



ŽIVOT PO ŽIVOTĚ VOZU 7001
ROK NA LANOVCE NEBO NA HOUPAČCE?
PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ



Zimní sezona Muzea MHD v premiéře

První lednový víkend nového roku byl tlustým fixem zakroužkovan v kalendářích všech fanoušků městské hromadné dopravy v Praze. Poprvé ve své historii došlo k zimnímu otevření Muzea MHD ve Střešovicích. Pro všechny návštěvníky tak bylo zpřístupněno více než 40 historických vozidel včetně mnoha dalších unikátních exponátů, ať už v podobě historických dokumentů, jízdenek či plakátů.

O návštěvu muzea byl velký zájem, což dokládá téměř devět stovek návštěvníků za víkend. V sobotu 5. ledna mezi ně patřil i náměstek primátora pro dopravu Adam Scheinherr a generální ředitel DPP Petr Witowski (na snímku se správcem muzea Ondřejem Láskou).

S provozem Muzea MHD je již tradičně spjata i linka číslo 41. Ta je však stále uložena k zimnímu spánku, a proto bylo třeba ji nahradit něčím neobvyklým. Na linku číslo 2 tak vyjela historická tramvaj T1 z roku 1951 (ev. č. 5002). Po celý víkend bylo možné svést se tímto unikátním vozem, který byl pro provoz na pravidelné lince náležitě upraven (budník s linkovou orientací, odbavovací systém, demontáž madel z dveří pro možnost přepravy dětských kočárků).

Na závěr si ještě připomeňme, že Muzeum MHD je o zimních víkendech otevřeno až do 31. března 2019 (vždy od 9.00 do 17.00 hodin). Zahájení sezony spolu se zprovozněním historické linky 41 pak připadá na Velký pátek 19. dubna. (red)



Foto: Petr Hejna

OBSAH 1 / 2019



4 – 7	AKTUÁLNĚ
TÉMA 8 – 9	JAK SE RODÍ WEB?
AKCE 10 – 13	ROK NA LANOVCE NEBO JAK NA HOUPAČCE?
PROFIL 14 – 16	OD RELÉOVKY PO ODZNAČKY
BILANCE 17 – 19	NEJEN NA PRAVIDELNÝCH LINKÁCH
DOKUMENT 20 – 21	OD PERMANENTNÍHO LÍSTKU K TRAMVAJENKÁM
STORY 22 – 27	ŽIVOT PO ŽIVOTĚ? U „ESÚČKA“ ČÍSLO 1 ANO
LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM 28 – 30	SVĚTOVÁ METRA Z DOB HUSÁKOVÝCH DĚTÍ
MOBILITA 31 – 33	GAP FILLER ANEB JAK ZMENŠIT PROSTOR MEZI NÁSTUPIŠTĚM A SOUPRAVOU
KALEIDOSKOP 34 – 35	HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH
VÝROČÍ 36 – 40	PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VYPRÁVĚJÍ DÍL 1. – OD VZNIKU PODNIKU DP – METRO AŽ DO DNEŠNÍCH DNÍ
41	KULTURA / KVÍZ
42	KŘÍŽOVKA O CENY
BEZPEČNOST 43	ZA VOLANTEM S OSTRŽÍM ZRAKEM

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 24. ročník

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědný redaktor:** Zdeněk Bek
Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; **Místopředseda:** Jiří Došlý; **Členové:** Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Zora Karmazin Blůmlová, Soňa Kemrová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 28. prosince 2018
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje



Z prosincových zasedání představenstva DPP

Na svém 25. zasedání v roce 2018 se představenstvo DPP sešlo 3. prosince, kdy schválilo novelizaci řádu podpisového, směrnici o centralizaci právních služeb, aktualizaci směrnice Organizační a řídicí normy. Dále schválilo 1. změnu provozního rozpočtu 2018, plán interního auditu na rok 2019 a uzavření smluv se společností Pankrác Shopping Center v souvislosti s přípravou realizace stavby trasa I.D metra. Představenstvo vzalo na vědomí 1. variantu rozpočtu DPP na rok 2019 a analýzu ucelené koncepce datové komunikace technologií Wi-Fi.

Na jednání 17. prosince schválilo uzavření smlouvy o spolupráci se společností ELTODO, směrnici o zadávání veřejných zakázek a o poslání a působnosti útvarů DPP. Na mimořádném zasedání 20. prosince mělo představenstvo DPP na programu personální změny (píšeme na jiném místě). Rovněž schválilo vyplacení zvláštní mimořádné odměny podle Kolektivní smlouvy DPP v souhrnné výši 20 milionů Kč (bez zákonných odvodů) za období leden až listopad 2018 s vyplacením ve mzdě za prosinec 2018. (red)



Foto: Zdeněk Bek

Betlémská tramvaj nadělovala světlo Pražanům

V sobotu 22. prosince 2018 vyjela, doslova v předvečer nejkouzelnějších svátků v roce, historická tramvaj s cenným nákladem do pražských ulic. Již tradičně byl tímto způsobem zahájen rozvoz významné vánoční relikvie – betlémského světla. Plamínek, pocházející z Lince, přivezli skautky a skauti, kteří se pro něj do rakouského města vypravili. Na šesti trasách, po kterých Betlémská tramvaj kroužila, se to jen hemžilo lucerničkami a svíčkami. Ani poslední hektické předvánoční dny tak nezabránily Pražanům zastavit se pro kousek světla do svého domova. Kromě světla si zájemci mohli odnést i pamětní kartičku, která připomíná tento duchovní zážitek. (zb)



Foto: Petr Hejna

HISTORIE TRAMVAJENEK NA FLORENCI

Předplatní časové jízdenky, mezi širokou veřejností známy pod označením „tramvajenky“, jsou pro Pražany k dispozici již neuvěřitelných 120 let. Bohatá historie, dnes standardní součástí téměř všech peněženek cestujících, která za dobu své existence prošla několikrát zásadní obměnou, je pro všechny zájemce připravena ve stanici Florenc (trasa C – nad pevným schodištěm u výstupu z nástupiště), a to do dubna 2019. Ukázky dokladů přinášíme uvnitř časopisu. (zb)

Předvánoční personální změny ve vedení DPP

Dozorčí rada a představenstvo DPP měly na programech svých jednání v závěru roku personální změny. Dozorčí rada nejprve odvolala k 19. prosinci 2018 Mgr. Martina Gillara a Ing. Tomáše Kaase z funkce člena představenstva a zvolila k 20. prosinci 2018 Ing. Petra Witowského, Ing. Jana Šurovského, Ph.D. a Bc. Filipa Tuláka do funkce členů představenstva.

Na mimořádném jednání představenstva byl 20. prosince 2018 předsedou představenstva zvolen Petr Witowski. Představenstvo odvolalo Oldřicha Vytisku z pozice technického ředitele. Zároveň byly rozděleny působnosti nových členů představenstva; pozici generálního ředitele vykonává od 20. prosince 2018 Petr Witowski, investičního ředitele Filip Tulák a od 1. ledna 2019 technického ředitele Jan Šurovský.

Ing. Petr Witowski je významný i zkušený top manažer a ekonom, který se přes dvacet let pohybuje v bankovníctví. Působil třináct let v České spořitelně a poté jako člen představenstva Banky CREDITAS. Předtím pracoval pro českou pobočku rakouské BAWAG Bank a rovněž v českých filiálkách ABN AMRO Bank (dnes RBS) a ING Bank. Ve volném čase se věnuje své rodině. Relaxuje u golfu, při jízdě na kole, běhu nebo procházkách se psem. Má rád dobré víno a asijskou kuchyni.

Bc. Filip Tulák je zkušený manažer, který se od roku 1996 pohybuje v oblasti stavebnictví a technologií s tím spojených. Působil na velkých dopravních stavebních projektech v ČR a SR, hlavně v oblasti železničních koridorových staveb, kdy jmenujme například stavbu tzv. pražského Nového spojení v letech 2004–2011. Má za sebou nejen realizace projektů, ale i jejich přípravu a controlling. Mezi zájmy patří cestování a lyžování. Zbývající volný čas věnuje manželce a třem dcerám. (red)

POBĚŽTE ZA DOPRAVNÍ PODNIK



21 kilometrů před sebou a podpora DPP v zádech. To je výzva k účasti na pražském půlmaratonu, který bude mít start 6. dubna 2019. Zaměstnanci DPP se na Sportisimo 1/2Maraton mohou přihlásit do 6. března na e-mail: pulmaraton@dpp.cz nebo zavolat na tel.: 725 368 140. Dopravní podnik přihlášeným účastníkům uhradí startovné, vybaví je jednotným tričkem v barvách DPP, iontovým nápojem a ručníkem. (red)

Vážené čtenářky, vážení čtenáři, milé kolegyně a kolegové,

rok 2018 je za námi. Pro mnohé z nás to byl rok bohatý na události a jistě tomu tak bude i v roce letošním. Co tedy čeká Dopravní podnik v roce 2019?

Udělán vše pro to, aby byl právě zahájený rok vnímán jako rok stability. Rok, kdy se všichni budeme moct soustředit hlavně na práci, která povede k rozvoji společnosti i dopravy v Praze jako takové. Rok, kdy bude pokračovat příprava a realizace zahájených strategických projektů v oblasti autobusové i tramvajové dopravy, stejně tak projektů týkajících se metra, zvláště příprava budování trasy D. Budeme i dále pokračovat v náborových kampaních, zaměřených zejména na technické pracovníky, řidiče a řidičky.

Cílem nejenom těchto aktivit je pokračovat v dalším zvyšování úrovně námi nabízených služeb. Vnímám, že hlavně díky Vám všem je již dnes úroveň služeb hodnocena velmi vysoko a Dopravnímu podniku právem patří přední místa v evropském i světovém srovnání. Přesto si dovoluji říct, že vidím prostor k dalšímu zlepšování. V čem by ono zlepšení mělo spočívat?

Každá oblast služeb, Dopravní podnik nevyjímaje, je vnímána především jako pocit. Pocit, který si uživatel z konzumování té které služby odnáší. A ten pocit si naši cestující odnáší především z kontaktu s námi, zaměstnanci Dopravního podniku. Zkusme se na druhé více usmívat a být laskavější, vlídnější, vstřícnější. Není to vůbec těžké. A neplatí to pouze ve vztahu k našim zákazníkům, cestujícím, ale zkusme se usmívat i na kolegy. Zpříjemníme si vzájemně několik hodin každý den, které společně trávíme pracovními povinnostmi. Bez rozdílu, jestli pracujeme v kabině řidiče, oblékli jsme montérky a jsme v dílně či venku, nebo vykonáváme své pracovní povinnosti v kanceláři nebo za přepážkou.

Během těch několika týdnů, co jsem se stal součástí Dopravního podniku, jsem měl možnost navštívit více našich areálů a setkat se s mno-



hými z Vás. Mile mě potěšila Vaše profesionalita, pracovní nasazení, ale i přátelská atmosféra našich setkání. Velmi si cením otevřenosti, s jakou pojmenováváte problémy, které na svých pracovištích musíte řešit. Otevřenost, komunikace, vzájemný respekt a odvaha říct otevřeně svůj názor, nebrblat jen v kuchyňkách, na toaletách, nebo na cigaretě, je cesta, jak se posunout ještě dál a být úspěšnější.

Za svoji osobu bych Vám všem chtěl potvrdit, že v cestách po provozech budu dál pokračovat a nadále naslouchat Vaším názorům i nápadům. Chci tak naplnit to, co jsem Vám slíbil ve vánočním a novoročním přání. Ze své pozice se budu maximálně snažit vytvářet pro Vaši práci takové podmínky, abyste i nadále mohli být pyšní na to, že jste aktivní součástí tak významné firmy, jakou Dopravní podnik je.

S přáním všeho nejlepšího

Petr Witowski,
předseda představenstva a generální ředitel DPP

Adventní zahraniční odborné návštěvy v DPP

V posledním měsíci roku 2018 spojilo atmosféru vánoční Prahy s odbornou návštěvou DPP několik skupin. Do Střešovic dorazila delegace z ruské Voroněže, která vedle prohlídky Muzea MHD chtěla být seznámena s financováním veřejné dopravy a obecně s detaily a specifiky, které činí – dle slov vedoucího delegace – „pražskou veřejnou dopravu vzorem pro mnoho měst“. Od našich východních sousedů, ze Slovenska, přijely dvě skupiny, které měly možnost se blíže seznámit s řízením provozu metra na vlakovém dispečinku a s činnostmi vykonávanými v depu metra Kačerov a v tramvajové vozovně Kobylisy. Z pátého největšího tureckého města Adana zavítali odborníci na trvale udržitelnou dopravu, kteří se chtěli dozvědět více o ekologickém rozměru MHD v Praze. Poslední dvě odborné návštěvy roku 2018 byly významných evropských dopravních podniků zastavila i v Praze. Zajímala se o kolejovou městskou dopravu. V případě tramvajů se detailněji zajímala o preferenční opatření na křižovatkách, díky kterým je tramvajová doprava plynulejší a pro cestující atraktivnější.

Expertí na dopravu z městského úřadu jihokorejského města Tedžon požádali o umožnění setkání, na kterém by jim bylo vysvětleno rozdělení kompetencí mezi organizátora integrované dopravy a největšího dopravce v systému. Mimo toto téma se diskuse posunula k obecněmu pochopení nastavení veřejné dopravy v české metropoli, jelikož členové této delegace měli během pobytu příležitost využít služeb DPP. Byli překvapeni, kolik cestujících využívá hromadnou dopravu a jak vysoký je standard nabízených služeb. Setkání proběhlo v přátelské a závěrem i neformální atmosféře, proto se dopravní inženýři z Jižní Koreje podělili o zážitky z cestování metrem, kdy měli často problém najít piktogram označující vstup do stanice metra v centrální části města či vnímali nesrozumitelné způsob označení přestupu z linky C na linku B ve stanici Florenc, pokud cestující využije výstup z nástupiště stanice směrem k tramvajové zastávce. Tyto postřehy od odborníků ze zahraničí jsou vždy velmi cenné, neboť jsou činěny jinou optikou a nezaujatým či nezatíženým pohledem místních obyvatel, resp. zaměstnanců DPP. (jd)



Foto: projekt150.cz

MORAVSKÁ METROPOLE SE CHYSTÁ NA KULATINY

Městská hromadná doprava v Brně letos oslaví 150 let od zahájení provozu. Pro všechny fanoušky tak přinášíme přehled akcí s tímto výročním spojených. Podrobné informace naleznete na webových stránkách www.projekt150.cz:

- **13. dubna 2019** – Zahájení lodní dopravy a den otevřených dveří areálu DPMB v Bystrci
- **11. května 2019** – Den otevřených dveří – vozovna Medlánky
- **15. června 2019** – Den otevřených dveří – vozovna Husovice
- **29. června 2019** – Den otevřených dveří – Lodní doprava
- **17. srpna 2019** – Odhalení památníků "Na Kiosku".

Na místě původní zastávky koněspřežné tramvaje bude odhalen památník připomínající 150. jubileum brněnské městské hromadné dopravy, která se za ta dlouhá léta stala neodmyslitelnou součástí života v moravské metropoli.

- **31. srpna 2019** – Streetparty 150

Vyvrcholení oslav 150. výročí městské hromadné dopravy bude v podobě otevřené streetparty v ulici Lidická: množství dopravních i nedopravních zajímavostí, přehlídka současných i historických vozů, kulturní vystoupení, zábavní atrakce a bohatý doprovodný program od Moravského náměstí až po Lužánecký park.



Foto: FB DPMHK

TROLEJBUSY V HRADCI KRÁLOVÉ SLAVÍ 70 LET V PROVOZU

Letošní rok je na výročí skutečně bohatý. V sobotu 18. května 2019 (od 9.00 do 14.00 hodin) si fanoušci MHD a obyvatelé Hradce Králové připomenou 70 let od zahájení provozu trolejbusů v ulicích města. V prostorách terminálu hromadné dopravy, v blízkosti železničního nádraží, bude připraven bohatý program. Podrobné informace budou včas zveřejněny na webových stránkách dopravce. Čekání si můžete zkrátit sledováním několikadílného seriálu o historii trolejbusů ve východočeské metropoli, a to na facebookovém profilu DPMHK.

Z webových stránek jednotlivých DP připravil:
Zdeněk Bek



Foto: dszo.cz

BATERIOVÝ TROLEJBUS PRO ZLÍNA

V sobotu 12. ledna 2019 byl do Zlína dodán první bateriový trolejbus (ze série sedmi objednaných) typu Škoda 30 Tr SOR. Jedná se o první čtyřdveřové vozidlo, které bude v historii Zlína nasazeno do provozu. Nový trolejbus je po všech stránkách moderní vozidlo: plně nízkopodlažní, klimatizované, 22 míst k sezení (58 míst k stání) a přepravovaný v něm mohou být současně až dva invalidní vozíky. Vůz bude několik týdnů využíván v dílnách a mimo pravidelné linky MHD pouze pro školení pracovníků údržby a řidičů. Všechny sedm těchto nových trolejbusů má být podle smlouvy dodáno do Zlína do 19. března 2019.



Foto: dpmcb.cz

POMOZTE PŘIPOMENOUT HISTORII MHD V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Tento rok si jihočeský dopravní podnik připomíná 110 let od svého fungování. Jubilejní výročí si zaslouží i pořádné oslavy, a proto pokud ve svých šuplíkách, knihovnách nebo skříních schováváte různé artefakty spojené s českobudějovickou MHD, neváhejte napsat na emailovou adresu: info@dpmcb.cz. Pomůžete tak připomenout bohatou historii veřejné hromadné dopravy.

Maturitní a imatrikulační ples SPŠD

V pondělí 25. února 2019 zveme všechny studenty, rodiče i přátele školy na tradiční Maturitní a imatrikulační ples Střední průmyslové školy dopravní, který se bude konat v prostorách velkého sálu pražské Lucerny. Bližší informace budou postupně zveřejňovány na webových stránkách školy: www.spsd.cz. (red)



Foto: Petr Hejna

ČERNÝCH PASAŽÉRŮ V PRAZE UBÝVÁ

Kampaň „Nejedeš načerno?“ bude i v následujících letech pokračovat. Od 23. října 2017 využilo k dnešnímu dni pokutu za půlku 5378 černých pasažérů, ze kterých se stali roční předplatitelé Pražské integrované dopravy. Revizoři zároveň spočítali čísla uložených pokut za rok 2018 s velmi dobrým výsledkem – počet černých pasažérů klesl meziročně o 14,4 %. Čísla tak hovoří jasně, proto se radní rozhodli ukončit testovací provoz a kampaň tak bude pokračovat i v následujících letech.

