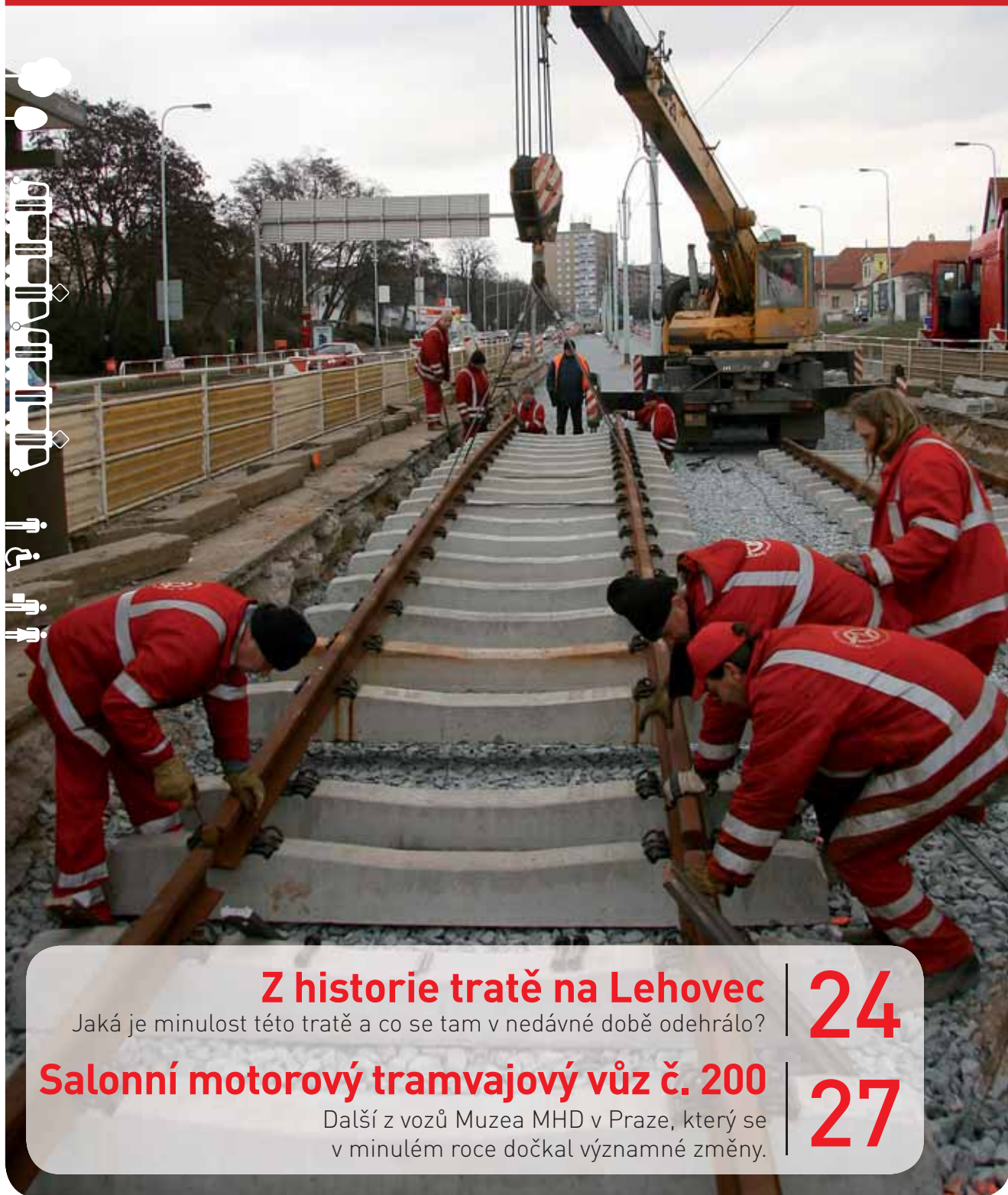


# DP kontakt

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



## Z historie tratě na Lehovec

Jaká je minulost této tratě a co se tam v nedávné době odehrálo?

24

## Salonní motorový tramvajový vůz č. 200

Další z vozů Muzea MHD v Praze, který se v minulém roce dočkal významné změny.

27



- 3 **Aktuálně**
- 7 **Metro**
- 8 **Tramvaje**
- 16 **Autobusy**
- 17 **Ze světa**
- 21 **Z podniku**
- 24 **Historie**
- 31 **Zajímavosti**



## DP KONTAKT

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

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

**Redakční rada:** Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Viktor Baier, 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:** 7. dubna 2010

Foto na obálce: Ing. Michal Váňa (přední strana),  
Mgr. Pavel Fojtík (zadní strana)

Milí čtenáři,

naši řidiči MHD to opravdu nemají s cestujícími i automobilisty jednoduché, jak jsem se v nedávné době přesvědčila na vlastní oči, uši a kůži. Autobus, přeplněný k prasknutí fotbalovými fanoušky, kteří v březnový poedečer mířili fandit na stadion u nákupního centra Eden, se utápěl mezi kolonou aut, a tak mi cesta z Flory k Edenu (já jela nakupovat, nikoli skandovat) trvala místo osmi minut celou tři čtvrtě hodinu (a to nepočítám s dobou navíc, když jsem čekala, než autobus dorazí od Ohrady). Jak já jsem v těchto situacích nazlobená na všechny, kdo jezdí autem, a ne MHD, a kvůli nim pak není možné plynule projet!!! Celému osazenstvu se ulevilo, když autobus vjel od zastávky Bělocerkevská do vyhrazeného pruhu, a já byla náležitě pyšná na preferenci MHD (kež by jí bylo více) a užívala jsem si, jak úprkem ujíždíme z dosahu všem těm hloupým autům (i když asi sedm aut nás ještě zdrželo, protože jela v našem přednostním pruhu, přestože tam neměla co dělat).

Celou cestu, která se až do zmíněné Bělocerkevské skládala ze samých přískoků a brzdění, protože jinak se vzhledem k neplynulosti dopravy a zácpě jet nedalo, jsem vnímala jako absolutní očištec ducha a nácvik sebekontroly, protože zůstat klidný ve chvíli, kdy na vás neustále někdo padá, funí vám do ucha a jste na sobě namačkání těla na tělo, vyžaduje zkušenosti osvětleného mistra. Když se do toho přidá velice hlasitý a vulgární projev dnešní mládeže (nemůžu vám jejich slovník ani popsat, neřekli jediné slušné slovo), zůstat emočně vyrovnaný je nadlidský výkon a být řidičem, nezvládla bych to a všechny takové hluky „živly“ bych ze dveří vyrazila. Tak jako to udělala jedna paní řidička tramvaje na zastávce Flora... Chystala se odbočovat směrem na Orionku, měla už zavřené dveře, a v tom se do tramvaje vřít jakýsi mladík, který dveře velice hrubě rozrazil. Duchapřítomná paní řidička (sklidila u mě pomyslný potlesk) vyšla z kabiny a s naprosto ledovým klidem prohlásila směrem k mladíkovi: „Tak jako si sem vpadl, tak zase rychle vypadni.“ Zrudlý mladík se nezmohl ani na slovo a okamžitě opustil všechny pasažéry.

To další paní řidička měla zase potíže s neukázněným řidičem a posléze s „idiotem“. Nejdřív nemohla projet Korunní, protože mezera mezi neohleduplně zaparkovanou dodávkou a tramvají byla škvírečka o velikosti pár centimetrů. A tak chudinka musela přiklopit zpětné zrcátko a velice opatrně projíždět. To asi netušila, že na ni tramvajácký osud nastražil další past a že jí ještě čeká srážka (díky včasnému zabrzdění pouze v přeneseném významu, nikoli faktická) s blbcem. Do cesty jí na poslední chvíli vjel, když odjížděla ze zastávky Šumavská, nepozorný řidič avie. Dupla rychle na brzdu, díky čemuž jsme my cestující okamžitě změnili svá dosavadní stanoviště (nikomu se naštěstí nic nestalo), zastavila na úrovni řidiče a zaťukáním na čelo a výtkou, že mohla všechny lidi potlouct, pokárala toho v avii. A co udělal viník? Nadávající zdvihl prostředníček a tímto neurvalým gestem zase vyjádřil on svůj postoj. (Paní řidička kousek popojela, aby za chvíli zastavila u příslušníka městské policie, který byl svědkem situace, postěžovala si mu a chtěla, aby s tím něco udělal, on však jen nezúčastněně stál a zíral jak „vyoraná myš“...) A ve mně hrklo, kam jsme se to dostali, když si muži k ženám dovolí taková nechutná gesta a hrubé nadávky! Muži ztrácejí galantnost a ženy v důsledku toho hrubnou. Jděte mi někam s takovou evolucí! Kolikrát, když jedu MHD a vidím sedící muže a stojící ženy, je mi úzko. Stát se to v době první republiky, za „vlády“ J. S. Gutha-Jarkovského, by byl muž totálně společensky znemožněn. Dnes s unylým výrazem dřepí na zadku a je spokojený, že ukořistil místo k sezení, a předběhl tak paní obtěžkanou nákupem, případně maminku s dítětem. Avšak ani na ženách nenajdu nit zcela suchou. Pereme se za emancipaci, která už přesahuje únosné meze, a z mužů děláme bačkory, tím jak se jim chceme vyrovnat (či být lepší a výkonnější). Bohužel ženy ztrácí ženskost a muži na oplátku mužnost. Snad ještě není pozdě to zastavit...

Nekýchající, neprokašlané, neprosmrkané a neslzíci jaro, ať vás nesouží alergie (ani nic jiného) přeje

Dana Reinišová



# Nový rámec trhu veřejné dopravy II

V dubnovém vydání DP KONTAKTu navazujeme na článek z březnového čísla, zaměřený na nový evropský rámec trhu veřejné dopravy na krátké vzdálenosti a jeho první dopady v České republice. Bylo uvedeno, že návazně přineseme bližší informace o dokumentu, který tyto změny nastolil. Už minule jsme zmínili, že mnoho bodů uplatnění Nařízení o závazcích veřejné služby (PSO) zůstává otevřenou otázkou a že za účelem jejich vyjasnění připravuje UITP na červen t. r. specificky zaměřenou konferenci. Dáváme proto slovo osobě nejpovolanější a se svolením UITP v našem měsíčníku na téma Nařízení 1370/2007 uveřejňujeme článek paní Brigitte Ollier, která je již více než 10 let ředitelkou Euroteamu, výkonného orgánu Výboru pro Evropskou unii UITP. Článek vyšel v posledním čísle roku 2009 dvouměsíčníku UITP Public Transport International, jehož ústředním tématem bylo „S dobrou organizací jde všechno hladce!“.

Ing. Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

Největší část uvedeného článku paní Ollier je uvozena názvem „Povinnost uzavřít smlouvu“ a věnuje se vymezení vztahů mezi příslušnými orgány a provozovateli veřejné dopravy. Těmto vztahům se též podrobněji věnuje úvodní článek prosincového PTI od předsedy Výboru organizačních autorit UITP pod názvem „Řízení města, veřejná doprava a role organizačních autorit“. Všude, kde se na určitém urbanizovaném území rozvíjí veřejná doprava, se téma dostává do popředí. Prosincové vydání PTI přináší články pod názvy: Úspěšný příběh organizační autority v Delhi, Dopravní konsorcium Velkého Recife (Brazílie): konsolidace dopravního orgánu, Orgán řízení dopravy v Gauteng (Jižní Afrika): Institucionální parametry jako předpoklad dosažení udržitelné integrace veřejné dopravy, Novinka v Nantes: Organizační autorita pro udržitelnou mobilitu, Veřejná doprava v Helsinkách a nová organizační autorita Regionální doprava Helsinky. Uprostřed, mezi těmito články, byl uveřejněn též text pánů Arnulfa Schuchmanna a Stratose Papadimitriou, členů konsorcia SPUTNIC – Strategie pro městskou dopravu ve městech, projektu financovaného Evropskou komisí pod Šestáým rámcovým programem pro výzkum a rozvoj. Jako odborníci na podnikové řízení (pan Schuchmann ještě před tím, než jej EK na doporučení UITP pozvala k spoluvedení projektu,

představil v Praze svoji firmu S2R-Consulting specializující se na restrukturalizaci dopravních podniků v Německu a Švýcarsku) jsou přesvědčeni, že „účinné provozování veřejné dopravy ve městech a regionech musí spočívat nejen na solidních a výkonných dopravcích, ale rovněž na kompetentních, zkušených a angažovaných příslušných orgánech“.

Když autoři hovoří (píší) o nových místních a regionálních orgánech, které v posledních deseti letech vznikly v západní Evropě, uvádějí hlavní úkoly svěřené těmto organizacím. Ty podle nich zahrnují organizování, plánování, monitorování a zlepšování služeb veřejné dopravy v oblastech, za které zodpovídají, a zároveň lepší využívání veřejných fondů na tyto služby přidělované. Na základě přísloví „dobré účty dělají dobré přátele“ vyvozují na celém světě platný princip, že dobré vztahy mezi provozovateli veřejné dopravy a orgány musí spočívat na solidní smluvní bázi a že „Jestliže se orgány zhostí svých úkolů lépe, budou se moci provozovatelé lépe organizovat a v zájmu všech zlepšovat poskytované služby“.

Podle pravidel Společenství se nesmí, a nebývá zvykem, vypsát určité téma evropského výzkumného projektu zaměřené pouze pro vybranou část Evropy. Tak tomu bylo i v případě zmíněného projektu, avšak název SPUTNIC vyjadřuje jasně, o co šlo. V průběhu závěrečného hodnocení evropského

projektu VOYAGER – Vize pro veřejnou dopravu k roku 2020, které proběhlo v květnu 2004 v Krakově, navrhl jeden z nejzasloužilejších odborníků spolupracujících s UITP, pan David Bayliss z Transport for London, aby navazující evropský výzkumný projekt byl jednoznačně zaměřen na problémy veřejné dopravy v zemích střední a východní Evropy. Pan Bayliss velmi dobře věděl, o co jde. Díky jemu, a podobným lidem, nepodlehla veřejná doprava v Londýně dopadům deregulace a překonala desetiletí podceňování úlohy veřejné služby včetně tomu odpovídajícímu podfinancování. Systém londýnské TUBE a červených autobusů proto patří stále k nejlepším systémům veřejné dopravy na světě. Transport for London pak disponuje nedostatečnou kapacitou know-how, a především těmi nejšířšími pravomocemi, jakými může být orgán veřejné dopravy vybaven.

Z iniciativy projektu Voyager vzniklo proto právě v prvních dnech května roku 2004 přístupující nové členy Evropské unie doporučení týkající se devíti výzev zaměřených na slabé stránky sektoru v zemích východní a střední Evropy:

- Rozvíjet politickou vůli a administrativní kapacitu pro novou kvalitu ve veřejné dopravě.
- Rozvíjet v celém sektoru know-how a kulturu zlepšování.
- Plně integrovat služby a plánování dopravy a zavádět regionální dopravní orgány.
- Stabilizovat modely financování, redukovat provozní subvence, rozvíjet nové zdroje financování.
- Zlepšovat image veřejné dopravy.
- Zavést konkurenci s cílem účinnosti, ale také vysoké kvality služeb veřejné dopravy.
- Využívat příležitosti evropské integrace k zajištění lepší kvality služeb.
- Omezit potenciální negativní dopady hospodářského růstu na kvalitu a používání veřejné dopravy.
- Využívat výhod urbanistického plánování pro zachování počtu cestujících a podporovat rozvoj veřejné dopravy.

Stejně tak Voyager doporučil konkrétní akce, jak se k výše uvedeným výzvam postavit:

- Systematicky přesvědčovat rozhodující činitele o potřebě zlepšovat účinnost a kvalitu veřejné dopravy. →





- Vytvořit rámec pro výchovu a školení.
- Vytvářet sítě integrované mobility.
- Zavádět ve veřejné dopravě regulovanou konkurenci.
- Rozvíjet podmínky udržitelného financování.

Společným jmenovatelem obou uveřejněných článků jsou vztahy mezi provozovateli a orgány veřejné dopravy, přičemž druhý z nich upozorňuje, že společný cíl, účinná a kvalitní veřejná doprava, závisí jak na dobře fungujících provozovateli, tak ve stejné míře na správně ustavených a zkušených orgánech. Dopravní podnik Praha je provozovatelem sítě městské hromadné dopravy v hlavním městě a majoritním dopravcem v rámci Pražské integrované dopravy, integrovaného dopravního systému na území, které Strategický plán hl. města Prahy z roku 2000 označuje jako region Střední Čechy. Zde pak dochází na jedné straně k prolínání vůle Středočeského kraje (SK), vyjádřené v „Zásadách a prioritách řešení dopravní obslužnosti“ SK o „vytvoření jednotného integrovaného tarifního

a odbavovacího systému pro SK, a to jak po stránce organizační, tak i po stránce infrastruktury“, tak na druhé straně zmíněný Strategický plán argumentuje potřebou spolupráce obou samosprávných regionálních útvarů následujícím způsobem: *„Praha patří k regionům s nejméně narušeným životním prostředím, rozsáhlou, zastaralou a neúplnou technickou infrastrukturou, vysokou energetickou spotřebou a nárůstem automobilového provozu. Nese veškerou zátěž plynoucí z plnění funkcí hlavního města státu i přírodního centra regionu Střední Čechy... Rozvoj regionálního zázemí města zásadním způsobem ovlivňuje prostorovou a funkční strukturu, existující krajinná a sídelní hodnoty, ekonomiku, municipální prosperitu i atraktivitu nejen Prahy, ale i celého Středočeského kraje. Kvalita a dynamika dalšího vývoje v tomto prostoru bude proto záviset na tom, do jaké míry se podaří koordinovat rozvojové záměry Prahy a Středočeského kraje a realizovat společná investiční řešení. To vyžaduje podstatné zlepšení vzájemné spolupráce.“*

Toto hodnocení plně platí pro další rozvoj Pražské integrované dopravy. Ta se nabízí jako jeden z prvních aspektů vzájemné spolupráce obou sousedících a vzájemně propojených regionů. Udržitelnost, kvalita a dynamika dalšího vývoje v tomto prostoru bude záviset na úspěšnosti koordinace rozvojových záměrů Prahy a Středočeského kraje. Autoři článku „Potřeba restrukturační orgánů veřejné dopravy ve střední a východní Evropě“ poukazují, že se v zemích této části Evropy často stává, že příslušné orgány nejsou správně ustanoveny nebo organizovány. Tvrdí, jak již bylo zmíněno, že jestliže se orgány lépe zhostí svých úkolů, budou se provozovatelé moci lépe organizovat a zlepšovat poskytované služby v zájmu všech. V závěru svého článku proto shrnují: *„Využíváním nástrojů a prostředků, které mají ve svých rukou, mohou orgány řídit svůj byznys řádným způsobem. Aby se tak stalo, je předem nezbytné, aby dotčené orgány disponovaly ochotou a schopnostmi se restructurovat. Tak se budou moci vypořádat s výzvami současnosti a budoucnosti...“*

## Nařízení (ES) č. 1370/2007 Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

Dva roky po jeho vydání v Úředním věstníku Evropské unie vstoupí Nařízení (ES) č. 1370 Evropského parlamentu a rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici v platnost dne 3. prosince 2009. Toto nařízení se vztahuje na všechny veřejné služby v přepravě cestujících po železnici a silnici, které podléhají závazkům veřejné služby a které vyžadují poskytnutí finančních kompenzací a/nebo výlučných práv. Všechny tři podmínky musí být splněny, aby bylo nařízení správně aplikováno.

**Brigitte Ollier, ředitelka UITP-EuroTeam**  
Kontakt: [brigitte.ollier@uitp.org](mailto:brigitte.ollier@uitp.org)

Přáli bychom si využít této příležitosti, abychom připomněli některé hlavní požadavky, které toto nařízení pokrývá. Tento legislativní text nemá retroaktivní účinek. Existující smlouvy proto mohou pokračovat až do jejich vypršení, pakliže mají omezenou dobu platnosti srovnatelnou s délkami platnosti uvedenými v nařízení.

