

100

let



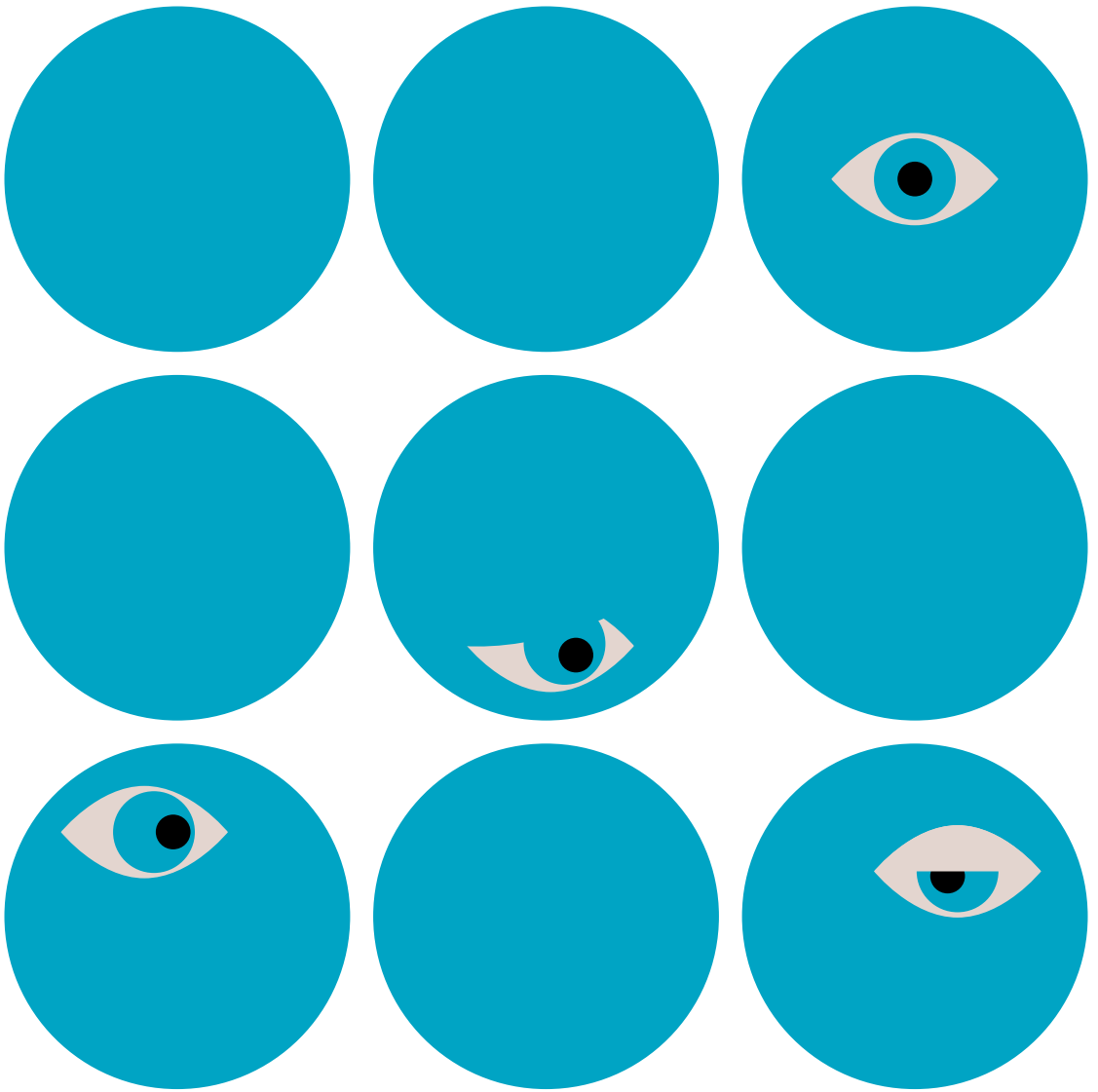
autobusů
v Praze



a historie



autobusového
dispečinku



100 let

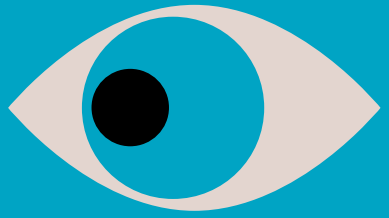
**autobusů
v Praze**

a historie

**autobusového
dispečinku**

Obsah

:	Předmluva	6
„	Úvod	10
01	Před vznikem samostatného autobusového dispečinku	12
02	Vznik a vývoj samostatného dispečerského útvaru	20
03	Organizační struktura autobusového dispečinku nejen v datech a číslech	26
04	Trocha teorie – obecné zásady operativního řízení hromadné dopravy	48
05	Trocha praxe – typický pracovní den dispečera	52
06	Pracovní podmínky, kvalifikační předpoklady, vzdělávání	62
07	Uniformy	68
08	Vývoj materiálně-technického zabezpečení (řídící nástroje, pomůcky, zázemí)	76
09	Dispečerská vozidla	90
10	Každá doba má svá specifika aneb Od společenské angažovanosti přes školství až ke komerční činnosti	108
11	Významné akce	122
12	Kalendárium aneb 100 + 1 rok pražské autobusové dopravy	156
13	Doslov	196



Předmluva

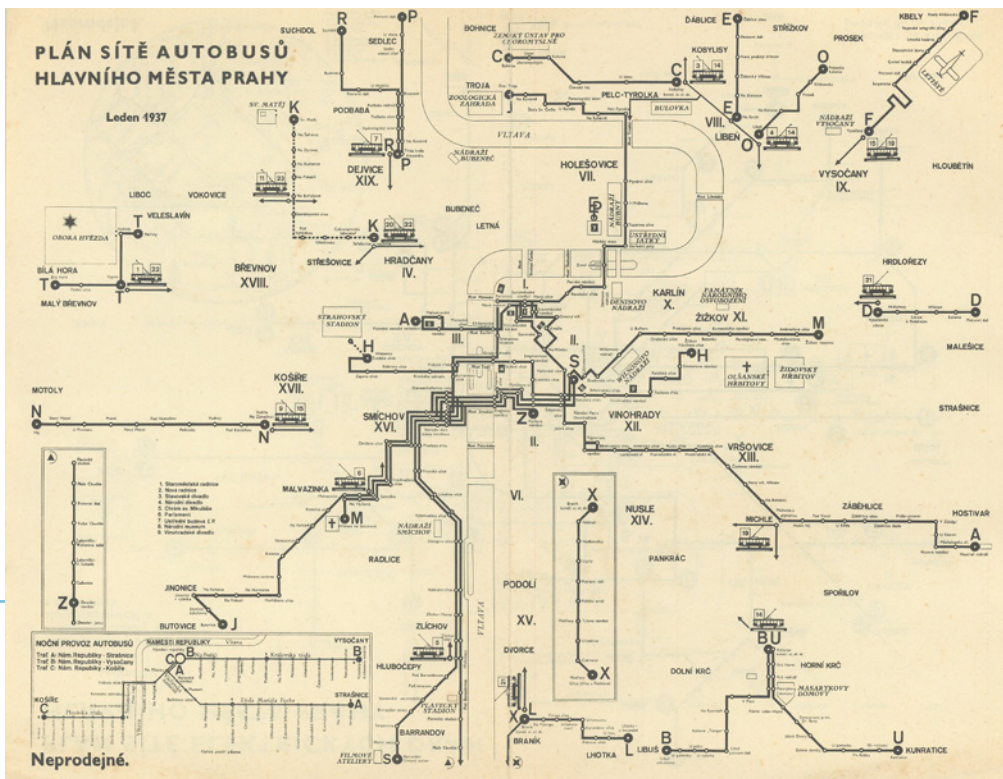
Práce dispečera je běžnému
cestujícímu skryta, ale její význam
bychom plně pocítili, pokud
by nefungovala

V roce 2025 si připomínáme sto let pražské městské autobusové dopravy, přesněji 100 + 1 rok. Připadá vám zvláštní připomínka sta let a jednoho roku? Že to je divné výročí? Ano i ne. Historie není vždy jen přímočará, ale mnohdy obsahuje i komplikace a zvraty. A nejenak tomu bylo u pražské autobusové dopravy.

