

DP kontakt

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



Stanice metra Národní třída

Prochází značnou úpravou – mění se na bezbariérovou a modernizovanou stanicí.

26

Pražská koňka začínala bez vozovny!?

Nové informace o pražské koňce vyvolaly několik dalších otázek.

29



- 3 **Aktuálně**
- 6 **Rozhovor**
- 8 **Metro**
- 10 **Tramvaje**
- 14 **Autobusy**
- 15 **Z podniku**
- 19 **Ze světa**
- 22 **Zajímavosti**
- 29 **Historie**



DP KONT@KT

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

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

Redakční rada: Ilona Vysoudilová (předsedkyně),
Petr Malík (místopředseda), Milan Slezák,
Viktor Baier, Jana Benzinová, Zuzana Nesvadbová,
Michal Brunner, Jan Urban a Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 3. září 2010

Milí čtenáři,

zářijové číslo vás přivítalo na titulní straně poněkud netradičně – fotografií z daleké minulosti. A máme k tomu důvod. V září si totiž připomeneme 135 let od chvíle, kdy se Pražané mohli poprvé projet městskou hromadnou dopravou (respektive koně-spřežnou tramvají). Možná se vám to bude zdát zavádějící, když je o tomto významném výročí v DP KONT@KTu pouze miniaturní zmínka v článku o pražské koňce, ale stačí se podívat do jeho přílohy, ve které jsme bachratému výročí věnovali hned několik speciálních stran.

V DP KONT@KTu nám tak zbylo místo pro články z doby současné. Dočtete se například, že trať na Plzeňské byla úspěšně zrekonstruována. O průběhu rekonstrukce se pak budete moci přesvědčit na doprovodných fotkách. Jelikož dávné historii této tratě byla věnována publikace Vozovna Motol, článek o trati na Plzeňské doplníme „pouze“ o její blízkou minulost.

Od Plzeňské se přesuneme ke stanici metra Národní třída, kde vzniká její budoucí bezbariérová a modernizovaná podoba. Stanice projde jakousi „omlazovací kúrou“, dojde k vybudování nového vestibulu a zároveň k rozšíření stanice o bezbariérový výstup. Budoucnost má před sebou zřejmě i hybridní pohon autobusů SOR. A tak jsme se vydali zjistit, co se dá od hybridní technologie očekávat.

Strávili jsme také den se značkaři, kteří se starají nejen o aktualizaci jízdních řádů na zastávkách, ale třeba i o opravy a čištění vývěsných míst, které jsou bohužel častým terčem útoků vandalů. A protože prázdniny skončily, tím pádem i prázdninový režim MHD, byli jsme u toho, jak se mění jízdní řády. A vše jsme fotograficky zdokumentovali!

A na závěr minulost se současností propojíme díky čerstvým novinkám v Muzeu MHD. V celé kráse se tam zaskví historický autobus Škoda 706 RO (o němž jsme už psali v březnovém vydání, ale teprve až nyní se dočkal definitivní tečky za rekonstrukcí). Mezi exponáty muzea se zařadila i strojní zatlačovačka a rekonstrukčním zásahem prochází trolejbus Praga TOT a dřevěná skříň autobusu Škoda 506N.

Tím však výčet zářijových témat nekončí. DP KONT@KT je proložený dalšími články – o událostech, které se staly či teprve nastanou.

Přeji vám šťastnou přítomnost

Dana Reinišová



Co o nás píší média



Rušit autobusové linky? To nedopustím

Lidové noviny, 30. 8. 2010

„Mimořádně se mi rozšířily obzory,“ hodnotí Martin Dvořák své čtyřleté působení ve funkci generálního ředitele pražského dopravního podniku. To, že od magistrátu jeho podnik dostane 360 milionů korun, nelze podle něj brát jako finanční injekci. „To je platba za objednané výkony během prodlouženého nočního provozu,“ zdůrazňuje Dvořák v rozhovoru pro Lidové noviny.

Všechny naše autobusy jsou v dobrém stavu

Pražský deník, 31. 7. 2010

Pražský dopravní podnik se ostře ohradil proti nařčení, že se některé jeho linkové autobusy nacházejí v nevyhovujícím technickém stavu. Reagoval tak na čtvrteční plošnou policejní kontrolu

autobusů, při níž vyšly najevo závažné technické problémy. „Prohlašujeme, že ani jedno z těchto vozidel není ve vlastnictví DPP. Patří jiným provozovatelům MHD, kteří fungují v rámci pražské integrované dopravy. DPP garantuje bezvadný stav svých vozidel před uvedením do provozu na jednotlivých linkách,“ zdůraznila mluvčí DPP.

Praha má nejlepší MHD ve střední Evropě

Aktuálně.cz, 31. 8. 2010

Nejlepší systém městské hromadné dopravy v regionu střední a východní Evropy má Praha, alespoň co do její kapacity a celkového pokrytí. Ukázala to studie společnosti Roland Berger Strategy Consultants, která porovnávala deset měst – s výjimkou Vídně šlo o metropole postkomunistických zemí. Praha získala 100 bodů, druhá Budapešť 81,6 a třetí Bratislava 44,9.

Ražba metra na Červeném vrchu bude bezpečná, lidé se nemusí bát

Idnes.cz, 28. 7. 2010

Lidé z Červeného vrchu se nemusí bát. Metro se bude razit unikátním zeminyvým razícím štítem a propady nehrozí. Všechny dokumenty jsou také v pořádku, vzkázaly Dopravní podnik, Metrostav, Metroprojekt, které připravují prodloužení trasy metra A.

Protagonisté dne, Martin Dvořák ředitel pražského DP

E 15, 1. 9. 2010

Po pěti měsících se znovu vrátí do představenstva pražského dopravního podniku. Rozhodla o tom rada hlavního města. Dvořák nahradí dosavadního člena představenstva Tomáše Jílka, který rezignoval.

Cestující v metru ochrání kartáče

MF Dnes, 17. 8. 2010

Nehodám, ke kterým čím dál častěji dochází na eskalátorech v metru, mají zabránit odkláněcí kartáče. Dopravní podnik je na pohyblivé schodiště nainstaluje zřejmě do půl roku. „Nové bezpečnostní prvky by měly být instalovány během následujících šesti měsíců. Musíme si ovšem uvědomit, že pohyblivé schody jsou pouze stroje, proto je nutné především dodržovat všechny bezpečnostní pokyny, a tak nehodám předcházet,“ upozorňuje předseda představenstva Dopravního podniku David Vodrážka. Jednou z prvních stanic metra, kde se eskalátory takto zabezpečí, bude zastávka na lince B Anděl. Odkláněcí kartáče fungují tak, že cestující donutí stát v dostatečné vzdálenosti od bočnice. Kolik bude vybavení jezdících schodů celkově stát, má Dopravní podnik spočítat do září. Cestující už nyní mohou vidět bezpečnostní kartáče na jezdících schodech ve stanicích metra Křižíkova a Florenc. Zároveň by k bezpečí na eskalátorech mohly přispět i informační kampaně. „Chceme oslovit ředitele pražských mateřských a středních škol, aby i oni informovali děti o správném chování na eskalátorech. K těmto účelům jim poskytneme informační brožuru a letáky s instrukcemi,“ uvedla tisková mluvčí DP.

Metro a návazné spoje budou o víkendu jezdit o hodinu déle



Dopravní podnik hlavního města Prahy ve spolupráci s organizátorem dopravy, společností ROPID, prodloužil provoz linek metra a návazných denních spojů povrchové dopravy v Praze. Poprvé se tak stalo v noci ze 3. na 4. září.

Prodloužení všech tří linek metra je přibližně o 1 hodinu. Nové spoje mohou cestující využít vždy o víkendu (v nočních hodinách z pátku na sobotu a ze soboty na neděli) až do 1:00 hodin. Poprvé v historii pražského metra tak došlo k pravidelnému zkrácení nutné noční výluky pražské podzemní dráhy.

Na prodloužený provoz metra navazují i spoje denních tramvajových linek a většina autobusových denních linek. Začátek nočního provozu Pražské integrované dopravy (z pátku na sobotu a ze soboty na neděli) je vlivem aktuálních změn v dopravě posunut také o 1 hodinu. Praha se tímto krokem připojila k vybraným evropským metropolím, které prodloužený provoz metra o víkendu nabízely cestujícím již několik let.

Drobnou změnu zaznamenají poslední spoje na lince metra B i ve všedních dnech. Nově vedou poslední spoje metra až do cílových stanic (Zličín, Černý Most). Na lince metra A a C už poslední spoje metra do konečných stanic jezdí.

Odjezdy posledních spojů metra z konečných stanic v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli:

Linka A		Linka B		Linka C	
Dejvická	Depo Hostivař	Zličín	Černý most	Háje	Letňany
1:00	1:03	0:50	0:55	0:54	0:54

Změnili jsme podobu e-shopu

Dopravní podnik hl. m. Prahy změnil v červenci vizuální podobu svého e-shopu. Nový design nabádá cestující, aby nestáli ve frontách a kupovali jízdenky pohodlně přes internet. Dopravní podnik chce také změnou designu e-shopu podpořit internetový nákup časových kuponů. Podoba e-shopu se změnila téměř po dvou letech od jeho spuštění. Hlavním důvodem je zvýšení zájmu cestujících o nákup jízdenek přes internet. V současné době se přes e-shop prodává přibližně 11 procent časových jízdenek. Změna uživatelského prostředí e-shopu cestujícím ještě více usnadní nákup elektronického jízdného. E-shop najdou

cestující na internetových stránkách <http://eshop.dpp.cz>. Mohou zde zakoupit elektronické předplatné kupony pro čipovou kartu Opencard. Po přihlášení pomocí zadání uživatelského jména a hesla si zákazník zvolí druh časové jízdenky, způsob jejího zaplacení a termín počátku platnosti kuponu. Po zakoupení elektronické jízdenky na e-shopu si ji cestující aktivuje pomocí dobíjecích automatů, tzv. validátorů umístěných při vstupu do vybraných stanic metra. Všechny validátory jsou umístěny poblíž automatů na jízdenky. V porovnání s nákupem v klasických prodejních místech přináší e-shop cestujícím především časovou úsporu při pořízení jízdného.

Validátory jsou už i ve vestibulech stanic metra A



Dopravní podnik hl. m. Prahy instaluje ve vestibulech 12 stanic linky metra A nové validátory, které slouží k nahrání zakoupeného elektronického jízdného na kartu Opencard. Validátory ve stanicích metra A jsou funkční od 2. září 2010.

Validátory tak od počátku září pokrývají všechny stanice metra linky A s výjimkou stanice Hradčanská, kde bude zařízení umístěno nejpozději do konce září letošního roku. Instalace nových validátorů do prostor stanic metra je součástí závěrečné etapy projektu „Vybavení vestibulů

metra validátorů“, který byl zahájen v roce 2008. Po dokončení projektu bude v prostorech stanic metra linek A, B a C umístěno celkem 64 validátorů.

Další validátory jsou v současné době instalovány také na trase metra B a C, konkrétně ve stanicích Letňany, Prosek, Křížkova, Rajská zahrada, Chodov a také na Centrálním dispečinku v ul. Na Bojišti. Do konce října pak plánuje Dopravní podnik umístit validátory také do stanic Střížkov a Pankrác, čímž dojde ke kompletnímu pokrytí všech stanic metra.



KinoBus pro sezonu 2010 úspěšně dopromítal



Největší návštěvnost zaznamenala polovina července a začátek srpna, tedy období teplých letních dní. Ale i při méně příznivém počasí se našlo dostatek kinobusových nadšenců, kteří se usadili před obří promítací plátno a vychutnávali si některý z českých filmů.

Chladné a deštivé počasí se tak problémem při promítání nestalo. Filmovou projekci však zmařila parta vandalů, kteří první promítací den v Uhříněvsi prořízli promítací plátno. Čtyři mladíci však byli sledováni obsluhou KinoBusu a poté byli zatčeni na autobusové zastávce nedaleko promítání.

Opravná sada byla zaslána z Německa a oprava trvala téměř 5 hodin vlastními silami obsluhy Kinobusu. Po skončení turné však celé plátno poputuje do továrny k profesionální opravě. Na tři dny tak muselo být promítání zastaveno, ale Uhříněves o své filmy nepřišla. Dopravní podnik se rozhodl, že tato představení nahradí od 30. srpna do 2. září.

A na závěr několik statistik. Celkem navštívilo KinoBus v sezoně 2010 cca 19 400 diváků. Nejvíce ohlasu vzbudil film *Líbáš jako bůh*, následovaný filmy *2Bobule* a *Protektor*. Technika letos fungovala na jedničku – všechny filmy byly dopromítány do konce.

Pokud se s KinoBusem nechcete pro letošní rok rozloučit, připojte se na www.kinobus.cz nebo se podívejte na jeho Facebook.

Poděkování pak patří samozřejmě obsluze KinoBusu a také všem městským částem za výpomoc s organizací a povoleními pro promítání v roce 2010.

Zveme vás na Den otevřených dveří



Muzeum MHD v pražských Střešovicích uspořádá v sobotu 18. září Den otevřených dveří. Pro návštěvníky je zdarma připravena prohlídka nejmodernějších tramvají a autobusů i rekonstruovaných historických vozů MHD. Nejmenší účastníci se mohou těšit na nejrůznější soutěže.

Zájemci o městskou hromadnou dopravu mohou třetí zářijovou sobotu zavítat do střešovické vozovny kdykoliv mezi 9 a 17 hodinou. Na Dni otevřených dveří bude zdarma k vidění také stálá expozice Muzea MHD. Ta bude v budoucnu doplněna několika novinkami. V září bude představen nejstarší vystavovaný autobus, Škoda 706 RO, který patří mezi první autobusy trambusového typu, tedy s motorem uvnitř.

V letošním roce byla také zahájena renovace nejstaršího dochovaného trolejbusu Praga TOT č. 303, kterému se přezdívá „pračka“. Expozici muzea obohatí i autobusová historická perla Škoda 506N, která v současné době prochází celkovou rekonstrukcí a měla by být v Muzeu MHD umístěna během následujících dvou let.

Více o nových exponátech se dočtete na str. 30–31, nebo se s nimi na vlastní oči přijďte seznámit do Muzea MHD.

Fakta a legendy o pražské MHD vychází!

Kdo byl Eduard Otlet? Kolik tanků zkoušelo pevnost Nuselského mostu? Kdy Vltava zaplavila pražské metro? Jaké to bylo, když okupanti přerušili provoz MHD? A kolikáté narozeniny slaví typická pražská tramvaj T3? Že nevíte? Nezapomínejte. Odpovědi na tyto otázky se dozvíte v knižní novince Dopravního podniku.



V knize „Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě“ se však dočtete daleko víc. Dvacet zajímavých kapitol, které doplňuje 334 vyobrazení, mapuje 135letou historii pražské MHD. Tuto žhavou knižní novinku na pultech Infocenter Dopravního podniku (Muzeum, Anděl, Nádraží Holešovice, Magistrát hl. m. Prahy – Jungmannova ulice a Letiště Ruzyně) si můžete koupit od 20. září za 330 Kč.