Tento článek přináší stručný přehled klíčových ustanovení platných pro nové smlouvy od počátku prosince 2009, ale

nepouští se do detailů, pokud jde o požadavky přímo spojené s udělováním smluv o veřejné službě, které požívají přechodného období deseti let<sup>1</sup>.

### Povinnost uzavřít smlouvu

Nařízení především obsahuje jasné ustanovení, že všechny příslušné orgány jsou povinny uzavřít smlouvu o veřejné službě v případě, že udělují provozovateli finanční kompenzace a/nebo výlučná práva, jako protipo-

ložku za provádění závazků veřejné služby. Tato povinnost platí v případě služeb udělených na základě procesu konkurenčního výběrového řízení, ale platí též v případě přímého udělení vnitřnímu provozovateli.

Ve smyslu tohoto nařízení smlouva o veřejné službě zahrnuje všechny právně závazné akty (nejenom smlouvy v tradičním slova smyslu) potvrzující dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejné služby o svěření řízení a provozování služeb veřejné dopravy tomuto provozovateli, včetně například rozhodnutí přijatého příslušným orgánem.

Definice vnitřního provozovatele v tomto nařízení je méně restriktivní, než zní interpretace Evropského soudního dvora týkající se směrnic o veřejných zakázkách. Nicméně, příslušný orgán musí vykonávat nad vnitřním provozovatelem kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. Mimoto je podmínkou, že vnitřní provozovatel vykonává svou činnost na území v působnosti příslušného místního orgánu (nebo, v některých případech, na území seskupení příslušných orgánů).

Co se týče povinného obsahu smluv



o veřejné službě není nařízení příliš podrobné. Smlouva nicméně musí jasně definovat závazky veřejné služby, včetně dotčené geografické oblasti a stanovit transparentním způsobem parametry, na jejichž základě musí být kompenzace, je-li, vypočítána. Smlouva musí rovněž stanovit povahu a rozsah udělených výlučných práv. V každém případě musí být zabráněno poskytnutí kompenzací v nadměrné výši za provádění závazků veřejné služby a určitý počet obecných pravidel byl v tomto ohledu přijat v příloze k tomuto nařízení. Mimoto, délka smluv je omezena a nepřekračuje 10 let pro autobusové či autokarové služby a 15 let pro služby kolejové dopravy. Za určitých specifických podmínek může být délka smluv prodloužena.

### Informování a publikování

Vedle povinnosti uzavřít smlouvy o veřejné službě nařízení rovněž zavádí pro příslušné orgány závazné požadavky na zvýšení transparentnosti na trhu veřejné dopravy.

Tyto povinnosti se týkají dvou různých bodů:

1. Každý příslušný orgán musí jednou za rok uveřejnit celkovou zprávu

o závazcích veřejné služby, za které zodpovídá. Tato zpráva musí obsahovat informace o vybraném provozovateli veřejných služeb, platbě kompenzací a udělení výlučných práv. Tato zpráva rozlišuje mezi autobusovou dopravou a kolejovou dopravou, umožňuje kontrolu a hodnocení účinnosti, kvality a financování sítě veřejné dopravy.

2. Každý příslušný orgán zajistí, že alespoň jeden rok před vyhlášením konkurenčního výběrového řízení, nebo jeden rok před přímým udělením, budou v Oficiálním věstníku Evropské unie uveřejněny alespoň následující informace:

- jméno a adresa příslušného orgánu,
- typ zamýšleného udělení,
- služby a oblasti potenciálně pokrývané udělením.

V případech, že jsou přímo udělovány smlouvy o veřejné službě pro železniční (konvenční) dopravu, jsou aplikována specifická opatření týkající se publikování.

### Poslední, i když ne nejmenší, záležitost

Smlouvy o veřejné službě ustanovující udělení finančních kompenzací a/nebo výlučných práv pro plnění závazků veřejné služby (ve shodě s nařízením 1370/2007) jsou vyňaty z notifikace státní pomoci Evropské komisi.

To rovněž znamená, že finanční kompenzace pro obnovu vozového parku a/nebo jiných vozidel jsou též vyňaty z notifikace státní pomoci, jestliže se tyto investice uskutečňují v rámci smlouvy o veřejné službě ve shodě s nařízením 1370/2007.

<sup>1</sup> Úřady a provozovatelé mají deset let času:

- postupně se přizpůsobit požadavkům ve vztahu k vnitřním provozovatelům a možnostem přímého udělení, nebo
- umožnit historickým provozovatelům restrukturovat se a připravit se tak na účast v procedurách konkurenčních výběrových řízení.

Zvláštní ustanovení jsou připravena pro udělování smluv o veřejné službě (a nejsou předmětem tohoto článku).

Disclaimer / Vzdání se nároku: tento článek nepokrývá všechny detaily nařízení. Pro více informací vyhledejte prosím stránky: <http://eur-lex.europa.eu>

## Potřeba restrukturyce orgánů veřejné dopravy ve střední a východní Evropě

Role orgánů veřejné dopravy ve financování služeb hromadné dopravy

se z důvodů nedostatečnosti veřejných fondů, ještě více přiostržené nedávnou hospodářskou krizí, stává v současné době významnější a komplexnější. Navíc, evropská legislativa nastolila normativní rámec pravidel pro financování a veřejné zakázky v organizacích veřejné dopravy. Rovněž se dnes jasně ukázalo, že účinné provozování veřejné dopravy ve městech a regionech musí spočívat nejen na solidních a výkonných dopravcích, ale rovněž na kompetentních, zkušených a angažujících se příslušných orgánech. Vzhledem ke skutečnosti, že orgány veřejné dopravy západní Evropy měly výhodu přechodného období více než deseti let, aby se přizpůsobily novým požadavkům prostřednictvím lepší vnitřní organizace a procesů restrukturyce, zdá se jasné, že cesta pro orgány střední a východní Evropy je obtížnější a náročnější. Nehledě na to, výzvy, s kterými jsou orgány střední a východní Evropy konfrontovány, jsou podobné povahy, a nevyhnutelné restrukturyce jsou tak na čelných místech programu.

Arnulf Schuchmann, Managing Partner, S2R Consulting GmbH, Zurich, Switzerland & Stratos Papadimitriou, Associate Professor of Transport Planning, University of Piraeus, Greece

Evropská unie požaduje dobře a účinně fungující veřejnou dopravu, organizovanou a financovanou transparentně s ohledem na existující legislativu. Kromě toho se často stává, že národní nebo regionální vlády, stejně jako městské správy, nejsou dále schopny financovat služby veřejné dopravy v oblasti jejich zodpovědnosti na dřívější úrovni a – což je daleko vážnější – není ojedinělé, že požadované služby nejsou dotčenými vládami/radami definovány.

Orgány zodpovídající za organizování veřejné dopravy jednájí ve veřejném zájmu a garantují dobře fungující a integrovaný dopravní systém patřící do oblasti jejich zodpovědnosti. K úkolům obvykle svěřovaným těmto organizačním autoritám patří, mezi jiným:

- plánování a/nebo regulování (nastavování) služeb veřejné dopravy ve veřejném zájmu,
- zavádění politicky žádoucích strategií a – ještě důležitější,



- nabídka služeb veřejné dopravy, které nemohou být poskytovány na komerčním základě tam, kde tržní příjmy nestačí na krytí nákladů na tyto služby.

V tomto posledním bodu musí být závazky veřejné služby definovány příslušným orgánem a mezi jiným mohou obsahovat:

- specifikaci komerčně neživotaschopných linek a jízdních řádů,
- záruky přístupnosti a preferenčních tarifů pro specifické skupiny uživatelů,
- dodržování náročnějších norem životního prostředí.

V západní Evropě vznikly v posledních deseti letech nové místní a regionální orgány anebo jiné, starší organizace, byly posilovány, aby se mohly s těmito podmínkami vyrovnat a získat nezbytný know-how tak, aby se staly důvěryhodnými partnery provozovatelů. V některých případech byly existující orgány reorganizovány a zacíleny na nové projekty, zatímco v některých jiných případech byly buď ustaveny nové instituce, nebo budovány s využitím existujících správních odborů. Hlavní úkoly svěřené těmto organizacím zahrnovaly obecné organizování, plánování, vyhodnocování a zlepšování služeb veřejné dopravy v oblastech, za které zodpovídaly, a zároveň lepší využívání veřejných fondů přidělovaných na služby veřejné dopravy. Jak zdůrazňuje starý princip managementu, „**Co nemůže být měřeno, nemůže být kontrolováno... Co nemůže být kontrolováno nemůže být řízeno... Co nemůže být řízeno, nemůže být zlepšováno!!!**“.

Připomeňme rovněž staré řecké a francouzské (rovněž české – pozn. překladatele) přísloví, podle kterého „dobré účty dělají dobré přátele“. Vezmeme-li tento princip v úvahu stejně jako zkušenosti průmyslu veřejné dopravy na celém světě, je zcela evidentní, že dobré vztahy mezi provozovateli veřejné dopravy a orgány musí předběžně spočívat na solidní smluvní bázi, jako jednom z požadavků evropského nařízení 1370/2007 vstoupivšího v platnost 3. prosince 2009. Podle tohoto nařízení musí být taková smlouva uzavřena vždy, když orgány užívají veřejné fondy pro zajišťování služeb veřejné dopravy. Dále musí smlouva o veřejné dopravě odpovídat doplňujícím kritériím tak, jak byly formulovány v rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie v roce 2003 v záležitosti Altmark-Trans, totiž:

- Jasně definovat závazky veřejné služby, které musí provozovatel veřejných

služeb plnit, stejně jako dotčené územní oblasti.

- Předem stanovit, objektivním a transparentním způsobem:
  - parametry na jejichž základě musí být, existuje-li, počítána kompenzace; a
  - povahu a rozsah všech exkluzivních práv udělených způsobem tak, aby se předešlo nadkompenzaci.
- Dohlížet, aby kompenzace přiznávané za příslušné veřejné služby nepřesahovaly částku vypočítanou na základě průměrných cen zdravého dopravního podniku.

Často se stává, že orgány – evropská legislativa hovoří o „příslušných orgánech“ – střední a východní Evropy nejsou správně ustanoveny nebo organizovány takovým způsobem, aby plnily tyto povinnosti. Je proto nezbytné tyto orgány restrukturovat a přiznat jim potřebné pravomoci, aby mohly garantovat jimi samými navrženou nabídku služeb veřejné dopravy a plnit požadavky stanovené evropskou legislativou. Takovéto požadavky se týkají:

- schopnosti zasahovat tak, aby byly zajištěny bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby veřejné dopravy,
- schopnosti svobodně vybrat svého provozovatele veřejných služeb a brát v úvahu zájmy malých a středních podniků,
- svobody stanovit sociální a kvalitativní kritéria za účelem zachování a zvyšování standardů kvality pro závazky veřejných služeb, např. co se týče minimálních pracovních podmínek, práv cestujících, potřeb osob se sníženou mobilitou nebo ochrany životního prostředí, bezpečnosti cestujících a zaměstnanců stejně jako závazků kolektivních dohod a jiných pravidel a dohod týkajících se pracovního prostředí a sociální ochrany na místech, kde jsou služby poskytovány,
- schopnosti vykonávat požadovanou kontrolu v případě, že si orgán vybere své vlastní služby veřejné dopravy na území, které spravuje,
- schopnosti zavést krátkodobá opatření v mimořádných situacích při očekávání udělení nové smlouvy o veřejných službách,
- povinnosti respektovat podrobná pravidla zajišťující, že částka kompenzací je příslušná a odpovídající snaze o účinnost a dobré fungování, stejně jako o kvalitu služeb, v případě že příslušný orgán zamýšlí udělit smlouvu o veřejné službě bez konkurenčního výběrového řízení.

V jádru, orgány musí disponovat nezbytným know-how a pravomocemi, aby přitáhly služby veřejné dopravy a zájem o ně, vypsaly výběrové řízení a vyjednaly smlouvy o veřejné službě s provozovateli (ať se jedná o vnitřního provozovatele, nebo jiné konkurenty na trhu), kontrolovaly nasmlouvané služby a – co je ze všeho nejdůležitější – garantovaly účinné využívání veřejných fondů. Když zkoumáme vývoj příslušných orgánů v západní Evropě, ukazuje se jasně jako obecné pravidlo, že všechny tyto podmínky nemohou být splněny rychle, ale vyžadují období tří až pěti let, aby se řádně nabyly potřebný know-how a zkušenosti. I když orgán rekrutuje své zaměstnance mezi provozovateli veřejné dopravy, a proto know-how a zkušenosti jsou již v principu k dispozici, dobré porozumění nové roli vyžaduje čas a předpokládá nový způsob myšlení. Hlavními oblastmi, které vyžadují větší know-how a zkušenost a kvůli kterým, jak se obecně ukazuje, je restrukturační nezbytná, jsou:

- smluvní management, obzvláště tam kde jde o činnosti veřejné dopravy;
- know-how o nákladové struktuře provozovatelů veřejné dopravy; a
- znalosti o kooperaci různých provozovatelů a integraci orientované na zákazníka.

Během různých fór a diskusí s experty projektu SPUTNIC se jasně ukázalo, že „kvalita“ veřejné dopravy ve smyslu služby, rentability a plnění požadavků evropské legislativy neodvisí pouze od provozovatelů, ale stejně tak od orgánů. Jestliže se orgány zhostí lépe svých úkolů, budou se moci provozovatelé lépe organizovat a zlepšovat realizované služby, a to v zájmu všech. Využíváním nástrojů a prostředků, které mají ve svých rukou, mohou orgány řídit svůj byznys řádným způsobem. Aby se tak stalo, je předem nezbytné, aby dotčené orgány disponovaly ochotou a schopnostmi se restrukturovat. Tak se budou moci vypořádat s výzvami současnosti a budoucnosti, které se pro orgány ve střední a východní Evropě ukazují být ještě potřebnější a náročnější s ohledem na jejich historický vývoj a jejich současnou situaci.

#### Kontakt:

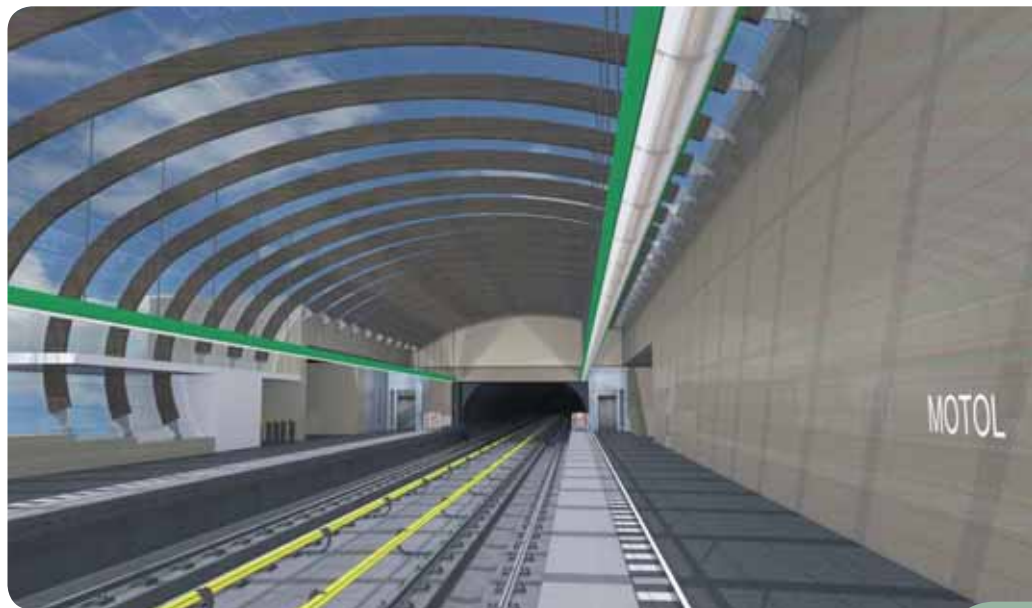
Schuchmann@s2r-consulting.com  
stratos@unipl.gr  
www.sputnicproject.eu

# Stavba „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická“ a její souvislosti

V průběhu dubna proběhne oficiální zahájení stavby „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická“. Zahájení se odehraje tradičně slavnostním poklepáním základního kamene. Před zraky médií se tak rozběhne stavba, která byla zastupiteli města schválena v květnu roku 2009 a která by měla trvat až do roku 2014. Celkově by měla stavba stát okolo osmnácti miliard, z toho osm miliard bude čerpáno z fondů Evropské unie.

**Oddělení Komunikace**  
**Obrázek: Metroprojekt**

**I** když oficiální zahájení nás tedy teprve čeká, v současné době jsou již v plném proudu přípravné práce, které jsou pro realizaci akce takového rozsahu nezbytné. V tak složitém organismu, jakým je velkoměsto 21. století, se organizace stavby takového formátu musí projednávat a plánovat ve velkém předstihu, a to na několika úrovních. Předem musí být vypracováno množství odborných studií a další dokumentace, podle které se rozsáhlá stavba řídí. Nezanedbatelnou součástí přípravy stavby je rovněž vyřešení veškerých majetkových vztahů. Ačkoliv samotná ražba ještě nezačala, za prodloužením trasy linky metra A stojí už dnes kus odvedené projekční a inženýrské práce. Jednou z nejdůležitějších částí příprav jsou geologické sondy, což znamená geomonitoring a hydrogeomonitoring, monitorující geologické podmínky a stav vody v místech, kde je plánována ražba tunelů. Tyto sondy proběhly již v rámci samotného zpracování projektové dokumentace, probíhají i nyní a budou probíhat během celé stavby. Během ražby trasy je totiž potřeba neustále sledovat geologické i hydrogeologické podmínky, aby nedošlo nečekaně k jejich změně a aby nedošlo k nepředvídaným



problémům při ražbě tunelů. Vedle těchto sond se provedla a nadále bude provádět i tzv. pasportizace objektů. Pasportizace dokumentuje všechny budovy stojící v zóně možných dopadů stavební činnosti, která je určena projektovou dokumentací. Vyhodnocuje jejich stav a díky tomu je možné zjistit i dopad a eventuální rozsah poškození, které by na budovách mohlo vzniknout vlivem stavby. Ze stejných důvodů se plánuje i pasportizace dopravních komunikací, které budou během stavby používány.

Stavba se, vzhledem ke svému rozsahu, dotýká stovek pozemků, které jsou ve vlastnictví veřejných, ale i řady soukromých subjektů. Ačkoliv je projektová dokumentace vytvořena tak, aby minimalizovala zásahy do vlastnických práv majitelů dotčených pozemků, nelze je zcela vyloučit. Vedle technické stránky stavby je tak nutné řešit i stránku majetkovou. Ta zejména spočívá v zajištění územního rozhodnutí, souhlasů a příslušných smluv uzavřených s vlastníky dotčených nemovitostí, na jejichž základě jsou pak vydávána stavební povolení. Pro stavbu metra jsou klíčová stavební povolení pro stavbu samotné dráhy, inženýrských sítí, světelných signalizačních objektů a souvisejících objektů.

Je vcelku pochopitelné, že rozsah stavby vzbuzuje u některých lidí obavy. Při jednáních se proto řeší,

jaký vliv bude mít ražba tunelu, zda nehrozí narušení sousedních objektů, nadměrná hlučnost, prašnost nebo dopravní zatížení v oblasti. Za tímto účelem jsou vypracovány a prezentovány studie, které řeší potenciální postižení daných lokalit a navrhnou šetřící opatření.