Poprvé v pražských ulicích motory autobusů, tedy dobovou terminologií automobilních omnibusů, zaburácely 7. března 1908 na lince vedené z Malostranského náměstí přes Nerudovu ulici na Pohořelec. O tři měsíce později se výchozí bod první autobusové linky posunul na Křižovnické náměstí a na Malou Stranu přejížděly autobusy přes Karlův most, na němž nahradily neúspěšnou tramvajovou dopravu.

Ve své době ale byla periodická silniční doprava teprve v plenkách a technika ještě nebyla připravena na náročnou a každodenní službu cestujícím. Příliš často zůstávaly autobusy na trase stát kvůli technickým závadám a stávalo se,

Plán sítě autobusů z roku 1937 dokumentuje tehdejší autobusovou síť doplněnou o jednu trolejbusovou linku K. Vidíme zde, že autobusové linky navazovaly na linky tramvajové a obsluhovaly pražská předměstí



že Elektrické podniky nemohly vypravit žádný provozuschopný omnibus a doprava byla i po více dnů odříkána. V září roku 1909 skončila pravidelná doprava přes Karlův most, 17. listopadu 1909 po nebezpečné technické závadě už následovalo úplné zastavení provozu na celé lince, a tak po půldruhé sezóně skončila autobusová ouvertura v Praze.

Pro další běh událostí je rozhodující přijetí zákona č. 114/1920 Sb. o Velké Praze. Datum vzniku nového správního celku bylo stanoveno na 1. ledna 1922. K Praze bylo připojeno 37 obcí a osad. Počet obyvatel Prahy se ztrojnásobil na 676 000 obyvatel, zatímco rozloha města se zvětšila osmkrát a dosáhla plochy 171,64 km². Je zřejmé, že takto rozsáhlé území nebylo technicky ani ekonomicky možné plně obsloužit zavedenou tramvajovou dopravou. Bylo nutné se poohlédnout po doplňkovém dopravním prostředku – a tím se staly autobusy.

Počátek stoleté kontinuální historie městské autobusové dopravy v Praze náleží k datu 21. června 1925. Od té doby si po celou řadu desetiletí autobusová trakce podržela svou doplňkovou roli a působitěm autobusů se stala především pražská předměstí.

Na tomto místě je třeba připomenout, že období druhé světové války a následující 40. a 50. léta 20. století byla plně ve znamení nedostatečné údržby autobusů. Tento neduh nijak nevybočoval z technického vyčerpání zřetelného i na celostátní úrovni. Československý hospodářský propad

roku 1963 vedl až k odvolání třetí pětilátky a pro centrálně řízené hospodářství byly na roky 1963 až 1965 stanoveny provizorní jednorokní plány.

Československý restart se odrazil i v pražské městské dopravě. Dnešní terminologií můžeme říct, že roku 1964 nastoupil do funkce ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy na tehdejší poměry velmi mladý, teprve sedmatřicetiletý krizový manažer Ing. Mikuláš Lacek. Pod jeho vedením se začal Dopravní podnik restrukturalizovat a autobusová doprava v souladu s dobovými trendy nabývala na významnosti nejen oproti upozadované trolejbusové trakci, ale v první řadě plně převzala obsluhu nově budovaných sídlišť. K preferenci autobusové traktce přispěla v té době nemalou měrou i levná nafta.



Dispečerský doprovod autobusu
překryvné linky č. 136
při zahájení provozu této linky
dne 19. července 1965

Polovina 60. let v autobusové dopravě znamenala strmý nárůst počtu, a tedy i vypravenosti autobusů a také vznik nových překryvných autobusových linek, které se svým významem vyrovnaly tramvajové dopravě. Poté následovalo rozšíření vozového parku o nový typ autobusu, a to o třídvéřové vozy typu ŠM 11 s automatickou převodovkou. Na celopodnikové úrovni došlo na podzim roku 1964 k rozdělení traktcí na samostatné dopravní závody (závod 1 – Elektrické dráhy, závod 2 – Autobusy a trolejbusy). Rovněž již probíhaly přípravy na stavbu podpovrchové tramvaje, následně projekčně změněné na metro. Vrcholil také útlum trolejbusové dopravy, jejíž konec nastal roku 1972.

A konečně si připomeňme i změny na městské úrovni, kdy v letech 1960 a 1968 bylo k metropoli přičleněno několik dalších přilehlých obcí. Významný krok nastal 7. ledna 1966, kdy byla zahájena stavba podpovrchové tramvaje, s čímž následně souvisela i příprava výstavby II. severojižní magistrály, která měla být podle projektu z roku 1964 součástí „roštového systému autodráhových komunikací“. Nemůžeme opominout ani nastupující boom automobilové dopravy, v dopravní špičce pracovních dnů téměř paralyzující hromadnou dopravu v centru města. Není proto překvapením, že roku 1969 už vznikaly první vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy vyznačené v samostatném tramvajovém pásu.



Přes Smetanovo nábřeží byla trasována překryvná autobusová linka již od roku 1964; o pět let později zde byl vyznačen vyhrazený jízdní pruh pro autobusy vedený po tramvajovém pásu. Snímek byl pořízen v druhé polovině 70. let 20. století

Bez uzardění můžeme konstatovat, že z dopravněkoncepčního hlediska koncem 60. let 20. století nezůstal v pražské dopravě kámen na kameni. Je logické, že po smrti změn bylo nutné nově řešit i operativní řízení autobusové dopravy. Autobusový provoz už nebyl přílepem k tramvajové síti a měl dost svých problémů vyžadujících operativní řízení oddělené od tramvajového provozu. Zatímco u tramvají dominovaly problémy zapříčiněné energetikou a vrchním vedením, u autobusů se v centru pozornosti objevovaly mimo jiné problémy s nepostačujícími plochami pro deponování vozidel, s vysokou poruchovostí odlišně koncipovaných vozů řady ŠM 11 a následně s nevypravenými vozidly a vynechanými spoji. Tato problematika logicky vyústila ve vznik samostatného autobusového (a zpočátku i trolejbusového) dispečinku, který se od 1. ledna 1969 vyčlenil jako samostatný útvar delimitací ze stávajícího útvaru dispečerského řízení.

K historii pražského autobusového provozu již byla vydána celá řada stále ještě dostupných titulů od osvědčených autorů (Linert, Fojtík, Mara a další) a stručné kalendárium 100 + 1 roku autobusové dopravy čtenář nalezne i v závěru této publikace. Přesto, jak jsme si popsali na předchozích řádcích, nalézáme dosud nezpracované téma – a tím je dispečerské řízení. Dlouhý vývoj služeb našim cestujícím i rozmach silniční dopravy si vynutil vznik specializovaného pracoviště, bez kterého bychom si nyní jubilující autobusy s již stoletou tradicí nedovedli představit. Práce dispečera je běžnému cestujícím skryta, ale její význam bychom plně pocítili, pokud by nefungovala. Běžně uzavřené dveře dispečerských stanišť nám v této publikaci pootevře člověk nadmíru povolaný – odborník, pamětník, zvědavý člověk a také zkušený praktik – Ing. Bohumír Vojtíšek. Rád mu předávám slovo a čtenářům přeji zábavu i poučení.

Miroslav Bureš



Úvod

Měl jsem štěstí na skvělého zaměstnavatele. Ohlédnou-li se zpět, vidím svou téměř šestačtyřicetiletou profesní dráhu dispečera. K dispečerskému řízení autobusové dopravy jsem nastoupil 15. srpna roku 1977, prošel všemi úrovněmi od postu traťového dispečera až na pozici vedoucího odboru řízení provozu. Svou dispečerskou činnost jsem uzavřel v závěru roku 2023.

Blížící se sté výročí autobusové dopravy v Praze i fakt, že v žádné dosud vydané publikaci o městské dopravě nikdy nebyla o mé profesi obsáhlejší zmínka, ve mně evokovaly úvahu, že opráším listy kronik, které jsme s kolegy vedli. Zájemce o historii dopravy nechávám nahlédnout pod pokličku dispečerské činnosti, která je nedílnou součástí každodenního provozu autobusových linek.