Tramvajové tratě v Praze

Povídání s jedním z nejpovolanějších

Asi každý z nás, ať už na Praze 5 a 6 bydlí, nebo ne, zaznamenal velkou letní rekonstrukci tramvajové trati z Anděla do Řep. Nejen stránky DP KONTAKTu, ale také denní tisk i televize se rekonstrukci na Plzeňské ulici věnovaly. Rekonstrukce se pomalu blíží do svého konce a my jsme se zašli zeptat jednoho z nejpovolanějších, který o tramvajových tratích v Praze ví nejlépe, vedoucího jednotky Dopravní cesta Tramvaje Jana Šurovského. Zajímalo nás nejen to, jaká technologie byla použita a jaké výhody má bezžlábková kolej, po které budou v nejbližších dnech jezdit z Kotlářky až do Řep tramvaje Dopravního podniku, ale i to, jaké další rekonstrukce Dopravní podnik připravuje v tomto roce i dalších letech.

Ilona Vysoudilová, vedoucí oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Na části zrekonstruované trati z Anděla do Řep jsou použity bezžlábkové kolejnice. Můžete je blíže popsat?

Nový typ kolejnic, který Dopravní podnik zavedl do užívání, se jmenují S49 a jsou to kolejnice bez žlábků. Jejich předností je celá řada. Jednou z nich je to, že se jedná o standardní typový výrobek používaný na železnici, a tudíž je ho možno používat při výstavbě či údržbě železniční technologii, která je četnější a běžnější než technologie určená pro tramvajové provozy.

Jaké mají tyto kolejnice výhody pro provoz?

Výhody jsou především z hlediska následné údržby. Protože kolejnice bezžlábková je souměrná, na rozdíl od žlábkové je opotřebitelná z obou stran. Pravou a levou kolejnici S49 je možné mezi sebou vyměnit, což prodlužuje životnost až dvojnásobně. Další velkou výhodou v provozní části je to, že se nemusíme starat o problematiku odvodnění žlábků. Dnes jsou žlábkové plné různého nepořádku z ulic, ať už to je smetl, nebo písek od sypačů tramvajů. To vše se ve žlábkách hromadí a ucpává odvodňovače žlábků, které je potřeba čistit, a to se ne vždy jednoduše daří. A v neposlední řadě je také nutné čistit žlábek. Ve chvíli, kdy se nečistí dostatečně často a kvalitně, tak dochází k vyššímu opotřebenosti tramvajových kol, respektive okolků. Když tam žlábek nemáme, nepotřebujeme nic čistit a nic se neopotřebává.

A pozná cestující, že vozidlo jede po bezžlábkových kolejkách?

Na základě zkušeností z pilotního a prvního projektu bezžlábkových kolejků na trati do Lehovce můžeme říct, že to cestující pozná na 100 %. Jízda je mnohem klidnější, hluk je nižší, a to zejména když bude stát na ulici.



Jan Šurovský nastoupil k Dopravnímu podniku jako řidič tramvaje – brigádník v roce 1994. Postupně se od asistenta generálního zmocněnce pro kvalitu přes vedoucího provozovny Vokovice vypracoval na pozici vedoucího jednotky Dopravní cesta Tramvaje, kde působí od roku 2007. Provoz MHD však začal aktivně sledovat již v roce 1979, tedy v pěti letech! Tramvajové tratě ho tedy provázejí a fascinují celý jeho život. Od 90. let pravidelně navštěvuje zahraniční dopravní provozy, kde čerpá inspiraci. Poznal tak „jak to jezdí“ v Německu, Švýcarsku, Dánsku, Švédsku, Norsku, Polsku, Maďarsku, Rakousku, Slovensku, Chorvatsku, Litvě, Lotyšsku a v Moskvě. Po dobu jeho působení v Dopravní cestě Tramvaje došlo k zásadním a efektivním změnám v tomto segmentu města, a to i díky kvalitnímu týmu, který vytvořil.

Tramvaje v Poděbradské ulici jsou v podstatě vidět, ale ne slyšet. To ocení Pražané, kteří v blízkosti této trati bydlí.

Bude se při dalších rekonstrukcích nebo nových výstavbách používat tento druh kolejků?

Zájem samozřejmě je. Je ale nutné zdůraznit, že bezžlábkové koleje není možné používat všude. Především to není možné tam, kde je vedena ostatní doprava



(např. automobilová) po kolejích. Nelze je ani instalovat v prudkých obloucích, protože předpis poté vyžaduje zřízení tzv. přídržnice, což je jinými slovy příruba žlábků. Takže v těchto případech je jednodušší montovat žlábkovou kolej.

Jak výrazně se změní rekonstruovaná trať z Anděla do Řep? Myslím tedy z toho technologického hlediska?

Tramvajová trať na Plzeňské ulici i Makovského v Řepích se skládá ze tří hlavních úseků. První úsek je od Anděla, resp. od křižovatky Plzeňská – Radlická po Kotlářku, další úsek je od Kotlářky po Vozovnu Motol a poslední je od Vozovny Motol do Řep. To říkám hlavně z důvodu, že v minulosti byla trať po úsecích stavěna i rekonstruována. Ať už v 60. letech mezi Kotlářkou a Motolem, nebo velká rekonstrukce koncem 70. let, která dokonce trvala v úseku Plzeňská/Radlická – Kotlářka přes 2 roky a novostavba trati do Řep, která byla otevřena v roce 1988. A pro úplnost, tak výstavbě ještě v roce 1987 předcházela velká rekonstrukce úseku Kotlářka – Vozovna Motol. Všechny tyto trati byly stavěny technologií BKV panelů. Tato metoda se v Budapešti, odkud pochází, používala pouze na tratích, které byly v rovině, což se u nás nedodržovalo. Od této metody jsme upustili nedávno a musím říct, že na některé trati byla opravdu nevhodná. Za mnohé budu jmenovat např. Motol – Řepy. Jde o úsek, ve kterém nebyla automobilová doprava vedena po kolejích, a proto bylo zbytečné používat panely, které jsou konstruovány jako materiál pro těžké automobily, a navíc velkým nedostatkem těchto panelů bylo to, že nebylo možné trať rektifikovat. I když panely nebyly extra zničeny, došlo k rozpadu geometrické polohy koleje.

„Alespoň jedenkrát týdně se snažím jezdit s tramvají na lince s cestujícími. Je mi to nejlepší zpětnou vazbou a kontrolou stavu kolejové sítě...“

Technologie absolutně neumožňovala geometrickou polohu koleje znovu nalézt. Při letošní rekonstrukci šlo vše ven – zřídily se nové pláne, důkladné odvodnění. Zejména nad Kavalírkou až do Řep, kde je trať otevřená, voda výborně odteče po štěrk do kanalizace. Tato technologie, která se nyní používá, je mnoho let vyzkoušená na železnici a funguje výborně.

Najdeme na trati i zatravněné úseky?

Jeden zatravněný úsek, resp. dva dílčí úseky jsou v Makovského ulici, v oblasti zastávky Blatiny. Je to velice zajímavé, protože i tam jsou bezžlábkové koleje, a přitom tam vzniká travnatý úsek. Leckdo se domníval, že to není možné, ale stačí se zajet podívat do sousedního Němceka do Drážďan a hned víme, že to možné opravdu je a od konce září to budeme mít i v Praze. Je pro nás velice podstatné, že údržbu i provoz zatravněného úseku bude platit městská část Prahy 17. To je velmi důležitý aspekt, protože všechny úseky vzniklé v minulosti platil Dopravní podnik sám a už nebude potřeba vysvětlovat, proč se v nákladech na přepravu osob objevují položky, jako je péče o parkovou údržbu. A to už nemluvíme o nákladech na údržbu – zavlažování aj. (pozn. redakce: více se dočtete o rekonstrukci mezi Andělem a Sídlištěm Řepy na str. 10–13)

Plánuje Dopravní podnik nějaké další rekonstrukce tramvajových tratí?

Celé září a ještě část října rekonstruujeme vlastní kapacitou úsek Moráň – Albertov. Stav oblouků (zejména u Botanické zahrady již byl neudržitelný).

Na spadnutí je rekonstrukce a prodloužení tramvajové trati do Podbavy. Tato tramvajová trať patří v této chvíli, po všech rekonstrukcích, které jsme letos provedli, k nejstarším. Je z roku 1969 a s tratí se od této doby nic nedělalo. Tím, že vede přímo, není vyložene v katastrofálním stavu, tedy kromě smyčky, která je na křižovatce ulic Jugoslávských partyzánů a Terronské. Dlouhá léta se v Podbabě připravuje přestupní uzel mezi železnicí a MHD. Právě zde by měla vzniknout železniční zastávka (pozn. redakce: v době rozhovoru ještě neprobíhaly škrty dopravních staveb na Ministerstvu dopravy) Praha – Podbaba, místo stávající železniční stanice Praha – Bubeneč, a je vhodné, aby v době integrované dopravy a značného vytížení příměstských vlaků byla možnost zde přestoupit na tramvaj, která pojedje do centra Prahy 6. Projekt je pro nás největší prioritou, od jara na něj máme pravomocné územní rozhodnutí. Nyní se pracuje na stavebním povolení a předpokládáme, že na konci letošního roku, a především v prvním pololetí roku dalšího by se stavba realizovala. Novostavba začne na křižovatce Jugoslávských partyzánů a Zelené ulice, odkud povede ve stopě dnešní trati, bude procházet prostředkem stávající smyčky a pokračuje jako novostavba až k ulici Ve Struhách, kde je poté připravena etapová smyčka. Tato rekonstrukce, může být také chápána jako nultá etapa případné výstavby tramvajové trati do Suchdola, nebo v budoucnu, pokud by šla trať i přes Vltavu, tak do oblasti Tróji nebo až do Bohnic. Stavbu pro nás připravuje odbor Investic.

Dopravní podnik také plánuje řadu akcí v úseku Výtoň – Modřany. Potřebujeme navázat na předložskou rekonstrukci Vyšehradského tunelu a trati u Pobřežní cesty. Úsek Výtoň – Přístaviště by měl být (vyjma tunelu) zcela zrekonstruován, ostatní úseky budou souběžně souvisle či lokálně opravovány. Plánujeme výměnu žlábkových kolejí za bezžlábkové na části tramvajové trati do Modřan. Ta vznikla v roce 1995 a bohužel zde byly použity pouze žlábkové kolejnice, a to i v úsecích, které jsou pro ni nevhodné. V přímém úseku této trati je jízda neklidná a pro cestující nekomfortní, na což si řidiči opakovaně stěžovali. Tramvajová trať do Modřan je tedy velice vhodná pro bezžlábkovou kolej. Nedělali bychom celkovou rekonstrukci, ale pouze výměnu pražců a kolejnic. Stávající pražce, pokud budou použitelné, a myslíme, že budou, bychom využili na jiných tratích ve městě. Musíme také zajistit rekonstrukci estakády přes Komořanskou ulici.

Další projekt, o kterém bych se zmínil, je prodloužení tramvajové trati na Barrandově. Tento projekt je však v etapě příprav, ale ty je možné již realizovat, protože v letošním roce proběhla změna územního plánu, a tak je možné prodloužit trať ze smyčky Barrandov až do Slivence.

Na svou chvíli samozřejmě stále čeká Libeňský most, ale i ulice V Olšínách, Vinohradská mezi Vinicí a Želivského, trať do Hostivaře či uzel Flora. To jsou však samozřejmě plány překračující rok 2011. Do stavu trati se ještě i v dalších letech propíše stavba tunelů Blanka, například mezi Spartou a Letenským náměstím.



M1D soupravy metra M1 uzavírají své řady



Soupravy metra M1 a prvopočátky jejich historie

V počátku utváření projektu nových vozů si ČKD divize Dopravní systémy, a.s., přivzalo ke spolupráci další tři významné zahraniční dodavatele – společnosti Siemens, SGP a Adtranz (dříve AEG, nyní Bombardier) a po složitých jednáních vzniklo konsorcium čtyř firem, které do historie vstoupilo pod označením „Vozidla metro Praha“. Díky celé řadě dílčích komplikací, způsobených především nucenou správou krachujícího ČKD, se výroba první série pětivozových jednotek metra typu M1 naplno rozběhla, ale až počátkem července roku 1998. Konstrukce skříně pochází z projektu AEG a konečnou designovou podobu získala od architekta Patrika Kotase. Na uspořádání interiéru se podílel i Antonín Honzík (původní tvůrce projektu R1) a vývoj elektrické části pomocných pohonů probíhal pod vedením Petra Mrázka. Hrubá stavba vozových skříní se skládala z velkoplošných protlačovaných hliníkových profilů (legovaných přísadami křemíku, hořčíku a manganu), svařovaných poloautomatickou svářečcí linkou, umístěnou v hale továrny ČKD na Zličíně. Na zdejších montážních kolejích docházelo i ke kompletnímu sestavení všech dalších částí vozů, s výjimkou prvních dvou souprav. U těch probíhalo vybavení elektrickou výzbrojí ještě ve výrobním závodě ČKD Lokomotivka v Libni.

Vozové skříně jsou uloženy na dvou dvounápravových podvozcích v uspořádání Bo'Bo', které mají všechny nápravy hnané třífázovými stošedesátikilowattovými asynchronními motory. Jejich dodavatelem, jakož i samotných podvozků, byl Adtranz. Ten zároveň přispěl statickými měniči DBU k přeměně stejnosměrného trakčního napětí 750 V na 110 voltů palubní sítě a napětí střídavé 3 x 400 V, potřebné pro napájení pomocných pohonů (tj. kompresorů, ventilátorů nuceného chlazení skříní pohonů, ventilace pro cestující atd.).

Vlaky jsou vybaveny mikroprocesorovým řídicím systémem SIBAS®32 (Siemens Bahn Automatisierungssystem), jehož tvůrcem byl, jak už z názvu vyplývá, Siemens AG,

Začínal se psát rok 1990, kdy se počítalo s provozním nasazením poslední dodávky původních ruských vozů metra typu 81-71, a v pražském Dopravním podniku tím stále víc narůstala potřeba co nejdříve nalézt výrobce vozidel nových, které by nejen doplňovaly stavy vlaků v závislosti na prodlužování jednotlivých linek metra, ale zároveň postupně nahrazovaly stávající, technicky velmi zastaralý, vozový park.

**Petr Havlíček, Lukáš Hampacher, jednotka
Správa vozidel Metro**

Souprava M1D 4199-4300 při plnění osmihodinové spolehlivostní zkoušky na kačerovské zkušební trati.

který také dodal trakční měnič. Základem systému je centrální řídicí počítač ZSG (Zentrales Steuergerät), na který jsou pomocí 32bitové MVB sběrnice (Multi Vehicle Bus) připojeni řídicí počítače pohonu ASG (Antriebssteuergerät) a pneumatické brzdy BSG (Bremssteuergerät) – dodavatel Knorr-Bremse každého vozu. Informace řídicího systému jsou strojvedoucímu předávány pomocí barevného displeje, umístěného v horní části pultu kabiny strojvedoucího.