Podzemní práce na ražbě tunelu a stavbě budoucích stanic metra jsou vedeny ze zařízení stavenišť. Trasa o délce přes šest kilometrů potřebuje několik takovýchto adekvátně vybavených zařízení stavenišť. „V současnosti je vydáno stavební povolení na cca 10 zařízení stavenišť, z toho 5 je jich předáno zhotoviteli k realizaci přípravných prací,“ informuje Miloslav Hasal, ředitel divize společnosti Inženýring dopravních staveb a.s., která na této stavbě pro Dopravní podnik hl.m. Prahy smluvně provádí náročnou inženýrskou činnost. Nutnou součástí takovýchto stavenišť je i parkoviště a buňky pro dělníky s potřebným vybavením, jako jsou umyvárny, šatny apod. Každé takové staveniště vyžaduje pečlivou přípravu. Existují přesné normy, které musí být dodrženy a na které navíc během celého průběhu prací dohlíží hygienik.

Stavba metra by tak neměla nikoho postihnout víc, než je nezbytně nutné. Výměnou za krátký čas nepohodlí navíc získají obyvatelé zmíněných oblastí a firmy zde sídlící lepší dopravní obslužnost, a to dlouhodobě.



# Poděbradská ulice v novém kabátě



Stavba několik hodin po zahájení tramvajové výluky.

Říká se: „Kdo si počká, ten se dočká“. A tak jsme se dočkali i dlouho očekávané rekonstrukce tramvajové trati na Poděbradské ulici. Pracovníci oddělení Správa TT a speciálních staveb DCT se dlouhodobě potýkají s několika problémy. Těmi zásadními jsou: velká zchátralost většiny tramvajových tratí zřízených z BKV panelů, nedostatek finančních prostředků, přičemž z jejich součtu pramení oprávněné stížnosti na zvýšený hluk z tramvajové dopravy a nekomfortní pojezd tramvají v kolejovém kanálu.

**Ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí provozovny Vrchní stavba; Petr Mašek, vedoucí oddělení Správa TT a speciálních staveb DCT**

**P**oděbradská ulice byla ukázkovým příkladem řady stížností, a to jak od občanů bydlících v bezprostřední blízkosti, tak i náhodných cestujících. Tyto oprávněné stížnosti opakovaně připomínali i reprezentan-

**Podle záplat vpravo je vidět, že byla snaha podloží panelu vyspravit. Podle výtlučků vedle panelu je zřejmé, že šlo o marnou snahu.**



ti Prahy 14, na jejímž území je tato trať vedena. Pokřivená geometrie byla vždy v historii řešena snahou pracovníků Vrchní stavby porovnat porůznu propadané navzájem nespoleupůsobící BKV panely, v zásadě však bez většího výsledku. Stejně tak došlo i k přebroušení úseku, aby se zabránilo zbytečné hlučnosti, jenž pojezd po kolejnicích usazených v nedbale uloženém BKV panelu bezesporu způsobuje. Ani dlouhodobá omezená rychlost 40 km/hod

**Ani na Poděbradské nezklamaly panely s hrubým povrchem. Žlaby byly zničené na všech panelech. Jejich torza jsou naházena na hromadu vpravo.**







snížení hlučnosti příliš nepomohla, a tak při zřízení noční „zóny 40“ do ní byla zaintegrovaná. I přes tato opatření byla v zásadě trať ve špatném stavu, do které se pouze vkládalo marné lidské úsilí a finanční prostředky, které na jiných částech tramvajové sítě chyběly.

Proto se správce rozhodl vyřešit tuto situaci větší opravou a začlenit tento úsek do plánu rekonstrukcí. V úplném prvopočátku (2006) se velká oprava začala připravovat v podobě souvislé obnovy svršku metodou BKV panelů. Při zpracovávání projektové dokumentace se však začala rodit myšlenka, proč nepostavit trať, která je nejen ve světě, ale i v republice běžným typem. Vždyť tím ztrácela pražská doprava proti ostatním dopravním podnikům vsutku mnoho let. Nejedná se o nic tajemného a ani světoborného, ale pouze o použití kolejnic 49E1, které jsou v povědomí všech známé spíše pod názvem kolejnice S49. A proč právě na Poděbradskou ulici? To byla v podstatě jednoduchá volba, a to zvláště proto, že jsme promarnili použití tohoto kolejového svršku na nedávno zrekonstruované trati ve Střelnické ulici. A tak zůstalo pouze jedno kritérium. Úsek trati s převážně přímou kolejí a oblouky o poloměru nad 200 m. To je bezpečnostní požadavek pro použití tohoto tvaru kolejnice s dnešním tvarem kola bez použití přídržnice. Tím, že kolejnice nemá žlábek, je její uplatnění logicky převážně v otevřeném kolejovém svršku. Do harmonogramu výluk byla původně akce zařazena na jaro roku 2009, ale to jí dlouho nevydrželo. Již v dalším návrhu plánu se její termín posunul na podzim roku 2009

a nakonec zakotvila až na současné výluce od 1. března do 4. května 2010.

Celá realizace a stavební přípravy ale probíhaly v dalekém předstihu před plánovanými výlukami, o čemž se mohli přesvědčit návštěvníci areálu Ústředních dílen. Byly nakoupeny kolejnice a betonové pražce v té době nového typu B 03. Zásadní rozdíl od běžně používaných pražců je v jejich úložné ploše, která má sklon 1:20. Pražce dodávala firma ŽPSV a.s., Uherský Ostroh, která vzešla z vypsané veřejné zakázky. Provozovna Vrchní stavba využila trochu méně náročného zimního období 2008/2009, a tak v době, kdy nezajišťovala úkony dané Projektem zimní služby, mohla na vytvořené montážní základně v objektu ÚD Hostivař montovat kolejové rošty. Mimo jiné bylo pro tuto akci takto připraveno celých 143 ks polí. Technologie pokládky kolejového svršku z předem připravených kolejových polí se nám již několikrát osvědčila na předcházejících stavbách, počínaje Olšanskou, dále Bělohorskou, ale dokonce i při rekonstrukci vozovny Kobylisy. Určitě má své výhody v rychlosti pokládky, ale na druhou stranu vyžaduje i určitý manipulační prostor pro těžkou mechanizaci. Pro tuto akci pak obzvláště, protože kolejnice mají délku 15 m, tedy o 2,5 m delší než běžně používané NT1. A teď k vlastní realizaci. Celá trať je dlouhá 1239 m z centra a 1122 m do centra. Z důvodu postupu prací, organizace výstavby, ale především požadavku Prahy 14 na zachování příčných přejezdů, resp. na jejich postupně možné uzavěře, byl celý úsek rozdělen do čtyř etap, →



**Archeologie velmi pěkně ukazuje příčinu mnoha nedostatků – šizené horní konstrukční vrstvy z roku 1990 byly uloženy na znečištěný štěrk z roku 1976.**



**Štěrkování trati dvoucestným automobilem a kolejovou štěrkovačkou.**





**Rodící se přejezd se Slévačskou ulicí ukazuje použití přídatného profilu v celé výšce.**

kde právě v každé byl řešen samostatně vlastní přejezd. Stavba byla zahájena v noci z neděle 28. února na pondělí 1. března, kdy hned po vyloučení tramvajového provozu pracovníci Vrchního vedení odsunuli trolej a Vrchní stavba trhala zatlačovací gumu. Noční zahájení prací pak urychlí i nástup na zemní práce. V tomto případě již druhý den výluky firma PVZ s.r.o. mohla frézovat starou živici a odtěžit neúnosné konstrukční vrstvy. Vybranou firmu z výběrového řízení, kde při splnění všech technických podmínek zadání je cena za dílo jediným limitujícím kritériem, již znáte z rekonstrukce I. etapy Bělohorské ulice za přejezdem Ankerská. Bylo potřeba odtěžit materiál, a to v místech bez sanace podloží na hloubku 795 mm, a prostor zpět nahradit štěrkem. To ale bylo již několikrát popsáno u jiných akcí a je to i standardní postup, včetně využití již známého štěrkovacího vozu z DP měst Litvínova a Mostu a strojní podbíječky od německé firmy Hans Wendel. Při likvidaci tratě se na mnoha místech prokázalo podezření, které správce trati vždycky měl: tratě byla při rekonstrukci v roce 1989 velmi ošizená. Toto je vidět i v obrazové příloze, kdy při frézování konstrukčních vrstev byla betonová stabilizace prokazatelně nestmelena dostatečným množstvím cementu a již při jejím odstraňování se rozpadala na nesoudržný materiál. V případě, že se při její demontáži narazilo na kvalitní beton, jako např. na přejezdu se Slévačskou ulicí, bylo tím zaplombováno zbahnělé a rozvolněné podloží tratě z roku 1976. V takovém případě se zemní plán musela sanovat na větší hloubku o dalších cca 50 cm, což znamená i zvýšené náklady na zemní práce.

V tuto chvíli bychom si měli říci, jaká najdeme rozdílná technická řešení a specifika u tratí s tímto tvarem kolejnice. I když se jedná o typicky otevřený svršek, je nutné vytvořit na přejezdech a přechodech, kdy zakrytí povrchu je až do výšky temene kolejnice, potřebný žlábek pro okolek. Tady jsme použili dvě rozdílné technologie. U velmi zatížených přejezdů individuální dopravou, v tomto případě Chvalská a Slévačská ulice, byly použity dodatečně montované ocelové přídatné profily KRUG, a naopak na přechodech a přejezdu Hloubětínská jsou žlábkové vytvořeny z tvrzené gumové bokovnice. Kolej musí i v tomto případě splňovat požadavek zemního odporu, to znamená zabránit šíření tzv. „bludných proudů“. Dalším novým prvkem je přechodový kus mezi kolejnicemi



**Ještě nepřivařený přechodový kus S49/NT1 pod smyčkou Lehovců.**

B1 – S49, ale i NT1 – S49. Z ostatních míst Prahy víme, že právě přechodové kusy u velkoplošných panelů jsou velmi bolestivým místem, a tak přišla Pražská strojírna a.s. s novým monoblokovým tvarem tohoto dílu. Jedná se o vyfrézovaný přechodový kus z jednoho bloku, kdy se tím pádem odstraní problém velice zranitelných svárů dvou nestejných tvarů kolejnic. V průběhu stavby jsme také museli ve spolupráci s TSK řešit logický požadavek Prahy 14 na vytvoření bezbariérového příchodu k zastávkám. Výslednou podobu si ukážeme v příštím čísle DP KONT@KTu.

A to, že se u této stavby věnuje maximální pozornost především bezpečnosti provozu, dokládá i skutečnost, že v době vzniku těchto řádků je prováděna nedestruktivní defektoskopie prováděných svárů a s tím související zvýšená pozornost na zřizování bezстыkové koleje, včetně osazování kolejnic zářádkami proti jejich případnému putování. Souběžně s tím probíhá připomínkové řízení pokyny, kterým se zvyšuje frekvence kontrolních prohlídek na úsecích se svrškem z kolejnic S49.

Stavba byla zahájena v době, kdy o sobě „ZIMA“ dávala opravdu vědět, a tak přejeme všem pracovníkům Dopravního podniku a zúčastněným firmám, aby zahájení provozu na této trati bylo opravdu „JARNÍ“.



**Přestup z tramvají do náhradních autobusů byl zajištěn velmi komfortně ve smyčce Starý Hloubětín.**





# Projekt Kolo-kolejnice

Jednotka Dopravní cesta Tramvaje a jednotka Správa vozidel Tramvaje dlouhodobě pracují na projektu Kolo-kolejnice. Projekt řeší geometrii kol i kolejnic v místě jejich vzájemného styku. Tato kontaktní geometrie ovlivňuje chování vozidel a má vliv na opotřebení, hluk, a zejména bezpečnost proti vykolejení.

**Ing. Miroslav Penc, Ph.D.,**  
manažer projektu Kolo-kolejnice za JDCT



**Nesprávným způsobem pojiždění zdeformovaná srdcovka v Praze.**

**D**osavadní kontakt mezi kolem a kolejnicí vychází historicky z posledního období provozu koňské dráhy. Jediné zásadní revize se dočkal před zhruba 20 lety. Tehdy vznikl jízdní obrys kola VM, s cílem zvýšit kilometrický proběh kol. Tento cíl byl splněn. V následujícím období se zvyšoval průměrný věk tramvajových tratí a současně se objevily dříve neregistrované závady kolejového svršku:

- vyšší míra vlnkovitosti kolejnic, zvyšující hlučnost,
- rychlé boční opotřebení kolejnic,
- a tzv. zákusy, signalizující špatnou interakci tramvajevo dvojkolí s kolejnicemi.

Tramvajové tratě, nově vybudované nebo rekonstruované po roce 1993, vykazují vysokou přesnost geometrie, přesto vozy provozované s dnešním jízdním obrysem kola na nich mají, mírně řečeno, neklidný chod. Dokonce ve větší míře než na tratích s nekvalitní geometrií. Dochází k poškozování tratí i vozidel a k oprávněným stížnostem cestujících i řidičů. Neklidný chod tramvají (např. na trati Braník – Modřany) kritizovali i zástupci řidičů při jednáních provozní komise a navrhovali řešení: provést další podbití tratě a vyrovnat (již tak kvalitní) geometrii tratě, popřípadě vyměnit kolejnice alespoň v úseku Černý kůň – Belárie, kde došlo vlivem nesprávné vzájemné interakce v přímém úseku tratě k výraznému bočnímu opotřebení kolejnic. Takové řešení by, za více než pět milionů korun, podstatu problému neodstranilo. Nicméně na dobu několika let by se podařilo snížit neklidný chod tramvají, zhruba na úroveň „klidnosti chodu“ některých tramvají v úseku Vypich – Malý Břevnov. Dalším „řešením“ by bylo budovat tramvajové tratě s nekvalitní geometrií, ovšem to také nepovažujeme za správné systémové řešení existujících potíží.

K řešení problému byl díky technickému řediteli Ing. Zamrazilovi přizván Doc. Zelenka z Univerzity Pardubice, který úspěšně řešil otázku zvýšení kilometrického proběhu kol pražského metra. Projektovým manažerem za DP byl jmenován Ing. Šubert.

Část závěrů studie „Posouzení vhodnosti jízdního obry-

su VM na kolejnicích DP hl. m. Prahy“ byla publikována v DP KONTAKTu č. 1/2009. Vzhledem k tomu, že z teoretického posouzení i praktických zkušeností z Prahy vyplývá potřeba rozhraní kol a kolejnic zásadně revidovat, nebyl a není sebemenší důvod v této revizi otálet.

V poslední době byly pro změnu vzájemného vztahu vytvořeny příznivé podmínky. Byl zakoupen nový podúrovňový soustruh a také měřicí ústředna. To umožňuje mnohem přesněji a pružněji reagovat na nežádoucí vývoj tvaru opotřebeného jízdního obrysu kol v průběhu celého jejich životního cyklu.

Dnes je také nutné urychleně reagovat na výrazně nižší kilometrický proběh kol u nízkopodlažních tramvají typu 14T, což je průvodní negativní jev jakékoliv nízkopodlažní tramvaje světové produkce. Stojíme před zásadní obnovou vozového parku v podobě 250 nízkopodlažních tramvají 15T, které mají nahradit 500 starých tramvají. Město Praha stojí před investicemi do protihlukových opatření, ke kterým se zavázalo přijetím Akčního hlukového plánu Prahy, včetně rekonstrukcí tramvajových tratí. V posledních letech došlo k rychlému růstu cen kolejnic, jako důsledek celosvětového růstu cen surovin.

Dosud v Praze užívané kolejnice jsou atypické. Vyrábí je jediný výrobce na světě a odběratele tvoří pouze 6 dopravních podniků České republiky. Pro výrobce tvoří tyto kolejnice pouze malou část jeho produkce.

Z toho všeho vyplývá, že pro zásadní revizi rozhraní mezi kolem a kolejnicí je nejpříznivější okamžik právě v současnosti. Není žádoucí znehodnotit připravované masivní investice.

Primárním cílem projektu je z hlediska jednotky Dopravní cesta Tramvaje prodloužit životnost kolejnic v obloucích, →







**Takto vypadají srdcovky v polské Varšavě – žádné zákusy, všechna kola jezdí správně po okolku.**

a zejména kolejových konstrukcí. Jelikož návrh nového jízdního obrysu (označeného jako PR-1) je založen na snížení kontaktního namáhání mezi kolem a kolejnicí, tak za jinak srovnatelných podmínek dojde k prodloužení životnosti kolejnic a kolejových konstrukcí, a současně k mírnému zvýšení kilometrického proběhu kol. To znamená, že celkové náklady na kola a kolejnice se sníží. Srovnatelnými podmínkami rozumějme

zejména procentní zastoupení nízkopodlažních tramvají na celkových ujetých vozokilometrech (a to ještě přepočtených na tramvaje stejné délky).

Stávající rozhraní mezi kolem a kolejnicí znamenalo až doposud nemožnost užívat jakýkoliv na trhu dostupný profil bezžlábkové kolejnice.

Přechod na typové výrobky, ať už bezžlábkové kolejnice S49, nebo jim odpovídající běžně na trhu dostupné kolejnice žlábkové, přináší nejen úsporu z titulu nižší ceny samotných kolejnic. U bezžlábkových (známých také jako vignolových nebo širokopatních) kolejnic odpadá riziko vykolejení cizím předmětem ve žlábků. Odpadá nutnost zřizovat odvodnění žlábků kolejnic a jejich připojení na kanalizaci. Odpadá nutnost čištění žlábků kolejnic. Snížením podílu žlábkových kolejnic se nám podaří snížit vnitřní dluh v této činnosti, a to bez jediné koruny navíc. Užívání bezžlábkových kolejnic umožní řešit jinak nevyřešitelné potíže, např. s dilatačními zařízeními na mostě na trati Ohrada – Palmovka. Bezžlábková kolejnice je symetrická, a proto ji lze po opotřebení z jedné strany hlavy otočit a používat dále.

Stávající rozhraní mezi kolem a kolejnicí způsobuje nadměrný hluk a vibrace. Připouští totiž nejmenší dovolenou výšku okolku kola nižší, než je hloubka mělkého žlábků v srdcovkách. Přejezd přes kolejové konstrukce je v takovém případě neklidný a zkracuje životnost tramvají, a zejména kolejovým konstrukcím. Nadměrný hluk vyplývá i z dvoubodového dotyku, ke kterému často dochází v obloucích.

V loňském roce jednotka Správa vozidel Tramvaje zvětšila minimální i průměrnou výšku okolků tramvají v Praze, což vedlo ke snížení počtu vykolejení o 50 %.

V letošním roce budou bezžlábkové kolejnice S49 instalovány do úseku Kbelská – Lehovec a na tramvajovou trať Kotlářka – Sídliště Řepy. V příštím roce bude instalace těchto kolejnic pokračovat, v přípravě je trať na Podolském nábřeží.

Při přechodu na nové rozhraní je, s ohledem na stávající profily kolejnic, užitečné provádět reprofilaci, a to především v obloucích o malém poloměru. Reprofilace (korekce profilu kolejnic při přebroušení) dlouhých přímých úseků není odůvodnitelná, vzájemné tvarové ovlivňování kol a kolejnic je zde naprosto minimální.

Riziko projektu, přinášejícího zvýšení jízdního komfortu a zvýšení bezpečnosti jízdy tramvají, je naprosto minimální. Na projektu se, kromě již jmenovaných Doc. Zelenky, Ing. Zamrazila a Ing. Šuberta, podílí rovněž Ing. Kadlec, který zajišťuje přesné měření opotřebení kol jízdních obrysů (čtyřnápravové vozy jsou provozovány ve dvojicích; jeden z vozů je vybaven koly s jízdním obrysem PR-1 a druhý koly s jízdním obrysem VM) v závislosti na kilometrickém proběhu. Důležitým předpokladem úspěchu je vzájemná komunikace, neboť bez ní by došlo k situacím, jako např. při zavedení jízdního obrysu VM (s minimální



**Maďarská bloková kolejnice se v Praze užívala v letech 1977–2007.**



**Japonská Hirošima užívá širokopatní kolejnice na 99 % své tramvajové sítě. Také v prostoru kolejových rozvětvení.**



výškou okolku 11 mm) do pražské kolejové sítě v době, kdy se v ní běžně nacházely blokové kolejnice maďarské provenience, jejichž hlava je tvarově příbuzná s profilem kolejnice S49.