V jednotlivých blocích publikace je podchycen vývoj dispečerského útvaru proložený vážnými i nevážnými příhodami, které nám život přinesl a jež jsou kořením dlouhých a mnohdy vyčerpávajících směn.

Zpracování této publikace napomohl dopravní ředitel DPP Ing. Jan Barchánek, za což mu patří velký dík. Mé poděkování patří i bývalým a současným zaměstnancům dispečinku, kteří mi ochotně poskytovali i své vzpomínky a poznatky. Zvláštní poděkování náleží také Ing. Robertu Marovi z Archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Autor



Na snímku z roku 1999 je autor publikace Ing. Bohumír Vojtíšek, tehdy ve funkci vedoucího odboru řízení provozu, zachycen při rozhovoru s tehdejší tiskovou mluvčí DPP Mgr. Zuzanou Knoblochovou před autobusem Karosa upraveným na mobilní dispečerskou ústřednu

01

Před vznikem samostatného autobusového dispečinku

Po zavedení trvalého provozu autobusů v roce 1925 příslušela příprava a organizace provozu autobusů Elektrických podniků hl. m. Prahy do dopravního oddělení elektrických drah (D19). Vlastní provoz spadal pod nově organizované oddělení s komplikovaným názvem „elektrotechnické zařízení tratí, autobusová a nákladní doprava“ (D16). Široké zaměření nového oddělení vystihuje vnímání autobusového provozu jen jako doplňku v celém dopravním systému. Střední a těžká údržba a od roku 1935 již veškerá údržba a opravy autobusů příslušely pod ústřední dílny elektrických drah (D17). Nejpozději v roce 1932 bylo oddělení D16 reorganizováno a byl ustaven samostatný útvar autobusové dopravy, v němž bylo zařazeno i oddělení dozoru na tratích autobusových, které zajišťovalo obdobu dnešní dispečerské služby. Administrativní i technické zázemí provozu se nacházelo v areálu Rustonky, později se rozšířilo o nové garáže na Pankráci a v Dejvicích.

Administrativní i technické zázemí provozu se nacházelo v areálu Rustonky, později se rozšířilo o nové garáže na Pankráci a v Dejvicích

Dozorce provozu vyfotografovaný v roce 1948 na Tylově, tehdy Scheinerově náměstí, určitě nedrží dotykový mobilní telefon! S největší pravděpodobností se jedná o zápisník s časy průjezdů vozidel kontrolním bodem



V roce 1936 byl zahájen provoz na první trolejbusové lince K. První vozovna byla v části tramvajové vozovny ve Střešovicích a trolejbusový provoz byl organizačně začleněn k autobusové dopravě. V roce 1938 proběhla větší reorganizace Elektrických podniků, kdy vznikly vedle ústřední správy a společných útvarů odborné skupiny zastřešující jednotlivé oblasti – dopravní, stavební a strojně-elektrotechnickou. Při této reorganizaci bylo v rámci dopravní skupiny vytvořeno samostatné dopravní oddělení autobusů a trolejbusů A19 (resp. AT19), které převzalo přípravu provozu autobusové a trolejbusové dopravy (organizaci dopravy, linkové vedení, jízdní řády), tarifní problematiku autobusů a trolejbusů, šetření mimořádných událostí, stížností, ale i operativní řízení a dozor na autobusových a trolejbusových tratích. Správa vozového parku byla v této době zcela delimitována do ústředních dílen autobusů A17–A18 ve skupině strojně-elektrotechnické. Touto reorganizací v zásadě vzniklo dodnes aktuální rozdělení provozu a správy vozového parku autobusů.

Operativní řízení, jehož srdcem byla dopravní kancelář elektrických drah na náměstí Republiky a výkonným článkem zejména síť tratových dozorců ve vybraných bodech dopravní sítě, bylo v této době zaměřeno především na kontrolu pravidelnosti provozu, řešení mimořádných událostí a organizaci dopravy při mimořádných hromadných akcích či rekreační dopravě. Největší pravidelnou hromadnou událostí bývaly v této době všesokolské slety vyžadující vždy maximální mobilizaci dostupných technických prostředků i lidských zdrojů. Pravidelné byly i větší kulturní a politické akce doprovázené velkými shromážděními či průvody a velký význam měla i rekreační doprava. Pro řešení mnoha činností, které jsou dnes standardně zajišťovány dispečerskou službou, byl tehdy školen přímo jízdní personál,

kteřý zvládal samostatně řešit např. nejčastější poruchy vozidel, lehčí překážky na trati či některé druhy mimořádných událostí. Nesmíme zapomínat, že se jednalo o dobu, kdy byly jízdní čety u autobusů a trolejbusů standardně dvojčlenné – řidič (šofér) a průvodčí (konduktér), jen výjimečně byl na některých méně vytížených linkách v některých časových obdobích aplikován jednočlenný provoz, kde řidič též prodával jízdenky. Ucelená komunikační síť v této době neexistovala; provozní pracovníci museli spoléhat na státní telefonní linky ve vozovnách, kancelářích a na vybraných stanovištích, které ale nebyly tak rozšířené jako v pozdějším období. V roce 1938 bylo v operativním řízení dopravy elektrických drah, autobusů i trolejbusů zaměstnáno celkem 150 dozorců.

Organizační koncepce autobusové a trolejbusové dopravy z roku 1938 přetrvávala i v pozměněných poměrech za okupace a druhé světové války, kdy v roce 1942 zanikly Elektrické podniky hl. m. Prahy a byly vtěleny jako oddělení veřejná doprava a elektrárny do svazku Městských podniků pražských (Stadtwerke Prag) utvořených podle německého vzoru. Po válce a znárodnění energetického sektoru tato struktura opět zanikla. V roce 1946 byla dokončena transformace bývalých MPP a vznikly Dopravní podniky hlavního města Prahy.

Od roku 1948 začala působit dopravní kancelář elektrických drah v domě č. p. 1760 ve Washingtonově ulici, který hlavní město Praha zakoupilo již v roce 1929. Tím se zde začala psát historie tradičního srdce operativního řízení městské dopravy v Praze, kterému se věnuje i tato publikace. Roku 1948, kdy se konal dopravně významný XI. všesokolský slet, byla dispečerská služba nově vybavena krátkovlnnými radiostanicemi, což byl významný posun v přenosu informací nezbytných pro řízení provozu. Z této doby máme již více dílčích informací, díky nimž víme, že výkonným článkem dopravní kanceláře byl vrchní oficiál Petřík, který měl k dispozici telefonistu a tři vrchní dozorce, kteří kontrolovali činnost dozorců na trati v jim přidělených oblastech. Traťoví dozorcí měli svá stanoviště na vybraných bodech dopravní sítě – zpravidla ve významných uzlech, na vstupech do centra města a na frekventovaných koncových stanicích (pojem zastávka byl zaveden až o mnoho let později). Dopravní kancelář byla vybavena jedním pohotovostním vozem Tatra 57b s prosvětleným terčem DP (kteřý nahrazoval dnešní modré majáky), komunikační spojení bylo i nadále zajištěno státními linkami.

V roce 1949 vznikl Dopravní podnik hlavního města Prahy, komunální podnik, a návazně v roce 1950 došlo k první výraznější změně v organizaci dopravní složky podniku. V rámci dopravního odboru byly poprvé v historii vytvořeny samostatné dopravní útvary pro tramvaje, autobusy i trolejbusy, které měly proti předchozí praxi oddělené plánování, dopravní i jízdní službu. Tato dělba souvisela se značně posilující rolí trolejbusů i autobusů. Dopravní provoz trolejbusů měl pod sebou vozovny Smíchov, Střešovice, Vínohrady a Libeň, dopravní provoz autobusů pak garáže Dejvice, Pankrác a stanoviště okružních jízd na náměstí Republiky. Také údržba a opravy autobusů a trolejbusů byly v této době organizačně rozděleny nejen podle trakce, ale i stupňů údržby. Společné ale zůstávaly např. tvorba jízdních řádů, revizní služba či řešení srážek a nehod nebo stížností.

