

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



» Na Zličíně přivítali novou Tatra

/strana 20 a 21/

»» Manažer projektu neshání šrouby a matice

/strana 14 a 15/

»»» Vozový park DPP – Tramvaje

/strany 16 a 17/

100 let vozovny Žižkov

V sobotu **28. 4. 2012**
od 10.00 do 14.00 hodin

- Prohlídka vozovny a jejího zázemí
- Expozice vozového parku
- Doprovodný program pro děti
- Projížďky historickou tramvají v trase Olšanské hřbitovy – Vozovna Žižkov



Více na: www.dpp.cz

 **Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

/OBSAH/

- 4–5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8–11 >> **Rozhovor**
VIZE TECHNICKÉHO ÚSEKU A PODNIKU MUSEJÍ
BÝT V SOULADU
- 12–13 >> **Reportáž**
JAK SE KROTÍ ČAS PŘI REKONSTRUKCI TRATI
- 14–15 >> **Z podniku**
MANAŽER PROJEKTU NESHÁNÍ ŠROUBY
A MATICE
- 16–17 VOZOVÝ PARK DPP – TRAMVAJE
- 18 HISTORICKÁ SOUPRAVA METRA JEDE DÁL
- 19 NA ŽIŽKOVĚ VSTUPUJÍ DO DRUHÉHO STOLETÍ
- 20–21 NA ZLIČINĚ PŘIVÍTALI NOVOU TATRU
- 22–23 JAK NÁS VIDÍ CESTUJÍCÍ VEŘEJNOST
- 24–25 >> **Fotoreportáž**
LKAVÝ ČTVRTEK U ŠLECHTOVKY
- 26 >> **Zajímavosti**
PŘIJELA KRÁSKA Z KRNOVA
- 27 >> **Za kolegy po Evropě**
JEDNA VARŠAVA, TŘI DOPRAVNÍ PODNIKY
- 28–29 >> **Historie**
VOZOVNA ŽIŽKOV SLAVÍ 100. NAROZENINY
- 30 >> **Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31 >> **Zábava**
FOTOSOUTĚŽ, KRÍŽOVKA

Foto na obálce: Petr Ludvíček

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Sídlo redakce: Oddělení Externí a interní komunikace,
Sokolovská 217/42, Praha 9,
telefon: 296 192 056, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),
Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,
Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Monika Lojínová,
Miluše Macháčková a Milan Slezák

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5.
MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 23. března 2012

NEPRODEJNÉ

 **Dopravní podnik
hlavního města Prahy**



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

prestože na své pozici „sedím“ velmi krátce, mám na srdci několik postřehů, o které se s vámi mohu podělit. Dopravní podnik na první pohled překvapí svojí velikostí. Vyznat se v systému dep, garáží, vozoven a dispečinků opravdu není jednoduchou záležitostí. O to více obdivuhodné je, že celý systém funguje po provozní stránce s takovou přesností. Je nepříjemné, že v tuto chvíli musíme všichni pracovat pod negativním mediálním tlakem. A v tom spočívá další z mých zjištění. Venkovní mediální obraz je vzdálený realitě, rozhodně nejsme společností plnou zločinců a tunelářů. Ale také stejně platí, že je mnoho věcí, které musíme zlepšovat, a to zejména v podpůrných administrativních procesech. Současný stav totiž v mnoha ohledech připomíná známou Hlavu XXII, kdy klíčovou znalostí je umění vyhledat ten „zaručeně správný“ formulář. Ale jak jsem již uvedl, máme na čem stavět – základním pilířem vždy bude provozní zdatnost vás všech. V oblasti řízení lidských zdrojů vám mohu slíbit, že budu dbát na to, aby sekce Lidské zdroje byla především profesionálním partnerem a službou, která bude co nejméně administrativně zatěžovat zaměstnance.

Úkoly pro nejbližší období jsou velmi jasné; musíme umět být mnohem efektivnější a úspornější službou, která uživatelům MHD v Praze nabídne nejlepší poměr cena/výkon. Jinými slovy, zachovat co nejvíce kvality při nižších nákladech. V rámci hledání úspor v celé firmě se ale spolehneme především na zdravý selský rozum a dělejme věci a změny, které mají opravdu smysl a představují reálnou, a nikoliv virtuální úsporu. S tím samozřejmě souvisí i nedávno zahájené kolektivní vyjednávání, které, jak pevně věřím, bude konstruktivním dialogem. Za vedení Dopravního podniku vás mohu ujistit, že naším cílem rozhodně není naše zaměstnance vystavit zbytečné nejistotě ohledně jejich budoucnosti a jejich pracovních podmínek. Myslím, že naší společnou prioritou by měla být především snaha o nezhoršení současných podmínek a v případě příznivé ekonomické situace snaha o jejich mírné zlepšení v příštích letech. To je cesta, kterou budu navrhovat a pro kterou se budu snažit nalézt všeobecnou podporu.

Budu se těšit na spolupráci s vámi se všemi a na společná setkání v nejbližších dnech a týdnech na vašich pracovištích.

Lumír Tesař
ředitel sekce Lidské zdroje



» ŽÁCI SPŠD S TROFEJEMI

První zleva
Jan Kolín, obor
Autotronik,
třetí zprava
Ondřej Čehovský,
obor Mechanik
elektronik



V rámci krajského kola 8. ročníku soutěže ENERSOL zaznamenala Střední průmyslová škola dopravní vynikající úspěch. Soutěž je součástí a vyvrcholením projektové činnosti studentů středních škol na téma „Využívání obnovitelných zdrojů energie, úspory energie a snižování emisí v dopravě“. V hlavní kategorii obsadil 3. místo žák čtvrtého ročníku oboru Autotronik Jan Kolín s projektem Dobíjení elektromobilů. V tvůrčí kategorii reprezentoval SPŠD s projektem Elektrobusevé nabíjecí stanice žák čtvrtého ročníku oboru Mechanik elektronik Ondřej Čehovský, který svoji kategorii vyhrál. Pět nejlepších autorů projektů z hlavní kategorie, dva z tvůrčí a jeden z doprovodné, vytvořili reprezentační tým Prahy, který bojoval o prvenství v národním kole soutěže ENERSOL 2012, jež se uskutečnilo v závěru března v Pardubicích. Oba žáci SPŠD přispěli k třetímu místu družstva Prahy a Ondřej Čehovský ve své kategorii dokonce zvítězil. Svým umístěním se nominoval do reprezentačního družstva ČR, které se zúčastní mezinárodní soutěže za účasti studentů ČR, Německa, Rakouska, Polska, Slovenska a Slovinska. Další velký úspěch zaznamenal žák třetího ročníku učebního oboru Automechanik Lukáš Hísek, který v regionálním kole soutěže Automechanik Junior 2012 obsadil třetí místo.

OBRATIŠTĚ VYSOČANSKÁ V NOVÉM

Kolejová konstrukce na vjezd do obratiště Vysočanská se dočkala výměny. Došlo k ní během šesti dnů na přelomu března a dubna. Konstrukce byla již delší dobu v nevyhovujícím stavu a platila na ní omezená rychlost „pomalu“, tedy nejvýše 10 km/h. Provoz tramvají byl kvůli pracím omezen pouze tři dny, přičemž ve směru do centra fungoval dokonce nepřetržitě. Vlaky totiž projížděly přes obratiště a místa prací se tak těsně vyhnuly.



» Výhybka na I. P. Pavlova se dočkala



Po 38 letech provozu proběhla o letošních velikonočních svátcích oprava výhybky u stanice metra I. P. Pavlova. Z tohoto důvodu byl na lince C mezi stanicemi Muzeum a Pražského povstání obousměrně přerušen provoz metra. Oprava spočívala v celkovém snesení výhybky včetně pražců a přívodní kolejnice, vytěžením 60 m³ štěrkového podloží, opravy odvodnění a penetrace betonů. Následně bylo provedeno zašterkování, osazení nové výhybky, konečná úprava štěrkového lože a podbití, montáž přívodní kolejnice, osazení čelistového závěru a připojení na elektrické motorické přestavníky. Na závěr byla provedena regulace chodu výhybky, včetně kompletního přeměření geometrie kolejového svršku přívodní kolejnice a kontrola průřezného průřezu. Práce proběhly přesně podle harmonogramu. Na základě místního šetření byl dopad výluky na cestující minimální a veškerá opatření se ukázala jako dostatečná.

Dubnové personální změny v DPP

Dopravní podnik má od 2. dubna novou vedoucí tiskového oddělení, kterou se stala Monika Lojínová. Na starost má interní a externí komunikaci DPP a zároveň zastává funkci tiskové mluvčí. Do Dopravního podniku nastoupila v roce 2008 na pozici odborného pracovníka pro strategii komunikace a marketingu. V letech 2009–11 zastávala funkci zástupkyně tiskové mluvčí. Následně působila jako vedoucí sekretariátu, poradce pro dopravu a PR na Magistrátu hlavního města Prahy. Nově obsazen je i post ředitele sekce Lidské zdroje – od 3. dubna je jím Lumír Tesař. V oblasti personalistiky se pohybuje již od roku 2003, kdy nastoupil do Českých aerolinií na pozici pro oblast komunikace s odbory. Poté prošel několika manažerskými pozicemi v oblasti náboru zaměstnanců a v květnu 2010 se zde stal výkonným ředitelem pro lidské zdroje, kde vedl 50členný tým a byl zodpovědný za řízení celého personálního oddělení.



Slavnostní prorážka v MOTOLE

Jeden z důležitých úseků výstavby trasy pražského metra V.A. dokončila 3. dubna společnost Hochtief. Proražením dvojkolejného tunelu se završil rok hrubých tunelovacích prací mezi budoucí stanicí Motol a Vypichem. Dokončený úsek se od ostatních traťových tunelů podstatně liší. Spolu s montážní komorou se jedná o nejdelší, 735 m dlouhý dvoukolejný tunel ražený klasickou, tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou NRTM. Tato metoda je odlišná od TBM technologie jednokolejných traťových tunelů, použité na ostatních částech prodloužení metra V.A. Jiný dvojkolejný tunel o obdobné délce či průřezu se na celé trase nenachází. Metoda ražeb NRTM spočívá v nasazení řady různých jisticích prostředků provázených zabudovaným ostění ze stříkaného betonu. Množství, druh a postup nasazení jisticích prostředků jsou závislé od geologického prostředí a jeho chování, sledovaného trvale geomonitorem. Rychlost ražeb byla přibližně 2,5 m za den. V Motole bude na tunel navazovat stejnojmenná stanice metra.



Do Střešovic zavítal jubilejní návštěvník

Muzeum MHD vstoupilo 31. března do 20. sezóny. Od 9. května 1993, kdy bylo muzeum slavnostně otevřeno, zhlédlo jeho jedinečnou sbírku už čtvrt milionu návštěvníků. Dlouho očekávaným jubilejním návštěvníkem se stala Karolína Podloucká z Prahy (na snímku vpravo), která do muzea dorazila na velikonoční pondělí. Střešovické muzeum se rok od roku stává oblíbenějším cílem návštěvníků z celého světa. Půlmiliontého návštěvníka tak můžeme očekávat dříve, než za dalších 19 let. Vždyť jen za první tři otevírací dny letošní sezony tam zavítalo přes tisíc lidí.

LETNÍ TÁBORY 2012

Mnozí již mají program pro děti na léto naplánovaný, ostatním přinášíme nabídky letních dětských táborů. Tradičním místem, kam si děti zaměstnanců DPP jezdí užít prázdniny, je tábor na břehu Orlické přehrady, jehož organizátoři vypsali dva turnusy, první od 30. června do 21. července a druhý od 21. července do 11. srpna. Bližší informace jsou na webu: www.tabor-orlik.cz. Další možnost dává dětem ZV ZOOS DP-ED od 30. června do 14. července v krkonošské horské chatě Rustonka ve Velké Úpě (o bližší informace lze napsat na: zdenkovae@dpp.cz). Vesmírná dobrodružství přináší v programu tříturnusový tábor, který nabízí OSPEA a jak uvádí, jedná se o „stanový tábor bez civilizačních vymožeností v překrásném prostředí přírodního parku Jesenícko u Velečinského rybníku u Blatna“ (informace na: www.csoprak.cz).



Účetní uzávěrka roku 2011

Podle uzavřených výsledků hospodaření za rok 2011 Dopravní podnik vykázal k 31. 12. 2011 zisk ve výši 990 350 tis. Kč. Tentokrát byla práce pro účetní náročnější, než v předchozích letech. Nejen že v období účetní závěrky museli zpracovávat doklady za dvě účetní období – ukončený rok a současně účtovat do nového roku, ale také reagovat na změny v souvislosti s novelou zákona o DPH (od 1. 4. 2011). Museli jednak pořizovat doklady v rámci účetní závěrky z hlediska nákladů a výnosů do roku 2011, jednak došlé faktury dle data přijetí do roku 2012. Šlo o odborně i časově náročnou práci a patří jim velké poděkování. Stejně jako v předchozím roce, tak i letos správnost a průkaznost účetnictví ověřila auditorská společnost Deloitte Audit s.r.o., která konstatovala, že účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz finanční pozice společnosti, její finanční výkonnosti a peněžních toků za rok 2011, a to v souladu s českými účetními předpisy.

➤ Rád bych pochválil dobře zorganizovanou výluku metra C mezi stanicemi Hlavní nádraží až Pražského povstání. U výstupů z metra stáli zaměstnanci Dopravního podniku ve vestách a řídili přesun lidí z metra k autobusu a obráceně. Když se jich někdo zeptal na cestu, tak ihned pohotově odpověděli a navedli je ke správné zastávce. Autobusy jezdily pořad, nikde se dlouho nečekalo a kupodivu nebyly ani moc plné.

Pavel Mareš

➤ Dobrý den, píši vám, protože jsem se 22. 3. 2012 setkala s velice profesionálním přístupem vašeho řidiče autobusu (v 19:46 ze Smíchovského nádraží do stanice Nádraží Radotín číslo autobusu 246). V autobuse popíjeli a velice nahlas se vyjadřovali tři bezdomovci, kteří otravovali cestující jak svým hlasitým chováním, tak i popíjením alkoholu. Pan řidič zareagoval skvěle, na Slivenci všechny tři z autobusu vykázal. Velká většina řidičů tyto konflikty neřeší a já na jednu stranu chápu, že se i bojí, ale takovýchto řidičů, kteří zasáhnou, je bohužel velice málo. Ráda bych, kdyby se moje pochvala dostala až k dotyčnému řidiči. Děkuji mockrát.