Cílem projektu Kolo-kolejnice je z pohledu jednotky Dopravní cesta Tramvaje začít užívat stejné kolejnice jako v Mostě, Liberci, Brně a Ostravě nebo užívat si stejného jízdního komfortu jako v Německu, Rakousku, Švýcarsku a dalších státech. Fyzikální zákony platí všude stejné. Můžeme to nazvat také jako opožděný návrat do Evropy, kde se všude bezžlábkové kolejnice užívají (zejména pak profil S49, ale třeba i subtilnější S41) a kde užívají jízdní obrys kola s minimální výší okolku 16 mm (Brno, Most, Liberec), 17 mm (Polsko) a konečně 18 mm (Německo, Rakousko). Náklady, které budou v době změny rozhraní krátkodobě zvýšené, se nám vrátí v podobě vyšší bezpečnosti provozu tramvají v Praze a již zmíněného vyššího jízdního komfortu. A to je cena, která podle mne za námahu a práci stojí.



**Kolejnice S49 mohou být kompatibilní jak se zatravněným svrškem, tak s tramvajemi Tatra. Na snímku v německé Postupimi.**



# Skromní pomocníci

**Při práci na zavěšování nové troleje na holešovickém předmostí Hlávkova mostu byl zachycen kabelový vůz Praga S5T. Jeho činnost je tu doložena téměř instruktivně. 18. 10. 1978**



**2.díl**

V této části seriálu se zaměříme na tři skupiny silničních vozidel. Ta první patří patrně mezi nejméně známé zástupce popisovaných pomocníků. Ač je jejich činnost nezbytná, přesto spolehlivě unikají naší pozornosti. Vnímáme je zcela okrajově, pokud vůbec, ačkoliv to, řečeno lapidárně, bez nich prostě nejde.

**Text a foto: Jiří Čermák**

## Kabelové vozy

Aby bylo na vrchním vedení co opravovat, je nutné nejprve tu trolej zavěsit. Také při těchto akcích se můžeme setkat s nevděnými úpravami jinak běžných vozidel. Některé postupy při instalaci trolejové sítě možná vyvolávají v očích nezasevěných až údiv. Ano, on je to svým způsobem návrat →





do tramvajového pravěku. Lepší způsob však dodnes nikdo nevymyslel. Nejprve jede zmíněný kabelový vůz vezoucí na korbě velkou cívku s navinutou trolejí. Za ním následuje obvykle jeden montážní vůz, z jehož plošiny „dráteníci“ postupně provizorně zavěšují pomalu se rozvíjející trolej. Oním kabelovým vozem bývá zcela obyčejný nákladní automobil, který má na korbě snímatelnou jednoduchou kovovou konstrukci, v níž je pohyblivě ukotvena cívka s trolejí. Následující snímek nám vše náležitě objasní.



Obdobná situace jako na snímku na předchozí straně, tentokrát pod stanicí metra Želivského. Paradoxem je ovšem skutečnost, že na fotce skoro přesně na den o celých 21 let mladší, je v hlavní roli konstrukčně i výrobně starší automobil Praga V3S. 12. 10. 1999

## Svářecí automobily

Patří mezi daleko známější zástupce vozidel potřebných pro údržbu tramvajových tratí. Setkáváme se s nimi nejčastěji při běžných opravách kolejnic a kolejových konstrukcí, zcela samozřejmě se však bez nich neobejdou ani rekonstrukce, či dokonce novostavby tratí. Jedznačného vymezení jejich úlohy není zrovna jednoduché. Osádky těchto vozů totiž nejen svařují kolejnice, ale stejně tak navařují třeba ojeté oblouky, nebo brousí nerovnosti. V každém případě je jejich práce opravdu nezbytná pro zajištění bezpečného provozu.



Základem pro svařovací auto č. 939 (ex 51) byl autobus Praga NDO. Pokud mě paměť neklame, bylo takovýchto vozů v Praze několik. Jejich služební život však také neměl příliš dlouhé trvání. Tento automobil byl vyfotografován v areálu ÚD Hostivař. Snad se s ním počítalo jako s možným exponátem střešovického muzea, jehož sbírky by rozhodně obohatil. Osud bohužel rozhodl jinak. 29. 9. 1972



Část věnovanou svářecím automobilům zahájíme dost velkou kuriozitou. Je jí svářecí vůz upravený z autobusu Škoda R0 ev. č. 109. Proměna jeho skříňě byla poměrně rozsáhlá. Všimněte si zejména nových dveří na levém boku a zádi vozidla. Kolem vzniku této rekonstrukce se objevilo docela hodně propagandy, ať už zasloužené, či jen politicky využité. Samo vozidlo se ale do práce příliš nezapojilo. Ač přinášelo řadu výhod, v praxi se nakonec používalo jen omezeně, a převážnou dobu své existence stálo na odstavné ploše ve vozovně Hloubětín. 10. 5. 1968



Svářečskou stálící byly skříňové vozy Praga V3S. V základním provedení se vyráběly ve velkém množství pro vojenské účely, čemuž odpovídal khaki nátěr. Samotná kabina však skýtala velké možnosti pro nejrůznější úpravy. Snímek sám je starý už 40 let, ale s typově shodným vozem se můžete setkat při práci v kolejišti dodnes. Vaší pozornosti doporučuji pozoruhodnou kombinaci evidenčních čísel (59 na dveřích, 1063 na kabině), která nechtěně vznikla při změně systému číslování. Vůz je zachycen v akci při práci na kolejích před vozovnou Pankrác. 27. 9. 1970





Snímek stejného vozu byl pořízen při údržbě kolejí na Táborské ulici v oblouku nad nuselskou radnicí. Záběr vlastně skoro stejný jako dnes, nebýt ovšem toho data... 23. 12. 1971

## Vozy pro čištění kolejových žlábků

Tato nutná a potřebná činnost bývala předlouhá léta záležitostí tvrdé ruční práce. Pověřený zaměstnanec DP nachodil denně mnoho kilometrů po tratích, kde přiměřeně upraveným bodcem na tyči odstraňoval ze žlábků udusaný písek a další nečistoty. Teprve ve dvacátých letech minulého století nastoupily do služby dva kolejové vysavače, jejichž práci provázel nezaměnitelný hukot. Zhruba po roce 1970 převzaly i tuto činnost automobily. Zde už nebylo možné používat jen mírně upravené vozy, nezbytností bylo zakoupit speciálů. 🚗

Jedním z prvních automobilů pro čištění kolejových žlábků byl tento Mercedes. Dalo by se říci, že vlastně celá fotografie je snímkem pro pamětníky. Do současnosti se z celého záběru dochovaly jen ty domy na levé straně ulice, vše ostatní je nenávratně pryč. Ano, přesně takový je osud této lokality. Jsme na křižovatce Otakarovy (před námi) a Bělehradské ulice v Nuslích. 6. 4. 1972



Čistič žlábků vyrobený na bázi nákladního automobilu Liaz byl na ulici nepřehlédnutelný. Jeho nástavba snadno převyšovala všechny ostatní v té době běžné automobily i autobusy. Samo místo pořízení snímku prošlo podstatnou přestavbou, po níž zůstala nezměněna pouze tehdejší Ústřední budova Dopravního podniku. Nacházíme se na holešovickém předmostí Hlávkova mostu. 21. 4. 1978



# Kdo je Jan Mocko?

## První měsíce v nové funkci



Ve svých třiceti pěti letech má Jan Mocko zkušenosti na rozdávání a dokáže je přetavit do originálního pohledu na lidi, byznys a svět. Sám o sobě říká, že není kariérista, přesto se dopracoval na pozici vedoucího jednotky Správa vozidel autobusy, ve které zodpovídá za práci sedmi set třiceti lidí. Do Dopravního podniku nastoupil teprve v lednu, a tudíž se s prostředím pořád ještě seznamuje. Už teď ale ví, že by do organismu Dopravního podniku chtěl nalít, jak říká, „živou krev“.

**Oddělení Komunikace**  
**Foto: Luboš Wisniewski**

### Začátky

Jan Mocko pracoval po vojně jako řidič kamionů, s nimiž brázdil evropské dálnice. Práce jej ale příliš neuspokojovala, a tak se rozhodl jít na zkušenou do Velké Británie s pouhými padesáti librami v kapse. „Díky bohu tam mají týdenní výplaty,“ glosuje dnes svoje začátky. Neváhal naplno využít dva roky, které mu vízum umožňovalo a protloukal se, jak mu jen šikovnost a pracovitost dovolila. „Člověk se uskromní a zvykne si na všechno,“ dodává k nelehké době. Pobyt v Anglii však zužitkoval bezzbytku, získal cenné zkušenosti a osvojil si angličtinu. Dnes přiznává, že by na podobnou akci už asi neměl odvahy. Po návratu do vlasti nastoupil do Ústavu zdravotnických informací a statistiky, kde se tehdy zpracovávaly informace pro Světovou zdravotnickou organizaci. Díky tomu získal vedle angličtiny další podstatnou dovednost: zacházení s počítači. Po půlroční zkušenosti v ústavu tak mohl nastoupit jako manažer konstrukce – plánovač GSM stanic (Globální Systém pro Mobilní komunikaci) do Nokia-Slovakia v Bratislavě. Projekt tehdy padl za oběť konkurenčnímu boji velkých operátorů a Nokia ho musela

stáhnout. Po půl roce se tedy musel znovu poohlížet po dalším zaměstnání. Kamarád mu doporučil podobnou pozici v Praze. A tak se Jan Mocko v roce 1999 dostal do hlavního města. „Až do roku 2006 jsem dělal GSM, vedoucího oddělení logistiky a zařizoval jsem všechno od výroby ocelových konstrukcí až po dodávku,“ vzpomíná na svoji první manažerskou pozici.

### Manažer na mateřské

V roce 2006 se panu Mockovi narodilo dítě a zároveň vážně onemocněla manželka. Mohl si tak vyzkoušet specifika mateřské dovolené. I toto považuje za cennou zkušenost. „Bez legrace to byl opravdový test manažerských schopností. Člověk si musí plánovat čas, zvládat spoustu činností, myslet dopředu. Rozhodně to není tak, že by se maminky válely doma. I když miminko spí a unavený rodič by si taky lehl, je třeba dělat spoustu věcí: umýt, vyprat... Není to legrace,“ říká k tomuto pro manažera netradičnímu zážitku. Po mateřské si přičichl k náročnému obchodnickému řemeslu coby realitní makléř, což byl pro něj tvrdý chlebiček.

Život jej poté zavál na Vysočinu, kde se stal výkonným ředitelem menší firmy, která se zabývala výrobou ocelových konstrukcí různých typů. Měl k dispozici pouze dva technicko-hospodářské pracovníky na administrativu, ostatní ze třiceti pěti zaměstnanců byli dělníci. Do firmy přinesl „nové oči“ a podařilo se mu zařadit několik velkých zakázek. Manažerská role je podle Jana Mocka na čas i nervy velice náročná, navíc pan Mocko pracoval na Vysočině a styky s rodinou tak byly komplikované. „Musíte pořád skákat, sehnat lidem práci a samozřejmě dát jim peníze. Když na vás někdo kouká, že vy jste manažer, který jen sedí v kanceláři, mele nesmysly, zvedá telefony a má se dobře, tak ať si to jde zkusit. Protože za tím je skrytá velká zodpovědnost,“ hodnotí Mocko manažerskou profesi.

### Nováčkem v Dopravním podniku

Po dvou letech na Vysočině a neustálého dojíždění za prací dal Mocko přednost blízkosti rodiny. To byl i jeden z důvodů, proč si z několika lukrativních nabídek manažerských pozic vybral Dopravní podnik. Na otázku, co by zde rád změnil, odpovídá, že chce lidi více motivovat, klást důraz na to, aby pro ně práce nebyla jen stereotypní činnost zajišťující obživu. „Nejde jen o hmotné statky, mně jako manažerovi stačí k radosti, když mohu pro spolupracovníky něco udělat, např. odstranit doposud vyžadovanou, ale dnes již nepotřebně plněnou povinnost i překážku v práci zároveň, když jim dám o sebemenší důvod navíc, proč jít ráno do práce,“ říká Jan Mocko. Dodává, že opravdu fundovaně bude moci mluvit za dva, tři roky, kdy pronikne do všech souvislostí fungování DPP. Momentálně doufá, že bude dost peněz na nákup nových autobusů a že lidé ve firmě budou mít dost odvahy říkat otevřeně, co si myslí a co potřebují. Jeden z efektů, které nové autobusy budou podle něj mít, je zlepšení atmosféry na dílně i mezi řidiči.

Názory pana Mocka na řízení firmy (či jednotky DPP) jsou plné úvah o lidské motivaci, radosti z práce, z rodiny, ze života. V žádném případě si však neklade nárok na absolutní pravdu. „Já nemám patent na rozum ani na život,“ říká a shrnuje svoje hodnoty takto: „Pro člověka a pracovníka je nejdůležitější zdraví a rodina. Až čtvrté, páté místo jsou peníze. Když nefungují základní věci, tak za peníze si nic smysluplného nekoupíte.“



# Informační systémy v zahraničí

Jste poprvé v novém městě, nevíte, kam dál mají vést vaše kroky, usilovně se rozhlížíte okolo sebe. Záchytným bodem je pro vás informační systém. Různě zpracovaný po celém světě. Někde je systém propracovaný do nejmenších detailů a vám se během několika málo vteřin podaří dostat tam, kam potřebujete. Jinde se orientujete spíše intuitivně, a pokud by vám nepomohl domorodec, záhy se ocitnete v úzkých.

**Text a foto: Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing**

**O**bě varianty jsem během svých cest poznal. Budete-li se pohybovat vlakem na rusko-mongolském pomezí, zapomeňte na nějaký propracovaný informační systém a věřte spíše svým jazykovým schopnostem. Navíc musíte mít štěstí, že vám poradí někdo, kdo ví, na co se ho ptáte.

Pokud vyrazíte po Evropě, můžete si být jisti, že se setkáte s informačním systémem na výborné úrovni. Posuzovat systém v domovském městě je velice obtížné, neboť to znáte a chyby si většinou nevšimnete, protože informace moc nesledujete, pohybujete se po paměti.

Pojďme se nyní podívat do několika evropských měst, blízkých i vzdálených, jak tam informují cestující nejen v městské hromadné dopravě.

## Berlín

V německé metropoli jste vlakem přibližně za čtyři hodiny. Na nádraží se ocitáte uprostřed obrovské dopravní i obchodní křižovatky umístěné v několika patrech. Pokud se před cestou podíváte na webové stránky berlínského dopravního podniku a víte, kam chcete pokračovat, není pro vás orientace náročná. Úschovnu či jiné potřebné služby najdete, stejně jako vstup do metra. Pro cestu do centra je nejlépe využít metro, linku U55, která má sice jen dvě zastávky, ale ocitáte se přímo u Brandenburské brány, ještě před 20 lety, místě setkání dvou světů.

Dnes zeď připomínají velké kočičí hlavy uprostřed silnic či chodníků. Není žádnou zvláštností, že tato linie skončí uprostřed budovy a poté, když ji obejdete, opět na připomínku dominanty let minulých narazíte.

Stanice Brandenburská brána je prozatím konečnou, ale až se podaří vybudovat propojení na linku č. 5, bude jednou z nácestných. Na stěnách se dozvíte něco o historii Berlína, ale i brány samotné. Není to jen stanice, ale také výstavní síň.

Do vestibulu vás dovezou eskalátory a okamžitě narazíte



**Prodejní automat jízdenek na nástupišti ve stanici metra. Nákup je jednoduchý, a navíc většina turistů může komunikovat ve svém rodném jazyce.**

na pultový prodej, prodejny „U store“. V Česku si málokdo něco podobného dokáže představit. Část zboží by totiž zmizela v kapsách nenechavých kolemdoucích. Vůbec při sledování života v berlínském metru vás mnohokrát napadne otázka: „Jak je to možné?“. Na peronech našich stanic ještě před několika týdny nebyly ani odpadkové koše. V Berlíně? Trafiky jsou naprosto běžné a na mnoha místech je ještě doplňují stánky s občerstvením. Mimochodem nikterak předraženým ani pro našeince.

Uprostřed stanice Brandenburská brána nacházíme tabuli s informacemi podobné naší vitrině AWK. Je však mnohem větší, vždyť i mapa Berlína na druhé straně se nedá s tou pražskou srovnávat. Naprostou samozřejmostí je plánek povrchu s vyznačenými výstupy, samozřejmě také jízdní řád. Přece jen berlínská „podzemka“ jezdí méně často než ta naše. V pracovní den není 10 minut žádnou výjimkou.

Co však můžeme berlínským závidět, jsou prodejní automaty na jízdenky, umístěné i na nástupišti. Automat nabízí několik jazykových mutací, mimo jiné i polštinu a přes →







Jízdní řády metra najdete v Berlíně již u vstupu do vestibulu na uliční úrovni.



Informační systém ve stanici Brandenburská brána. V horní části převažuje hnědá barva, neboť hnědá je barva linky 5, a ta by se měla s linkou 55 spojit až bude dokončen úsek v centru města.

dotykovou obrazovku bez problémů nakoupíte, co je libo. Přijímány jsou karty, drobné i papírové bankovky. Přehlédnout vstup do metra v Praze není v některých případech velký kumšt, zvláště v centru, kde není umístění znaku metra na soukromé budovy právě jednoduché. V berlínských ulicích jsou obrovské modré cedule s bílým U velmi výrazné.

## Hamburk

Přístavní město na Labi je, co se týče informačního systému, malou kopií německého hlavního města. Velké bílé U v modrém poli znamená metro a velké bílé S v zeleném poli je S-bahn. V mnoha místech zejména v centru se oba druhy dopravy potkávají, přesto je orientace poměrně snadná a přehledná. I zde mají jednotlivá čísla linek své barvy, aby jejich identifikace byla co nejvíce jednoznačná. Ani v Hamburku není povrchové metro výjimkou, na okrajích města najdete jednoduché stanice, kde opět nechybí kiosky s novinami či občerstvením.

Pro našince je poměrně překvapivé, jak je řešena doprava na letiště. Samozřejmě je to metrem, ale odbočka na letiště je realizována z klasické linky. V poslední stanici před odbočkou se souprava rozdělí. Přední část odjíždí na letiště a zadní na klasickou konečnou. Ptáte se na zdržení, která při podobných operacích vznikají na železnici? Zapomeňte. Vše proběhne v rámci dvouminutového pobytu ve stanici.

Linky S-bahnu využívají jedno nástupiště. Jedna linka odjede, druhá jedoucí naprosto jinam přijíždí za několik desítek vteřin na tu samou kolej. Nesledujte-li informační systém, který je u koleje, máte smůlu a můžete skončit v jiné části města. Na hlášení, kam souprava jede,

zapomeňte. Samozřejmě, na boku si přečtete číslo linky i konečnou, kam vás vlak doveze.

Hitem jsou tzv. metro-busy, autobusové linky jednomístně očíslované a provozované klasickými kloubovými vozy nebo „housenkami“ s dvěma klouby o délce 24 metrů. Tyto linky jezdí v krátkém intervalu i v samotném centru města. Také v přístavním městě naleznete hustou síť jízdenkových automatů s dotykovým displejem, kde si koupíte jízdenku téměř na míru, nejen jednoduchou, ale i skupinovou nebo vícedenní.

## Kodaň

Pokud do dánského hlavního města přiletíte, máte na výběr, zda se do centra vydáte vlakem. Na hlavní nádraží je to rychlíkem jedna stanice (jen nesmíte nasednout na opačný směr, neboť se ocitnete ve Švédsku) nebo můžete využít moderního plně automatického metra. Ani tím nepojedete do centra příliš dlouho. Pokud budete mít štěstí a posadíte se do čela soupravy, bude pro vás cesta opravdovým zážitkem.