Od 1. 1. 1958 vstoupila v platnost nová organizační struktura Dopravního podniku a v této souvislosti se zásadně reorganizovalo i operativní řízení. V této době došlo k opětovnému sjednocení dopravních útvarů do jednoho dopravního úseku řízeného dopravním náměstkem ředitele, kteřý zastřešoval nejen standardní dopravní agendy, ale i provoz a lehkou údržbu všech dopravních prostředků a provoz lanové dráhy. V novém sjednoceném dopravním úseku byl v souladu s intenzivním nárůstem požadavků na operativní řízení zřízen dopravní dispečink jako samostatný útvar. Poprvé se tak ve vnitropodnikových



Snímek z konce 50. let 20. století zachycuje automobil Škoda 1201. Mohutná anténa na střeše vozidla dokládá osazení pohotovostního vozidla radiostanicí FREMOS. Za povšimnutí stojí také prosvětlený terč s písmeny DP vedle levého reflektoru

normách začaly vyskytovat nové pojmy „dispečer“ a „dispečink“, které postupně zcela nahradily dřívější „dozorce“ a „dopravní kancelář“.

Zavádění dispečerského řízení bylo v této době moderním trendem v mnoha průmyslových odvětvích a městská doprava v tomto vývoji nezůstala stranou. Kromě dopravního dispečinku vznikl ve stejné době i energetický dispečink na Orionce či funkce vozového dispečera v technické základně podniku

v Rustonce. Telefonické spojení dopravního dispečinku ve Washingtonově ulici bylo zpočátku zajišťováno státními linkami, v letech 1959 až 1960 začaly být postupně zaváděny přímé linky a byl instalován dispečerský stůl, pro jehož obsluhu byla zřízena funkce operátora. Do pohotovostních vozů a kanceláří ústředního dispečinku byly instalovány radiostanice FREMOS. V roce 1960 byl z dopravního úseku vyčleněn vlastní provoz (jízdní služba) a lehká údržba na vozovných a garážích, která zcela nezvykle připadla i s ostatními provozními útvary do přímé gesce útvaru podnikového ředitele.

V roce 1964 začala zásadní reorganizace pod vedením nového podnikového ředitele Ing. Mikuláše Lacka



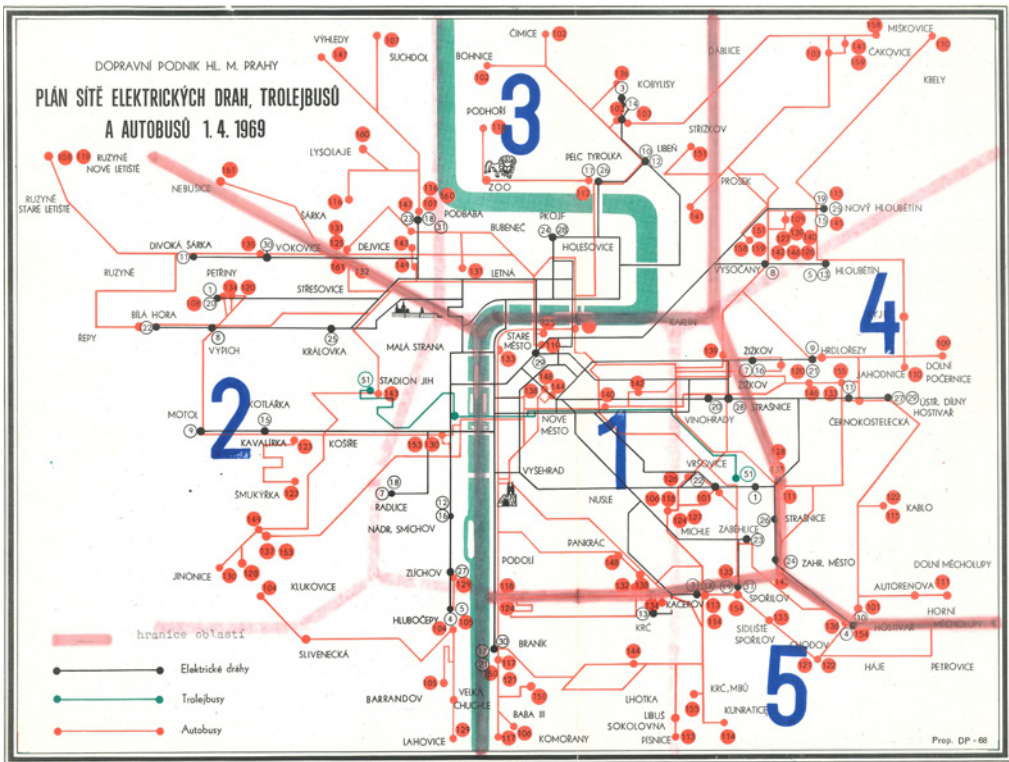
Vyfotografovaná Škoda 1202 je osazena megafony sloužícími k informování cestujících při provozních mimořádnostech. Snímek pochází ze 60. let 20. století

Organizační struktura z roku 1960 se rychle ukázala jako málo výkonná a v první polovině 60. let se začaly postupně kumulovat problémy vlastního podniku i městské hromadné dopravy jako celku. Neutěšená situace roku 1964 vyústila v nástup nového podnikového ředitele Ing. Mikuláše Lacka. Ještě v témže roce byla jedním z prvních kroků nového ředitele zásadní reorganizace podniku spojená s decentralizací systému řízení. Vzniklo podnikové ředitelství a pod ním celkem sedm odborných závodů, rozdělených podle svých působností. Pro zaměření naší publikace jsou stěžejní závod 1 Elektrické dráhy a závod 2 Autobusy a trolejbusy. V této nové organizační struktuře měl dopravní dispečink již své stabilní místo v úseku dopravního náměstka na podnikovém ředitelství a byl společný pro závody 1 i 2.

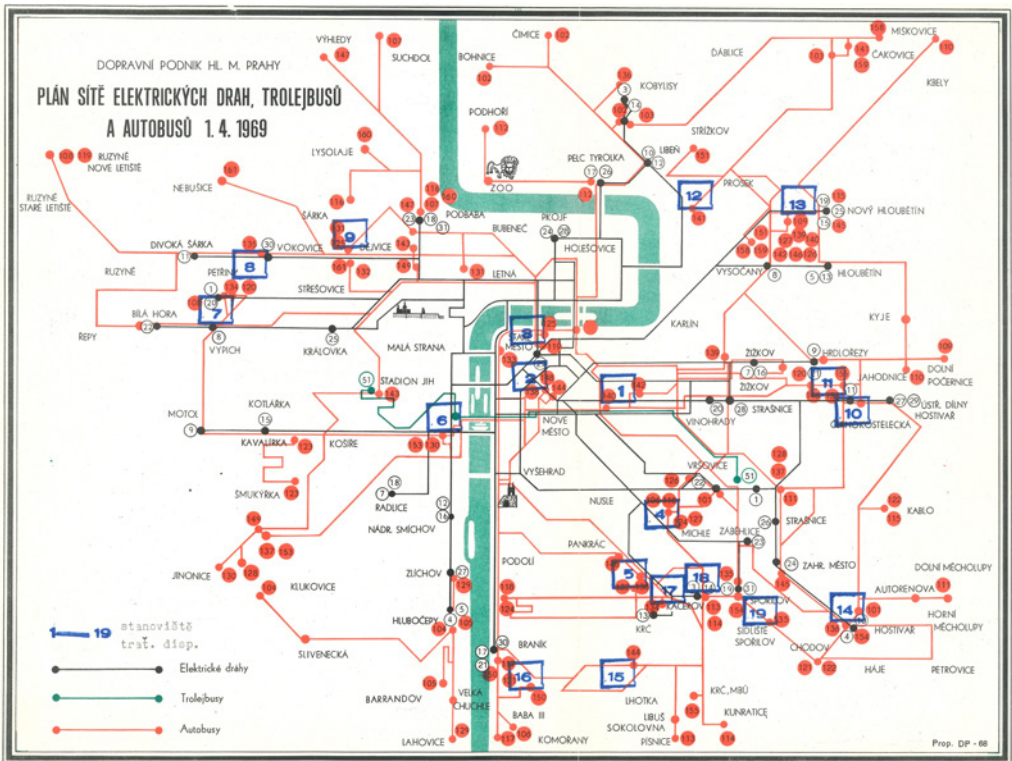
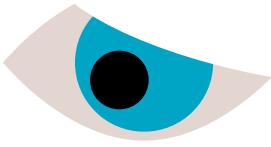
V roce 1966 měl útvar dopravního dispečinku základnu v tzv. ústředním dispečinku ve Washingtonově ulici, který personálně sestával z vedoucího dispečinku, samostatného technika MHD, čtyř směnových dispečerů, čtyř dispečerů obsluhujících dispečerský stůl a z administrativních pracovníků. Ústřední dispečink přímo řídil činnost 10 oblastních dispečerů v pěti oblastech, činnost 12 dispečerů tzv. pohyblivé kontroly a činnost 148 traťových dispečerů na 49 stanovištích v dopravní síti. Po technické stránce byl dispečink vybaven šesti pohotovostními vozy s krátkovlnnými vozidlovými stanicemi VXN 101, řídicí stanicí VXN 101, devíti přenosnými stanicemi VXW, deseti tranzistorovými megafony a rozhlasovým zařízením instalovaným na třech pohotovostních vozech.