Salon (prostor pro cestující) byl původně osazen pouze příčně uspořádanými čalouněnými sedadly – čtyřiceti v čelních vozech respektive čtyřiceti osmi ve vozech vložených. Od druhé série došlo ve střední části salonu ke změně orientace sedadel na uspořádání podélné, se zachováním stejného počtu míst. K hlavnímu osvětlení interiéru je použito 24 zářivkových těles, pro zlepšení světelné pohody slouží dalších 16 menších nadokenních zářivek. Vozy rovněž disponují místy přednostně určenými pro kočárky a invalidní vozíky, umístěnými v čelních vozech na plošině u mezistěny kabiny strojvedoucího. Dostatečnou výměnu vzduchu zajišťuje cestujícím čtveřice stropních ventilátorů a větrací mřížky v každých dveřích. Díky pneumatickému sekundárnímu vypružení skříně si vozy dokáží udržet stálou výšku nástupní hrany 1100 mm nad temenem kolejnice.

Celý vlak byl od počátku konstrukčně řešen jako nedělitelná pětivozová jednotka. Mohlo tak dojít k rozložení veškeré potřebné výzbroje soupravy mezi jednotlivé vozy, díky čemuž se nakonec podařilo snížit celkovou hmotnost neobsazeného vlaku na 133,2 tun. V soupravě jsou řazeny dva vozy čelní označené jako M1.1 (mající kabinu strojvedoucího, vozové baterie a statický měnič), dva vozy vložené M1.2 (disponující kompresory) a střední vůz M1.3 (vybavený centrálním řídicím počítačem vlaku). Maximální konstrukční rychlosti 90 km/h lze díky nízké hmotnosti a výkonným trakčním motorům dosáhnout se zrychlením až 1,3 m/s².



Poznáte rozdíly mezi jednotlivými vývojovými řadami M1?

Osmáctyřicet pětivozových souprav M1, tvořících v současné době kompletní vozový park linky C, bylo dodáno postupně ve třech na sebe navazujících sériích. Jednotlivé řady se přitom od sebe liší převážně v designových detailech, jakými jsou kupříkladu jiné čelní informační panely (v 1. sérii podsvícené dvojicí zářivek), odlišné rámečky kolem hlavních světlometů (od 2. a 3. série černé), světelná signalizace nade dveřmi, či již zmíněná podélně uspořádaná sedadla v centrální části vozů. První série (výrobně označená jako M1A) čítá celkem 22 souprav a zkušební provoz s cestujícími dne 27. ledna 2000 slavnostně zahájila souprava složená z vozů 4103, 4204, 4205, 4206, 4104. Pravidelný provoz pak přibližně o rok později odstartovala souprava 4107-4108. V průběhu roku 2003 inventurní stav rozšířila řada dalších dvaceti vlaků (M1B), dodaných nástupcem zaniklého Konsorcia – firmou Siemens s.r.o. závodem Siemens kolejová vozidla, s.r.o., s původním výrobním sídlem na Zličíně. Třetí, prozatím poslední sérii M1C v počtu 6 jednotek, převzal Dopravní podnik v druhé polovině roku 2005. Potřeba dalšího navýšení se ozvala už ale hned o dva roky později, a to v souvislosti s připravovaným zprovozněním nového úseku linky C do Letňan (úsek IV.C2). Bylo totiž zřejmé, že pro plné pokrytí plánovaného grafikonu 74C (platného od 28. 4. 2008) dosavadní počet „emjedniček“ stačit nemůže. Hlavní důvod přitom netkvěl ani tak v samotném nárůstu požadované přepravní kapacity, ale zejména v tom, že v té době začínaly nejstarší dodané vlaky najíždět kilometrické proběhy na velké revize, s dlouhodobým odstavením z provozu. Bylo proto rozhodnuto o nákupu další pěti souprav.

Zrození M1D

Světlo světa tak spatřila v pořadí čtvrtá série M1D, která se od předcházejících, spíše „kosmeticky“ upravovaných, odlišuje hned v celé řadě ryze konstrukčních aspektů. Vzhledem k velkému časovému odstupu mezi řadou M1C a M1D se totiž některé doposud užívané komponenty přestaly vyrábět. Jejich nahrazení modernějšími prvky si, mimo jiné, vyžádalo radikální úpravy konstrukce pohonu a s tím spojenou změnu rozložení přístrojových skříní. Nově použitý regulátor pohonu (dříve součástí ASG) tvoří spolu s měničem (KU-Classic) samostatný technologický celek, a musí být tudíž umístěn ve vlastní skříní. Vznikl proto zcela nový kontejner brzdového odporníku, s charakteristickými střechami nad výdechy náporového chlazení. Takto koncipovaný pohon je standardně dodáván i na jiné Siemensem konstruované městské a příměstské kolejové jednotky. Dílčích úprav se dočkaly také podvozky, dodané společností Bombardier Transportation, a to především co se nápravových ložisek SKF týče. Skluz a prokluz kol nyní hlídají zdokonalená otáčková čidla, k přenosu tažných a brzdných sil mezi skříní a podvozkem dochází prostřednictvím vylepšených unašecích tyčí (které zároveň nahradily tyče původní, vykazující zvýšenou poruchovost) a znatelnými konstrukčními změnami prošly i sběrače trakčního proudu. Citelnější rozdíly lze nalézt rovněž na pneumatické výzbroji. Původní šroubové kompresory Sauer Žandov typu KL 50-7,5-11 a Atmos Chrást LE 40 vystřídal bezúdržbový pístový kompresor Knorr VV120-T (volně zavěšený na rámu skříně), který je, spolu s ostatními pomocnými pohony, novým statickým měničem HBU od firmy ABB.

Z důvodu loňského ukončení aktivit společnosti Siemens v závodě na Zličíně, probíhá finální kompletace a ožívování „děčkových“ vozů až v prostorách depa Kačerov. V dnešních dnech se dokončuje zprovoznění poslední soupravy a současně na zbylých vlcích probíhají předepsané prototypové zkoušky.

Zkoušky z dospělosti absolvovaly i M1D

Po úspěšně zvládnutých prvních krůčcích na zkušební trati v rámci ožívování čeká soupravu osmihodinová spolehlivostní zkouška. Jedná se o nepřetržitou osmihodinovou simulaci běžného provozu metra (včetně zastavování, otevírání dveří, pouštění vlakového rozhlasu atd.), během níž se vykonává řada několika dílčích testů k ověření správné funkce vlaku. Stěžejním bodem je měření zábrzdných vzdáleností podle předpisu V2/1 – Předpis o brzdění elektrických vozů. Při něm se provádí zastavení soupravy ze stanovených rychlostí 50 a 80 km/h pomocí zadání plného účinku brzdy provozní (elektrodynamické) a nouzové (pneumatické). Nouzová brzda se aktivuje přerušením bezpečnostní smyčky vlaku. Děje se tak přestavením jízdní páky řadiče do polohy „nouzová brzda“, stisknutím tlačítka „nouzová brzda“ na pultě strojvedoucího a uvolněním pedálu bdělosti strojvedoucího. Všechna jmenovaná měření se realizují dvakrát pro každou rychlost v jednom směru. Pak zpravidla následuje instalace mobilní části zabezpečovacího zařízení PA135 (známém spíše pod označením Matra), kterým jsou vlaky linky C vybaveny. Po jeho statických zkouškách je souprava přepravena na zkušební trať depa Hostivař, kde je, díky plnohodnotnému programovému pásu stacionární (kolejové) části zabezpečovače, možné provést zkoušky dynamické. Poslední ze série standardně povinných zkoušek je takzvaná Technicko-bezpečnostní zkouška (TBZ), kdy zbývá znovu ověřit zábrzdné vzdálenosti a funkce zabezpečovače přímo v tunelu tratě linky C. Z důvodu použití modernější součástkové základny jsou tyto soupravy podrobovány také specifické sérii zkoušek, při nichž se například sleduje chování vlaku při plném provozním zatížení nebo je prováděno měření vyzařovaného frekvenčního spektra (test elektromagnetické kompatibility). Toto se provádí pro ověření, zda nedochází k rušení stacionární části zabezpečovacího zařízení, komunikačních sítí GSM apod.

Než mohou poprvé vyjet do tunelu s cestujícími

Správná funkčnost všech součástí vlaku je nakonec stvrzena vydáním průkazů způsobilosti určených technických zařízení (UTZ). Jejich působnost se (dle Zákona o dráhách č. 266/1994 Sb.) týká elektrického zařízení drážního vozidla (elektrovýzbroje a elektroinstalace), tlakových nádob (vzduchojemů) a mobilní části zabezpečovacího zařízení. Potřebná dokumentace, doplněná ještě o protokol o osmihodinové spolehlivostní zkoušce a protokol o TBZ, poslouží jako podklad pro získání Průkazu způsobilosti drážního vozidla, vydávaného Drážním úřadem. Podle harmonogramu by měla všechny potřebné náležitosti pro zkušební provoz s cestujícími splnit jako první souprava č. 50 složená z vozů inventurních čísel 4199, 4448, 4449, 4450, 4300 a pražští cestující se na ni mohou těšit již v průběhu září. Naopak poslední předaná souprava bude mít číslo 53 (4305-4306). O nasazení tohoto vlaku, který nejspíš jednou provždy uzavře inventurní stavy jednotek M1 v pražském metru, vás budeme samozřejmě aktuálně informovat.



Trat' (nejen) na Plzeňské zrekonstruována



**První den provozu na Kotlářce
1. září 2010.**

až 1979, výluka trvala neuvěřitelných 26 měsíců. Došlo tehdy k zásadní změně organizace dopravy, neboť pro směr do centra byla nově určena Vrchlického ulice. Ve zjednosměrněné části Plzeňské tak mohla být trať nově umístěna k jižnímu chodníku. Stavba byla provedena metodou BKV panelů, s výjimkou úseku u smyčky Kotlářka, který byl proveden na pračích s živичným zákrytem. Smyčka Kotlářka byla zcela změněna, neboť byl otočen smysl otáčení (dříve po směru hodinových ručiček) a na hlavní trati byla zlikvidována třetí kolej. Úsek Kotlářka – Vozovna Motol se nerekonstruoval a zůstal v provedení z let 1967–1968. V předstihu před dostavěním prodloužení do Řep byl i tento úsek rekonstruován metodou BKV panelů. Výluka tehdy začala 1. července 1987 a na konci prázdnin byl obnoven manipulační jednokolejný provoz do vozovny. Na pravidelný provoz si však cestující počkali až do 2. května 1988, čili ještě dalších 8 měsíců! Do vlastních Řep se cestující prvně podívali 26. října 1988.

Od těch dob se datují nejrůznější opravy nebo souvislé obnovy svršku z BKV panelů. Tramvajová trať Anděl – Řepy byla těmito aktivitami poznamenána pravděpodobně nej-

Téměř před dvěma lety, konkrétně v jedenáctém čísle roku 2008, jsme v DP KONTAKTu připomněli 20. výročí tramvajové tratě Motol – Řepy a zároveň avizovali rekonstrukci tramvajové tratě Klamovka – Sídliště Řepy. Dnes již téměř můžeme říci: hotovo.

Jan Šurovský, vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje
Foto: Jan Šurovský, Miroslav Grossman, Jiří Čermák

Během uplynulých dvou let byl připravovaný rozsah prací rozšířen o rekonstrukce a opravy dalších úseků tak, aby celá radiála Anděl – Sídliště Řepy byla dlouhodobě bez omezení funkční. Kromě stěžejní rekonstrukce trati Klamovka (mimo) – Sídliště Řepy financované z velké části z fondů EU byly v letošní stavební sezoně ještě vyměněny kolejové konstrukce křižovatek Anděl a Plzeňská – Radlická. Rekonstruována byla i tramvajová trať na Plzeňské ulici od Anděla po Tomáškovu ulici. Téměř přímý úsek od Tomáškovy ulice po Jinonicovou ulici zůstává jako jediný v BKV panelech.

celé tratě je velmi pečlivě popsána v publikaci Pavla Fojtíka vydané naším podnikem v roce 2004 pod názvem Vozovna Motol, a proto se v tomto článku zaměříme jen na moderní historii. Tím milníkem je zásadní rekonstrukce úseku Radlická – Kotlářka provedená v letech 1977



Po deseti letech provozu bylo nutno vyměnit dvě třetiny kolejového trojúhelníka.

Historie tramvajové trati na Plzeňské

Tramvajová trať na Plzeňské ulici patří mezi nejstarší tratě elektrické tramvaje v Praze, protože již 13. června 1897 zde vyjely vozy tzv. Hlaváčkovy tramvaje. Historie



častěji ze všech tratí v Praze. Kromě oprav úseku Vozovna Motol – Sídliště Řepy bylo vždy nutno vyloučit vozovnu Motol z provozu úplně nebo z ní vypravovat pouze linku Vozovna Motol – Sídliště Řepy, po zakoupení povrchových přejezdů Kalifornien se při výlukách jezdilo od Řep až na Kotlářku nebo Kavalírku. Podle záznamů správce tramvajové trati byla první souvislá výměna svršku metodou BKV panelů provedena v roce 1997 mezi Klamovkou a Kavalírkou. V následujícím roce se souvislá výměna uskutečnila od Bertramky nad zastávku U Zvonu. V roce 1999 probíhaly měsíční opravy mezi Kotlářkou a Vozovnou Motol, vesměs s využitím původních panelů. Největší objem prací přinesl rok 2000, kdy byla přeložena do nové (severnější) polohy trať mezi Strahovským tunelem a Stroupežnického ulicí, včetně křižovatky Plzeňská – Radlická. Na křižovatce s Kartouzskou ulicí byla však tramvajová trať v dlouhém úseku vybudována s negativním převýšením (vnější kolejnice oblouku leží níže než vnitřní kolejnice), což v kombinaci s intenzivním provozem tramvají přineslo v létě 2008 havárii oblouku. Vzhledem k tomu, že hlavní dopravní proud automobilů byl přeložen na tzv. Malý smíchovský okruh, bylo možno tuto závažnou chybu při letošní rekonstrukci napravit a trať bude mnohem lépe přizpůsobená pro provoz nízkopodlažních tramvají bez otočných podvozků. V roce 2000 dále proběhla souvislá obnova svršku z BKV panelů mezi Klamovkou a Zvonem. Na Plzeňské se také objevili současně trolejáři a zrekonstruovali úsek od Strahovského tunelu po Kotlářku. Zbytek troleje z Kotlářky do Řep zrekonstruovali v létě 2003, kdy byla také výluka, při níž došlo na souvislou obnovu panelů mezi Strahovským tunelem a Bertramkou. Po roce 2003 byl tedy úsek Anděl – Řepy velmi nehomogenní. Nejstarší byla trať Kavalírka – vjezd do smyčky Kotlářka, která pocházela z roku 1979. Jak bylo již výše uvedeno, tak prakticky každý mezistaniční úsek byl z jiné doby. Přes všechny tyto opravné práce zůstával stav tratě Anděl – Řepy poměrně špatný, což platilo zejména pro trať Motol – Řepy. Po několika dalších letech provozu pronikavě zchátral úsek Klamovka – Kavalírka, zejména pak oblouk v křižovatce s Jinonickou ulicí



Křižovatka Plzeňská – Radlická před deseti lety byla jedno velké staveniště.