Po opuštění centra už jede metro po povrchu a na nástupišti nenajdete ochranné rámy zamezující pádu do kolejiště. Stanice jsou velice jednoduché až strohé. V centru je metro postaveno pod zemí a vestibuly jsou také velice strohé až seversky chladné. Umělecká díla jako v Praze rozhodně nečekejte. Na povrchu na stanici metra upozorňuje obrovský stříbrný sloup, na kterém jsou znázorněny obě linky, jejichž koleje se rozcházejí až na okraji města. Druhou konečnou mají společnou.

Také kodaňskému letišti vládne tmavě modrá komunikační barva společně s bílou a žlutou. V bílé barvě jsou názvy v dánštině, žlutá je vyhrazena pro angličtinu.

Výrazné označení vstupu do metra v historické části Berlína.



Označení vstupu do stanice metra i S-bahnu v Hamburku.



Téměř pravidlem je v hamburských stanicích metra velké schéma linek metra a S-bahnu na stěně za kolejištěm. V tomto případě je schéma dokonce prosvětleno.





**Hamburská specialita, tříčlánkový autobus je provozován na tzv. metro-linkách a dosahuje délky 24 metrů.**

Vozy kodaňského S-bahnu jsou moderní a design sedaček je originální. Ani zde však nechybí polstrované sedačky. Nad hlavami cestujících je znázorněna celá linka a tečky pod názvy znázorňují, kde se právě nacházíme. Co je však obrovský rozdíl oproti Praze, je cena denní jízdenky. Na první pohled není rozdíl příliš vidět. 100 korun v Praze a 120 korun v Kodani se zdá být srovnatelné, ale musíte se ještě podívat o kurzového lístku. Na koupi dánské koruny totiž vynaložíte 3,50 českých. Pokud jste cestovateli, víte, že obrázek o úrovni cen v dané zemi vám dá poměrně spolehlivě „hamburger index“. Hamburger, který v Praze koupíte za dvacku, stojí v Kodani 10 korun.

## Göteborg

Také druhé největší město Švédského království má zájemci o dopravu co nabídnout. Především přátelům tramvajové dopravy. V Göteborgu jako jednom ze tří švédských měst se můžete svézt tramvají. Modrobílé vozy křižují město na jedenácti linkách, které se sjíždějí v zastávce Brunnsparken, která je centrálním přestupním bodem. Co se týká informačního systému, nejzajímavější skutečností je fakt, že všechny zastávkové sloupky jsou označeny velkými písmeny. Může to být i obyčejná zastávka, mající dva sloupky, pro každý směr jeden. Na jednom z nich spatříte velké A a na druhém velké B. V Brunnsparken najdete i sloupek označený F. Označení sloupků výrazně ulehčuje orientaci při přestupech

mezi jednotlivými linkami v rozsáhlejší přestupní uzlu. Možná by to byla zajímavá inspirace i pro některé pražské uzly.

Město rozprostřené na obou březích zálivu má také velmi rozvinutou loďní dopravu. Jeden z trajektů křižuje záliv až do centra. Ve špičkách je interval půlhodina, o víkendech dvojnásobný. Rychlost, jakou loď pluje, je na pražské poměry až překvapivě vysoká. Další přívozy zajišťují spojení na

**Sloup upozorňující na vstup do stanice automatického metra v Kodani, z druhé strany je informace o tom, kdy odjíždí nejbližší spoj.**



**Informační systém na kodaňském letišti doslova září do okolí a je velmi přehledný.**



**Göteborg je jediným městem s tramvajovým provozem ve Švédsku. Modrobílé tramvaje doslova křižují město na obou březích zálivu.**



**Jedna ze zastávek v centru Göteborgu, Brunnsparken. Specialitou švédského města jsou písmeny označované zastávkové sloupky. Písmena A a B najdete na každé zastávce v síti. Na tabuli se dozvíte, od kterého sloupku v rámci poměrně velkého uzlu linka odjíždí, monitor nahoře zobrazuje aktuální čas příjezdu.**







ostrovů na jižním okraji města, navazují v konečné stanici linky číslo 11.

Pro srovnání s českými realitami bylo také zajímavé chování řidiče na konečné. Tramvaj byla připravena v nástupní zastávce, zatímco řidička kouřila v okolí tramvaje. Pokud jste chtěli nastoupit, nebyl nejmenší problém. Stlačili jste tlačítko na dveřích, ty se otevřely a cestující nemusel čekat ve slotě na nástupišti. Ta je v Göteborgu ve větší části roku zřejmě na denním pořádku. Navíc řidič nebyl oddělen od cestujících žádnou mohutnou kabinou ani ničím jiným. A to bez problémů prodával jízdenky. Inu bezpečnostní poměry jsou v každé zemi jiné.

## Oslo

Také norská metropole patří, co se týče informačního systému, ke klasikám. Názvy stanic metra jsou napsány bílými písmeny na modrém poli. Malým překvapením je, že vstupy do metra jsou označeny velkým písmenem T v bílém poli, což našince na první pohled při existenci tramvají překvapí.

Všechny linky metra se sjíždějí v centru města, kde opět jezdí k jednomu nástupišti, a tak cestující musí být na pozoru, aby nastoupil do správné soupravy. Informační systém na nástupišti značí pouze dva nejbližší vlaky, ale pokud dojde ke změně pořadí vlaků, už na změnu nereaguje.

Místní jsou na tento systém zvyklí a ani je nepřekvapuje. S překvapivými reakcemi jsem se nesetkal. Největší atrakcí je zcela jistě linka do blízkých hor u známého lyžařského centra Hollmenkolen. Linka č. 1 nyní ve svém



**Linka 1 více než rok nedojede na své konečné v horách nad Oslem, neboť Hollmenkolen se připravuje na mistrovství světa v klasickém lyžování v roce 2011. Několik stovek metrů od areálu vyroste nová zastávka v tomto úseku už povrchového metra. Do ledna tak musí cestující využívat náhradní autobusovou dopravu, zde je naváděcí systém na autobusy.**



**Nedílná součást göteborgské městské hromadné dopravy – jeden z přívozů. Tento městský jezdí každou hodinu a jeho kapacita je více než sto cestujících. Za dobrého počasí můžete využít i horní palubu.**




**Vstup do stanice metra v hlavním městě Norska, Oslo. Velké písmeno T neznamená tramvaj, ale metro.**



**Informační systém na nástupišti metra je v Osle naprosto nezbytný. K jedné hraně přijíždějí všechny linky, a tak cílové stanice a délka vlaku jsou pro cestující naprosto nezbytné. Občas se stane, že uvedené pořadí nesouhlasí...**

koncovém úseku prochází renovací, neboť na konci února a začátkem března 2011 bude norská metropole hostit mistrovství světa v klasickém lyžování. To se dají čekat na Hollmenkolenu pořádné návaly, neboť Norové klasické lyžování milují a návštěvy jsou tam vždy vysoké. V rámci mistrovství bude vybudována také nová stanice metra, a tak o zastávku dříve je současná konečná, od které jezdí náhradní autobusová doprava. Klasické dvanáctimetrové vozy mají co dělat, aby se vymotaly v serpentínách nad městem, jehož centrum je v té době téměř o tři stovky metrů níže.

Další zajímavostí metra v Osle je také jeho napájení. V tunelových úsecích je klasicky jako u nás, ve venkovním úseku mají vozy sběrač a jsou napájeny jako tramvaje. Doplněkem metra jsou v Osle tramvaje, jezdící v jednotném intervalu 10 minut. Kromě autobusů také najdete přívozy rozvážející cestující po ostrovech v Oslo-fjordu. V centru města, v blízkosti radnice, čeká na příjezd přívozu vždy velké množství cestujících.

Stejně jako v Göteborgu stojí denní jízdenka v Osle 65 korun, což je v porovnání s Prahou zhruba dvojnásobek. 



# Zaměstnanci mají přístup ke smlouvám

Velikosti a množství provozoven a činností Dopravního podniku hl. m. Prahy odpovídá i počet dodavatelů nejrůznějšího zboží a služeb. Někteří zaměstnanci, kteří s těmito dodavateli vstupují do kontaktu, však dosud netuší, jakým způsobem mají kontrolovat a potvrzovat práci těchto dodavatelů – jak získat přístup ke smlouvám, v nichž je vztah Dopravního podniku hl. m. Prahy a externích subjektů zakotven.

Rozhodli jsme se proto k malému exkurzu do této problematiky. Kdo, kdy a v jakých objektech má provádět deratizaci? Kdo je zodpovědný za úklid sněhu či odnos odpadků? Takové otázky si někteří naši zaměstnanci pokládají každý den, aniž by tušili, že odpověď mohou okamžitě najít ve smlouvách, jichž se příslušná činnost týká.



## Oddělení Komunikace

Zhruba před čtyřmi roky byl nařízením generálního ředitele založen podnikový Registr smluv. V Registru smluv jsou evidovány a fyzicky, v tištěné formě, uloženy všechny smlouvy, které má Dopravní podnik hl. m. Prahy uzavřeny. Registr smluv poskytuje skutečně vyčerpávající přehled o uložených smlouvách. Každá smlouva má přiděleného garanta. Úkolem garanta je starat se o využívání smlouvy, dodržování jejích podmínek, popřípadě její ukončení, pokud jsou podmínky smlouvy porušeny nebo když smlouva vyprší. Nařízení generálního ředitele přisuzuje roli garanta buď odborným ředitelům, nebo příslušným vedoucím jednotek. „V případě jedinečného určení předmětu plnění smlouvy, například týká-li se smlouva procesu oprav tramvají, se garantem stává vedoucí příslušné jednotky,” uvádí příklad Petr Oumrt, vedoucí jednotky Zásobování. „Jsou ale i smlouvy, u kterých nelze garantu jednoznačně určit, potom odpovědnost za smlouvy přebírá jednotka Zásobování,” doplňuje Petr Oumrt.

Je na rozhodnutí garanta, zda smlouvu poskytne dalším pracovníkům Dopravního podniku k využití v rámci jejich pracovních povinností. Každá smlouva je vztahem dvou stran a někdy obsahuje citlivé údaje, které znamenají výhodu či nevýhodu vůči konkurenci – zcela jednoznačně to platí pro cenová ujednání, platební podmínky nebo například pro sankce v případě neplnění podmínek smlouvy. Firmy se v těchto případech ve smlouvě chrání dohodou, že důvěrné informace nebudou zveřejněny bez souhlasu druhé strany. Zvědavost je však univerzální lidskou vlastností. Pokud se některý údaj označí za citlivý, bude vždy vzbuzovat zájem i pochybnosti. Na to říká Petr Oumrt: „Každá smlouva prochází dostatečným procesem připomínkování a schvalování. Proces vzniku smlouvy není v odpovědnosti jedné nebo dvou osob – ekonomové, právníci, specialisté dotčených útvarů i naši jednotky coby formálního správce procesu přípravy smluv se vyjadřují ke všem návrhům smluv.” Na druhou stranu existují informace,

bez nichž se člověk neobejde. „Jestliže dodavatel přijde do Dopravního podniku, odvede nějakou práci a náš zaměstnanec má potvrdit její výkon, kvalitu a podobně, musí vědět, na základě čeho tak činit,” připomíná Petr Oumrt. Standardně by se měl nejdříve obrátit na svého nadřízeného. Pokud smlouva není u garanta, může se obrátit na zástupce jednotky Zásobování nebo přímo na pracovníky Registru smluv. Každý žadatel obratem získá informaci, zda konkrétní dodavatel má v Registru smluv příslušnou smlouvu a kdo je garantem této smlouvy. Potom už záleží pouze na dohodě mezi garantem a žadatelem, zda kopii smlouvy k využití obdrží. Navíc pro většinu smluv platí, že jsou k dispozici na příslušných jednotkách, podle garantů a využití předmětu smlouvy, a pouze nízké povědomí o tomto faktu brání faktickému a pravidelnému využívání všech ustanovení uveřejněných ve smlouvách.







# 500110 – oddělení Řízení lidských zdrojů

Oddělení Řízení lidských zdrojů (dále ŘLZ) je v povědomí většiny zaměstnanců spojováno především s organizačními změnami, které se v posledních několika letech dotkly snad každého pracoviště, ale je to pouze jeden ze souboru činností, kterými se zabýváme. Dále zpracováváme systemizaci pracovních míst, posláná a působnosti útvarů, agendu popisů pracovních funkcí a profesí, katalogy pracovních činností manuálních prací a typových činností TH funkcí, realizujeme všechny organizační změny, vč. změn systemizace a tyto činnosti zajišťujeme i metodicky. Při těchto všech činnostech úzce spolupracujeme s ostatními útvary.

**Marie Pokorná, oddělení Řízení lidských zdrojů**

**O**rganizační změny jsou např. rozšíření, zrušení nebo převod činností v rámci jednotlivých útvarů nebo mezi útvary DP, změny meziútvárové hierarchie a vazeb mezi útvary, změny související se vznikem nebo zánikem útvarů, změny vyplývající z převodu činností mimo DP. Pro organizační změny jsou stanovena pevná pravidla postupu (podrobněji v SGR č. 20/2008 Organizační změny) od navržení přes projednání, schválení až po realizaci změny.

Návrh zamýšlené organizační změny vypracuje vedoucí příslušného útvaru.

Rozlišujeme 3 druhy změn:

- Změna, při níž nedojde k dopadu na zaměstnance *tzn. ruší se pouze neobsazená PM nebo dojde k převodu PM vč. zaměstnanců beze změny jejich pracovního zařazení.*
- Změna, při níž dojde k dopadu na zaměstnance *tzn. ruší se obsazená PM a dojde k propouštění zaměstnanců (v počtu menším než 30 v rámci celého DP).*
- Změna, při níž dojde k hromadnému propouštění *tj. ke skončení pracovních poměrů na základě výpovědi daných zaměstnavatelem z důvodů uvedených v § 52 písm. a – c ZP nejméně 30 zaměstnancům v období 30 kalendářních dnů.*

Protože problematika organizačních změn je poměrně složitá budeme se jí zabývat samostatně v některém z příštích čísel DP KONT@KTu.

**Systemizace pracovních míst** je soubor všech pracovních míst (dále PM) v jednotlivých útvarech, nezbytných pro zajištění výkonu činností DP, ve vazbě na organizační strukturu. Oddělení ŘLZ vytvořenou systemizací PM pravidelně aktualizuje, neboť je výchozím podkladem i pro činnost dalších navazujících útvarů, především útvaru 500250 – oddělení Personální a mzdové. Systemizace je též podkladem pro útvar 500400 – odbor Výchova a vzdělávání zaměstnanců, který zajišťuje rozvoj za-

městnanců zařazených do Systému personálních rezerv.

**Posláná a působnosti** všech útvarů vychází z předmětu podnikání DP, cílů rozvoje a koncepce DP. Posláná a působnosti útvarů vymezují veškeré činnosti procesu a souvisejících pravomocí a odpovědností, které je daný útvar povinen vykonávat a pro které byl zřízen. Souhrn všech posláná a působností útvarů za celý DP je uveden v samostatné směrnici č. 10-2010-00 Posláná a působnosti útvarů DP.

**Charakteristika PM** je zpracována pro každé pracovní místo, je popisem účelu pracovního místa, hlavních vykonávaných činností, včetně podrobné specifikace požadavků podmínek výkonu práce, organizačního zařazení a způsobu finančního i nefinančního odměňování. Při tvorbě charakteristiky PM nebo změny charakteristiky PM spolupracujeme s příslušným vedoucím oddělení, který předkládá její návrh. Charakteristiky PM jsou také podkladem pro účely inzerce, jsou důležitým faktorem při výběru zaměstnanců, lze je využít pro identifikaci potřeb vzdělávání zaměstnanců.

**Popisy pracovních funkcí/profesi** (dále PPF) dávají přehled o pracovních činnostech na systemizovaném pracovním místě v organizační struktuře DP. Při jejich zpracování se vychází z organizačního řádu, posláná a působnosti útvaru, systemizace pracovních míst, katalogu typových činností TH funkcí a katalogu manuálních profesí a pravidel pro odměňování. Vedoucí útvarů zodpovídají za zabezpečení všech činností v působnosti útvaru, a proto je nutné, aby byly všechny činnosti také zorepsány do popisů zaměstnanců útvarů.

**Katalogy manuálních prací/typových činností technicko-hospodářských funkcí**

Katalogy jsou základem pro vytvoření vnitřních podmínek DP pro odměňování zaměstnanců podle vykonávané práce. Katalogy obsahují typické příklady pracovních činností, které jsou vykonávány v TH funkcích a manuálních profesích, které jsou identifikovány číslem a názvem a tarifním stupněm. Pracovní činnosti musí odpovídat složitosti, odpovědnosti a namáhavosti, kterou příslušný tarifní stupeň vyjadřuje, aby byla splněna ustanovení zákoníku práce (dále ZP). Charakteristiky jednotlivých tarifních stupňů jsou přílohami katalogů. Zaměstnanci jsou v souladu s pracovní smlouvou a PPF na základě práce, kterou vykonávají, zařazováni do tarifních stupňů podle složitosti, odpovědnosti a namáhavosti práce. Pokud se v DP vyskytne nová pracovní činnost, která není obsažena v katalozích, použije se pro zařazení zaměstnance srovnávací metody, tj. porovnání hledisek náročnosti vykonávané práce s příklady pracovních činností v katalozích. Zaměstnanec se zařadí do tarifního stupně odpovídajícího co do složitosti a náročnosti. Příslušný vedoucí podá návrh na doplnění příkladů prací nově prováděných pracovních činností. Vedoucí rovněž podá návrh na zrušení pracovních činností v případě, že některé práce nebo pracovní činnosti se již v důsledku organizačních změn nebo nové technologie v DP neprovádějí. Katalogy jsou průběžně doplňovány a aktualizovány na základě doplnění, připomínek a návrhů z jednotlivých pracovišť v návaznosti na změny v náplni práce jednotlivců i celých útvarů.



# Střídací bod Nádraží Braník

Začátkem února byla zprovozněna poslední plánovaná střídací místnost po řidiče tramvaj, která se nachází přímo v obratišti Nádraží Braník. Je umístěna ve stávající budově, která poskytuje ideální místo pro čerpání bezpečnostních přestávek na tramvajových linkách končících v obratišti Sídliště Modřany i Nádraží Braník.

**Text a foto: Odbor Jízdní služba**

**D**o předsínky před střídací místností je umožněn vstup pouze pomocí systému Altex. Je to proto, že v těchto prostorách se nachází samoobslužné automaty na potraviny a nápoje, které lze využívat i v období, kdy není tato místnost v provozu. Jak se již stalo dobrým zvykem, vybavili jsme celou místnost zařízením, které bylo použito i v ostatních střídacích místnostech. Jsou zde sedací soupravy, židle, stoly a nechybí ani televize. Je zde zřízena i samostatná kuchyňka se vším potřebným vybavením. Veškeré vybavení je zvolené tak, aby řidičům tramvaj poskytl potřebné pohodlí k jejich odpočinku a relaxaci. V místnosti je instalována klimatizační jednotka, která v zimním období společně s topnými panely zajišťuje vytápění a v letním období bude zpříjemňovat odpočinek chlazením vzduchu. Tuto místnost mohou samozřejmě využívat i řidiči autobusů, kteří zde mají rovněž konečnou zastávku. V tomto střídacím bodě se v rámci řádného čerpání bezpečnostních přestávek střídají řidiči linek 3, 17 a 21, a to jednak systémem střídacích čet, kdy je řidič na čerpání bezpečnostní přestávky vystřídán tzv. přestávkovým řidičem a pak se vrací zpět na svou linku i pořadí, tak i systémem tzv. předjíždění, kdy tramvaj v obratišti zůstává na volné koleji a ostatní tramvaje jí předjíždí. Věříme, že řidiči tramvaj budou se zázemím spokojeni. Touto cestou děkujeme všem, kteří se na realizaci a zřízení střídacího bodu Nádraží Braník podíleli, především pak jednotce Správa nemovitého majetku.