Tehdejší organizace a technické vybavení v mnoha ohledech neodpovídalo novým dopravním poměrům v hlavním městě. Dopravní síť byla rozdělena na příliš málo kontrolovaných a řízených oblastí, což nekorespondovalo s rozsahem a intenzitou provozu v některých částech města. Kontrola provozu autobusů byla v této době naprosto nedostatečná, těžištěm operativního řízení byla tramvajová doprava, na níž spočíval rozhodující podíl přepravených osob. Koncové úseky všech dopravních prostředků byly prakticky bez kontroly. Dalším problémem bylo nedostatečné finanční ohodnocení pracovníků, z čehož plynula vysoká fluktuace i nedostatečná kvalifikace pracovníků, což v praxi způsobovalo nejednotnost příkazů či malou operativnost zásahů. Pohotovostní složky pro odstraňování poruch byly personálně i materiálně velmi podhodnoceny, což neodpovídalo požadovaným nárokům vyplvajícím ze složitosti a poruchovosti nově zařazovaných vozidel i technologických zařízení. Zcela nedostatečný byl i aparát a technické prostředky pro operativní informování cestujících.



Území Prahy bylo pro účely dispečerského řízení už před vznikem samostatného dispečinku rozděleno na oblasti



Rozmístění dispečerských stanovišť před vznikem samostatného dispečníku

02

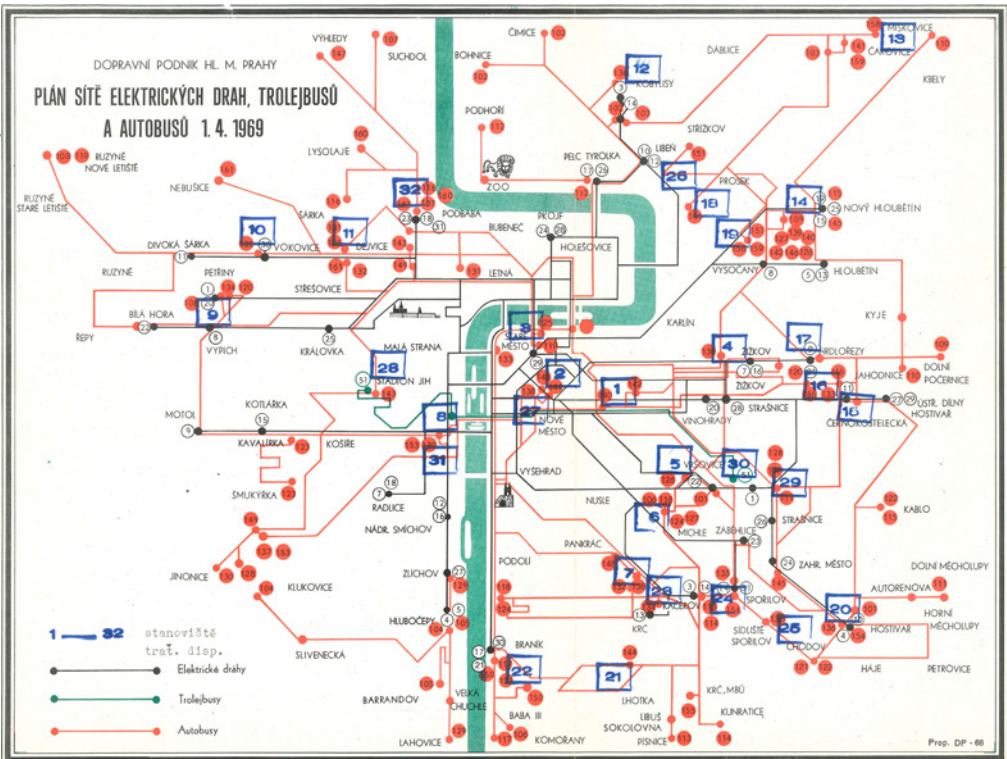
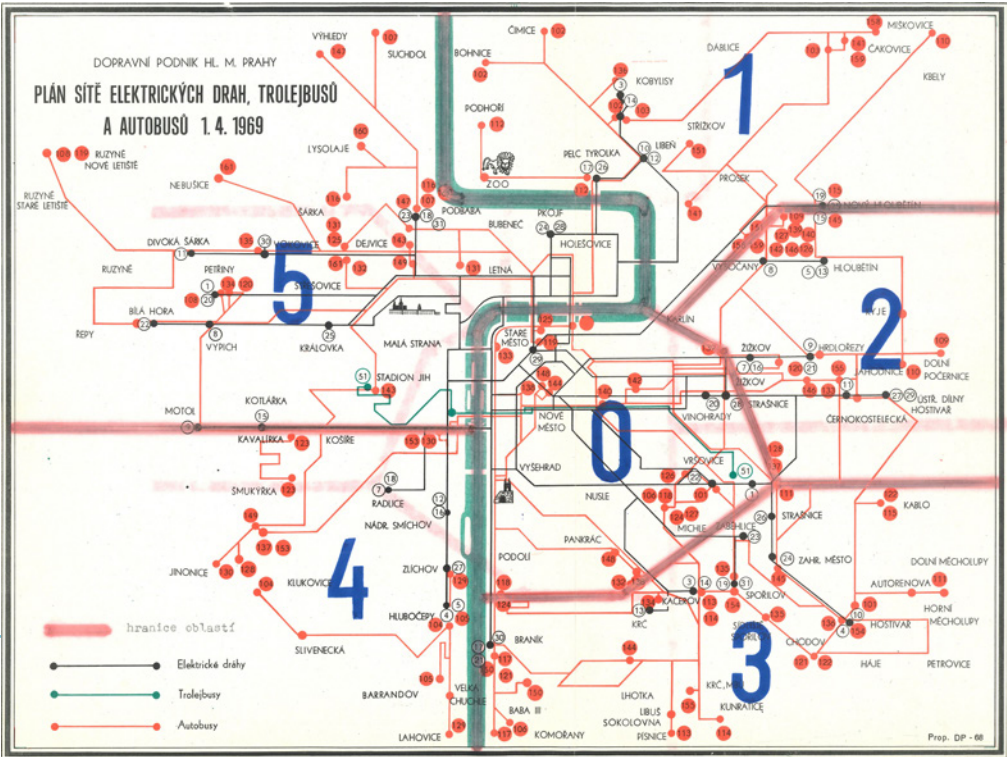
Vznik a vývoj samostatného dispečerského útvaru

Útvar společného dopravního dispečinku se přejmenoval na útvar řízení dopravy

Specifika autobusového a trolejbusového provozu stejně jako změna struktury řízení celého dopravního podniku ukazovala na neudržitelnost jediného společného dispečinku pro řízení celého dopravního systému. Změna nastala na přelomu let 1968 a 1969 a dispečink autobusového provozu na území hlavního města se vyčlenil jako samostatný útvar 1. ledna 1969. Fakticky byla v organizační struktuře provedena delimitace dispečerského řízení z podnikového ředitelství na jednotlivé závody – dispečink autobusů a trolejbusů vznikl v rámci závodu 2, dispečink tramvají v rámci závodu 1. Na podnikovém ředitelství se původní útvar společného dopravního dispečinku přejmenoval na útvar řízení dopravy a věnoval se nadále především koncepčním otázkám celopodnikového charakteru. Nově vytvořený autobusový dispečink se nacházel na adrese Washingtonova 3, kde sídlily i ostatní složky dispečerského operativního řízení (tramvaje, koordinační dispečink generálního ředitelství).