Pokuta za jízdu načerno je v systému Pražské integrované dopravy 1500 Kč. Pokud ji černý pasažér zaplatí revizorovi na místě nebo do 15 dnů v doplatkové pokladně, snižuje se na 800 korun. V rámci pokuty za půlku platí, že černý pasažér má možnost si pokutu snížit až na 400 Kč, pokud se rozhodne polepšit se a stát se poctivým platícím cestujícím. Podmínkou je, že si koupí roční kupon za 3650 korun a spolu s ním a se zápisem o provedené přepravní kontrole od revizora přijde do pěti pracovních dnů do doplatkové pokladny Dopravního podniku. Ta je otevřena v ulici Na Bojišti v pondělí a úterý od 10 do 17.30 hodin, ve středu, ve čtvrtek a v pátek od 8 do 15 hodin. (red)

I v novém roce je nám do zpěvu

Pěvecký sbor Dopravního podniku má za sebou šňůru koncertů, které byly zpestřením adventní a vánoční doby. Vrcholem byl lednový Vánoční koncert v pražské Libni, na němž zpěváky doprovodila cimbálová muzika Lašár z Velkých Pavlovic. Bylo také pokřtěno druhé CD, jehož kmotrem se stal generální ředitel Dopravního podniku Petr Witowski.

Co sbor čeká dál? Nejvíce navštěvovanými koncerty jsou právě adventní a vánoční. K těm se bude ubírat následující nácvik skladeb, ke kterým se připojí i písně dopravní. Sbor mj. čeká výročí pražské podzemní dráhy. Zpěváci si jistě rádi udělají také koncertní zájezd a budou tak reprezentovat Dopravní podnik mimo hranice Prahy.

Pěvecký sbor zároveň rád přijme nové zájemce o sborové zpívání, ať už ženy či muže. Neváhejte, vezměte své přátele a přijďte mezi nás. Zkousíme každé pondělí ve vozovně Žižkov v čase 16:45 – 20:00 hodin. Těšíme se na vás. (jan)

JAK SI VEDLA VÁNOČKA?

Vánoční tramvaj 15T – ev. č. 9401

V provozu:	36 dnů
Najeto:	8 349 km
Celkový čas na trati:	579 hodin
Počet zárovek:	8 384 kusů
Počet andělů:	1
Dětských úsměvů:	Nepočítaně



Foto: Petr Hejna

Text: Petr Vitů



JAK SE RODÍ WEB?

PODOBA HLAVNÍ STRÁNKY WEBU DPP TAK, JAK JI ZNÁME JIŽ MNOHO LET

Již jedenáctý rok fungují webové stránky DPP, které za tuto dobu navštívily miliony návštěvníků, aby vyhledali potřebné informace při svých cestách po hlavním městě. Jedenáct let je dlouhá doba a digitální komunikace prošla výrazným pokrokem, který se musí projevit i v podobě webových stránek DPP.

Moderní design, přehlednost, rychlá odezva a zobrazení pro mobily a tablety jsou základní vlastnosti současných webových stránek, které však stávající web DPP již nesplňuje. I z těchto důvodů byly v roce 2018 zahájeny práce na proměně webových stránek. V následujících řádcích, grafech a číslech vás seznámíme s výsledky analýzy, která byla prvním krokem k realizaci nových stránek.



NEJVÍCE NÁVŠTĚV JE Z PRAHY A BLÍZKÉHO OKOLÍ.
12 % NÁVŠTĚV ZE ZAHRANIČÍ

**TOP 3 – Německo,
– Slovensko,
– Velká Británie**

Odkud a kdy návštěvníci přicházejí?

- Nejčastější návštěvníci přicházejí přes internetové vyhledávače – **48 %**
- zadáním adresy www.dpp.cz – **43 %**
- nebo z odkazujících stránek – **4 %**

Nejčastěji hledané fráze:

**DPP
DPP Praha
MHD**

55 000
Průměrná návštěva webu za den



67 %

Tolik procent návštěvníků nachází informace na homepage – jedná se o Vyhledání spojení, Mimořádné události a Jízdní řády (jak ukazují záznamy nahoře v tzv. heatmapě).

Přes jaké zařízení?

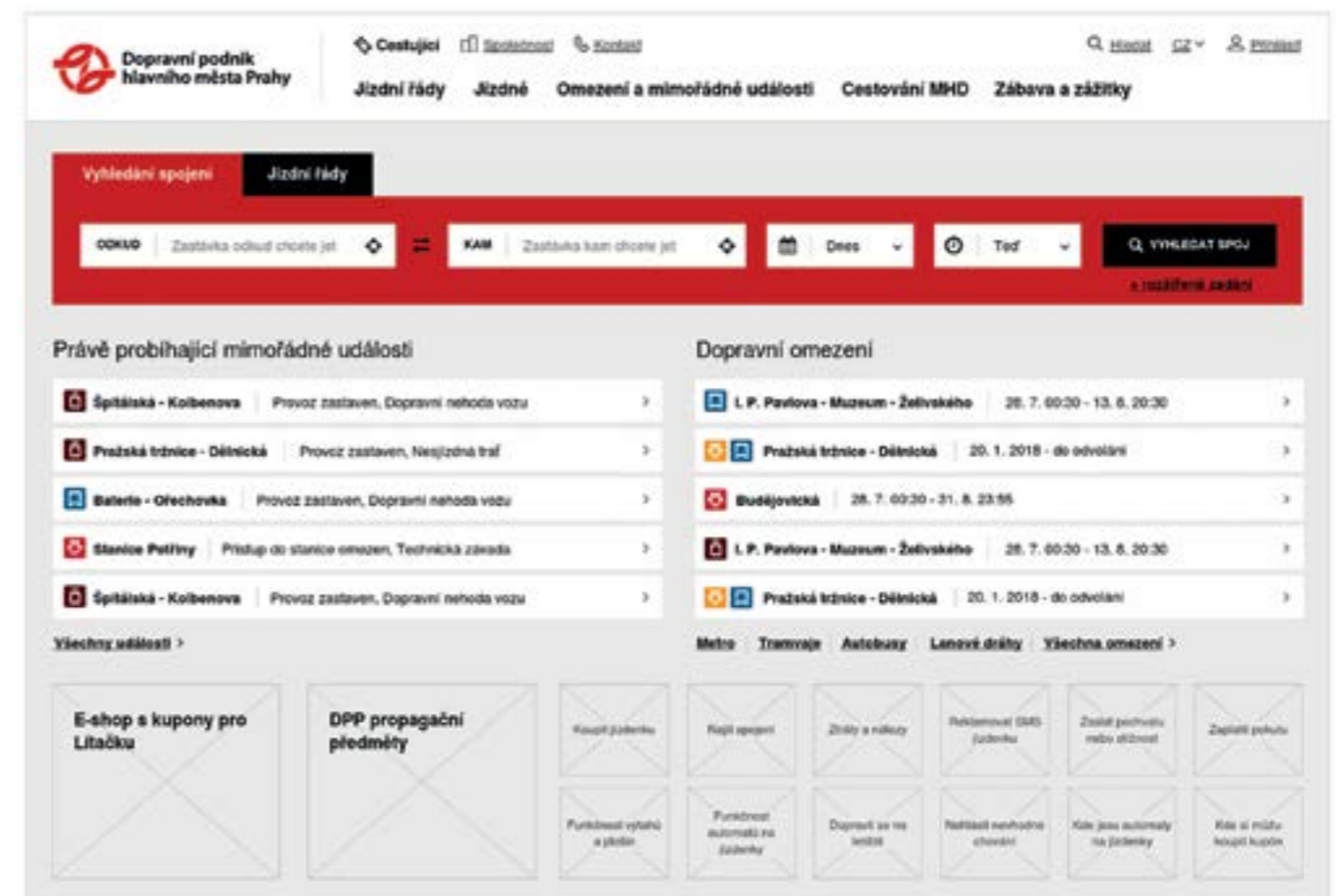
Desktop
56 %

Mobile
39 %

Tablet
5 %



Na základě výsledků analýzy byl navržen drátěný model webu, který reflektuje získané informace. Na první pohled jsou vidět změny, které pomůžou k lepší orientaci a využívání webových stránek. ■



DRÁTĚNÝ MODEL JE POMŮCKOU, KTERÁ ZNÁZORNŮJE NÁVRH WEBOVÝCH STRÁNEK A ROZMÍSTĚNÍ JEDNOTLIVÝCH PRVKŮ JEJICH OBSAHU BEZ GRAFICKÉ ÚPRAVY

Text: Pavel Kejha
Foto: Petr Hejna, Miroslav Fůrst a autor

ROK NA LANOVCE NEBO JAK NA HOUPAČCE?

UPLYNULÝ ROK PŘINESL NA LANOVÉ DRÁZE NA PETŘÍN STŘÍDÁNÍ ZPRÁV DOBRÝCH S TĚMI MĚNĚ DOBRÝMI. PO PŘEČTENÍ TOHOTO ČLÁNKU URČITĚ ZÍSKÁTE DOJEM, ŽE TO OPRAVDU BYLA SEZONA JAK NA HOUPAČCE.



VYZVEDÁVÁNÍ
NÁPRAVY VOZU
LANOVÉ DRÁHY

pečnostní brzdy vozu č. 2. Po jejím přezkoušení a zjištění, že není zaručena její 100% funkčnost, byla lanovka již podruhé v uplynulém roce mimořádně zastavena. Původně bylo podezření právě na již zmiňovaný Elaskon, ale...

Co se vlastně stalo a proč toto zařízení nefunguje tak jak má, když bylo o výluce kompletně prohlédnuto, vyčištěno a změněno? Na první pohled nebylo nic vidět. Klínová brzda nevykazovala žádné odchylky od normálního stavu. Při jejím vybavení se klíny hýbaly dostatečně, ale nedosedávaly na brzdové lano v potřebné síle, což byl problém. Nepomohlo nové vyčištění, nové nastavení, ani seřízení. V tuto chvíli byli i dlouholetí zaměstnanci lanovky bezradní. Nikdy v minulosti se nic podobného nestalo.

Z výsledků měření souosostí vycházelo, že se s největší pravděpodobností zkroutil rám vozu. A to i přesto, že defektoskopické zkoušky neukázaly žádné vady v materiálu, žádné praskliny. Celý problém se začal konzultovat se zaměstnanci Opravny tramvají, kteří naši domněnku potvrdili. Pro zvolení nejlepšího postupu opravy jsme oslovili i specialisty na kolejová vozidla z VÚKV. Ti po přesném

Začátek roku 2018 nenaznačoval, že by na lanovce na Petřín byl zrovna tento rok něčím výjimečný. Celý leden byl teplotně nadprůměrný; dnů, kdy teplota klesla pod bod mrazu, bylo opravdu málo, nechaly by se spočítat na prstech jedné ruky. Zřejmě právě proto byl zájem o lanovku ze strany turistů o něco málo větší než v letech minulých.

Lanovka fungovala spolehlivě a my jsme se pomalu chystali na jarní odstávku. Plánovali jsme její průběh, připravovali vše potřebné k revizím, upravovali nové zásobníky na vzduch pro montáž na vůz č. 2 a prováděli ostatní přípravné práce. Spolupracovali jsme také s firmou ICT Operátor na instalaci WiFi, zahájili jsme investiční akce - práci na projektování nového ozvučení LD i rekonstrukci kotevního měniče.

Zádrhel č. 1 – ZTUHLÉ MAZIVO

Tak to šlo až do konce února. Poslední den tohoto zimního měsíce se objevil první problém. Nashromážděný Elaskon, tedy ochranné mazivo na brzdové lano, vyplnilo celou bezpečnostní klínovou brzdu na voze č. 1 a vlivem nepříznivých klimatických podmínek (zrovna více mrzlo) zatuhlo tak, že brzda byla zcela nefunkční. Nezbyvalo nic jiného než zastavit provoz, rozebrat celou bezpečnostní brzdu, rozmrazit, vyčistit a opět složit. Vše se po 3 hodinách práce povedlo a lanovka mohla zase bez problémů pokračovat v běžném, bezpečném provozu.

Při plánované jarní výluce se vše dařilo. Povedlo se vyměnit dle plánu nejstarší a nejvíce

opotřeбенé soukolí na voze č. 1, zrealizovat všechny plánované prohlídky a revize, provést defektoskopii rámu podvozku a veškeré servisní a údržbové práce. Současně se také prováděl diagnostický průzkum betonové desky a podloží dráhy.

Zádrhel č. 2 – ZKROUCENÝ RÁM

Lanovka se po odstávce rozjela s cestujícími 24. března 2018. Záhy na to, již 4. dubna, objevila údržba při namátkové kontrole první příznaky nestandardního stavu klínové bez-



VÝMĚNA NÁPRAVY U VOZU ČÍSLO 1



DETAIL BRZDNÉHO LANA S MAZIVEM ELASKON

přeměření zjistili hnutí na rámu v horní části o 0,2 mm a ve spodní o 2 mm, poté navrhli přesný postup opravy a částečně i opravu realizovali.

Přerušení provozu trvalo 15 dní, při kterých jen šest dní trvala diagnostika a za devět zbývajících dní proběhla úprava rámu, vodičích závěsů pro pohyblivé klíny. Rovněž jsme nechali vyrobit kompletní nové sčepování, příložky, strojově upravit spodní vodičí plotnu a zalícovat ji. Jen díky vstřícnosti a ochotě spolupracujících firem a všech zúčastněných pracovníků byl čas opravy zkrácen na minimum, a za to jim patří velký dík.

Lanovka se rozjela 21. dubna, a protože zájem o přepravu byl značný, vřdyť stála s malou přestávkou 34 dní, bylo rozhodnuto vedením jednotky Provoz Tramvaje, že se provoz maximálně přizpůsobí poptávce po přepravě. Následně se ukázalo, že to bylo dobré rozhodnutí, protože přepravených cestujících bylo cca o 50 tisíc více, než ve stejném období v předchozích letech.

Vozy lanové dráhy na Petřín

Výrobce:

Vagónka Studénka – skříň
Vagónka Česká Lípa – podvozek

Výrobní (evidenční) čísla vozů:
89 143 (č. 1) a 89 144 (č. 2)

Rok zařazení: **1985**

Technická data třetí petřínské lanovky

Rok zahájení provozu:	1985
Šikmá délka:	510,4 m
Výškový rozdíl stanic:	130,45 m
Maximální sklon:	298
Rozchod:	1435 mm
Maximální rychlost:	4 m/s

Zádrhel č. 3 – ZADŘENÉ LOŽISKO

Když už jsme si mysleli, že vše zlé je za námi, tak přišla další technická závada: zadřené ložisko na jedné z náprav. Právě na té nápravě, která se měla měnit podle plánu v březnu 2019. A opět zastavení provozu. Potřetí. Tentokrát na dva dny. Podařilo se operativně zajistit veškerou techniku nutnou na vyzdvižení a odvoz nápravy, zajistit v servisní firmě rychlé přelisoání vodičích domků na repasovanou nápravu a opětovné nasazení nápravy na vůz.

Zádrhel č. 4 – KOLAPS SW

Bohužel to nebyl poslední technický problém v roce 2018. V říjnu se objevil další, tentokrát s řídicím systémem. A lanovka stála počtvrté. Tehdy došlo k mechanickému poškození magnetických spínačů na dráze a následnému SW kolapsu. Lanovka nejezdila po stanovené křivce, nehlásila se, ani se neodhlášovala z dráhy. Naštěstí stačil pouze jeden den, aby se závada našla a opravila. Nahrál se zkontrolovaný SW a lanovka mohla dojezdít až do plánované podzimní výluky, při které měla být zahájena velká rekonstrukce kotevního měniče včetně kompletní výměny kabelových tras, centralizace rozvodů a instalace zcela nového řídicího systému.

Začátek podzimní odstávky lanovky byl naplánovaný na 5. listopadu. Hned od začátku byly zahájeny demontážní práce stávající elektrické části technologie, dále odstranění starých kabelů, rozvaděčů, demontáž kotevního měniče i regulace. V podstatě na místě

elektrotechnologie nezůstal kámen na kameni, pouze prázdný prostor. O tři dny později byl již pohled do strojovny příjemnější, na místě po starých rozvaděčích stojí nové, moderně vybavené a provádí se jejich napojení. Dochází k výměně zastaralých mechanických čidel za optická, stará poruchová IRC čidla mizí a nahrazují se novými.

NOVÝ POHON LANOVKY I OZVUČENÍ

Celá obměna trvala 15 dní a zůstávalo dost času na oživení nového řídicího systému a zapojení ovládní na řídicím stanovišti. Podařilo se, veškeré práce pobíhaly podle plánu. Poslední týden v odstávce se již doladoval regulátor, jeho provozní jízdní křivka tak, aby byla jízda co nejplynulejší. Prováděly se zátěžové zkoušky s 8t závažím ve voze, následovala provozní výchozí revize celého nového zařízení. Dnes již pohon lanovky ovládá elektronické zařízení 3. generace, technicky moderní na úrovni 21. století.

V rámci odstávky se nám podařilo ve spolupráci Technické správy objektů opravit výstup ve stanici Újezd, vymalovat všechny prostory pro cestující v obou stanicích, natřít všechna zábradlí, vyměnit kompletně osvětlení v nástupních a výstupních prostorech. Zároveň proběhla prohlídka a údržba vozů a strojního zařízení.

I když lanovka na Petřín v loňském roce stála více než obvykle a potýkala se s technickými problémy, podařilo se přepravit více jak 2 mil. cestujících. Najela 41 320 jízdy s cestujícími, tj. 21 095 vozů/km.