**Na leteckém snímku z roku 1969 je krásně vidět ve značné fázi rozestavěnosti část Poděbradské mezi Havanou a Slévačskou s tělesem pro budoucí tramvajovou trať. Při dolním okraji snímku je vidět Kbelská ulice, vlevo dole část vozovny Hloubětín. Foto: převzato z knihy Praha a metro, kterou pro IDS vydala Gallery v roce 2004**

## Z historie tratě na Lehovec

V posledních týdnech rekonstrukční činnost v tramvajové síti zasáhla tramvajovou trať Hloubětín – Lehovec. Ačkoliv ji řadí pamětníci mezi ty přece jen mladší tratě, protože byla dána do provozu 30. června 1976, její historie je mnohem starší. Jaká je tedy minulost této tratě a co se tam v nedávné době odehrálo?

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

**N**a úvod si připomeňme jen ve stručnosti, že první tramvaje přijely do zastávky Hloubětín, která odpovídá dnešní zastávce Starý Hloubětín, 23. května 1931. Trať od Kolbenky do Nového Hloubětína byla uvedena do provozu 27. října 1948 (mimořádně to byla poslední pražská trať postavená bez smyčky na konečné; smyčka byla doplněna 17. dubna 1949) a obě hloubětínské větve byly v souvislosti s výstavbou vozovny Hloubětín propojeny spojovací tratí ve Kbelské ulici v roce 1951.

Málo lidí ale ví, že už v roce 1952 se začalo vážně uvažovat o prodloužení jižní větve Poděbradskou ulicí až k Černému mostu. Byl vypracován v duchu tehdejších projekčních postupů tzv. investiční úkol. Ve Výhledovém plánu výstavby sítě elektrických drah a trolejbusů v roce 1953–1955 se proto v oddílu A – Nové stavby kolejové objevila pod číslem 11 položka Trať elektrické dráhy „Hloubětín – Černý most“ o délce 1800 m, plánovaná k realizaci na léta 1954–1955. V roce 1953 byla stavba tratě schválena

příslušnou komisí Ministerstva vnitra, ale protože nebyla zahrnuta do pětiletého plánu, odložila se zatím její realizace zhruba o deset let na léta 1962–1963. Další impuls ke stavbě tratě přišel v roce 1960, když se začalo hovořit o dálnici Praha – Mochov, která se měla stavět v letech 1964–1968. Taková silniční stavba vyžadovala i rozšíření Poděbradské z Hloubětína až k Černému mostu, přičemž uprostřed rekonstruované komunikace měla být dvoukolejná tramvajová trať. Ačkoliv ze stavby dálnice v dané podobě zatím sešlo, projekční přípravy na rozšíření Poděbradské ulice pokračovaly, protože se mezitím už v roce 1961 v této části Prahy rozběhla výstavba sídliště Hloubětín. V této fázi přípravy se posunula navrhovaná konečná o něco blíže ku Praze, v zásadě na dnešní místo. Původně totiž měla být tramvajová smyčka o něco dál, přibližně v prostoru proti ústí dnešní ulice Za Černým mostem do Cíglery na straně Kukelské ulice. Zatímco o vedení vlastní tratě bylo celkem jasno, nějaký čas se hledala vhodná podoba koncové smyč-

ky. Ve hře byla dvoukolejná smyčka, ale také jednokolejná smyčka s předjízdňnou kolejí, která, ač levostranná, měla být pojížděna ve směru hodinových ručiček, takže by se křížila vjezdová a odjezdová kolej. Nakonec v definitivním projektu vyhrála poměrně velkoryse pojatá podoba smyčky se dvěma předjízdňnými kolejemi a kolejovým přejezdem před nástupními zastávkami. Celá stavba nové tramvajové tratě byla zahrnuta do náročné rekonstrukce Poděbradské třídy už od smyčky Harfa. Akce byla rozdělena do dvou etap. První nesla označení Poděbradská I a zahrnovala úsek Harfa – kavárna Havana. Stará tramvajová trať už byla v celém úseku Harfa – Hloubětín vedena na zvýšeném tělese, ale při rekonstrukci byla zvětšena osová vzdálenost a sloupy trolejového vedení byly umístěny mezi koleje. Bylo zapotřebí rozšířit vozovku na úkor chodníků, což vyžadovalo i posunutí smyčky Hloubětín a zvýšení její kapacity. Tato etapa měla proběhnout v letech 1971–1972. Na ni měla navázat v letech 1974–1977 druhá etapa nazvaná Poděbradská II, zahrnující dokončení komunikace a tratě v hloubětínském sídlišti, výstavbu obratiště tramvajů, autobusů ČSAD a zastávek autobusů DP a celé mimoúrovňové křižovatky na Černém mostě. Nutno ale podotknout, že hrubá stavba rozšíření komunikace

**Zvláštní vlak na konečné Černý most při zahájení 30. června 1976. Zastávkový sloupek provizorní, dělníci flegmaticky pracují bez ohledu na oslavu a vnitřní nástupiště není hotové. Ale sdružený socialistický závazek je splněn. Na nové trati se jezdí. Foto: Archiv DP**





**Akce Poděbradská I dne 7. května 1972. Stav prací u křižovatky s Kbelskou ulicí. Foto: Jiří Čermák**

v úseku Havana – Slévačská byla postavena už v letech 1961–1965 současně se sídlištěm, včetně tramvajového tělesa. Nezbytným předpokladem pro stavbu tramvajové tratě se měla stát stavba nové měnárny.

Stavba tramvajové tratě probíhala do jisté míry neobvyklým způsobem. Celá akce pro tramvaje začala vložением dvoukolejného trojúhelníku na křižovatce Poděbradské a Kbelské. Kolejová konstrukce byla vložena za úplné výluky trvajících od 19. dubna do 1. června 1971. O den později byl obnoven běžný manipulační provoz z a do vozovny Hloubětín. Pravidelný provoz tedy nebyl výlukou vůbec dotčen. Od 17. června byla zahájena přestavba smyčky Hloubětín. Bylo zapotřebí ji částečně posunout o něco dál od Poděbradské a k vnější koleji přidat ještě jednu předjízdnu. Aby byl zachován provoz tramvajů do Hloubětína, byly obě zdejší tradiční linky ukončeny na novém kolejovém trojúhelníku. Linka č. 5 měla výstupní zastávku v Kbelské a couvala do nástupní zastávky v Poděbradské na počátku nové tratě. Třináctka naopak měla výstupní zastávku na Poděbradské a couvala do nástupní zastávky ve Kbelské. Připomeňme, že v té době ještě neexistovalo tzv. couvání na krabičku. Toto opatření mělo jen dočasný charakter. Od 18. října 1971 se rozběhla naplno

akce Poděbradská I. Byl vyloučen tramvajový provoz od Harfy až po vozovnu Hloubětín. Obě hloubětínské linky od té doby obracely společně s osmičkou na jednokolejné smyčce Harfa. Provoz po Poděbradské probíhal v závislosti na postupu stavebních prací. V době zahájení tramvajové výluky jezdily autobusy X5 v úseku Podkovářská – Kbelská obousměrně po severním pasu ulice. Konečná náhradní doprava byla v sídlišti Hloubětín. Pro zdejší obyvatele byla tato linka tedy celkem výhodná. Od 15. listopadu 1971 se v úseku Čerpadlová – Sídliště Hloubětín jezdilo obousměrně po jižní vozovce. Trasa náhradní dopravy se v detailech upravovala.

Ve čtvrtek 5. srpna 1972 proběhla na rekonstruované trati první zkušební jízda a 9. srpna oficiální zkušební jízda a zdá se, že byla projeta i celá část nové tratě postavená v rámci akce Poděbradská I, tj. k zastávce sídliště Hloubětín. Kolaudační řízení proběhlo 10. srpna 1972. Pravidelný provoz v úseku Harfa – Hloubětín, resp. vozovna Hloubětín, byl obnoven 14. srpna 1972 ráno. Tramvaje se vrátily i na přestavěnou smyčku. Úsek Kbelská – sídliště Hloubětín pochopitelně zůstal bez provozu.

Postupně přibývaly i nové vozovky Poděbradské. Například severní vozovka



**Zastávka Kbelská 30, června 1976. Na trati Hloubětín – Černý most je právě slavnostně zahajován provoz. Foto: Archiv DP**

Slévačská – Havana v délce 412 m byla předána do užívání 12. října 1973.

Stavba zbývajícího úseku tramvajové tratě neprobíhala příliš závratným tempem. Přesto, jak tehdy bývalo zvykem, byl 1. října 1975 přijat zainteresovanými organizacemi sdružený socialistický závazek na počest XV. sjezdu KSČ, kterým bylo rozhodnuto stavbu tramvajové tratě zkrátit o 18 měsíců a uvést ji do provozu k 1. červenci 1976. Úsměvné je, že ještě před zahájením akce Poděbradská II byla velká část komunikace už rekonstruována a chyběla především mimoúrovňová křižovatka na Černém mostě. Tramvajová trať se stavěla klasickým způsobem, tj. žlábkové kolejnice se kladly na betonové pražce a povrch, i když šlo o zvýšené těleso, →



**Poděbradská třída mezi zastávkami Slévačská a Černý most 16. března 1977. Povrchové práce u smyčky ještě nejsou hotovy ani víc jak osm měsíců po zahájení provozu. Foto: Jiří Čermák**



**Stejný den, tj. 16. březen 1977. Zastávkový sloupek na vnější koleji je stále jen provizorní, na vnitřní koleji stále žádný. V pozadí pokračuje stavba mimoúrovňové křižovatky. Foto: Jiří Čermák**







**Jedna z prvních tramvají KT8D5 nasazená na lince č. 15 v Poděbradské třídě v sídlišti Hloubětín v roce 1986. Foto: Josef Molín, sbírka Jan Šurovský**



**Výstupní zastávka Černý most kolem roku 1980. Vnitřní nástupiště se v nástupní zastávce už pyšní vlastním přístřeškem pro cestující. Foto: Archiv DP**



**Křižovatka Kbelská v srpnu 1982. Před rozšířením Poděbradské bývaly v místě levé vozovky (do centra) starší domy, které musely být před začátkem stavby zbořeny. Foto: Pavel Fojtik**

tvořila živice. Práce skutečně probíhaly v novém „závazkovém“ termínu celkem uspokojivým tempem. Ostatně zatím nedostavěný úsek měřil jen asi 650 metrů. Trať byla v zásadě hotova na konci května 1976. Od 31. května do 20. června se natahovalo trolejové vedení, které bylo opět umístěno mezi kolejemi. Od 20. června bylo naplánováno broušení tratě. Místní šetření v rámci kolaudačního řízení proběhlo 29. června 1976 a v půl třetí odpoledne se uskutečnila úřední zkušební jízda soupravami 2xT3 č. 6248+6205 a 6194+6218. Protože ještě nebyly hotovy všechny vozovky, zdi a různé drobné práce, stanovila

prodloužena linka č. 5 a o den později sem přibyla ještě linka č. 8, vedená Kbelskou ulicí. Dosud manipulační trať se po 25 letech provozu stala běžnou tratí, po níž se přepravovali cestující. Na nové trati byly zřízeny nové zastávky Kbelská, Havana, Slévačská a Černý most. Většina (kromě Kbelské) byla vybavena podchody. Během let se na konečné vystřídal různé linky. Kromě již uvedených linek č. 5 (do roku 1992) a 8 (do roku 1999) sem jezdila například linka č. 13 (1978–1979), 31 (po přečíslování 1; 1984–1986), 3 (1985–1991 a od 1992 dosud), 15 (1986–1990), 19 (od 1998). Pomijíme ostatní krátko-



**Vlak linky č. 8 (8032+8033) vyjíždí 24. července 1986 ze staré trati v Kbelské ulici a směřuje k Černému mostu. O rok později byla tato trať zrušena a nahrazena dnešní, která leží západně od vozovny Hloubětín. Foto: Ivo Mahel**

komise, že až do 2. července (včetně) bude na nové trati povolena maximální rychlost 5 km/h a bude nezbytný dispečerský dozor. Do provozu nebylo zatím dáno ani vnitřní nástupiště. Projednány musely být výjimky z průjezdného profilu v místech podchodů.

Zatímco stavba vlastní tratě probíhala relativně v pořádku, zcela jiná situace byla, pokud šlo o novou měnirnu, označovanou jménem Hloubětín II nebo Poděbradská. Vládním usnesením byl jako dodavatel už v dubnu 1972 určen národní podnik Tesla. Protože ale na pozemek, kde měla měnirna stát, měla zásluh Tesla Hloubětín, byl postoj dodavatele k celé akci velmi vlažný. Dobové materiály ho označují přímo za záporný. Bylo jasné, že původní termíny výstavby měnirny nebudou dodrženy, proto se musel Dopravní podnik zatím spokojit s provizorní převoznou měnirnou.

Den D nastal ve středu 30. června 1976, tedy dokonce o den dříve než určoval socialistický závazek. Po téměř čtvrtstoletí příprav (24 let) a postupného stavění byl 30. června 1976 na trati Hloubětín – Černý most zahájen provoz. Ten den byla na novou konečnou

dobější linky náhradní dopravy a dočasné změny vyvolané opatřeními po povodni v roce 2002.

Vliv na trať měla pokračující výstavba průmyslového polookruhu, vyžadující, aby byly tramvajové koleje přeloženy z Kbelské ulice do nové polohy západně od hloubětínské vozovny. V roce 1986 byla u smyčky Hloubětín vložena kolejová křižovatka napojující budoucí trať a v roce 1987 byla nová trať dána do užívání. Od 22. června se přestalo jezdit na smyčce Nový Hloubětín a do vozovny od severní větve a 2. července začal provoz na nové trati. Od 24. srpna byl oficiálně zrušen úsek vozovna Hloubětín – Kbelská a od 31. srpna se začalo za úplné výluky úseku Hloubětín – Černý most s odpojováním staré tratě na křižovatce Kbelská. Od smyčky až k zastávce Kbelská byla trať rekonstruována metodou BKV. Provoz tu byl obnoven 28. září 1987.

Teprve v roce 1988, tedy 12 let po zahájení provozu na trati, byla dána do provozu definitivní měnirna, která nahradila původní provizorium.

Z dnešního pohledu je velmi překvapivá rekonstrukce úseku Kbelská – Černý



most starého (či spíš mladého) pouhopouhých 13 roků. Použita byla opět tehdy velmi oblíbená metoda velkoplošných panelů BKV. Rekonstrukce trvala přes dva měsíce. Začala 5. září a skončila ráno 18. listopadu 1989. Rekonstrukce byla ušetřena jen smyčka. Za administrativní změnu můžeme považovat oficiální přejmenování zdejších zastávek od 3. května 1990. Zastávka Slévačská byla změněna na Sídliště Hloubětín a Černý most na Lehovec. Důvodem byla skutečnost, že starý pomístní název konečně se přenesl na mnohem vzdálenější sídliště a začal zhoršovat orientaci. Už na tomto místě dodejme, že od 9. listopadu 1998 byly provedeny další změny názvů zastávek v souvislosti se zahájením provozu na trati metra IV.B. Zastávka Havana změnila jméno na Hloubětín (stanice metra byla dána do provozu ale až 17. října 1999) a původní zastávka Hloubětín byla po 67 letech své existence přejmenována na Starý Hloubětín.

Z dalších oprav vzpomeňme výměnu vnějšího oblouku v koncové smyčce Lehovec, která proběhla v prosinci 1992 a v únoru a březnu 1993 během sedlových výluk. V dubnu a květnu 1994 bylo na celé trati rekonstruováno trolejové vedení. O tři roky později se ve dvou etapách odehrála výměna části křížení



**Zákres do ortofotomapy znázorňuje počátek trati na Lehovec. Jsou v něm zakresleny i tři různé polohy tramvajové smyčky (Starý) Hloubětín z let 1931, 1951 a 1972, původní trať v Kbelské (1951–1987) a dnešní spojovací trať z roku 1987. Připravil: Pavel Zobal**

u hloubětínské smyčky a konečně v roce 2001 se uskutečnila oprava komunikace a tratě na křižovatce s Kbelskou ulicí, kde se projevil velmi silný automobilový provoz na tzv. průmyslovém polookruhu. Na podzim byla provedena rekonstrukce trolejového vedení mezi Harfou a Starým Hloubětínem

a v prosinci ještě byla provedena oprava trolejového vedení na vlastní křižovatce Starý Hloubětín.

Nyní, po 21 letech od poslední rekonstrukce, nastal čas trati znovu zásadním způsobem obnovit. Této aktuální rekonstrukci je věnován samostatný článek.



## Salonní motorový tramvajový vůz č. 200



**Původní vzhled čtyřnápravového salonního vozu se dvěma podvozky maximum traction. Vůz stojí ve vozovně Karlín kolem roku 1904. Foto: Archiv DP**

V tomto čísle DP KONTAKTu si představíme další z vozů Muzea městské hromadné dopravy v Praze, který se v minulém roce dočkal významné změny. Salonní motorový tramvajový vůz č. 200 vyrobila v roce 1900 smíchovská firma Fr. Ringhoffer, aby se jím prezentovala na Světové výstavě v Paříži, která se v uvedeném roce konala. Design vozu navrhl v secesním slohu významný český architekt Jan Kotěra, který později vstoupil do historie pražské MHD i designem dalších dvounápravových tramvají.

Lubomír Kysela

Vůz č. 200 patří k dodávce tzv. velkých vozů, které byly vybaveny dvouosými podvozky „maximum traction“. Každý podvozek měl 2 dvojkolí o nestejném průměru – velké vnější kolo bylo hnací, vnitřní, menší, pouze vodící. Ukotvení k vozové skříni bylo prostřednictvím: excentricky umístěných čepů, blíže k hnaným kolům, aby se zlepšila adheze. Tlapové motory Křížík měly tzv. půlovou konstrukci, výkon 2 x 25 k (2 x 18,4 kW) a umožňovaly vozu dosáhnout trvalou rychlost 20 km/h. Díky dvojímu pružení a výkyvným podvozkům byla jízda velmi klidná a uvnitř bylo téměř ticho (což po následné rekonstrukci na dvouosý již přestalo platit). K elektrické výzbroji dále patřily 2 kont- →







**Za první republiky býval vůz 200 často používán pro zahajování provozu na nových tratích. Na tomto snímku převzatém z dokumentárního filmu je při zahájení provozu na trati do Vokovic v roce 1930. Foto: sbírka P. Fojtík**



**Jako vůz mateřských škol byl v roce 1960 ještě v původním provedení zvenčí a měl světle zelený nátěr. (Jen pro doplnění – za války byl natřen šedou barvou). Foto: A. Luft, 14. září 1960, sbírka L. Kysela**



**Momentka zachycující využití interiéru asi v polovině 50. let na dispečerské stanoviště se stojánkem na mikrofon. Zdá se, že údaj z tisku nebyl pravdivý a že vůz mateřských škol neměl podélné lavice na zvýšené podlaze již od roku 1951. Foto: J. Handl**

roléry Křížik se 6 stupni jízdy (3 sériové, 3 paralelní) a 4 stupni do brzdy, hlavní vypínače vlevo vedle kontrolérů, osvětlení vnějšku i vnitřku luxusními svítky, předřadné odpory pod vozem a kladkový sběrač proudu.

Průvodčí měl stálé místo na zadní plošině a posádka vozu mohla být zevnitř přivolána 2 tlačítky elektrického zvonku. Malé zvonce se nacházely pod řídičským pultem obou plošin a napájeny byly přes odpor přímo ze sítě 550 V. Další odpor, připojený paralelně, sloužil jako bezpečnostní. Ruční brzda působila na všechny osy osmi špalky. Pozoruhodná však byla brzda tlakovzdušná SABC, kterou si řidiči nemohli vynachválit. Zdrojem tlakového vzduchu byl velký osový kompresor namontovaný na jednom z malých vodících dvojkolů. Asi po ujetí 400 metrů se dostavil slušný brzdový účinek. Tlak byl poté udržován ventily na 6 Atp. Do tlakové výstroje patřily dále jímky pod vozem, potrubí, hadice s přípojkou do vlečného vozu a brzdiče. Byly na obou staništi řídiče mezi kolem ruční brzdy a kontrolérem. Ovládaly se odnímatelnou pákou. Tlak vzduchu se dal ověřit na malých manometrech.