Po vzniku samostatného autobusového dispečinku bylo změněno plošné pokrytí jednotlivých oblastí

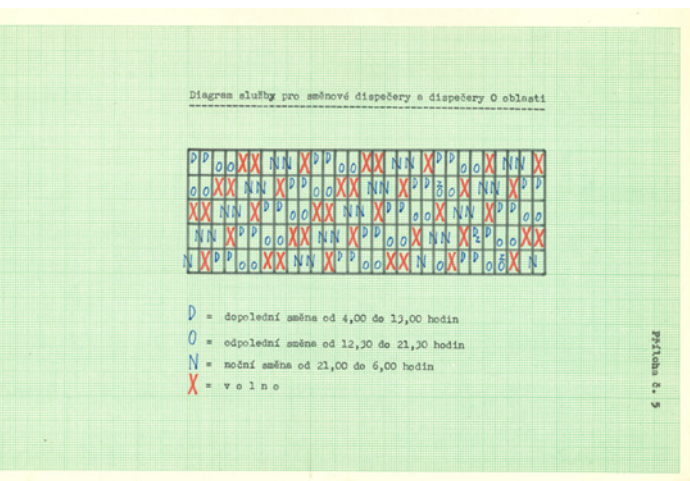
Sít a rozložení dispečerských stanišť vzniklého samostatného dispečinku



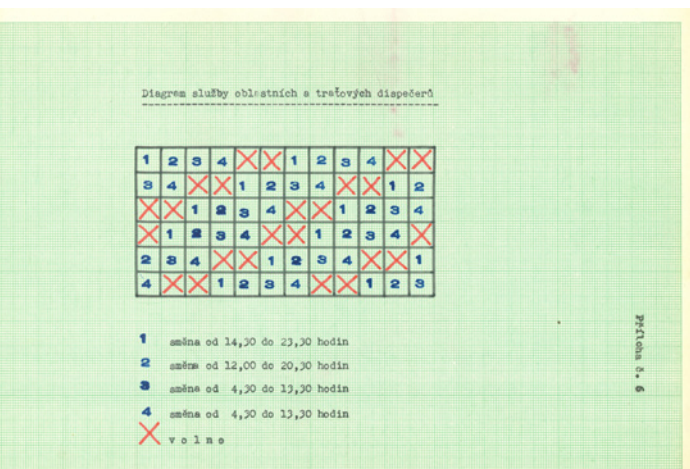
Nově zřízený útvar autobusového dispečinku zabezpečoval řízení autobusové dopravy po dopravní stránce. Na problematiku technického zajištění nebyl na rozdíl od tramvajové traktce zpočátku zřízen samostatný útvar. Technické záležitosti byly přímo v gesci dopravního dispečera.

Samostatný útvar pro technickou oblast byl ustaven až v roce 1975, což si můžeme dát do souvislosti s první opravdu rozsáhlou dopravní událostí od vzniku samostatného autobusového dispečinku, tedy se IV. československou spartakiádou. Pro doplnění ještě můžeme uvést, že ač byly spartakiády organizovány v pětiletém intervalu, v roce 1970 se toto hromadné vystoupení vlivem všech turbulentních událostí konce 60. let 20. století nekonalo a první akce tak velkého rozsahu proto přišla až o pět let později.

Technický útvar se věnoval řešení závad na traťovém a zastávkovém zařízení a technický směnový dispečer v součinnosti se směnovými garážmistry jednotlivých autobusových garáží řešil veškeré činnosti spojené s poruchami autobusů na linkách.



V éře předdigitální byl důležitou pomůckou dispečera i tzv. milimetrový papír. Je nasnadě, že rozpis služeb pro nově vzniklý dispečerský aparát zpracoval příslušný vedoucí ručně do tabulky na tomto papíru. Za povšimnutí stojí, že jednotlivé směny (ranní, odpolední, noční) se překrývají půlhodinou, aby si dispečeri mohli za plného provozu předat službu a informovat se o aktuálních záležitostech. Kostra tohoto diagramu vydržela cca pět let. Po získání provozních zkušeností procházel diagram různými změnami, zejména typem směn – následoval přechod na dvanáctihodinové směny doplněné třemi osmihodinovými na vyrovnání fondu pracovní doby



Rozpis služeb pro oblastní a traťové dispečery. Zde stojí za povšimnutí, že ranní a odpolední směny na sebe nenavazují, oblastní a traťové dispečer se na začátku a konci směny hlásil nadřízenému směnovému dispečerovi. Toto předání směn bylo načasováno tak, aby časově nekolidovalo s předáváním směn nadřízeného směnového dispečera. Kostra tohoto diagramu vydržela až do konce 80. let 20. století



U okna je pracoviště
technického dispečera
a vedle něj dopravního
dispečera



**Centrální dispečink všech složek
sídlí od května roku 1985 na adrese
Na Bojišti 5**

Na obrázku je zachycena druhá místnost
dispečinku s pracovištěm operátora

Ustavením technického útvaru byla v zásadních rysech na mnoho let stabilizována organizační struktura vznikajícího autobusového dispečinku. I v dalších letech docházelo k dílčím úpravám organizačního uspořádání dispečerského řídicího aparátu, ale již se neménila struktura operativního řízení autobusového provozu.

Pro úplnost si připomeňme, že centralizaci dispečerských pracovišť v budově ve Washingtonově ulici narušilo umístění prvního, ještě provizorního vlakového dispečinku tehdy jediné trasy metra C, který byl od roku 1974 situován do stanice metra I. P. Pavlova. O čtyři roky později se zahájením provozu trasy metra A už byla částečně zprovozněna budova Centrálního dispečinku a vlakový dispečink „Áčka“ byl umístěn v suterénu této nové budovy. Od května roku 1985 jsou opět všechny složky dispečerského řízení včetně dispečinku metra soustředěny na jedno místo, a to do budovy Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5. Na této adrese zůstává autobusový dispečink stejně jako ostatní dispečerská pracoviště do těchto dnů.

Rok Nejvýznamnější změny a úpravy organizační struktury

1969	Vznik samostatného autobusového dispečinku
1975	Zřízení technického dispečinku
1980	Zaintegrovaní činnosti přepravní kontroly a útvaru stížností
1985	Přestěhování autobusového dispečinku z Washingtonovy ulice do nové budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti 5
1985	Počátek testování automatizovaného řídicího systému, vznik nového oddělení
1990	Zajišťování problematiky autoprovozu dispečerských vozidel
1998	Rekonstrukce pracovišť dispečerské ústředny
1998	Zřízení funkce traťový dispečer regionální dopravy – dispečer pro zabezpečení specifické dispečerské činnosti
1999	Změna organizační struktury celého dispečerského aparátu, začlenění technického dispečinku do společného autobusového dispečinku
2004	Transformace Dopravního podniku a.s. a přeměna Dopravního podniku Autobusy (DP-A) na jednotku Provoz Autobusy (JPA)
2007, 2009	Personální audity vedoucí k personálnímu zeštíhlení