Klára Tarašovičová

➤ Dne 26. 3. 2012 kolem 15. hodiny jsem vezl vnučka ze Žižkova na Smíchov tramvají č. 9. Po vystoupení na zast. Anděl jsem zapomněl v tramvaji aktovku s doklady a dalšími důležitými věcmi. Požádal jsem řidiče následující tramvaje (č. 10) o zprostředkování kontaktu s řidičem devítky, což on přes dispečink operativně provedl a řidič desítky včas aktovku uschoval a na konečné v Řepích mi ji předal. Oba mě tak ušetřili velkého martýria s výměnou dokladů, klíčů atd. Jejich jména neznám, ale jejich ochota mně pomoci ukázala, že u DPP jezdí také řidiči-gentleman, kteří si zaslouží pochvalu a uznání.

Pavel Markop

➤ Podávám stížnost na chování řidiče, který se bezohledně velmi rychle rozjížděl a intenzivně brzdil tak, aby co nejvíce znepríjemnil jízdu cestujícím. Manželka, která je v sedmém měsíci těhotenství, nastupovala s tříletou dcerou. Obě se po nastoupení do vozu nestačily ani posadit, řidič se velmi rychle rozjel, až manželka upadla. Chování řidiče je pro mě neakceptovatelné a neskrývám obrovskou zlost na vašeho zaměstnance.

Martin Zelenka

➤➤ Z ODPOVĚDI: Vaše podání na řidiče tramvaje linky č. 19 ze dne 15. 3. 2012 prošetřil příslušný vedoucí pracovník a s řidičem, který byl vyhledán dle zadání, je projednal v rámci pracovního pořádku. Řidič ve své výpovědi mimo jiné uvedl, že si není vědom porušení žádné normy ani předpisu a se stížností nesouhlasí. Popírá, že by jel pospaným způsobem a nikdo mu pád ve voze neoznámil, jinak by postupoval dle předpisu a v případě potřeby by zajistil lékařskou pomoc. Přímý nadřízený pracovník s řidičem předmět podání podrobně projednal, porušení předpisů se mu však nepodařilo prokázat.

➤ Dobrý den. Dne 30. 3. 2012 jsem cestoval metrem do práce. Nevím, jak jste to dokázali, ale na dveřích vlaku není jediná samolepka. To mi udělalo po ránu opravdu radost, ty rádoby reklamy mne už štvou. Jen tak dál!

Jiří Zezulka

➤ Dobrý den, dne 28. 3. 2012, asi ve 13:30 jsem jela do nemocnice Motol autobusem č. 167 poř. 6. V nemocnici jsem zjistila, že mi chybí mobil. Váš řidič ho našel, zkontaktoval podle posledního volaného čísla mou spolubydlící a přes ni jsme se domluvili na místě a čase předání mobilu. Nabízenou odměnu odmítl. Jelikož neznám jeho jméno, tak touto cestou bych mu chtěla poděkovat.

Ivana Nováková

➤ Dnes, 3. 4. 2012, jsem nechala kabelku v tramvaji č. 12 (v 8:41 Malostranské nám.). Chci poděkovat jednak řidiči následující dvanáctky a řidiče předchozí linky, kteří se spojili s dispečinkem a poradili. Ale hlavně řidiče vozu, kde jsem kabelku nechala za velmi vstřícné jednání, především za nalezení a získání kabelky zpět. Děkuji za to, že jsou lidé, kteří jednají poctivě a dokáží pomoci i těm někdy až tragicky nepozorným.

Helena Reichertová

➤ Dobrý den, chtěl bych touto formou poděkovat neznámému řidiči tramvaje. Dne 15. 3. 2012 jsem byl ve Vojenské nemocnici ve Střešovicích, odkud jsem se potřeboval co nejrychleji dostat do FN Motol. Taxi nikde, a proto kolem 8:36 jsem se zeptal řidiče tramvaje, který mi velmi ochotně poradil a navrhl mně několik možností spojení včetně té nejrychlejší. Cesta mi trvala cca 15 min. Chtěl bych proto touto cestou poděkovat řidiči tramvaje č. 1, vůz 7194, za ochotu a vyčerpávající informaci.

JUDr. Stanislav Volín

➤ Podávám tímto stížnost na jednání řidiče autobusu č. 136, který dne 26. 3. 2012 v 18:10 v zastávce autobusu Chodov (ve směru do centra Prahy) mne a další cestující úmyslně přivřel do prvních dveří autobusu, ačkoliv v té době ještě ani neměl spuštěno avízo zavírání dveří v ostatních dveřích autobusu. Jednalo se o svévolné a úmyslné jednání řidiče vůči cestujícím (je mi 60 let) a žádám, aby jako takové bylo příslušným způsobem projednáno a potrestáno.

Jitka Kozlová

➤➤ Z ODPOVĚDI: Vedoucí provozovny Kačerov předvolal k projednání připomínané záležitosti řidiče, který se k obsahu stížnosti vyjádřil, avšak ne v souladu s obsahem podání. Vedoucí provozovny řešil podání pohovorem a s upozorněním na nutnost zvýšené pozornosti při vystupování a nastupování cestujících a za porušení provozního předpisu řidiči snížil pohyblivou složku mzdy ve smyslu platné Kolektivní smlouvy.

Co o nás píše média

Aneta Řehková

Oprava kolejí v Zenklově ulici zabere dva měsíce

PRÁVO, 17. BŘEZNA

Tramvajové koleje od nemocnice Bulovka po Stírku v Kobylisích čeká kompletní rekonstrukce. Práce rozdělené do několika etap se rozeběhnou poslední březnový den. Skončit by měly 2. června, řekl Právu vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje Miroslav Penc. Panely, které tvoří původní trať, nahradí betonová deska a pražce umístěné ve štěrku. Projekt počítá i s bezbariérovou úpravou zastávky Okrouhlická. Stanici Vychovatelna dělníci prozatím jen připraví na pozdější úpravy, které usnadní přístup vozíčkářům nebo maminkám s kočárky. „Kromě tramvajových zastávek jsou totiž třeba změny i na přilehlých chodnících," vysvětlil Penc, co musí předcházet přestavbě ostrůvku. Byť se opravy některých částí trati odehrály v nedávné době, vytižené koleje v Zenklově ulici, po kterých jezdí tramvaje číslo 10, 24, 25 a noční spoj 55, už dospěly do havarijního stavu a celková obnova je nezbytná. Kolem 1. a 8. května, kdy Dopravní podnik předpokládá v souvislosti se státními svátky úbytek lidí ve městě, přibydu ještě dvě krátkodobé uzavírky trati mezi Palmovkou a Stírkou. Okolí zastávky Stejskalova se dočká výměny kolejnic. V tu dobu dojede náhradní autobus až k metru.

Dopravní podnik spustil kampaň proti černému výlepu

ČTK, 22. BŘEZNA

DPP spustil informační kampaň proti nepovolenému výlepu samolepek ve vozích metra. Jejich jednorázové odstranění ze všech vagonů přijde na 1,5 milionu korun. Rok staré reklamní samolepky na dveřích vagonů tak při pravidelném čištění v průběhu jarních měsíců postupně vystřídají samolepky Dopravního podniku s vyzvou

Naladte se v metru!

Infolinka 296 19 18 17
www.dpp.cz

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Ve spolupráci s Konzervatoří a Vyšší odbornou školou Jaroslava Ježka připravil Dopravní podnik koncerty ve čtrnácti stanicích metra. Ve středu 18. 4. od 6 do 23 hodin vystoupí šestnáct hudebních uskupení hrajících latinskou, soudobou, lidovou a barokní hudbu. Nebude chybět ani swing, pop jazz, rock nebo Be-Bop. Akce začne v 6 hodin ráno ve stanici Rajská zahrada, kde bude vystupovat kytarové duo s latinskou hudbou. O hodinu později už budeme pokračovat na Budě-

jovické jiným hudebním stylem a jinou skupinou. V každé stanici se bude hrát necelou hodinu a akce se přesune opět do další stanice. Přesný program najdete na www.dpp.cz. Den hudby v pražském metru zakončí od 22 hodin skupina Trumpet Q, která bude hrát ve stanici Můstek B jazz, swing a funky. Cílem projektu je ukázat, že metro není jen rychlým dopravním prostředkem, ale že městská hromadná doprava je příjemnou alternativou na cestách nejen za povinností, ale i ve volném čase.

„Potřebujete se zviditelnit? Využijte legální inzertní plochy!“. Na možný postih za černý výlep cestující upozorní také letáky a spoty na obrazovkách ve stanicích metra. Nejhorší situace je podle podniku na trati linky C, kde vandalové využívají největší plochu interiéru vagonů. Od léta roku 2011 je černý výlep na dveřích metra monitorován společností Rencar, která má za úkol se s případnými vandaly spojit a dohodnout si s nimi náhradu škod. I když se ale podaří dotyčného zadržet, policie může černý výlep označit, jako trestný čin v případě, že způsobená škoda přesahuje 5 000 Kč, což při vylepení jedné samolepky nevzniká. Odstranění jednoho metru čtverečního nelegálního výlepu vyjde přibližně na 300 korun. Dopravní podnik vynaloží na odstraňování následků vandalizmu ročně desítky milionů korun. Největší problémy způsobují především výtvoři sprejerů,

takzvané graffiti. V soupravách MHD jsou ale velmi často také poškrábaná okna, poničená, rozřezaná nebo žvýkačkami znečištěná sedadla. Cílem vandalů bývají i zastávkové sloupky a přístřešky.

Výlety s DPP vychází potřeby

PRAŽSKÝ DENÍK, 23. BŘEZNA

DPP představil již třetí vydání knihy 110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy. Nové vydání bylo ovšem rozšířeno o 20 procent, a tak na čtenáře čeká 133 výletů po Praze a jejím okolí. Kniha se snaží nabídnout tipy na krátké procházky, ale také celodenní túry. Každý výlet, který je v knize obsažen, je díky jednoduchým ikonám snadno rozlišitelný podle náročnosti a typu výletu, barevně jsou výlety rozlišeny do tří skupin podle vzdálenosti od centra Prahy. Součástí každého výletu je i mapa, dopravní spojení a GPS souřadnice.



VIZE TECHNICKÉHO ÚSEKU A PODNIKU MUSEJÍ BÝT V SOULADU

PĚT JEDNOTEK A K TOMU TŘI ODBORY, CELKEM NA ČTYŘI TISÍCE ZAMĚSTNANCŮ. TO JE TECHNICKÝ ÚSEK DPP. NA POST JEHO ŘEDITELE USEDL JAN ŠUROVSKÝ TĚSNĚ PŘED TÍM, NEŽ SE BLÍŽILA MEDIÁLNÍ LAVINA Z PŘELOMU ROKU A NEBYLO TĚMĚŘ TÉMATU, KTERÉ BY SE NEDOTÝKALO NEBO JEŠTĚ STÁLE NEDOTÝKÁ JEHO ÚSEKU. I PROTO ROZHOVOR S NÍM DOSTAL VÝJIMEČNĚ VĚTŠÍ PROSTOR.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

Post technického ředitele s sebou nese velký kus odpovědnosti za pestrou paletu odborných činností. Co se pro vás dnem jmenování změnilo?

Ani bych to nevnímal jako vyhraněný počátek. To jsem si takhle 31. října sbalil v Hostivaři věci, kdy mi je kolega pomohl nadvakrát naložit do auta, přijel na Sokolovskou a začal s klávesnicí, monitorem a batohem shánět klíče od kanceláře. Žádný uvítací výbor, žádné představitelské kolečko. Protože na ředitelství sídlí z technického úseku jen odbor Investice, seznámení s dalšími šlo následně po etapách.

O tramvajové dopravě jste v tu chvíli určitě měl nejvíce informací. Jaké jste si určil další pořadí důležitosti?

Protože Ing. Zamrazil byl určen jako můj zástupce pro obě jednotky v metru, mně zbývalo se seznámit právě s investicemi a jednotkou Správa vozidel Autobusy. Této jednotce jsem se začal věnovat hned v listopadu a obešel mnoho lidí, kteří mi k jejímu fungování mohli podat informace. Tam byla situace poměrně vypjatá, protože Ing. Mocko připravil organizační změnu s ne příliš ohleduplným a systémovým propouštěním. Takže to vyžadovalo najít nového vůdce. Už jsem nechtěl

externistu, který se osvědčil v krizových situacích, ale ne v dobách mírových. Metru jsem se začal intenzivně věnovat až ve chvíli, kdy Ing. Zamrazil skončil svoji činnost v DPP a kdy skončily jeho pravomoci v jednotkách metra.

Na přelomu roku se téměř každý den médií hemžily kauzy Dopravního podniku. Když zůstaneme u metra, jak s odstupem času vznik problémů s podvozky M1 hodnotíte?

Předně je třeba říct, že správa vozidel metra je plně outsourcovanou činností. To, jak se zejména v poslední době ukazuje, přináší i potíže. Mj. proto,

že se nevztahuje na vše, na co bychom potřebovali. Celou operaci kolem podvozků řídí Ing. Němeček, a to jak z hlediska strategie jednání, tak z hlediska technického řešení. Ukázalo se, že to není schopen řešit poskytovatel outsourcingu ani jeho subdodavatel a ani výrobce vozidel. Vše musel a musí řešit tým pana Němečka a jeho role v tomto ohledu je nepostradatelná.

A vaše osobní závěry?

Zkušenost s podvozky M1 je pro mne fundamentální. Mám-li v metru problém s jedním typem vlaků, mohu ho operativně nahradit typem jiným. Kdyby toto platilo, ušetřili bychom si spoustu nervů. Zejména v počátku, kdy se hledalo technické řešení a nebylo jasné, kam až celá situace dospěje. I kdybychom peníze měli a byli ochotní je do řešení problému vložit, anebo by to udělal Siemens, ani on by nebyl schopen to technicky řešit rychle. Musel by navrhnout jiný rám podvozku, což je procedura v řádu let, nikoli týdnů a měsíců, a to do doby, než se takový výrobek prohlásí za homologovaný.

jinak přechodnost technická existuje. Ale dřívějším řízením osudu jsme se dopracovali do stavu, že na každé lince je jiná zabezpečovačka. Celá problematika je zdvižený prst k plánovanému děčku, pokud se začne stavět. Z hlediska řízení rizik jde o riziko podle mne velmi závažné, pokud bychom si na děčku vymysleli další, nekompatibilní systém s nulovou nebo omezenou přechodností. To je pro mne jako technika největší poučení z kauzy M1. Druhé jasné koncepční poučení je, že outsourcing není všespasitelný, jak se čekalo. Rozhodně nás od rizika nezachránil.