K nezbytnému vybavení vozu patřily dále sypače, ovládané pedály z místa řídiče. Zásobníky písku hlavních sypačů se ukryvaly pod podlahou ve voze a byly dost malé. Posádky proto s sebou vozily až dva kbelíky písku. Celá dolní polovina řídičského stanoviště se dala uzavřít vkusnými sklápěcími dvířky. Díky podvozkům a tlakovzdušní výstroji byl vůz poměrně těžký; váha se udávala přes 11 900 kg. Podrobnější popis vozu a jeho konstrukce lze nalézt v „Průvodci Muzeem MHD v Praze“ z r. 2004 na str. 58 a 59.

Vůz bývá označován za salonní pro své zcela atypické vnitřní vybavení. Pod velkými bočními okny se nacházely pevné stolečky, doplněné z obou stran otočnými křesly. Pod malými okny byla umístěna pevná křesla pro dvě osoby.



**Přesné datum, odkdy byl vnitřek vozu takto upraven, není známo. Lavičky pro děti byly nízké, ve čtyřech řadách a na zvýšené podlaze. Na opěrkách se nacházely koženkové polštáře. Foto: J. Titz**

Nábytek byl z ořechového dřeva a sedací výbava navíc čalouněna kůží. Vše bylo dozdobeno secesními mosaznými ornamenty. Všechny doplňky vozu (stropní svítilna s broušenými skleněnými ampulemi, střešní svítlny na čele vozu, velké světlomety, ale i kliky a veškeré vozové kování, zadní strana schodů, tepaný podklad pod znakem města) byly provedeny v secesním stylu. Vůz měl proti ostatním provozním tramvajím zvolen nezvyklý nátěr – světle zelený s lehkým nádechem do olivova, střecha byla krémová, světlá. Secesní litery písmen (nápisy na boku – Elektrické dráhy král. hlav. města Prahy) i číslice byly rovněž z leštěné mosazi. Po skončení světové výstavy firma Fr. Ringhoffer vůz věnovala Elektrickým podnikům královského hlavního

**0 svezení v tramvaji „Sluníčko“ býval vždy velký zájem. Píše se rok 1964 a vůz je již opatřen krásným modrým nátěrem. Až do roku 1971 byl vypravován z vozovny Pankrác. Foto: J. Titz**





**Poslední úprava z roku 1972 vozu nepřidala – kolejnicové brzdy se u velkého rozvoru neosvědčily, zvětšená výška vozu bránila podjíždět Výtoň a pantograf poškodil střechu. Po této nešťastné rekonstrukci směl vůz vyjíždět z vozovny Vokovice jen výjimečně, jako např. na oslavy 100. výročí MHD.**

města Prahy. Aby mohl vůz jezdit po pražských ulicích, musel 4. dubna 1901 absolvovat povinnou technicko-policejní zkoušku. Využití vozu bylo vzhledem k atypickému provedení jeho interiéru velmi malé, a tak se používal zpočátku jen k příležitostným jízdám pro významné návštěvy.

V letech 1904–1907 jezdil na zvláštní lince od Národního divadla do Královské obory, na které platil zvláštní tarif a zvýšené jízdné. Tato zvláštní linka se objevila ještě v dalších letech, naposledy prokazatelně v roce 1907. Později byl vůz užíván pro mimořádné potřeby vedení města a správní rady Elektrických podniků, díky čemuž si získal přezdívku „primátorský“, zřejmě proto, že se primátor hlavního města Prahy zpravidla všech zahajovacích jízd na nových tratích účastnil. V roce 1922

byl rekonstruován celý spodek vozu na dvounápravový volnoosý.

Od roku 1951 se tento vůz č. 200 začal používat pro mateřské školky. Původní stolky a křesla byly nahrazeny sníženými lavicemi na zvýšené podlaze, zřejmě až později upravenými ve čtyřech řadách (uprostřed seděly děti zády k sobě). Na zadní plošině se nacházela dřevěná truhla se dvěma kruhovými otvory a s víkem, jež byla naplněna písekem – nouzový záchod pro děti z mateřských škol. První jízda vozu mateřských škol se uskutečnila 2. července 1951. Vůz byl mimořádně oblíbený.

V roce 1961 si vůz č. 200 zahrál hlavní roli ve filmu „Pohádka o staré tramvaji“, kde ztvárnil tramvaj pojmenovanou malým chlapcem Terezka. (Podle toho se tomuto vozu říkalo Terezka často i v pozdějších letech.) V souvislosti s natáčením byl vůz opatřen výrazným světlem modrým nátěrem. Namísto původních střešních svítlen byla střecha vystrojena běžnými trojbokými linkovými svítilnami, do kterých byl místo čísla linky vložen obrázek sluníčka. Díky tomu se pro vůz vžilo označení „Sluníčko“.

V roce 1972 vůz obdržel další nový nátěr (opět modrou, leč nepříliš výraznou barvou) a pantografový sběrač proudu. Jako vůz mateřských škol už ale nejezdil a objevoval se v ulicích jen ojedinele při zvláštních příležitostech (například oslavy 100 let pražské MHD v roce 1975).

Novým úkolem se stalo postupně vrátit vozu vzhled, který měl v nejdelším provozním údobí. Rekonstrukce vozu proběhla po etapách. V roce 1981 byla



**V roce 1980 jsme zahájili rekonstrukční práce za účelem vrátit vozu vzhled, který měl v nejdelším provozním údobí let 1922–1951. Jako první byly odstraněny lavičky pro děti, zvýšená podlaha, pantograf, kolejnicové brzdy a jejich konstrukce. Vůz byl celkově snížen, opatřen původními smetadly a pružnými bočními ochranami. Foto: L. Kysela**



**Karosérii jsme při té příležitosti zvenčí opravili, velká péče byla věnována oknům, která byla doslova „na rozpadnutí“, byly dosazeny původní provozní doplňky a změněn nátěr. Pěkně vypadá i obnovený nápis na boku. Písmena jsou z mosazi. Také jsme museli namontovat z obou stran chybící malé městské znaky. Vozovna Vokovice, 1981. Foto: L. Kysela**



**V roce 1961 si motorový vůz č. 200 zahrál pestrobarevnou tramvaj Terezku ve filmu Pohádka o staré tramvaji. Foto: sbírka P. Fojtík**



**Následovala velká oprava vnitřku vozu. Jako první byl přeložen kabelový svazek pod podlahu (J. Nováček), část kabelů se musela dát nová, včetně svorkovnic. 1985. Foto: Vobořil**







Velká práce čekala mistra truhlářského – pana Hryzbila. Započali jsme opravou základního roštu podlahy a část podlahy se dala nová. Následovaly opravy přepážek, dáno bylo nové ostění, včetně lišt s mosaznými dráty, stolečky a moření a lakování celého vnitřku. Je dlužno říci, že se nám tehdy podařilo sehnat velmi slušné dříví a překližku bez jediného kazu. Práce jsme zahájili ještě ve vozovně Vokovice a ukončeny byly ve Střešovicích. Foto: L. Vidím



Salonní vůz na dvoře vozovny Střešovice před muzeem s dobově ustrojenou posádkou po jízdě ke 120. výročí MHD v roce 1995. Foto: Rižák



Tou dobou byl již dokončen i vnitřek – tj. vše, co bylo pevně spojeno s karosérií. Několik let posloužil nepůvodní nábytek jako dekorace. Foto: Rižák


dokončena z vnějšku karosérie, včetně nového nátěru. V roce 1983 byla rekonstruována pojezdová část a v roce 1992 renovován celý vnitřek vozu (zatím bez křesílek). Opravy byly završeny v roce 2009 instalací replik křesel. Po všech naposledy provedených úpravách je salonní vůz č. 200 uveden do stavu z let 1922–1951. Odpovídá tomu



Dnešní stav. V roce 2005 jsme do vozu doplnili dobové roletky s hezkým vzorem, vč. veškerého kování. Secesní nábytek dodala firma Dušek v roce 2009. Truhlářské a čalounické práce jsou moc pěkně provedeny. Koberec je zatím použit náhradní. Je mírně širší, ale vzorek celkem „ladí“. Nový běhoun je objednan a bude užší. Foto: P. Fojtík



Tak vypadají nová pevná křesla, doplněná do vozu v roce 2009. Foto: P. Fojtík

i nátěr: je světle zelený, střeška světle krémová a doplňkovou barvou je zlatá. Znaky, nápisy a číslice jsou z mosazi. Motorový salonní vůz č. 200 je bezesporu unikátním exponátem Muzea městské hromadné dopravy v Praze. Byl proto po právu 13. července 1998, společně s dalšími muzejními vozy, prohlášen technickou památkou. 



Po více jak půl století se do interiéru vozu vrátily repliky původních otočných křesel. Foto: P. Fojtík



# Den se specialistou bezpečnosti práce



Soňa Pěchočová je vedoucí oddělení BOZP (Bezpečnost a ochrana zdraví při práci). Její oddělení zaměstnává deset lidí a spadá do bezpečnostního úseku pod vedením bezpečnostního ředitele. Všichni zaměstnanci tohoto oddělení, známí jako „bezpečáci“, jsou osobami odborně způsobilými ve vyhledávání rizik a jejich nedílnou součástí práce je pohyb přímo v terénu.

**Oddělení Komunikace**  
Foto: Luboš Wisniewski

**B**epečáci by měli sloužit jako opora pomáhající vedoucím pracovníkům na všech stupních řízení, kteří jsou odpovědní za bezpečnost práce při vyhledávání a hodnocení rizika. Do agendy BOZP spadá vedle pravidelných každoročních preventivních prohlídek všech pracovišť i soustavné vyhledávání a mapování potenciálních nebezpečí. Bezpečáci jsou účastníky při výkonu dozoru státních orgánů na pracovištích v DP, nejčastěji inspektory z inspekce práce a pracovníky hygienických stanic či státního zdravotního ústavu.

O stavu pracovišť z hlediska BOZP oddělení informuje prostřednictvím bezpečnostního ředitele vedení dopravního podniku. Jednou z velmi důležitých činností je rozpracovávání právních předpisů, upravujících oblast BOZP pro podmínky DP do vnitropodnikových norem. Další agendou, která do kompetence oddělení BOZP spadá, je oblast pracovní úrazovosti a nemocí z povolání. Což je pomoc při šetření příčin a zdrojů pracovních úrazů, evidence pracovních úrazů v celé a.s. až po odeslání dokladů orgánům a institucím stanovených zákonem.

## Nejčastější zranění

Pro někoho možná překvapivě jsou čtenější úrazy řidičů autobusů a tramvají, než zranění lidí pracujících na dílnách. Docela časté je například spadnutí při nášlapu na schody či „lupnutí a pocit bolesti“ v zádech při přestavování výměny pomocí stavěcího klíče, tzv. „tágem“. Vysvětlením těchto na první pohled banálních zranění je ztuhlost svalů, kterou řidiči mnohdy mají při své jízdě jen s krátkým odpočinkem, kdy je příčina úrazů přičítána nerozpohybovaným a ztuhlým svalům. Zvláštní kategorií tvoří pracovní úrazy přepravních kontrolorů, kde v osmdesáti procentech případů se jedná o úrazy způsobené napadením druhou osobou. Jedním z nejkurióznějších zranění poslední doby bylo sražení přepravní kontrolorky jedoucí na eskalátoru dvanáctiletým chlapcem, který se vozil po levém madle eskalátoru.

Nabral velkou rychlost, ztratil kontrolu a nekontrolovatelně zezadu vrazil do kontrolorky, která po nárazu padala ještě asi patnáct metrů po schodech, čímž utrpěla zranění zad a krční páteře.

## Odškodňování pracovních úrazů zaměstnanců

Pro stanovení výše odškodnění zasedá podniková komise za účasti zástupců odborových organizací, která rozhodne o míře zavinění úrazu zaměstnancem a o případném krácení odškodnění. V okamžiku, kdy je pracovní úraz projednán v komisi, jsou záznamy o úrazech a doklady nároků na odškodnění postoupeny zákonem určené pojišťovně Kooperativě, u které je Dopravní podnik pro případ odpovědnosti za škodu z titulu pracovních úrazů a nemocí z povolání pojištěn. Na prvotní šetření a sepisování protokolů o pracovních úrazech nadřízenými pracovníky je třeba klást stále větší důraz, neboť v uplynulém roce se vyskytlo několik případů, kdy pojišťovna odmítá plnění s poukázáním na absenci přímé příčinné souvislosti mezi úrazovým dějem a plněním pracovních úkolů.

## Ochrana zdraví při práci

Tato oblast je poměrně rozsáhlá, ale nejvíce diskutovanými tématy jsou osobní ochranné pracovní prostředky, kdy oddělení BOZP vyhodnocuje požadavky na OOPP s ohledem na vyhodnocení rizik pro výběr a použití ochranných prostředků podle platné legislativy. Také přidělování ochranných nápojů je součástí celého komplexu povinností zaměstnavatele a opět se musí identifikovat nebezpečí a vyhodnotit rizika, která vyplývají ze zátěže chladem nebo teplem. Konkrétně v DP se s zátěží teplem v letním období nejvíce potýkají řidiči povrchové dopravy. Dále mezi základní povinnosti zaměstnavatele patří tzv. kategorizace prací, tj. povinnost zařadit práce do jedné ze 4 kategorií podle stanovených pravidel. Do kategorie 1 patří například činnosti v kancelářích, které nepředstavují podle

současných znalostí pravděpodobně žádné riziko pro pracovníka. Kategorie 2 jsou práce, kde poškození vlivem pracovních podmínek nelze vyloučit (v DP se jedná například o riziko hluku při opravách vozidel nebo psychickou zátěž u řidičů MHD). Kategorie 3 jsou práce, při které expozice osob překračuje hygienické limity a pro zajištění ochrany zdraví zaměstnanců je třeba využívat ochranné prostředky. Kategorie 4 jsou práce s vysokým rizikem poškození zdraví (v DP se nevyskytují).

## Prevence

Snahou oddělení BOZP je účinné předávání informací na jednotlivé provozy tak, aby došlo ke skutečnému snížení úrazovosti. Zaměstnanci musí být na riziko připraveni, vzděláni a proškoleni. Součástí práce oddělení je tedy i příprava metodiky, osnov školení, samotné provádění školení o bezpečnosti práce pro nové zaměstnance při vstupu do organizace, školení vedoucích zaměstnanců jednou za tři roky, či speciální školení a seznamování cizích firem s prostředím v DP.

## Kousek historie

Málokdo asi tuší, že téma Bezpečnosti práce a ochrany zdraví má již za sebou dlouhou historii a že první zákon týkající se BOZP byl vydán dne 17. června 1883 Zákon č. 117 ř., kterým byli ustanoveni živnostenská inspektoři, kteří měli postavení státních úředníků. Tento platil pro území celé tehdejší rakousko-uherské monarchie. Souvisel s masivním zaváděním parních strojů do různých výrobních a průmyslových provozů a s tím spojenou vyšší úrazovostí při obsluhování těchto strojů. Po vzniku samostatného Československa byly rakouské živnostenské zákony převzaty a živnostenská inspekce, podřízená ministerstvu sociální péče, pokračovala v činnosti až do roku 1952. Dne 12. 7. 1951 byl vydán první zákon o BOZP v Československu, ten byl pak nahrazen Zákonem 65/1961 Sb., o BOZP. V roce 1965 byl Zákon o BOZP nahrazen Zákonem





# Pražské tramvaje v pavučině sítí



**Stránky Pražské tramvaje tvoří Petr Špitálský i ve volných chvílích během obrotového času na konečné.**



**Michal Váňa připravuje pro čtenáře Pražských tramvají další sérii fotografií.**

**Pražské tramvaje jsou jen stránky, nebo je kolem i nějaké sdružení?**

**PŠ:** Dá-li se nazývat sdružením volné setkávání se skalních fandů tramvajové dopravy, pak jsme sdružením. Občas jezdíme na takzvané expedice, kdy sledujeme provoz v jiném městě či zemi, ale nejedná se o žádný formální sdružení. Veškerý provoz stránek plně hradím ze svého...

**MV:** ...a není to žádná směšná částka, jedná se o tisíce. Samozřejmě existuje určitý skalní okruh fandů, který se schází. Pořádáme akce typu promítání historických fotek či zřídka chodíme hromadně fotit apod. Jako fyzické osoby jsme členy jiného sdružení – KMD, spolupracujeme s nimi a navzájem si přebíráme informace.

**Jak jste se dostali k rozhodnutí začít dělat stránky věnované tramvajím?**

**PŠ:** To se musím vrátit nečekaně opravdu až do svého dětství. Jsem rodilý Malostráňák. Náš byt byl ve staro-

Internetová adresa [www.prazsketramvaje.cz](http://www.prazsketramvaje.cz) je nejbohatším zdrojem informací o tramvajové dopravě, který lze v „Československu“ nalézt. Nejednoho člověka dokonce stránky přivedly na myšlenku pracovat jako řidič tramvaje. Jejich zakladatelem, hlavním přispěvatelem a administrátorem je náš zaměstnanec, řidič-instruktor Petr Špitálský z motolské tramvajové vozovny. S ním a jeho redakčním kolegou Michalem Váňou jsme si povídali nejen o PrTkách (jak zkráceně říkají pražským tramvajím), ale i o historii internetu, bujícímu automobilismu a návštěvách mimopražských dopravních podniků...

**Oddělení Komunikace**

bylém domě na Malostranském náměstí a už jako malý capart jsem pozoroval z okna, kterak se dole hemží tramvaje. Děda byl na brigádu průvodčí v tramvaji a praděda má na náhrobku napsáno, že byl „Rada Elektrických podniků královského hlavního města Prahy“. Ovšem dodnes jsem se nedostal k tomu zjistit, zda té dopravní, nebo elektrické sekce. Jako malý jsem vydával vlastní časopis, kde jsem psal o tramvajích a prodával ho za 2,50 Kč dětem rodičům. Tramvaje mne zkrátka uchvátily, a tak jsem začal shromažďovat materiály a informace. Najednou jsem zjistil, že je toho hrozně moc. Co teď s tím? Jak na zavlánu přišla doba elektronických médií a internetu, a tak jsem začal luštit html kódy. První stránky byly z dnešního pohledu katastrofa (*smích*). Každopádně, stránky se objevily – a nebyl to vtíp – prvního dubna 2001. Neměl jsem na ně bůhvíjaký prostor, a proto musely být jednotlivé sekce ochuzené například o fotografie, šetřilo se místem a nejdůležitější byl samozřejmě text. Jenže pak jsem se plácl přes kapsu, koupil doménu [prazsketramvaje.cz](http://prazsketramvaje.cz), pronajal prostor a v tuhle chvíli mají stránky nějakých devatenáct giga obsahu. Přesto je tam tak čtvrtina věcí, které bych v nich chtěl mít. Jestli se to podaří dotáhnout, toť otázka.

**A jak se k těmto webovým stránkám dostal Michal Váňa?**

**MV:** Já jsem tehdy psal na vysoké škole diplomku, a když jsem neměl žádné nápady, brouzдал jsem po internetu a hledal cokoli zajímavého o dopravě. A narazil jsem na pražské tramvaje. To bylo ještě v době, kdy se vyskytovaly na titulní stránce úvodníčky. Jeden takový jsem si přečetl a zareagoval na něj. Zjistili jsme, že máme podobný náhled na věc a postupně jsem se stále více zapojoval do tvoření obsahu webu. Dnes už to je šest nebo sedm let.