Stav pracoviště těsně před rekonstrukcí v roce 1998



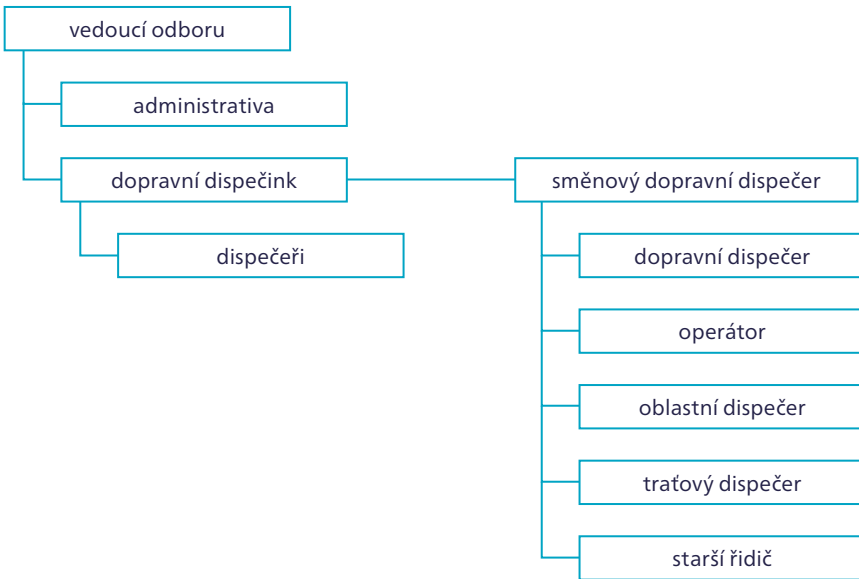
Přechodné pracoviště – dispečerský sál v prostorách bývalého dispečinku metra v 1. suterénu budovy Centrálního dispečinku v průběhu rekonstrukce pracoviště v 8. patře

03

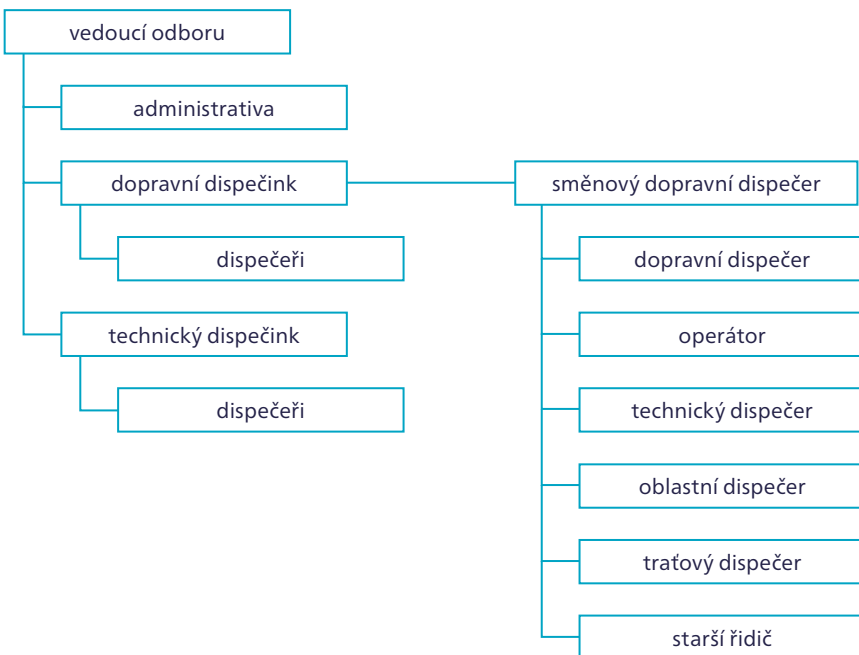
Organizační struktura autobusového dispečinku nejen v datech a číslech

Následující schémata nás provedou organizační strukturou dispečinku autobusů a jejími změnami po celou dobu trvání jeho samostatné existence.

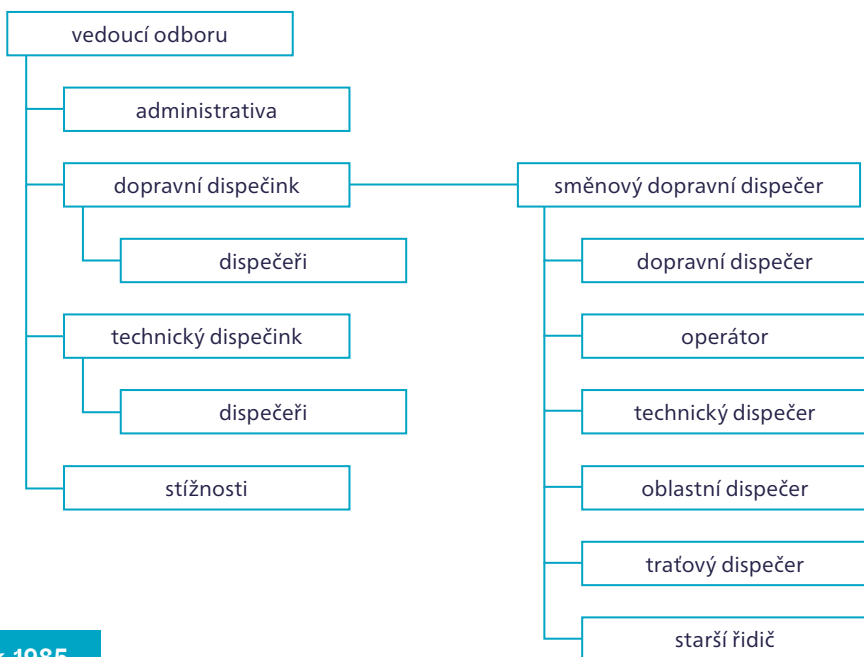
Rok 1969



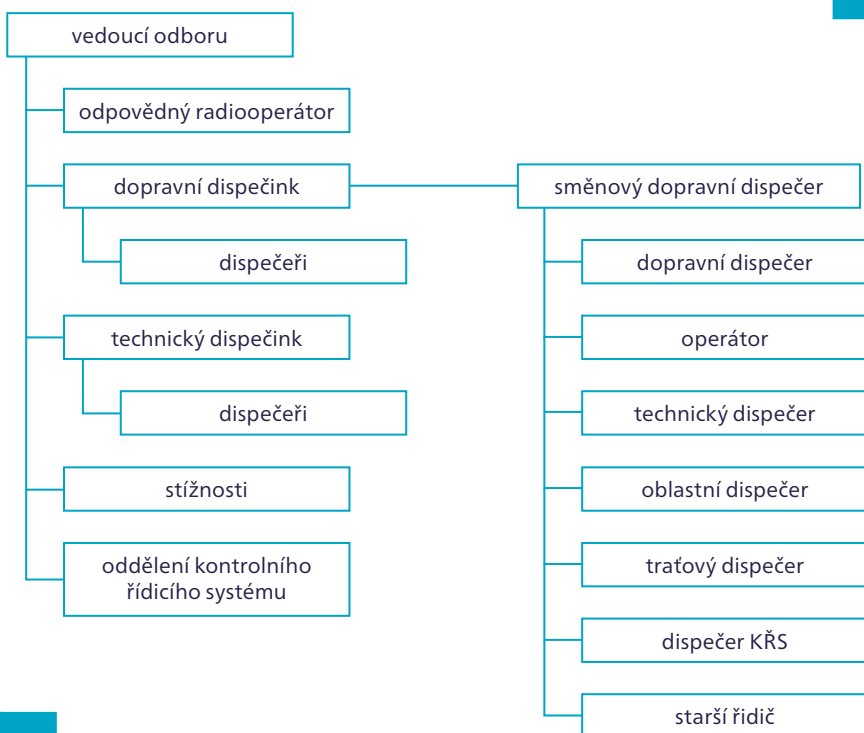
Rok 1975



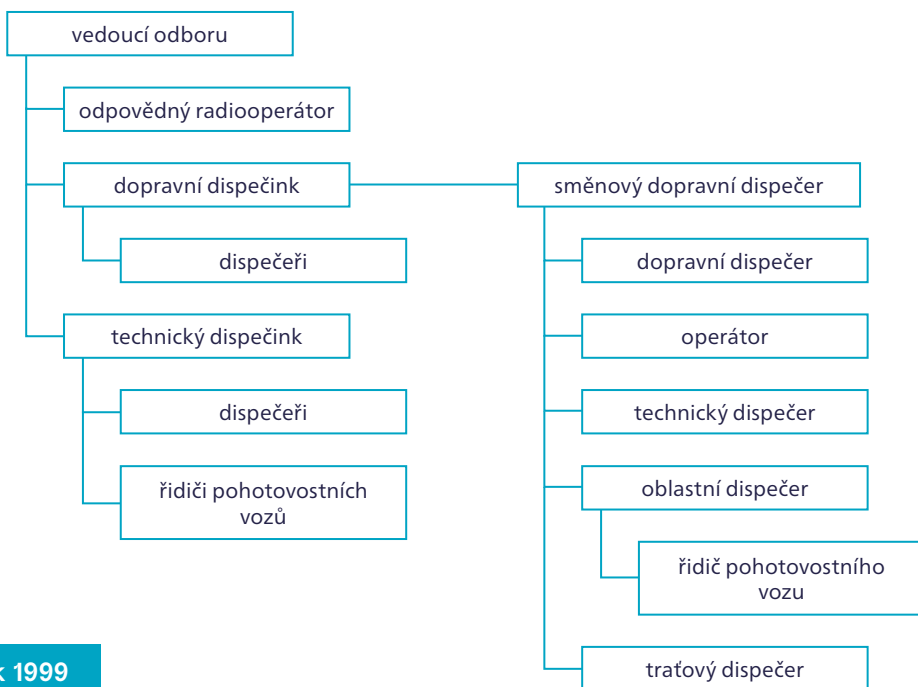
Rok 1980



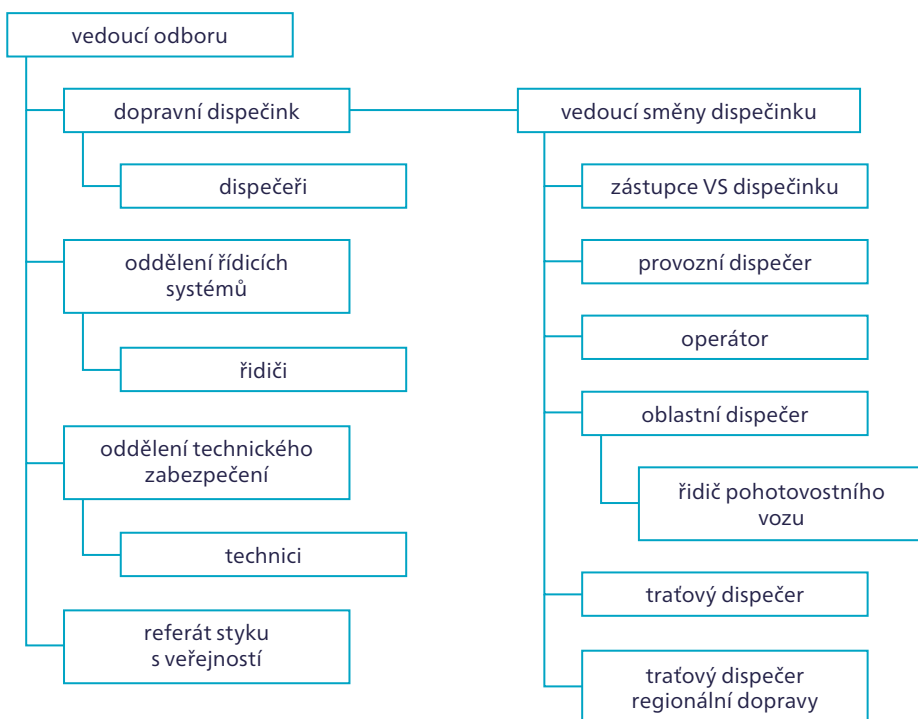
Rok 1985



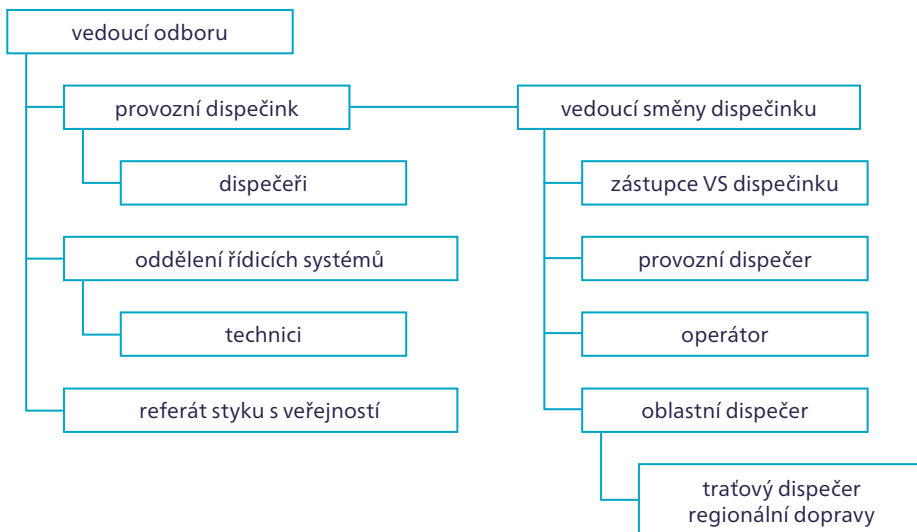
Rok 1990



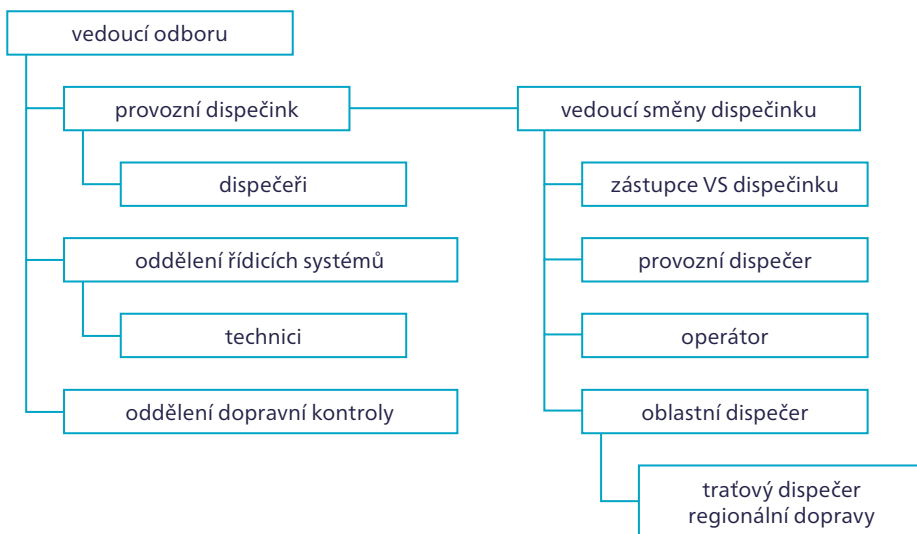
Rok 1999



Rok 2007



Rok 2011



Vypovídací hodnotu předchozích schémat doplňuje i následující tabulka přibližující rozsah týmu autobusového dispečinku. Zefektivněním práce dispečerského aparátu došlo k personálnímu zeštíhlení a v současnosti je dispečerský tým redukován oproti počátečním rokům téměř na polovinu pracovníků.

dispečerská funkce	rok									
	1970	1975	1985	1990	1999	2004	2007	2009	2015	2023
směnový dispečer	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0
dopravní dispečer	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0
operátor	3	3	3	5	2	2	2	2	1	0
oblastní dispečer	25	25	30	30	42	42	49	49	41	42
traťový dispečer	75	75	30	40	22	0	0	0	0	0
směnový technický dispečer	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0
řidič pohotovostního vozu	0	0	22	22	0	0	0	0	0	0
traťový dispečer regionální dopravy	0	0	0	15	15	9	7	7	7	0
řidič – dispečer asistent	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0
vedoucí směny	0	0	0	5	5	5	5	5	5	5
zástupce vedoucího směny	0	0	0	5	5	5	5	5	5	5
provozní dispečer	0	0	0	5	12	12	7	7	15	14
celkem	113	118	100	127	123	75	75	75	74	66

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy 100 let autobusů v Praze a historie autobusového dispečinku

.

Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.