Jan Šurovský

k DPP nastoupil v roce 1994 jako řidič – brigádník. Postupně se z postu asistenta generálního zmocněnce pro kvalitu přes vedoucího provozovny Vokovice vypracoval na pozici vedoucího jednotky Dopravní cesta Tramvaje, kde působil od roku 2007. V roce 2011 se stal zástupcem technického ředitele s plnou kompetencí nad Správou vozidel Tramvaje a Energetikou a 1. 11. 2011 nastoupil na pozici technického ředitele DPP.

všechny vozy 71-81, které modernizovat šly. Původní plány, že do procesu půjdou vozidla z áčka a na běčku budou nějaké nové vozy, třeba M2, se neuskutečnily. Modernizovaly se prostě všechny modernizovatelné kromě několika, které se zlikvidovaly a těch, které byly využity pro historickou soupravu a muzeum ve Střešovicích. Rekonstruovaných vozů 71-81 je tolik, že pokrývají již dnes potřeby pátého áčka. Dnes jezdí s nižším kilometrickým proběhem, a budou tak jezdit do otevření nového metra na podzim 2014. Mimochodem, tyto vozy jsem považoval za dobrou pojistku za céčko v době vzniku kauzy M1, ale nejsou právě vybaveny potřebnou zabezpečovačkou.

Když se vrátíme k otázce outsourcingu, na tapetě byl tento proces i v opravě tramvají...

Na něm jsem se nepodílel, takže problematiku znám jen zprostředkovaně, navíc toto téma bylo na stole až na úrovni valné hromady. Jeden podstatný rozdíl oproti metru tu ale je – outsourcing v opravách tramvají není full servisem tramvají, protože údržba ve vozovkách nebyla a nikdy by nebyla dotčena. Pouze bychom diskutovali o tom, jaké činnosti zajišťovat dodavatelsky a od jaké úrovně, což je něco úplně jiného než v metru. Ale možná se ne zcela jasně tento rozdíl vnímá.

Vlastní kapitolu píše nová tramvaje. Můžete shrnout, jaká jsou bolestivá místa u 14T?

U tramvají 14T se projevuje řada neduhů, ale ten asi největší je problém s převodovkou: každá náprava má převodovku k motoru a podle deklarací by měly mít životnost

cca 2,4 mil. kilometrů. Realita je však taková, že po 200 tisících se projevují velké vůle a vytéká olej. Dopravní podnik má v současnosti (k 30. březnu – pozn. red.) odstaveno 15 tramvají z 59, což je velmi vysoké číslo. Pracovní tým DPP a Škodovky vzniklý již za nového vedení začal vady řešit. Některé z nich jdou nesporně na vrub DPP,



Ale situace na trati C je jiná...

Teď tam jezdí jeden typ vozů. Kdyby bylo potřeba jej odstavit, neumím si představit, že bychom měli podpořit řešení, které by nás vedlo k další diverzifikaci a nekompatibilitě systému. Dnes je nekompatibilita „pouze“ v zabezpečovacím zařízení,

Stávající zkušenost je velká kaňka na důvěryhodnosti a víře v outsourcing.

Jak je Dopravní podnik připraven na prodloužení trasy A, co se vozového parku týče?

Toto je výjimečně krátké téma. Modernizací ve Škodovce prošly

u jiných se vede debata, jestli je již u všech sporných vozů proběhlá záruka. Stojíme si za tím, že 5 vozů by v záruce být mělo.

Vadám se nevyhnuly ani tramvaje 15T...

Tramvaje 14T vycházejí z koncepce ve světě obvyklé, je to typ relativně vyzkoušený.

Model krátkých nosných článků s neotočnými podvozky, na nichž je navěšena nízkopodlažní část, je asi nejtradičnějším řešením nízkopodlažního vozu. Vzhledem k nešetrnosti k pražským, notně obloukovým, tratím avšak ne příliš ideální. Naopak, tramvaj 15T, pokud budou její dětské nemoci vyléčeny,

„kátečku“ nebo „tétroje“, pro pohyb ve voze už jsou nějaké bariéry, schody apod. Pojezd vozu je ale stále standardní. U 14T je ta daň

Poučením z kauzy M1 je, že outsourcing není spasitelný, jak se čekalo. Rozhodně nás od rizika nezachránil. Stávající zkušenost je velká kaňka na důvěryhodnosti a víře v outsourcing.

za nízkopodlažnost už v podobě pevně připojených podvozků a jejich nešetrnosti ke kolejové síti. Chápu, že ve městech typu Miskolc, kde z konečné na konečnou potkáte cestou jeden oblouk, to opravdu nevádí. Naopak v Praze je jen menší část tratí v přímém směru. A to měla odstranit tramvaj 15T. Je tam velký

kdy se počítá omezený provoz vozů 14T a 15T, mohl by nastat problém s vozovým parkem. Řada starších tramvají byla vyřazena a prodána a je třeba pečlivě rizika propočítávat. Reálně jezdících v současnosti je 21 ze 48!

Můžete osvětlit pojem padajícího kola?

Určitě. Každé tramvajové kolo má vnitřní kolo, na němž je gumová vložka a na ní vnější kolo, obruč. U vozů se stávalo, že obruč odpadla z gumy a začala být nezávislá na středu kola. Ve výsledku se kolo točilo, ale už ne obruč. Tomu říkáme protočené kolo. V extrémním případě to může vést k tomu, že se vnější prstenec vzpříčí a vůz může vykolejit.

Zůstaneme-li u spojení tramvaje a média, byl propírán i otevřený tramvajový svršek jako nepoužitelný například pro provoz vozidel záchranářů...

K tomu bych předně řekl, že většina řidičů tramvají otevřený svršek vítá. Zejména proto, že mu po něm nikdo nepojede autem, do značné míry se také eliminuje použití tratě jako korzo pro chodce. Jako například u tratě z BKV panelů, kde mám na mysli třeba zastávku Na Groši. Pro Dopravní podnik je tento typ svršku mimořádně užitečný. Navíc historicky už tady byly. Ústup od nich nastal ve chvíli, kdy se tramvaje přestaly používat jako pracovní stroje a přešlo se na automobilovou techniku, která po tělese potřebovala projekt. Když přišel v roce 1986 nový svršek v okolí Barrandovského mostu, moc úspěšný nebyl, protože trať se vlnila na smlých dřevěných pražcích hned od počátku, ale ukázala směr. Následovala Ohrada – Palmovka a další. Samotný zákryt stojí nemalé peníze, kdežto u otevřeného svršku lze nutnou opravu udělat hned a bez rozebírání a následného zpětného zákrytu, což se časově prodlužuje a samozřejmě prodražuje. To jsou jasné úsporné argumenty.

Takže, když bychom to shrnuli...

Ještě bych dodal, že otevřený svršek je vždy hlučivější a příjemnější. Největší hluk způsobují BKV panely, které

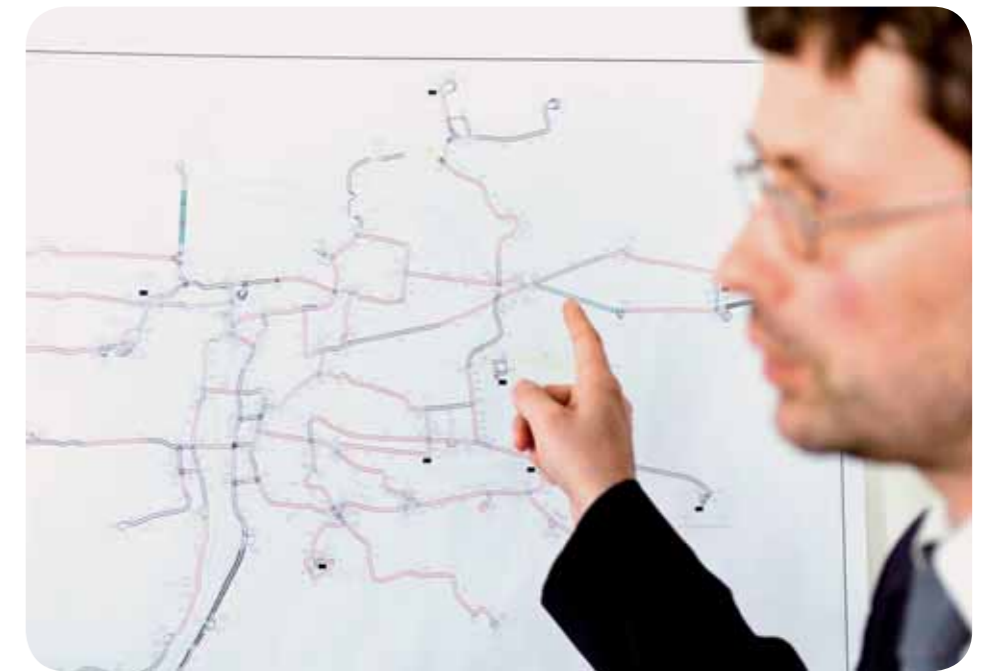
vibrují, u asfaltu není situace o moc lepší. U bezžlábkové koleje, kterou u otevřených svršků nyní nejčastěji používáme, odpadá náraz do příruby a hluk je snížen na minimum. Například v Řepích jsme vyhověli dokonce nočním hlukovým limitům pro novostavbu. Dále je třeba říct, že na trávě ani na štěrku není tak velká prašnost. A pokud by záchranná služba chtěla své argumenty používat pro celou Prahu, tak by měla chtít svůj pruh i tam, kde tramvaj nejezdí, třeba na magistrále... Nevidím jediný důvod, proč by si DPP měl sám od sebe zvyšovat náklady na vozokilometr. V ceně za přepravu nemůže tato nadstandardní složka být. Navíc, v mnoha ohledech jsme byli vstřícní, například v Podolí (úsek Podolská – jezd do porodnice) nebo v Plzeňské ulici (mezi Kavalírkou a Klamovkou).

Rok 2012 je pravděpodobně rokem bez nákupu nových autobusů. Jak vidíte situaci, kdy se dají očekávat zvýšené náklady na údržbu stávajícího vozového parku?

Základ přestárých autobusů je v krátkých typech, kde je největší podíl těch nejstarších vozů. Pokud proběhne očekávaná redukce dopravy a přesun ve prospěch kloubů, případně nás Středočeský kraj vytlačí ze svého území, může se stát, že Dopravnímu podniku vozidla přebudou. Prostou likvidací starých a přebytečných autobusů se letos vyřeší stáří vozového parku. Ale koupit bychom letos chtěli 10 midibusů na místo standardních autobusů. I když z hlediska reálné životnosti a zachování průměrného stáří bychom skutečně měli ročně nakupovat zhruba sto autobusů.

Ve chvíli, kdy se počítá omezený provoz vozů 14T a 15T, mohl by nastat problém s vozovým parkem. Řada starších tramvají byla vyřazena a prodána a je třeba pečlivě rizika propočítávat.

Berme rok 2012 jako mezičlánek, který nám řekne, na jaké úrovni máme jezdit, kolik vozů a v jakých komoditách máme mít. Pro další rok to samozřejmě zopakovat nejde.



Červená barva na mapě před Janem Šurovským převažuje – znamená tramvajové tratě s BKV panely, naopak černé tratě s žebříčkem, tedy ty s bezžlábkovou kolejnicí S49, jsou v Praze zatím jen čtyři, pátá se finalizuje v Zenklově

Jaké jsou vaše vize fungování technického úseku?

Předně bych si přál, aby vize technického úseku souzněla s vizí Dopravního podniku jako celku. Předpokládám, že vize DPP se bude přehodnocovat zejména ve vazbě na finanční realitu dneška. Je třeba, aby technický úsek s tím samozřejmě korespondoval. Co považuji za velmi důležité, je úzká a trvalá spolupráce s dopravním úsekem, kde oceňuji pana Urbánka, protože je to zkušený člověk z provozu a velmi dobře si potřebu komunikace mezi jednotkami uvědomuje. Díky němu jsme od nového roku zavedli systém porad, který tu nebyl, a to porad mého úseku s jednotkami dopravního úseku, která je každých 14 dní a probere se velmi rychle aktuální dopravně technická problematika – podvozky, kola, výluky apod. Ukazuje se, že to chybělo a zároveň to ulevuje poradě vedení. Model potom velmi dobře funguje i pro týmy M, T a A. Věřím, že se zvedla i všeobecná povědomost, informovanost a kooperace napříč útvary.

Stále jste aktivní řidič tramvaje, co vám tato změna rytmu práce přináší?

Chodím jezdit jednak proto, abych si udržel kvalifikaci a také proto, že

zůstanu stát nohama na zemi. Nežiji ve vzduchoprázdnu, ani v iluzi, naopak ani v depresi. Vytvořím si lepší představu o tom, co se kde děje. Není nadto být v kontaktu s lidmi, reálně vnímat prostředí, infrastrukturu, vozy, a když

Z hlediska reálné životnosti a zachování průměrného stáří bychom skutečně měli ročně nakupovat zhruba sto autobusů. Berme rok 2012 jako mezičlánek, který nám řekne, na jaké úrovni máme jezdit, kolik a v jakých komoditách máme vozový park mít.

večer zatáhnou do vozovny, i ten pohled na ni je užitečný. Rozhodně nejsem ten, který jezdí „svým“ vozem, svou linku, své pořadí a bez zatahování do vozovny. Plánovači z JPT mají volnou ruku a chci co nejpevnější provoz. Pan kolega Lebeda (vedoucí JSVA – pozn. red.) jezdit přestal, když mu kdysi řekli, že to se přeci k vyšší funkci nehodí. Má teď ode mne úkol si jízdy obnovit, nejlépe prostřídat všechny typy a značky i migrovat po garážích. To vyplývá z logiky věci, z principu. Přestože řízení vyžaduje maximální soustředění, je to pro mě zároveň výrazný předěl mezi pracovním shonem v týdnu a víkendem, protože to ideálně zklidní. Samozřejmě chci hned vyřešit cokoli, co vidím, že je špatně.



má šanci být koncepčně úplně jiným vozidlem. Je to obecně tak, že daň za nízkopodlažnost tramvají a autobusů je vždycky velká.

Nízkopodlažnost je však trend dnešní doby...