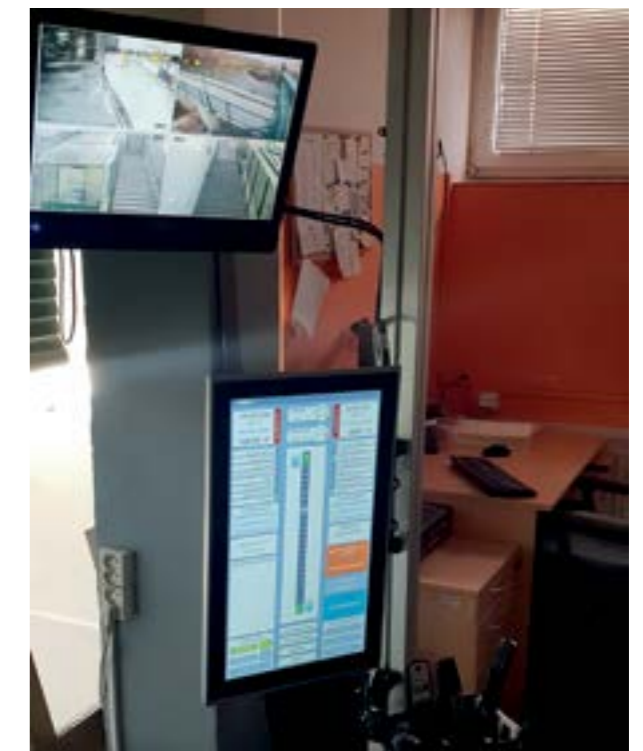
STANOVIŠTĚ STROJNÍKA LANOVKY V ROCE 1985...



ŘÍDICÍ PULT S VIZUALIZACÍ PROVOZU V ROCE 2009...



... A OBSLUŽNÉ MÍSTO DNES



... A POHLED NA VIZUALIZACI PROVOZU ROKU 2018

Jedním z dalších úspěchů je vybudování nového ozvučení všech stanic lanovky. Centrála byla umístěna v řídicí místnosti, ze které má vedoucí směny možnost informovat cestující na celé dráze a podávat potřebné pokyny k zajištění bezpečnosti při provozu. V koncových stanicích má možnost obsluha (lanovkář) informovat cestující o mimořádnostech v provozu. Také byla provedena příprava na možný zvukový vstup Provozního dispečinku

JPT pomocí systému Tetra. Součástí ozvučení je i Intercom.

Dále se nám podařilo zahájit investiční akci s názvem Nové vozy pro LD Petřín, kdy již dnes pracujeme na vyhlášení soutěže na návrh nového designu vozů. Ta by měla následně vést k výrobě dvou nových vozů a jejich uvedení do provozu. Kompletní realizaci předpokládáme v roce 2021.

I přes veškeré problémy, které nás v roce 2018 potkaly, a to jak technické, tak i personální, považují tento rok za úspěšný. Podařilo se vše vyřešit za pomoci našich zaměstnanců i spolupracujících firem a rád bych jim touto cestou poděkoval.

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna a sbírka Tomáše Ullricha



NEŽ SE TOMÁŠ ULLRICH VYDAL ZA KARIÉROU DO METRA, MĚL ZA SEBOU I PRVNÍ PRACOVNÍ MÍSTO JAKO NÁVĚSTNÍ DOZORCE NA TRATI KOLÍN – LEDEČKO

OD RELÉOVKY PO ODZNÁČKY

KOŘENY TOHOTO ROZHOVORU BY SE DALY NAJÍT UŽ V KVĚTNU 2014, KDY SE NA STRÁNKÁCH ČASOPISU OBJEVILA PROSBA O SPOLUPRÁCI V RÁMCI VZPOMÍNEK K 40 LETŮM OD ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA. I TOMÁŠ ULLRICH ZAVZPOMÍNAL NA ZAČÁTKY METRA A HLAVNĚ POSLAL FOTOGRAFII SVÉ SBÍRKY ODZNÁČKŮ METRA. O PĚT LET POZDĚJI JE NAČASE PODÍVAT SE NA ZKUŠENOSTI Z PROVOZU PODROBNĚJI. NEJEN O NICH, ALE I O PRÁCI NA ŽELEZNICI BYL NÁŠ ROZHOVOR.

Než si začneme povídat o vaší zálibě ve sběratelství, zeptám se na vaše zaměstnání. Je pravda, že jste zaváděl zabezpečovací zařízení do metra, když provoz začínal?

Ano, tenkrát jsem byl zaměstnanec AŽD Praha, kde jsem dělal na pozici tzv. „regulovčíka“. Dodávali jsme zabezpečovací zařízení pro depo Kačerov a já konkrétně ho uváděl do činnosti. Montéři vše postavili. Vše se zapnulo a nechodilo nic. Někteří světla se rozsvítí, něco je potmě. V tu chvíli začala moje práce. Poté jsem tři neděle chodil s dokumentací a vyhledával chyby a nedostatky. Ať už projekční, montážní, výrobní... Člověk hledá tak dlouho, dokud to nezačne fungovat tak, jak má. Když vše fungovalo bez problémů, chodilo se k dispečerovi na věž. Postavila se vlaková cesta, zabezpečila se, uzamkla se tak, aby nešla zrušit, s výjimkou nouzového zrušení, a rozsvítilo se návěstidlo. Dokud toto nefungovalo a nešlo navolit všechny cesty, které existovaly, musel jsem se tím zabývat. Poté jsem pokračoval na zkušební trati v depu Kačerov. O tom bylo napsáno mnohé. Měli jsme vlastní soupravu Tatra R1,

jenomže pak se stalo, co se stalo. Nikdy jsem nezjistil, zda to byl úmysl, náhoda, nehoda... To jsou mé začátky na metru.

Kdy jste nastoupil do Dopravního podniku?

Nastupoval jsem v roce 1970. Šel jsem do Bubenské ulice, kde bylo sídlo Dopravního podniku a kde seděl asistent pro přípravu metra Jaroslav Valášek (v letech 1971–1976 ředitel Dopravního podniku Metro – pozn. red.). Přišel jsem k němu a povídám, že mám k Dopravnímu podniku umístěnku. Tenkrát mě ale nepotěšil, protože řekl, že o novopečeného inženýra nestojí, že potřebuje lidi se zkušenostmi. Šel jsem tedy pracovat k AŽD, kde jsem do roku 1977 pracoval a v červenci toho samého roku jsem se vrátil k metru na službu Sdělovací a zabezpečovací, kde jsem nastoupil do odboru Hlavního inženýra.

Potkal jste se ještě s panem Valáškem?

Několikrát, ale on si mě nepamatoval (úsměv). V Bubenské se konaly tzv. STEKy (stranicko-technicko-ekonomické konference), tam jsme se společně několikrát viděli. Když jsem v roce 1977 nastoupil, tak hlavní inženýr byl Ing. Kovář. Pamatuji si, že mě sebou vzal na stanici Kosmonautů, dnes Háje, protože ve stanici byla porucha zabezpečovacího zařízení. A jelikož jsem dělal celá ta léta u AŽD „regulovčíka“, který odlaďoval reléová zabezpečovací zařízení, tak i když se nechci vytahovat, měl jsem to v malíčku. Na Háji si povolali na opravu mistra, protože se jezdilo na tzv. nouzový režim. Požádal jsem je, jestli se na to můžu podívat, a za deset minut bylo po problému. Měli velkou radost, hlavně kvůli vlakům, a od té doby jsem zapadl do party a to platilo až do penze.

Když jste mluvil o mimořádných událostech, vzpomínáte si na některou, kterou jste řešil vy z vašeho pohledu zabezpečovacího a která byla opravdu náročná?

Nejvíce jsme řešili povodně. To se muselo vše znovu vybudovat. Metro nejezdilo vůbec a ve spolupráci s dodavateli jsme to dávali dohromady. Každý, kdo měl nohy a ruce, musel pracovat. Díky bohu nám žádné reléové místnosti nevyhořely, to by byl velký malér, občas shořel nějaký kabel. Ale vždy se našla firma, která za jednu noc položila kabel nový, a jelo se dál.

Podílel jste se i na zabezpečovacím zařízení na vozech metra?

Mobilní části „zabezpečovačky“ mají v kompetenci kolegové z jednotky Správy vozidel Metro. Samozřejmě mobilní část úzce spolupracuje se stacionární částí. My vysíláme informace do smyček nebo kolejí. Vlak má na čelních vozech snímače, které snímají kódy a vyhodnocují informace, a podle toho strojvedoucí vyhodnocuje, jak má jet.

Zabezpečovací zařízení je jedna z nejdůležitějších položek v provozu, spolupracovali jste i na předpisové soustavě?

Pamatuji, že kdysi vedoucího „předpisářům“ dělal Honza Kačer, a samozřejmě s námi úzce spolupracovali. Oni předpisy tenkrát přebírali z dráhy a přizpůsobili je potřebám metra.

Několikrát jste naznačil slovo povodně...

To byla největší pohroma, která postihla metro. Já měl tenkrát smůlu v tom, že vedoucí služby měl dovolenou a já ho zastupoval. Znamená-

lo to chodit na porady k řediteli. Bohužel, to tenkrát odnesl Ing. Ladislav Houdek, ředitel odštěpného závodu Metro, kterému dávali za vinu, že nezavřel včas tlakové uzávěry. Dnes už všichni víme, že se voda dostala do metra v Holešovicích.

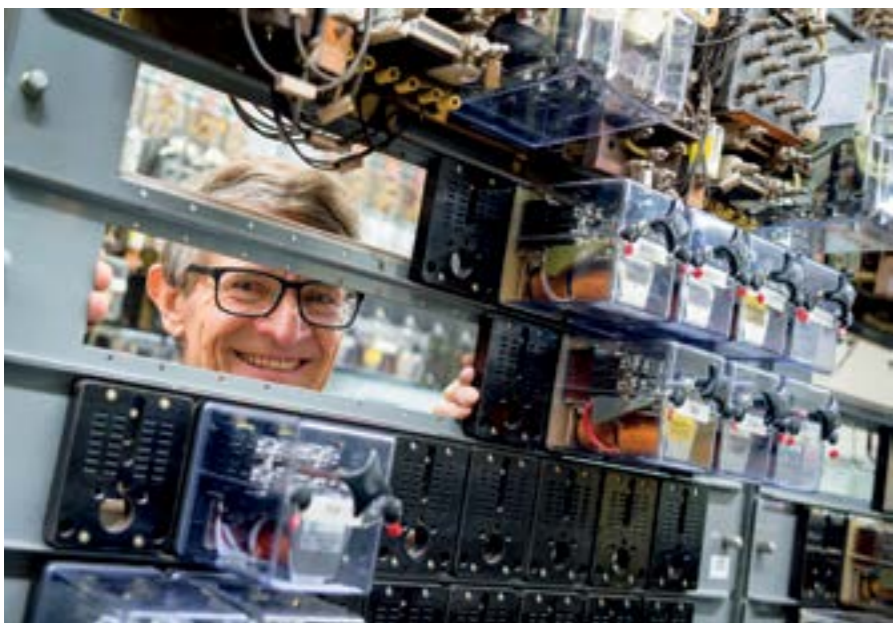
Ted' už ale k vašemu koníčku, jak jste se dostal k fotografování metra?

Vždy jsem fandil fotografování. Měl jsem Olympus OM-1. To byla tehdy nejmenší zrcadlovka na světě. Donedávna jsem ji měl včetně pěti různých objektivů. Bohužel jsem ji uskladnil ve sklepě, který je sice vyhříván, ale rozhodně ne ideálně. 15 let jsem ji neměl v ruce. Rozhodl jsem se jít do bazaru na Václavském náměstí. Obsluha mě však nejmile překvapila. Nevěděl jsem, že něco takového je možné, ale když prodavač vzal fotoaparát do ruky, otevřel závěrku, podíval se do objektivu, tak v něm objevil plíseň. Objektivy nejsou vodotěsné. Bohužel do mého se dostala vlhkost, a to byl konec. Fotoaparát jsem dal kamarádovi, který je sbírá a má je doma na polici.

Stejný fotoaparát jste používal i v práci?

Nikoliv, my jsme byli první služba na metru, která měla vlastní foťák. Byla to Minolta Dimage 5. Jen pro informaci, náš úsek byl zodpovědný i za to, když některé kabely zasahují do průjezdného profilu. Já vždycky bojoval za to, aby se toto nafotilo a vědělo se poté, koho kam máme poslat. To se podařilo, časem se koupil i lepší fotoaparát, Minolta Dimage 7.





Před pěti lety jste poslal do DP kontaktu dopis o tom, že sbíráte předměty související s metrem, jak jste se k tomu dostal?

Při výplatě dostával každý zaměstnanec jeden odznáček, vedoucí pracovníci dostávali celou sadu. Já, jako zaměstnanec dodavatelské firmy AŽD, jsem dostal při otevření metra k prvnímu „céčku“ tři odznáčky. Když se otevřelo „áčko“, tak jsem opět dostal odznáčky, no a takhle to vzniklo. Hodně odznáček je i od dodavatelských firem: ČKD Inženýring, Metrostav, Metroprojekt. Chodil jsem na jednání, kde jsme si je s lidmi z dodavatelských firem vyměňovali. Pokud si dobře vzpomínám, tak před pěti lety to byla výzva v časopisu, aby lidé zasílali své sbírky odznaků z metra.

Máte pravdu, Mgr. Pavel Fojtík z archivu ve spolupráci s redakcí

vyzval čtenáře, aby posílali fotografie svých sbírek...

Ano, svou sbírku poslal i pan Honců, který je má dodnes na webových stránkách. Když si tak vzpomenu, já to vlastně nepovažuji za sbírání, ale metro znám od prvního vyjetí vlaku na Kačerově, takže je těžké k tomu nemít vztah.

Kde se ve vás vzala láska k metru? Začínal jste na železnici?

Rodiče mě dali na učiliště do Brna, to bylo učiliště AŽD, obor Elektromechanik sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. Po vyučení jsem nastoupil na dráhu a dělal jsem spojovacího a návěstního dozorce. Staral jsem se o výhybky, návěstidla, přestavníky, závorníky a po roce mě předali, již jako návěstního dozorce, na trať Kolín – Ledečko. To je trať dlouhá odhadem 30 kilometrů, na ní jsem měl na sta-



rosti veškerá sdělovací a zabezpečovací zařízení. Takže jsem vyfasoval stupačky, kterými se lezlo na dřevěné sloupy nahoru. Když byl mráz a dráty popraskaly, spadly na zem. Já si to na zemi znovu navázal tzv. „svazenkou“, všechno vám to nebudu popisovat, ale bylo to náročné. Nejsofistikovanější zařízení byl přejezd, tzv. VÚD. Když je přejezd v pořádku, tak jsou světla zhaslá, když jede vlak, tak bliká červená, a když byla porucha, tak spadla výstražná tabule s vykřičníkem upozorňující řidiče automobilů, že nastala porucha. To jsem dělal asi rok.

V prosinci roku 2008 jste skončil u metra...od té doby jste zpět u AŽD?

Od té doby jsem v důchodu. Jsem místopředseda bytového družstva, takže toho mám pořádně.

Vy jste se vlastně u metra staral o bezpečnost a doma v této cestě pokračujete...

Přesně tak, dveře na čip, výťah v provozu, okna těsní (úsměv).



NEJEN NA PRAVIDELNÝCH LINKÁCH



ŽE POVODNĚ V ROCE 2002 BYLY PRO PRAŽSKÉ METRO NEJVĚTŠÍ POHROMOU, SI NEMYSLÍ JEN TOMÁŠ ULLRICH. V ROLI ZÁSTUPCE VEDOUCÍHO PAMATUJE PRAVIDELNÉ PORADY U ŘEDITELE METRA



ZÁBĚR Z VÝSTAVBY STANICE KOBYLISY



ZAJISTIT NÁHRADU ZA METRO PŘEDSTAVUJE I PŘI OMEZENÉM VÍKENDOVÉM PROVOZU A KRÁTKÉM VYLOUČENÉM ÚSEKU (PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ – KAČEROV) DENNĚ NAVÍC 20 AUTOBUSŮ A 40 ŘIDIČŮ

„VE VYLOUČENÉM ÚSEKU BUDE ZAVEDENA NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA,“ UPOZORŇUJE TEXT NA INFORMAČNÍ TABULI. „K DOPRAVĚ NA VELETRH VYUŽIJTE LINKU Č. 872,“ HLÁSÍ ZASE JINDY ROZHLAS VE STANICÍCH METRA. V OBOU PŘÍPADECH JSOU SAMOZŘEJMĚ V HLAVNÍ ROLI AUTOBUSY.



BEZ SPOLUPRÁCE DPP JE ZAJIŠTĚNÍ VELKÝCH SPORTOVNÍCH, KULTURNÍCH A SPOLEČENSKÝCH AKCÍ NA ÚZEMÍ PRAHY PRAKTICKY NEREÁLNÉ

Pražská hromadná doprava je v evropském měřítku právem opakovaně vyhodnocována jako jedna z nejkvalitnějších. Za tímto výsledkem stojí rozmanité spektrum činností, které je nutné pro spokojené cestující realizovat. Jedním z nich je i zajištění náhradní autobusové dopravy (NAD) v případě přerušení provozu nadřazených systémů metra, tramvají, ale například i vlakových spojů v systému Pražské integrované dopravy (PID).

Uplynulý rok 2018 byl nejen ve znamení dalšího zvýšení dopravních výkonů na běžných autobusových linkách, ale narostly také požadavky na zajištění linek náhradní dopravy, a to zejména za tramvaje. Jednotlivé výlukové akce byly dle možností připravovány a koordinovány s ohledem na dostupné kapacity v oblasti vozidel a zejména řidičů. V řadě případů však pro uspokojivé zabezpečení výluky prakticky neexistuje jiná varianta, než nasazení náhradních autobusů DPP.

Kromě plánovaných výluk jsou autobusy DPP připraveny pružně reagovat i operativně. V případě náhlého a neplánovaného přerušení provozu metra nebo tramvají, ale i vlakových linek PID (v případě požadavku

Českých drah) je okamžitě zahájena příprava a zajištění autobusové náhrady v nejnětější rozsahu. Dle potřeby a rozsahu náhradní dopravy jsou využívány dostupné zálohy, případně v dalším kroku stahovány autobusy z pravidelných linek s krátkým intervalem.

V roce 2018 nejčastěji za tramvaje

Pokračování oprav a rekonstrukcí tramvajových tratí znamená ve výsledku významné zlepšení kvality veřejné dopravy, obvykle se však neobejde bez dočasného přerušení provozu. Kromě mnoha jednodenních nebo „jednonočních“ krátkodobých NAD za tramvaje zabezpečovaly v loňském roce jednotky Provoz Autobusy a Správa Vozidel a Autobusů i výlukové akce zcela zásadního významu, a to jak z hlediska délky trvání, tak z hlediska personální a technické náročnosti (zvýšená potřeba řidičů i autobusů).