**PŠ:** Pražské tramvaje samozřejmě nejsou jen o nás dvou, výrazným písmem se do jejich historie zapsali a stále zapisují další spolupracovníci. Velmi rád bych zde vyzdvihl Filipa Laněho, Honzu Kříže a Vladislava Borka, kteří přispívají zejména svým bohatým fotografickým archívem, Františka Zahnáše, jehož texty mapují tramvajovou numerologii, Mirka Grossmanna, který rozjel stránky věnované preferenci hromadné dopravy, dovolím si říct, že první stránky svého druhu u nás, opomenout nesmím ani



pana Mgr. Pavla Fojtíka, jehož osobní rady jsou vždy velmi cenné a Martina Vokáče, který se pere s provozními údaji.

#### **Kam až se stránkami míříte? Jaké máte plány do budoucna?**

**PŠ:** Na počátku byl daný cíl, popsat a zmapovat všechny tramvajové tratě, typy vozů, které v Praze jsou. A k tomu přidávat třešinky na dortu v podobě reportáží např. ze železnice, ale stěžejní tématem byly, jsou a budou vždy pražské tramvaje. Na první pohled se to nezdá, ale všechno se proplétá. Když jsme začínali popisovat tramvajové tratě, zjistili jsme, že by bylo dobré popsat i technologie, trolejové vedení, výhybky, návěstidla, měničrny, mosty, jimiž tratě překračují Vltavu i údolí, vozovny, z nichž tramvaje vyjíždějí na své trasy. Zkrátka pořád se nabalují další a další odbočné větve. To, co jsem si vytknul před devíti lety, ještě není dosaženo a už se rojí další a další témata. Takže na stránkách se postupně objevily například i stále aktualizované sady testových otázek pro přezkoušení nejen řidičů tramvají v Praze, vytvořili jsme „historickou“ verzi současného Fotožurnálu, nazvanou Scanjournal, v níž mapujeme s pomocí skenovaných fotografií provoz tramvají okolo roku 1997, v archivní sekci čtenáři naleznou dobové články z tisku ve formátu pdf a nechybí ani s tramvajemi úzce spjatá petřínská lanovka.

**MV:** Samozřejmě nesmíme opomenout i muzejní sekci, která je, dá se říci, naším strašákem a zatím nesplněným cílem. Jak můžete z výčtu vidět, je to nekonečný běh na dlouhou trať, který nemá vítěze.

#### **Když mluvíte o popisu tramvajové tratě, co všechno máte na mysli? O čem všem píšete?**

**MV:** Každá stránka má svoji blokovou strukturu. Začíná krátkým úvodem, následuje stručná historie se souvislostmi, např. zda se změnila její poloha, úpravy křižovatek apod. Popisování končí současným stavem s popisem svršku, jaký tam zrovna je.

**PŠ:** Součástí je vždy i fotodokumentace provozu, což znamená fotografie tramvají, které tam jezdí. Pod článkem je tzv. „fotocesta po trati“, díky níž je návštěvník stránek schopen projít si celou trať z pohledu obyvátka. Jednotlivé fotografie navazují zhruba po padesáti metrech. S troškou nadsázky říkám, že jsem jeden z mála, kdo má zmapované všechny tratě v Praze pěšky a ví, kde se nachází jaký kanál nejenom tedy z pohledu řidiče tramvaje, ale i z pohledu pěšího.

#### **Vy na stránky přispíváte stejným způsobem jako Petr nebo máte rozdělenou práci?**

**MV:** V podstatě se dá říci, že máme rozdělenou práci. Mám na starosti Fotožurnál (doplňková galerie, zachycující běžný provoz), Tram-fórum a asi největší podíl činnosti je v pozadí skryt návštěvníkům – třeba při spoluvytváření textů či redigování článků. Taková ta v dobrém slova smyslu „otročina“ s vkládáním textů do šablony stránky, vkládání fotografií s popisky a zveřejnění finální verze je navíc na Petrových bedrech. Jinak v tom není žádný individualismus.

**PŠ:** Dovolím si říct, že devadesát procent textů, které se na stránkách objevují, nejsou dílem jednoho člověka. Spíš každý přidá nějakou myšlenku, přes e-mail kolují jednotlivé verze článků a dopracovávají se. Pražské tramvaje jsou vlastně kolektivní stránky. S jednou výjimkou – říkám jim nekmenoví autoři – i když někteří se postupně kmenovými stali. To jsou čtenáři, kteří odjedou na dovolenou třeba do

Barcelony nebo Nice a nadšeně o tom napíší článek. Jsou rádi, pokud se zveřejní, a my jsme rádi, že nám ho poskytnou.

#### **Máte na některé věci odlišný pohled z hlediska svých odlišných profesí nebo zálib?**

**MV:** Takto to hodnotit nelze. Samozřejmě, jelikož nejsem zaměstnanec DPP (pracuji jako výzkumný pracovník), daleko hůře se dostávám k informacím (zejména těm pravdivým) a mám na určité věci odlišný názor, to je přirozené. V důsledku se zatím daří najít shodnou řeč a stejný účel – rozšířit povědomí laické veřejnosti vůči tramvajím, dopravě obecně a případně si vychovat i vhodné nástupce či spolupracovníky. Myslím si, že na tom se shodneme.

#### **A mají stránky, kromě toho že je to koníček, i nějaké poselství vůči veřejnosti?**

**PŠ:** Pracuji u Dopravního podniku i jako řidič-instruktor, takže vlastně vychovávám nové řidiče. A věřte mi, že je velké pohlazení po duši, když vám nový zaměstnanec Dopravního podniku, který přišel z ulice, najednou začne vykládat, že webové stránky pražské tramvaje ho dotáhly k tomu, aby tuhle profesi zkusil.

#### **Občas se mluví o nevalném stavu pražských tramvajových tratí. Věnujete se tomuto tématu?**

**PŠ:** Nevím, jestli vám můžu říct zcela objektivní pohled. Protože samozřejmě jako řidič mám na některé věci zcela subjektivní názor, to si zkrátka neodpáru. Shodou okolností jsem jako řidič do Dopravního podniku nastupoval, když mu bylo přesně sto let. Takže prvního září 1997. To bylo docela příjemné jubileum a za těch čtrnáct let, co tady člověk je, tak si utvoří názory, že by se občas něco dalo dělat jinak. Ovšem v posledních měsících je vidět výrazná změna měnit vše k lepšímu.

**MV:** Na kvalitě trati se podepisuje zejména pravidelná údržba a ta cca mezi lety 1996 a 2003 citelně chyběla. Momentálně probíhá pravidelný monitoring tratí, nejvíce poškozené úseky se opravují, případně se používají nové technologie. Těžko se něco vyzdvihuje, ale zdá se mi, že současný stav jde správným směrem. Monitorování rekonstrukcí tratí se samozřejmě věnujeme a některé stavby mně osobně dělají velkou radost.

#### **Máte svoji nejoblíbenější trať?**

**MV:** Každý má jistě svou oblíbenou trať. Osobně dávám přednost místům, kde je hodně zeleně, tratím ve stromořadí, křižovatkám se žulovou dlažbou na komunikacích, zastávkovým ostrůvkům bez zábradlí a místům, kde jsou vidět artefakty staré Prahy. Prostě všemu co ze staré Prahy postupně mizí.

**PŠ:** Z pohledu řidiče u mě jednoznačně vítězí trať přes rodnou Malou Stranu, ač se skrývá v kolonách popojíždějících automobilů. Z pohledu tvůrce stránek pak trať do řepešského sídliště. Koncept jejího popisu jsem měl v počítači rozpracován asi pět let. Blížící se rekonstrukce mne dotlačila k tomu, abychom stihli zmapovat ještě její současný stav, takže ji pár měsíců je v popředí zájmu tato oblast. Po zveřejnění prvních dvou částí se objevila zpětná vazba. Asi nejpříjemnější podoba reakcí čtenářů. Po té, co jsme zveřejnily fotky ze stavby trati, se najednou začali ozývat lidé, kteří na sídliště bydlí třeba od roku '84. Posílají nám své vzpomínky na stavbu. Teď mi jeden pán poslal sérii asi třiceti barevných fotografií, doplněnou neskutečným textovým souborem. Každý den procházel trať pěšky od vozovny Motol po sídliště Řepy a mapoval →







veškeré změny oproti stavu před 24 hodinami. Popisuje i takové detaily, jako že na tom a tom označnicku zastávky byla vyvěšena čísla linek. Celých tři a půl kilometrů trati mapoval po dnech.

## Součástí stránek je i Tram-fórum. Na jaká témata se diskutuje, existují mezi uživateli rozepře?

**MV:** Na Tram-fóru může každý člověk v podstatě napsat cokoli, samozřejmě pokud nikoho hrubě neuráží nebo neporušuje zákony. V tomto ohledu je určitá forma cenzury nutná.

**PŠ:** Na fóru se občas bijí hlava nehlava a trhají si vzájemně občanky (*smích*). Asi stěžejní téma jsou věčné spory automobilisté versus tramvajáci, podobné věčnému sporu zda bylo dřív vejce, nebo slepice...

## Je zajímavé, že si tu stránku najdou i řidiči automobilů.

**PŠ:** Oni to jsou lidé, kteří se nějakým způsobem zajímají o tramvaje, ale jsou to prioritně řidiči automobilů.

**MV:** Nebo berou tramvaje vyloženě pouze jako práci. Odjezdí si svoje, zastaví a odjedou svým autem, kde na ně nikdo nemá.

## Myslel bych, že člověk, který brouzdá po vašich stránkách, musí mít lásku k tramvajím.

**PŠ:** Není to jen o lásce k tramvajím. Občas se k stránkám dostanou i lidé díky tomu, že se na nich mapuje historie tratí. Třeba se zajímají o architekturu a naleznou zde dobové fotky jednotlivých zákoutí Prahy. Najednou objeví jiný pohled na věc, zjistí netušené souvislosti...

**MV:** A nebo to mohou být fandové z jiných měst, kteří tím získávají kontakt s Prahou a naopak my s nimi. Takhle vznikla spolupráce s Košicemi, při níž košičtí Petrové připravují pravidelně své okénko: košický přehled a glosují formou fotografií tamní provoz.

## Jsou Vaše stránky jediné svého druhu v České republice a na Slovensku, nebo znáte i jiné? Existuje kvalitou, obsahem, rozsahem někdo podobný?

**PŠ:** Samozřejmě nemáme patent na rozum a určitě nejsme jedineční, ale svým rozsahem jsme výjimeční, to ano.

**MV:** Rozsahem se nám hodně blíží plzeňské stránky Honzy Šlehofera. Plzeň je mnohem menší a je těžší tam brát témata, ale přesto stránky dělá stejně dobře jako my. Na druhou stranu se na nás nabaluje spousta zlodějšů obsahu a plagiátorů.

**PŠ:** Díky rozšíření digitálních technologií dnes není problém sehnat fotky čehokoliv. Ale získat fotografie staré dvacet, třicet let, to už je problém. V tehdejší době člověk velmi váhal, zda vůbec vytáhne fotoaparát. Dnešní levnost a dostupnost na druhou stranu napomáhá plagiátorům. Ti si třeba založí vlastní blog, postahují od nás fotky, zveřejní je a myslí si, že se v podstatě nic neděje, případně okopírují texty. Najdou se i taková individua, která text zkopírují i s aktivními odkazy na naše stránky, přepíší jej a „doplní“ o několik desítek hrubek. Z toho mi někdy vstávají vlasy hrůzou na hlavě.

## Co vás nejvíce zaujalo na expedicích v jiných městech? Z čeho jste byli nadšení?

**MV:** Rozhodně jsme byli mile překvapeni přístupem lidí v jiných městech. Musím vyzdvihnout Bratislavu a pana Poláka, kterého jsme tam požádali o exkurzi. Pozval nás

a na náš první dotaz, zda můžeme fotografovat odpověděl „Veď prečo ste prišli“. V tomto ohledu se k nám pražský dopravní podnik chová dá se říci poněkud macešsky.

**PS:** Když jsme požádali, jestli by bylo možné podívat se do zázemí bratislavského dopravního podniku, tak jsme vůbec netušili, s jak vysoce postaveným člověkem tam hovoříme. Byl to šéf tramvajů. A na to, jak drahý je jeho pracovní čas, se nám věnoval neuvěřitelně dlouho. Dokonce si vzal tramvaj z vozovny a povozil nás. V žádném případě nesmím opomenout Škodu Transportation a Pavla Taranta, s nímž je spolupráce na nadstandardní úrovni.

## Jak vidíte současný stav tramvajové dopravy v Praze, co vnímáte jako potíže, ať už jako dokumentaristé, či jako řidiči?

**PŠ:** Jako řidič vnímám obrovskou potíž v neustálém nárůstu individuální dopravy. Navíc řidiči automobilů tramvaj naprosto nerespektují. Jezdí na koleje, otáčejí se před rozjetou tramvaj. Samozřejmě v očích cestujících vypadá špatně řidič tramvaje, který je nucený použít nouzovou brzdu, aby zabránil střetu. Cestující ale už nevidí, co se stalo před tramvaj. To bych vypíchl jako hlavní problém.

**MV:** Nepochybně. Zlepšení by přinesla výstavba nových tramvajových tratí a účinná preference dopravy.

**PŠ:** Když zrekapituluji posledních čtrnáct let, tak se pro preferenci tramvajů udělalo opravdu mnoho. Myslím teď hlavně na páteřní linku 9. Kdysi to byla hrůza. Řidič vyjel ze smyčky Řepy, poměrně v klidu se dostal na Bertramku, následně poskakoval v kolonách automobilů na Anděl. Když už nadšeně odbočil doleva do Štefánikovy ulice, tak zase u Kartouzské, která byla ještě tehdy obousměrná, opět poposkakoval mezi auty, a pokud se už dostal na Újezd, neměl vyhráno, protože měl problém odbočit do Vítězné ulice k mostu Legií. Ten překonat byl děs běs. Na Národní třídě se před instalací podélných prahů auta řadila ve dvou jízdních pružích. Ve Spálené ulici nebyly vytažené zastávky na zastávkové mysy... Pak se ztěžka řidič dohrkal do Vodičkovy a tam zjistil, že k Václaváku pojede čtvrt hodiny, auta stála v koloně a pěší zóna byla na papírech projektantů. Zkrátka jeden zásek za druhým... Dnes jich ale na této konkrétní lince devadesát procent zmizelo. Ona je krásným příkladem snahy. Bohužel stále to není sto procentní a zcela dostatečné.

## A jaká je odezva kolegů na Vaše stránky?

**MV:** Myslím si, že veskrze pozitivní. Od spousty lidí slyším „U vás najdem to, co nikde jinde ne“, ale samozřejmě existují i negativní ohlasy.

**PŠ:** Právě, až na některé úzkoprsé kolegy, kteří se domnívají, že při fotografování tramvajových vozů v provozu nás zajímají zrovna jejich obličej, takže se všelijak maskují, hrozí a v osobním kontaktu lamentují, jsou reakce opravdu pozitivní. I kolegové často odkrývají své rodinné archivy, ukazují materiály po rodičích či předcích. Kdyby měl den víc než dvacet čtyři hodin, tak by se možná splnil můj sen a stránky by se podařilo dokončit co nejdříve.

**MV:** Kdyby za to byl člověk placen a mohl to dělat na plný úvazek...

**PŠ:** Ale kdybych za to byl placen, tak by mě to už ne bavilo.

**MV:** Pravda, to by se z toho stala práce místo koníčku, a to by již nebylo ono.



# Nová počítačová učebna

Dne 17. března Střední průmyslová škola dopravní, a.s. slavnostně otevřela novou počítačovou učebnu v budově školy Plzeňská 102, Praha 5 – Motol, která zároveň funguje jako testovací středisko ECDL.

Text a foto: SPŠD, a. s.

**E**CDL (European Computer Driving Licence) neboli také „řidičák na počítač“ je skvělým příkladem rozvojového programu, který je integrován ve vzdělávacích systémech jak v rámci Evropy, tak i celosvětově. Do programu se zapojily některé progresivní školy s osvětleným vedením, které chtějí svým žákům a studentům nabídnout něco navíc – Střední průmyslová škola dopravní, a.s. v Praze 5 je jednou z nich. První úspěšné testy počítačové gramotnosti již byly provedeny. V nejbližší době bude otevřena další testovací učebna v budově Moravská 3, Praha 2 – Vinohrady, která bude první mobilní učebnou na střední škole v ČR. Slavnostní otevření proběhlo za účasti paní Prof. Dr. Olgy Štěpánkové z katedry kybernetiky ČVUT, předsedkyně České společnosti pro kybernetiku a informatiku, Ing. Františka



Novotného, ředitele SPŠD, a.s., zástupců ECDL Czech republic. Dalšími přítomnými byli zástupci vedení školy, učitelé odborných předmětů IT a žáci oboru Informační technologie, kteří byli zároveň prvními testovanými.

## Kulturní tipy

**Nějak to zas letí. Když si člověk vybaví, že to zrovna není tak dávno, co jsme toužebně vyhlíželi první příznaky jara, a najednou je na dohled již květen... Ve světě filmu, divadla a hudby hraje čas také svou roli. Film se nezřídka připravuje a točí i pár let, nastudovat premiéru divadelní hry také zabere slušnou porci času a velké koncerty je třeba začít dohadovat třeba až rok před jejich uskutečněním. Snad vás zaujme něco z našich aktuálních tipů.**

### kino

#### Mamas & Papis



Příběh nového filmu režisérky Alice Nellis tvoří mozaika osudů několika manželských či partnerských dvojic, které v určitém zlomovém bodě života řeší otázky chtění, nechtění, vytouženého nebo zmařeného rodičovství. „Téma vztahu dětí a rodičů je cosi, co tvaruje celý náš život, ale nejen osobní. Výsledkem rodinné výchovy

a prostředí, v němž vyrůstáme, jsme formováni i na úrovni společenské,“ říká k tématu sama režisérka. V jednotlivých rolích zde uvidíme mj. Zuzanu Bydžovskou, Marthu Issovou, Zuzanu Krónerovou nebo Petra Fraňka. V kinech od 15. dubna.

### divadlo

Divadlo Palace Theatre připravuje adaptaci slavné romantické komedie Nory Ephronové z roku 1989, ve které excelovali Meg Ryanová a Billy Crystal. Když Harry potkal



Sally s Ivanou Jirešovou a Jiřím Langmajerem v hlavních rolích (premiéra 20. dubna). Harry a Sally se ze začátku moc nemusí.

Přesto se nakonec, po pár životních karambolech, dohodnou, že svůj vztah udrží v rovině přátelství, což se jim opravdu daří. Když se Harry rozhodne dohodit Sally svého přítele Jesse, oplatí mu Sally tím, že ho seznámí se svou kamarádkou Marií. Společná schůzka však dopadne zcela jinak, než bylo v plánu. Jess a Marie si okamžitě padnou do oka a zanedlouho jim jdou Harry a Sally na svatbu. Co se ještě stane za textem zmapovaných třináct let?

### hudba



V neděli 25. dubna představí klub Exit Chmelnice zástupce německého „tanz metalu“ trio OOMPH!, které v rámci evropského turné k albu Truth Or Dare zavítá i k nám. Soubor

se na hudební scéně pohybuje již dvacet let a posunul se od syrově metalového zvuku až ke sférám ohraničeným na jedné straně temným elektrometalovým základem a na druhé středním proudem. Vždyť nakonec také v roce 2004 nakoukly jejich skladby i do hitparád. Středa 28. dubna pak přináší další zajímavé možnosti. Legendární strahovský klub 007

se bude otřásat v rytmu ska music. Přivítá totiž showmana, zpěváka a muzikanta původem z Liverpoolu, Marka Fogga, který svůj první singl vydal už dokonce před třiceti lety.

Naproti tomu Rock Café nabídne ve stejný den v rámci série speciálních akustických koncertů vystoupení Radima Hladíka a jeho formace Blue Effect.



-mis-