Ano, ale podívejte se třeba na autobusy. Když se nastoupilo do karosy, byl tam běžný zasedací pořádek s plnohodnotnými sedadly (až na jednu výjimku jedné dvousedáčky). Nastoupíte-li do jakéhokoliv nízkopodlažního autobusu, je to z pohledu komfortu sedaček doslova strašný. Členění sorky je toho důkazem, sedí se bokem, ti proti vám jsou pak o patro výš atd. Vrátil-li se k tramvajím, nízkopodlažnímu

prostor bez skříní, výčnělků, kol. Je to velkoryse pojatý prostor jako byl v T3 s kultivovanou plochou. Ale zatím ještě zcela jistě nevíme, zda to bude koncepčně fungovat.

Můžeme se vrátit k závadám na tramvajích 15T?

Nyní nejznámější kauzou jsou padající kola, kde se dosud přesně neví, proč se tak děje. Jestli je to vadnou šarží od dodavatele kol, nebo je stav trvalý, nebo jsou v kolech rázy, anebo hraje roli teplota, je zatím otázka. Příliš pokročit se v tomto ohledu nedá, protože platí režim, že po 20 tisících kilometrech se kola vyměňují. U 15T se oproti 14T neřeší spor právně, protože tyto vozy jsou jistě v záruce. Ve chvíli,



Jak se krotí čas při rekonstrukci trati



KDYŽ BYLA V ČERVNU 2008 ZAHÁJENA VÝSTAVBA TUNELOVÉHO KOMPLEXU BLANKA, A TÍM ZAČALY VÝLUKY TRAMVAJOVÉHO PROVOZU OD PRAŠNÉHO MOSTU PO LETENSKÉ NÁMĚSTÍ, BYLO JASNÉ, ŽE TRAMVAJOVÁ TRATĚ NA NÁBŘEŽÍ KPT. JAROŠE A V ULICI DUKELSKÝCH HRDINŮ BUDE ZNAČNĚ ZATÍŽENA A NEVYHNE SE BRZKÉ KOMPLETNÍ REKONSTRUKCI.

Pavel Páta, Jiří Slaba / Foto: Lukáš Srb, Miroslav Grossmann

Jednalo se hlavně o úsek mezi Čechovým mostem a Strossmayerovým náměstím. Předpoklad se naplnil již v srpnu 2008, kdy došlo vlivem teplot k posunu kolejí v oblouku na křižovatce Dukelských hrdinů – Kostelní. Tato skutečnost tehdy vyvolala havarijní opravu tramvajové trati. Současně byly ihned zahájeny práce na výběru zhotovitele projektové dokumentace na rekonstrukci trati v úseku od Strossmayerova náměstí až k výhybce na rozřazovací koleje u Štefánikova mostu, kde se trať napojuje na již dříve zrekonstruovaný úsek. Za zmínku stojí, že jde o nejzatíženější trať v Praze (pomineme-li padesátimetrový úsek Spálené mezi Lazarskou a Myslíkovou) a v dopravní špičce je zde dosahováno rekordního jednosměrného intervalu 68 sekund. Navazuje na ni trať mezi Štefánikovým a Čechovým mostem, jež byla opravena repanelizací v roce 2010.

Metroprojekt, který získal zakázku na zpracování projektové dokumentace, začal v roce 2009 s projekční přípravou. V rámci zpracovávání a projednávání byly vzneseny požadavky na koordinaci této stavby s rekonstrukcí signalizace na křižovatkách nábreží Kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů, včetně celkové úpravy křižovatky

a Dukelských hrdinů – Kostelní. Tato akce byla zajišťována TSK hl. m. Prahy a vyvolána nutností úprav cyklotras v této oblasti. Tato koordinace byla do projektové dokumentace zapracována a na rekonstrukci tramvajové trati bylo vydáno stavební povolení.

Ještě před zahájením letošní stavby bylo svoláno jednání za účelem koordinace prací jednotlivých investorů. Při tomto jednání informovala TSK a dodavatel prací Eltodo DS o problémech s realizací signalizací v daném termínu s tím, že do zahájení stavby TT bude vydáno definitivní stanovisko. TSK při další schůzce oznámilo, že semaforey nebudou realizovány současně s rekonstrukcí tratě z důvodu nemožnosti finančního zajištění akce. Projektant proto dopracoval situace provizorního řešení ukončení nástupních ostrůvků na Strossmayerově náměstí a nábreží Kpt. Jaroše s napojením na stávající přechody. Toto provizorní řešení mělo sloužit do doby rekonstrukce signalizací.

Půlkilometrový úsek ve čtyřech etapách

Rekonstrukce tramvajové tratě na nábreží Kpt. Jaroše a v ulici Dukelských hrdinů od Štefánikova mostu ke Strossmayerovu náměstí byla zahájena tramvajovou výlukou

v úterý 14. února. Vlastní stavební práce v úseku dlouhém cca 500 metrů byly s ohledem na omezení individuální dopravy rozděleny do čtyř etap. Dle požadavku orgánů státní správy musel být vždy otevřen jeden z přejezdů Kostelní – Dukelských hrdinů nebo Skalecká – Dukelských hrdinů. Vzhledem k intenzitě provozu automobilové dopravy na křižovatce nábreží Kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů byla zřízena provizorní signalizace, která byla v závislosti na průběhu stavby upravována.

První na řadě – stožáry

Vlastní práce na rekonstrukci tratě byly zahájeny odsunutím trolejového vedení. Jeho rekonstrukce nebyla součástí akce, pouze v rámci běžné údržby byly vyměněny některé nevyhovující stožáry. Poté následovala postupná demontáž starého kolejového svršku, který tvořily velkoplošné panely na živičných vrstvách. Pod nimi se nacházela betonová deska tloušťky 30 až 40 cm se zabetonovanými pražci a upevňovacími, ponechanými při poslední rekonstrukci. V ulici Dukelských hrdinů, mezi přejezdy Kostelní a Skalecká, bylo v rámci demontáže původního tramvajového spodku nutno opravit dvě teplovodní šachty, které se nacházely po obou stranách tramvajového tělesa. Jejich stav byl špatný, protože byly umístěny na hraně tramvajového tělesa a intenzivně pojižděné vozovky ve špatném stavu.

Po zřízení pláně a pokládce geotextilie byly zřízeny nové konstrukční vrstvy tratě, které jsou tvořeny betonovou deskou s použitím stojinových žlábkových kolejnic NT1 a upevněním systémem W-tram. V části úseku byly použity antivibrační rohože, které oddělují tramvajové těleso od okolního prostředí.

Památkáři prosadili dlažební kostky

Odvodnění pláně bylo provedeno příčným spádem a pomocí podélných drenáží svedeno drenážní trubkou do kalových jímek. Dále jsou v celém úseku zřízeny čtyři mřížová odvodnění. Povrch tramvajové tratě byl původně v celém úseku navržen živičný. Na základě požadavku Odboru památkové péče muselo dojít ke změně. Jelikož se stavba nachází částečně v památkové zóně, asfaltový povrch byl schválen pouze v ulici Dukelských hrdinů a v navazujícím úseku na nábreží po zastávku. Od zastávky ke Štefánikovu mostu je povrch tvořen dlažebními kostkami. Podél tratě jsou ve vybraných úsecích osazeny preferenční prvky, které tvoří



Takto vypadal pátý den prací prostor zastávky Strossmayerovo náměstí



Nábřeží Kpt. Jaroše je dalším místem s konstrukcí trati systémem W-tram. V popředí je zabetonovaný úsek, vzdálenější část se k betonáži připravuje

nabarvené betonové prefabrikáty, oddělující tramvajové těleso od přilehlé vozovky.

Zastávka na nábreží Kpt. Jaroše byla zrekonstruována ve stávající poloze a došlo pouze k její délkové úpravě a napojení na nově zřízený přechod pro chodce. Její délka činí 66 m, šířka od 2,3 do 4,5 m. Nástupiště je vybaveno zábradlím a přístřeškem pro cestující. U nástupního ostrůvku Strossmayerovo náměstí došlo ke korekci polohy nástupní hrany s ohledem na novou osovou polohu kolejí a úpravě přístupu na zastávku. Povrch zastávky byl předlážděn a dále byla osazena čtyři dvoumetrová pole zábradlí sloužící jako přirozená vodící linie pro slabozraké.

Provoz o týden dříve

Vzhledem k postupu prací, které se dostávaly dle harmonogramu do mírného předstihu, bylo rozhodnuto, že by mohla být akce ukončena 23. března. V průběhu prací bylo také rozhodnuto o realizaci rekonstrukce signalizací na obou křižovatkách. Jelikož však přetrvávaly problémy s projednáním a financováním akce TSK, bylo týden před ukončením rekonstrukce trati rozhodnuto, že úpravy křižovatky nábreží Kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů budou vzhledem k rozpracovanosti realizovány v plném rozsahu (zpočátku však v pevném řízení bez preference tramvajů) a na křižovatce Dukelských hrdinů – Kostelní budou provedeny pouze stavební úpravy chodníků v návaznosti na nově zbudované ukončení nástupiště Strossmayerovo náměstí.

Ke konci stavebních prací bylo trolejové vedení vráceno zpět, dle nové stopy kolejí. Na závěr akce byly vyčištěny a přebroušeny kolejnice v celém úseku. Bylo obnoveno definitivní vodorovné dopravní značení. Souběžně s těmito pracemi měla proběhnout i rekonstrukce vozovek. Bohužel z finančních důvodů byla tato akce ze strany TSK odložena.

Na základě pochozí prohlídky, zkušební jízdy a jednání s Odborem dopravy MHMP byla trať uvedena do zkušební provozu v sobotu 24. března. Stalo se přibližně o týden dříve proti původnímu plánu.

INFORMACI O VZNIKLÉM TÝMU MANAŽERŮ PROJEKTU JSME POPRVÉ PŘINESLI JIŽ VLONI. S LETOŠNÍM PRVNÍM DUBNEM V RÁMCI NOVÉHO ORGANIZAČNÍHO USPOŘÁDÁNÍ NA VOZOVNÁCH A GARÁŽÍCH JSOU JIŽ POZICE VEDOUČÍCH OBSAZENY. O SMYSLU TÉTO ZMĚNY JSME SI POVÍDALI SE ZÁSTUPCI DVOU TRAKCÍ – TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ.

Text a foto: Petr Ludvíček



Dílo se podařilo. Manažeři projektu po fázi vysvětlování a „testovacího provozu“ jsou od 1. dubna na svých místech. Oba vedoucí jednotek, Václav Jelínek (JPA) a Petr Hloch (JPT), je považují za efektivní nástroj fungování podniku

MANAŽER PROJEKTU NESHÁNÍ ŠROUBY A MATICE

Rozhodující v tomto ohledu je Směrnice 3-2012-00, která ukončila činnost projektových manažerů a nově stanovuje pracovní týmy garáží, vozoven a procesů, včetně jejich manažerů. V bodě 8 také řešila přechodné období do 31. března 2012.

KOORDINACE NAPŘÍČ ORGANIZAČNÍ STRUKTUROU

Počínaje 1. dubnem je stanoven jeden manažer projektu za provoz třech tratí metra a obsluhu vozidel všech tratí, další za odborné služby jednotky Dopravní cesta Metro. Za každou vozovnu a garáž je nově určen vedoucí Vozovny nebo vedoucí Garáže. Tyto manažerské pozice nejsou nově zřízeny a obsazeny dalšími zaměstnanci, ale tyto manažeři se rekrutují z bývalých vedoucích provozů a provozoven. Jsou těmi, kteří vytvářejí pracovní tým s horizontální komunikací mezi klíčovými útvary v rámci jednoho objektu a řeší úkoly napříč útvary organizačního pavouka anebo v rámci krizového řízení.

Při rozhovoru s vedoucím jednotky Provoz Autobusy Václavem Jelínkem a vedoucím jednotky Provoz Tramvaje Petrem Hlochem nejčastěji zaznívá slovo koordinace a komunikace. „Jde především o informování a vzájemnou komunikaci mezi útvary na jedné garáži či vozovně,“ říká v úvodu Václav Jelínek a pokračuje: „Tedy o zapojení všech dotčených útvary do přípravy a koordinace akcí na garáži, jako například v oblasti investic, oprav či odstávek.“

MANAŽEŘI PROJEKTU JSOU OPRAVNĚNI:

- vyžadovat potřebné informace od všech zaměstnanců působících na jim přiděleném pracovišti;
- zavádět postupy dle úkolů a cílů tohoto projektu;
- zasahovat do pracovních procesů útvary působících na příslušném pracovišti v souladu s Organizačním řádem;
- zasahovat metodicky do řízení provozu tratě, vozovny, garáže – se souhlasem vedoucího příslušného pracovního týmu M, T, A;
- přizvat pro řešení projektových úkolů zaměstnance útvary působících na příslušném pracovišti nebo s odpovědností za procesy na příslušném pracovišti;
- účastnit se jednání příslušného pracovního týmu M, T, A.

To potvrzuje i Petr Hloch: „Vezměme si, že na každé vozovně jsou čtyři hlavní útvary – Správa vozidel Tramvaje, Provoz Tramvaje, nemovitý majetek, bezpečnostní úsek a někdy další specifické složky. Všichni mají jednoho společného nadřízeného a tím je až generální ředitel. Takže bez postu koordinátora by nevyřešené problémy končily až u něho.“

ŘEKLI K MANAŽERŮM PROJEKTU:

Jde o člověka se všeobecným přehledem, který dovede koordinovat a komunikovat.

Václav Jelínek

V jediném případě přebírá vozovnu či garáž do kompletního řízení, a tím je krizová situace.

