



DP kontakt

Z OBSAHU:

Národní a Lazarská po boku
Fakta o pátém áčku
Pořád vím, co se děje



Dopravní podnik hlavního města Prahy vás zve do letního kina již po sedmé



Kinobus

23. 6.-12. 9. 2014

Těším se na vás od
pondělí do čtvrtka
u dobrého filmu!



Filmy, na které se můžete těšit:

Vejška / Bathory / Babovřesky / Přejde letos Ježíšek? /
Příběh kmotra / Martin a Venuše / Grandhotel / Olga / Krásno /
Kandidát / Polski film / Nickyho rodina

Přibližné začátky promítání (PO až ČT, vždy po setmění):

23. 6.-3. 7. od 21.45 hodin
7. 7.-24. 7. od 21.30 hodin
28. 7.-21. 8. od 21.00 hodin
25. 8.-12. 9. od 20.30 hodin



infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

VSTUP ZDARMA

Informace o programu na: www.dpp.cz/kinobus

Změna programu vyhrazena.

Najdete nás také na Facebooku



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

velice mne těší, že Vás mohu oslovit právě z tohoto místa. Rád bych Vám všem hned úvodu poděkoval za vynikající spolupráci při komunikačních a PR aktivitách. Jako klíčovou vnímám zejména skvělou úroveň podkladů a informací, které jsou pro nás při komunikaci s médií zcela zásadní. Po dobu svého působení v DPP jsem se setkal se vstřícným přístupem Vás kolegů, a to jak při poskytování nejrůznějších informací a podkladů ke komunikaci, tak při realizaci aktivit směrem k veřejnosti.

V této souvislosti bych rád upozornil na událost významnou jak pro Dopravní podnik, tak i cestující veřejnost, která se uskutečnila na konci června. Po dvou letech byla slavnostně otevřena stanice metra Národní třída a zprovozněna tramvajová trať v úseku Lazarská – Vodičkova – Jindřišská.

Před prázdninami, kdy Prahu navštěvují ve větší míře zahraniční turisté, se podařilo zprovoznit důležitý dopravní uzel v samotném centru města. Lepší dostupnost této centrální městské části je pro Pražany a všechny návštěvníky hlavního města jistě dobrou zprávou. Důležité je také připomenout nové bezbariérové tramvajové zastávky v Lazarské ulici. Především imobilní cestující, matky s kočárky nebo starší lidé mají nyní v centrální části metropole umožněn pohodlný přestup mezi met-

rem a tramvajovým spojením. Nejen z ohlasů médií, ale především samotných cestujících a různých občanských sdružení je patrné, že v tomto směru dokázal Dopravní podnik získat pozitivní publicitu, což je v „mediální“ době velmi cenné pro obraz naší společnosti vůči veřejnosti.

Na začátku července si DPP připomněl některým do té doby neznámé výročí sta let od zavedení pokut za jízdu na černo v pražské hromadné dopravě. Odbor Marketing a komunikace připravil v rámci dne, na který výročí připadalo, překvapení pro „povětšinou cestující“. Každý kontrolovaný cestující s platným jízdním dokladem obdržel kartičku s informacemi, poděkováním a ročním kalendářem. Jedná se o jednu z prvních aktivit, kterou bychom rádi upozornili na problematiku „černé jízdy“ a v této souvislosti přiblížili veřejnosti činnost přepravní kontroly. Je známo, že právě toto povolání není veřejností vždy vnímáno příznivě.

Dalšími tématy, která zajímají veřejnost i média, jsou tolikrát zmiňované vyluky. Prakticky ve stejný termín, těsně před začátkem prázdnin, byly zahájeny hned čtyři významnější rekonstrukce tramvajových tratí. Tato omezení provozu prakticky nemohla uniknout pozornosti cestujících veřej-

nosti a vede se kolem nich poměrně široká diskuze. Dopravní podnik proto v rámci informační kampaně uspořádal tiskový brífink, na kterém média dostala v předstihu důležité informace o chystaných omezeních tak, aby i veřejnost měla možnost se na ztížené podmínky cestování MHD přes léto připravit. Ze zkušeností víme, že obdobné kampaně mají poměrně úspěch, a proto je také dobré poskytnout maximum informací nejen o vyluce, ale i o samotných probíhajících pracích. V tomto směru jakékoliv mediální publicitě výrazně pomáhá i zájem současného vedení, které se aktivit s médií účastní.

Prázdninový úvodník by však neměl být pouze o věcech pracovních, ale také o radostech, které jistě většině z nás léto přináší. Rád bych tedy na závěr každému z Vás, alespoň z tohoto letního čísla, ještě jednou poděkoval za spolupráci a co nejrůzněji popřál co nejvíce slunce, odpočinku, zkrátka pravé letní pohody.

Jiří Štábl, tiskový mluvčí

OBSAH

- 4–5 Aktuálně
- 6 Přišlo od cestujících / Listárna
- 7 Co o nás píše média

Z PODNIKU

- 8 Národní a Lazarská po boku
- 9 Fakta o pátém áčku – 6. část
- 10–11 Lazarská bezbariérově
- 12–14 Do dalších let bez bariér
- 15 Kariérové poradenství pro vysokoškoláky
- 18–19 Všechny „wany“ s klimatizací kabiny
- 20–21 Co odhalil tramvajový průzkum?

FOTOREPORTÁŽ

- 16–17 Proměny od Národní po Jindřišskou věž

DEN S...

- 22–23 Pořád vím, co se děje

ZE SVĚTA

- 24–26 Putování po dopravních zajímavostech Německa – I. část

HISTORIE

- 27–29 Červencový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL

- 30 Letem dopravním světem
- 31 Kam v Praze za kulturou
- 32 „Muzejku“ bych jela znovu

Foto na obálce: Petr Hejna



DP kontakt

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
 • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 26. 6. 2014 • NEPRODEJNÉ

KUŽELKÁŘI DPP V LIBERCI

Ve dnech 6. – 7. června 2014 hostil DP Liberce a Jablonce nad Nisou již 61. ročník mezinárodního turnaje družstev dopravních podniků v kuželných. Pražským zástupcům se na výborně připravené liberecké kuželně sice nepodařilo obhájit loňské stříbro v soutěži družstev, ale hráči DPP se opět neztratili mezi jednotlivci. Do Prahy tak putovaly trofeje za nejlepší plné i dorážku a také za třetí místo v soutěži jednotlivců v podání Jana Barchánka. (red)

Foto: Petr Ludvíček



DOPRAVNÍ PODNIK USPOŘÍ NA DODÁVKÁCH SILOVÉ ELEKTŘINY

Dopravnímu podniku bude od roku 2015 dodávat silovou elektřinu skupina PRE, která zvítězila v otevřeném výběrovém řízení. Náklady na nákup silové elektřiny klesnou meziročně o 28%, čímž DPP ušetří více než 149 milionů korun. (red)

15T FORCITY S POŘADOVÝM ČÍSLEM 100 V PROVOZU

V pátek 27. června 2014 byla uvedena do provozu stá tramvaj 15T ForCity. Z vokovické vozovny vyjela s ev. č. 9300. Pražané ji v běžném provozu poznají ihned, a to podle samolepek na bocích soupravy, jež hlásají „Už nás jezdí 100“. Vozový park tramvají typu 15T ForCity do konce letošního roku dosáhne na číslo 125. Během roku 2015 dodá Škoda Transportation do Prahy dalších 32 tramvají. Podle podepsaných dodatků ke smlouvám by poslední kusy nových vozů měly dorazit v roce 2018 a poslední splátku by DPP měl uhradit v roce 2022. DPP se se Škodovkou dohodl také na prodloužení záruky tramvají. Soupravy dodané do 31. 12. 2012 budou mít prodlouženou záruční lhůtu na 49 měsíců a tramvaje dodané od 1. 1. 2013 budou mít záruční lhůtu prodlouženou na 31 měsíců. Podle dodatků bude do nově dodávaných tramvají bezúplatně zabudována klimatizace do prostoru pro cestující a WiFi připojení. První takto vylepšené tramvaje se v pražských ulicích objeví v příštím roce. (jaš)



Foto: Aneta Řehková



PAMĚTNÍ MINCE DPP SE PODÍVALY I NA MS

Jak jsme psali v červnovém DP kontaktu, deset pamětních mincí vydaných ke 40. výročí metra cestuje v rámci hry geocaching mezi jednotlivými skrýšemi. Po více jak měsíci putování mělo devět z nich na kontě již 42 095 kilometrů – podívaly se do Španělska, Francie, Nizozemí, Švýcarska, Bulharska, na Slovensko, ale i do exotického Sao Paula v Brazílii nebo do Fresno v Kalifornii. „S cestou jim pomohlo více jak padesát hráčů geocachingu, kteří vždy minci popovezou do další zajímavé destinace. Jedna z deseti mincí se nám bohužel ztratila hned na startu, ale to se občas stává,“ prozradil Miroslav Sedlmajer, vedoucí Středisek dopravních informací, který sadu putovních předmětů přichystal. Nejdelší trasu má za sebou devátá mince, která procestovala Jižní i Severní Ameriku a vrátila se za pomoci jednoho z hráčů zpět do Evropy. Cestu devíti travel bugů, jak se putovním předmětům říká, můžete sledovat na stránce geocachingu pod odkazem goo.gl/uGFf3L. (šta)

JAK DOPADL FOTBALOVÝ TURNAJ?

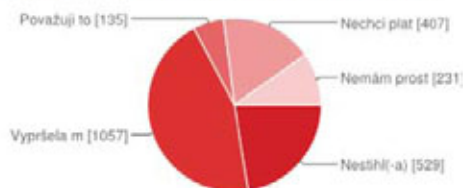
O pohár zaměstnanců MHD se 21. června 2014 utkala mužstva v rámci fotbalového turnaje v Hostivaři. Úspěšné klání sportovců dopravních podniků proběhlo v krásném areálu Ústředních dílen pod patronátem ředitele SPŠD a.s. Františka Novotného, generálního ředitele DPP Jaroslava Ďuriše a předsedy Odborového svazu DOSIA Jana Rejského. Pražská družstva podpořily odborové organizace NOSDDPP, OSPEA, Elektrické dráhy a OSPD. Ze sedmi zúčastněných týmů se nejvíce dařilo týmu DPP Metro, za kterým skončil tým Opravná tramvají DPP a třetí místo obsadilo mužstvo Dopravního podniku Brno. Nejlepším hráčem byl vyhlášen zástupce týmu DP Hradec Králové Tomáš Markovič, nejlepším brankářem se stal Filip Schneider a trofej pro nejlepšího střelce ukořistil Martin Novotný (oba dva tým DPP Metro). Zvláštní poděkování patří Jaroslavu Jandovi a jeho spolupracovníkům za pomoc při organizaci v zázemí, přípravě hřiště, ale i výborné sportovní výkony na hřišti. Zároveň patří poděkování všem divákům, fanyнкám a fandům zúčastněných týmů. (os)



JÍZDU „NA ČERNO“ PŘIZNALO 40% CESTUJÍCÍCH

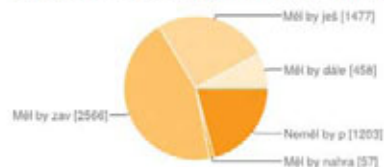
U příležitosti 100. výročí zavedení pokut v pražské MHD spustil DPP na svých webových stránkách anketu, prostřednictvím které chtěl zjistit názor cestujících veřejnosti na jízdu bez platného jízdního dokladu. V anketě, která proběhla ve dnech 20. – 27. června 2014, hlasovalo celkem 5761 respondentů. Jak vyplynulo z výsledků, téměř dvě pětiny hlasujících se přiznali, že v minulém roce jeli alespoň jednou „na černo“, přičemž jako nejčastější důvod tohoto činu uváděli nepozornost při sledování platnosti jízdenky. (jaš)

Z jakého důvodu jste jel(-a) „na černo“ MHD?



Nestihl(-a) jsem si koupit jízdenku	529	22 %
Vypršela mi platnost jízdenky	1057	45 %
Považuji to za dobrodružství	135	6 %
Nechci platit jízdné v MHD	407	17 %
Nemám prostředky na nákup jízdenky	231	10 %

Jak by měl podle Vás Dopravní podnik postupovat proti „černým pasažérům“?



Neměl by proti nim vůbec bojovat	1203	21 %
Měl by nahradit příjmy, o které přichází, zvýšením jízdného	57	1 %
Měl by zavést tiskárny, aby se snížil počet „černých pasažérů“	2566	45 %
Měl by ještě navýšit počet přepravních kontrolorů	1477	26 %
Měl by dále zvýšit pokuty za „černou jízdu“	458	8 %

LETNÍ REKONSTRUKCE JEDOU NAPLNO

Letní prázdniny coby tradiční období pro rekonstrukce a opravy tramvajových tratí jsou v plném proudu. V plánu má Dopravní podnik téměř 8 kilometrů tratí včetně úprav zastávek s využitím bezbariérových prvků, dále trolejového vedení a inženýrských sítí. V tyto dny jsou v běhu všechny níže uvedené akce, z nichž 2 jsou rozděleny do dvou etap. Nejdéle potrvá rekonstrukce tratě do Hostivaře, a to do 13. září. Celkové náklady na kompletní program obnovy dosáhnou 420,88 mil. korun. (mig)

Trat'	Termín	Délka úseku (v km)	Náklady (v mil. Kč)
Karlovo náměstí	28. 6. – 9. 8.	0,379	45,95
Průběžná, Švehlova	28. 6. – 13. 9.	3,4	174,482
KOMOKO (Modřanská)	28. 6. – 30. 8.	1,287	37,15
Bělohorská	28. 6. – 30. 8.	2,654	163,298



Foto: Josef Režný

NAMALUJTE SVOU TRAMVAJ POTŘETÍ

Oblíbená soutěž pro druhé stupně pražských základních škol a primy až kvarty víceletých gymnázií se vrací. Pod záštitou radní pro oblast školství Ludmily Štvánové a radního pro oblast dopravy Jiřího Pařízka odstartoval DPP ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy již třetí ročník soutěže Namalujte svou tramvaj. Své návrhy mohou soutěžící třídy odesílat až do 12. září 2014 na adresu Dopravního podniku a odborná porota poté vybere deset nejpovedenějších vizualizací. Slavnostní vyhlášení výsledků společně s premiérovou jízdou polepenou tramvajemi pro vítěznou třídu proběhne 15. září 2014 ve vozovně Střešovice. Na snímku je zachycen jeden z realizovaných vítězných grafických návrhů - tramvaj Noční Praha ze ZŠ Kladská z roku 2012. (jaš)



Foto: archiv DPP

KINOBUS HRAJE AŽ DO POLOVINY ZÁŘÍ

Pozorní čtenáři DP kontaktu či věrní diváci Kinobusu DPP vědí, že tento projekt měl letos předpremiéru v rámci 2. Regionálního dne PID, a to při dvojím promítání v Roztokách u Prahy počátkem června a poté 21. června na netradičním místě pod hrází ve Štěchovicích. Svou filmovou šňůru pak naplno rozjel 23. června pod rozhlednou na Petříně a v promítacím rytmu pondělí – čtvrtek „jede“ až do čtvrtka 11. září, kdy v městské části Hůrka promítne film Babovřesky. Úplnou tečkou za rokem 2014 bude promítání v rámci festivalu Stop Zevling na Černém Mostě v pátek 12. září se snímkem Polski film. Kinobus se letos vrací i na některá známá místa, jako do Čakovic. Přijel za diváky i na novou adresu – na Vítězné náměstí do Dejvic a v druhé polovině srpna zamíří do Centrálního parku v Praze 4. Také letos s tímto speciálním autobusem cestuje pokladnička určená dobrovolným příspěvkům v rámci akce Pomozte dětem. Na snímku je Kinobus „přistižen“ v amfiteátru ve Kbelích. Bližší informace najdete na: facebook.com/kinobusczech nebo dpp.cz/kinobus (pel)

CENA ZA KOMUNIKACI PRO DPP

Asociace public relations agentur slavnostně vyhlásila 10. června 2014 výsledky 9. ročníku oborové soutěže Česká cena za public relations. Jednu z cen, a to v kategorii Krizová komunikace, získal i Dopravní podnik. Za projekt „třídenní uzavření pražského metra hollywoodskými filmaři“, které proběhlo v loňském srpnu, získal 3. místo. Ceny byly uděleny celkově v 19 z 20 kategorií, a to z rekordních 146 přihlášených projektů. (ař)



Foto: Jan Štödl



Ve středu 11. 6. 2014 jsem byl příjemně překvapen při cestě ze zaměstnání. V 17 hodin do nástupní zastávky Smíchovské nádraží přijel autobus linky č. 253, pořadí 7. Vůz 6282 byl čistý, příjemně vyvětraný. Pan řidič zdvořile pozdravil. Jen jsem s ním do zastávky Tylova čtvrť a cesta probíhala bezvadně. Toto jsem už dlouho při cestování MHD nezažil, obzvláště u mladších řidičů. Chtěl bych tímto řidiči moc poděkovat, že cesta ze zaměstnání byla i v teplém počasí příjemná.

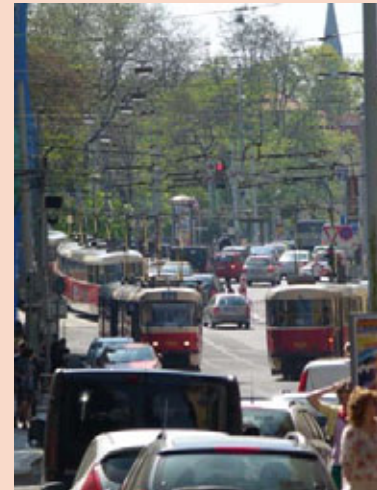
Jaroslav Hrozek



Dobrý den, ráda bych upozornila na neustálé nedodržování časového jízdního řádu autobusové linky číslo 101 směr Nádraží Hostivař. Již poněkolkáté měl autobus zpoždění v rámci několika minut. Kdyby šlo o minutu nebo dvě, nic se neděje, ale pět a více minut je dost vzhledem k tomu, že se já jako cestující spoléhám na časový rozvrh navazujících spojů. Kdyby se to stalo jednou, dvakrát, nebudu Vás vůbec kontaktovat, ale je to již poněkolkáté. Prosim o nápravu situace, abychom se my cestující mohli opět na Dopravní podnik spolehnout.

Hana Jenšíková

Z odpovědi: Průjezdnost trasy linky 101 je dána momentální dopravní situací a v některých dnech dochází ke zpoždování některých spojů. Nepravidelnost autobusové dopravy v čase dopravní špičky bývá proměnlivá a není možné tuto zpracovat do jízdní doby autobusů tak, aby časy jízdního řádu odpovídaly momentální dopravní situaci v trase linky. Bohužel, i přes veškerou snahu řidičů dochází ke zpoždění a část spojů není zabezpečena v souladu s jízdním řádem.



Z DĚKOVNÉHO DOPISU JIŘÍHO PAVLÁTA, ZÁSTUPCE ČESKÉ SPOLEČNOSTI AIDS POMOC, ADRESOVANÉHO GENERÁLNÍMU ŘEDITELI JAROSLAVU ĎURIŠOVI, ZE DNE 12. 6. 2014:

Vážený pane inženýre,

dovolte mi, abychom Vám co nejsrdečněji poděkovali za vynikající spolupráci a podporu při realizaci kampaně v projektu Inovace a akcelerace aktivit pro odstraňování bariér při zaměstnávání osob infikovaných HIV.

Velmi nás těší Vaše účast na našem projektu a jsme rádi, že jste se připojili k osvětě HIV a ukázali tak, že Vám toto téma není lhostejné. Díky Vaší podpoře jsme zaregistrovali nárůst počtu lidí, kteří se přišli otestovat na HIV. Vaší zásluhou je i změna postoje zaměstnavatelů k HIV pozitivním lidem, což můžeme doložit nabídkami zaměstnání, které se nám podařilo získat během kampaně. Nadále věříme, že takových nabídek nám bude přibývat, a sníží se tak strach a předsudky vůči infikovaným lidem.

Věříme, že tato kampaň podpořila i samotné HIV pozitivní osoby, které i dnes ve 21. století žijí ve strachu a v obavách, co by se stalo, kdyby se někdo o nich dozvěděl, že jsou infikováni. Děkujeme, že jste i Vy podpořili tyto osoby a ukázali, že není třeba se HIV v obyčejném sociálním kontaktu bát.

Uvědomujeme si, že bez Vaší podpory by nebylo možné takto rozsáhlou kampaň zrealizovat, a za to jsme Vám vděční. Bylo nám ctí s Vámi tímto způsobem spolupracovat a doufáme v další spolupráci při podobných projektech.

Přejeme Vám hodně úspěchů!

Jiří Pavlát



PSALO SE PŘED 10 LETY (07/2004)

Co předcházelo otevření nového úseku metra

Cesta z Holešovic do Kobylis a Ládví je od 26. června jednodušší díky novému úseku pražského metra. Co předcházelo slavnostnímu přestřižení pásky a začátku rutinního provozu? Právě o tom nám vyprávěl jeden ze strojvedoucích, David Prosický.

„První seznámení s novou tratí se uskutečnilo začátkem měsíce dubna. Skupina dvaceti strojvedoucích si fyzicky prošla celou trať, aby se seznámili s místními podmínkami. Postupně si nový úsek osahali i ostatní strojvedoucí a dále někteří „fírové“, jezdící na tratích A a B, kteří se na „čeco“ nedostanou tak často.“

První jízdy se soupravou pod napětím se zúčastnili jen vybraní jednotlivci, které určil personální dozorcí.



„Po úspěšném absolvování jízdy mohly být zahájeny další zkoušky, které měly prověřit a nastavit všechna technologická zařízení nutná k bezporuchové a bezpečné jízdě s cestujícími. Právě proto byl největší objem zkoušek věnován správné funkci a nastavení zabezpečovacího zařízení. Podle zabezpečovacího zařízení a míst zastavení čela soupravy se následně rozmísťují návěstidla a traťové značky, případně se upravuje poloha monitorů a hodin. Na tyto jízdy byla vyčleněna souprava, která je v případě potřeby osazena veškerým měřicím zařízením,“ vysvětluje průvodce novým úsekem a pokračuje: „Ostatní strojvedoucí se zapojí do testovacích jízd v polovině června, kdy se zahajují jízdní zkoušky podle všech platných předpisů a podle grafikonu. Je to dostatečně dlouhá doba na to, abychom mohli zodpovědně říci, že nový úsek je plně připraven pro provoz s cestujícími a je dostatek času odstranit případné nedostatky.“

8 metrem po praze

Nejdelší, nejhlubší, nejstarší.
Co nejspíš o metru nevíte

Kolik cestujících se ročně projede metrem?

Od roku 1974, kdy začalo jezdit v hlavním městě metro, počet přepravených cestujících **rok od roku narůstal**, a to až do roku 1992, kdy bylo za jeden rok přepraveno **zhruba 630 milionů cestujících**. Do roku 1996 pak cestujících ubývalo (406 milionů přepravených za rok). V roce 2008 se situace ustálila a roční statistiky se od té doby od sebe příliš neliší. Loni bylo například přepraveno 583 milionů cestujících. **Nový rekord** by mohl padnout příští rok. Očekává se, že **prodlouženou trasu metra A** do Motola bude ročně využívat zhruba 90 milionů cestujících.

Kde se v metru bere vítr?

Z tunelu to zafouká a cestujícím na nástupišti je v tu ránu jasné, že se do stanice **blíží souprava** metra. Na vítr v metru jsou Pražané zvyklí. Ale kde se bere? Vzniká vždy ve chvíli, kdy tubusem metra projíždí souprava. Ta **před sebou tlačí vzduch**, který nemá možnost před vlakem ustoupit jinam než dopředu. Jde o takzvaný **pistový efekt**. Sílu větru ovlivňuje především **rychlost soupravy a délka tunelu**. Čím větší rychlost, tím větší vítr. Čím delší tunel, tím to na peroně také více fouká. Mezi nejméně větrnými stanicemi patří například Radlická, Chodov či Roztyly.

59 100

metrů dlouhé je pražské metro. Podle plánů ze 70. let mělo být téměř dvakrát delší.

1 778

vlakových spojů metra je průměrně vypraveno během jednoho pracovního dne.



35,6

kilometru v hodině je průměrná rychlost metra. Do toho se počítá i stání ve stanicích. Nejvyšší povolená rychlost v tunelech je 80 km/h.

Nejpražského metra

Nejhlubší stanice
Náměstí Miru (53 metrů)

Nejmělkčí stanice
Hůrka (1,7 metru)

Nejdelší eskalátory
Náměstí Miru (87 metrů) - jízda do stanice trvá přes dvě minuty.

Nejkratší vzdálenost mezi stanicemi:
Hl. nádraží - Muzeum (425 m)

Nejdelší mezistaniční vzdálenost:
Nádraží Holešovice - Kobylisy (2 748 m)

Nejstarší stanice:
V letech 1952 a 1959 se začala stavět stanice metra Klárov, která však nikdy nebyla v provozu. Nejspíš se jednalo o zástěrku pro vystavbu krytu. V té době totiž ještě neexistovala platná koncepce metra. Za nejstarší stanici se tak dá považovat Hlavní nádraží, začala se stavět v roce 1972.

Scan článku z MF DNES
ze dne 25. června 2014

Pípnout a jet. Do MHD s běžnou kartou od banky

MLADÁ FRONTA DNES, 26. ČERVNA 2014

Cestující nastoupí do autobusu, přiloží platební kartu k žlutému terminálu a nemusí se už o nic víc starat. Právě si totiž koupil jízdenku a každý revizor si to může jednoduše ověřit. Takto nějak by mohlo v brzké budoucnosti fungovat placení za jízdné v MHD. Společnost Visa Europe již dokonce předložila Praze konkrétní řešení. „Vše je zatím na začátku jednání. Základním rysem systému je využití stávajících bezkontaktních karet, které umožní jak koupit jízdného, tak zároveň nahradit jízdní doklad,“ popisuje regionální manažer Visa Europe pro Českou republiku Marcel Gajdoš. Visa Europe navrhuje takzvaný otevřený systém. Fungovaly by v něm všechny druhy karet. Jedinou podmínkou by bylo, že musí být bezkontaktní. „Pro cestující bez běžného účtu, kterými jsou například děti a turisté, je možné vydat předplacenou kartu, kterou lze následně používat k placení i mimo dopravu,“ dodává Gajdoš. Na novém systému by se podílelo více společností, díky čemuž by nebyl závislý na jednom pro-

vozovateli, jako je tomu nyní například u projektu Opencard. Právě kvůli pokračujícímu jednání o budoucnosti červené kartičky se město zatím nechce k platebním kartám v MHD vyjadřovat. „V souvislosti s pokračujícím vyjednáváním skutečně platí v celé záležitosti i nadále nutné informační embargo,“ říká primátor Tomáš Huďeček (TOP 09). On sám je nakloněn odborné diskusi, která by se placením kartou v MHD zabývala. A ukázala městu, kudy jít. Ve hře jsou dvě možnosti. Jedna počítá s tím, že placení kartou v MHD bude fungovat současně s klasickými papírovými jízdenkami a případně SMS jízdenkami, druhá navrhuje, aby se v celé MHD platilo hlavně kartami. Tato možnost je však podle města zatím nereálná. „Musel by se předělat celý současný systém. Náklady by byly vysoké,“ říká radní pro informatiku Jan Vašíček (TOP 09). Už nyní si s myšlenkou place-

ní kartou v MHD hraje Dopravní podnik a také Ropid. „Na podzim umístíme na ruzyňské letišti čtyři automaty na lístky, u kterých bude možné platit bankovkami a kartou,“ říká mluvčí Ropidu Filip Drápal. Konečně, řekne si ten, kdo už na letišti potkal nešťastné cizince po jejich příletu do Prahy. Moderní automaty plánuje postupem času umisťovat Dopravní podnik do stanic metra. Kartami v nich bude možné platit za papírové lístky. Podle firem, které se specializují na platební systémy, je nejvyšší čas, aby se v MHD začalo kartami platit. „Jsme schopni nabídnout Dopravnímu podniku řešení, které jsme úspěšně implementovali v Londýně, Chicagu nebo Bratislavě,“ říká ředitel české Mastercard Miroslav Lukeš. Dodává, že o placení kartami je ze strany měst i cestujících zájem. Systém je totiž jednoduchý, a když už se ho podaří zavést, přináší městu úspory. Kartami se od roku 2005 dá platit v hromadné dopravě v řadě měst na území USA, Asie, Tichomoří i Evropy.

Národní a Lazarská po boku

Novou vizáž i technologická „střeva“ dostala po dvou letech stanice metra Národní třída. Spolu s ní se ve zkráceném termínu dostal do užívání cestující veřejnosti i zmodernizovaný tramvajový úsek Lazarská – Jindřišská, čímž se tento přestupní dopravní bod stal bezbariérovým.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Uzavření Národní třídy, coby významné stanice na trase B pro turisty i Pražany, na avizované dva roky nepřineslo zrovna shovívavé reakce cestujících. Slíbený termín byl ale dodržen a zatímco se nad povrchem dál rozpíná stavební ruch nad dalšími pražskými železobetonovými krychlemi, mohl nový vstup do metra na rohu ulic Spálená a Purkyňova přivítat 27. června 2014 první cestující. Přesně ve 14:23 zastavila ve stanici první souprava metra, v níž cestující poprvé po 24 měsících neslyšeli hlášení o uzavření stanice a zároveň po výstupu mohli patřit mezi šťastné, kteří obdrželi pozornost na památku. Nejzásadnější změny doznaly eskalátory – protože původní vestibul byl zrušen a výstup na ulici přesunut, cestující nejprve vyjedou z nástupiště do nově zbudovaného vestibulu ve 2. podzemním podlaží obchodního centra, odkud míří další trojice eskalátorů na povrch. V přestupním mezipatrě na kupce jízdenek čekají v testovacím provozu dva jízdenkové automaty, přijímající kromě mincí bezkontaktní platební karty. Tradiční reklamní rámečky nyní v 63 metrů dlouhém eskalátorovém tubusu lemují 42 digitálních obrazovek. Další technologické finesy, které jsou víceméně skryty před zraky cestujících, jsme představili v květnovém vydání DP kontaktu.

Před slavnostním přestřizem pásky zazněla z úst **primátora Tomáše Hudečka** vize pražského metra. Rád by viděl útulné a vstřícné vestibuly na úrovni těch nejhezčích stanic metra v západní Evropě. Přivítal by možnost zaposlouchat se při cestě do práce do poklidné hudby, ve vestibulech stanic přítomnost těch



Jaroslav Ďuriš, Jiří Pařízek a Tomáš Hudeček při slavnostním přestřizem pásky ve zmodernizované stanici metra Národní třída.

Velkému zájmu se 27. června 2014 těšilo také slavnostní uvedení do provozu opravené tramvajové tratě Lazarská – Jindřišská.

prodejen, které člověk očekává. Prál by si prostory oživil neopakujícími se výstavami a dalším kulturním programem a také, aby metro mělo krásná a renovovaná WC, která budou otevřena po dobu provozu metra. „Udělám všechno pro to, aby metro mělo internetový a telefonní signál i v tunelech. Blíží se doba, kdy v metru budeme odpočítávat čas do nejbližšího vlaku, nikoliv čas od posledního vlaku. Prál bych si, aby informace textové i hlasové byly v angličtině, protože přínos z turismu je důležitý pro všechny. Vidím v budoucnu turisty, kteří si kupují trička či batohy s logem vrány, protože pražské metro je unikátním dopravním

prostředkem, svou efektivitou v ničem si nezádávající se západními velkoměsty,“ dodal Tomáš Hudeček.

Další dva významní hosté slavnostního aktu, **generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a radní pro dopravu Jiří Pařízek**, se poté výtahem z nástupiště stanice metra přesunuli na tramvajovou zastávku Lazarská, aby tak slavnostně uvedli do provozu trať do Jindřišské ulice. Bezbariérovým řešením zastávek modernizované tratě se tak naplňuje další z vizí o MHD v Praze přístupné tělesně handicapovaným. Blíže se o rekonstrukci tratě dočtete na následující dvoustraně. 

ZÁKLADNÍ DATA STANICE METRA NÁRODNÍ TŘÍDA

Zahájení provozu: 2. 11. 1985 (povodně 2002 – stanice uzavřena od 13. 8., otevřena po rekonstrukci 1. 3. 2003)

Typ stanice: ražená piliřová

Konstrukce stanice: trojrodní se zkráceným středním tunelem, který přechází do přístupové chodby k eskalátorům

Délka stanice: 111,5 m

Hloubka pod terénem: 39 m

Šířka nástupiště: 18 m

Obestavěný prostor: cca 53 000 m³

Eskalátory: 1. úsek 63m, 3 ramena, dopravní rychlost 0,65 m/s, dopravní výška 27,4m; sklon ramen pohyblivých schodů = 30°; 2. úsek 24m, 3 ramena, dopravní rychlost 0,65 m/s, dopravní výška 9,7m; sklon ramen pohyblivých schodů = 30°

Bezbariérový přístup: dvojice výtahů z nástupiště metra do přestupní chodby, odtud navazující dva výtahy do ul. Magdalény Rettigové k tramvajové zastávce Lazarská (otevřeno 6. 5. 2011)

Doba modernizace stanice: 07/2012 – 06/2014

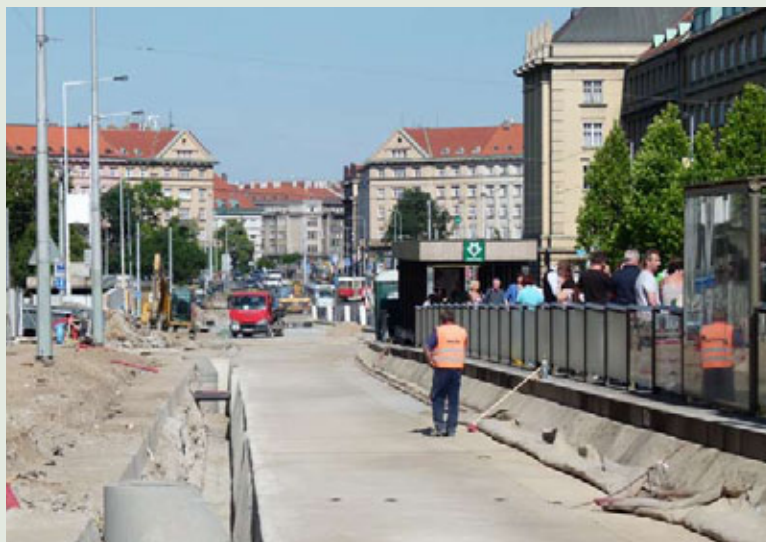
Investiční náklady: 671 mil. Kč



FAKTA O PÁTÉM ÁČKU



V pěti předcházejících dílech seriálu jsme vám již nabídli pohled na trasu V.A z hlediska technického, právního i ekonomického, představili jsme vám čtyři nové stanice a mezistaniční úseky, včetně aktuálního stavu prací. Nyní se podíváme na další součást projektu V.A, kterou je rekonstrukce stropní desky stanice Dejvická.



Rekonstrukce stropní desky stanice metra Dejvická

Projekt, kde v roli investora figuruje Dopravní podnik hl. m. Prahy, projektantem je Metroprojekt Praha, a. s., a jako zhotovitel vystupuje OHL ŽS, a. s., původně součástí prodloužení trasy A pražského metra vůbec nebyl. O jeho realizaci se jednalo již v roce 2007, avšak bez úspěchu. Až poté byl zakotven do plánovaného prodloužení trasy A z Dejvické do Motola.

Z podkladů odboru Investice DPP a IDS zpracovala Jana Šejnohová, foto: Petr Ludvíček


Důvodem pro zahájení prací na stropní desce se staly velké průsaky do stanice metra Dejvická, způsobené zvýšenými povrchovými vodami, okolní zástavbou, zastaralým odvodňovacím systémem a zastaralou hydroizolací. Úkolem rekonstrukce, z důvodu zajištění průjezdnosti okolím stavby rozdělené do tří etap, bylo poradit si s nedostatečnou izolací tubusu stanice a navazujících podzemních objektů (výstupy, výdechy, výtahy), zrealizovat nový odvodňovací systém a zrekonstruovat tramvajovou trať, vozovky, chodníky a s tím související přeložky kabelových i trubních inženýrských sítí.

Vlastní rekonstrukce z technického hlediska spočívala v odstranění stávajících vrstev v prostoru tramvajové trati a komunikací a dále v obnažení stropní desky včetně navazujících podzemních objektů. Deska byla následně zbavena původní nevyhovující izolace, očištěna a na povrchu upravena. Již upravená byla poté opatřena hydroizolačním souvrstvím.

Snímky přinášejí pohled ze závěru června 2014 na stav prací „Stropní deska Dejvická“, zasahujících i do autobusového obřadistiště na Vítězném náměstí (na posledním snímku).

Po položení souvrství, svaření PVC fólie a po důkladné kontrole svarů i položení izolace byla vytvořena ochrana z betonu C 16/20 o tloušťce 50 milimetrů a železobetonových desek o tloušťce 62 milimetrů. Na tuto ochranu pak byly naneseny příslušné vrstvy pro tramvajovou trať a komunikace. V prostorách komunikace, jižní i severní vozovky, došlo k zatažení izolace až do úrovně nově realizované podélné drenáže s odkalovacími jímkami

a se zaústěním do nových vsakovacích vrtů.

Rekonstrukce stropní desky, jejíž délka činí cca 425 metrů, spěje na konci června 2014 ke zdárnému konci. Díky přívětivé zimě postupovaly práce rychleji, než bylo očekáváno, a až na havárii vodovodního řádu z 12. prosince 2013, která vznikla v důsledku nezanesení slepého ramene řádu do výkresových podkladů, běží stavba s minimem problémů a změn. 

ETAPIZACE STAVBY

1. tramvajová trať
2. jižní část ul. Evropské (vozovky, chodníky) – směr na Vítězný nám.
3. severní část ul. Evropské (vozovky, chodníky) – směr z Vítězného nám.

OBECNÉ ÚDAJE

Název stavby: Rekonstrukce stropní desky stanice metra Dejvická
Místo stavby: Praha 6 – ul. Evropská
Úsek stavby: od Vítězného nám. – ul. Gymnazijní
Investor: DP hl. m. Prahy, a. s.
Inženýring: Inženýring dopravních staveb, a. s.
Zhotovitel: OHL ŽS, a. s.
Projektant: Metroprojekt Praha, a. s.

TERMÍNY STAVBY

1. etapa
zahájení 29. 6. 2013
dokončení 31. 8. 2013
zprovoznění pro autobusy MHD 1. 9. 2013
zprovoznění tram. trati 23. 10. 2013

2. etapa
zahájení 1. 9. 2013
dokončení 31. 3. 2014
zprovoznění 1. 4. 2014

3. etapa
zahájení 1. 4. 2014
dokončení dle smlouvy o dílo 30. 9. 2014
předpoklad dokončení 15. 8. 2014

Lazarská bezbariérově

Málokterá bariérová zastávka tramvají v minulosti vzbuzovala tolik negativní pozornosti jako Lazarská. Nachází se v samotném centru města a v roce 2011 k ní byl zřízen výťah ze stanice metra Národní třída. Vzniklo bezbariérové zpřístupnění metra, ale nikoliv bezbariérový přestup na tramvaj. Rekonstrukce trati v Jindřišské, Vodičkově a Lazarské ulici, která skončila letos před prázdninami, tento dluh smazala.

Miroslav Grossmann, foto: Robert Janulík, Petr Ludvíček, Muzeum hl. m. Prahy a autor

Přípravy stavby sahají do roku 2010. Na Lazarské se tehdy do tramvají nastupovalo z vozovky, po níž přitom auta nejezdila. Bylo třeba rozšířit chodníky v prostoru zastávek až ke kolejím – tedy zřídit mysy.

Zatímco trať patří Dopravnímu podniku, vozovky a chodníky jsou Technické správě komunikací. Pod hlavičkou DPP proto začal vznikat projekt pro oba tyto investory. Bezbariérový přístup na Lazarské nebyl jediným důvodem k rekonstrukci tramvajové trati. Technický stav kolejí byl nevyhovující, což už v roce 2010 vedlo k havárii trati a přerušení provozu v oblouku mezi Lazarskou a Vodičkovou. Tu se podařilo dočasně vyřešit opravou, ale vážné poruchy se projevovaly i na dalších místech, zvláště u křižovatky s Růžovou ulicí, kde byla několik let omezena rychlost na 20 km/h.

SPOLEČNÉ OTEVŘENÍ METRA A TRAMVAJOVÉ TRATI

Přípravy rekonstrukce byly nepoměrně náročnější, než u tratí na periférii města. Zaklínadlem pro uvedení do provozu se stal konec června 2014, a to z důvodů plánovaného znovuotevření stanice metra Národní třída. Ta byla od července 2012 mimo provoz z důvodů výstavby Quadria a příležitost zprovoznit obě stavby najednou byla víc než lákavá. Přes mnohaleté přípravy se přitom ještě na konci roku



Zastávku Lazarskou, stejně jako celý nový úsek tratě do Jindřišské, začali cestující využívat od 28. června 2014.

2013 musel projekt měnit, protože jeden z dotčených orgánů v říjnu změnil své původně kladné stanovisko k řešení zastávek Lazarská.

Přesto byla 26. dubna 2014 zahájena výluka tramvají v ulicích Lazarská, Vodičkovská a Jindřišská. Zásadním způsobem se změnila (zrušila) povrchová veřejná doprava přes centrum města. Náhradní doprava nebyla zavedena, protože nebylo kudy. Chodilo se pěšky.

Těžiště prací bylo v prvním měsíci soustředěno na Václavské náměstí, do Lazarské a Vodičkovy ulice. Začátkem června se tratí dělníci postupně přesunuli do Jindřišské a nahradili je dlaždiči a další pra-

covníci, kteří se pustili do budování mysů zastávek Lazarská i Vodičkovská. Tedy na Vodičkově nejprve pouze do jednoho mysu, ale k tomu se ještě dostaneme...

PŘECHODNICE ZKLIDNÍ JÍZDU

Většina tratí, která byla před rekonstrukcí téměř kompletně z velkoplošných panelů, byla nově realizována systémem W-tram. Panely zůstaly pouze v místě průchodu Václavským náměstím, kde tímto řešením zůstává prostor pro případnou novostavbu trati v horní části náměstí s pokračováním do Vinohradské ulice.

Došlo k rozšíření osové vzdálenosti kolejí v části Lazarská a Vodičkovská

Zemní práce ve Vodičkově ulici.



RTT Lazarská – Vodičkovská – Jindřišská a SÚ TT Vodičkovská 2

Termín: 26. 4. – 27. 6. 2014

Investor: Dopravní podnik a Technická správa komunikací

Zhotovitel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje (trať) a DAP (zastávky Lazarská, Vodičkovská)

Inženýring: INŽ a.s. a Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje


Délka tratě: 1150 m

Konstrukce tratě: převážně W-tram (trať na betonové desce) se zákrytem z litého asfaltu, v úseku Palackého ulice – Václavské náměstí klasická s původními příčnými železobetonovými pražci ve šterku se zákrytem z dlažby a v úseku přes Václavské náměstí obnova BKV panelů

Další realizované objekty a činnosti: odvodnění trati, ohřev a ovládání výhybek, trakční trolejové vedení, dráhové kabely, napájení světelných označků, přístřešky, definitivní dopravní značení, výměna přilehlé části kolejové konstrukce Senovážné náměstí

SÚ TT = střední údržba tramvajové tratě



Zajímavostí z výstavby je nález studny u křižovatky Vodičkovy a Jungmannovy ulice. Studna vystavěná z nasucho skládaného lomového křemence vznikla dle archeologů v raném novověku až po zbudování současné trasy Vodičkovy ulice. Sloužila veřejnému zásobování vodou. Z provozu byla zřejmě vyřazena v souvislosti se zřizováním kašen a na historických plánech z 19. století se již neobjevuje. Po archeologickém průzkumu byla studna opět zakryta. Doufejme, že k dalšímu obnažení dojde za dobu co nejdříve. A po celý čas bude trať v samotném centru Prahy naplno sloužit lidem. 

ze 3 na 3,5 metru. Také byl zvýšen poloměr oblouku mezi Lazarskou a Vodičkovou, včetně doplnění velmi potřebných přechodnic s příznivým dopadem na rychlost a komfort jízdy vlaků. Během stavby došlo také k několika větším změnám projektu. Dle původních předpokladů měla zastávka Vodičkova z centra zůstat ve formě ostrůvku, ale Městská část Praha 1 projevila přání zřídit zde mys, který navíc sama prostřednictvím TSK zafinancovala. Výsledkem je, že všechny 4 páry zastávek ve stavbě (Jindřišská, Václavské náměstí, Vodičkova, Lazarská) tak fungují jako mys (byť zastávka Václavské náměstí z centra se stavebně blíží spíše zastávce vídeňské).

Výška nástupiště je vesměs 20 centimetrů a zastávky jsou tak z hlediska bezbariérovosti pro vozíčkáře zařazeny mezi částečně přístupné. Pro označení jako zastávky přístupné by nástupiště musela být ještě o 4 centimetry vyšší, což však není přípustné z hlediska silniční dopravy, včetně náhradní autobusové dopravy při výlukách.

TRAMVAJE SI MAŽOU KOLA

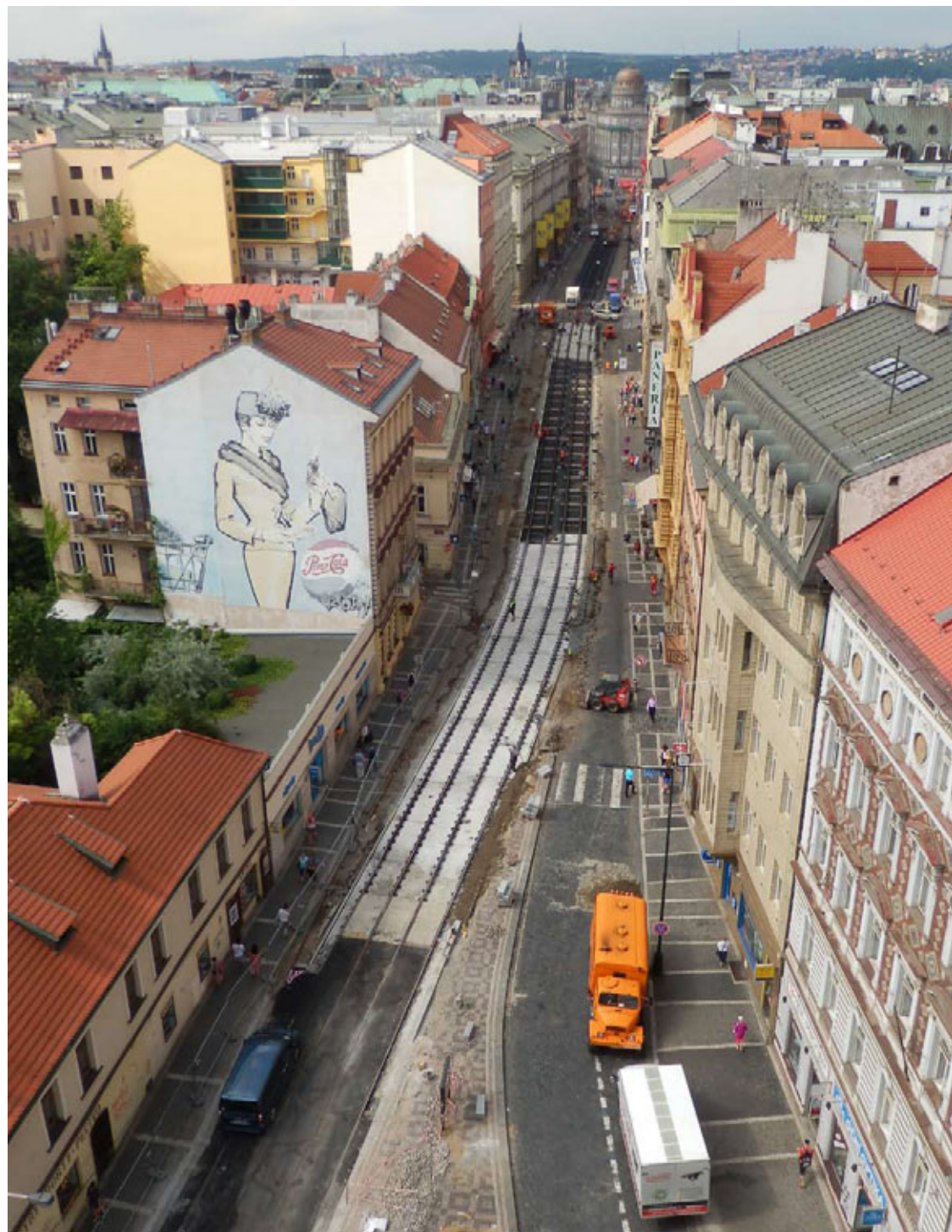
Druhou změnu stavby provedl Dopravní podnik. Do zmíněného oblouku Lazarská – Vodičkova doplnil mazníky, které sníží opotřebení trati a hluk z provozu tramvají. A do třetice byl závěr výluky využit pro akci nazvanou SÚ (střední údržba) TT Vodičkova 2, kterou vyvolal zájem cyklistů o lepší povrch mezi Václavským náměstím a Palackého ulicí. Byly vyměněny kolejnice, trať podbita a místo původní hrubé dlažby byl zřízen kryt z dlažby hladké.

Snadnou pozici neměli při stavbě místní. Rozsah a termíny dopravních opatření nebyly známy s takovým předstihem jako obvykle. Jakmile to bylo možné, informoval Dopravní podnik prostřednictvím médií, přes Úřad Městské části Praha 1 (který na webu poskytl prostor pro podrobné grafické informace) a především

osobní formou, kdy pracovníci správy tratí obcházeli jednotlivé provozovny a objekty. Nutno s díky říct, že lidé přijali dopravní omezení vesměs s pochopením.

Nahoře: Objevená historická studna se zborceným pláštěm a vzniklou kavernou při křižovatce Vodičkovy a Jungmannovy ulice.

Dole: Jindřišská ulice během rekonstrukce tramvajové trati.



DO DALŠÍCH LET BEZ BARIÉR

Historie bezbariérového cestování autobusy DPP na běžných linkách se začala psát téměř před dvaceti lety, kdy do pražských ulic vyjely první tři nízkopodlažní autobusy Neoplan. Ještě před tím (na konci 80. let) však byla do provozu uvedena speciální linka pro handicapované cestující (interně označená jako 499, později 799).

Tomáš Párys, foto: JPA a JSVA

Cestování veřejnou dopravou nemusí být pro mnohé z nás takovou samozřejmostí, jak se může na první pohled zdát. Jaký je technický profil zastávky, kterou potřebuji použít? Jak se dostanu do autobusu? Zvládnou to sám, nebo budu potřebovat něčí asistenci? Toto jsou otázky, které si při běžných cestách kladou nejrůznější skupiny našich zákazníků, od starších cestujících přes maminky s kočárky až po osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

ČEKÁME NA SPOJ

Jak již bylo řečeno v samotném úvodu, mohou mít různé skupiny cestujících na přepravu z hlediska „stupně bezbariérovosti“ objektivně různé požadavky.

Cestujícím s kočárkem (nebo i starším a méně pohyblivým cestujícím) zpravidla postačí příjezd nízkopodlažního autobusu. Pouhým naklopením kočárku je zaručen snadný nástup do vozidla, a to bez nutnosti asistence dalších osob. U novějších autobusů, vybavených tzv. kneelingem, který pro ještě snadnější nastoupení umožňuje mírné naklopení autobusu směrem k cestujícím a zastávkové hraně, je celý proces ještě více zjednodušen a nástup i výstup je tak pohodlnější a především bezpečnější.

Cestující na invalidním vozíku však musí místo nástupu a výstupu řešit pozorněji. Nejedná se přitom pouze o zastávku samotnou, ale i o přístupovou cestu k ní. Na zastávkách bez zvýšené nástupní hrany pak může nastat problém s použitím

výsuvné nebo vyklápěcí plošiny. V takové zastávce je při nástupu nutné překonat značný výškový rozdíl, který lze plošinou, díky velkému úhlu jejího vyklopení, vyrovnat jen těžko.

K případům, kdy není možné plošinu použít odpovídajícím způsobem, však může dojít i na zastávkách v požadovaném provedení. Jedná se o stav, kdy je v prostoru zářív (nebo i na jeho počátku) např. zaparkován osobní automobil. I při nejlepší vůli řidiče tak není možné auto-

bus přistavit tak, aby mohlo dojít k vyklopení plošiny na zastávkovou hranu, autobus se k hraně bohužel „nesrovná“.

Odbavení cestujících (zejména na invalidním vozíku) v případech, kdy nelze využít zvýšenou zastávkovou hranu, se tak samozřejmě komplikuje. Možnosti řešení jsou v podstatě dvě – použití již zmínovaného kneelingu (u vozů novějšího data výroby) nebo v případě výstupu popojetí na nejbližší vhodné místo, což předpis D1/3 umožňuje.

Použití plošiny v zastávce se zvýšenou nástupní hranou.



Abychom se těchto problémů do budoucna vyvarovali a našim cestujícím nabídli další zvýšení komfortu, probíhá v současné době mapování právě takto ne zcela vyhovujících zastávek s cílem zajištění jejich stavebních úprav.

AUTOBUS PŘIJÍZDÍ, MŮŽEME NASTOUPIT

Aby bylo možné hovořit o bezbariérovosti, nestačí samozřejmě řešit pouze otázku zastávek, ale rovněž (a vlastně především) otázku vozového parku. Za těch již více zmíněných dvacet let se v pravidelném provozu s nízkopodlažními autobusy setkáváme čím dál častěji. Přímo úměrně k jejich dalším dodávkám roste i počet tzv. „garantovaných“ spojů, tedy spojů, na kterých je příjezd nízkopodlažního vozidla zaručen. V zastávkových jízdních řádech jsou označeny příslušným piktogramem. Zajišťování garantovaného vypravení věnují obě jednotky DPP (JPA a JSVA) dlouhodobě značnou pozornost, což dokladuje i plnění

příslušného standardu kvality v roce 2013 na 99,91%.

O tom, zda do zastávky přijede autobus nízkopodlažní nebo „vysokopodlažní“, se cestující mohou předem informovat, a to jednak prostřednictvím již zmiňovaných zastávkových jízdních řádů nebo na internetu, kde lze v příslušných vyhledávacích dokonce preferovat „pouze nízkopodlažní spoje“.

Kromě garantovaných nízkopodlažních spojů se s bezbariérovými vozy setkáme i na spojích takto neoznačených. Právě vlivem postupné obnovy a optimalizace vozového parku úměrně dochází k postupné likvidaci starších autobusů a záložní nízkopodlažní vozy jsou tak částečně nasazovány i na spoje v tomto smyslu negarantované.

KTEROU LINKU K PŘEPRAVĚ VLASTNĚ VYBRAT?

V současné době se na každé denní městské autobusové lince Dopravního podni-



Velký úhel vyklonení plošiny v zastávce bez zvýšené nástupní hrany.

ku vyskytuje alespoň jeden garantovaný nízkopodlažní vůz (nikoliv však pouze jeden spoj). Na některých z nich (např. 100, 112 nebo 167) jsou dokonce spoje garantovány všechny. Jedná se zejména o linky svým účelem specifičtější (obsluha areálů nemocnic, letiště či ZOO, apod.). >>>



Samostatnou skupinou jsou linky s nízkokapacitními autobusy (označovanými jako midibusy). Ty jsou u DPP nízkopodlažní všechny a díky jejich technickým parametrům tak bylo možné začít provozovat bezbariérovou dopravu i do míst, která jsou pro „velký“ nízkopodlažní autobus provozně nevhodující. Typickým případem jsou „tunýlky“ v ulici V Podbabě.

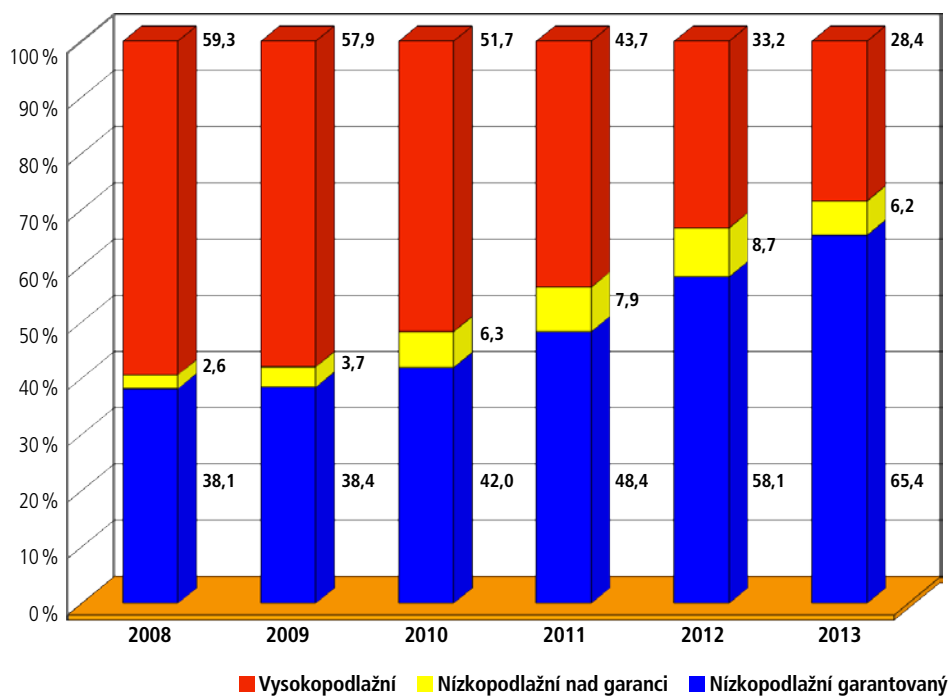
V poslední době se s bezbariérovými autobusy můžeme setkat i na linkách nočních. Kromě těch, vypravovaných garáží Vršovice (s trochou nadsázky se vlastně jedná o bezbariérovou garáž, neboť v jejím vozovém parku již nenalezneme žádný „vysoký“ autobus), jsou vybraná noční pořadí garantována na linkách 510, 511 a 514.

Podíváme-li se, jaký je stav na linkách příměstských, je možné k dnešnímu dni (červen 2014) konstatovat, že zde tyto spoje najdeme rovněž, a to téměř na každé (naším podnikem provozované) lince tohoto druhu. Jednotlivé obce Středočeského kraje zvyšují své požadavky na zajištění kvalitní dopravy a DPP jim tak vychází vstříc. V tomto smyslu jistě stojí za zmínku, že na lince č. 340 jsou provozovány dva nízkopodlažní vozy SOR, které byly spolufinancovány z fondů středočeského Regionálního operačního programu.

ZVLÁŠTNÍ LINKOVÁ DOPRAVA

Nyní se ještě v krátkosti vrátíme ke speciálním linkám Zvláštní linkové dopravy (ZLD), jak jsme slíbili v úvodu. V současné době DPP provozuje dvě linky tohoto druhu – linky H1 a H2 (interní označení 799 a 798). Obě jsou v provozu v pracovních dnech. První ze jmenovaných linek, vypravovaných kompletně garáží Hostivař, jezdí z Chodova přes oblast Petýrkova (bezbariérové domy) a přes Jedličkův ústav a Florenc až k OC Černý Most, druhá pak z Florence přes lokalitu

VÝVOJ PODÍLU VÝKONŮ NÍZKOPODLAŽNÍCH AUTOBUSŮ



ZAJIŠŤOVÁNÍ GARANTOVANÉHO VYPRAVENÍ VĚNUJÍ JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY A SPRÁVA VOZIDEL A AUTOBUSŮ DLOUHODOBĚ ZNAČNOU POZORNOST, COŽ DOKLADUJE I PLNĚNÍ PŘÍSLUŠNÉHO STANDARDU KVALITY V ROCE 2013 NA 99,91 %.

Kodymova (bezbariérové domy v oblasti Nových Butovic) na Sídliště Stodůlky.

Na linky jsou nasazovány technicky speciálně upravené autobusy Iveco Crossway s možností přepravy až sedmi invalidních vozíků s fixací v podlaze autobusu a třiceti ostatních sedících cestujících. Z celkových čtyř jsou každý pracovní den na linky ZLD vypravovány tři vozy. Zbývající slouží jednak jako záloha a jednak pro přepravu cestujících se sníženou schopností pohybu a orientace při nejrůznějších smluvních akcích (doprava mimo závazek veřejné služby), neboť tyto autobusy jsou svého druhu unikátní.

A co říci na samotný závěr? Jakékoliv omezení při běžných denních činnostech je komplikací. Patří sem i používání hromadné dopravy. Cestování výše uvedených skupin našich zákazníků se ani po splnění všech technických předpokladů nikdy neobejde bez slušnosti a vstřícnosti, a to na obou stranách. Je proto zcela na místě touto cestou poděkovat všem řidičům autobusů za poskytnutí leckdy nadstandardní pomoci při jejich již tak náročných pracích. Tvoříme společně tvář našeho podniku a jistě se všichni budeme i nadále snažit, aby byl očima veřejnosti vnímán jako ohleduplný, slušný a bezpečný.

Vlevo: Vyklopená plošina v místě bez zastávkové hrany s využitím tzv. kneelingu.

Vpravo: Interiér speciálně upraveného autobusu Iveco Crossway.



Kariérové poradenství pro vysokoškoláky

Mnoho zaměstnanců Dopravního podniku vystudovalo nebo právě studuje vysokou školu, jiní o studiu na vysoké škole teprve uvažují. Ne každý z těchto zaměstnanců však pracuje na pozici, na které vysokoškolskou kvalifikaci a vystudovaný obor může využít. Na druhou stranu vedoucí zaměstnanci při obsazování volných pracovních míst mnohdy do svého útvaru hledají zaměstnance s vysokoškolským vzděláním a dali by přitom přednost interním zájemcům, kteří již v DPP pracují a firmu dobře znají.

Daniela Pětníková, ilustrační foto: archiv DPP

Personální úsek proto zahájil přípravu programu Kariérové poradenství pro zaměstnance Dopravního podniku s vysokoškolským vzděláním, zaměstnance studující vysokou školu a zájemce o vysokoškolské studium. Cílem tohoto programu je efektivně využít získanou vysokoškolskou kvalifikaci zaměstnanců a propojit personální a profesní potřebu DPP se zájmem zaměstnanců o jiné uplatnění v rámci společnosti.

V Dopravním podniku existuje několik systémů výběru, rozvoje a vzdělávání zaměstnanců a plánování náhrad za odcházející zaměstnance. Je zde Systém personálních rezerv, jehož úkolem je vytipovat a dále rozvíjet perspektivní zaměstnance, připravit následníky na klíčové pozice a zajistit obnovu za vedoucí zaměstnance, kteří postupně odcházejí do důchodu. Pro perspektivní zaměstnance a následníky jsou připravovány plány osobního rozvoje. Dopravní podnik podporuje také ostatní zaměstnance při zvyšování jejich kvalifikace, koná interní výběrová řízení na obsazení některých pracovních míst. V loňském roce byl zřízen registr soukromě studujících vysokoškoláků, kteří mají zájem o změnu pracovního místa a posun ve své pracovní kariéře.

Všechny uvedené systémy budou v rámci Kariérového poradenství propojeny tak, aby personální úsek byl, ve vazbě na požadavky útvarů, schopen informovat zájemce z řad zaměstnanců o možnostech budoucího uplatnění v rámci společnosti. Cílem Kariérového poradenství je současně poradit vedoucím zaměstnancům, jakým způsobem mohou řešit výběr zaměstnance na volné pracovní místo, a zprostředkovat jim informace o interních zájemcích s odpovídajícím vzděláním o jinou pracovní pozici.

Důležité pro fungování Kariérového poradenství je správné pochopení rolí všech zúčastněných subjektů. Útvary prostřednictvím svých vedoucích musí správně definovat svou profesní a personální potřebu, tzn. specifikovat kvalifikační



CÍLEM PROGRAMU KARIÉROVÉHO PORADENSTVÍ JE EFEKTIVNĚ VYUŽÍT ZÍSKANOU VYSOKOŠKOLSKOU KVALIFIKACI ZAMĚSTNANCŮ DPP A PROPOJIT PERSONÁLNÍ A PROFESNÍ POTŘEBU DPP SE ZÁJMEM ZAMĚSTNANCŮ O JINÉ UPLATNĚNÍ V RÁMCI SPOLEČNOSTI.

požadavky na pracovní místa a definovat pracovní profil svých podřízených. Zaměstnanec, který chce změnit svou pracovní pozici, by se měl aktivně zajímat o možnost profesního růstu a své možné uplatnění v Dopravním podniku. Úkolem personálního úseku je pak propojit všechny dostupné informace a zprostředkovat je oběma subjektům, spravovat jednotlivé systémy a databáze, poskytovat konzultace vedoucím zaměstnancům i zájemcům o pracovní místo s požadovaným vysokoškolským vzděláním a v neposlední řadě také zajistit metodickou a administrativní podporu. Stále však platí, že rozhodnutí o formě výběru zaměstnance a obsazení volného pracovního místa konkrétním zájemcem je plně v kompetenci vedoucího zaměstnance.

Přínosem upřednostnění interního zájemce na volné pracovní místo je bezesporu znalost firemního prostředí, která výrazně zkracuje adaptaci, a tím i přispívá k rychlejšímu zapracování na novém

pracovním místě. Proto je zájmem společnosti pomoci svým zaměstnancům v nalezení optimálního pracovního uplatnění a podpořit vedoucí zaměstnance při hledání toho nejhodnějšího.

Kariérové poradenství se nyní nachází v přípravné fázi, kdy je program postupně naplňován informacemi a daty z jednotlivých útvarů Dopravního podniku, které jsou pro fungování programu nezbytné. Samotné poradenství pro zaměstnance a vedoucí zaměstnance bude zahájeno na podzim letošního roku. Už v této fázi se ale mohou zaměstnanci s vysokoškolským vzděláním, studující vysokou školu, nebo budoucí vysokoškolští studenti, kteří by rádi změnilí svou pracovní pozici, zaevidovat do Registru vysokoškoláků. Přípravou programu v rámci personálního úseku bylo pověřeno odd. Vzdělávání a rozvojové programy, jehož zaměstnanci zájemcům poskytnou detailnější informace. Kontaktními osobami jsou Mgr. Daniela Pětníková a Mgr. Dagmar Karliaková.

Kariérové poradenství se nyní nachází v přípravné fázi. Program je naplňován informacemi a daty z jednotlivých útvarů DPP.





Proměny od Národní po Jindřišskou věž

Nové obklady, trojice eskalátorů, elektronické obrazovky. Placení jízdních dokladů pomocí platební karty, nové technologie. I to jsou novinky, se kterými se setkáte, když vstoupíte do stanice metra Národní třída. Vypravíte-li se dále do Lazarské, i zde zaregistrujete změny. Ty jistě ocení zejména rodiče s kočárkem či osoby na invalidním vozíku.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

Nahoře: Krátce po slavnostním otevření v pátek 27. června 2014 sloužily Pražanům i dvě trojice nových eskalátorů.

Vpravo: První cestující, kteří na Národní třídě vystoupili, obdrželi od představitelů města a Dopravního podniku trička a klíčenky na památku.

Dole: Nemáte drobné? Nevadí, jízdenku si nyní můžete koupit i pomocí bezkontaktní platební karty.





Digitální reklamní obrazovky lemující eskalátory jsou v Praze novinkou. V jednom směru jich je k dispozici 21.

Vlevo: Vystupování a nastupování z nových bezbariérových mysů do tramvají oceňují nejen handicapovaní cestující...

...ale i maminky s kočárky (dole).



Nahoře: Pásku, symbolicky otevírající zastávku Lazarská, přestřihli generální ředitel Jaroslav Ďuriš, radní pro oblast dopravy Jiří Pařízek a radní pro dopravu MČ Praha 1 Jiří Veselý.

Dole: Při slavnostním otevření nechyběla ani skupina The Tap Tap, složená ze studentů a absolventů Jedličkova ústavu, která zahrála několik songů.



Původní barevné ladění stanice zůstalo zachováno.



Všechny „wany“ s klimatizací kabiny

Brzy tomu bude deset let, kdy se v Praze objevily první tramvaje s klimatizací prostoru pro řidiče. Novinka dorazila do hlavního města v roce 2005 s dodávkou vozů 14T. Nyní už jsou klimatizací kabiny vybaveny čtyři různé typy tramvají. Celkem se jedná o 239 vozů, což je čtvrtina z inventárního stavu tramvají. Před letošní letní sezonou došlo k jejich dosazení do všech zbývajících vozů T3R.PLF.

Z podkladů JSVT zpracoval Radovan Kaprálek, foto: archiv JSVT a Petr Ludvíček

V letech 2009 – 2011 prováděla jednotka Správa vozidel Tramvaje montáž klimatizačních jednotek do kabin řidičů tramvajových vozů typu T3R.PLF, kterým se také přezdívá „wany“. Snahou bylo zlepšit pracovní podmínky, v tomto případě tepelnou pohodu řidičům tramvají. Celkově byly tyto klimatizační jednotky namontovány na 23 tramvají tohoto typu, z toho bylo 12 vozů již klimatizačními jednotkami osazeno v rámci rekonstrukce vozů, dalších 11 vozů bylo osazeno dodatečně. Veškeré práce, od technologické přípravy až po samotnou montáž, zajišťovala provozovna Opravna tramvají Hostivař.

Střešní zástavba klimatizační jednotky.



KLIMATIZACE JIŽ VE 4 TYPECH TRAMVAJÍ

Na vozy byly instalovány klimatizační jednotky od výrobce Konvekta AG Thermo, typ KL20E. Nedílnou součástí montáže klimatizačních jednotek byla úprava statického měniče ve výzbroji vozu. Cena

zařízení byla přibližně 135 tisíc korun bez DPH. V ceně klimatizační jednotky nebyla zahrnuta úprava statického měniče a náklady na montáž zařízení.

V současné době lze konstatovat, že montáž klimatizačních jednotek do vozů typu T3R.PLF byla krokem správným

směrem. Rozšířil se okruh vozů, které jsou již klimatizačními jednotkami osazeny. Vedle „wan“ a 14T jde o vozy typu KT8N2 a 15T.

Současně však bylo nutné vytvořit technologické zázemí pro běžnou údržbu těchto zařízení na vozovkách, aby provoz byl pokud možno co nejlevnější, spolehlivý a komfortní. Bylo tedy přikročeno k nákupu servisních stanic pro klimatizace na vozovkách, které provozují tramvaje s tímto zařízením. Tímto krokem byl zásadním způsobem omezen nákup služeb od externích firem, jež se servisem těchto zařízení zabývají. Současně s nákupem servisních stanic proběhlo i školení zaměstnanců, kteří se touto činností zabývají.

SOUTĚŽ SNÍŽILA NÁKLADY

Na přelomu let 2012 a 2013 byl ze strany JSVT vznesen požadavek v rámci plánu investičních akcí na dokončení montáže klimatizací do zbývajících počtu 10 vozů z celkového počtu 33 vozů typu T3R.PLF. Vzhledem k ceně zařízení JSVT navrhla nákup zařízení formou poptávky.

Ovládací jednotka klimatizace pro řidiče.





Cílem bylo jednoznačně snížení nákladů.

Tímto krokem se podařilo snížit cenu zařízení na přibližně 72 tisíc korun bez DPH, byť za situace, že jej dodala jiná, ale rovněž renomovaná firma Thermo King. Na základě výsledků poptávkového řízení byly vybrány klimatizační jednotky Thermo King SR 10E. V ceně dodávky není rovněž zahrnuta úprava statického měniče a náklady na montáž.

Na jaře tohoto roku byla zahájena montáž zařízení do zbývajících 10 vozů

typu T3R.PLF, evidenční čísla 8251, 8252, 8253, 8254, 8255, 8257, 8258, 8259, 8260 a 8261. Montáž byla dokončena ještě před začátkem letních prázdnin.

V plánu investičních akcí na rok 2015 je ze strany JSVT vznesen požadavek na rozšíření montáže klimatizačních jednotek i na vozy typu T3R.P. Byly tedy vybrány nejvhodnější vozy tohoto typu v počtu 30 kusů. Vše se bude odvíjet od výše přidělených investičních prostředků. 🚧

Tramvaj T3R.PLF neboli „wana“

Jedná se o rekonstrukci tramvaje T3 na částečně nízkopodlažní vůz. Oproti původnímu typu je o více než metr delší (15,1 m). Střední část vozu včetně prostoru prostředních dveří je snížena, což je zřetelně patrné z bočního pohledu. Pro tento tvar se jí přezdívá „wana“. Se 33 kusy se jedná o nejméně zastoupený typ tramvaje ve vozovém parku DPP, deponován je ve vozovně Vokovice. Kromě Prahy jsou T3R.PLF provozovány také v Liberci a v Plzni. Ve skutečnosti se jedná o novostavbu tramvaje, která využívá doklady jiného vyřazeného vozu.

Pohled ke stropu za kabinou řidiče tramvaje T3R.PLF v době montáže kabeláže.



Detailní pohled na výdechy klimatizace v kabině.



Co odhalil tramvajový průzkum?

Pravidelné sledování a vyhodnocování přepravní poptávky patří k základním pilířům zpětné vazby každého dopravce. Následná konstruktivní spolupráce s organizátorem, resp. integrátorem příslušného dopravního systému při sladování přepravní nabídky s poptávkou je neodmyslitelná.

Václav Studnička, ilustrační foto: Jakub Rejent a Jana Šejnohová

V rámci pravidelné spolupráce Dopravního podniku a Ropidu při sledování zatížení sítě Pražské integrované dopravy proběhl ve dnech 8. – 10. dubna 2014 komplexní přepravní průzkum tramvají.

Průzkum byl připraven a organizačně zajištěn pracovníky odd. Dopravně-provozní podpora DPP a Odboru kvality služby organizace ROPID. Personálně byl průzkum zajištěn pracovníky úseků dopravního, technického, personálního, ekonomického a bezpečnostního DPP, dále pak pracovníky organizace ROPID a studenty a žáky Střední průmyslové školy dopravní, a. s. Pro účastníky průzkumu byly vydány „Pokyny pro sčítače“ s metodikou průzkumu a v jejich smyslu proběhlo také zaškolení.

Rozsah průzkumu byl stanoven v souladu s předchozími průzkumy od 6 do 23 hodin. Cílem sčítání bylo získat zátěž jednotlivých úseků a hodnoty obratu cestujících v jednotlivých zastávkách. Průzkum byl realizován ve všech tramvajích, které se ve sledovaném období nacházely v tramvajové síti. V případě dvouvozových souprav se fyzické sčítání provádělo pouze v prvních vozech. Koeficienty použité pro následný výpočet obsazení druhých vozů souprav (rozmezí 0,92 – 1,09 pro každou linku a směr) vycházely z předchozích fyzických měření, resp. z poměrů hodnot získaných při celosítových průzkumech v letech 2008 a 2011.

Vzhledem ke značnému rozsahu a náročnosti byl průzkum, také s ohledem na omezené personální kapacity, rozdělen do 3 pracovních dnů. Převážná část tramvajového průzkumu byla realizována ve středu dne 9. dubna 2014. V úterý



NEJVÍCE VYTÍŽENÉ LINKY	
linka	přepravené osoby
22	133 035
9	111 695
3	91 299
26	68 984
10	66 204

NEJMÉNĚ VYTÍŽENÉ LINKY	
linka	přepravené osoby
37	921
2	8 814
13	15 390
4	16 717
6	18 901

Poznámka k tabulce: údaje o počtu osob a obrazech cestujících odpovídají dennímu průzkumu od 6 do 23 hodin.

8. a ve čtvrtek 10. dubna 2014 se sčítání cestujících omezilo na zbytek, převážně večerní směny v časovém rozsahu cca od 18 do 23 hodin.

Studenti a žáci SPŠD při průzkumu odpracovali celkem 614 ranních a odpoledních směn. Zaměstnanci DPP a Ropidu odpracovali celkem 587 směn. Účastníci průzkumu sledovali počet cestujících v tramvaji po odjezdu ze zastávky a nástup cestujících na každé zastávce (výstup byl následně dopočítán ASW PRUŽKUMY). Údaje byly zapisovány do předem připravených formulářů s předtisknutými údaji (rozsah průzkumu pro danou směnu, linka a pořadí, seznam zastávek pro oba směry, časové údaje plánovaných odjezdů z nástupních zastávek) a s kolonkami pro zápis časového údaje odjezdu tramvaje z každé zastávky, počtu nastupujících a počtu osob ve voze po odjezdu ze zastávky. Počet osob sčítači zapisovali ve skutečných hodnotách, kódy pro odhad obsazenosti nebyly použity.

Průběh průzkumu nebyl ovlivněn žádnou zásadní mimořádnou událostí.

V době průzkumu probíhala dlouhodobá výluka tramvajového provozu v úseku Nádraží Holešovice – Trojská. Z důvodu rekonstrukce tramvajové trati byl vyloučen provoz v úseku Výstaviště Holešovice – Dělnická. V rámci těchto plánovaných výluk došlo ke změně tras linek č. 3, 12, 14, 17 a 24. V úseku Březiněveská – Trojská byla zavedena náhradní tramvajová linka č. 37.

Na všech sledovaných 23 denních tramvajových linkách bylo v období od 6.00 do 23.00 hodin přepraveno celkem 1 051 093 cestujících, včetně výjezdových a zátahových spojů.

Maximální hodinová zátěž z hlediska přepravených osob v rámci celé tramvajové sítě je:

- v ranní špičce v období 7.15 – 8.15 hod. celkem 80 045 cestujících
- v odpolední špičce v období 16.30 – 17.30 hod. celkem 95 547 cestujících

Uvedená data nezahrnují počty přepravených osob na nájezdových a zátahových trasách.

NEJVÍCE ZATÍŽENÉ ÚSEKY V TRAMVAJOVÉ SÍTI	
úsek	počet osob
I. P. Pavlova – Štěpánská	37 792
Štěpánská – Karlovo náměstí	37 490
Štěpánská – I. P. Pavlova	36 940
Národní třída – Lazarská / Spálená	36 092
Jindřišská – Václavské náměstí	35 887
Karlovo náměstí – Štěpánská	35 300



Při vyhodnocení byly pro úroveň nabídky zvoleny standardy kvality MHD používané pro přepravní špičky pracovních dnů:

Jednovozové soupravy T3, T6 69 osob
 Dvouvozové soupravy 2xT3, 2xT6 138 osob
 Kloubové soupravy KT8, 14T, 15T 138 osob

Děkujeme všem účastníkům průzkumu za jejich zodpovědný přístup, který

umožnil získat kvalitní data z tramvajeového provozu pro další zvyšování kvality služeb poskytovaných cestující veřejnosti. Těšíme se na spolupráci při dalších průzkumech.



OBRATY CESTUJÍCÍCH VE VYBRANÝCH UZLECH

uzel	výstup	nástup	obrat
Anděl	38 074	40 255	78 329
I. P. Pavlova	28 584	34 716	63 300
Karlovo náměstí	30 113	26 985	57 098
Palmovka	25 965	26 286	52 251
Hradčanská	20 002	22 327	42 329
Strossmayerovo náměstí	20 247	19 374	39 621

VÝVOJ POČTU SPOJŮ NEVYHOVUJÍCÍCH STANDARDU KVALITY PRO PŘEPRAVNÍ ŠPIČKU PRACOVNÍHO DNE

datum realizace průzkumu	časový rozsah průzkumu	přepravené osoby	sledované / vypravené spoje	nevyhovující spoje
11. – 13.03.2008	06.00 – 23.00 hod.	1 108 823	5 907	263
10. – 12.05.2011	06.00 – 23.00 hod.	1 070 819	5 892	179
08. – 10.04.2014	06.00 – 23.00 hod.	1 051 093	5 830	272

POŘÁD VÍM, CO SE DĚJE

Je krátce před jednou ranní. Poslední souprava již zatáhla do depa, nástupiště je prázdné, bez cestujících. V metru, které pro veřejnost spí, se začínají pohybovat pracovní stroje s četami pracovníků, jež za denního světla nevidíte. Pracují totiž výhradně v noci. Na trať se vydává také dvojice s defektoskopickým vozíkem, na němž je upevněno zařízení sloužící k diagnostice vad kolejnic. Dnes je doprovází i jejich vedoucí Josef Čakl, který právě u této práce před téměř jednačtyřiceti lety v Dopravním podniku začínal.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

U DPP jste začal jako defektoskopista. Co vás k této zajímavé profesi přivedlo?

Když jsem nastoupil k metru v roce 1973, nevěděl jsem, co budu dělat. Nabídl mi defektoskopii, tak jsem si řekl: Proč ne? Po roce, kdy jsem absolvoval různá školení, která musíte mít, než vám dají do ruky přístroj na nedestruktivní kontrolu kolejnic, jazyků výhybek, srdcovek a vlastně veškerých součástí kolejového svršku, jsem začal s kolegou Jiřím Benákem provádět defektoskopickou kontrolu. A v tunelech pražského metra jsem tuto činnost vykonával celých dvanáct let...

Kam jste pokračoval v rámci podniku dál?

Dělal jsem vedoucího mechanizačního oddělení a nějaký čas jsem byl také hlavním inženýrem tratové služby. Pak jsem se dostal zpět na původní místo, po kterém jsem vždycky toužil, a to k vedení diagnostického útvaru. Od té doby, prakticky od roku 1992, diagnostiku vedu. Dříve to byl odbor Měření a defektoskopie, teď je to oddělení. V rámci organizačních změn se sice názvy měnily, ale náplň zůstala stejná.

Aktuálně vedete třináct převážně nočních pracovníků. Co vše má vaše oddělení na starosti?

Pravidelné měření defektoskopické kontroly kolejnic v úseku Kačerov – Roztyly pomocí pojízdného přístroje SPG 2. Měření provádějí zaměstnanci služby Stavby a tratě Tomáš Hlaváček a Jan Diviš.

Jsme vlastně vykonavatelé zákona o drahách. Zákon o drahách č. 266 z roku 1994, který je rozpracován do vyhlášky č. 177/1996, nám nařizuje, co máme kontrolovat, v jakých lhůtách a rozsahu. Vzdělání a zkoušky musí mít dotyční pracovníci, kteří diagnostiku provádějí, v souladu s normou EN ISO 9712 a vnitřními předpisy. Činností, jež nás útvar provádí, je celá řada. Za prvé měříme geometrickou polohu kolejového svršku, tj. rozchod, převýšení, zborcení, ojetí a vzepětí koleje, mikrogeometrii kolejnic, vlnovitost, vzdálenost a výšku přírodní kolejnice, prostě ty základní parametry jízdní dráhy, které nám výše uvedená vyhláška ukládá pro plynulý a bezpečný provoz metra. K tomu účelu používáme nejmodernější měřicí vůz od firmy Plas-ser. Předtím bylo měření prováděno měřicím vozem Matisa PV-6 – naše babička, která se chystá do muzea.

Dalším parametrem, kterým se zabýváte, je průjezdný průřez...

Zde kontrolujeme, jestli nám do předepsaného průjezdného průřezu, který je dán normou ČSN 737509, nezasahují předměty, které by mohly ovlivnit činnost strojvedoucího, případně poškodit

soupravu nebo ohrozit cestující. Měření PP provádíme nejmodernější metodou – laserovým scannerem LSM VQ 450-T, který je namontován na měřicí vůz. Ten nám při frekvenci 200 otáček za sekundu stoprocentně zmonitoruje, jestli nejsou v prostoru nějaké cizí předměty. Ještě nedávno jsme toto měření prováděli mechanickou šablonou pomocí čidel a provázek. V současné době měření provádíme moderním zařízením hodným 21. století, které není závislé na lidském činiteli.

Do vaší gesce patří také měrové středisko a rozbory olejů, co je jejich úkolem?

Měrové středisko má celopodnikovou působnost. Obor délka pracuje s mikrometry, posuvnými měřítky, rozchodkami na měření rozchodu, úchylkoměry či hloubkoměry a dalšími délkovými měřidly. Máme laboratoř, vyškolené lidi, zařízení kalibrované od akreditované laboratoře a vykonáváme dohled v provozu. Práce měrového střediska slouží k tomu, aby pracovníci věděli, že posuvným měřítkem nebo jiným délkovým měřidlem, které používají, neměří o nějaké milimetry méně nebo více, protože i milimetr je ve strojřevnosti hodně. Co se týče olejů, provádíme rozbory olejů nezávislé trakce, čímž šetříme podniku nemalé finanční prostředky tím, že prodlužujeme lhůty výměny oleje, u kterého je důležitá viskozita, celkové nečistoty, malé kovové vměstky, karbon a voda v oleji. Výrobce uvádí pouze striktně výměny olejů po ujetí stanovených motohodin nebo km, které se slušnou jízdou strojvedoucího a našimi rozbory prodlužují.

Vrátíme se ale k defektoskopii, s jakými druhy vad se při své práci setkáváte?

Vady rozdělujeme do čtyř základních kategorií. Když je to malá vada, tak ji pouze evidujeme. Na všech třech trasách máme aktuálně zaevidováno asi 400 závad. Závady vážnějšího charakteru sledujeme – to znamená, že vedoucí provozu tratového hospodářství nařídí



Josef Cakl (62) pracuje u Dopravního podniku od 3. října 1973. Od roku 1992 vede oddělení Měření a defektoskopie a jak sám říká, se svým současným pracovním týmem je velice spokojen.



pochůzkářům jejich sledování. Dále jsou to defektoskopické vady, u kterých je doporučená výměna – což znamená, že v krátké lhůtě, do tří měsíců, se vadná kolejnice musí vyměnit. V případě nalezení vad ohrožujících bezpečnost a plynulost dopravy se provádí bezodkladná výměna. Veškeré typy vad kolejnic, svarů a jazyků výhybek včetně nutných opatření nám ukládá předpis T 2/1 pro defektoskopickou kontrolu kolejnic a klasifikaci vad. V tomto případě voláme odpovědného zástupce pohotovosti ve službě, který organizuje výjezd pracovní skupiny a uvedenou závadu opraví nebo provizorně zajistí a pracovníci provozu tratového hospodářství ji v příští přepravní výluce definitivně odstraní.

Jakou velikost musí mít vada, aby byla považována za nebezpečnou?

Za nebezpečné považujeme všechny vady uvedené v technických podmínkách pro ultrazvukovou kontrolu svarů a kolejnic, to znamená, že náhradní velikost vady překračuje 4 mm. Trhliny o velikosti mezi 5 a 8 mm necháváme na výměnu v rámci udržovacích prací, tedy do tří měsíců. Ty, které jsou větší než 8 mm, musí neodkladně pryč. Ihned musí dojít k zajištění a následně i výměně kolejnice, v opačném případě by mohly být následky fatální.

Na kvalitě vaší práce závisí lidské životy.

Kolik nebezpečných vad odhalíte, řekneme, ročně?


Ročně zaznamenáváme takových nebezpečných vad zhruba pět a evidujeme kolem 400 vad, které sledujeme. Výměna těchto drobných závad by byla značně neekonomická a z hlediska bezpečnosti ani není nutná. Pracovníci, kteří defektoskopii provádějí, pracují v neustálém napětí, poctivě vše kontrolují, ostatně ono to v diagnostice ani jinak nejde, protože špatně odvedená nebo zanedbaná provozní diagnostika vede k velkým katastrofám.

Jak často se jednotlivá měření provádějí?

Geometrii kolejového svršku měříme měsíčně, průjezdní profil také. U měření průjezdního průřezu jsme si lhůty kontrol zkrátili a místo zákonem předepsané čtvrtletní kontroly měříme měsíčně. Defektoskopickou kontrolu kolejnic provádíme průběžně každé tři měsíce.

Je vidět, že práce vás i po více než

čtyřiceti letech skutečně baví. Jak často se dostanete do provozu?

Protože defektoskopii a geodetickou činnost neprovádíme sami, vykonávám dohled nad externími firmami. Minimálně jednou, dvakrát za měsíc za nimi zajdu do tunelu, prověřím, zda dodržují plán práce a technologické postupy, a v neposlední řadě zkontroluji bezpečnost práce a předepsané ochranné pomůcky. S našimi pracovníky jsem v kontaktu minimálně čtyřikrát měsíčně. Komunikujeme přes výpočetní techniku i přes telefon, takže pořad vím, co se děje. V případě mimořádné události mě v noci vzbudí a událost řešíme telefonicky, nebo se dostavím osobně. 

Kalibrace nového defektoskopického přístroje z bývalého Sovětského svazu TYP NIIM-6M z roku 1975. Přístroj měřil oba kolejnicové pásy najednou. Pracovník vlevo je Josef Cakl.



PUTOVÁNÍ PO DOPRAVNÍCH ZAJÍMAVOSTECH NĚMECKA 1. část

V polovině května zamířili členové Vědeckotechnického klubu při DP-Metro za zajímavým řešením městské dopravy do města Wuppertal v průmyslové oblasti mezi Dortmundem a Düsseldorfem. A aby si téměř 800 km dlouhou cestu zpestřili, navštívili během čtyřdenního pobytu i další dopravní zajímavosti. Dnes se podíváme za zajímavými železnicemi, pozemní lanovkou i visutou dráhou.

Text a foto: Jan Ungroman

Prvním cílem naší cesty byla zajímavá kombinace vlaků a pozemní lanovky v pohorí Durynský les ve střední části Německa. Konec 19. století přinesl i zde rozvoj průmyslu a s ním potřebu napojení na železnici. První plány na stavbu železnice údolím Schwarzy jsou z roku 1872. Trať měla od přípojné stanice Blankenburg podle projektu pohodlně v celé délce sledovat říčku. To se však nelíbilo majitelům panství z nedalekého Schwarzburgu. Přípojnou stanicí pro lokálku se stal tedy Rottenbach v sousedním údolí potoka Rinne.

Vlak tak začíná svoji 25 km dlouhou cestu na poměrně krátkém úseku stoupáním o 180 m, na které navazuje klesání opět o 180 m do údolí Schwarzy. Díky náročnému terénu je na trati 22 mostů, 48 opěrných zdí a 66 propustků. Maximální sklon trati je 37,8 ‰ a ze 142 oblouků má 96 poloměr menší než 300 m, z toho 27 dokonce méně než 180 m. Náročné směrové i sklonové poměry si vyžádaly i dodání atypických výkonných pamích

lokomotiv s děleným rámem systému Hagans, který umožňoval i lokomotivě se čtyřmi spráženými nápravami dobrý průjezd malých oblouků.

Rozvoj silniční dopravy a pokles výroby v malých továrních způsobil, že byl na trati v roce 1966 ukončen nákladní provoz, v roce 1999 byl na části trati ukončen provoz zcela a osud provozu na zbývajícím úseku byl nejistý. Nakonec nastal obrat a v roce 2002 byla dokončena rozsáhlá rekonstrukce trati a obnoven provoz v hodinovém taktu. Provoz zajišťují čtyřnápravové motorové vozy řady 641 z produkce Alstomu. V případě odstavení jednoho z vozů nebo na objednávku může být zařazena na pravidelný spoj dvojice historických kolejových autobusů řady 772.

Železnice zpřístupnila údolí Schwarzy, ale obyvatelé, farmy i průmysl v obcích mezi Lichtenhainem a Cursdorfem na náhorní plošině byli dál odkázáni na zdoluhavou cestu s koňskými povozy po silničkách klikatících se z údolí. A při



Jeden z vozů lanovky Oberweissbacher Bergbahn – plošina na přepravu železničních vozů.

Císařský vůz v depu visuté dráhy Vohwinkel.

špatném počasí byla oblast dokonce často zcela odříznuta od světa. V letech 1920 až 1923 byla proto ze zastávky Obstfelder Schmiede vybudována navazující pozemní lanová dráha do Lichtenhainu a na ni navazující „Flachstrecke“, krátká elektrifikovaná trať do Cursdorfu. I lanovka a navazující trať prošly v roce 2002 rozsáhlou modernizací včetně pohonů lanovky.

Trať lanovky je jednokolejná o rozchodu 1800 mm, dlouhá 1388 m a výškový rozdíl činí 323 m se sklonem 25 ‰. Při rychlosti 1,6 m/s je jízdní doba 18 minut. Uprostřed trati je výhybna s Abtovými výhybkami (stejně jako u lanovky na Petřín). Od zahájení provozu byla lanovkou zajišťována i nákladní doprava. Jeden z vozů je klasický lanovkový osobní vůz, na druhém konci lana se pak nachází speciální plošina vybavená normálně rozchodnou kolejí, na kterou lze podle potřeby naložit osobní nebo nákladní vůz o hmotnosti až 27 tun. Kolejové uspořádání obou stanic lanovky a tento speciální vůz tak umožňovaly bez překládky dopravovat mezi tratí v údolí a obcemi na náhorní plošině nákladní vozy. Stejně jako na trati v údolí, i na lanovce skončila nákladní doprava pro nezáměr v roce 1966. Bohatě ji však nahradil zájem turistů. Na plošině se tak dnes s nákladním vozem setkáte při nostalgických jízdách, jinak je na ní trvale umístěn osobní vůz, v letních měsících nahrazený otevřeným vozem „Cabrio“.





Navazující elektrifikovaná trať Lichtenhain – Cursdorf o normálním rozchodu 1435 mm je dlouhá pouhých 2,5 km, trakční napětí je 600 V stejnosměrných. Provoz zajišťují tři dvounápravové elektrické vozy řady 479. Většinou je v provozu sólo vůz, výjimečně dvojice, třetí vůz je neprovozní. Že vám čelo připomíná vlaky berlínské S-Bahn? Dobrý postřeh. Rekonstrukci vozů prováděla berlínská firma zaměřená výhradně na opravy a přestavby vozidel berlínské S-Bahn, která využila dostupné díly. Zajímavostí trati je, že byste na ní marně hledali byt i jedinou výhybku. V Cursdorfu trať končí zarážedlem, v Lichtenhainu řeší napojení k nákladní plošině lanovky i na odstavné koleje točna, přes kterou dokonce přejíždějí pravidelné vlaky s cestujícími při jízdě od nástupiště na širokou trať. Spoje lanovky a vlaku na sebe navazují a jezdí v pülhodinovém taktu.

Druhý den nás čekal již hlavní cíl naší cesty, unikátní visutá dráha „Schwebebahn“ ve Wuppertalu. S nápadem na visutou jednokolejnicovou nadzemní dráhu se zavěšenými vozidly přišel inženýr Eugen Langen na konci 19. století. Průmyslový Wuppertal, tehdy ještě tvořený 7 samostatnými obcemi (ke sloučení došlo v roce 1929), řešil problém, jak se v úzkém údolí říčky Wupper vypořádat s městskou dopravou, po jeho nápadu sáhl, a v letech 1898 – 1901 byl vybudován a 1. března 1901 zprovozněn první úsek. Další část

byla uvedena do provozu 24. května 1901 a poslední otevřený úsek byl zprovozněn 27. června 1903. Tím byl kolejově vývoj dráhy ukončen.

I když je v současnosti dráha symbolem města a turistickým lákadlem, tvoří dodnes také nedílnou součást systému veřejné dopravy ve městě. Provoz zajišťuje 25 tříčlánkových vozů dodaných v letech 1972 – 1975. Těch bylo původně vyrobeno 28, jeden byl sešrotován po těžké nehodě v roce 1999 a dva byly vyřazeny. Výrobce byla firma MAN, délka vozu je 24,06 m, šířka pak 2,2 m, nabízí 48 míst k sezení a až 136 míst pro stojící. Pohon zajišťuje čtveřice motorů o celkovém výkonu 200 kW (4x 50 kW) napájených napětím 600 V stejnosměrných pomocí „druhé“ kolejnice. Ta je tvořena hliníkovým profilem umístěným na izolátorech z boku v dolní části jízdni kolejnice,

Elektrické vozy trati do Cursdorfu v koncové stanici Lichtenhain, která je současně přestupní stanicí mezi lanovkou a vlaky.

Setkání generací: současná a historická souprava Schwarzbahn ve stanici Rottenbach v pohoří Duryňský les.



k přenosu trakčního proudu na vozidlo slouží malý polopantograf, který dokáže reagovat na výkyvy vozu. A kolik tun že se to prohání lidem nad hlavou? Prázdný vůz má 22 tun, obsazený pak něco málo přes 35 tun. Maximální rychlost jízdy je 60 km/h a zrychlení vozu činí 1,1 m/s². K dispozici je také dvojice historických vozů z roku 1900, kterými se svezl ještě před otevřením dráhy dne 24. října 1900 pruský císař Vilém II. Tento historický vlak „Kaiserwagen“ slouží k četným komerčním jízdám pro turisty, svatby apod.

V příštím roce proběhne úplná obměna vozového parku, firma Vossloh Kiepe již vyrábí 31 nových souprav. Hliníková skříň bude o něco delší, 25,46 m, a při stejné šířce nabídne 45 míst k sezení a 96 míst na stání. Maximální rychlost bude činit 65 km/h, vozy budou mít větší akceleraci, budou vybaveny třífázovými motory o celkovém výkonu 240 kW a změnou projde i napájecí systém, dojde ke zvýšení trakčního napětí na 750 V stejnosměrných. Vybavení zabezpečovacím systémem na bázi ETCS (evropský vlakový zabezpečovací systém) od Alstomu umožní zkrácení minimálního intervalu ze 180 na 120 sekund.

Trať je dlouhá 13,3 km, z konečné Oberbarmen nejprve trať v délce 10,6 km a ve výšce kolem 12 metrů nad korytem kopíruje tok říčky Wupper, za stanicí ZOO pak řeku opustí a zamíří na posledních 2,7 km ke konečné Vohwinkel >>>

ve výšce 8 metrů nad ulicí. Pokud jde o sklon, nad říčkou je minimální, v koncovém úseku nad ulicí činí 4 %. Vzdálenost os kolejí je 4 metry, oblouky mají poloměry minimálně 90 metrů, jen dva mají poloměr menší, přibližně 75 metrů. Kolejově je délka dráhy 28 km, z toho 1,4 km připadá na manipulační koleje v depech na obou konečných. Trať je umístěna na 464 podpěrách a na trase se nachází celkem 20 stanic. Mezi stanicemi najdeme zástupce jak moderní architektury na rekonstruovaných stanicích, tak i citlivě rekonstruované historické objekty z minulého století.

Zajímavé jsou výhybky. Ano, i ty na dráze najdeme. Celkem jsou zde 4, které bychom nazvali asi přesuvné. Na společném rámu je oblouková kolej a přímá kolej. Přesunem celého rámu se propojí buď navazující přímé úseky, nebo přímý úsek a navazující oblouk. Tento typ je použit na konečných pro vjezd do depa a výjezd z depa, kde navazující oblouk má velmi malý poloměr a jiné řešení není možné. V depu Vohwinkel, které jsme navštívili, jsou čtyři souběžné odstavné koleje, k jejich napojení pak slouží dvě výhybky s otočným ramenem. Jde o přibližně 20




Pohled do dílen visuté dráhy Vohwinkel.



metrů dlouhé rameno, které je jedním koncem přes dva klouby a krátký mezikus napojeno na přímou trať. Druhý konec ramena se pak podle potřeby posouvá k jednotlivým odstavným kolejím.

Zatímco v depu Oberbarmen jsou vozy jen deponovány, v depu Vohwinkel jsou v dolním patře umístěny dílny, kde se provádějí opravy vozů. Při naší návštěvě jsme měli možnost vidět jednu ze souprav při generální opravě, dále pracoviště provádějící běžnou údržbu včetně soustružení profilu jízdních kol, ale i dřevěnou maketu části skříňe nového vozu, na které provozovatel řešil optimální umístění a tvar sedaček, prvků řídicího pultu atd. I když někteří nevydrželi a svezli se dráhou už předchozí večer, nás po prohlídce depa čekala historická souprava, personál v dobových krojích a jízda po celé trati.

A jaké byly zážitky? V prvním úseku si člověk říká, co na to hygienické limity hluku, když souprava jede uprostřed ulice a vy se díváte tak z pěti metrů lidem

na balkóny a do oken. Je zajímavé, že většina domů je mladších, někdy i dost podstatně, než dráha, tudíž lidé dobře věděli, co jim bude jezdit před okny. U konečné je také zajímavý souběh trati se smyčkou meziměstské trolejbusové linky, která sem zajíždí ze sousedního Solingenu. Nad říčkou už jede trať většinou kolem zadních traktů domů, ale projíždí i uprostřed chemičky či nad rušnými křižovatkami. Při vystupování to chce námořnický krok, většina stanic navazuje na oblouky, které při plné rychlosti projíždějí soupravy v docela velkém náklonu. Po zastavení se pak vozy výrazně kývají. Po nás to vyžadovalo opatrnost, ale místní jsou evidentně zvyklí a bez problémů zvládají nástupy třeba i s kočárkem. Zajímavé je, když je souprava méně obsazená, jede „šejdrem“, protože sedadla jsou jen na jedné straně. Jak se asi ojíždí profil kol? V každém případě to, co je pro místní samozřejmost, byla pro nás atrakce, ale evidentně jsou na to ve Wuppertalu zvyklí. 

Vlevo: Pohled z řídicího stanoviště visuté dráhy.

Dole: Dráha vede z větší části nad říčkou Wupper.



Červencový historický kaleidoskop 2014

Léto je pro novináře obvykle, jak se slangově říká, okurkovou sezónou. Pro červencový historický kaleidoskop to ale neplatí. V tomto měsíci vzpomínáme výročí stoletá i jedno padesátileté. A našli bychom i další, na které nám ale nezbyvá místo. Mohli bychom například vzpomínat na 15 let od chvíle, kdy Dopravní podnik naposledy svezl Pražany kloubovým Ikarusem, že nám 30 roků slouží lávka pro pěší do Troje, nebo že před 35 lety byla zavedena jednočlenná obsluha na lince metra A, či že před 115 lety přijely první tramvaje do Vršovic, na dnešní Vršovické náměstí. Nicméně, připomínat si budeme jen některá.

Pavel Fojtík, fotografie a dokumenty: archiv DPP

ČERNÍ PASAŽÉŘI V PRAZE PLATÍ POKUTY UŽ 100 LET

Kdo by neznal věty typu: „Dobrý den, re-
vizor jízdenek, prosím!“ Je to černá múra každého černého pasažéra. Cestující, který má čisté svědomí, samozřejmě zůstává klidný. Ukáže jen platnou jízdenku a tím vše končí. Dlouhá léta existoval pro cestující bez platné jízdenky jediný trest. Musel zaplatit jízdné... Bylo jedno, jestli před tím úmyslně nezaplatil, anebo jestli jízdenku ztratil. Už na návrhu jízdenek konešpřežné tramvaje bylo napsáno: „*Lístek tento budiž až do ukončení jízdy uschován a na požádání kontrolorovi ukázán. Ztráta lístku jízdního vyžaduje nové zaplacení.*“ Tento trest (dá-li se trestem vůbec nazvat) se uplatňoval dlouho i na elektrických tramvajích. Teprve před sto lety, 1. července 1914, začali nepořádní cestující v pražské městské dopravě (tehdy jen tramvajové) platit pokutu. „*Cestující, který vlastním zaviněním platný jízdní lístek v čas si neopatřil, zaplatí 1 K pokuty; průvodčí mu vydá po zaplacení zvláštní stvrzenku,*“ psalo se v článku 15 nového Dopravního řádu pro Elektrické dráhy král. hlavního města Prahy.

Motivem k zavedení nového dopravního řádu (dnes bychom řekli zřejmě městského přepravního řádu) byla snaha sjednotit v základních rysech dopravní

Jediný známý snímek, který zřejmě zachytil revizora v období přibližně před sto lety. Charakteristický tvrdý klobouk byl povinnou součástí jeho oblečení.



Vlevo: Typický pražský revizor provádí kontrolu v roce 1958.

Dole: První, obsahově poněkud nezvyklá stvrzenka o zaplacení pokuty za jízdu načerno anebo ztracenou jízdenku.

řády všech tramvajových provozů na rakouském území. K tomuto článku dopravního řádu správní rada Elektrických podniků ještě vydala upřesňující prováděcí předpisy. Zpočátku se jako stvrzenka o zaplacení pokuty používaly starší stvr-

zenky na pokuty za poškození vozu, např. za rozbití okna. Pokud cestující odmítal pokutu zaplatit a nechtěl se ani legitimovat, byl průvodčí oprávněn přivolat „c. k. stráž bezpečnosti“. Pomineme-li dobové názvosloví, platí to vlastně dodnes. Každý provozní zaměstnanec se musel s novým dopravním řádem seznámit a mít jeden jeho výtisk u sebe. Jeho převzetí museli všichni potvrdit svým podpisem. Příslušné podpisové archy se dochovaly dodnes.

V roce 1914 se v Praze platilo různé vysoké jízdné, protože existoval pásmový tarif, odvozený podle počtu projetých pásem. Vlastně na tom byli z hlediska trestu o něco lépe černí pasažéři, kteří jeli na delší vzdálenost. Při jízdném 30 haléřů »»



Elektrické podniky král. hlav. města Prahy.	
Čís. 1	Čís. 1
Odevzdal jsem za rozbité okno *) znečištění	Potvrzuji příjem K. h.
ve voze čís. _____	za rozbité okno *) ve voze č. _____
zřízení služ. čís. _____	
K. h. _____	
Podpis: _____	služ. čís. _____
*) Neplatné se přeškrtně.	*) Neplatné se přeškrtně.

za jízdu přes 10 pásem zaplatili pokutu ve výši 3,3násobku jízdného, zatímco cestující, který jel nejkratší vzdálenost do tří pásem, tj. měl zaplatit za 14 haléřů, musel při ztrátě anebo nezakoupení jízdenky zaplatit přibližně sedminásobek jízdného.

Revizoři neměli na starosti jen cestující. Kontrolovali také provozní personál, především to, jak průvodčí prodává jízdenky své linky anebo jak kontroluje přestupní jízdenky z jiného vozu nebo jízdenky předplatní. Podle služebního řádu musel například průvodčí platit peněžitou pokutu ve výši 20 haléřů, jestliže uznal přestupní jízdenku v tzv. nepřestupní stanici. Ale čas od času byli zvláštními úředníky kontrolováni i sami revizoři, zda svědomitě a důsledně vykonávají kontrolu.

Zpočátku měli revizoři stejnokroj, ale časem začali používat přesně definovaný civilní oděv, včetně charakteristického „tvrdého klobouku“. Charakteristická důležitá „rekvizita revizorů“, služební odznak, je starší než pokuty. Zavedení prvního odznaku bylo oznámeno v roce 1903, ale teprve s účinností od 1. října 1904 (letos tomu tedy bude 110 let) se jím revizoři při výkonu služby začali vykazovat.

PŘED STO LETY SE POPRVÉ OTŘÁSLO LINKOVÉ VEDENÍ TRAMVAJÍ

Čas od času nás zaskočí změny v pražské městské hromadné dopravě. I když nejstarší generace vzpomíná na poměrně značnou stabilitu linkového vedení, odehrávaly se podle potřeby velké změny i dříve. První velká „rošáda“ v tramvajové dopravě se odehrála před 100 lety. Neuplynulo ještě ani šest let od doby, co byly pražské tramvajové linky očíslovány, a už se Pražané, netušíce, že za pár dní vypukne světová válka, museli připravit na ve své době převratné změny v MHD. Týkaly se vlastně jen tramvajových linek.



Dobové vyobrazení prvního revizorského odznaku z roku 1903.

Vlevo: Interiér žižkovské vozovny s vozy linek č. 8 a 9. Obě jsou vestrojeny pro trasy zavedené v červenci 1914.

Vpravo: Novinka první světové války: žena-průvodčí v pražské městské hromadné dopravě.

Změny byly provoznímu personálu oznámeny oběžníkem č. 120 „Změna směru některých tratí a zřízení nových tratí. (Nový provoz.)“. Nenechte se zmat slovem „trať“. Nebylo to tehdy jen označení stavebního kolejového úseku, ale používalo se i ve významu „linka“. „V důsledku otevření nového mostu arcivévodky Frant. Ferdinanda u Rudolfiny, jakož i s ohledem na potřebu zjednatí co nejprímější a nejrychlejší spojení předměstí se středem města usnesla se správní rada, aby byly směry některých tratí přeměněny a vedle toho nové tratě zřízeny, jak v následujícím je uvedeno,“ oznamoval oběžník ve svém úvodu. Byl vydán dokonce v podobě malé brožurky o 38 stranách!

Celkem sedm tramvajových linek z tehdejších jedenácti nějakým způsobem změnilo trasu, jedna (č. 7) byla zrušena a zavedena ve zcela nové trase. Nově byly zavedeny linky číslo 8, 10 a 13, což byla čísla, která nebyla tehdy v tramvajové síti obsazena, „desítkou“ se do té doby označovala lanová dráha na Letnou. Pouze tři linek, č. 3, 4 a 14, se žádná změna trasy nedotkla. Celkový počet tramvajových linek tak dosáhl čtrnácti, letenská lanová dráha dál jezdila bez označení.

Proměnu zaznamenaly i tramvajové stanice. Do té doby byly na staničních sloupcích smaltované tabulky v litinových rámech, na kterých bylo přímo napsáno v malém kruhovém poli nejen číslo projíždějící linky, ale dokonce i směr, kam směřuje. Pokud nějakým úsekem vedly tři linky, už to dělalo nejen prostorové potíže na tabulce, ale v případě změny směru se musely měnit tabulky na mnoha stanicích, což bylo drahé. Nově se objevily tabulky pouze s textem „Stanice elektr. dráhy“, případně doplněné nápisem „Vůz zastaví pouze na znamení“. Na důležitých stanicích se objevila čísla linek, každé na samostatné malé kruhové smaltované

tabulce, která se ke sloupku přišroubovala a v případě změny ve vedení linky jednoduše odšroubovala a připevnila jinam. Toto praktické řešení se pak uplatňovalo desítky let.

Jak bylo uvedeno v oběžníku, začaly tramvaje jezdit konečně i přes nový most u Rudolfiny. Bylo to po několika měsících od jeho slavnostního otevření (viz březnový DP kontakt).

PRVNÍ SVĚTOVÁ VÁLKA POSTIHLA I PRAŽSKOU DOPRAVU

Sdělovací prostředky nám v těchto dnech a týdnech intenzivně připomínají, že je tomu právě sto let, co vypukla první světová válka. Mohli bychom říci, že je to čistě politická záležitost, proč se o ní zmiňovat i v DP kontaktu. Tuto událost ale pominout rozhodně nemůžeme. Na fungování pražské městské hromadné dopravy měla totiž mimořádný dopad. Některé z dílčích událostí si ještě během následujících měsíců připomeneme blíž. První, co Pražané hned v červenci 1914 pocítili, bylo omezení provozu: „Vzhledem k tomu, že následkem mobilisace bylo do vojenské služby povoláno prozatím přes 300 zřízenců provozních, bylo nutno jízdu na elektrických drahách pražských obmezit, ač doprava udržuje se všemožně, pokud lze i s použitím zámečnicků, k řízení motorových vozů vyzkoušených. Vzdor tomu bylo nutno v neděli dne 26. července o 10. hod. večerní jízdu zastavit,“ oznamovaly 27. července Národní listy. Skončil tak tzv. noční provoz. To samozřejmě nebylo všechno. Od 30. července 1914 byly zastaveny okružní vyhlídkové jízdy Prahou, a to na několik let, což tehdy nikdo netušil. K pražským divadlům se přestaly přistavovat zvláštní noční spoje pro návštěvníky.

Do roku 1915 bylo odvedeno na frontu celkem 374 provozních zaměstnanců, o rok později už bylo mimo službu 389






zaměstnanců, takže si Elektrické podniky musely vypomoci tak, že do pracovního poměru začaly přijímat poprvé jako výpomoc ženy. V roce 1915 to bylo prvních 40. Na rozdíl od mužů, kteří vykonávali profesi řidiče a průvodčí, byly ženy přijímány jen jako průvodčí, takže tramvaj řídit nesměly. Na konci války službu průvodčích vykonávalo 375 žen. V elektrárnách byla situace katastrofální. Následkem mobilizace 86 zaměstnanců klesl počet pracovníků elektráren prakticky na polovinu. Zbývajících 88 muselo pracovat v osmnáctihodinových směnách! K nedostatku provozního personálu se během války přidal i nedostatek uhlí pro výrobu trakčního proudu.

50 LET „DVOJČAT“

Tramvajové vozy T3 spojené do dvojic, které dnes chápeme jako samozřejmost, se v ulicích Prahy objevily poprvé 13. července 1964 na lince č. 5 ve špičkách pracovních dnů. Tehdy bylo zařazeno zkušebně do provozu sedm vlaků. Dnes se v tramvajích setkáváme jen s řidičem, ale v počátcích provozu dvojčat to byli čtyři zaměstnanci! Kromě řidiče byli v obou vozech průvodčí, a protože druhé vozy vlaků nebyly ještě vybaveny ovládním dveří ze stanoviště průvodčího, seděl v nich

Výřez z fotografie propagující odvoz smetí (dnes bychom řekli komunálního odpadu) tramvajemi.

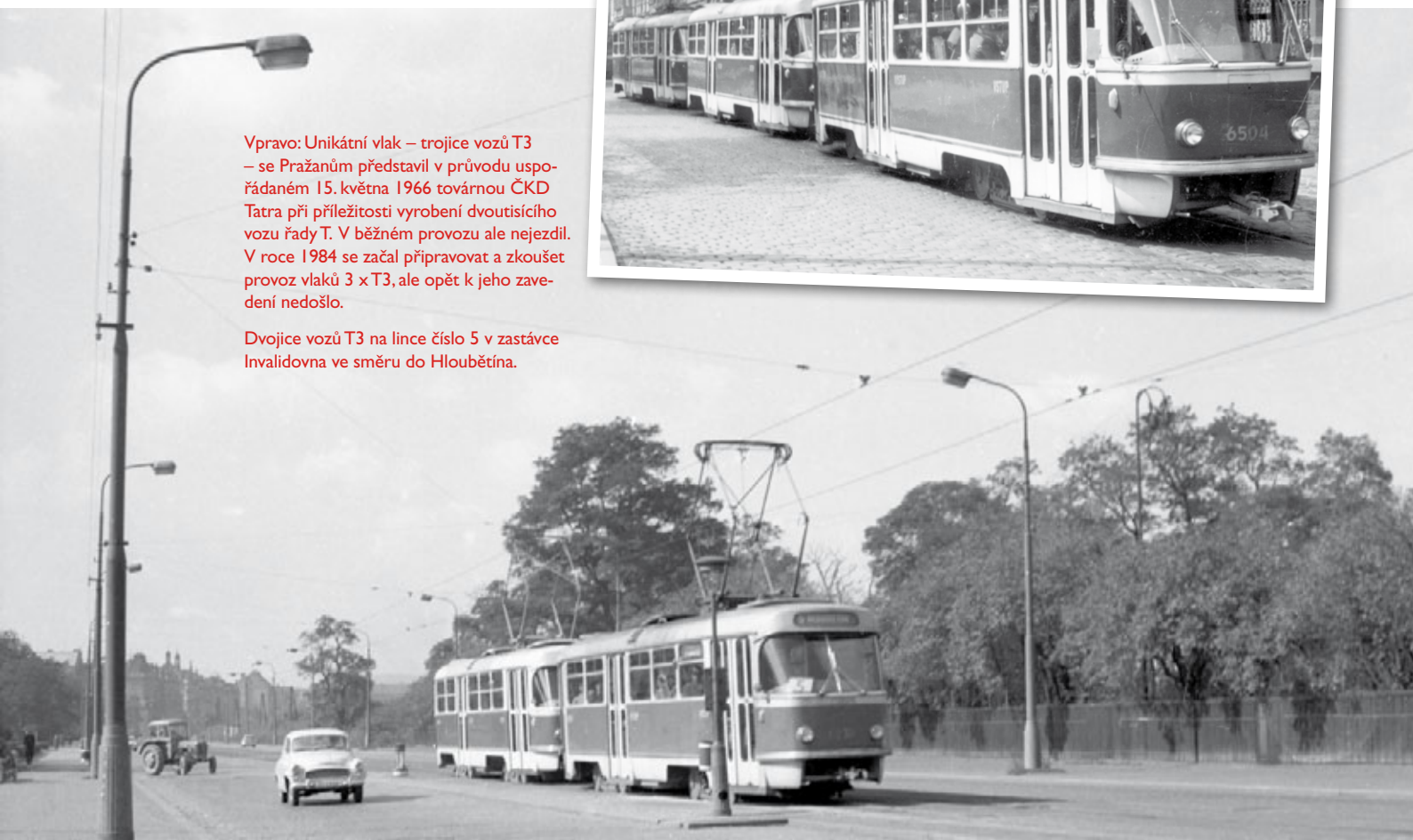
na místě řidiče ještě další zaměstnanec, který měl za úkol pouze ovládat dveře druhého vozu, dávat bzučákem znamení řidiči předního vozu, ovládat osvětlení ve voze a rozsvěcet obrysová světla.

Od 26. srpna 1964 byl provoz sprážených vozů zaveden ve špičce v plném rozsahu. Jenže vozy stále nebyly pro jízdu ve dvojicích technicky zcela přizpůsobeny, a tak pokračovala neobvyklá provozní opatření. V období mezi přepravními špičkami byly soupravy v konečných stanicích rozpojovány a odpojené druhé vozy zatahovaly přímo do vozovny Hloubětín, anebo v Hlubočepích vytvořily novou dvojici, která bez cestujících zatahla do vozovny Motol. Před odpolední špičkou se soupravy znovu spojovaly. Celkem na lince jezdilo 21 souprav, tj. 42 vozů. Po celý den byl zaveden jednotný interval, v sedlovém období, kdy jezdily sólo vozy, však byla nabídka míst poloviční. Od 15. září 1964 se vlaky přestaly rozpojovat a jezdilo se v odlišném špičkovém a sedlovém intervalu. Pozdější dodávky vozů T3 už byly provozu ve dvojicích přizpůsobeny, takže místo řidiče ve druhém voze už nemuselo být obsazeno zvláštním pracovníkem. 



Vpravo: Unikátní vlak – trojice vozů T3 – se Pražanům představil v průvodu uspořádaném 15. května 1966 továrnou ČKD Tatra při příležitosti vyrobení dvoutisícového vozu řady T. V běžném provozu ale nejezdil. V roce 1984 se začal připravovat a zkoušet provoz vlaků 3 x T3, ale opět k jeho zavedení nedošlo.

Dvojice vozů T3 na lince číslo 5 v zastávce Invalidovna ve směru do Hloubětína.



LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V tomto čísle DP Kontakt se podíváme, jak se řeší ranní dopravní špička v Singapuru nebo auta bránící průjezdu tramvají ve Vídni. Vypravíme se do Londýna za virtuální asistentkou, která komunikuje s cestujícími pro zvýšení bezpečnosti ve stanicích metra, a jak pomáhají udržitelnosti dopravy v americkém Phoenixu.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

V LONDÝNĚ VÁM PORADÍ ASISTENTKA LOUISE

(Railway Strategie č. 105/2014)

Jak snížit nebezpečí úrazu cestujících na eskalátorech? Společnost NetworkRail vyzkoušela „virtuální asistentku“, produkt firmy Tensator. Jedná se o způsob projekce nejmodernější technologií, vytvářející iluzi skutečné osoby, která je schopná komu-

nikovat s kolemjdoucími. Louise, jak byla asistentka pojmenována, byla umístěna na začátku eskalátorů blízko výtahů ve stanici King's Cross v Londýně.

V případě pohybu osob u jezdicích schodů doporučuje Louise cestujícím s nadměrnými a těžkými zavazadly použít výtah z důvodu jejich vyšší bezpečnosti a ochrany před úrazy. Projekt v rámci svého šestitýdenního provozu zaznamenal obrovský úspěch. Lidé přijali atraktivní a příjemnou „zaměstnankyni“ velice pozitivně a používání výtahů se zvýšilo o více jak 260%. Tato technologie má velký potenciál použití i především díky výhodám, které nabízí, jako např. nonstop servis či komunikaci ve více jazycích.

ho šestitýdenního provozu zaznamenal obrovský úspěch. Lidé přijali atraktivní a příjemnou „zaměstnankyni“ velice pozitivně a používání výtahů se zvýšilo o více jak 260%. Tato technologie má velký potenciál použití i především díky výhodám, které nabízí, jako např. nonstop servis či komunikaci ve více jazycích.

V SINGAPURU NAŠLI ZPŮSOB, JAK ULEVIT RANNÍ DOPRAVNÍ ŠPIČCE

(Railway Gazette International 6/2014)

V červnu 2013 zavedl Státní dopravní úřad v Singapuru (LTA) v době před dopravní špičkou cestování zdarma. Toto opatření mělo pomoci omezit největší nával cestujících v rozmezí

od osmi do devíti hodin ráno. Cestující, kteří dokončí svou cestu v osmnácti centrálních stanicích metra před 7,45 hod. ráno, nemusí platit jízdné, do 8,00 hod. mají slevu. Během ročního sledování bylo zjištěno, že cca 7% dojíždějících posunulo své cestování na dřívější hodiny. Počet cestujících v době 8,00 – 9,00 hod. v poměru k času 7,00 – 8,00 hod. se snížil, dle průzkumu 7% ze všech cestujících přeorganizovalo své cestování právě díky možnosti jezdit brzy ráno zdarma. Lidé, kteří své cesty nepřeorganizovali, uvedli, že by tak rádi učinili, ale brání jim v tom neflexibilní pracovní doba. Vzhledem k úspěchu akce se LTA rozhodl její trvání prodloužit o další rok a zároveň více tlačit na zaměstnavatele, aby umožnili pracovníkům flexibilnější režim.

INVESTICE DO ALTERNATIVNÍCH ZDROJŮ ENERGIE

(Metro Report June 2014)

Firma Valley Metro, dopravce v americkém městě Phoenix (Arizona, USA), se rozhodla rozšířit své aktivity v oblasti udržitelné dopravy. Kromě vozového parku s nízkými emisemi a rekultivace vody by měly být v prostorách depa lehké železnice na podzim tohoto roku uvedeny do provozu panely na výrobu solární energie. Kontrakt na výstavbu v hodnotě 2,88 mil. USD (cca 58,5 mil. Kč) vyhrála firma Natural Power & Energy. Továrna bude schopná vyrobit 1,19 mil. kWh za rok (pro představu – roční spotřeba 100 domácností), což pokryje 16% spotřeby elektrické energie depa a současně přinese úsporu přibližně 100 tis. USD ročně (cca 2 mil. Kč). Investice je dotována částkou 2,7 mil. USD (54,5 mil. Kč) z grantu programu Tigger – investice do dopravy pro snižování skleníkových plynů a energie Federálního dopravního úřadu. Další zdroje financí poskytne APS školní a vládní incentívni program ve výši 85 tis. USD ročně (1,7 mil. Kč) na podporu obnovitelné energie po dobu 20 let do výše 40% celkových projektových nákladů.



ALARM PRO AUTA BRÁNÍCI PROVOZU TRAMVAJÍ VE VÍDNI

(Tramways & Urban Transit 3/2014)

Ve Vídni způsobují motorová vozidla parkující na tramvajových tratích ročně cca 4000 případů zpoždění o 5 až 40 minut oproti jízdním řádům. Wiener Linien vypracoval ve spolupráci s Rakouským technologickým institutem pod záštitou Ministerstva dopravy program „Tramln-Takt“, v jehož rámci se testuje výstražný systém. Čidla nainstalovaná u tramvajové trati rozpoznají auto parkující příliš blízko kolejí, bránící průjezdu tramvaje. Signalizační tabule umístěné na sloupech veřejného osvětlení pak upozorní řidiče na nutnost přeparkovat svůj vůz. Testování systému probíhá od roku 2013 ve vídeňské části Geyweggasse, výsledky jsou průběžně analyzovány pro možnost rozšíření systému na nejkritičtější tratě ve Vídni.



Zdroj: tensator.com



Zdroj: wikimedia.org

KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák, foto: archiv DPP

KINO

První prázdninový měsíc se do kin dostává také několik nových českých filmů. I když... ten, kterým aktuální tipy začneme, zrovna k horkým novinkám nepatří. Jedná se o „oscarové“ Ostře sledované vlaky, film, jež podle předlohy Bohumila Hrabala natočil režisér Jiří Menzel již v roce 1966 a nyní přichází znovu do kin v digitálně restaurované verzi.

Zdroj: filmatrena.cz



Ze zmiňovaných domácích novinek můžeme jmenovat například snímek Rudolfa Havlíka Zejtra napořád, o němž oficiální materiály praví, že se jedná o road movie, v níž se hlavní hrdina vydává na cestu napříč republikou, aby objevil nové přátele a přitom zjistil, že se neobejde bez těch, kteří jsou mu nablízku odjakživa. Na cestu, která mu možná změní život a kde si uvědomí, že před problémy nemůže utíkat věčně, protože ty si jej vždy nakonec najdou. V jednotlivých rolích se představí třeba Pavel Batěk, Vica Kerekes, Filip Blažek, Jiří Lábus, Klára Issová nebo Jan Přeučil.

Další české premiéry na červenec? Kupříkladu snímek režiséra Miroslava Krobota nazvaný Díra u Hanušovic, kde se hlavní děj točí kolem hospodské (dříve učitelky němčiny) Maruny (Tatiana Vilhelmová) a jejích potenciálních nápadníků, nebo tragikomedie Parádně pokecal, režisérský debut Tomáše Pavlíčka, který získal své místo i v soutěžní sekci Fórum nezávislých na Mezinárodním filmovém festivalu v Karlových Varech.

DIVADLO

K létu v Praze již takřka neodmyslitelně patří i divadelní představení pod širým nebem. A jestliže hovoříme o venkovních



Zdroj: shakespeare.cz

divadelních představeních, vybaví se jistě někomu například tradiční Letní Shakespearovské slavnosti. V letošním roce se v jejich rámci hraje v Praze hned na dvou scénách, jednak v areálu Nejvyššího purkrabství Pražského hradu a potom také v areálu Lichtenštejnského paláce Hudební a taneční fakulty AMU. Jednotlivá představení probíhají již od konce června a na repertoáru je pro letošek například premiérové nastudování komedie Mnoho povyku pro nic nebo loňská úspěšná premiéra, další ze Shakespearových komedií, Sen noci svatojánské. Kromě dalších komediálních titulů, jako třeba Zkrocení zlé ženy či Veselé paničky windsorské, si na své přijdou i příznivci vážnějších témat. V programu totiž nechybí třeba ani Richard III. s Jiřím Langmajerem v hlavní roli. Bližší podrobnosti k programu i jednotlivým inscenacím lze nalézt na www.shakespeare.cz/2014.

VÝSTAVA

Až do 9. září probíhá v Galerii Jaroslava Fragnera a v prostorách Nákladového nádraží Žižkov mezioborový Festival Landscape Praha 2014. Druhý ročník festivalu zahrnuje šestici výstav, desít-



ky dalších doprovodných akcí a klade si za cíl představit širšímu publiku oblast krajinářské architektury a tvorby zaměřené na veřejný prostor. K vidění budou nejrůznější projekty širokého spektra autorů od evropských špičkových architektů až třeba po studenty vysokých škol, kteří se krajinářské architektuře věnují. Jedním z velkých témat festivalu je např. oblast rekultivace, rehabilitace opuštěných částí krajiny nebo průmyslových území, urbanizace zanedbaných městských veřejných prostor – vše pro nové, převážně rekreační funkce a sportovní využití, pro setkávání, kulturu a vzdělávání. Podrobnější informace lze najít na webových stránkách landscape-festival.cz.

HUDBA

Prázdniny bývají sice především dobou letních hudebních festivalů, ale plánují se třeba i koncerty ve velkém sále Lucerny.



Zdroj: jossstone.com

Ve středu 23. července bude například tamní pódium patřit britské zpěvačce Joss Stone. Joss má ve své sbírce již i ceny Brit Award nebo Grammy a v Lucerně se představí v rámci rozsáhlého turné The Total World Tour, kdy tato soulová, bluesová a r&b interpretka a, mimochodem, jak se o ní říká, také fanyňka FC Liverpool, plánuje navštívit během dvou let 204 zemí světa.

V úterý 12. srpna se pak již po šesté v ČR představí Marilyn Manson, interpret, jehož sice stále ještě provází kontroverzní pověst z devadesátých let, ale čas jako by vnímání jeho souboru veřejností posunul od laciných skandálů do „běžné“ hudební kategorie. Svě zatím poslední album Born Villain sice českému publiku již představil na minulém vyprodaném koncertě právě v Lucerně, ale jeho fanoušci sál jistě zaplní i letos.



Neobvyklý pohled do areálu Nákladového nádraží na Žižkově při festivalu architektů.




„MUZEJKU“ BYCH JELA ZNOVU

U ročníku akce svítí číslice 11, vypravených linek je rovněž jedenáct. Otevřeno je 69 objektů, ke kterým nočnickulturní cestující rozváží 69 nízkopodlažních autobusů nasazených podle jízdního řádu. Hra s čísly takto ve stručnosti charakterizuje další ročník Pražské muzejní noci ze 14. na 15. června 2014, již byl Dopravní podnik tradičním partnerem a oficiálním dopravcem.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna a autor



Malé autobusové nádraží na náměstí Jana Palacha si letos okusila za volantem jednoho z autobusů i **Lenka Slaninová**. Ve svém životopise by neměla zapsán ještě ani rok u řádku Dopravní podnik, ale předtím kroutila volant u jiného dopravce a jak říká, následovala manžela a má také mezi řidiči spoustu kamarádů. Když jsme zabrousili v paměti ještě dále, přesně už neví, kdy přišel ten první impuls: „*Nikdy mě nenapadlo, že řídit autobus bude mé povolání. Přišlo to nenadále, ale hned jsem zjistila, že to je přesně ono, že se mi to líbí.*“ Lenka Slaninová jezdí pod hlavičkou garáže Řepy šejdry, takže opravdu noční provoz zažila až o „Muzejce“: „*Přivítala jsem to jako změnu. Zpočátku provoz působí jako extrémní chaos, ale pak zjistíte, že vše funguje a že ten zdánlivý zmatek je krásný. Na Staroměstské vidíte tolik autobusů v pohybu, jak snad ani na garáži ne. Tam musí mít řidič oči i vzadu, protože projet je umění a hlídat davry chodců je náročné.*“ Co se trasy týče, pomůže kolega nebo dispečer a za půlko to má člověk zažité. Jak říká, řidiči mají už vycvičenou paměť. Byla překvapená, že cestující nepožadovali žádné informace, jak tomu bývá v běžném provozu: „*Všichni jeli s rozloženými pláňky a vypadali, že přesně vědí, co kde chtějí vidět. Byla to hodně zajímavá zkušenost a za rok bych jela znovu,*“ dodává Lenka Slaninová.

Zvláštní autobusové linky, ke kterým letos přibyla jedna navíc, najezdily přes 9000 kilometrů a obhospodařilo je 74 řidičů včetně Lenky Slaninové na lince 10. Další zajímavá čísla přinášíme v boxu. Věřme, že se za rok opět připojí i jedna z tradičních institucí, a to Muzeum MHD, které má protipožární nástřiky již za sebou. 

ČÍSLA 11. PRAŽSKÉ MUZEJNÍ NOCI:

11 speciálních autobusových linek

77 zastávek, z toho 44 situovaných do zastávek pravidelných, 33 zastávek zřízeno dočasně

74 nízkopodlažních autobusů, z toho 5 záložních

74 řidičů, 3 dispečerská vozidla, 8 dispečerů, 2 informátoři DPP, vedoucí akce a jeho zástupce

Najeto přes 9000 km