Nerekonstruovaný úsek u Bertramky si oblíbili automobilisté a parkovali na kolejích. Že svým přístupem znemožnili vykonat běžnou údržbu, je nenapadlo. Díky Městské policii si snad budou příště lépe pamatovat, že na kolejích se neparkuje ani při výluce.



Od Klamovky směrem ke Zvonu probíhala souvislá výměna svršku BKV panelů v roce 2000.



a také oblouk v rozštěpu Plzeňské a Vrchlického. Šlo o stále stejné neuduhy: rozpadlé žlaby v krátkých BKV panelech. Udržení provozu těchto (a všech řepských) oblouků se dařilo pouze s vypětím všech sil. Správce tratí doslova „stříhal metr“ do začátku rekonstrukce. Poměrně silné jarní deště totiž vymlely podklad pod panely na Kotlářce a Kavalírce tak, že panely doslova odplouvaly do stran a zároveň se propadaly.

Tramvajová trať po rekonstrukci

Rekonstruovaná tramvajová trať od počátku oblouku před křižovatkou s Jinonickou ulicí po smyčku Sídliště Řepy (včetně) je nyní na příčných železobetonových pražcích ve štěrkovém loži, v prostoru kolejových konstrukcí na pražcích dřevěných. V úseku od křižovatky s ulicí Pod Kotlářkou (mimo) po konec Makovského ulice je trať z většiny vybudována s širokopatními kolejnicemi S49, v ostatních úsecích a v prostoru kolejových konstrukcí ze stojinových žlábkových kolejnic. Tramvajová trať v úseku od Jinonické ke Kavalírce je provedena se živičným krytem. Došlo k výraznému zlepšení geometrie oblouku v rozštěpu Plzeňské a Vrchlického ulice. V úseku od Musílkovy ulice do Řep je přednostně zřízen otevřený kolejový svršek. V okolí zastávky Blatiny se nachází zatravněný svršek, včetně systému automatického zavlažování. Údržbu zatravnění (kropení, stříhání, odplevelování a obnovy zatravnění) bude v plném rozsahu hradit městská část Praha 17. Smyčka Sídliště Řepy byla kolejově zjednodušena (5 výhybek místo 10), přesto zůstaly zachovány samostatné koleje pro 3 linky i odbočka k nádraží Zličín. V rámci změněné dispozice bylo zrekonstruováno trolejové vedení smyčky Sídliště Řepy. Na vnitřní koleji bylo vybudováno plnohodnotné výstupiště, není už tedy třeba vystupovat do prostoru souběžné koleje. Ostatně v celé délce rekonstruované trati byly zrekonstruovány tramvajové zastávky s výškou nástupní hrany 240 mm nad temenem kolejnice.

Financování RTT Plzeňská

Jak bylo v úvodu zmíněno, Dopravní podnik hl. m. Prahy využil pro financování RTT Plzeňská možnosti získání finanční podpory z fondů EU, konkrétně v rámci Operačního

programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK). V rámci 6. výzvy k podávání žádostí z OPPK byla v květnu 2010 podána na odbor zahraničních fondů MHMP žádost o podporu na projekt „Rekonstrukce tramvajové trati Plzeňská“. Celkové způsobilé výdaje tohoto projektu jsou 696,743 mil. Kč, přičemž získaná finanční podpora může dosáhnout výše až 644,487 mil. Kč (z Evropského fondu pro regionální rozvoj a státního rozpočtu). Zlepšením obslužnosti dané oblasti hl. m. Prahy veřejnou dopravou a zvýšením její bezpečnosti a komfortu prostřednictvím rekonstrukce tramvajové trati od Klamovky ke koncovému

obrátišti Sídliště Řepy tento projekt představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK i Strategického plánu hlavního města Prahy.

Průběh letní rekonstrukce

Přání, vyjádřené v DP KONT@KTu 11/2008, aby se rekonstrukce podařila během stavební sezony 2010, se beze zbytku naplnilo. Tramvajový provoz v Řepích ustal 1. června 2010. Linka 9 byla ukončena na provizorním přejezdu za zastávkou Motol, „desítka“ obracela ve vozovně. Hned první prázdninový den vypukly v plném nasazení práce i mezi Klamovkou a Motolem, a zároveň mezi




Namáhání oblouku v rozštěpu Plzeňské a Vrchlického ulice BKV panely nikdy dobře nezvládaly. Už 6. března 1980 byl takto ošklivě rozlámáný.



Nasazení pracovníků i techniky bylo velmi masivní!

Radlickou a Andělem. Hned v počátku se dělaly kolejové konstrukce na Kotlářce a u Vozovny Motol, a tak bylo nutné převádět automobilovou dopravu do protisměru. Velkým omezením, naplánovaným na červencové svátky, byla výměna třetiny trojúhelníka Plzeňská – Radlická. Provozním milníkem byl 3. srpen 2010, kdy byl obnoven provoz tramvají mezi Andělem a Křižovatkou Plzeňská – Radlická. Blokovým objezdem Anděl – Na Knížecí – Anděl byly ihned ukončeny linky 9 a 10. Na konci srpna se do vozovny Motol zase nastěhovaly tramvaje tak, aby 1. září mohl být obnoven provoz mezi Andělem, Kotlářkou a Vozovnou Motol. Práce na trati do Řep ještě pokračují do poloviny září.

Fascinující bylo obrovské nasazení techniky, na pražských tramvajových tratích dosud nevídané. V první řadě se jedná o tři různé podbíječky. Kromě notoricky známé od firmy Hans Wendel se objevila další tramvajová od firmy Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, a dokonce i opravdická železniční podbíječka od firmy TSS Plzeň (dříve součást ČD). Na trati pracovaly střídavě dvě automatické svařovny firmy Skanska, které dokáží svařit jeden svár kolejnic S49 za pouhých 6 minut, reálně za den svaří 38 svárů včetně přípravy. Nevídané bylo i množství dvoucestných bagrů, obvykle známých jen z železničních koridorů. Je evidentní, že použití standardní železniční kolejnice přineslo výrazné zvýšení produktivity práce. Jeřáby, frézy, bagry, válce, velká bourací kladiva atd. byly nasazeny v počtu 49 strojů, dopravních prostředků bylo 58, z toho jen Tater celkem 32. Masivní bylo i nasazení pracovníků, těch bylo možno současně spatřit až 286, z toho 32 techniků.

Závěrem nezbyvá než poděkovat účastníkům všech úspěšně realizovaných projektů. Z těch našich patří díky provozovněm Vrchní stavba, Napájení TT a Nákladní vozidla. U externí zakázky patří díky především pracovníkům odboru Investic. V těžkých dobách veřejných rozpočtů se podařilo v krátké době uskutečnit opravdu mimořádné dílo, které snad jednou provždy smaže cejch mizerné socialistické výstavby, jež tak dlouze poznamenala jinak prospěšné dílo zvané tramvajová trať do Řep. 



O třetí koleji na Kotlářce se v literatuře píše běžně, ale že byla provedena takto a všechny tramvaje musely jezdit odbočkou, vidíme až ze snímku Jiřího Čermáka fotografovaného 28. prosince 1973.



Železniční techniku (svářecí stroj a podbíječku) při práci u Hotelu Golf zachytil Petr Mašek.



Téměř hotová trať pod vozovnou Motol dne 19. srpna 2010.

Hybridní autobus Co od něj očekávat?



Obnova autobusového parku Dopravního podniku přinese i jedno zajímavé technické oživení. Ze 720 autobusů SOR totiž minimálně dvacet bude vybaveno hybridním pohonem. Pokud se hybridní technologie osvědčí, je možné, že nezůstane pouze u dvaceti kusů. Tendr je totiž nastaven tak, aby v průběhu dodávek bylo možné poměr dieslových a hybridních SORek změnit.

Jakub Ryška

Kombinace spalovacího motoru s elektrickým prokáže své výhody nejlépe v nejtěžším městském provozu – tedy tam, kde se hodně brzdí. Díky rekuperaci energie při brzdění a jejího zpětného využití pro rozjezd je takový vůz podle výrobce schopen ušetřit až 30 procent paliva. „To jsou však čísla spíše teoretická,“ upozorňuje Václav Beránek, vedoucí odboru Technika jednotky Správa vozidel Autobusy.

Motor hybridních autobusů

Vzhledem k tomu, že část energie potřebné pro rozjezd dodává elektromotor, je možné do hybridů montovat menší, a tím pádem lehčí spalovací motory, než jsou použity v klasických kloubových SORkách. Rozdíl v tomto případě činí přes litr objemu válců. „Nedá se říct, že by při rozjezdu běžel spalovací motor na volnoběh, spíše v oblasti maximálního točivého momentu, ale rozhodně to nejsou takové otáčky, jaké musí používat konvenční autobus,“ líčí efekt elektromotoru Beránek. Díky tomu, že diesel podporovaný elektromotorem běží ve stabilních otáčkách, snižují se již tak nízké emise (norma Euro 5 EEV) i hluk. Rovněž se dá předpokládat větší životnost motoru.

První hybridní autobus by se měl v Dopravním podniku objevit v blízké budoucnosti a po testech bude zařazen do ostrého provozu.

Kvalita autobusu se prověří v provozu

Nicméně, jak jsme zmínili, autobus po testech ihned nastoupí

do provozu, kde si naši odborníci ověří kvalitu stroje i softwaru, který ho ovládá. Na kvalitě programů totiž z velké míry závisí efektivita hybridního pohonu. Také řidiči musí vědět, jak hybridní pohon funguje, aby dokázali přeměnit potenciál hybridního pohonu v reálnou úsporu paliva. „Linka, na kterou autobus nasadíme, bude co nejtěžší, abychom si ho mohli doopravdy vyzkoušet,“ říká Beránek. I když číslo linky ještě není známé, skoro jistě se bude nacházet v působnosti hostivařských garáží.

Na otázku, zda budou hybridy pouze v kloubové verzi, nebo i v té krátké, Václav Beránek odpovídá: „Ve smlouvě máme výhradně kloubováky. Je to logické, protože čím těžší vůz, tím větší úspory by měl přinést.“ Hybridní pohony v autobusech jsou poměrně mladá, až módní technologie.

Řízení hybridu složitější, nebo naopak?

Spojení elektrického a spalovacího motoru v člověku probouzí řadu otázek. Jaký bude mít vliv na pohodlí řidiče? Jak vlastně funguje řazení, když se o pohon starají dva motory? O tento aspekt se stará řídicí jednotka. Jak jsme již „nakousli“, její algoritmus je složitější, než by většina lidí dokázala pochopit, natož popsat. V kostce se však dá říct, že jednotka propočítává momentální zátěž, podle ní přepíná mezi motory a plynule mění převodový poměr. „Vůči řidiči se tedy chová jako automatická převodovka,“ popisuje Beránek. Řidič by dokonce řazení neměl slyšet ani cítit – změna převodového poměru je opravdu zcela plynulá. Zvláštností z hlediska obsluhy je, že při plynulé jízdě po městě téměř není potřeba používat brzdový pedál – v okamžiku úplného uvolnění plynového pedálu totiž autobus začíná mírně a plynule brzdit a získanou energii ukládá do akumulátorů. Tento neobvyklý způsob ovládání vozidla, ze strany výrobce důrazně doporučovaný, bude nepochybně vyžadovat zaškolení řidičů. Na správné obsluze záleží, zda bude energie vznikající při zpomalování vozu rekuperována do akumulátorů, nebo bez užitku přeměněna na teplo.

Úspora na palivu vs. vysoká pořizovací cena

Na jednu stranu se říká, že hybridní pohon je módní záležitostí, na druhou výrobci uvádějí až třicetiprocentní úsporu paliva. To by pro obří firmu typu Dopravní podnik, jejíž více než tisícovka autobusů jezdí v těžkém provozu v průměru za 50 litrů na sto kilometrů, mohlo znamenat úsporu desítek milionů korun. Kde je tedy pravda? „Něch třicet procent je teoretický výpočet energie, kterou lze získat rekuperací během brzdění. Když to půjde dobře, mohli bychom se reálně dostat na dvacet až pětadvacet procent, což je stále hodně,“ počítá Beránek. Vzápětí ale brzdí optimismus: „Základní potíží spočívá nyní v nákupní ceně.“ Hybrid je totiž o polovinu dražší než konvenční vůz. Částka je to tak vysoká, že i když počítáme s výrazně nižší spotřebou za celou dobu provozu, nevychází cena na kilometr výhodněji než u dieselu. To je také důvod, proč kontrakt s firmou SOR zatím počítá jen s dvacátkou těchto vozů.

I kdyby zůstalo u dvaceti kusů hybridních autobusů, stále se bude jednat na české poměry o masivní nasazení. Dopravní podnik tedy sehraje významnou roli při zavádění tohoto nového, a pravděpodobně velmi perspektivního druhu pohonu. Naši řidiči a odborníci jistě poskytnou vývojářům cennou zpětnou vazbu.



Centralizace tiskových služeb

Budeme tisknout efektivněji



V Dopravním podniku na 4000 uživatelských účtů (zaměstnanců s počítačem) připadne 2500 tiskáren. To je skutečně zbytečný luxus, který v době snižování nákladů nelze ponechat bez povšimnutí.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace

Díky projektu centralizace tiskových služeb pod záštitou jednotky Informační technologie však nejen zpřehledníme náklady na tisk. Projekt přinese i další výhody, a hlavně do dnešní doby chybějící systém a organizaci v oblasti tisku.

V současné chvíli existuje bezpočet lokálních tiskáren, které jsou připojené přímo na počítač, a nikoli přímo na datovou síť, zcela tak chybí kontrola nad tiskem dokumentů, tím pádem nad bezpečností informací a jejich případným únikem. Neexistují jednoznačné přehledy o nákupu spotřebního materiálu pro tiskárny, neví se, kdo kolik papírů, tonerů apod. spotřebuje. Nedá se ani jednoznačně stanovit, kolik finančních prostředků nás tiskové služby stojí.

Projekt v praxi

V praxi bude realizace projektu centralizace tiskových služeb vypadat následovně. Veškeré tiskárny se „posbírají“ a budou nahrazeny novými tiskárnami ve vlastnictví externí firmy. Bude se jednat o multifunkční zařízení (kopírka, scanner, tiskárna), která budou umístěná na chodbách příslušné provozovny v počtu několika kusů. Dojde tak k zásadní redukci počtu tiskáren. Tímto postupem projde celý podnik. Veškeré tisky budou probíhat přes tiskový server. Budou tak konečně k dispozici informace o tom, kdo, kde, co a kolik tiskne. Jelikož se díky tomuto serveru uvidí, který uživatel tiskl (tudíž bude známé nákladové středisko), bude moci na základě těchto reportů jednotka Zásobování jednoduše rozúčtovat náklady na tisk. A v neposlední řadě uživatelé budou opatrnější a budou tisknout skutečně jen to, co potřebují, což přinese také nezanedbatelnou úsporu. Vše bude zabezpečeno vstupním kódem. Pokud pošlete dávku na tiskárnu, zaktivujete tisk až ve chvíli, kdy na ní „naúčtáte“ kód či přiložíte služební kartu.

Jednodušší správa tiskáren

Díky externí firmě se zjednoduší i správa tiskáren, kterou by v rámci jednotky IT nebylo možné finančně či lidskými zdroji zabezpečit. Situace, že nebudete moci tisknout, by nastat neměla. V případě, že bude tiskárna na daném patře nebo v lokální budově z jakéhokoli důvodu nedostupná, bude mít uživatel v záloze nainstalovanou náhradní tiskárnu (např. o patro výš/na jiném místě v rámci provozovny). Na poruchu tiskárny budou automaticky upozorněni servisní technici externího dodavatele a do časového úseku, daného servisní smlouvou, budou muset problém odstranit. Pokud bude tiskárna neopravitelná, musí dodat do jednoho dne novou tiskárnu. Externí firma také zabezpečí veškerý spotřební materiál – papíry, tonery, jehož zásoby a nutnost doplnění bude monitorovat samotná tiskárna. Výběrovým řízením na řešení tiskových služeb prošli vítězně dva zkušení dodavatelé, kteří tak mohou mezi sebou v rámci daných lokalit soutěžit a navzájem si zdravě konkurovat, což přinese další výhodu Dopravnímu podniku. Nestane se, že nám bude diktována „monopolní“ cena za servisní a tiskové služby.

Časový horizont

Pilotní projekt nového tiskového řešení odstartuje ještě v letošním roce v jednotce IT. Zde potrvá dva měsíce, kdy bude třeba doladit detaily nového tiskového řešení (charakteristika reportů, prověření napojení na SAP apod.). Od ledna 2011 by se pak projekt rozběhl na větších administrativních budovách, jako je Sokolovská, Centrální dispečink, Depo Kačerov, a poté by se přešlo na menší lokality. Samotné nasazení tiskáren do provozu by nemělo být náročné, pokud přípojky k tiskárnám již existují. Pokud nastanou momenty, kdy vytvoření datové zásuvky pro novou tiskárnu bude finančně nákladné, zůstane na příslušné provozovně lokální tiskárna, která se však bude registrovat přes datovou síť.



Odbor KS a sociální péče



Odbor KS a sociální péče (500300) je součástí personálního úseku a jeho úkolem je metodické řízení činnosti v rámci jednotné personální a sociální politiky Dopravního podniku. Jak ze samotného názvu vyplývá, těžiště práce spočívá v kolektivním vyjednávání a zajištění sociální péče pro naše zaměstnance.

Aleš Hrdlička, vedoucí odboru KS a sociální péče

Kolektivní smlouva

Pokud se nejdříve zastavíme u kolektivní smlouvy, je třeba si uvědomit, že jde o složitý a náročný dokument, kde od jeho vzniku až po jeho podpis a distribuci mezi zaměstnance vede dlouhá cesta. Již při předkládání návrhu je nutné zajistit, aby se jednání zúčastnily všechny strany, které mají právo o této smlouvě jednat. Zajišťujeme kolektivní vyjednávání, jak po stránce technické, tak i organizační, a samozřejmě se účastníme vlastního jednání. Zaměstnanec, který nakonec drží v ruce výtisk platné kolektivní smlouvy, často ani neví, že jejímu uzavření předcházelo několik desítek hodin tvrdé práce, dlouhých jednání, hledání kompromisů a konsensů. Kolektivní vyjednávání je zatěžkávací zkouškou pro obě jednající strany – odbory i zástupce zaměstnavatele. Vyjednáním kolektivní smlouvy naše práce nekončí, protože posuzujeme i stížnosti zaměstnanců vyplývající z možného neplnění tohoto důležitého dokumentu.

Sociální péče pro zaměstnance

Druhou velkou oblastí naší působnosti je sociální péče o zaměstnance Dopravního podniku. Tento pojem je velmi široký a je pod ním ukryto mnoho činností, které zaměstnanci mohou vnímat jako samozřejmost. Často si ani neuvědomují, co všechno do této oblasti spadá. Pokud bych měl uvést konkrétní příklad, rád bych zmínil především benefity. Benefity

vyplývající z kolektivní smlouvy je nutné metodicky i fyzicky zpracovat, případně je osobně vydávat našim zaměstnancům (např. poukázky FlexiPass, příspěvky na dětskou rekreaci, životní a důchodové pojištění). Další benefity týkající se hlavně nabídky slev na různé služby a zboží musíme nejprve vyjednat, a teprve potom představit našim zaměstnancům. Zde hraje hlavní úlohu komunikační médium intranet, na kterém jednotlivé benefity pravidelně zveřejňujeme a aktualizujeme.

Lékařská péče

Obsáhlým okruhem činností, kterým se zabýváme, je lékařská péče o naše zaměstnance. Kromě preventivní lékařské péče zajišťujeme i kurativní (rehabilitační) péči, která urychluje odstraňování následků po úrazech a pomáhá zmírnit zdravotní poškození zaviněná civilizačními chorobami. Naši lékaři také dohlíží i na dodržování pracovních a hygienických podmínek na pracovištích. To nám ukládají nejen zákony, ale především i my sami si uvědomujeme, že tato činnost je podstatná pro spokojenost našich zaměstnanců a kvalitu jejich práce. Z hlediska zdravotní péče se DP, jako jedna z mála firem, může pochlubit svou vlastní psychologickou laboratoří, která je s DP spjata bezmála 90 let. Práci našich psychologů, včetně poskytovaných služeb, vám představíme samostatně v článku na následující straně.

Do rozsahu naší práce patří i zajišťování služeb provozního charakteru, které mají návaznost na kolektivní smlouvu. Provozujeme rekreační středisko Hlavatce, sloužící k rekreaci zaměstnancům. Podílíme se na provozu dětských táborů na Orlíku a v Nuzicích, majících dlouholetou tradici a velmi dobré jméno v Dopravním podniku. V neposlední řadě zajišťujeme ubytování pro mimopražské zaměstnance a staráme se o stravovací provozy.

Z mého výčtu je patrné široké pracovní spektrum, kterým, jak doufáme, přispíváme ke zkvalitnění pracovního zázemí všech zaměstnanců. Proto věříme, že i díky našemu příspěvní se zde mnohým zaměstnancům líbí a jsou v Dopravním podniku spokojeni.



Psychologická laboratoř

První zmínky o psychologické laboratoři se datují do roku 1923, kdy Elektrické podniky hl. m. Prahy, ve snaze vybrat a zajistit kvalitní dopravní personál, zřídily v Libeňské vozovně ve Švábkách psychotechnickou laboratoř.

Petr Tománek, vedoucí oddělení
Psychologická laboratoř

Bly posuzovány psychické předpoklady pro výkon dopravní služby na elektrických drahách a autobusech, a v některých elektrárenských službách.

Od počátku byly metody zaměřeny především na zjišťování kvality smyslových funkcí. Psychotechnické zkoušky byly později zavedeny povinně, stejně tak jako pravidelné lékařské prohlídky.

Historie psychotechnické laboratoře

Prvním přednostou psychotechnické laboratoře byl v roce 1923 jmenován Dr. Josef Váňa (autor první ucelené vyšetřovací metodiky i některých speciálních psychologických testů). Po válce se začal Dr. Váňa věnovat pedagogické činnosti. V roce 1951 ho vystřídal Dr. Jetel. V průběhu 50. let pracoviště přesídlilo do Ústřední budovy Elektrických podniků v pražských Holešovicích a v 60. letech do vozovny Motol. Po nějakém čase došlo opět ke stěhování. Tentokrát do domu U Medvídků v ulici Na Perštýně v centru Prahy. Počátkem 90. let byla část oddělení přemístěna do Libně, téměř do svého původního místa ve Švábkách a část do vozovny Hloubětín. Katastrofální povodeň v roce 2002 přečkala libeňská laboratoř, jako jeden z mála tamních objektů, bez velké úhony. Na svém místě však nemohla několik měsíců fungovat kvůli zdevastovanému okolí, a proto využívala prostor v Hloubětíně.

V roce 2003 se pracoviště opět přemístilo, a to do zcela nových a moderních prostor v Hostivaři, do sousedství Ústředních dílen DP.



Hlavní náplň činnosti – diagnostika

Činnost psychologické laboratoře byla od svého vzniku, až po současnost, zaměřena především na diagnostiku. Byla posuzována psychická způsobilost k výkonu některých profesí. Tento výběr se týkal zejména: řidičů tramvají, autobusů a strojníků. Později přibývali další, jako například přepravní kontrolaři, strojvedoucí metra, dozorní stanici metra, řidiči nákladních vozidel nad 7,5 tuny nebo řidiči vozidel s předností v jízdě. V minulých letech bylo absolvování psychologického vyšetření před nástupem do vybraných profesí upraveno různými vyhláškami, předpisy nebo směrnicemi. Nejnověji je toto doplněno zákonem o silničním provozu č. 411/2005 Sb. §87a). Diagnostika ovšem nepředstavuje jen výběr uchazečů do určité profese, ale i poměrně náročné a mnohdy složité zjišťování příčin vzniklých psychických obtíží, se kterými k nám naši klienti přicházejí, ať již z vlastní vůle, nebo na doporučení lékařů. Vedle diagnostiky se zabýváme také činností preventivní

(zákon č. 258/2000, o ochraně veřejného zdraví) a vzdělávací (školení, kurzy atd.).

V rámci programu péče o zaměstnance se věnujeme poradenství, konzultacím, samozřejmě poskytujeme krizovou intervenci po událostech, jako jsou např. vážné dopravní nehody, zabýváme se systematickou psychoterapií při dlouhodobějších psychických obtížích. Tyto naše služby jsou dostupné nejen zaměstnancům DP, ale i jejich rodinným příslušníkům. Úzké kontakty na jiná odborná pracoviště nám umožňují nabídnout našim zaměstnancům odbornou péči i tam, kde to přesahuje naše možnosti nebo kompetence.

V případě jakékoli psychologické pomoci, konzultace či poradenství, nás mohou zaměstnanci kontaktovat a navštívit na adrese: U Vozovny 6, Praha 10 – Hostivař (budova Autoškoly a psychologie u Ústředních dílen DP), či nás kontaktovat na telefonním čísle 296 133 373 (vedoucí psycholog), 296 193 266 (laborantka).





Letní dětský tábor Dopraváček

Piráti na Lužnici

První turnus letního dětského tábora Dopraváček se letos inspiroval knihou R. L. Stevensona *Ostrov pokladů*. Před srubem, přímo uprostřed tábora, zakotvil skutečný pirátský koráb.

Text a foto: Petr Janáč

A tak se děti na tři týdny staly piráty, kteří musejí překonat řadu nástrah, aby získali tajemný poklad. Posádky deseti pirátských lodí si musely poradit s výrobou vlajky, stavbou funkčního voru a samozřejmě i s řízením lodi. Náročné a napínavé byly souboje na vodě, pro které byly speciálně upraveny dvě kánoe. O vyrovnanosti posádek pak svědčí konečný výsledek celotáborové hry: mezi prvním a druhým místem byl rozdíl jen půl bodu.

Bojovky i krásné výlety

Tropické počasí přálo především koupání, k táborovému životu patřily ale také výlety (do Bechyně, Písku, Protivína nebo Týna nad Vltavou), přespání v přírodě, noční bojovka nebo připomínka upálení Mistra Jana Husa. O skvělou atmosféru posledního týdne tábora se

Přímo uprostřed tábora „zakotvil“ pirátský koráb.



přičinila pohádka *Malá mořská víla* v podání vedoucích a praktikantů. Sladkou tečkou pak byla diskotéka, kterou by nám mohly závidět i mnohé renomované kluby.

Co dodat? Snad, že největším poděkováním je pro vedoucí dětský úsměv, radost ze hry nebo z vítězství. Že už teď víme o řadě dětí, které s námi chtějí jet i příští rok. To je opravdová odměna. A kdo se chce dozvědět o dětském táboře více, doporučujeme navštívit webové stránky 1. turnusu Dopraváčku na sociální síti Facebook

(www.facebook.com). Čekají zde na vás fotky (nejen) z letošního tábora, i pár zajímavých informací. Postupem času budou jistě přibývat další.

PS: V době, kdy piší tyto řádky, má naše země za sebou tzv. bleskové povodně. I Lužnice vystoupala hodně vysoko (13. 8. ráno platil v Bechyni ještě 1. povodňový stupeň), tábora se ale naštěstí nedotkla. Přejme si, aby to tak zůstalo. Byla by velká škoda, kdyby měl Dopraváček z jakéhokoli důvodu zaniknout.

K pirátským hrám patřily i souboje na vodě.





Doprava v Římě

Řím je hlavním městem Itálie, které má téměř tři miliony obyvatel. S dějinami se zde jeho návštěvník setkává na každém kroku, dochované památky časově pokrývají víc než dvě tisíciletí. Součástí centra Říma je i městský stát Vatikán, centrum katolické víry s bohatou historií a neskutečným kulturním bohatstvím. Římské památky denně navštěvuje obrovské množství turistů. Jak to v takové metropoli vypadá s dopravou, a zvláště s tou hromadnou?

Text a foto: Jiří Tonar



Městskou hromadnou dopravu v Římě tvoří metro, tramvaje, autobusy a trolejbusy. MHD je součástí integrovaného dopravního systému, do kterého patří i příměstské autobusy a vlaky.

V celé síti platí jednotné jízdenky. Ty lze zakoupit v prodejnách označených logem nejvýznamnějšího provozovatele a organizátora MHD, kterým je společnost ATAC. Koupit je lze i ve stanicích metra, prodejnách tiskovin, nádražích i automatech. Jízdenka pro jednotlivou jízdu stojí 1 € a platí 75 minut, jednodenní jízdenka stojí 4 €, její platnost končí ve 23:59 daného dne. Pro představu ceny dalších jízdenek: 3denní – 11 €, 7denní – 16 €, měsíční – 30 €, roční – 230 €.

Metro

Nejrychlejším způsobem dopravy v Římě je metro, které je i proto permanentně přetěžované.

Je totiž jediným spolehlivě fungujícím prostředkem MHD. Jeho síť však měří pouze 41 km, má dvě linky – oranžovou „A“ a modrou „B“. Vstup do metra je přes

turnikety, kde je nutné si označit platnou jízdenku. Metro je v provozu od pondělí do pátku od 5:30 do 23:30 hodin, v sobotu déle do 00:30 hodin. V době přepravní špičky jezdí vlaky metra v intervalu cca 4,5–5 minut, v sedle cca 6 minut. Jezdí zde šestivozové soupravy s normálním rozchodem 1435 mm, k napájení je použito horní

Denní jízdenka MHD Řím.

ROMA metrebuss
<http://atacmobile.it>
 atac mobile
 Quando passa il prossimo?
 atac
 Biglietto Integrato Giornaliero / Integrated Daily Ticket
 BIG
 PL 06341981006 - Vale come scontrino fiscale € 4,00

Orientace ve voze linky A.



Metro a graffiti.





vedení – vlaky mají pantografy. Svězt se zde lze vozy starší i novější konstrukce. Starší vozy jsou italského původu Ansaldo Breda MB 100. Šestivozové soupravy jsou složeny ze tří spojených dvojic vozů. Novější a modernější klimatizované soupravy jsou španělské výroby CAF MA 300 a jsou v celé délce průchozí.

Většina vlakových souprav je posprejovaná. Odstraňováním graffiti se zde zjevně nikdo moc nezabývá. Zvláště u staršího typu vozů to vypadá, že je u nich udržována pouze průhlednost čelních oken... Stanice podzemní dráhy jsou v tomto velkém městě v podzemí i na povrchu. Stavba metra samotného začala v Římě již v roce 1942, byla však přerušena válkou. První linka metra, označená jako B, tak byla uvedena do provozu až v roce 1955. Šlo o cca 10 km dlouhý úsek, začínající v centru u nádraží Termini a vedoucí na jih kolem baziliky S. Paolo do stanice Laurentina. Linka B se časem dočkala prodloužení přes nádraží Tiburtina do stanice Rebibbia a dnes má 22 stanic.

Linka A je vedena ze stanice Anagnina a dále k Vatikánu, do stanice Ottaviano-S. Pietro, byla zprovozněna v roce 1980 a měřila 14,5 km. V roce 1998 byla prodloužena ze stanice Ottaviano do Valle Aurelia a následně v roce 1999 až do stanice Battistini. Dnes má linka A 27 stanic. Centrální stanice Termini je přestupní stanicí mezi linkami A a B, přestoupit zde lze i na vlak, tramvaj, autobus či trolejbus.



Dopravní špička na lince B.

V současné době jsou v plném proudu práce na výstavbě linky C, která povede od stanice Colosseo na lince B, přes stanici San Giovanni, kde protne linku A, a dále až do Pantana. Pracuje se i na odbočce B1 z linky B na trase Bologna – Conca d'Oro.

Autobusy

Autobusových linek existuje v Římě okolo 300, jsou páteří místní dopravy a lze jimi cestovat téměř po celém Římě. K okružní jízdě po městě je nejvhodnější využít linku 110 z přestupního uzlu u nádraží Termini. Vozový park je poměrně rozmanitý, některé autobusy používají alternativní plynový pohon. V provozu lze vidět i různé



Označník zastávky.

minibusy značky Iveco EuroPolis i speciální midibusy neidentifikovatelného původu s elektrickým pohonem a jen 8 místy k sezení. Jezdí na třech linkách a slouží převážně turistům.

Tramvaje

Historie římských tramvají sahá až do roku 1877, své „zlaté éry“ zde tramvaje dosáhly v roce 1929, kdy bylo provozováno 58 linek a celková délka tratí měřila 488 km. Během třicátých let došlo díky velkým organizačním změnám v dopravě k odstranění tramvají ze středu města a redukci jejich sítě. Další pohromou pro římské tramvaje byla následující druhá světová válka a poté i přestavba centra města v souvislosti s olympiádou v roce 1960. Tehdy následovalo další rušení linek a jejich nahrazování autobusy a trolejbusy. Obnova tramvajové dopravy v Římě začala v roce 1989, dnes zde existuje 6 tramvajových linek s čísly 2, 3, 5, 8, 14 a 19. Pro vyhlídkové jízdy je vhodné využít linky 19 a 3.



Problém...



Jízdní řád tramvají.

Trolejbusy

Do římské veřejné dopravy patří i trolejbusy. Ty zde běžně existovaly v letech 1937–1972, poté byl jejich provoz ukončen. Mimochodem, v tomtéž roce byla shodou okolností zrušena trolejbusová doprava i v Praze. Řím se však dočkal znovuzavedení trolejbusů v roce 2005, v provozu je však pouze jedna linka označená číslem 90, používají se zde moderní vozidla Solaris. Město však plánuje trolejbusy do svých ulic vrátit ve větší míře, a nahradit tak velkou část autobusových linek.

Postřehy a střípky z Říma

V ulicích města se pohybuje obrovské množství vozidel. Hlavním prostředkem MHD v Římě jsou autobusy. Následuje metro, tramvaje a víceméně symbolicky trolejbusy s minibusy.

V dopravních špičkách jsou v ulicích vidět nekonečné kolony popojíždějících aut. Prakticky každé vozidlo má někde nějaký ten „škrábanec“. Blatník, nárazník, dveře... Provoz je zde velmi hustý, nepoškozena jsou snad jen zcela nová auta. Přednost má ten, kdo má silnější auto, více drzosti a silný klakson... Chodci při přecházení nahrazují absenci klaksonu ještě větší drzostí, ani červené světlo na semaforech není totiž pro místní řidiče zvláštní překážkou. A tam, kde by se měly podle značení na vozovce řadit dva pruhy vozidel, se velmi často reálně vejdu alespoň tři...

Město křižuje nespočet autobusů, někdy až poněkud nepřehledně. Tramvaje v centru jezdí poměrně často, některé zastávky jsou oddělené od vozovky. Staniční sloupky autobusů i tramvají jsou na naše poměry trochu zvláštní. Jsou sice velké, ale zcela na nich chybí jízdní řády, vylepeny jsou občas pouze jen ty noční. Přes den jízdní řády prostě neexistují. Jezdí se na interval, ale spíše tak, jak to vyjde a doprava dovolí... Preference MHD v Římě totiž v podstatě neexistuje. Pokud tramvaj nemá vlastní těleso, stojí v nekonečných zácpách, stejně jako autobusy v jeho ulicích. I v dopravní špičce však byly tramvaje poloprázdné. Typů tramvajových vozidel i autobusů zde jezdí celá řada. Nejnovější typy jsou pochopitelně klimatizované, kromě označovačů jízdenek jsou v nich i automaty na jízdenky.



Automat na jízdenky a jejich označovač.

Metro poměrně překvapilo svým vzhledem, často vypadalo, že je jeho historie mnohem starší než ve skutečnosti. Po průchodu turnikety vedou cestujícího k nástupišťům často velmi dlouhé přístupové cesty a chodby. U povrchových stanic je situace bezproblémová, podzemní stanice jsou však často relativně malé, úzké a velmi tmavé. Žádné podhledy, veškeré instalace jsou vidět. Je zde minimální osvětlení a značný nepořádek. Přístupové chodby a přestupy jsou na tom stejně. Například ve dvacetimetrovém eskalátorovém tunelu, respektive šikmé úzké chodbě, svítí u stropu maximálně dvě, tři zářivky. Zde nelze nepoznamenat, že pražská podzemní dráha vypadala v „holém“ stavu po povodni v roce 2002 podstatně lépe. Na naše poměry velmi dlouhé intervaly v dopravní špičce způsobují přeplněnost nástupišť. Proto je ve stanicích přítomno vždy několik pracovníků dopravce, kteří usměrňují proudy lidí a „pěchují“ cestující do čelních stran nástupišť – aby se sem další přicházející vešli... Na nástupišťích jsou sice digitální tabule, které označují směr a čas příjezdu další soupravy, ale co říci k situaci, kterou jsem zažil a kdy na takové tabuli svítí 1 minuta, ale dalších 8 minut nic nepřijede?

Co říci k Římu na závěr? Zdejší systém MHD je poměrně chaotický a ne příliš kvalitní. A je vcelku jedno, zda se jedná o značení linek, jízdní řády, pravidelnost, intervaly, čistotu...

Řím je ale jinak velmi krásné město s obrovskou historií, se spoustou památek a zajímavostí. Ale také je zde podzemní dráha a hromadná doprava, kterou by měli spatřit a vyzkoušet někteří naši věčně nespokojení cestující. Možná by potom změnili názor na dopravu v našem hlavním městě...





Den se značkaři

Milan Prchal a Karel Martínek pracují jako značkaři v jednotce Dopravní cesta Tramvaje, oddělení Provozní zabezpečení zastávek. Každý den vyrážejí na trasu vedoucí od jedné zastávky tramvaje či autobusu ke druhé a starají se o to, aby veškeré informace pro cestující – od jízdních řádů po údaje o výluce – byly v pořádku. K jejich povinnostem patří vedle aktualizací jízdních řádů i opravy a čištění vývěsných míst pro informace, které jsou častým terčem útoků vandalů.

Jakub Ryška

Foto: Luboš Wisniewski

Rána ve znamení informací

Směna začíná brzo ráno na Centrálním dispečinku. Zde si značkaři do notebooku stáhnou nejnovější aktualizace jízdních řádů a informují se o závadách nahlášených dispečinkem a jinými pracovišti. Na základě těchto údajů naloží potřebný materiál na opravy a mohou vyrazit. Většinu dne pak tráví v terénu na jedné ze dvanácti speciálně vytyčených tras hlavního města. Úseky, kde se vyměňují jízdni řády a informace, se monitorují a operativně se v nich opravují napáchané škody. Jejich rozvržení zajišťuje, aby se zbytečně nekřížily a umožňovaly pracovníkům snadno přejíždět z jedné zastávky na druhou v optimálním čase a trase.

Sprejerství – věčný boj

Skříňky s jízdni řády bývají poškozeny buď přímými fyzickými útoky, anebo různými podobami sprejování a popisování. Na obojí jsou značkaři vybaveni. V autě vždy vozí množství náhradních dílů skřínek, takže mohou ty zničené okamžitě vyměnit. K dispozici mají také prostředky k jejich čištění od různých druhů fixů a sprejů. Na skříňkách se objevují různé malůvky a nápisy, výjimkou však není, že někdo plexisklo záměrně zcela zamažuje tak, aby jízdni řády nebyly vůbec k přečtení. „Útoky sprejerů jsou stále ničivější. V dnešní době mají možnost si nakoupit agresivní barvy ve specializovaných obchodech. Tím nám práci hodně ztěžují,“ podotýká Milan Prchal. V případě špatně odstranitelných barev je potřeba zkoušet různé druhy přípravků a občas sáhnout i po škrabce. Stává se i to, že je barva zcela neodstranitelná a nezbyvá než celé plexisklo vyměnit.

Vandalové a zlodějčci

Sprejerství není jediným nešvarem, se kterým se pánové Prchal a Martínek spolu se svými kolegy potýkají. Skříňky bývají často zcela zničené a musí se pak na sloupek nainstalovat nové. Někteří lidé je likvidují mnohdy ze zcela malicherných důvodů. Chtějí například ušetřit tři koruny za vytištěný jízdni řád na doma, a aby jej získali, neváhají vypáčit či zcela zdemolovat skříňku a způsobit tak škodu přesahující tisíce korun.

Ale důvody bývají i jiné, neméně „inteligentní“, ze strany vandalů. „V okolí Dostihové jsme vyměňovali víka během čtrnácti dnů asi pětkrát. Vždycky jsme je doplnili a za tři, čtyři dny dostali hlášení, že tam chybí opět. Takhle se to pořád opakovalo. V křoví jsme potom našli asi 10 vypáčených vík. Někdo potřeboval na skleník nebo na dům plexisklo a nechtěl za něj utrácet,“ popisuje jeden z možných motivů pan Martínek.

Z přibližně dvou set zastávek, které se nacházejí v jednom úseku, je nutné ve zhruba patnácti případech denně měnit skříň. Omývat nápisy, malůvky či kompletní zamalování plexiskla je nutné provádět ještě častěji. K nejhorším oblastem patří ulice Modřanská. Zastávky jsou zde různými způsoby likvidovány takřka denně. Mezi problémové oblasti patří místa mimo Prahu, která pánové Prchal a Martínek rovněž obsluhují. „Tam si lidé takovýchto věcí více hledí a hlídají si kvalitu svého okolí,“ hodnotí situaci v příměstských oblastech. Četnost útoků je kromě



Značkařská posádka – Milan Prchal (v popředí) a Karel Martínek.

polohy závislá také na ročním období a na počasí. Léto s pěknými teplými nocemi patří v tomto ohledu k nejhodnějším.

V případě výluky

Marný boj proti různým škůdcům však není jedinou náplní práce značkařů. Neméně důležitá je práce na informování o výlukách a změnách v dopravě. Kvůli nutnosti v potřebnou dobu vždy informovat cestující o změnách v provozu jsou v Dopravním podniku kromě denních značkařských posádek i posádky noční, které zasahují například v případě havárie a ihned dodávají na zastávky potřebné informace. V případě výluk značkaři spolupracují s externí firmou najatou Dopravním podnikem. Ta rozveze náhradní sloupky na vytyčená stanoviště a značkaři do nich poté rozvezou potřebné informace. Pánové Prchal s Martínkem pak spolu s dalšími značkařskými posádkami obejdou pevné sloupky a pomocí cedulí „dočasně zrušeno“ apod. informují cestující o krátkodobé nefunkčnosti zastávek.

Myslet šetrně

Podle pánů Martínka a Prchala by si sprejeři a jim podobní měli uvědomit, že věci, které ničí, slouží všem. I jim se musí někdy stát, že potřebují vědět, v kolik jede autobus nebo tramvaj. Neplatí to jen o sprejerech, ale i o ostatních, kteří bezdůvodně ničí věci sloužící společnosti a způsobují tak zbytečné škody, kterým se snaží značkaři předcházet alespoň tak, že nevyměňují díly prvoplánově, ale čistí je a různým způsobem uvádí zpět do provozu. „Jako u každé práce musíme používat trochu řemeslného myšlení a rozpoznat, kdy je potřeba dát poškozené věci dohromady a kdy je to už zbytečné,“ dodává na závěr Karel Martínek.





Jak se mění jízdní řády

Skončily prázdniny a s nimi i prázdninový režim městské hromadné dopravy včetně mnoha výluk v síti povrchových traktů. Informační systém je třeba aktualizovat po celé Praze a toto břemeno spočívá na pracovnících jednotky Dopravní cesta Tramvaje, odboru Zastávky.

Jakub Ryška

Foto: Luboš Wisniewski



Vedoucímu oddělení Provozní zabezpečení zastávek Lukáši Skalníkovi přichází e-mailem podklady pro výměnu jízdních řádů. Speciální software převede data do podoby jízdního řádu, který lze okamžitě vytisknout.



Ve dnech naší reportáže se tiskárna nezastavila. „Hrnula“ jeden papír za druhým v různých formátech a barvách: autobusové i tramvajové jízdní řády, denní a noční spoje, výluky... Na fotce Jiří Coufal.



Vytisknuté řády je třeba nastříhat do potřebného formátu a přehledně seřadit podle jednotlivých zastávek.



Přichází na řadu takzvané „kapsování“. Každá ruka, všechny směny: po dobu několika dní musí pracovníci oddělení Provozní zabezpečení zastávek plnit plastové fólie jízdními řády, nespést se a vyrobit pro každou zastávku tu správnou sadu.



Chodby a kanceláře pak zaplní pohoří červených pouzder s novými jízdními řády...



...dokud je v určený čas pracovníci nenaloží na vozík. Poté s nimi zamíří k autům do podzemních garáží a vezou na místo určení.



Jízdní řády je třeba dopravit i na ta nejdálejší místa v rámci pražské dopravy. Na fotce právě vynáší Karel Martínek „kapsy“ na jedné ze zastávek v Radotíně...



...aby spolu s Milanem Prchalem přinesli čerstvé informace našim cestujícím.





Skromní pomocníci 6.díl

Text a foto: Jiří Čermák

Pohotovostní a dispečerské automobily

V závěru našeho seriálu se zaměříme na dost specifickou skupinu vozidel, která je ze všech popisovaných služebně nejmladší. Souvisí s řadou organizačních změn, jimiž pražský Dopravní podnik procházel zhruba v letech 1960–1970. Počátek se nedá přesně určit, protože mnohé zásahy se ve své době jevily jako nepodstatné, či naopak jako nepřiměřeně nabuřelé.

Možná si ještě někteří z vás vzpomenou na dozorce (ano, tak se tehdy nazývali dnešní dispečeri), stojící na všech důležitých místech kolejové sítě. Sledovali dodržování jízdního řádu (samozřejmě ke značné nelibosti řidičů), dokázali informovat cestující, řešili vzniklé dopravní a provozní nepravidelnosti. Co se vybavení týče, bylo velmi skromné – souhrnné tabulky s jízdními řády projíždějících linek, tužka, blok, píšťalka a někde v dosahu služební telefon. Ten byl obvykle umístěn na sloupu trolejového vedení, případně v nevelké nevytápěné budce. Ač systém sám byl

velmi jednoduchý, jeho účinnost byla až překvapivě vysoká. Masivní obměna vozového parku v podobě stovek vozů T3, rostoucí počet automobilů na ulicích a potřeba efektivnějšího řešení provozních potíží byly hlavními příčinami průniku automobilů i do této oblasti. Základ tvořily především vozy z produkce bývalého SSSR. Nedá se říci, že by byly pro daný účel zrovna nejhodnější, výběr však byl jen velmi omezený.

Vnější vzhled pohotovostních automobilů byl dost pestrý. Obvyklou výbavou byl oranžový, případně modrý maják na střeše, který býval doplněn tlampačem. Ten však sloužil především jako producent výstražného signálu, k informování cestujících byl využit skutečně jen výjimečně. Nějaké jednotné barevné schéma neexistovalo, příslušnost k pražskému Dopravnímu podniku byla opět deklarována pruhem na boku karosérie. Ani tento pruh ale nebyl pravidlem. Pojďme se nyní podívat na několik snímků pohotovostních automobilů pořízených v letech 1972–1987.



Robustní Volha s tlampačem otočeným netradičně dozadu. Zajímavostí jsou modrá výstražná světla umístěná nad předním nárazníkem. Vůz stojí na Václavském náměstí pod sochou svatého Václava. 3. 11. 1972



Novější typ Volhy, tentokrát však bez obvyklého pruhu. Stojí u Muzea, v dosahu tehdejšího sídla dispečinku ve Washingtonově ulici. 20. 10. 1976



Takto vypadal dispečerský vůz měření. Zachycen byl v Opletalově ulici. 22. 6. 1972



Co bylo příčinou příjezdu vozu nehodového oddílu do Michle, to dnes už opravdu nevím. Podle stop na dlažbě lze však asi dost úspěšně předpokládat nehodu autobusu. 15. 12. 1973



Vozy Žiguli (v licenci vyráběný Fiat) už byly vhodnějším typem pro potřeby dispečinku. Jsme opět na parkovišti u Muzea. 22. 10. 1977



Zástupcem produkce SSSR byl rovněž tento Moskvič. Ve vozovém parku DP Praha ale byla tato značka zastoupena jen menšinou. Vyfotografován byl u Výstaviště. 25. 5. 1982



Pro nepamětníky vysvětlení použité zkratky – GR = generální ředitelství. Snímek pochází z nuselského Náměstí bratří Synků. 10. 10. 1987



Při zahájení provozu na prodlouženém metru C k Nádraží Holešovice (tehdy ovšem Fučíkova) asistovala i tato škodovka. Nutno přiznat, že zvolená varianta barevného pojetí byla docela zdařilá. 3. 11. 1984



Na 1. máje bývalo v pohotovosti ledacos, výjimkou proto nebyli ani energetici. Jsme na Chotkově ulici v blízkosti Bílkovy vily. 1. 5. 1979



Dlouhá léta nejrozšířenější užitkové vozidlo Škoda 1203 nemohlo samozřejmě chybět ani v parku DP Praha, a to ve značném množství. Ostatně s jinou jeho podobou jsme se už v našem seriálu setkali. Tady bych rád upozornil na nevšední provedení a umístění vlastnického loga nad předním nárazníkem. Jsme na Václavském náměstí „pod koněm“, tedy pod sochou svatého Václava. 30. 12. 1972



Netypický nátěr dispečerského vozu autobusů, opět na parkovišti u Muzea. 22. 10. 1977





Stanice metra Národní třída

Další budoucí bezbariérová a modernizovaná stanice metra



Pohled na stavební jámu pro COPA centrum.

Lokalita u stanice metra Národní třída prochází značnou změnou své podoby. V souvislosti s komplexem staveb v lokalitě ulic Spálená, Purkyňova a Vladislavova dojde k vybudování nového vestibulu stanice, jejím dalším úpravám a zároveň k rozšíření stanice o bezbariérový výstup ústící do ulice M. Rettigové u kostela Nejsvětější Trojice.

Pavel Krejčí, Inženýring dopravních staveb a. s.

Dva investoři a malý prostor v centru města

Pamětníci si vzpomenou na diskuze a přípravu případného druhého vestibulu stanice vedenou již od jejího budování. Vybudování nového výstupu přinese nejen další bezbariérový vstup do metra, ale i zásadní změnu v začlenění a významu stanice metra, která se stane propojením oblasti Perštýna s centrální zastávkou tramvají Lazarská. Podařilo se skloubit hledání vhodného místa po dopravní stránce s komplikovanou situací v souvislosti s vlastnictvím objektů a pozemků. Těch

vhodných, které nejsou v soukromých rukách s často nereálnými představami o hodnotě takového vlastnictví, skutečně není mnoho. Investiční záměr na vybudování komplexu multifunkčních budov přináší nejen zásadní změnu lokality, ale výrazně zasahuje i do podoby stanice metra Národní třída. Potkávají se zde stavby investorů COPA Centrum Národní, s.r.o., a Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Stavby jsou přímo provázány jak technickým řešením, tak technologií výstavby s náročnou koordinací vytváření

technického řešení vlastní výstavby i příslušných legislativních kroků. Na malém území se zde střetávají pravomoci Hlavního města i Městské části Praha 1.

Zvládnutí komplikovaných vztahů a souvislostí, a dozor nad řádným zhotovením staveb je nelehkou úlohou společnosti Inženýring dopravních staveb a.s., který smluvně zajišťuje inženýrskou činnost pro oba investory.

Historické dědictví v moderní stavbě

Stavba Copa Centrum Národní je nyní výrazně ovlivněna výsledky archeologického průzkumu, který byl v jejím rámci prováděn. Byly nalezeny historicky cenné zbytky sklepů, na které již byl památkáři vypracován návrh na zápis do seznamu kulturních památek. Rozsah tohoto návrhu je takový, že je nutno upravit projektovou dokumentaci Copa Centra Národní s dopady do úprav vlastní stanice metra Národní třída. Proces úprav projektového řešení a následně nutné legislativní kroky



nejdou jednoduché. Ve viditelném důsledku pro veřejnost to znamená, že je v zasaženém území vyhloubena firmou Skanska a.s. jáma, kolem níž se zdánlivě nic neděje. Současný rozsah jámy je cca 12 000 m³ z budoucích 100 tisíc „kubiků“.

Činnost projektantů a dalších odborníků podílejících se na změnách komplexu staveb je rozhodně značná. Jejím výsledkem bude zachování kontinuity historického dědictví ve funkčním moderním objektu.

Dokázat vše vyřešit je nyní především věcí projektantů atelieru Cigler Marani Architects a Metroprojektu Praha a.s.

V podzemí se nespí

Komplikace stavby Copa Centrum Národní však neznamenají zastavení činnosti staveb Dopravního podniku. Průběžně, samozřejmě s ohlivením Copa Centra Národní, probíhá realizace stavby, která se skládá ze tří částí:

1. Výtah ze stanice metra Národní třída – vybudování bezbariérového výstupu v ul. M. Rettigové.
2. Copa – část metro – likvidace stávajícího a vybudování nového vestibulu stanice metra ve Spálené ulici.
3. Oprava stanice metra Národní třída – povrchové úpravy veřejné části stanice, nutné změny technologického vybavení stanice.

Realizaci stavby bylo pověřeno Sdružení OHL ŽS, Prominecon a Syner, jako vítěz veřejného výběrového řízení.

Bez bariér, výtahem na nové místo

Výstup ze stanice metra do urbanisticky ožehavé lokality za kostelem Nejsvětější Trojice přímo u kubistického domu Diamant v ul. M. Rettigové bude prostřednictvím dvou dvojic výtahů a spojovací chodby mezi nimi.

Na konci dnešního nástupiště stanice Národní třída bude vybudovaná přístupová chodba délky 8,6 m k dvojici krátkých výtahů s dopravní výškou 10,92 m umístěných v šachtě hloubky 11,6 m. Povrchové úpravy vytvoří kombinace ploch stropů, stěn a podlah v materiálech smalt a keramika. Architektonický vzhled této chodby bude pokračováním nových materiálů, které budou použity ve veřejné části stanice v úrovni nástupiště. Krátké výtahy vyústí v přístupní chodbě k dvojici dlouhých výtahů na povrch. Přestup dlouhých cca 18 m vytvoří zalomená chodba s povrchovými úpravami identickými jako v úrovni nástupiště. Dvojice dlouhých výtahů s dopravní výškou 28,03 m

umístěných v šachtě hloubky 30,38 m propojí přístupní chodbu s povrchem v ul. M. Rettigové.

Na povrchu bude vytvořen kiosek výťahu, který bude tvořen ocelovou, žárově zinkovanou konstrukcí s maximálním možným využitím čirého bezpečnostního dvojskla pro opláštění. Toto řešení bylo zvoleno pro potlačení novostavby v sousedství historických budov. Vlastní podoba a vybavení výťahové klece je vypracovávána ve spolupráci se zástupci odborníků pro řešení bezbariérových staveb se snahou o maximální univerzálnost výsledného řešení.

Úpravy budou také provedeny ve vlastní ulici M. Rettigové, kde nové povrchy vytvoří lepší a bezpečnější přístup k výťahu a objektům v ulici. I zde se stavba setkala s historií v problematice umístění místního kubistického sloupu. Realizace nového výstupu samozřejmě zasáhla i do technických prostor stanice metra. Některé místnosti „padly“ pro účely výťahu celé a některé, jako například strojovna staniční vzduchotechniky, byly zasaženy jen z části.

Úpravy a vytvoření nové podoby se dotkaly i místnosti rozvaděčů. Současně bude nutno upravit i řadu dalších částí technologie stanice.

Stavba je nyní ve stadiu dokončování důlního díla a je třeba říci, že i zde nevyzpytatelné podloží města přineslo některá překvapení a komplikace k těm „normálním“, provázejícím důlní dílo v historické zástavbě. Plně běží realizace některých stavebních úprav a nových konstrukcí v technickém zázemí stanice a průběžně jsou realizovány technologické dodávky a montážní práce tak, aby doba nutných provizorních opatření v provozu metra byla minimální a aby se případná omezení minimálně dotkla prostoru s cestujícími. Zde je třeba zmínit i důležitou roli Dopravního podniku a jeho pracovníků v realizaci akce, která někdy přináší složité situace a vyžaduje hledání nových postupů a řešení.

Nově do metra v novém domě

Nový vstup do stanice ze Spálené ulice bude zakomponován v podzemních podlažích objektu Copa Centrum Národní. Stane se tak integrovanou přirozeně funkčně propojenou součástí života v lokalitě s koncentrací obchodního, úředního i turistického života města. Stávající vestibul stanice bude zcela odstraněn a dojde ke zkrácení eskalátorového tunelu z úrovně nástupiště o 10 prstenců. Délka eskalátorů se tím upraví na 27,5 m.

Vestibul stanice umístěný ve druhém podzemním podlaží Copa Centrum Národní již ve společném prostoru s obchody centra bude s povrchem propojen trojicí eskalátorů o délce 9,7 m do jihozápadního rohu budovy. Upravena bude vzduchotechnika stanice s vybudováním nové šachty vzduchotechniky s novým umístěním, která bude se stávající, zkrácenou šachtou propojena vzduchotechnickou štolou. Razantní úprava stanice se samozřejmě dotkne i všech dalších technologických zařízení a celků.

Vybudovány budou i nové kanalizační a vodovodní přípojky stanice. Realizován již byl podmiňující objekt šachty pro přeložku optokabelů vedoucích do prostor metra v Purkyňově ulici. I při budování této šachty se stavba dostala do přímého kontaktu s historií a její technické řešení bylo upraveno v souladu s nálezem zbytků pohřebiště pro jeho zachování.

Nyní je řešení dopad historických nálezů s předpokladem dokončení návrhu nového řešení do konce letošního roku.

Stanice metra omládne


Nejen veřejné prostory v úrovni nástupiště, ale i technologická část stanice, tam, kde změny nejsou v jiných částech stavby, projdou omlazovací kúrou.

Ve veřejné části v úrovni nástupiště dojde ke změně povrchových úprav a dominantním materiálem stěn a stropů stanice se stane smalt. Na současném vzhledu stanice se již značně podepsal zub času, ale hlavně povodeň v roce 2002.

Nový vzhled stanice rovněž přispěje k jejímu splynutí s nově budovanými objekty na povrchu.

Upraveny a opraveny budou i další prvky jako například hrana nástupiště a osvětlení stanice.

V technologické části je rozhodující činností úprava kabelových tras a výměna kabeláže, úpravy zdravotnických instalací, osvětlení a strojního vybavení.

Lokalita Národní, tedy území mezi ulicemi Spálená, Vladislavova a Purkyňova, a místo zastávky tramvají Lazarská společně se stanicí metra Národní třída projde zásadní změnou. Změnou, která, zajisté ještě po nelehké cestě, přispěje ke zlepšení kvality života v hlavním městě Praze, a vyvází tak některé negativní dopady realizací staveb na okolí, kterým se i přes velkou snahu nedá plně vyhnout. 





Zajímavosti ze světa

oddělení Komunikace

Čína: Vysokorychlostní autobusy ovládají město

Počet aut na Zemi se rychle blíží dvěma miliardám a klimatická otázka začíná znít takto: jakým způsobem se budou Číňané dopravovat do práce? Se zvyšujícím se příjmem a nově vyasfaltovanými silnicemi jich stále víc podléhá americkému vzoru. Čína je nejrychleji rostoucí zemí individuální dopravy. Na druhou stranu jí také patří prvenství v oblasti vysokorychlostních městských autobusů.

Nejnovější počín v této oblasti můžeme vidět v jihočínském městě Kuang-čou. Na více než dvacetikilometrovém úseku hlavní ulice byly vyčleněny pásy pro autobusy a na nich se prohání elegantní vozy mezi zastávkami, které vypadají k nerozeznání od tramvajových. Tento systém v počtu přepravených cestujících poráží dokonce jakoukoli čínskou linku metra s výjimkou hlavního města Peking.



Systém vysokorychlostních městských autobusů známých pod zkratkou BRT již prokázal svou funkčnost v megapolích Latinské Ameriky, jako je Bogota nebo Mexico City. Logicky, uplatňuje se nejvíce v rozvojových zemích, protože vybudování takovéto infrastruktury je až desetkrát levnější než metro. Jeho jednoduchost navíc umožňuje spuštění za méně než pět let oproti dekadám, které si žádá podzemka.

Dnes již provozuje BRT více než desítky čínských měst a v dalších desítkách se právě buduje. Tento trend určuje z velké části demografie: podle McKinsey Global Institute bude do roku 2030 v čínských městech o 350 milionů lidí více – tedy zhruba o tolik, kolik dělá celá populace Spojených států.

USA: New York obnovil vozový park metra

Poslední kusy z dodávky 1662 vozů metra pro dopravní podnik New Yorku (Metropolitan Transportation Authority – MTA) byly předány. Jedná se o typ R160s. Dopravní podnik na nich chválí zejména osvětlení interiérů, kvalitu hlasového informačního systému, vylepšené vytápění a větrání, a zejména pohodlí jízdy. Vozy byly vyrobeny ve spolupráci firm Alstom a Kawasaki, a byly dodávány od roku 2005 v rámci finančního programu Ministerstva dopravy. Za tu dobu si podle MTA vybudovala flotila velmi spolehlivou pověst. Údajně dochází k mechanickým závadám na vozech průměrně po ujetí 370 tisíc mil.

K výbavě R160s patří také tzv. flexibilní informační displej



(FIND) spojující videopanel, posunující se jména zastávek podle momentální polohy vlaku, a mapu tratě, která flexibilně reaguje, pokud vlak přejede na jinou trať. „Zavedení těchto nových souprav nám umožní vyřadit staré vozy, které jsou v provozu již od poloviny šedesátých let,“ řekl Carmen Bianco, viceprezident Úřadu pro podzemní dráhy.

Francie: Lyon prodlužuje tramvajovou trať

Sdružené dopravní podniky Rhóny a Velkého Lyonu pověřily konsorcium firem Systra, Arcadis a Ilex vybudováním prodloužení tramvajové linky T2. Po dokončení dosáhne trať až k Eurexpu, lyonskému výstavnímu centru. Konsorcium již tento rok v dubnu úspěšně dokončilo první fázi projektu T4 a vyhrálo výběrové řízení na druhou fázi vedoucí ke stanici Part Dieu.



Výstavní centrum Lyonu je situované ve východní části města, které je v plánech Velkého Lyonu prioritou. Každým rokem hostí centrum čtyřicet až padesát výstav a šedesát soukromých událostí. Podařilo se mu překročit hranici milionu návštěvníků za rok a pravděpodobně toto číslo zdvojnásobí do konce roku 2015. Přístup veřejnou dopravou do východní části Lyonu včetně Eurexpa se děje výlučně pomocí autobusů. Linka T2 tuto situaci radikálně vylepší. Její prodloužení o 3800 metrů bude znamenat i vybudování čtyř stanic po 950 metrech. Práce by měly začít na začátku roku 2011.





Pražská koňka začínala bez vozovny!?

Příspěvek ke 135. výročí městské hromadné dopravy v Praze, které se tradičně vzpomíná 23. září, kdy se Pražané poprvé svezli koněspřežnou tramvají, jsme si původně představovali poněkud jinak. Bez nějakých odborných podrobností shrnout pár základních dat – to mělo stačit. Jenže jedna náhoda nám opět ukázala, z jakých střípků se skládá krásná mozaika, kterou nazýváme Historií pražské městské hromadné dopravy. Jak už to tak bývá, nové informace o pražské koňce z roku jejího vzniku v roce 1875 nám připravily hned několik dalších otázek.

Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv



Toto známé vyobrazení koňky, s níž nekale soupeří omnibus na Josefském náměstí, přinesl 11. února 1876 týdeník Světozor číslo 6 na straně 85. Kresba, jejímž autorem je František Štraybl, patří mezi nejstarší vyobrazení pražské koňky.

V Národním archivu se ve fondu České místodržitelství nachází protokol technicko-policejní zkoušky první tratě koněspřežné dráhy, sepsaný komisí 18. září 1875. Je to jeden ze základních dokumentů podmiňujících zahájení provozu na trati. To ostatně dobře znají zaměstnanci jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Jen se dnes místo technicko-policejní zkouška říká technicko-bezpečnostní zkouška. Zmíněný protokol je pro dnešního člověka – i znalého němčiny – velmi obtížně čitelný, protože je psaný tzv. kurentkou, zvláštním, dnes už nepoužívaným psacím písmem. Navíc není psán tehdy obvyklým úředním krasopisem. Protokol nám líčí průběh úředního jednání a obsahuje připomínky a námítky zúčastněných stran. A tak se dovídáme, že přítomní úředníci nejdříve prošli celou trať pěšky z Karlína až k Národnímu divadlu, „přičemž dva tramwayové vozy jely pomalu napřed, aby mohl být pozorován a přezkoušen způsob jízdy. Po dosažení Národního divadla nastoupili členové komise do obou tramwayových vozů a jeli normální rychlostí zpět až do výchozího bodu dráhy v Karlíně, aby si o plném provozu dráhy učinili úplný a správný úsudek“. To ještě samo o sobě není nic nového. V protokolu se po záznamu délky tratě (3047 metrů) uvádí, že „Kromě této již schválené trasy našla komise na začátku města Karlín vystavěnou kolej, která je u domu č. p. 54 navázána na průjezdní trasu Karlínem a vede k nově budované remíze v délce 104 metrů. Tato spojovací kolej doposud není koncesována, proti jejímu zachování však nejsou z technického hlediska žádné námítky...“ Ani to ještě není nic nového. Vždyť i o remíze, čili vozovně, víme, že vskutku existovala, i kde stála. Jenže o něco dál, v oddílu nazvaném Vysoké stavby (tj. budovy), čteme: „Remízy potřebné k uložení provozního materiálu se ještě nezačaly stavět, takže vagony a koňské deky, které jsou k dispozici, budou uloženy ve schválených lokalitách. Jednání ohledně stavby stabilních povrchových staveb pro tento účel jsou již v běhu.“ Je to

nečekaná informace. Pražská koněspřežná tramvaj neměla v době zahájení provozu ještě vozovnu! A najednou je před námi celá řada otázek. Kde v noci stálo, a hlavně kde se udržovalo těch 10 vozů, se kterými Generální ředitelství Pražské tramwaye zahajovalo provoz? Někde kromě toho musely stát přes den dva rezervní vozy, protože v provozu bylo obvykle jen osm vozů. Které jsou ty „schválené lokality“? A kde byly stáje pro koně? Až dosud jsme příliš nevěnovali pozornost Pražskému denníku z 24. září 1875, který přináší všeobecně známý článek o zahájení provozu. „Vozů je 10 a koní uheršského plemene 32, které mají stáj u města Štrasburku,“ píše se v něm. V té době bývalo zvykem, že se některé názvy přenášely i na širší okolí. Jenže v duchu nových protokolárních poznatků se zdá, že stáje byly opravdu na Švábkách, kde byl známý dům toho jména. To ale znamená, že každý kůň by musel denně urazit ze stáji na počátek tratě „jalových“ 1,2 km! A kdy byla karlínská vozovna koňky vlastně postavena a dána do provozu?

V protokolu úředně zaznamenaná absence vozovny ale není jediným překvapením. Na jiném místě protokolu čteme o nejstarším vozovém parku pražských tramvají toto: „Tramwayový podnik momentálně vlastní 10 vagonů, z čehož jeden je otevřený, určený pouze pro letní sezónu, těch ostatních 9 je zakrytých a použitelných v každém čase. Tyto vagony jsou postaveny a zařízeny účelně a opatřeny brzdami, signálem a ventilačním zařízením v dobrém stavu, a je zajištěno jejich osvětlení uvnitř i zvenku. Vagony mají 16 vnitřních sedadel a 14 míst k stání a pojmu tedy asi 30 osob. K nástupu a výstupu pasažérů jsou na obou koncích připevněny perrony, které umožňují komunikaci na obě strany dráhy.“ Ejhle – letní otevřený vůz! O ničem takovém se dosud známé informace nezmiňovaly. A tak tu máme další otázky. Co to bylo za vůz, jak vypadal? Kdy byl vyrazen? Snad i tyto chybějící kamínky mozaiky najdeme a doplníme.





Léto v Muzeu

Městské hromadné dopravy v Praze

V „našem“ Muzeu městské hromadné dopravy v Praze v létě zcela určitě nevládne prázdninový klid. Právě naopak, je to období, kdy ho s oblibou navštěvují čeští i zahraniční návštěvníci. To ale neznamená, že by se v muzeu – tak trochu vlastně za zavřenými dveřmi – stále něco důležitého neodehrávalo. Podívejme se spolu na několik fotografií, které nám představí poměrně čerstvé novinky.

Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Pavel Fojtík a Miroslav Dyk

Jedna z jízd autobusu Škoda 706 RO se konala 4. června 2010. Na snímku autobus pózuje před fotoaparátem na vozovce pro zkušební jízdy za opravnou autobusů.

šební jízdy a celé řízení doladit. Jízdy probíhaly po autobusové části areálu v Hostivaři a vzbudily oprávněný zájem náhodných kolemjdoucích zaměstnanců. „Eróčko“ 206 se tak zařadilo zcela jednoznačně mezi perly muzea. Oficiálně bude veřejnosti autobus představen v září letošního roku.

Historický autobus Škoda 706 RO

V celé své kráse se definitivně zaskvěl historický autobus Škoda 706 RO s evidenčním číslem 206, o čemž jsme už podali podrobnou informaci, ale teprve nyní se vůz dočkal té opravdu definitivní tečky za rekonstrukcí. Aby byla dodržena dobrá tradice, že jde o provozuschopné exponáty (a měl pro to současně i potřebné „papíry“), musely se provést různé zku-

Strojní zatlačovačka SZ 1

Mezi zajímavé exponáty Muzea MHD v Praze se zařadila také strojní zatlačovačka SZ 1, která se používala při rekonstrukcích tramvajových tratí metodou BKV k zatlačování utěšňovacích pryžových pásů podél blokových kolejnic B1. Taková speciální vozidla měl Dopravní podnik tři, a protože se významným způsobem zapsala do historie vrchní stavby pražských tramvajových tratí, bylo rozhodnuto, že jedno bude



Ještě střední generace si zřejmě vzpomíná na interiér tohoto autobusu s pokladnou pro průvodčího. Nastupovalo se zadními dveřmi a vystupovalo předními.



Strojní zatlačovačka SZ 1 byla dlouhá léta vystavena jen působení slunce, větru a deště, a vlastně nebyla nikdy dlouhodobě deponována někde v interiéru. Vyžadovala částečnou opravu střechy, a především nový lak. Byla proto 2. června naložena u garáží Vnitropodnikové dopravy v Hostivaři a převezena do opravný tramvajů.



V polovině prázdnin jela oprava naplno a odstrojená zatláčovačka už měla základní nátěr. V době, kdy čtete tyto řádky, už možná má opět svoji definitivní barvu.

předáno do muzea. Při současné koncepci rekonstrukcí tramvajových tratí není důvod, aby byly udržovány tři zatláčovačky.

Trolejbus Praga TOT

Mnoho let zůstával skryt před zraky veřejnosti v depozitáři muzea ve 3. hale střešovické vozovny další mimořádně vzácný exponát – jeden z trojice prvních pražských trolejbusů, kterými byla 28. srpna 1936 slavnostně zahajována trolejbusová doprava v Praze. Tehdy byly do Prahy dodány trolejbusy tří různých značek a jen jediný, i když jako vrak, se dochoval až do dnešní doby. Trolejbus Praga evid. č. 303 na první pohled

Po mnoha letech se v noci ze 17. na 18. června 2010 chystal trolejbus Praga TOT č. 303 znovu na cestu. Byl naložen na speciální nízkopodlažní návěs těsně před druhou hodinou a ve čtvrt na tři vyrazil na cestu do hostivařských ústředních dílen.



V autobusových ústředních dílnách byly odstraněny rezivělé plechy. I když se vám možná na první pohled zdá, že se jedná spíš o šrot, můžeme vás ujistit, že i přes viditelnou rez je kostra trolejbusu v lepším stavu, než mívaly některé autobusy, které chodily ještě nedávno do dílen na generálky.



vyžaduje větší rekonstrukční zásah, protože během let rez vykonala své. Ale nebojte se, nepůjde o výrobu repliky, bude to opravdu klasická, i když náročná rekonstrukce. Také bude trvat delší dobu...

Dřevěná skříň autobusu Škoda 506N

Už řadu let je v depozitáři muzea uchovávána dřevěná skříň autobusu Škoda 506N z roku 1928. Protože se jedná o mimořádně náročnou práci, musí rekonstrukce vozu postupovat pomalu. Celá kostra skříně je totiž ze dřeva, pouze zvenku je oplechovaná. Vůz má hotové šasi, ale rozpracovaná karoserie je postavena mimo. Provádí se renovace jednotlivých dílů, případně výměna těch, které už byly stíženy hnilobou. Probíhá tu skutečně rekonstrukce, nikoliv stavba nějaké repliky. To můžeme ale považovat za jednu etapu. Druhá, neméně náročná etapa bude spočívat ve zprovoznění vozu. A k tomu bude zapotřebí sehnat motor. Takže starostí kolem exponátu bude ještě dost a dost. Ale jednou se stane nejstarším autobusovým exponátem našeho muzea.



Z levého boku je skříň autobusu ještě z větší části v původní podobě s originálními plechy. V popředí stojí šasi.



Pravý bok vozu už má také lak a z tohoto pohledu vůz vypadá už opravdu jako budoucí exponát.





Již 135 let s pražskou městskou hromadnou dopravou

VÝSTAVIŠTĚ



Dopravní podnik
hlavního města Prahy