Petr Hloch

Dalším z důvodů ustavení manažerů projektu jsou krizové situace, kdy je ohroženo vypravení nebo celý objekt ohrožuje povodeň, velký spad sněhu apod. „V těchto situacích musí být naprosto jasné, kdo za objekt zodpovídá a kdo v danou chvíli, bez ohledu na organizační uspořádání, má odpovědnost.“ říká Hloch. Kolega Jelínek doplňuje: „Ano, je to o řešení operativních věcí. U nás stačí velké náledí, nedostaví se všichni do práce. Manažer se už nemusí doprošovat o řidiče a má právo chtít, aby v krizové situaci vyjeli například manipulační řidiči s příslušným oprávněním.“

MANAŽER JE O SCHOPNOSTI SPRÁVNĚ DELEGOVAT ODPOVĚDNOST

Manažeři projektu nespádli z nebe samozřejmě až při vydání Příkazu, ale podle Václava Jelínka spolu pracovní týmy na trakcích úspěšně fungují už nějakou dobu. Kolegové se teď spíš učí spolu dohadovat a změna je v tom, že diskusi a výsledky někdo řídí a mají nějakou formu. Pokud se přidá zápis, k úkolům se další postaví zodpovědněji. Petr Hloch dodává, že dnešní manažer má v popisu práce správně převést zodpovědnost a úkoly na odpovědné pracovníky a kolega Jelínek souhlasí: „My ho nemůžeme vinit za to, že některý úkol není schopen vyřešit, ale že to nepřenesl na tu správnou trakci k řešení. Není to tedy o přímé odpovědnosti např. za to, že není náhradní díl.“ Oba připomínají, že v počátcích se na pracovištích setkávali i s nepochopením. „Jde o projektové řízení, každý má svého nadřízeného a jako nadřízený mu zůstává i nadále,“ vysvětluje Petr Hloch a dodává: „Někteří stávající vedoucí měli jiné představy, ale v průběhu příprav projektových manažerů si hranice kompetencí vyříkali.“ Určitě pomohlo i to, že od 1. ledna projekční týmy běžely na zkoušku. „U nás to bylo obdobné,“ doplňuje Václav Jelínek: „Někteří to brali jako soutěž o to, kdo co urve, což se v počátku nešťastně podepsalo. Myslím, že dnes je vše vyřikáno a srovnáno.“

ZŘÍZENÍ PRACOVNÍCH TÝMŮ GARÁŽÍ A VOZOVEN

KLÍČOVÝM OPATŘENÍM V RÁMCI REALIZOVANÝCH ZMĚN BYLO ZŘÍZENÍ PRACOVNÍCH TÝMŮ V PŘÍSLUŠNÉM OBJEKTU. JEJICH PRINCIP VYCHÁZÍ Z PRACOVNÍCH TÝMŮ TRAKCÍ, KTERÉ BYLY ZŘÍZENY V ROCE 2007 A ÚSPĚŠNĚ ZAJIŠŤUJÍ HORIZONTÁLNÍ KOMUNIKACI MEZI KLÍČOVÝMI ÚTVARY (ZEJMÉNA JEDNOTKAMI PŘÍSLUŠNÉ TRAKCE) PRO ZABEZPEČENÍ PROVOZU MHD. PRACOVNÍ TÝM GARÁŽE / VOZOVNY ŘÍDÍ NOVĚ VEDOUČÍ GARÁŽE / VOZOVNY A JE ZÁKLADNÍM NÁSTROJEM PRO EFEKTIVNÍ SPOLUPRÁCI S OSTATNÍMI ÚTVARY V PŘÍSLUŠNÉM OBJEKTU.

NA VYHODNOCENÍ JE TŘEBA ČAS

Pro objasnění náplně manažerů poslouží nástin konkrétních situací z provozu. Petr Hloch uvádí jako příklad vozovnu Strašnice, kde téma nevytápěných výhybek se dotýká jak dopravní, tak technické části. Stejně tak tomu je u připravenosti pluhu na zimu včetně personálního obsazení či problematiky háčků na led a jejich umístění na tramvajové vozy. Dá se uvést i řešení přístupu do kamerového systému pro směnové mistry, přemístění čidel topení vozů T6, ale i komunikace ohledně malování vozovny. Ze svého pohledu přidává konkrétní příklady i Václav Jelínek: rekonstrukce odstavné plochy v garážích Klíčová a výpravny v Řepích, zvýšení zabezpečení objektu v Hostivaři anebo aktualizace havarijních postupů na všech garážích a zvýšení efektivity u služební dopravy.

Ani sebelépe nastavený systém neznamená automatické fungování. Mohou se projevit jak rozdíly mezi jednotlivými



Přestavba motolské vozovny je tím příkladem, který se dotýká více úseků v rámci jednoho objektu, a je tedy námětem pro manažera projektu

vozovny a garážemi, tak nesoulad mezi lidmi. Na vyhodnocení smyslu a přínosu projektu je tedy brzy. První výstupy by měly přijít zhruba do konce roku. Už teď je ale jasné, že první hmatatelnou změnou je snaha o komunikaci napříč organizačními složkami v rámci DPP. Zároveň organizační změna přinesla úpravu názvosloví, jak vysvětluje Václav Jelínek: „Došlo k tomu, že

z vedoucích provozoven se stali vedoucí garáží se změnou podřízenosti. Vedoucí není podřízen přímo vedoucímu jednotky, ale vedoucímu provozovny, která nahrazuje jeden z odborů Příprava provozu.“ Částečně to kopíruje systém v JPT, kde obdobná změna proběhla zhruba před třemi lety.



PO BŘEZNOVÉM PŘEDSTAVENÍ VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ PŘICHÁZÍ NYNÍ V DP KONTAKTU ŘADA NA TRAMVAJE. TY PROCHÁZejÍ V SOUČASNÉM OBDOBÍ VÝRAZNOU OBMĚNOU DÍKY DODÁVKÁM VOZŮ 15T.

jednotka Správa vozidel Tramvaje
Foto: archiv DPP



Vozový park DPP – TRAMVAJE

Inventární stav vozového parku tramvají čítal ke konci roku 2011 celkem 972 vozů. Po odečtení vozů odstavených na likvidaci nebo k prodeji a vozů, které jsou rekonstruovány v Opravně tramvají, je provozní stav 929 vozů. S nimi zajišťuje jednotka Správa vozidel Tramvaje (JSVT) plánované vypravení a ostatní jízdy pro kolaudace tratí, cvičné jízdy (nepatří sem však speciální školní vozy) a další.

Od roku 2006 dochází v typové skladbě tramvají k významným změnám. Nákupem 60 vozů 14T v letech 2006–2009 a 15T, dodávaných od roku 2011 s výhledem na celkem 250 vozů do roku 2018, dozná vozový park podstatné omlazení a posun v technické úrovni. Tyto vozy, jejichž garantovaná životnost je 30 roků, dlouhodobě zajistí požadavek na provoz nízkopodlažních tramvají, který je požadován legislativou i cestujícími.

Nové vozy jsou již vyrobeny s využitím nejnovějších technologií a svým uspořádáním agregátů vyžadují pro zajištění údržby a oprav nové technické zázemí vozoven i Opravy tramvají. Nutné rekonstrukce nosných podpor kolejnic, nové lávky pro revize a údržbu, zvedáky a další technické a technologické prvky s sebou však nesou i nemalé investiční náklady.

Vozovna Pankrác, kde jsou deponovány první dodané vozy 15T, již některé úpravy doznala, ale ještě zcela nespĺňuje potřeby údržby tohoto typu vozů. V současné době je velká rekonstrukce prováděna ve vozovně Motol, která vypravuje vozy 14T. Obdobným způsobem bude postupně do roku 2018 nutné rekonstruovat a doplnit technologii ve všech vozovnách.

Dodávky nových tramvají 15T neznamenají pouze jejich prosté zařazení do vozového parku, ale vzhledem k nové revoluční koncepci celého vozu jsou ve spolupráci s pracovníky výrobce, Škoda Transportation a.s., ověřovány funkce vozů, nastavovány parametry i prováděny drobné konstrukční úpravy. Celé úsilí pracovníků JSVT je směřováno k doladění vozů pro zajištění spolehlivého provozu v pražské kolejové síti, protože po dodávce 250 vozů 15T budou tyto tvořit celou polovinu přepravní kapacity tramvají.

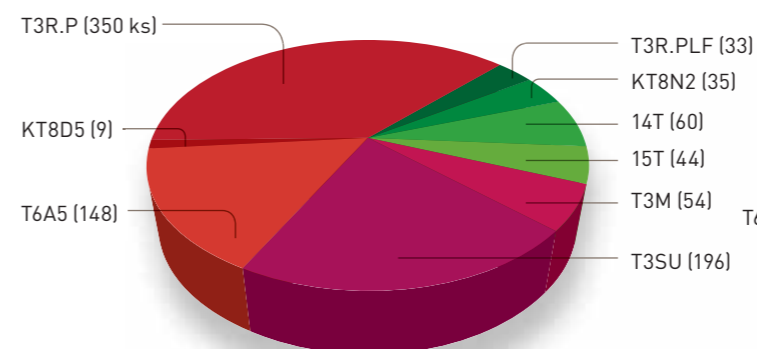
Pro implementaci tramvají 15T do stávajícího vozového parku je zpracován plán, který zohledňuje smluvní dodávky v jednotlivých letech a současně vyřazování starých vozů. Vše je limitováno deponovací kapacitou vozoven a předpokládanou potřebou pokrytí budoucího vypravení.

Cílovým rokem stabilizace počtu vozů a jejich obměny je rok 2018, kdy by měly vozový park tvořit z většiny nízkopodlažní tramvaje: 250 vozů 15T, 59 vozů 14T, 47 vozů KT8D5.RN2P a 33 vozů T3R.PLF. Doplnovat je bude cca 290 rekonstruovaných tramvají typu T3R.P, které budou využívány zejména k vypravování sólo vozů na méně zatížené linky a na noční provoz.

Tramvaje T3R.P, T3R.PLF a KT8D5.RN2P jsou původní vozy, které prošly rozsáhlou rekonstrukcí s dosazením modernizačních prvků, a po boku nových vozů budou důstojným doplňkem moderního vozového parku.

Naopak zcela zmizí vozy T6, jež v současnosti limitují (kvůli výklopným dveřím) výšku nástupišť na nejvýše 24 centimetrů nad hlavou kolejnice. Po roce 2018 tedy vůbec poprvé bude na některých nově budovaných a rekonstruovaných zastávkách dosaženo výšky nástupišť 30 centimetrů, což znamená, že peron a podlaha nízkopodlažního vozu bude poprvé v historii pražské tramvajové dopravy prakticky ve stejné úrovni.

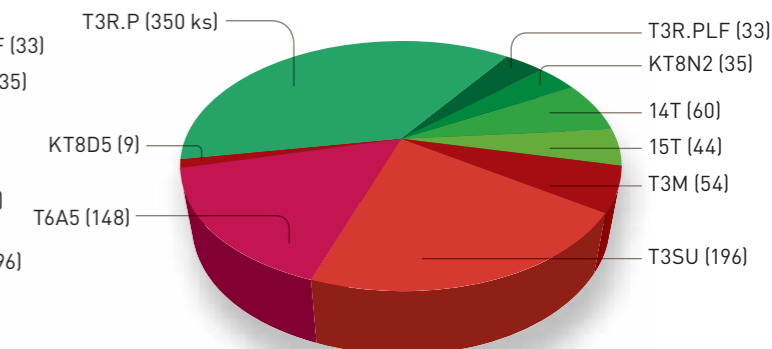
Nízkopodlažnost k 31. 12. 2011



nízkopodlažní: 18,5 %
ostatní: 81,5 %

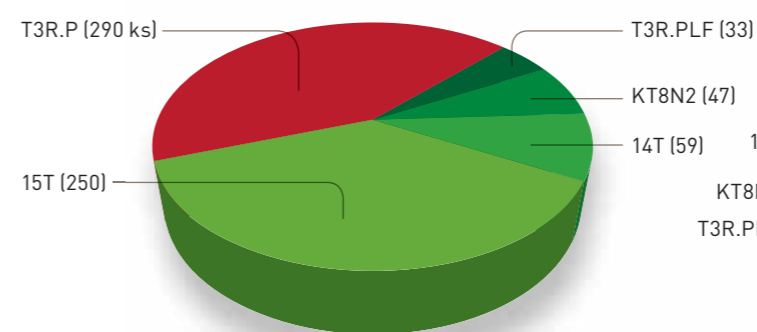
Celkem vozů: 929

Vozy dle rekuperace k 31. 12. 2011



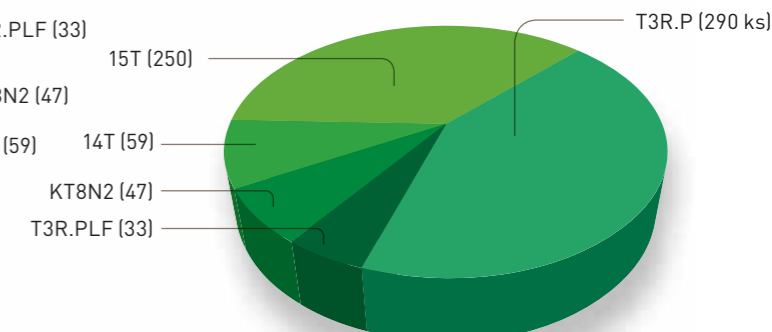
s rekuperací: 56,2 %
bez rekuperace: 43,8 %

Nízkopodlažnost k 31. 12. 2018 – předpoklad



nízkopodlažní: 57,3 %
ostatní: 42,7 %

Vozy dle rekuperace k 31. 12. 2018 – předpoklad



s rekuperací: 100 %
Celkem vozů: 679

Pozn.: snížení celkového počtu vozů v letech 2011–18 je způsobeno nahrazením krátkých tramvají (T3, T6) dlouhými (15T). Tramvaje s rekuperací jsou schopny vracet při brzdění elektrickou energii zpět do sítě.

T3SU

T3M

T3R.P

T3R.PLF

T6

KT8D5

KT8N2

14T

15T





V BŘEZNU LETOŠNÍHO ROKU HISTORICKÁ SOUPRAVA METRA EČS OSLAVILA PRVNÍ VÝROČÍ NOSTALGICKÝCH JÍZD V RÁMCI PROJEKTU ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA. TENTO TŘÍVOZOVÝ TECHNICKÝ SKVOST JIŽ SVEZLA A ZÁROVEŇ NADCHL NA 2 500 NÁVŠTĚVNÍKŮ. PODLE REAKCÍ A ROZZÁŘENÝCH DĚTSKÝCH TVÁŘÍ JSOU SLOVA CHVÁLY OPRAVDU NA MÍSTĚ.

Jan Štojdl / Foto: archiv DPP



Historická souprava metra jede dál

Oblíbenost tohoto netradičního zážitku u veřejnosti potvrzuje také návštěvnost i samotná rychlost, s jakou si zájemci na webu www.prahatechnicka.cz jízdy rezervovali. V říjnu 2011 začal předprodej na první pololetí roku 2012 a za 3 měsíce prodeje bylo rezervováno přes tisíc vstupenek.