Z nejvýznamnějších akcí stojí za zmínku zejména NAD v oblasti Zenklovy ulice, jejíž nejrůznější etapy trvaly od ledna až do září, v části období včetně souběžné uzavěry Libeňského mostu, dále výluka v ulici Vinohradská (prázdniny), která se navíc překrývala s akcí v ulici Sokolovské.

Nahradit metro je ještě náročnější

Obdobný způsob zajištění „autobusového zaskoku“ platí samozřejmě i pro plánované či operativní přerušení provozu metra. Náročnost realizace NAD je v tomto případě ještě vyšší, neboť dopad na cestující je pochopitelně zcela markantní.

Málokdo si dovede vůbec představit, jakým „oříškem“ je, zejména pro pracovníky dispečinku JPA, zabezpečit náhlý výpadek provozu metra, zkoordinovat nasazení náhradních autobusů a ve spolupráci s výpravkami jednotlivých garáží zajistit řidiče, kteří se tohoto náročného úkolu musí zhostit. Změna nebo i prodloužení směny, trasa linky NAD odlišná od běžných linek, leckdy negativní reakce cestujících na vzniklou situaci - to vše musí řidič zvládnout a ještě se soustředit na svou práci. Všem zúčastněným patří za profesionální zajištění náhradní dopravy i v těchto podmínkách upřímný dík.

Pro zajímavost uvedme, že v případě plánovaného přerušení provozu metra ve dnech 28. 9.–30. 9. 2018 v úseku Pražského povstání – Kačerov bylo denně vypraveno 20 autobusů a do služby povoláno navíc dalších 40 řidičů. V průběhu roku 2018 byly plánované náhradní dopravy za metro v podobném rozsahu zajištěny celkem třikrát.

V nutných případech nahrazujeme i vlaky

Samostatnou kapitolou je zajišťování náhrady za přerušené vlakové spoje. Vlakové linky „S“ v krátkých intervalech jsou zcela nezbytnou součástí systému PID. Logickou potřebou při přerušení provozu této páteřní sítě je tedy opět nasazení náhradních autobusů.

Ptáte se, proč v době, kdy personální stav v oblasti řidičů není celorepublikově právě ideální, zajišťuje DPP ještě náhradní dopravu za vlaky? Plánovaná či operativní výluka na železnici znamená vždy významné komplikace pro cestující. V případě neřešení náhradní

dopravy je značným rizikem jednak zahlcení již tak přetížené komunikační sítě dalšími osobními automobily a také ztráta dlouhodobě budované důvěry cestujících ve spolehlivost veřejné hromadné dopravy.

Místní si jistě dokáží představit, jak by vypadaly třeba „uhříněveské“ autobusové linky v případě přerušení železniční dopravy na trati v této lokalitě bez náhrady. Negativní reakce by tak (kromě Českých drah) sklídilo nejen město, nejen DPP jako městská společnost, ale velmi často i samotní řidiči přeplněných pravidelných linek, kteří jsou doslova „první na ráně“. Obdobně tak můžeme zmínit i nejrůznější příměstské úseky a obecně vlakové trasy a linky v systému PID.

S ohledem na personální možnosti DPP bylo zajišťování NAD za přerušené vlakové spoje v roce 2018 zejména u plánovaných akcí omezeno. V případech řešení operativních výluk je však role autobusů DPP i nadále klíčová a nezastupitelná.

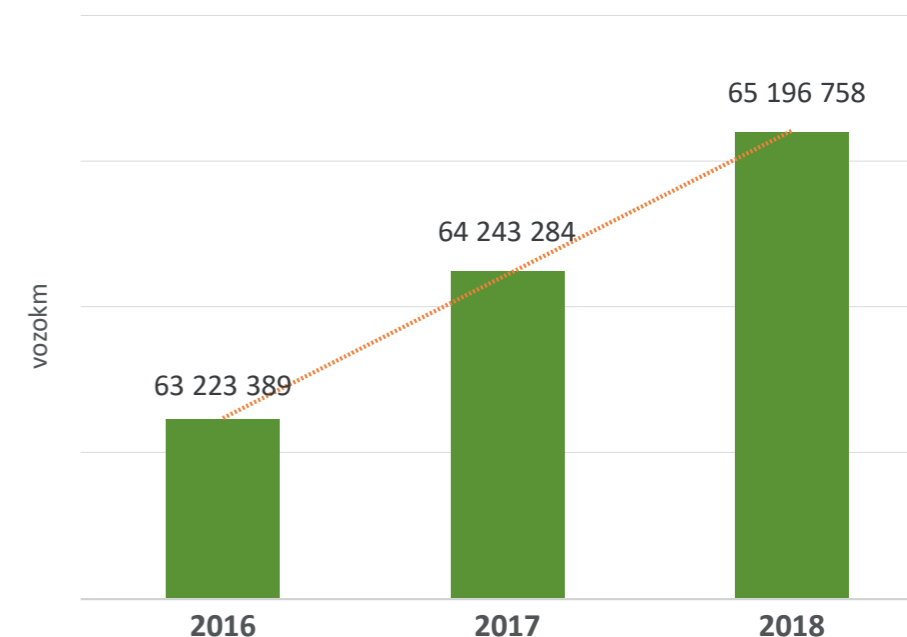
Smluvní jízdy jsou pouze doplňkem

Mimo pravidelné linky a náhradní dopravu zajišťuje DPP ještě v omezené míře nepravidelnou a smluvní dopravu. Dlouhodobě se jedná o dopravu pro školy a školky (plavání, sportovní a kulturní akce) a také o akce pro seniory či skupiny cestujících se sníženou schopností pohybu a orientace.

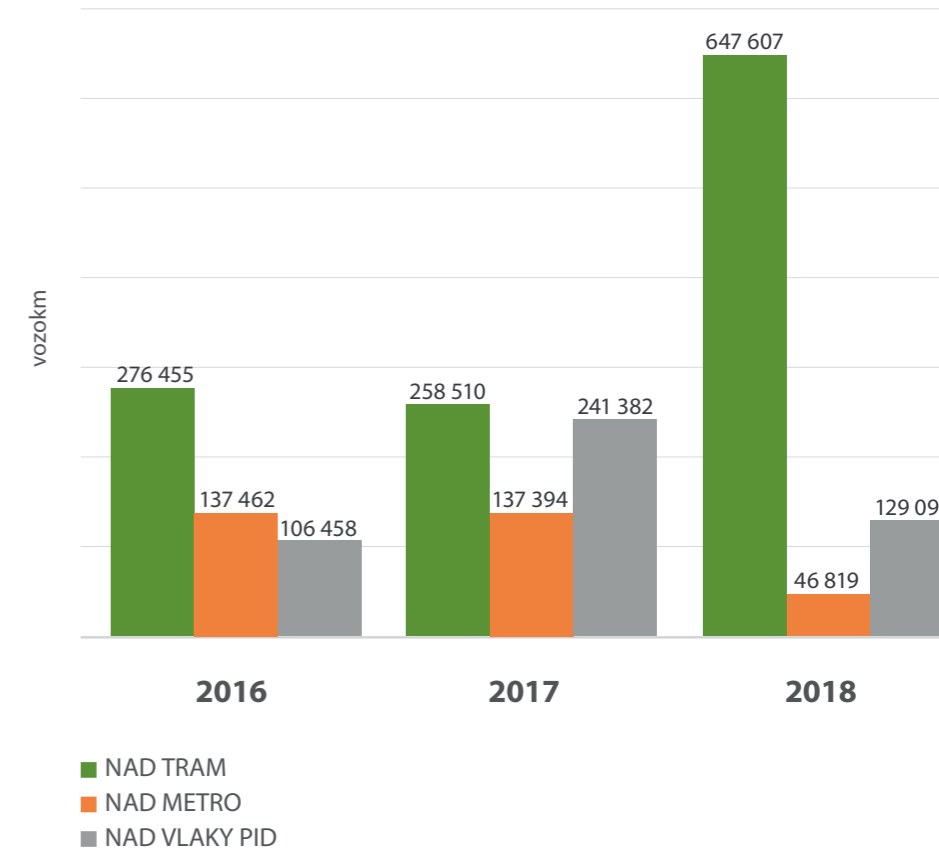
Zvláštní kapitolou jsou pak v tomto ohledu sportovní, kulturní a společenské akce celoměstského významu. Například při každoroční Pražské muzejní noci vypravuje DPP navíc cca 60 autobusů a řidičů, v závěru roku 2018 obdobně zajistil DPP dopravu při Mistrovství světa ve florbalu.

A co na závěr? Dovoluťe nám konstatování. Dopravní podnik není „pouhý dopravce“. Společně napříč všemi profesemi doslova tvoříme tvář Pražské integrované dopravy a svou profesionalitou stanovujeme na každém kroku míru kvality. Laťka je díky nám nasazena velmi vysoko a jistě budete souhlasit, že zejména díky řidičům, výpravkám, dispečerům a ostatním provozním pracovníkům. Za to jim všem právem patří obrovský dík.

VÝVOJ OBJEMU UJETÝCH KILOMETRŮ NA PRAVIDELNÝCH AUTOBUSOVÝCH LINKÁCH PID 2016–2018



VÝVOJ OBJEMU UJETÝCH KILOMETRŮ NA LINKÁCH NAD (za tramvaje, metro a vlaky v systému PID) 2016–2018



Rok 2018 byl ve znamení zvýšení dopravních výkonů na běžných autobusových linkách. Vzrostly také požadavky na zajištění linek náhradní dopravy.

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

OD PERMANENTNÍHO LÍSTKU K TRAMVAJENKÁM

Milníky 120 let trvání časových jízdenek v pražské MHD

- 1899** 1. ledna začaly v Praze platit „permanentní lístky předplatné“. Roční jízdenka stála 120 K (tedy 600násobek maximálního základního jízdného), půlroční 70 K. Obě opravňovaly k libovolnému počtu jízd v síti elektrických a koňských drah
- 1905** 1. května byly zavedeny měsíční síťové předplatní jízdenky
- 1912** zavedeny měsíční školské předplatní lístky pro školáky a studující do věku 18 let
- 1913** od 1. ledna platná nová podoba předplatních jízdenek – jednolistový karton s fotografií majitele. Časová platnost se vyznačovala cennými známkami vylepovanými na líc nebo rub jízdenky. Tento způsob se udržel několik desetiletí
- 1920** s ohledem na rostoucí ceny byly zrušeny roční jízdenky. Byly zavedeny jízdenky „dvoutraťové“ platné pro dvě linky, které si určil majitel
- 1926** znovu zavedena roční jízdenka; dále existovaly jízdenky čtvrtletní, měsíční síťové, měsíční jednotraťové a měsíční dvoutraťové
- 1936** od 1. června zavedeny první předplatní jízdenky na některých autobusových linkách
- 1939** od 1. října platné měsíční traťové jízdenky také v trolejbusích
- 1951** od 31. prosince v pražské MHD zaveden jednotný tarif. Síťové jízdenky od té doby platily ve všech dopravních prostředcích – tj. v tramvajích, trolejbusích i autobusech

- 1967** k 1. říjnu 1967 byly některé autobusové linky zahrnuty do tzv. překryvné sítě, s nepřestupným tarifem a vyšším jízdným. Pro zájemce byly nově vydány dražší celosíťové jízdenky platné i pro oba druhy autobusových linek
- 1974** zrušeny stávající kartonové předplatní jízdenky s nalepovanými známkami, zavedeny nové předplatní jízdenky složené z tzv. kmenového listu platného více let a z cenných kupónů
- 1988** od 1. září zaveden nový typ předplatních jízdenek založený na podobném principu jako předchozí, ale v uspořádání „naležato“
- 2004** zaveden nový typ předplatních jízdenek tvořený samostatnou průkazkou zavařenou ve fólii a vloženou do pouzdra, do kterého se vkládaly i nové typy cenných kupónů
- 2008** počátek elektronických předplatních jízdenek v podobě multifunkční čipové karty, tzv. Opencard. Od 1. 10. bylo možné s touto kartou využívat nahranou aplikaci DOS (dopravní odbavovací systém), kdy karta slouží jako elektronický jízdní doklad pro časové jízdné. Jako první bylo prodáváno roční předplatné na rok 2009 a byl zrušen prodej ročních cenných kupónů
- 2016** od 1. března začal být systém elektronických předplatních jízdenek Opencard nahrazován novým, založeným na podobném principu. Nové předplatní jízdenky nesou označení Lítačka



JEDNOU Z MOŽNOSTÍ JAK UŠETŘIT, BYLO ZAKOUPENÍ TZV. BLOKOVÝCH JÍZDENEK. NAPŘÍKLAD BĚŽNÁ JÍZDENKA PRO JÍZDU DO VZDÁLENOSTI ŠESTI STANIC STÁLA V ROCE 1898 DESET HALÉŘŮ, 25 JÍZD Tedy PŘIŠLO NA 2,50 K. POKUD SI CESTUJÍCÍ KOUPIL BLOK S 25 JÍZDENKAMI, ZAPLATIL ZA NĚ JEN 2 K



PODOBU MĚSÍČNÍCH JÍZDENEK ZNÁME AŽ Z ROKU 1913



„ŠKOLSKÝ MĚSÍČNÍ LÍSTEK“ VYDÁVANÝ PRO KAŽDÝ MĚSÍC BYL BEZ PODOBENKY (1912)



MĚSÍČNÍ JÍZDENKA Z ROKU 1916

CENNÁ ZNÁMKA PRO MĚSÍČNÍ JÍZDENKU Z ROKU 1918

ROČNÍ SÍŤOVÁ JÍZDENKA NA LĚTA 1937-1939



CENNÁ ZNÁMKA Z AUTOBUSOVÉ MĚSÍČNÍ JÍZDENKY Z ROKU 1941 V HODNOTĚ 75 K. JSOU NA NÍ MOTIVY DOPRAVY (OKRÍDLĚNÉ KOLO) A MALÝ ZNAK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



CENNÁ ZNÁMKA PRO ROČNÍ SÍŤOVOU JÍZDENKU NA ROK 1927. SÍŤOVÁ JÍZDENKA BYLA PLATNÁ JEN NA TRAMVAJÍCH, NA KTERÝCH PLATIL JEDNOTNÝ TARIF



CENNÁ ZNÁMKA ROČNÍ JÍZDENKY NA ROK 1957. OBJEVILA SE NA NÍ POSTAVA ŽENY-PRŮVODČI



ČTVRTLETNÍ CENNÁ ZNÁMKA Z ROKU 1965. ZÁKLADNÍ VZOR BYL STEJNÝ I PRO JÍZDENKY MĚSÍČNÍ, ŠKOLNÍ APOD. MĚNILA SE JEN HODNOTA A BARVA



MĚSÍČNÍ JÍZDENKA PRO DVĚ LINKY – JEDNÉ ZE ZÁKLADNÍ SÍTĚ (ZDE TRAMVAJOVOU LINKU Č. 24) A JEDNÉ Z PŘEKRYVNÉ SÍTĚ (RYCHLÍKOVOU AUTOBUSOVOU LINKU 234)



SAMOLEPKA, KTEROU SE OZNAČOVALA PŘEDPRODEJNÍ MÍSTA, KDE BYLO MOŽNÉ ZAKOUPIT CENNÉ ZNÁMKY A „TRAMVAJENKY“



TYP PŘEDPLATNÍCH JÍZDENEK ZAVADĚNÝ OD ROKU 1974. SKLÁDAL SE Z TZV. KMENOVÉHO LISTU S FOTOGRAFIÍ A KUPŮNU NA PŘÍSLUŠNÉ OBDOBÍ. KMENOVÝ LIST MĚL PLATNOST 10 LET, CENNÉ KUPŮNY SE MOHLY MĚNIT PODLE POTŘEBY



PŘEDPLATNÍ ČASOVÉ JÍZDENKY PLATNÉ OD ROKU 1988. UVÁDĚLO SE NA NICH I NA CENNÉM KUPŮNU RODNÉ ČÍSLO MAJITELE. PLATNOST JÍZDENKY BYLA DESET LET



OCHRANNÉ PRVKY (GILOŠE, HOLOGRAM AJ.) OBSAHOVALA I JÍZDENKA (OD ROKU 2004)

Podrobněji se tématu věnuje brožura 120 let předplatních časových jízdenek v pražské MHD, která je v prodeji v Infocentrech a na fanshopu DPP.

Text: Martin Brejša
Foto: Jiří Nováček, Petr Hejna,
Zdeněk Bek a Martin Brejša

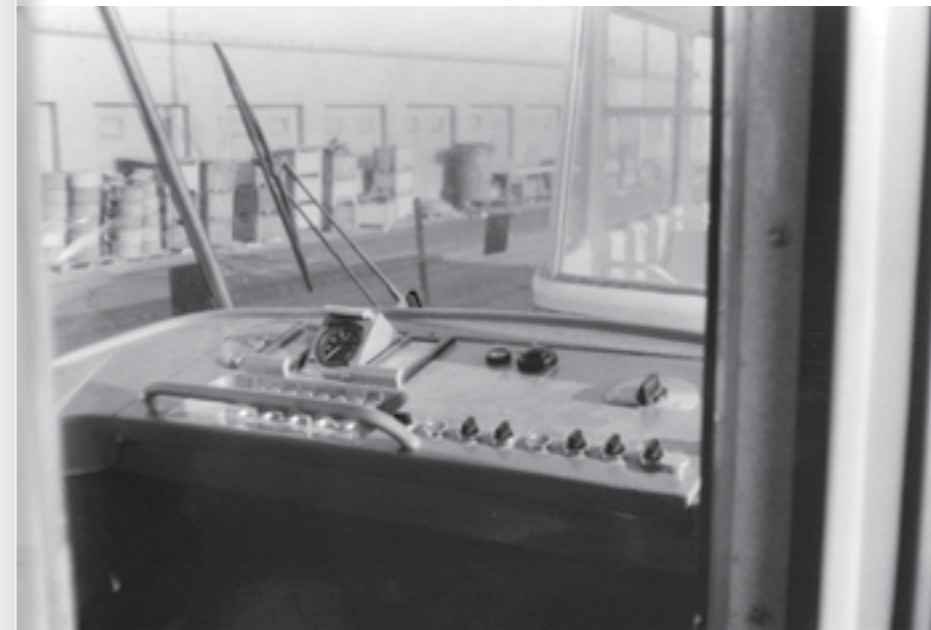


ŽIVOT PO ŽIVOTĚ? U ESÚČKA ČÍSLO 1 ANO

PÍŠE SE PROSINEC ROKU 1982 A U ZÁBRZDNÉ KOLEJE ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN DPP STOJÍ ZBRUSU NOVÝ VŮZ T3SU BEZ JAKÝCHKOLI POLEPŮ ČI NÁPISŮ. JEN V OKU PRO TAŽNOU TYČ JE KUSEM DRÁTU PŘICHYCENA PAPUNDEKLOVÁ CEDULKA S ČÍSLICÍ 1. POZDĚJI DOSTAL ČÍSLO 7001 A DNES SE TENTO SKVOST CHYSTÁ V NOVÉM HÁBITU OZDOBIT NOSTALGICKOU LINKU 23.