Nemalý dík za bezproblémové jízdy „éčeesky“ patří průvodcům a strojvedoucím, kteří návštěvníky nejen bezpečně provedou a provedou celou trasou, ale po exkurzi také ochotně a se zájmem odpovídají zvědavým cestujícím na všechny záladné dotazy. Jak říká jeden ze strojvedoucích, Jaroslav Melichar: „Mám to štěstí, že můžu spojit svůj koníček s pracovními povinnostmi, a ještě to poslouží k vytváření dobrého jména našeho podniku u široké veřejnosti. Na každou další jízdu se již nyní těším a příznivě



ohlasy cestujících nás v této činnosti velmi podporují, a tímto bych rád všem účastníkům poděkoval.“ Jeho pravidelnými partnery na cestách do 70. let jsou kolegové David Prosícký, Stanislav Brtna, Lukáš Lyčka a Filip Trojáněk, který se zasloužil o výkladové hlášení vlakového rozhlasu (které namluvil ve studiu Českého rozhlasu

Dobrý den, ráda bych touto cestou poděkovala za prohlídku zázemí depa Kačerov a projížďku historickou soupravou. Jsem velký fanďa pražské MHD a metra obzvláště, takže jsem moc ráda, že jsem měla možnost se prohlídky zúčastnit, a poznat tak místa, kam běžný smrtelník nezavítá. Mile mě překvapilo i to, že jsem nebyla jediná holka na místě. Ráda bych ještě poděkovala za skvělý přístup průvodců i obou řídů, na kterých je vidět nadšení pro věc a ochotně nám odpovídali na spoustu dotazů.

Jana Urbánková

Radek Sedláček, provoz Obsluha vozidel B) a digitalizaci původního hlášení názvů stanic. O poučení, doprovod a výklad cestujícím, jakož i o zajištění a hladký průběh celé akce, se stará dvojice Petr Havlíček a Lukáš Hampacher (alternativně Martin Březina a Petr Klaus).

Každý, i dobře promazaný, stroj potřebuje čas od času absolvovat řádnou údržbu. V srpnu loňského roku došlo například k opravě čela vozu evidenčního čísla 1084, kdy pracovníci Škody Transportation Full Servis Praha upravili místo nad pravým oknem kabiny strojvedoucího vyrovnáním okapničky, překytováním a opětovným nanesením nového dvousložkového nátěru. V Opravárenské základně metra bylo vyměněno pryžové těsnění zmíněného okna a upraveno rameno pravého zpětného zrcátka, které se tak svým novým tvarem přiblížilo původnímu vzhledu. Mimoto byly nově nahrazeny i „záplatované“ části umakartového obložení v salonu pro cestující. Nad rámec pravidelné údržby proběhla také repase vozových baterií a baterií radiostanic VKV. Společně s těmito zásahy pak místní nadšenci nahradili lepené samolepky sitotiskovými.

Dne 2. května budou vypsány nové termíny na jízdy soupravou EČS pro 3. čtvrtletí roku 2012. Historické metro bude možné spatřit i 8. května v rámci výročí pražského metra. Více informací je na stránkách: www.dpp.cz.



V ÚVODNÍM DÍLE PUTOVÁNÍ PO GARÁŽÍCH A VOZOVNÁCH DPP JSME SLÍBILI NAVŠTÍVIT ŽIŽKOV. TAMNÍ VOZOVNA SI TOTIŽ LETOŠNÍHO 28. DUBNA PŘIPOMÍNÁ STO LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU. PROTO JSME TENTOKRÁT TŘI OTÁZKY POLOŽILI JEJÍMU VEDOUCÍMU.

Interní komunikace / Foto: Alan Zavadil a archiv DPP



Vedoucího vozovny **Zdeňka Hruše** těší, že může být při oslavách sto let a do žižkovské vozovny na 28. dubna pozvat všechny zájemce

Na Žižkově vstupují do DRUHÉHO STOLETÍ

nejmenší. Charakterem právě menšího počtu zaměstnanců jsou významně bližší vztahy, dalo by se říci, že zde vzniká rodinné zázemí. Historicky první linkou, kterou vozovna vypravila, byla devítka, která zůstala stálíci i v dnešní době.

Počet zaměstnanců k 30. 3. 2012

JPT	197
JSVT	60
Ostatní	10

Co vás v poslední době potěšilo?

Vyzdvihnout bych především chtěl vznik pracovního týmu vozovny na základě projektu manažerů, který proběhl v minulém roce. S tím velmi úzce souvisí významně se lepšíci a prohlubující se vzájemná komunikace všech vedoucích pracovníků různých útvarů

působících ve vozovně, ale i získání bližší vzájemné součinnosti všech zaměstnanců v rámci vozovny nezávisle na jejich funkčním zařazení. Samozřejmě největší radost mám z velmi významného výročí naší malé rodinné vozovny. Touto cestou bych chtěl všem zaměstnancům popřát mnoho pracovních úspěchů při rozhodně nelehkém plnění pracovních povinností a do druhé stovky celé naší vozovně rozvoj moderních technologií k zajištění stále vyšší spokojenosti klientů a radosti nás všech.

Jaké problémy aktuálně řešíte?

Po pracovní stránce se neustále objevují různé záležitosti, které se musí operativně řešit a pochopitelně jsou i úkoly dlouhodobého charakteru. Aktuální činnosti, kterými se zabýváme, je vymalování vozovny, kamerový systém pro mistry, způsob nového systému větrání hal depa, zahájení činnosti nové úklidové firmy, zabudování klimatizace do místnosti řidičů. V době nedávno bylo úspěšně vyřešeno přemístění čidel topení vozů T6A5, a tak zlepšeno topení pro cestující u těchto vozů. Věřím, že v rámci všech probíhajících úkolů všichni pracovníci dle svého nejlepšího vědomí a svědomí mají zájem na zkvalitňování pracovních podmínek pro všechny zaměstnance a celý kolektiv bude neustále zvyšovat a zlepšovat výsledky své práce, a tím i dobré jméno celé vozovny.

Bohatá historie žižkovské vozovny má v tomto čísle DP kontaktu svoji dvoustranu (28–29), proto si na této straně představíme její současnost. A nešlo se s otázkami neobrátit na osobu nejpopulárnější, vedoucího vozovny Zdeňka Hruše.

Počet ujetých vozokilometrů vozovnou Žižkov v letech 2010–2011 a aktuální přehled vozidel podle typu (k 30. 3. 2012)

Rok/Typ	T6A5	T3SU	T3M (pluh)
2011	2 045 348	4 090 696	96
2010	2 107 738	4 215 476	118
Počet	46	72	1

Jak byste charakterizoval vozovnu Žižkov?

Z historického hlediska a strategického územního položení vozovny se v uplynulých sto letech vždy jednalo o významnou součást pražské dopravy, a to již v době svého vzniku, kdy Žižkov byl samostatným městem. V průběhu let, kdy došlo k zásadní zástavbě, se svým významem vozovna začala velmi vlivným způsobem podílet na přepravě cestujících, především na sítěžných centrálních linkách. V období dalších let byly vybudovány další vozovny a počtem personálního obsazení a vypravovaných vlaků se stala naše vozovna vozovnou

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DP ZAŘADIL DO SLUŽBY NOVOU CISTERNOVOU AUTOMOBILOVOU STŘÍKAČKU. NOVÁ TATRA 815 4X4.2 TERRNO 1 POČÁTKEM DUBNA ZAUJALA NA PRVNÍM VÝJEZDU MÍSTO PO ČTVRT STOLETÍ STARÉM AUTOMOBILU LIAZ.

Text a foto: Michal Brunner



monoblok z polyesteru zesíleného skelnými vlákny. Díky zvolenému materiálu je nástavba lehká, nekorodující a zároveň velmi odolná vůči rázům a torznímu namáhání. Uvnitř nástavby jsou dvě komory sloužící jako nádrže hasebních látek. Větší z nich pojme 2 200 litrů vody, menší obsahuje 200 litrů univerzálního pěnidla. Nádrže jsou vestavěným potrubím propojeny s čerpacím zařízením v zadní části automobilu. Požární čerpadlo Godiva WTA 2010 má jmenovitý průtok 2 000 litrů vody za minutu při tlaku 10 bar v normálním režimu, resp. 400 litrů vody za minutu při tlaku 40 bar ve vysokotlakém režimu. Vysokotlaké zařízení pro první požární zásah je tvořeno průtokovým navijákem s 80m pryžovou hadicí o světlosti 25 mm a kombinovanou proudnicí.

Automobil ve své nástavbě přepravuje věcné prostředky předepsané legislativně pro CAS v základním provedení, například hadice, armatury, 4dílný nastavovací žebřík nebo ženíjný nářadí. Dále je vybaven speciálními prostředky pro zásahy v metru, zejména kyslíkovými dýchacími přístroji s ochrannou dobou až 4 hodiny, měřicími přístroji pro detekci plynů a přenosnými zkratovacími soupravami. Pestrou paletu výbavy doplňují prostředky pro řešení dopravních nehod a poskytování technické pomoci – hydraulická vyprošťovací souprava, pneumatické zvedací vaky, řetězová a kotoučová motorová pila. Na předním nárazníku je namontován vyprošťovací lanový naviják s tažnou silou max. 54 kN a na zadním čele nástavby se nachází teleskopický osvětlovací stožár

i větší množství sorbentu pro likvidaci úniků ropných látek, přenosná čerpadla pro čerpání vody ze zatopených prostor nebo rozšířenou zdravotnickou výbavu pro případ mimořádné události s větším počtem zraněných.



Pravok nástavby – zde mají svá přesně určená místa dýchací přístroje, zdravotnický materiál, hadice, armatury a ženíjný nářadí

Převzetí dokončeného automobilu u výrobce se uskutečnilo symbolicky na Mikuláše 2011. Do konce února proběhlo najetí předepsaného počtu kilometrů a byla provedena garanční prohlídka v autorizovaném servisu. Při záběhu se projeví jen minimální závady podvozku i nástavby. Zároveň probíhalo intenzivní školení všech hasičských družstev zlíčinské stanice na obsluhu automobilu. V březnu již byla Tatra definitivně převezena do místa svého „trvalého bydliště“ na Zličín a pokračovalo seznamování hasičů s důrazem na rutinní zvládnutí obsluhy poloautomatické převodovky a čerpacího zařízení ze strany řidičů-strojníků. Na začátek dubna bylo naplánováno zařazení automobilu do pohotovosti k výjezdu.

Svoji roli v požární ochraně DPP budou nadále sehrávat i starší CAS K 25 – Liaz. Na každé požární stanici zůstane jeden ve funkci záložního automobilu, dva byly již v minulém roce převedeny pro potřeby jednotek sboru dobrovolných hasičů podniku v garážích Vršovice a Řepy, kde nahradily hasičské trambusy ze 70. let, a zbývající dva Liazy se na převedení k podnikovým dobrovolným hasičům připravují.

Dodání nové hasičské Tatry tak nejen výrazně posílilo akceschopnost HZS DP na levém břehu Vltavy, ale také umožnilo provést systémovou obměnu požární techniky u dobrovolných jednotek v autobusových garážích.

NA ZLIČÍNĚ PŘIVÍTALI NOVOU TATRU

Hasiči zlíčinské stanice u levoboku nové Tatry s vybavením pro řešení dopravních nehod a technických zásahů

Požární stanice v depu metra Zličín je třetí a nejmladší stanicí Hasičského záchranného sboru DP. Zahájení jejího provozu, stejně jako provozu celého depa, se datuje do roku 1994. Od otevření stanice zde podnikoví hasiči sloužili s požárními automobily typu CAS K 25 na podvozku Liaz, původem z druhé poloviny 80. let. Tyto dnes již legendární hasičské liazky s prostornou kabinou, odvozenou z autobusu Karosa, patřily v době svého nákupu ke špičkové požární technice. Po dvacetiletém nasazení u HZS se u nich však zcela pochopitelně začaly projevovat častější poruchy a nedostatek náhradních dílů. Také jejich koncepční řešení a vybavení věcnými prostředky již neodpovídaly současným potřebám a širokému spektru výjezdů podnikových hasičů a provedené rekonstrukce automobilů řešily tento stav jen dočasně.

Na požárních stanicích Kačerov a Hostivař se obměna požárního automobilu prvního výjezdu podařila v roce 2002, respektive 2005, ale zlíčinská stanice na požární techniku nové generace dlouho čekala. Teprve na konci roku 2010 byl díky společné vůli vedení úseku bezpečnostního a úseku technického prosazen investiční požadavek na novou cisternovou automobilovou stříkačku i pro zlíčinskou jednotku. Jedním ze zásadních argumentů byly pokračující práce na prodloužení linky metra A do Motola, protože celý nový úsek metra se nachází v tzv. hasebním obvodu požární stanice Zličín a nebylo myslitelné chránit moderní technologie metra zastaralou hasičskou technikou. Na jaře 2011 ve výběrovém řízení na dodavatele požárního automobilu zvítězila Továrna hasičské techniky z Poličky.

V technickém zadání byl kladen důraz na unifikaci nové stříkačky s již používanou technikou HZS DP. Klíčovou byla

volba českého podvozku Tatra 815, který při vynikajících terénních vlastnostech zachovává nízkou průjezdnou výšku vozidla. Obojí je v Praze nepostradatelné. Zvláště v zimním období, při náledí nebo sněhových kalamitách, se kopcovité hlavní město stává pro záchranáře obtížným terénem. Jednotky HZS DP navíc v některých případech potřebují vyjet s automobilem mimo zpevněné silniční komunikace, zejména při řešení mimořádných událostí v provozu tramvají.

Nový automobil nese typové označení CAS 20/2200/200 – S2Z, jedná se tedy o cisternovou automobilovou stříkačku těžké hmotnosti kategorie, pro provoz na zpevněných i nezpevněných komunikacích a se základní sestavou požárního příslušenství. Skelet nástavby je vyroben jako



Původní první výjezdový vůz požární stanice Zličín: CAS K 25 – Liaz...



...a nová CAS 20 na podvozku Tatra 815 4x4.2 Terrno1

s možností vysunutí do výšky 5,5 m nad okolní terén. Při koncipování automobilu bylo neustále pamatováno na specifika zásahů v rámci DPP. Proto v nástavbě přepravuje

ODDĚLENÍ KOMUNIKACE DPP
ZPRACOVALO ZA ROK 2011
CELKEM 6 148 PODÁNÍ
PODNĚTŮ, Tedy O 11,68 %
MÉNĚ NEŽ V ROCE 2010.
NAVÍC POČÍTAČI PRACOVNIC
ZMÍNĚNÉHO ODDĚLENÍ
„PROŠLO“ 4 328 DOTAŽŮ
NEJRŮZNĚJŠÍHO CHARAKTERU.

Hana Pohanová / Foto: archiv DPP



»» Jak nás vidí cestující veřejnost

Nabízí se otázka, zda je takové množství podnětů hodně, nebo málo. Na to zřejmě nikdo zcela objektivní odpověď nenalezne. Z rozboru podnětů za rok 2011 však vyplývá řada zajímavých skutečností, které mohou být pro zaměstnance DPP vodítkem při řešení různých situací.

Ze zmíněného počtu podnětů bylo 4 208 podání řešeno příslušnými útvary Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, 1 940 podání bylo vyřešeno přímo oddělením Komunikace (od 1. 4. 2012 odd. Styk s veřejností – pozn. red.), jako např. univerzální odpovědi na častá témata. Patří sem i podněty spadající do kompetence jiných společností, dopravců či organizace ROPID, kdy podávající na ně byli odkázáni nebo se jednalo o nerealizovatelné podněty (např. otázky bezbariérovosti a stavebních úprav na různých místech). V podáních se objevily také netypické podněty, které přicházely narázově ve větším množství. Jedná se zejména o problematiku bezbariérovosti na tramvajové zastávce Karlovy Lázně, Lazarská a instalace výtahů ve starších stanicích metra – např. I. P. Pavlova. Častým tématem jsou také podání na výskyt bezdomovců ve vozidlech MHD či problematika černého výlepu.

Veřejnost velmi citlivě reaguje na připravované změny i na medializovaná témata a pracoviště příjmu podnětů veřejnosti se v daném období vždy setkává s řadou podobných podání. Počty podání také výrazně ovlivňuje dopravní situace ve městě, různé opravy a výluky.

DEFINICE PODNĚTU:

Podání fyzických nebo právnických osob, které má povahu návrhu na zlepšení nebo upozornění na nedostatky v činnosti a službách DPP

Zdroj: Směrnice 19-2011-00

V přehledech podnětů veřejnosti je sledována řada ukazatelů, označených číselnými kódy. V roce 2011 bylo nejvíce oprávněných podnětů podáno v rámci dopravního útvaru, je však nutné zohlednit, že řada z nich je sice z pohledu podávajícího oprávněná, provozní pracovníci (zejména řidiči) však nastalou situaci z hlediska silné automobilové dopravy nemohli nijak ovlivnit. Tato skutečnost nejvíce postihuje autobusovou dopravu.

Řešená podání dle oprávněnosti a měsíční průměry

Období	Leden–květen	Červen–prosinec	2011
Vše celkem	1 771	2 437	4 208
Měsíční průměr celkem	354	348	351
Neoprávněné	1 147	1 606	2 753
Neoprávněné – měsíční průměr	229	229	229
Oprávněné	624	831	1 455
Oprávněné – měsíční průměr	125	118	121

V tabulce je zohledněno období do 1. 6. 2011 a období po tomto datu, kdy se změnila podmínka pro přijetí podnětu. Došlo k mírnému poklesu řešených podání

Samostatnou kapitolou jsou podněty podané na postup a chování revizorů. Je zde patrný obrovský rozdíl mezi oprávněnými (pouhých 13 případů) a neoprávněnými (408 případů). Klienti rovněž podali 46 nesouhlasů s vyřízením námítky proti udělení přírážky k jízděmu.

Významným mezníkem byla v roce 2011 změna v systému podávání podnětů veřejnosti dle směrnice 19/2011, účinné od 1. 6. 2011. Podněty je od tohoto data možné podávat třemi způsoby:

- 1) prostřednictvím kontaktního formuláře na www.dpp.cz,
- 2) telefonátem na Infolinku, jejíž pověření pracovníci podněty vpisují do připravených formulářů, které mají k dispozici na intranetu DPP,
- 3) písemným podáním.

V souvislosti s účinností směrnice proběhly úpravy kontaktních formulářů na webových stránkách DPP, kde byla zároveň spuštěna sekce Časté dotazy, kde cestující nalézají odpovědi na častá podání obecnějšího charakteru. Oddělení Komunikace aktivně vyhledává frekventovaná témata a průběžně je doplňuje. Sekci Časté dotazy od jejího spuštění v červnu 2011 do konce roku 2011 navštívilo 30 492 klientů.

Velmi zajímavé je porovnání podnětů s počty přepravených osob na jednotlivých traktích. Zatímco metro, které se nepotýká s problémy individuální hromadné dopravy a strojvedoucí nepřicházejí do styku s cestujícími, vykazuje jedno podání podnětu na 2 183 098 přepravených osob. U tramvajové traktice připadá jedno podání na 303 489 osob a u autobusové traktice jde o jedno podání na 126 107 přepravených osob.

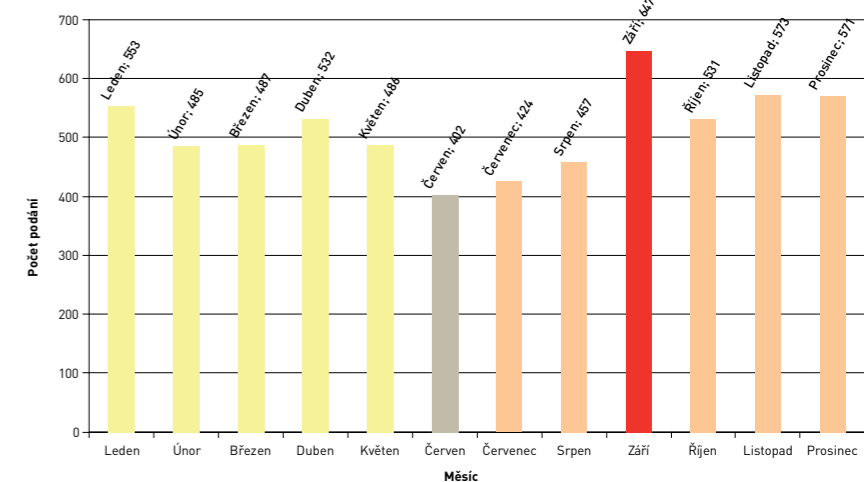
Jak už bylo napsáno výše, největší počet řešených podnětů připadá dopravnímu úseku. Mezi veřejností negativně vnímané jevy patří odbavování cestujících, nepravidelnost provozu, porušení provozních předpisů, chování provozních pracovníků, kultura cestování, a postup a chování revizorů. O oprávněnosti či neoprávněnosti hovoří následující tabulka (kvůli změně metodiky k 1. 6. 2011 rozdělená na 2 časové úseky):

Kód	Předmět podání	Leden–květen		Červen–prosinec		celkem	
		O	N	O	N	O	N
100	nepravidelnost provozu	245	67	280	76	525	143
110	odbavování cestujících	124	287	144	365	268	652
111	chování prov. pracovníků	46	120	55	156	101	276
120	porušení prov. předpisů	106	231	124	230	230	461
130	kultura cestování	24	104	31	119	55	223
160	postup a chování revizorů	5	157	8	251	13	408

O – oprávněné, N – neoprávněné

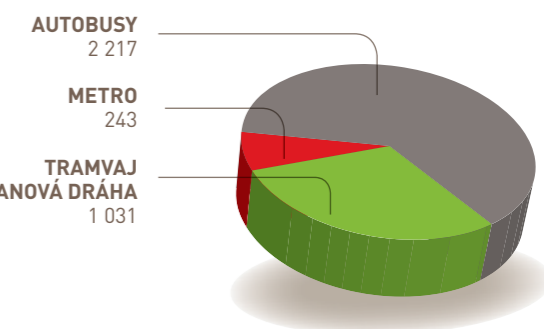
TATO DVOUSTRANA UKAZUJE JEN ZLOMEK Z VELMI PESTRÉ PROBLEMATIKY. JISTĚ JE, ŽE ŘADA PRACOVNÍKŮ DPP JE NEUSTÁLE V PŘÍMÉM STYKU S CESTUJÍCÍMI, A TUDÍŽ TAKÉ POD NEUSTÁLOU KONTROLOU VEŘEJNOSTI. PŘICHÁZEJÍCÍ PODNĚTY JSOU TAK VÝBORNOU ZPĚTNOU VAZBOU.

Počet podání v roce 2011

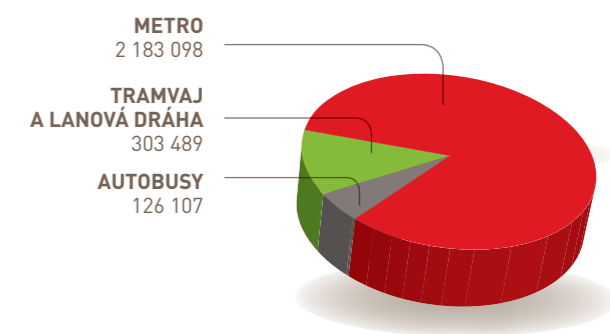


Celoročně nejvyšší počet přijatých podnětů zaznamenalo oddělení Komunikace v září. Bylo to způsobeno tarifní problematikou i dopravní situací. Nejnižší počet podání byl zaznamenán v červnu ihned po změně metodiky příjmu podnětů.

Počet řešených podnětů podle traktů



Počet přepravených osob v jednotlivých traktích na 1 řešený podnět





LKAVÝ ČTVRTEK U ŠLECHTOVKY

TRADIČNÍ ZÁBAVNÉ ODPOLEDNE PŘED VELIKONOČNÍM VÍKENDEM NABÍDLA LETOS SVŮJ PROGRAM VE STROMOVCE V PROSTORU PŘED BÝVALOU ŠLECHTOVOU RESTAURACÍ. K TRADIČNÍM POŘADATELŮM – DOPRAVNÍMU PODNIKU A ČESKÉMU ROZHLASU REGINA – LETOS PŘIBYLA I MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 7.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna



Jako by vše, co se váže k zelenému čtvrtku, se spojilo právě letošního 5. dubna. Český název zelený vzešel z původního německého lkavého či plačtivého čtvrtku. Křesťané věří, že Ježíš v tento den omýval nohy svým farníkům. Voda se téměř bez ustání valila i v průběhu zábavného odpoledne. Ale nevzdal to nakonec nikdo, návštěvníci ani pořadatelé a účinkující.

Pro všechny návštěvníky bez rozdílu věku byla připravena tradiční soutěž Výherní velikonoční vejce. V rámci odpoledne a večera byl připraven i bohatý hudební program. Letos vystoupila kapela Bek Ofis, zpěvačka Debbi a svůj repertoár předvedl i Pěvecký sbor Dopravního podniku. Kdo nevěřil, že se vzhledem k počasí uskuteční letošní první promítání Kinobusu, byl překvapen. Nadšenci za promítačkami pustili a ti v hledišti s deštníky zhlédli úspěšnou filmovou komedii Muži v naději.



Tradiční hra o výherní vejce letos opět proběhla, jen klasická vajíčka byla vyměněna za čokoládová...



Tisícovka vajec skrývala stovku výherních. A stálo to za to, mezi cenami byl zájezd do Řecka či do Paříže, navigace či spotřební elektronika.



I přes nepřízeň počasí běžel i program pro děti – jednou z atrakcí bylo malování na tváře...



... a pro menší házení na přesnost o ceny.



Oblečení zimní, zábava jarní. Mnoho dětí se nedalo deštěm odradit a chopilo se kreslicích potřeb.



Bez deštníku se musel obejít žonglér Erik při předvádění svého umění v rámci programu Světem letem.



Žádní paparazzi, žádný stres. Tereza Chlebovská si s otcem Bohumírem půlhodinku ve Střešovicích užila

V SOBOTU VEČER ČESKOU KRÁLOVNOU KRÁSY, NÁSLEDUJÍCÍ ČTVRTEK NA NÁVŠTĚVĚ VE STŘEŠOVICKÉ VOZOVNĚ NA PALUBĚ HISTORICKÉ TRAMVAJE 412. NEMÍT V TU CHVÍLI FOTOAPARÁT PO RUCE, RADŠI SI JI USEKNOUT...

Text a foto: Petr Ludvíček



Přijela kráska z Krnova



Novopečená Česká Miss Tereza Chlebovská si k pořízení svých portrétů s sebou do Střešovic přivezla i svého otce, který jí tu mohl dělat průvodce. Vždyť Bohumír Chlebovský pracuje od roku 1994 jako mechanik v Krnovských opravárnách a strojárnách (KOS) a mohl si osahat hned několik historických pokladů na kolejích, na jejichž renovaci se jeho zaměstnavatel podílel. To ještě netušil, co jemu i novopečené České miss zaměstnanci vozovny přichystali – oba se svezli v motorovém elektrickém voze 412, jehož krásný interiér od roku 2000 zdobí po renovaci vozu mj. štítek krnovské firmy. A když během nabitého programu své dcery alespoň krátce nahlédl do expozice muzea, pookřál úplně: „A tenhle autobus že hrál v Andělovi na horách? Vy tu máte i otevřený vůz koňky? To teď všechno nestihnou, sem se musím určitě vrátit!“ Pak prozradil, že jak Tereza, tak mladší dcera jsou s městskou hromadnou dopravou spojeni nejen jeho povoláním, ale při svých studiích ji denně využívají, jedna v Ostravě, druhá v Brně. Mezitím Tereza dopózovala fotografce a mohla před objektivem ukázat svou čerstvě oceněnou krásu společně

s otcem, vždy za přítomnosti zářícího motoráku 412. Ochotně se podepsala nejen přihlížejícím zaměstnancům, ale i na první stránku nově zavedeného dílu kroniky vozovny. Nešetřila ani chválou na to, co viděla a jak se tu k ní všichni



Česká Miss 2012 se ochotně vyfotografovala i s průvodčí Miladou Lapešovou a řidičem Petrem Ležatkou

chovali. Návštěva to byla v rámci minutovníku celého dne krátká, ale milá a osvěžující. Tereza Chlebovská tak navázala na jinou českou krásku, Petru Němcovou, která v prostředí vozovny v roce 1996 nafotila katalog. Střešovice ale už nesčetněkrát přivítaly zajímavé osobnosti, které vyhledávají kontrast mezi krásou opečovávané historie a krásou živou.

Chlebovská
Tereza



Tereza Chlebovská při podpisu na titulní stránku kroniky střešovickej vozovny před zraků Milana Pokorného



JEDNA VARŠAVA, TŘI DOPRAVNÍ PODNIKY



JARNÍ CESTA PO EVROPĚ NÁS DNES ZAVEDE DO HLAVNÍHO MĚSTA NAŠICH SEVERNÍCH SOUSEDŮ, DO VARŠAVY. Z POHLEDU ZAMĚSTNANCE DOPRAVNÍHO PODNIKU PŘEKVAPÍ ZJIŠTĚNÍ, ŽE MĚSTO NEMÁ JEDEN DOPRAVNÍ PODNIK, JAK JE OBVYKLÉ V NAPROSTĚ VĚTŠINĚ VELKÝCH MĚST, ALE TŘI SAMOSTATNÉ PODNIKY: AUTOBUSY, TRAMVAJE A METRO. TYTO TŘI TRAKCE A SPOLEČNOSTI KOORDINUJE MĚSTSKÁ SPRÁVA VEŘEJNÉ DOPRAVY ZTM (ZARZAD TRANSPORTU MIEJSKEGO W WARSZAWIE).