STEJNÉ „ESÚČKO“, TEN SAMÝ OBLUK V ÚSTŘEDNÍCH DÍLNÁCH A ZASE PAPUNDEKLOVÁ CEDULKA S ČÍSLICÍ 1. JEN TEN ČASOVÝ POSUN: ČERNOBÍLÁ FOTKA JE Z ROKU 1982, NOVODOBÁ Z PROSINCE 2018



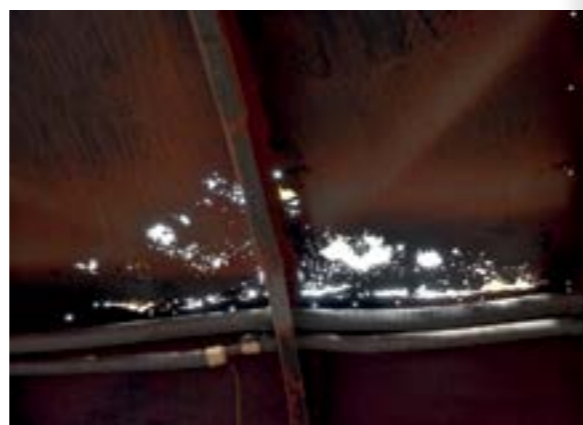
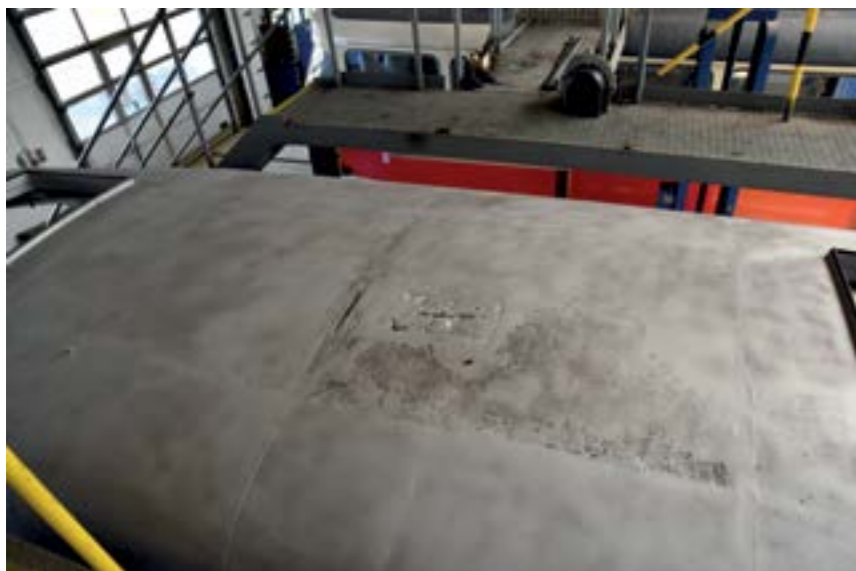
Tímto okamžikem byly po 6 letech znovu zahájeny dodávky tramvají T3 do Prahy, ale tentokrát v modifikaci T3SU. V tomto provedení bylo dodáno jen 20 vozů. Od následujícího roku pokračovaly dodávky modifikace T3SUCS, jež probíhaly do roku 1989. **Praha celkem obdržela 292 vozů.**

Zajímavostí bylo, že modifikace T3SU byla původně určena pro sovětská města, a i když před začátkem dodávek do Československa na ní byly provedeny nejnnutnější úpravy, před zahájením provozu v Praze (nebo obecně v ČSSR) muselo být na nově dodávaných vozech provedeno několik změn.

Základní bylo doplnění ovládání zpětného pohybu z „krabičky“ za zadní orientací, doplnění zadržovací tyče kolem zadního okna a svislých zadržovacích tyčí, dále doplnění havarijního pojezdu a zrušení sedaček na plošině pro kočárek v prostoru zadního čela. Tyto úpravy se prováděly až na půdě Dopravního podniku, proto existují fotografie z přejímek a ožívování v původním provedení. Nutno podotknout, že alespoň vnitřní nápisy provedené sítotiskem byly v češtině.

Později během provozu došlo ještě např. k odstranění kontrolky maximálního relé na panelu řidiče, zrušení předtápění zářivek pro arktické mrazy a odstranění druhého odpojovače vozové baterie na stanovišti řidiče.

Vozy T3SU byly do pražského provozu s cestujícími nasazovány z vozovny Hloubětín od 29. 11. 1982 a se zprovozněním celé 20kusové série bylo možné v lednu 1983 definitivně ukončit provoz starších tramvají T1.



Z ÚVODNÍCH PRACÍ NA VOZE 7001
V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ:
CHYTÁNÍ ODSTĚNU ČI HMATATELNÉ
STOPY PO OTRYSKÁNÍ

Nicméně až do období kolem roku 2000 si tato **série č. 7001–7020** (z níž vozy č. 7004, 7005 a 7007 byly vyřazeny či modernizovány dříve) udržela svou největší atypičnost, a to uspořádání sedaček 2+1 (na straně dveří byly dvě sedačky vedle sebe). Bohužel v rámci prohlídek „PO“ byly vozy sjednoceny do pražského standardu 1+1.

V roce 2011 byly zahájeny dodávky vozů 15T a ty samozřejmě vozy T3SU a T3SUCS začaly neúprosně vytlačovat z pražských ulic. V roce 2016 se začaly stahovat mračna i nad naším vozem 7001, tedy tím, na kterém v roce 1982 visela ona nenápadná cedulka s číslicí 1. Naštěstí s ohledem na význam tohoto vozu, jakožto prvního představitele tramvajového dědictví plánovaného hospodářství neschopného zahájit výrobu moderní tramvaje s tyristorovou pulzní regulací, bylo rozhodnuto o jeho uchování pro budoucí generace v podobě muzejního exponátu.

Z důvodu přeplnění expozice Muzea MHD bylo rozhodnuto, že vůz bude, po opravě do stavu z roku 1985, ještě nějakou dobu provozován v běžné linkové službě, dokud k němu bude zbývat nějaký „zadní“ vůz. Během realizace náročné opravy byl naštěstí zahájen provoz na nostalgické lince 23 se zaměřením na zachování provozu nemodernizovaných variant vozů T3, a tak byl další osud vozu č. 7001 přeměrován k provozu na této lince.

Po posledním provozním nasazení dne 7. 4. 2016 byl vůz č. 7001 přistaven k provedení opravy do Ústředních dílen. Původní záměr provést na voze rozšířenou střední opravu se ukázal jako nereálný a bylo zjevné, že práce budou muset být provedeny v rozsahu velké prohlídky. Vůz byl doslova oholen na karoserii a podroben odlehčovací kůře v tryskacím boxu. Jistým zklamáním bylo, že otryskaný skelet byl výrazně lehčí, než se předpokládalo, a na některých místech původní materiál skříně vozu připomínal pověstný sýr ementálského typu či prostě zcela chyběl. Potvrdila se tak tradovaná historka o používání méně kvalitnějších materiálů u vozů T3SU oproti původním T3.

Po zdlouhavé karosářské opravě nosných částí bylo obnoveno oplechování bočnic a střechy s úpravami pro uchycení původních prvků interiéru a výzbroje. Následně došlo k opravě čel, kde došlo k zaslepení otvorů po nepůvodních světlech a naopak k vytvoření původních. Na předním čele bylo doplněno madlo nad zásuvkou mnohočlenného řízení a byla osazena původní hrazda zpětného zrcátka.

Následovala obnova laku s počáteční lapálií, kterou zná každý „muzejník“, tedy s volbou správného odstínu barev. Zde trošku pomohla současně probíhající likvidace vozů, kdy u odkrytých částí, kde bylo naposledy denní světlo při výrobě vozu, šlo převzít

správný odstín hned. Horší to bylo u schodů a nárazníků. Zde pomohly dobové „barevné“ fotografie, kde jednoznačně schodová hnědá připomínala spíše základovou červenou a hnědá na náraznících neumyté bahno. A tak byly zvoleny odstíny tomuto zadání nejbližší.

Další úsměvnou kapitolou byla až přílišná dnešní kvalita rovinnosti přechodů barev. Z dobových snímků jednoznačně vyplývá, že toto kritérium kvality bylo ve výrobě zřejmě nejlépe dodržováno v pondělí a vozy lakované v pátek by už rozhodně v současném měřítku jakosti neprošly výstupní kontrolou. Pro vůz 7001 byla zvolena rovinnost odpovídající přibližně střední výrobě. I tak nutno říci, že lakýrníci krycí lepenky a zakrytí velice nelibě přelepovali do náhodných šikmin a pseudooblín.

Posléze došlo k novovýrobě a osazení podlah s typickou černou vroubkovanou gumou. V tomto okamžiku nastala jediná odlišnost v realizaci opravy, kdy pracovníci zhotovili kování podlahových desek v dnes běžném leštěném nerezovém provedení a poněkud mohutnějších rozměrech, jak je zvykem u nových podlahovin. Naštěstí tento drobně historicko-provozní nedostatek byl zjištěn ještě před montáží, a tak nerezové lišty dnes jezdí na designové T3Coupé, která vůz č. 7001 v dokončovací fázi předběhla. Na našem voze je kování precizně uděláno z černé-



ho materiálu tak, jak bylo pro všechny vozy T3 z ČKD Tatra typické.

Následovalo vnitřní obložení stěn stropů, kde naštěstí dnešní rozmanitý sortiment materiálů umožnil získání téměř identických vzorů k používaným v 80. letech. Dalším krokem byla obnova sedadel. Zde vyvstala potřeba, kde sehnat původní stojany pro dvojseďáky. Naštěstí v té době probíhala likvidace tramvají K2 v Brně, a tak se potřebné sedáky získaly zde. Po usazení sedaček bylo přistoupeno k výrobě a lícování zádržných tyčí, které vzhledem k obnově atypického interiéru byly velkou výzvou. Zvláště, když zejména k svislým tyčím neexistoval výkres, jelikož se jednalo o dodatečnou úpravu pražského DP jen na této 20kusové sérii po dodání.

Současně bylo repasováno vnější osvětlení do původní podoby. U vnitřního zářivkového byl obnoven předtápěcí obvod pro start v arktických podmínkách včetně pověstného 12patrového paketového prepínače na trolejové napětí s možností odpojení jedné poloviny zářivek. Ostatní ovládací a kontrolní prvky na stanovišti řidiče byly navrženy do původní podoby s nutným přihlédnutím k uvažovanému provozu.

Například musel být zachován tachograf s digitálním rychloměrem, na který je však analogově připojen původní rychloměr. Také musel být zachován současný informační a odbavovací systém. Nicméně vše je precizně schováno tak, aby rušivé dopady na provedení stanoviště a interiéru byly minimální. Ovládací panel je opatřen ekologickou napodobeninou tepaného laku žlutohnědého odstínu. Zástěna řidiče byla použita původní s novými plexiskly, a tak jako na jediném



SOVĚTSKÁ VERZE S POSÍLENÝM TOPENÍM

Označení vozů T3SU vycházelo z exportní modifikace pro Sovětský svaz (dle mezinárodní zkratky pro Soviet Union), ačkoliv se ve skutečnosti nejednalo o plnohodnotnou „sovětskou“ modifikaci. Upravené exportní vozy se od původní československé verze, dodávané do roku 1976, odlišovaly zejména navýšeným výkonem topení. Bylo zde navíc využito odpadního tepla od odporové výzbroje, kde pomocí klapky bylo možno ohřátý vzduch buď vhnět do interiéru okolo topnic, nebo zcela mimo vůz.

Druhým stupněm zateplení byla další klapka, kterou bylo možné regulovat, zda vzduch pro chlazení elektrovýzbroje je nasáván zevnitř či zvenku. Šlo tedy o vytvoření zcela uzavřeného vytápěcího okruhu, který i v arktických mrazích udržel v tramvaji nadstandartní tepelnou pohodu. Další zajímavostí bylo i velice silné přehřívání zářivkových těles, aby se zamrzlé zářivky vůbec rozsvítily. Pro řidiče byl největší rozdíl v plně uzavřeném stanovišti řidiče, které známe z dnešních dní, na rozdíl od dřívějšího polootevřeného pro tuzemský trh, kde zcela scházela pravá horní část zástěny.



SERIÁL SNÍMKŮ ZE ZKUŠEBNÍCH JÍZD VOZU 7001 ZE ZÁVĚRU ROKU 2018

artefaktu lze odtušit podle počtu záseků, rýh a škrábanců, že se opravdu vlastně jedná pouze o opravené vozidlo.

Další nelehkou úlohou bylo z původních hliníkových krytů topného kanálu odstranit zapečenou barvu. Nezbylo, než jemné mechanické odbušování za použití ekologické chemie, která ale neodstraní i samotný hliník... Dalším bodem bylo osazení sedadel

cestujících se vzájemnou koordinací nově vyrobeného zádržného systému, který byl pro toto atypické uspořádání interiéru zcela odlišný. Barva tyčí je zvolena tmavě šedá oproti světle šedým spojkám a úchytkám a simuluje původní odstín plastových návleků, do kterých byly tyče v 80. letech navlékány. Posléze byl vůz zasklen a doplněn o opravené elektrické agregáty, zapojen, oživen a připraven k provedení zkušební jízdy a TBZ.

Píše se prosinec roku 2018 a u zábrzdě koleje Ústředních dílen DPP stojí opravený vůz T3SU bez jakýchkoli běžných polepů či nápisů. Jen v oku pro tažnou tyč je kusem drátu přichycena papundeklová cedulka s číslicí 1...



NA TŘI KRÁLE 2019 VE STŘEŠOVICÍCH

Cesta k verzi T3SUCS

Exportní vozy T3SU byly vyráběny od roku 1963 dokonce až do roku 1987, zejména díky nezájmu provozovatelů v SSSR odebírat modernější vozidla s polovodičovou výzbrojí. Z tohoto důvodu nebyl výrobce příliš tlačěn do zahájení produkce moderních vozidel, leč v již vyvinutých a zkoušených prototypových vozidlech byl tehdy velký potenciál. Situace došla tak daleko, že po ukončení dodávek vozidel T3 do ČSSR v roce 1976 muselo být díky stálému nedotažení sériové výroby nových vozidel v roce 1982 přistoupeno k znovuzahájení dodávek tramvají T3 do ČSSR,

ale výrobce nebyl schopen dodávat jinou verzi než právě T3SU s dílčími úpravami. Nicméně tuzemský provoz vozů T3 již doznal řady vylepšení vozidel pro jejich větší provozní spolehlivost, která ovšem na nových vozech scházela, a tak nově dodávaná vozidla T3SU musela být ještě před zařazením do provozu upravována. Od roku 1983 výrobce tato vylepšení zahrnul do výrobního programu, a tak vznikla verze T3SUCS, která mohla být dodávána a provozována v ČSSR bez úprav. Praha v roce 1982 obdržela celkem 20 vozů T3SU. Mezi lety 1983 a 1989 obdržela celkem 272 vozů T3SUCS.



VE VOZOVNĚ HLOUBĚTÍN VEDLE SVĚ BUDOUCÍ PARTNERKY Z LINKY 23

Text: Jiří Došlý

SVĚTOVÁ METRA Z DOB HUSÁKOVÝCH DĚTÍ

PRAŽSKÉ METRO BUDE V KVĚTNU 2019 SLAVIT PŮLKULATINY, 45 LET OD ZPROVOZNĚNÍ PRVNÍHO ÚSEKU S DEVĚTI STANICEMI Z KAČEROVA SEVERNÍM SMĚREM. NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU SE TOMUTO VÝROČÍ BUDE Z RŮZNÝCH ÚHLŮ POHLEDU VĚNOVAT MNOHO ŘÁDEK. JAK SI VEDOU NAŠI VRSTEVNÍCI, TEDY PODZEMNÍ DRÁHY VE SVĚTĚ S PODOBNÝM DATEM NAROZENÍ?

Historie našeho metra je velmi bohatá a mnohonásobně delší než výročí, které si v květnu 2019 připomeneme. Od prvních diskusí na téma podzemky v Praze z 19. století ke zprovoznění v roce 1974 proteklo ve Vltavě mnoho vody, stejně tak od plánů na výstavbu podpovrchové tramvaje či metra k zahájení výstavby v roce 1967.

Dnes v Praze cestujícím slouží tři linky metra v celkové délce 65,2 kilometru s 61 stanicemi. Počet přepravených cestujících v roce 2017 bylo téměř 436 miliónů. Jak si dnes stojí jiná metra ve světě, která mají podobný nebo stejný rok zprovoznění prvního úseku? Jak se rozšířily ve světě sítě metra generace tzv. Husákových dětí?

Pchjongjang – 1973

Hlavní město Korejské lidově demokratické republiky má podle odhadu 3,2 milionu obyvatel. První a poslední linka metra byla zprovozněna v roce 1973, dnes má 17 stanic a délku 22 kilometrů. Překvapujícím údajem je počet přepravených cestujících, který za celý rok 2017 činil 36 milionů, tedy zhruba tolik, kolik bylo v Praze přepraveno v roce 1974 (přesněji řečeno od 9. 5. do 31. 12. 1974) mezi stanicemi Kačerov a Sokolovská (dnes Florenc) – 39 milionů cestujících. Lze tedy vyvodit, že metro v severokorejské metropoli neplní roli páteřního systému MHD. Poslední rozšíření metra proběhlo v roce 1987.

Soul – 1974

Zůstaneme v Asii a posuneme se pouze pod 38. rovnoběžku severní zeměpisné šířky, tedy do Jižní Koreje a do metropole Soulu. Ten zabírá plochu o pětinu větší než Praha (605 km²), avšak žije v něm téměř tolik obyvatel jako v České republice (10,2 milionu). Při návštěvě podzemí Soulu nás čeká překvapení. Metro, které v roce 2019 oslaví rovněž 45 let od prvního zprovoznění, patří mezi nejvytíženější na světě. Dlouhodobě bývá vyhodnocováno jako nejmodernější, např. v zimě cestující jistě potěší vyhřívána sedadla. Všudypřítomné jsou moderní technologie, které lze popsat zkratkami 4G, LTE, WiFi, NFC, RFID atp.



PCHJONGJANG

Foto: cnn.com



SOUL

Foto: seoulmetro.co

Po necelých 45 letech takřka každoročního rozšiřování sítě podzemky je dnes k dispozici cestujícím (podle metodiky Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP) 307 stanic provozovatele Seoul Subway na síti dlouhé více jak 331 kilometrů. Počet přepravených cestujících soulského metra byl v roce 2017 téměř 2,9 miliardy. Pro srovnání – na území Prahy se ročně přepraví všemi prostředky MHD 1,2 miliardy cestujících.

Sao Paulo – 1974

Největší město Brazílie a celé jižní polokoule Sao Paulo se rozkládá na ploše třikrát větší než je Praha (1523 km²) a žije v něm více než 13 milionů obyvatel. Pokud bychom započítali všechny obyvatele aglomerace, dostaneme se k počtu 30 milionů obyvatel, pro což existuje odborný výraz nikoliv metropole, ale megalopole.

Ale zpátky k metru, které bylo zprovozněno v roce 1974. Do dnešního dne se síť rozrostla na 81 stanic a 93,6 kilometru. Poslední rozšíření sítě podzemní dráhy proběhlo v roce 2018. Počet cestujících metra v největším brazilském městě byl v roce 2017 necelých 1,3 miliardy, tedy o trochu více cestujících, než známe každoročně v Praze z metra, tramvají, autobusů a lanovek.

Santiago de Chile – 1975

Zůstaneme v Latinské Americe, avšak přesuneme se z východního atlantického pobřeží na západní pacifické do hlavního a největšího města Chile. Rozlohou je chilská metropole o trochu větší než Praha (641 km²), avšak počet obyvatel se blíží 6 a půl milionům.

První vlak metra s cestujícími se rozjel v září 1975 a dnes slouží 107 stanic na infrastruktuře dlouhé 118 kilometrů. Poslední zprovozněný úsek s deseti stanicemi byl otevřen v prosinci 2017 a nutno dodat, že Santiago má ambiciózní plán na rozvoj sítě metra až do roku 2032 o dalších 77 stanic. Za celý rok 2017 bylo v Santiagu napočítáno na 685 milionů cestujících.

Charkov – 1975

Město Charkov se nachází na severu Ukrajiny. Jde o město z pohledu velikosti a počtu obyvatel nejvíce podobné Praze – na ploše 350 km² žije zhruba 1,4 milionu obyvatel. První linka metra byla v Charkově zprovozněna v roce 1975 a dnešní síť se skládá z 30 stanic na třech tratích o délce 38,1 kilometru. Rovněž letopočtem posledního rozšíření podzemky je Charkov nejbližší Praze – rok 2016. Čím se Charkov oproti naší metropoli liší, je počet přepravených cestujících v roce 2017. Metro v Charkově přepravilo 231 milionu cestujících, což je zhruba polovina toho, co tři linky pražského metra.



SAO PAULO

Foto: railwaygazette.com



SANTIAGO DE CHILE

Foto: railjournal.com



CHARKOV

Foto: railwaypro.com

Text: Ondřej Krulíkovský a Zdeněk Rampa
Foto: Ondřej Krulíkovský

VÍDEŇ

Foto: wienerlinien.at



BRUSEL



Foto: railwaygazette.com



WASHINGTON

Foto: cnn.com

Vídeň – 1976

Praxe zřejmě nejbližší metro, které bylo zprovozněno v éře tzv. Husákových dětí, je to vídeňské. Vídeň je podobná Praze rozlohou (415 km²), počet obyvatel je vyšší (1,8 milionu). První linka metra byla v rakouské metropoli zprovozněna v roce 1976, do letošního roku se síť pěti linek rozrostla do délky 83,3 kilometru a 98 stanic. Počet přepravených cestujících v roce 2017 byl dosti podobný tomu pražskému, konkrétně 454 milionu cestujících. K poslednímu rozšíření došlo v roce 2017, nicméně během roku 2019 se podzemní dráha rozšíří o dalších sedm kilometrů.

Brusel – 1976

V belgické metropoli, která bývá neoficiálně označována jako hlavní město Evropy, žije 1,1 milionu obyvatel. Praha má s Bruselem podobný nejen počet obyvatel, ale kapitolu kolem tzv. podpovrchové tramvaje. Metro v Bruselu bylo spuštěno v září 1976 a dnes má 4 linky a 59 stanic na 40 kilometrech tratí. Počet přepravených cestujících v roce 2017 byl 152 milionů, tedy asi třetina pražského objemu. Posledního rozšíření síť metra se Brusel dočkal v roce 2009.

Washington DC – 1976

Hlavní město USA, Washington DC, má rozlohu 166 km² a přibližně 700 tisíc obyvatel. Provoz metra byl zahájen v březnu 1976 na první, červené lince. Dnešní síť podzemky tvoří šest linek, 91 stanic na 188 kilometrech tratí. Ačkoliv byl počet cestujících v roce 2017 necelých 230 milionů, systém metra v metropoli USA je třetím nejvytíženějším na území Spojených států. Nejmladší linkou je stříbrná (Silver line), která byla zprovozněna v roce 2014. V současné době na této lince probíhají stavební práce, v roce 2020 se rozšíří o dalších 6 stanic.

Stát	Město	Rok zprovoznění	Počet stanic (2018)	Délka sítě (2018) v km	Počet cestujících (2017) v mil.
KLDR	Pchjongjang	1973	17	22	36
Jižní Korea	Soul	1974	307	331	2 900
Brazílie	Sao Paulo	1974	81	93,6	1 300
Česko	Praha	1974	61	65,2	436
Chile	Santiago de Chile	1975	107	118	685
Ukrajina	Charkov	1975	30	38,1	231
Rakousko	Vídeň	1976	98	83,3	454
Belgie	Brusel	1976	59	40	152
USA	Washington DC	1976	91	188	230

Zdroj: UITP



ZKOUŠKA POJEZDU ELEKTRICKÉHO INVALIDNÍHO VOZÍKU PO PROFILU ŠÍŘKY 90 MM U VOZU TYPU 81-71M VE STANICI ANDĚL

GAP FILLER ANEB JAK ZMENŠIT PROSTOR MEZI NÁSTUPIŠTĚM A SOUPRAVOU

JEDNÁ SE O ÚPRAVY HRAN NÁSTUPIŠŤ V MÍSTECH PRAVIDELNÉHO ZASTAVENÍ PRVNÍCH A POSLEDNÍCH DVEŘÍ VLAKOVÉ SOUPRAVY METRA, SPOČÍVAJÍCÍ V INSTALACI PRYŽOVÉHO HŘEBENOVÉHO PROFILU. TATO ÚPRAVA UMOŽŇUJE LEPŠÍ PŘEKONÁNÍ HORIZONTÁLNÍ MEZERY MEZI HRANOU NÁSTUPIŠŤE A NÁSTUPNÍ HRANOU VLAKU, A TO PŘEDEVŠÍM PRO IMOBILNÍ OSOBY, POUŽÍVAJÍCÍ MECHANICKÝ NEBO ELEKTRICKÝ VOZÍK. PROFIL MŮŽE BÝT NAMONTOVÁN POUZE NA REKONSTRUOVANÉ HRANY NÁSTUPIŠŤ, KTERÉ JSOU VE VZDÁLENOSTI 1470 MM OD OSY KOLEJE.

Historie projektu

Problematika instalace profilu byla řešena v rámci pracovní skupiny „Kolo – kolejnice“, která se pravidelně schází jednou za měsíc a projednává v útvarech napříč metrem problémy vyplývající z jeho provozu.

Nejprve bylo důležité stanovit šířku a délku profilu. Jednotka Správa vozidel Metro (JSVM) provedla měření vzdálenosti mezi hranou nástupiště a soupravou v několika stanicích. Služba Stavby a tratě začala ve spolupráci s oddělením Komunikace a vnější vztahy s hledáním výrobce, který má ve svém výrobním sortimentu certifikovaný výrobek. To se nakonec ukázalo jako obrovský problém a až díky doporučení provozovatele městské dopravy v Soulu byl získán kontakt na výrobce DRB Holding Co., Ltd. South Korea.

Dále byla službou Stavby a tratě oslovena Národní rada osob se zdravotním postižením České republiky s žádostí o stanovisko k instalaci profilů a stanovení pilotní stanice, kde bude profil osazen. Národní rada žádnou konkrétní stanici nezvolila, takže byla vybrána stanice Anděl, neboť v ní byla těsně předtím dokončena stavba výtahů.

Také byla stanovena délka profilu na 4 m, která vyplývala ze šířky dveří (1,3 m) a rezervy (1 m na každou stranu). Protože jsou standardně vyráběny délky 0,5 m a 1 m, bylo z důvodu jednotnosti instalovaných profilů rozhodnuto o instalaci 4 profilů délky 1 m vždy u prvních a posledních dveří soupravy ve správném směru jízdy.

Pilotní instalace ve stanici Anděl

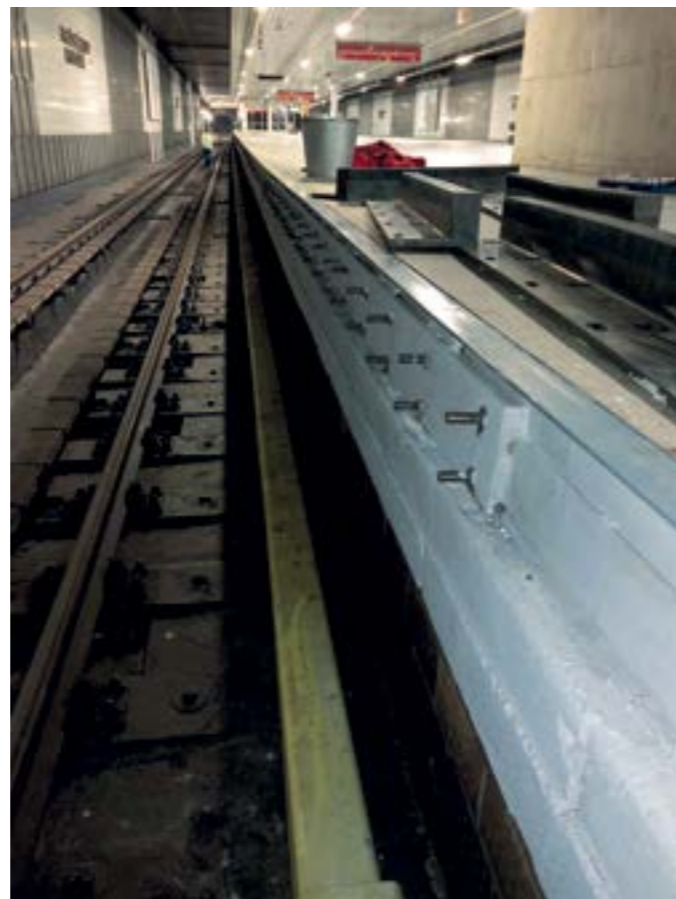
Podle výsledků měření JSVM byla mezera mezi hranou nástupiště a soupravou v této

stanici 130 mm. Služba stavby a tratě objednala proto geodetické zaměření hrany s tím, že byla potvrzena její správná poloha. V přepravní výluce 16. 11. 2015 byly nalepeny na hranu nástupiště kostičky z tvrzeného polystyrénu v šířkách 90, 100 a 110 mm. Tímto způsobem byla ověřena možnost instalace profilu v maximálně vyráběné šířce 90 mm.

Dále bylo u Metroprojektu objednáno Stavebně-technické posouzení „Hrana nástupiště stanice Anděl, instalace pryžového hřebenového profilu“. To stanovuje kromě správného umístění, kdy byla správná poloha čela zastavení vyznačena službou Sdělovací a zabezpečovací, také způsob uchycení držáků profilu ke svislé hraně nástupiště. Dokumentace byla předána v lednu 2016. Hned poté, 2. 2. 2016, byla odeslána žádost vedoucího jednotky Dopravní cesta Metro (JDCM) k technickému řediteli o zkušební instalaci hřebenových profilů šířky 90 mm



ZKOUŠKA S POLYSTYRÉNOVÝMI BLOKY ŠÍŘKY 50 MM U VOZU TYPU M1 VE STANICI KAČEROV



ZPŮSOB PŘIPEVNĚNÍ HŘEBENOVÉHO PROFILU KE SVISLÉ HRANĚ NÁSTUPIŠTĚ VE STANICI PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ (2. KOLEJ)



PROFIL GAP FILLER O ŠÍŘCE 90 MM, POHLED PODÉL VOZU TYPU 81-71M



POHLED NA GAP FILLER Z VOZU SHORA SMĚREM K HRANĚ NÁSTUPIŠTĚ (BÍLE JE NATŘEN ÚHELNÍK OCELOVÉ HRANY NÁSTUPIŠTĚ)

Profily Gap Filler jsou v Praze instalovány u prvních a posledních dveří soupravy. Mají šířku 90 mm (na trati C 50 mm) a délku 4 metry.

ve stanici Anděl podle schválené dokumentace. Je potřeba si uvědomit, že už samotná hrana nástupiště má výjimku ze stanoveného průjezdného průřezu.

Vlastní instalace profilů proběhla v březnu 2016 a zkušební provoz byl vyhodnocen o rok později. Během něj byl oficiálně Národní radou vyzkoušen průběh nástupu i výstupu mobilních cestujících v místě instalace; zejména pak služba Sdělovací a zabezpečovací sledovala přesnost zastavování souprav vzhledem k profilu, neboť se na trati B v té době jezdilo výhradně na „ruku“ – tedy bez automatického vedení vlaku.

Po diskuzi v rámci JDCM bylo s ohledem na probíhající instalaci vlakového zabezpečovače LZA na trati B, zkušeností z provozu vlakových zabezpečovačů LZA na trati A i PA 135 na trati C rozhodnuto, že délka 4 m je dostačující a může být případně kdykoliv prodloužena.

I. fáze instalace

Na základě kladného vyhodnocení pilotní montáže ve stanici Anděl byl do plánu inves-

tic zaslán návrh na instalaci profilu ve 40 stanicích, které to stavebně umožňovaly. V říjnu 2017 byla podepsána smlouva s vítěznou firmou, která po leteckém dodání profilů začala s jejich montáží na tratích A a B. Na trati C byla z důvodu otevírání dveří souprav M1 předsunutím vně vozidla upravena šířka profilu na 50 mm.

Střed prvních a posledních dveří soupravy ve správném směru jízdy byl službou Sdělovací a zabezpečovací určen na základě jízdy soupravy v automatickém režimu – to již bylo možné vzhledem k dokončení instalace stacionární části LZA také na trati B. Dne 31. 10. 2018 byl vydán kolaudační souhlas pro plánovanou instalaci na tratích A i B, montáž profilů na trati C byla dokončena koncem roku 2018.

Přehled stanic s profilem šířky 90 mm:

Trat' A – Strašnická, Želivského, Flóra, Jiřího z Poděbrad, Náměstí Míru, Můstek A, Staroměstská, Malostranská, Bořislavka, Nádraží Veleslavín, Petřiny a Nemocnice Motol.

Trat' B – Zličín, Stodůlky, Luka, Hůrka, Smíchov-

ské nádraží, Anděl (pilotní instalace), Karlovo náměstí, Národní třída, Můstek B, Náměstí Republiky, Florenc B, Křižíkova, Invalidovna, Českomoravská, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajska zahrada a Černý Most.

Přehled stanic s profilem šířky 50 mm:

Trat' C – Letňany, Prosek, Střížkov, Ládví, Kobylisy, I. P. Pavlova, Vyšehrad, Pražského povstání, Kačerov, Chodov a Háje.

II. a III. fáze instalace

V listopadu 2018 byl zaslán návrh na montáž profilu v dalších 10 stanicích, ve kterých byly v roce 2018, nebo budou v roce 2019 opraveny hrany nástupiště.

Přehled stanic II. fáze:

Trat' A – Depo Hostivař, Skalka, Muzeum A, Hradčanská.

Trat' B – Jinonice, Radlická, Palmovka

Trat' C – Hlavní nádraží, Muzeum C, Budějovická.

Zbylé stanice budou, rovněž po provedení oprav hrany nástupiště, zařazeny do III. fáze s předpokládaným dokončením v roce 2022.

Závěr

Správnost instalace profilů ve stanicích metra byla již veřejně oceněna známou hudební skupinou The Tap Tap, fungující při Jedličkově ústavu, a několikrát mimo jiné potvrzena pochvalnými dopisy od imobilních občanů. Přesto stále probíhá sledování přesnosti zastavování souprav u profilu – v současné době se na tratích A i B dosahuje hodnoty 99,5 %. Na trati C začalo toto sledování až po dokončení montáže.

Služba Sdělovací a zabezpečovací se také zabývala stanovením délky profilu ve stanicích, kde vlaky zastavují ve správném i nesprávném směru, a to zejména ve stanicích Skalka či Kačerov. I u nich byla potvrzena dostačující délka 4 m.

Jsmo přesvědčeni, že dokončením instalace pryžového hřebenového profilu Gap Filler bude završen další významný krok k celkové bezbariérovosti pražské městské hromadné dopravy. ■



ZKOUŠKA POJEZDU MECHANICKÉHO INVALIDNÍHO VOZÍKU PO PROFILU O ŠÍŘCE 90 MM U VOZU TYPU 81-71M

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP a autor



HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Montážní vůz pro stavbu a opravy trolejového vedení s registrační značkou P-12.613 z roku 1935 byl zhotoven přestavbou malého autobusu Škoda 505 č. 32 pro 15 sedících a 10 stojících cestujících, zařazeného do provozu 9. listopadu 1928. Malé autobusy tohoto typu byly pořízeny celkem čtyři „pro okrajové trati s menší frekvencí za účelem snížení provozovacích výloh“. Z hlediska velikosti ale tyto vozy příliš neuspěly. Jejich interiér byl navíc vybaven podélnými lavicemi z dřevěných latí, stejnými jako v tramvajích, což na tehdejších nekvalitních cestách příliš na komfortu nepřidávalo. A tak byly tyto vozy po šesti letech provozu vyřazeny a přestavěny na různé speciální vozy – montovní, podbíjecí a nákladní. Vůz P-12.613 byl vyfotografován na skleněný negativ 13 x 18 cm před karosárnou v Rustonci. Do provozu byl zařazen v roce 1934, ale zdá se, že už v roce 1935 byl zrušen.



Snímek vozů T1 ve vozovně Hloubětín se může zájemcům o tramvaje zdát kompozičně nepovedený. Cílem fotografa ale nebylo zachytit tyto tehdy nejmodernější tramvaje, ale unikátní střešní konstrukce – tzv. železobetonové konoidální skořápky na železobetonových sloupech. Důvodem k volbě u nás neznámé konstrukce byl poválečný nedostatek oceli (tehdy považované za strategickou surovinu), která byla před válkou pro podobné stavby nejběžnějším stavebním materiálem. Originální snímek byl pořízen na negativ 6 x 6 cm.

Letošní rok je z hlediska historických událostí především ve znamení 45. výročí metra. Období před zahájením provozu si můžeme připomenout barevným snímkem (originálem je kinofilmový diapozitiv o rozměru políčka 24 x 36 mm) pořízeným na zhlaví ještě rozestavěného depa Kačerov v roce 1973. Kolejistiště depa je už zhruba dokončeno, ale při pozornějším prohlížení poznáme, že ještě chybějí napájecí kolejnice. Nezvyklý je také vozový park, který není majetkem tehdejšího DP-Metro, ale některého z dodavatelů (pravděpodobně národního podniku Železniční stavitelství, jehož dva závody se na stavbě prvního provozního úseku metra podílely). Vlevo vidíme pod dálničním mostem lokotraktor řady T 211.0 (pozdější řada 700).



Podobně jako ve své době sokolské sleety i spartakiády, které je nahradily v letech 1955, 1960, 1965, 1975, 1980 a 1985, kladly mimořádně náročné nároky na městskou hromadnou dopravu. Tradičně se nejvíc pozornosti soustřeďovalo především na tramvaje, případně na trolejbusy. Od roku 1975, kdy už v Praze nejezdily trolejbusy, začaly hrát mnohem větší úlohu ve spartakiádní dopravě také autobusy. Tato fotografie byla pořízena během Československé spartakiády 1980 na náměstí Sovětských tankistů (dnes náměstí Kinských). Originální fotografie má formát 17 x 11,8 cm.



Tento snímek pořízený v roce 1985 na negativ 6 x 6 cm připomíná dnes už pro mnohé zapomenutý most přes vltavské rameno v Karlíně. Že žádnou vodu nevidíte? V době vzniku fotografie tu řeka už netekla tři desítky let. Rameno Vltavy (zde bylo ústí karlínského přístavu) bylo postupně zasypáno, ale most, který tu býval od roku 1873, tu i bez vody dál existoval až do definitivního ukončení provozu na bývalé trati Severozápadní dráhy v roce 1984. Byl snesen až v roce 1988. V místech, kde stával, dnes vede čtyřproudá komunikace nazvaná Rohanské nábřeží.



Text: Zdeněk Rampa
Foto: Archiv DPP a Tomáš Ullrich

Foto: Petr Hejma

1974–2019
45 let
prážského metra
s DP kontaktem

PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ aneb PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM

Díl 1.

OD VZNIKU PODNIKU DP – METRO AŽ DO DNEŠNÍCH DNÍ

V RÁMCI OSLAV SE URČITĚ BUDE OBJEVOVAT FOTOGRAFIE JEDINÉHO DĚLNÍKA SE SBÍJEČKOU, KTERAK POBLÍŽ HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ ČINÍ „PRVNÍ KOPNUTÍ DO ZEMĚ“ (7. 1. 1966 VE 14:00) ZA PŘIHLÍŽENÍ NEMALÉHO DAVU FUNKCIONÁŘŮ I POLITIKŮ. OPĚT NA NÁS VYKOUKNE „SÚDRUH GENERÁLNÍ TAJOMNÍK“ ÚV KSČ DR. GUSTÁV HUSÁK, SLAVNOSTNĚ STŘÍHAJE PÁSKU VE VESTIBULU STANICE KAČEROV, OPĚT OBKLOPEN DAVEM, TENTOKRÁT DALEKO POČETNĚJŠÍM, ABY 9. 5. 1974 V 9:19 ZAHÁJIL PROVOZ NA PRVNÍ TRATI PRAŽSKÉHO METRA NA TRASE C. TENTO PŘÍBĚH JE ALE DOSTATEČNĚ OBEHRANÝ, VŠEOBECNĚ MEDIÁLNĚ ZNÁMÝ, PODROBNĚ ZDOKUMENTOVANÝ A LEHCE DOHLEDATELNÝ NA INTERNETU... TAKŽE NE, TENTOKRÁT JINAK!



Chceme ukázat vznik a postupný vývoj podniku, který zabezpečoval po všech stránkách provoz metra v rámci pražského DP, jeho prvotní organizační členění i proměny vnitřní struktury, jak časem následovaly. Věříme, že seriál to bude neméně zajímavý; navíc z tohoto pohledu bude určitě poučné rozvoj zmapovat nejen pro pamětníky a současníky, ale též pro budoucí generace „metráků“.

1. 11. 1967

Příkazem ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy č. 20/67 ze dne 23. října 1967 byl na základě usnesení porady vedení č. 27/V ze dne 16. října 1967 ustaven nový organizační útvar: **909 – Správa pro přípravu provozu Metra;**

1. 1. 1971

Na základě usnesení 36. plenárního zasedání Národního výboru hlavního města Prahy byl zrušen stávající Dopravní podnik hl. m. Prahy a byl zřízen nový podnik s názvem Dopravní podniky hlavního města Prahy.

Do rámce Dopravních podniků byl mimo jiné začleněn nově vzniklý **Dopravní podnik hlavního města Prahy – Metro**, dále jen **DP-M**. Byl ustaven zřízovací listinou čj. KP - 5931 z 16. prosince 1971; vznikl spojením útvaru Správa pro přípravu provozu Metra a podniku Výstavba hlavního města Prahy – Výstavba metra. Jeho sídlem byla Sokolská 64, Praha 2. Prvním ředitelem byl jmenován Jaroslav Valášek.

Kromě útvarů dopravního, ekonomicko-personálního a technického (se zaměřením převážně na investiční záležitosti a rozvoj tratí metra) vlastní provoz zajišťovalo celkem 6 provozních celků – uvádíme i oficiálně přidělené barvy služeb:

- 1510 – služba dopravní (červená)
- 1520 – služba vozová (žlutá)
- 1530 – služba sdělovací a zabezpečovací (zelená)
- 1540 – služba elektrotechnická (modrá)
- 1550 – služba traťová (fialová)
- 1560 – služba stavebně technická (černá)

Každá služba měla vedoucího služby, ekonomu, hlavního inženýra s jeho útvarem a dále se členila na tzv. provozní distance. V prvních letech provozu metra (pouze na trati C) byla správa pohyblivých schodů začleněna do dopravní služby, zatímco strojvedoucí byli součástí vozové služby.

Samostatnou provozní složkou byl i ZHPÚ (Záchraný hasičský a požární útvar) založený ještě před zahájením provozu metra již 21. 8. 1973 a sídlící v kačerovském depu. Při zahájení provozu byl přičleněn ke službě vozové.

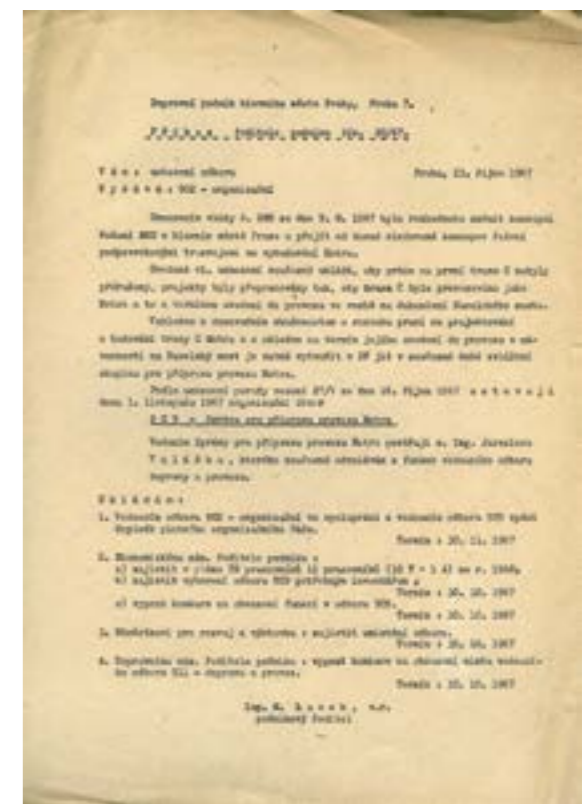
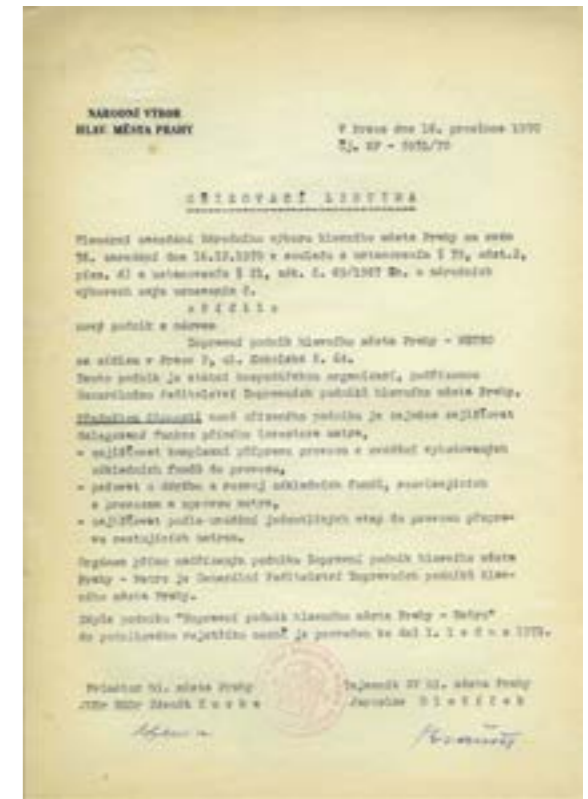
1. 1. 1977

V souladu s usnesením č. 40 rady Národního výboru hlavního města Prahy ze dne 7. prosince 1976 se na základě zřízovací listiny ze dne 22. prosince 1976 (čj. org. 708/76) DP změnil na Dopravní podniky hlavního města Prahy, koncern. V jeho rámci byl ustaven **Dopravní podnik hl. m. Prahy – Metro, koncernový podnik** se sídlem v depu Kačerov na adrese Sliachská 1, Praha 4 – Spořilov. Z podniku byl vyčleněn investiční odbor a ve formě koncernové účelové organizace (k. ú. o.) tím vznikl Inženýring dopravních staveb.

Útvary dopravního, technického a ekonomického náměstka se proměňovaly jen dílčím způsobem, ale provozní útvary se po reorganizaci vnitřní struktury proměnily takto:

- 11 500 – služba vozová (žlutá)
- 11 610 – služba dopravní (červená)
- 11 630 – služba sdělovací a zabezpečovací (zelená)
- 11 640 – služba elektrotechnická (modrá)
- 11 650 – služba traťová (fialová)
- 11 660 – služba stavebně technická (černá)
- 11 670 – služba eskalátorová (hnědá)
- 11 680 – služba ochranného systému metra (OSM = oranžová)

Eskalátorová služba se vydělila ze služby dopravní, pro potřeby nově vzniklého ochranného systému metra na trati A byla ustavena zcela nová služba. Strojvedoucí byli převedeni ke službě dopravní od 1. 1. 1995, úklidové činnosti se převáděly na externí firmy už v průběhu roku 1994.



**1. 7. 1989**

Usnesením plenárního zasedání Národního výboru hlavního města Prahy č. 13/15/P z 29. června 1989 byl zřízen Dopravní podnik hl. m. Prahy – kombinát, státní podnik.

Zakládací listina nestanovuje vnitřní strukturu státního podniku, nicméně v jeho rámci byl mezi jinými ustaven **Dopravní podnik hl. m. Prahy – Metro, kombinátní podnik**. Sídlo se přemístilo do nového depa Hostivař na adresu Sazečská 1, Praha 10.

V následujícím období se začalo uvažovat o osamostatnění jednotlivých podniků dle trakcí, ale tyto snahy (7. 9. 1990 podpořené i výstražnou pětiminutovou stávkou) nakonec neskončily úspěšně.

Zastupitelstvo hl. m. Prahy na svém 2. zasedání dne 14. února 1991 schválilo usnesení č. 2/2 o zřízení akciové společnosti holdingového typu k 1. dubnu 1991 s obchodním názvem Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., s tím, že „*dceřiné a.s. budou zřízeny do 90 dnů od založení DP hl. města Prahy, a.s. po předchozím*

projednání ve výborech a radě Zastupitelstva hlavního města Prahy.“ Rada zastupitelstva hl. m. Prahy pak dne 28. 2. 1991 schválila a dne 19. 3. 1991 vydala zakladatelský plán.

**1. 4. 1991**

Byla zřízena společnost Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (vstoupil v platnost zakladatelský plán). Z právního hlediska však společnost vznikla až 11. července 1991 zápisem do obchodního rejstříku. Dceřiné společnosti, jejichž ustavení předpokládalo usnesení ze 14. února 1991, nakonec nevznikly, s čímž souhlasila rada Zastupitelstva hlavního města Prahy usnesením č. 866 ze 7. 9. 1993. Původní kombinátní podnik DP-Metro byl – od 1. dubna 1993, kdy byl zapsán do obchodního rejstříku – změněn na novou vnitřní organizační jednotku: **Dopravní podnik hl. m. Prahy – Metro, odštěpný závod**.

**1. 1. 2004**

Na základě rozhodnutí valné hromady akciové společnosti z 16. prosince 2003 byly zrušeny dosavadní odštěpné závody a nahrazeny divizemi. Jednou z nich se stala **Divize Metro**.

**ZAJÍMAVOSTI****1992 – první výskyty graffiti****1996 až 1998 – přestrojení provozních pracovníků DP-M z původní hnědé do univerzální modré**

Členění na divize bylo považováno za dočasné řešení.



Probíhající několikaletý audit a hluboková analýza DPP firmou BNV consulting, spřízněnou s Magistrátem hl. m. Prahy, se ostře promítla do vývoje DPP včetně dožívající struktury DP-M. Radek Novotný, jednatel firmy BNV, zároveň působil v DPP jako ředitel transformace, takže veškerá „doporučení“ z auditu byla ihned direktivně zaváděna do praxe.

**1. 7. 2005**

V souvislosti s usnesením představenstva č. j. 5/2004/9.1 ze dne 15. března 2004, týkajícího se realizace Transformačního projektu DPP, a usnesením Řídicí rady č. 17/2005 ze dne 6. 4. 2005 byl příkazem generálního ředitele č. 11/2005 z divize Metro vyčleněn nový organizační útvar **jednotka Správa vozidel Metro (JSVM)** podřízená technickému řediteli DPP.

**1. 10. 2005**

Příkazem generálního ředitele č. 19/2005 byla zrušena divize Metro. Místo ní (kromě již existující JSVM) byly zřízeny **jednotka Provoz Metro (JPM)**, podřízená dopravnímu řediteli, a **jednotka Dopravní cesta Metro (JDCM)**, podřízená technickému řediteli.

PERSONÁLNÍ OBSAZENÍ ODBORNÝCH ŘEDITELŮ A VEDOUČÍCH 3 JEDNOTEK METRA OD ROKU 2006 AŽ DOSUD**Odborní ředitelé, pod něž spadají jednotky metra:**

- jednotka Provoz Metro spadá pod dopravní úsek; dopravními řediteli byli: Petr Blažek, Jaroslav Stůj, Ladislav Urbánek (CD, 5. patro)
- jednotky Správa Vozidel Metro a Dopravní cesta Metro spadá pod technický úsek; technickými řediteli byli: Tomáš Jílek, Jiří Bezdiček, Radek Zamrazil, Jan Šurovský (HO, SO), Oldřich Vytiska (SO), od 1. 1. 2019 opět Jan Šurovský

Vedoucí jednotek:

- JPM = Ladislav Urbánek, Karel Pečený, Miloš Kotva (NH-sever)
- JSVM = Josef Němeček, Jaroslav Kristen (DK-A)
- JDCM = Jaroslav Šubert, Marek Kopřiva (DK-A)

Transformace DPP v letech 2003–2006 – reorganizace vnitřních útvarů podniku

- v roce 1992 vzniklé odštěpné závody byly nyní nahrazeny „jednotkami“;
- provoz organizačně i ekonomicky oddělen od správy vozidel i správy dopravní cesty;
- některé servisní činnosti (správa budov, počítačových sítí, projektování dopravy a jízdních řádů, vnitropodniková doprava, zásobování, účetnictví, právní činnosti atd.) byly integrovány;
- systém řízení se změnil na takzvaný procesní.

Účelem změn mělo být zpřehlednění struktury a obnovení ekonomických mechanismů, které by měly vést ke snížení a efektivizaci nákladů podniku. V těchto a následujících letech byly také některé servisní činnosti (čištění a údržba vozidel, provoz měřičů – *netýká se metra* – atd.) na doporučení poradenské firmy BNV consulting outsourcovány.

Proti působení BNV však sílil odpor zejména v odborových organizacích a po hrozbě výstražnou stávkou nakonec její působení skončilo v listopadu 2009. S dvouletým odstupem pak následovalo odvolání tehdejšího generálního ředitele Martina Dvořáka a vše pokračovalo soudním sporem, neboť vyšla najevo účelovost řady tehdejších rozhodnutí i nevhodnost tehdy sjednaných smluv v neprospěch DPP.

V těchto „mantinelech“ se administrativní vedení metra uvnitř akciové společnosti DPP pohybuje doposud. Každoročně se dle vývoje potřeb i situace několikrát provádí větší či menší organizační změny, z nich se stalo tou nejmarkantnější zřízením Full Service provozový park. Správa a údržba elektrických vozů metra tak přešla z přímé odpovědnosti původní vnitropodnikové složky – služby vozové – na externí firmu Škoda Transportation (pro rekonstruované vozy typu 81-71M,

Vedoucí útvaru Správa pro přípravu provozu Metra

Vedoucí útvaru Správa pro přípravu provozu Metra	1967–1970	Přesné funkční období	Sídlo
Ing. Jaroslav Valášek	1967–1970	1. 11. 1967 – 31. 12. 1970	Grb Bubenská, Praha 7

Ředitelé DP-M (podniku, závodu, divize DP-Metro)

Ing. Jaroslav Valášek	1971–1976	1. 1. 1971 – 31. 12. 1976	Sokolská 64, Praha 2
Ing. Ladislav Slepíčka	1977–1982	1. 1. 1977 – 30. 9. 1982	Sliačská 1, Praha 4
Ing. Rudolf Medo	1982–1989	1. 10. 1982 – 31. 12. 1989	
Ing. Josef Němeček	1989–1991	15. 12. 1989 – 7. 9. 1990, resp. 31. 12. 1991	Sazečská 1, Praha 10
Ing. Jiří Foglar		<i>tzv. víkendový ředitel (8. – 9. 9. 1990) – reakce na pokus o osamostatnění DP-M</i>	
Ing. Štěpán Bonczek	1992–1992	1. 1. 1992 – 15. 4. 1992	
Ing. Jaromír Stejskal	1992–1996	1. 7. 1992 – 31. 8. 1996	Sliačská 1, Praha 4
Ing. Ladislav Houdek	1996–2003	1. 10. 1996 – 16. 5. 2003 rezignoval	
Ing. Ladislav Urbánek	2003–2005	19. 5. 2003 – 30. 9. 2005 (2003 pověřen, od 2004 ředitel divize, 2005 divize zrušena)	

Vedoucí jednotek od roku 2005

JEDNOTKA SPRÁVA VOZIDEL METRO			Sliačská 1, Praha 4
Ing. Josef Němeček	2005–2018		
Ing. Jaroslav Kristen	2018–dosud		
JEDNOTKA PROVOZ METRO			stanice metra Nádraží Holešovice
Ing. Ladislav Urbánek	2005–2012		
Ing. Karel Pečený	2012–2018		
Ing. Miloš Kotva	2018–dosud		
JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA METRO			Sliačská 1, Praha 4
Ing. Jaroslav Šubert	2005–2008		
Ing. Marek Kopřiva	2008–dosud	(1. 2. 2008 pověřen, od 1. 12. 2008 jmenován)	



SE SLASHEM V AUTORÁDIU PŘI CESTĚ ZA GAUGUINEM



V Národním technickém muzeu lze až do 10. března 2019 zavzpomínat na **Automobilový závod 1000 mil československých**. Stejnoujmenná výstava připomíná legendární akci v dějinách domácího automobilového sportu, kterou pořádal Autoklub Republiky československé v letech 1933, 1934 a 1935. Jednalo se o rychlostní závod cestovních automobilů na

tehdy nejdůležitější domácí silniční trase Praha – Kolín – Německý Brod – Jihlava – Velké Meziříčí – Brno – Břeclav – Bratislava a zpět do Prahy bez přerušení dvakrát. Celkem tedy téměř 1600 kilometrů ostré jízdy bez odpočinku. Výstava v dopravní expozici NTM dává vzpomínout na historii slavného závodu i novo-

dobé vzpomínkové jízdy. Představuje výběr z vozů, které se závodu ve 30. letech zúčastnily. Ze závodu 1000 mil československých konaného v roce 1934 jsou to automobily Aero 750 Sport Coupé a Wivok 7/28, ze závodu v roce 1935 vůz Jawa 750. K vidění jsou také ceny a plakety ze závodů, např. pohár absolutního vítěze třetího ročníku závodu.

Národní galerie Praha připravila v Paláci Kinských ve spolupráci s Musée départemental breton výstavu zaměřenou na česko-francouzské umělecké vztahy. Expozici nazvanou **Bonjour, Monsieur Gauguin: Čeští umělci v Bretani (1850–1950)** lze navštívit až do 17. března.

ho umění. Do nejzápadnější části Francie se sjížděli nejprogressivnější malíři tehdejší doby a inspirovali se tvorbou francouzských autorů, jako byli Paul Gauguin, Émile Bernard nebo Paul Sérusier.

Pravidelně do Bretaně jezdili i umělci českého původu, někteří z nich se tam dokonce i na čas usadili. Výstava nabízí pohled na to, jakým způsobem se umělci, jako například Jaroslav Čermák, Antonín Chittussi, Alfons Mucha, Josef Čapek, František Kupka, Jan Zrzavý, Alén Diviš, Toyen nebo Jan



Křížek, zhostili zachycení krajiny či tradičních bretonských motivů a jaký vliv měla na jejich tvorbu zmíněná pontavenská škola.



V sobotu 9. února přivítá O2 Aréna v rámci evropského turné k aktuálnímu albu Living The Dream amerického rockového kytaristu, skladatele, ale i filmového producenta Saula Hudsona, známého v hudebním světě pod jménem **Slash**.

Slash byl v osmdesátých a devadesátých letech jedním z nejvýraznějších rockových kytaristů a jako nepřehlédnutelnou figuru s kytarou a cylindrem na hlavě si jej pamatují především fanoušci kapely Guns N' Roses. Už v roce 1994 dal ale dohromady svůj sólový projekt Slash's Snakepit a během následujících let spolupracoval s celou řadou dalších muzikantů. Své projekty nedal k ledu ani poté, co se Guns N' Roses začali znovu objevovat na pódiích. Zde se představí ve spolupráci se zpěvákem Mylesem Kennedym a kapelou The Conspirators, kteří se podíleli i na zmiňovaném albu.



JAKÝ PŘEDMĚT JE NA OBRÁZKU?

- Držák na kávu pro strojvedoucího metra
- Sdružený kryt čelních světel vozu 81-71
- Pomůcka pro aretaci řídicího kontroleru u souprav 81-71
- Část zkratovací soupravy

Vyberte správnou odpověď, zašlete ji nejpozději **do neděle 10. února 2019** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: Encyklopedii o historii pražské autobusové dopravy a reflexní pásky DPP.

Správná odpověď na otázku **Do jaké zastávky míří linka číslo 177** z Fotohádanek v DP kontaktu 12/2018 zněla: **Strossmayerovo náměstí**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a knihou 140 osobností,

událostí a zajímavostí z historie pražské MHD, propiskou a také reflexními pásky DPP byl odměněn: **Josef Špinka**.



provozované na tratích A a B), resp. Siemens Mobility (pro všechny řady vozů M1 pro trať C).

Oproti původním doporučením společnosti BNV consulting ale všechny strategické i základní provozní činnosti, vyplývající ze zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, zůstaly uvnitř DPP. Velmi výrazně ale vzrostl podíl dodavatelské činnosti, kdy externí firmy údržbové a vedlejší kontrolní činnosti převzaly od jednotlivých podnikových útvarů.

Přehled generálních ředitelů DPP od založení podniku METRO, resp. jeho nástupnických jednotek:

- **Mikuláš Lacek**, ředitel 1964–1970, generální ředitel 1971–1987; část období i pedagog VŠE Praha
- **Ladislav Slepíčka**, od 1987 – do 20. července 1990
- **Vavřinec Bodenlos**, pověřen od 3. května 1990, jmenován 20. července 1990 – 30. dubna 1991
- **Milan Hašek**, 1. května 1991 – 31. října 1993
- **Rudolf Mládek**, 1. listopadu 1993 – 21. prosince 1994
- **Oldřich Hanuš** pověřen 21. prosince 1994 – 17. ledna 1995
- **Milan Houfek**, 17. ledna 1995 – 23. února 2005 (zemřel ve funkci)
- **Tomáš Jílek**, 23. února – 10. října 2005 pověřen, jmenován 10. října 2005 – 1. dubna 2007
- **Martin Dvořák**, 1. dubna 2007 – 5. prosince 2011
- **Jaroslav Stůj**, pověřen od prosince 2011 (krátce předtím dopravním ředitelem) – leden 2012
- **Magdalena Češková** (dosavadní ekonomická ředitelka) pověřena řízením od začátku února 2012
- **Vladimír Lich**, vybrán s okamžitou účinností 24. února 2012 jako dočasný „krizový manažer“ na dobu cca 2 let – 16. srpna 2012 (odvolán představenstvem)
- **Magdalena Češková**, pověřena 16. srpna 2012 řízením podniku – 31. října 2012
- **Milan Křístek**, 1. listopadu 2012 – 26. září 2013
- **Jaroslav Ďuriš**, 7. října 2013 – 19. května 2016
- **Ladislav Urbánek** (dosavadní dopravní ředitel), dočasně pověřen
- **Martin Gillar**, 10. června 2016 – 19. prosince 2018
- **Petr Witowski**, od 20. prosince 2018



Příště: Profil jednotky Provoz Metro
Autor projektu „Pražské podzemní pražce vzpomínají“:
Zdeněk Rampa, vedoucí odb. Řízení provozu JDCM
Podklady: Pavel Fojtík, vedoucí odd. Archiv DPP

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Jak získat jistotu za volantem? S brýlemi DriveSafe

Ať už řídíme rádi anebo z nutnosti, potřebujeme k tomu dobré oči. Nebo
..... (dokončení v tajence). A nejlépe rovnou ty špičkové, vyvinuté přímo pro řidiče – Zeiss DriveSafe. K pohodlí nositele přidávají větší bezpečí na silnici. Jasně vidění zajistí v autě i v každodenním životě. Jak zásadně technologie Zeiss zlepšují vidění za tmy či za špatného počasí, si můžete vyzkoušet i nanečisto. Stačí stáhnout do mobilu aplikaci ZEISS DriveSafe VR Experience a nasadit brýle pro virtuální realitu. A ty můžete vyhrát v dnešní křížovce.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 10. února 2019** na adresu: soutezdpp@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: 3D brýle Carl Zeiss VR One Plus a další dva sadu brožur s výročním provozů DPP a drobné reklamní předměty.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 12/2018 bylo dokončení textu: Mezi významné české umělce patří **Jiří Rathouský** – grafik a typograf. Hlavní cenu – Logitech Wireless Keyboard K375s CZ – získává **Eva Jabůrková**, flashdisky v designu autobusu ŠM 11 získávají **Antonín Martinek** a **Soňa Ondříčková**.

Hlavní cena:



3D brýle Carl Zeiss VR One Plus

PRECIZNÍ BRÝLOVÉ ČOČKY ZEISS A SKVĚLÁ OPTIKA VE 3D BRÝLÍCH ZEISS VR ONE PLUS ZAJIŠTÍ VÝJIMEČNÝ A POHLUCUJÍCÍ ZÁŽITEK Z VIRTUÁLNÍ REALITY. JASNÝ A OSTRÝ OBRAZ, VČETNĚ VYNIKAJÍCÍHO TVAROVÁNÍ, ZAJIŠTÍ VÝBORNÝ KOMFORT OBLIČEJE PŘI SLEDOVÁNÍ. VENTILAČNÍ OTVORY ZAJIŠTÍ BEZPROBLÉMOVOU VENTILACI, ČÍMŽ TAK PŘEDCHÁZÍ ZAMLŽOVÁNÍ. S TĚMITO BRÝLEMI SI SVĚ OBLÍBENÉ 3D FILMY UŽIJETE.



ZA VOLANTEM S OSTŘÍŽÍM ZRAKEM



ZHRUBA 71 % ČESKÝCH ŘIDIČŮ JEZDÍ PO SILNICÍCH STEJNĚ JAKO BY BYLI POD VLIVEM ALKOHOLU NEBO DROG. ODVÁŽNÉ TVRZENÍ? NIKOLIV. ŘIDIČI SE ŠPATNÝM ZRAKEM JSOU TOTIŽ STEJNĚ NEBEZPEČNÍ JAKO TI OPILÍ. NA TENTO ZÁVAŽNÝ PROBLÉM UPOZORŇUJE PROJEKT SLEPÍ VRAZI. A CO NA TO MARTIN MACÍK?

Měření zraku v rámci tohoto projektu, které proběhlo od května 2017 do října 2018 pod patronací Autoklubu ČR, se zaměřilo na vidění na dálku. Výsledky ukazují, že jen 28 % osob, které usednou za volant, má oči v pořádku anebo nosí správnou korekci zraku.

Nemalé ohrožení bezpečnosti silničního provozu znepokojuje i zákonodárce, proto se uvažuje o zavedení povinné kontroly zraku při výměně řidičského průkazu. Pravidelnou péči o zrak nepodceňuje ani pětina účastníků závodů Dakar **Martin Macík**: „Od té doby co závodím, jezdím s brýlemi. A naučil jsem se je vybírat zodpovědně a s profesionály. Už proto, že potřebuji několikrát včetně speciálních do přílby. Doporučuji všem pravidelnou péči o zrak.“

Dobrý zrak oceníme zejména v situacích zhoršených světelných podmínek, jako je šero, mlha, déšť, západ slunce, oslnění z protijedoucích aut, zejména v noci. „Je několik způsobů, jak zlepšit noční vidění. Někdo se přiklání k řidičským brýlím na řízení s odlišnou korekcí, např. o 0,25 dioptrie. Oproti tomu brýlová skla DriveSafe nezvyšují oční tonus, ale očím ulevují. Nepropouští modrou část barevného spektra, která se v oku nejvíce láme. Tím je vidění při sněžení, v dešti či za mlhy a šera ostřejší a navíc příjemnější,“ říká optometristka **Kateřina Ečerová**.

Ambasadorem brýlí DriveSafe značky Zeiss je právě Martin Macík, který je jejich hrdým propagátorem a uživatelem. Redakce DP kontaktu zorganizuje test těchto brýlí u vybraných profesí v rámci DPP a na svých stránkách přinese výsledky. Bude tedy prostor si tuto technologii blíže představit. Alespoň v základu si řekněme její největší přednosti.

Zorničky v našich očích reagují na světlo – přes den je jejich průměr malý, v noci se zvětšuje. Za šera či deště se tento průměr neustále mění a oko hůře vnímá prostor a odhaduje vzdálenost. Technologie skrytá v brýlích DriveSafe velikost zornic zohledňuje a vylepšuje schopnost dobře vidět při různých intenzitách osvětlení. Rovněž pohlcují světlo od xenonových nebo ledkových světel antireflexní vrstvou. Pomáhá také při přestřování z pa-



DAKARSKÝ ZÁVODNÍK MARTIN MACÍK PATŘÍ K TĚM, KTERÉ V ŽIVOTĚ PROVÁZEJÍ BRÝLE. PROTO NABÁDÁ PRAVIDELNÉ KONTROLY ZRAKU NEOPOMÍNAT

lubní desky či zpětných zrcátek zpět na silnici. Mají totiž vychytné rozložení zón pro vidění na dálku a střední vzdálenost. Nemusíme tak úhel pohledu regulovat pohybem hlavy. A jak dodává Kateřina Ečerová, skla DriveSafe jsou vhodná i pro ty, kteří cítí únavu z koukání do monitorů počítačů a telefonů. (red)

Výsledky měření zraku řidičů:

68 %

osob nebylo za poslední rok na žádné kontrole zraku

53 %

z nich se domnívá, že vidí dobře

71 %

lidí potřebuje korekci zraku

Screeningu se v 42 městech v ČR a SR zúčastnilo 4298 osob.

NESTIHNUJ	DRAVEC	SOHRÁNKA PLŽU	SEVEROVÝ-CHOD	CITO-SLOVCE UDERU	OKR. NÁRODNÍ VÝBOR	ITALSKÝ MYS	OSLO-VOVAT 3. OSOBOU	ANGLICKÝ DOPIS	ANGLOSKÉ SIDLO	TROUCH-NIVET	LENOCHOD TRÍPRSTÝ	ZN. NANO-TESLY	RUSKÝ ŽIDLE	ANTICKÝ KRULHOVÝ CHRÁM V ŘÍMĚ	LASKAVEC
NA ZKOUŠKU					PĚNOVÁ HMOTA							ANGL. LAZNĚ			
ROST-LINĚ BARVIVO					POZDÍ DOBA KAMENNÁ CITO-SLOVCE PODOU							DO TOHO MÍSTA 2. část tajenky			
PLANETKA			1. část tajenky ZN. ARSENU								PISEČNÝ PŘESYP				
ŠÁTEK (NÁREČ.)				ŠROT	DRKOTAT ZÁCHRANA (ZASTA-RALE)						ZÁDRŽ MEZINÁ-RODNÍ KÓD NIGERIE				
DRUH TABAKU					OSOBNÍ ZÁJMENO	EINSTEI-NOVÝ INICJÁLÝ TĚMĚR			SKLADBA PRO 8 NÁSTROJŮ	OZJ PŘEPRONA ZNAČNÍ NOVĚ			VÝROBCE POČÍTA-ČOVÝCH HER		
PŘESTOŽE		SVRHINOUT	LISTINA VIBROVATI							FILIPINSKÁ AUTOMOBIL-LOVÁ ZNAČKA SLOVEN. PŘEDLOŽKA			OSOBNÍ ZÁJMENO SVATOZÁR		
INDICKÝ PTAK							BÁSNICKÁ OZDOBA	KNHA KVAR-TOVÉHO EFORMÁTU AFRICKÝ SLON							
TURECKÝ ČETNÍK	DOMÁCKY EMA CHYBY					OBRYTO OSTRÁŽITÝ					BRÁZL BĚKA MÝLE PEČENÝ PLATEK MASA			VLASTNÍ ELSE	ALŽÍRSKÝ SPISOVA-TEL
ZPĚVNÍ PTAČI				ANGL. ONO	3. část tajenky						HORNINA SLOŽENÁ Z KORUNDŮ RUSKÉ SIDLO				
KRASLICKÝ HUDEBNÍ PODNIK					DOTOČIT ZÁVAR DO POLEVKY							KOEBKA MPZ SEVERNÍ MARIANNY			
HUSTĚ						POVZDECH	ZN. VOLTAM-PERU	ZN. ASTATU	NITKOVI-TOST						
SUTINA HLINIKU A ŽELEZA				MĚKKÉ KOVY					KER VYCHO-DOKASUSKÝ						
NASYCENÍ				PŠIKAT					DRUH PALMY				SPZ PRAHY		

Reprezentujte

Dopravní podnik hlavního města Prahy

na Sportisimo 1/2Maratonu Praha 2019!

Hledáme 7 běžkyň a běžců,
kteří se nebojí 21kilometrové tratě
a poběží **v barvách DPP**
pražský půlmaraton
6. dubna 2019

Přihlášení do závodu je možné
do 6. 3. 2019 na tel. čísle 725 368 140,
nebo e-mailu pulmaraton@dpp.cz

RUNCZECH



Dopravní podnik
hlavního města Prahy