Jiří Došlý / Foto: ZTM

Varšavská městská hromadná doprava začala fungovat v listopadu 1822, kdy začaly jezdit omnibusy z centra města do čtyř směrů. Historie tramvajové dopravy sahá do roku 1866. Tehdy byl zahájen provoz koňské dráhy na šestikilometrovém úseku. Elektrizace byla dokončena v roce 1908, a tak ve Varšavě začaly jezdit první elektrické tramvaje. Ačkoliv plány na výstavbu metra se objevily v polovině 20. let, od přípravných prací a vlastní realizace se ustoupilo díky hospodářské krizi. Veřejná doprava byla po druhé světové válce v ruinách, jako celé město. V padesátých letech se v rámci obnovy hlavního města objevil projekt nikoliv metra, ale „podzemní železnice“. Používání názvu metro bylo oficiálně zakázáno. Uplynulo však dlouhých více jak 30 let, než se metro (podzemní železnice) skutečně začalo budovat – den D nastal 15. dubna 1983. Výstavba 11 km severojižního úseku s 11 stanicemi trvala 12 let. Dnes je v provozu 21 stanic na jediné lince, která denně přepraví zhruba půl milionu cestujících. V roce 2010 začala výstavba druhé, východozápadní linky metra, na které se plánuje sedm stanic. Varšavské metro je v provozu denně od 5 hodin ráno do půlnoci s tím, že v pátek a v sobotu slouží cestujícím v intervalu 15 minut až do 3. hodiny ranní.

Jednoduchá jízdenka se 120minutovou platností stojí 3,60 polských zlotých. Denní jízdenka lze pořídit za 12 PLN, měsíční za 90 PLN. Jízda bez platného jízdního dokladu znamená pokutu ve výši 180 PLN. Varšavská městská hromadná doprava je významně dotována, na každou jízdenku v hodnotě 3,60 PLN město vydá dalších 5,20 PLN. Tržby z jízdného pokrývaly v roce 2010 pouze 34 % nákladů na veřejnou dopravu. Zbývajících 66 % nákladů dodává město ze svého rozpočtu v podobě oné dotace. Přitom ještě v roce 2003 bylo z jízdného pokryto 47 % nákladů.

Pozornost si zaslouží i trolejbusy, které podobně jako v Praze z MHD ve Varšavě v minulosti zmizely. První trolejbusy vyjely na dvou linkách v lednu 1946 a o dva měsíce později



na třetí lince. Trolejbusová doprava zažívala rozkvět, a tak v šedesátých letech bylo v provozu 6 linek na 41 kilometrech tratí. V té době přepravily trolejbusy 7 % všech cestujících. Koncem šedesátých let bylo díky levné ropě a masivnímu rozvoji autobusové dopravy rozhodnuto o postupném ukončení provozu trolejbusů. Téměř dvacet let byla v provozu poslední trolejbusová linka 51, ze které se stal vyhledávaný turistický cíl. Poslední trolejbusy však i na této lince vyjely v létě roku 1995.

Dnešní veřejná doprava ve Varšavě přepraví denně 2,5 milionu cestujících 220 linkami na 4 tisících kilometrech těchto linek, přičemž je cestujícím k dispozici 4 500 zastávek či stanic. Vozový park čítá 1 500 autobusů, 780 vozů tramvajů, 30 souprav metra a 6 vlaků městské rychlodráhy. Ve Varšavě je k dispozici 13 kapacitních záchytných parkovišť P+R.



Snímek dvoru vozovny byl pořízen někdy během první světové války. Fotografii „zapózovaly“ nejen tramvaje, ale svoji práci připomněli zaměstnanci různých profesí – opraváři výhybek, trolejového vedení, vřadu je nákladní vůz, máme tu i tramvajovou sanitku

Vozovna Žižkov slaví 100. narozeniny

TAK TADY MÁME DALŠÍ STÉ NAROZENINY. JUBILEUM SLAVÍ SLUŽEBNĚ DRUHÁ NEJSTARŠÍ VOZOVNA PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍ, ŽIŽKOV. NĚKDO MOŽNÁ NAMÍTNE, ŽE VOZOVNA VE STŘEŠOVICÍCH JE O TŘI ROKY STARŠÍ, TAKŽE BY TA ŽIŽKOVSKÁ MĚLA BÝT AŽ TŘETÍ. JENŽE STŘEŠOVICE MAJÍ V SOUČASNÉ DOBĚ ZVLÁŠTNÍ POSTAVENÍ A NEJSOU BĚŽNOU VOZOVNOU URČENOU K VYPRAVOVÁNÍ PRAVIDELNÝCH LINEK. PODÍVEJME SE TEDY, JAK TO VŠECHNO NA ŽIŽKOVĚ TENKRÁT ZAČALO.

Pavel Fojtík / Foto: Archiv DPP

Podél Vídeňské silnice

Představte si, jak to tehdy u dnešní vozovny Žižkov vypadalo. Na dnešní poměry tu byla úzká silnice, zvaná všeobecně Vídeňská nebo Horská (podle Kutné Hory) či Jihlavská, ale měla i své oficiální jméno – Poděbradova. Dnes ji známe jako Koněvovu. Žižkovská zastávka končila při cestě z centra na levé straně ještě před Hájkovou ulicí, na pravé straně už ale domy stály až k dnešní ulici Zelenky-Hajského (tehdy se jmenovala Svatoplukova). Pak tu byly dvě usedlosti. Ohrada, která pak dala jméno celé křižovatce, která tu později vznikla, stávala přibližně v místech, kde dnes vede ulice Želivského. Severně od ní stávala Pražacka. Bylo to zhruba v místech, kde je dnes lávka pro pěší. Vídeňská silnice tu tehdy dělala oblouk a vedla těsně kolem ní, tedy o dost severněji než dnešní ulice, která se začala stavět právě v závěru první dekády 20. století. No a dál už byla po pravé straně u dnešní zastávky Vápenka Schillerova továrna, předchůdkyně pozdější Papirografie. Jinak tu kolem bývala jen pole. Tím zdánlivým liduprázdím se ale nenecháme mást. Žižkov, v té době samostatné město, procházel intenzivním stavebním rozmachem a nové domy tu rostly doslova jako houby po dešti. Patřil společně se sousedními Královskými Vinohrady mezi největší česká města! Není tedy divu, že se jeho radní dožadovali zavedení tramvajové dopravy i do těchto míst. Ostatně, Elektrické podniky byly již nějaký



Dílna žižkovské vozovny kolem r. 1917. Důležitá tehdy byla i kovářská výheň

čas vůči Žižkovským vázání zvláštní smlouvou, kterou se zavazovali, že takovou trať postaví.

Tramvaji k Schillerově továrně – zatím bez vozovny

Nějaký čas se Elektrickým podnikům do stavby nové tratě ještě nechtělo. Stavba byla mnoho let odkládána s odvoláním na nepřipravenost regulačního plánu a „vzhledem k tomu, že na jmenovaných místech nebylo podmínek pro zdárný vývoj elektrické dráhy“. Projektové oddělení Elektrických podniků připravilo už v roce 1908 potřebný projekt, ale protože stále nebyla hotová přeložka

silnice, čekalo se téměř další dva roky. Žižkovská obec začala pracovat na přeložce zmíněné silnice teprve v roce 1910. Protože šlo o silnici státní – tehdy se říkalo erární – mohla na její stavbu získat významný příspěvek 40 tisíc korun. A tak se najednou spěchalo. Ještě před zahájením dláždění přeložky bylo nutné položit koleje.

S pracemi se začalo 18. července 1910, ještě před tzv. politickou pochůzkou, místním šetřením. To se uskutečnilo na staveništi až 30. září 1910, kdy komise udělila z moci úřední stavební povolení. Teprve po tomto schválení projektu bylo možné stavět sloupy pro trolejové vedení i zavěšovat samotnou trolej. Hotovo bylo v prosinci 1910. Od 4. prosince 1910 se mohli obyvatelé Žižkova svěřit tramvajovou linkou číslo 9 od Smíchova přes Prahu až k Schillerově továrně. Od té doby je devítka typickou žižkovskou linkou, i když po zrušení tratě od Bulharu

na Žižkově. Už v roce 1908, tedy v době, kdy se pracovalo na projektu nové tratě k Schillerově továrně, hledaly Elektrické podniky vhodný pozemek pro novou vozovnu. Ve hře bylo několik míst podél Vídeňské silnice mezi Ohradou a Hrdlořezy. Nakonec se ukázala jako nejvhodnější lokalita pod Vápenkou u Schillerovy továrny. Tamní pozemek o rozloze 15 836 čtverečních metrů vlastnil Václav Stome, od něhož ho 3. září 1910 koupila pro Elektrické podniky pražská obec. Později bylo ještě zakoupeno 717 m² od Františka Kasla. Celé místo pro vozovnu se muselo patřičným způsobem zavést do nové úrovně. Stavební práce začaly 11. dubna 1911 a podílelo se na nich 18 firem. Největší práce – zednické a nádenické – vykonávala firma bratří Kavalířů na Žižkově. Vezmeme-li v úvahu tehdejší techniku, která byla k dispozici, asi nás překvapí, že vozovna byla po stavební stránce hotová 15. března 1912! V dalších týdnech už probíhalo „zabydlování“ vozovny.



Interiér jedné ze starších hal vozovny Žižkov z období první světové války. Tehdy byly funkční všechny prostupy mezi jednotlivými halami

Vozovna Žižkov zahajuje

Poslední přípravnou akcí bylo stěhování vozů na Žižkov. Už 20. dubna oznámilo ředitelství Elektrických drah oběžníkem č. 84, že: „do nové vozovky na Žižkově, která bude dne 28. t. m. odevzdána svému účelu, budou zatím přeloženy vozy tratí čís. 9 dosud do vozovky vinohradské zatahující a část vozů téže tratě z vozovky košířské.“ A tak 28. dubna 1912 začala vozovna Žižkov vypravovat první tramvaje.

Vozovna byla v té době menší, než jak ji známe dnes. Měla jen 3 haly (lodě) po pěti kolejích, a i ty byly kratší. Elektrické podniky ale pozemek kupovaly s dostatečnou rezervou na pozdější rozšíření. Uplatnily tu stejnou taktiku jako ve Střešovicích i Strašnicích. I přes menší velikost proti dnešku se nová „remisa“ společně se strašnickou stala ve své době

největší vozovnou pražských tramvajů. Vešlo se do ní 90 vozů (do Střešovic tehdy jen 75). Jednotlivé lodě byly od sebe odděleny zdmi s 16 prostupy. První a druhá loď (dnešní druhá a třetí) byly podsklepeny, aby v nich bylo možné provádět údržbu vozů. Třetí loď nebyla podsklepena a byla určena pro odstavení vlečných vozů. K jižní stěně vozovny přiléhaly další provozní objekty – „místnost pro mazadla“, skladiště, dílna, kancelář mistra, záchod, šatna s umývárnou, jídelna a kotelná s kůlnou na uhlí. V jihozápadní části pozemku byla postavena patrová obytná budova pro zaměstnance vozovny a jejich rodiny a vedle ní přízemní výpravna s garáží pro montážní vůz vrchního vedení. Vedle garáže byla ještě malá dílna. Poslední stavbou byla malá dřevěná vrátnice.

Během těch sta let pochopitelně zažila mnoho úprav, ať na budovách, nebo na kolejích, které se přizpůsobovaly aktuálním potřebám. Mezi největší změny patřilo rozšíření vozovny, které proběhlo ve dvou etapách. V letech 1924–1925 byla postavena nová, delší hala o čtyřech kolejích (to je ta nejsevernější) a v letech 1925–1926 byly prodlouženy i lodě původní, a její kapacita dosáhla 160 vozů. To pochopitelně nebyly všechny změny v její stoleté historii. Další podrobnosti si budete moci přečíst ve druhém vydání brožury Vozovna Žižkov (1912–2012), kterou Dopravní podnik v těchto dnech právě vydává.

k Ohradě jezdí jinudy. V úseku mezi Ohradou a Vápenkou už ale jezdí přes sto let. Žižkovští měli sice novou trať, ale zároveň si ono ráno 4. prosince přečetli v Národních listech informaci, že „provoz mezi stanicí Vítkova ulice v Husově třídě a dosavadní konečnou stanicí v Nákvasově v Žižkově bude zrušen“ (jen na vysvětlenou: Husova je dnešní Husitská a Nákvasova zanikla, dnes ji nahradila prodloužená Prokopova). Až na konečnou se jezdilo jen do tří čtvrtě na devět večer. Pak vlaky obracely na Ohradě. Vlečné vozy se dál odpojovaly u Prokopovy ulice ve stanici Vítkova. Vozovna ale na konci tratě tehdy ještě nestála, a tak se na vypravování devítky podílela vozovna vinohradská u Orionky. Z vozovny se zatím vyjíždělo ještě po staré trati v Prokopově ulici, což Žižkovským velmi vadilo. Tramvaje stále kolem Bezovky jezdily, ale nikdo se jimi už nesměl svěřit.

Staví se vozovna – trvá to jen rok!

Rychlý rozvoj tramvajové dopravy v pražské aglomeraci si vyžádal v krátké době stavbu hned několika tramvajových vozoven, protože ty stávající nestačily. V roce 1908 Elektrické podniky otevřely vozovnu ve Strašnicích, o rok později začaly užívat vozovnu ve Střešovicích a nyní přišla řada na vozovnu



Na dostihy bez vstupenky!

Pojedte s námi na dostihy!

Roční jízdenky na MHD nahrané na opencard jsou vaší celoroční vstupenkou na nedělní zápolení cvalových koní ve Velké Chuchli.

Cvalové dostihy 2012

duben: **22.**

29. (Dostihový den s Dopravním podnikem hl. m. Prahy)


květen: **6., 13., 20., 27.**

červen: **3., 10.**

24. (Derby)

Začátky všech dostihových odpolední ve 14.00 hodin.

Případné změny a doplňky na www.velka-chuchle.cz.

Dopravní spojení: ze Smíchovského nádraží BUS č. 244 do zastávky Závodiště Chuchle nebo z Hlavního nádraží (i nádraží Praha-Smíchov) vlaky  7 do zastávky Velká Chuchle.

 infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz