



DPP

kontakt

Bilancování ročního působení
generálního ředitele v čele DPP
čtěte na str. 8 až 10

**Řešení kauz
z minulosti**

**Kolektivní
smlouva**

Hospodaření DPP



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

**Mediální
obraz DPP**

Tramvaje 15T

Metro V.A

**Struktura
podniku**

Sobota 20. září 2014

10.00–16.00 hodin

Den otevřených dveří

Dopravního podniku hlavního města Prahy



garáž **Kačerov**
vozovna **Pankrác**
depo **Kačerov**

Více informací na www.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dovolte mi, abych Vás oslovil v této předvolební době a pokusil se shrnout zásadní fakta za uplynulé období. Před rokem se mi dostalo té cti, abych mohl řídit a zastupovat náš Dopravní podnik. Rok je krátká doba na nezpochybnitelné potvrzení změny trendu vývoje naší společnosti, ale dost dlouhá doba na jednoznačné hmatatelné kroky, které jsou měřitelné a viditelné. Podrobně je tomu věnován prostor na jiném místě tohoto vydání, ale mám na mysli hlavně hospodaření společnosti, její stabilitu a dvě velká témata, prodloužení trasy A metra do Motola a změnu smluvních podmínek na dodávku nových tramvají.

To, k čemu chci obrátit Vaši pozornost, jsou komunální volby jako takové. Asi nikdy v porevolučním období nebyla situace před komunálními volbami v Praze tak roztržštěná, nepřehledná a současně se nikdy tak bytostně nedotýkala budoucnosti naší společnosti. Dopravní podnik a systém MHD v Praze se často stává oblíbeným terčem politických populistických výroků, toho jsme svědky každý den. Zpravidla však k těmto volebním tahákům typu „MHD bude zadarmo“ už chybí fundovaný a racionální ekonomický rozbor, jak podobný nápad financovat. To se jistě dá brát jako jakýsi předvolební

folklor, ale reálný pohled budou muset zaujmout zvolení zastupitelé až po volbách. Z různých vyjádření a prezentačních názorů ale vnímám mnohem větší nebezpečí, že je záměrem či tendencí některé části podniku nebo jeho činnosti privatizovat. Tento názor je často skrýván do myšlenky „vytvoříme Dopravnímu podniku konkurenci“, což ale není nic jiného než cesta k jeho okleštění. Je to způsob, jak Dopravní podnik oslabovat, až nezbude jiné možné řešení než záchrana soukromým dopravcem. Sám za sebe říkám, že udělám všechno pro to, aby Dopravní podnik zůstal pohromadě, aby byl silnou, stabilní společností, která dokáže naplnit své poslání přepravy všech Pražanů tak, abychom na Dopravní podnik mohli být my, jeho zaměstnanci, právem hrdí. Máme pro to všechny předpoklady a trend uplynulého roku potvrzuje, že naše společnost k tomuto cíli již začíná směřovat.

Daleko více však v tuto chvíli pro stabilitu naší společnosti můžeme udělat my všichni – voliči. V nastávajících volbách



Vy i Vaši rodinní příslušníci a známí můžete zhodnotit a ovlivnit, co bude s naším podnikem do budoucna. Kdo, s jakými názory a postoji směrem k naší společnosti povede z pozice akcionáře Dopravní podnik další 4 roky a jakým směrem. Vámi zvolení zastupitelé i vedení města budou totiž rozhodovat o věcech, které ovlivní budoucnost naší společnosti zásadním způsobem na řadu let.

Obracím se tedy na Vás s prosbou, abyste v pražských komunálních volbách zhodnotili všechny tyto aspekty. Přejí nám všem, abychom v souladu se svým svědomím, v zájmu Dopravního podniku, jeho stability a nás zaměstnanců měli šťastnou ruku.

Jaroslav Ďuriš,
generální ředitel

OBSAH

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

ROZHOVOR

- 8–10 O aktuálním stavu i bilancování DPP s jeho generálním ředitelem Jaroslavem Ďurišem po necelém roce jeho působení ve funkci

Z PODNIKU

- 11 Organizační změny v úseku personálním
- 12–13 Přívalové deště na kolejích
- 14–17 Karosa B73I: téměř Kristova léta
- 21 Modřany po povodních opraveny
- 23 Revitalizace Karlova náměstí začala od kolejí
- 24–25 Fakta o pátém áčku – 8. část

DEN S...

- 18–20 Představujeme: Lanovka v ZOO

ZAJÍMAVOSTI

- 26–27 O střešní konstrukci remízovací haly vozovny Hloubětín

HISTORIE

- 28–30 Záříjový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL

- 31 Letem dopravním světem

ZE SVĚTA

- 32–33 Za tramvajemi nad Vislou
- 34 Kam v Praze za kulturou
- 35 Zábava / Soutěž

Koláž na obálce: Báze 3



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
 • 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: 22. 8. 2014 • NEPRODEJNÉ



Foto: Jan Černý

PRODEJ JÍZDNÍCH DOKLADŮ V KOMPETENCI DPP

Od 1. září 2014 Dopravní podnik zajišťuje provoz všech prodejních míst jízdních dokladů ve vestibulech metra vlastními zaměstnanci. Do 31. srpna 2014 je dle platné smlouvy provozovala firma Cross Point. Jedná se o 30 lokalit, tedy 50 přepážek. K převzetí prodejních míst došlo postupně na konci srpna, aby byl zajištěn pozvolný přechod služby. Z tohoto důvodu vznikl v úseku ekonomickém nový útvar, oddělení Prodej jízdních dokladů, a bylo zřízeno celkem 120 pracovních míst. (dh)

DPP ZVLÁDL DOPRAVU NA CZECH MASTERS



Foto: JPA

Ve dnech 17. – 24. 8. 2014 zajišťovala JPA dopravu účastníků a návštěvníků mezinárodního golfového turnaje D+D REAL Czech Masters. Akce se konala ve Vysokém Újezdě (okres Beroun). V provozu bylo celkem 6 smluvních linek pro účastníky akce a jedna smluvní linka určená pro návštěvníky. V nejexponovanějších dnech bylo vypraveno až 21 autobusů. Poděkování za zajištění akce patří zejména zúčastněným řidičům, garážím, pracovníkům přípravy provozu a dispečinku JPA. Dopravu jednotka zvládla na jedničku, o čemž svědčí i vřelé poděkování od objednatelů dopravy adresované dopravnímu řediteli DPP:

Vážený pane Urbánku, velmi rád bych Vám a všem zúčastněným chtěl poděkovat za veškerou pomoc a asistenci při koordinaci transportních služeb pro akci Czech Masters. Celý team řidičů a všech zúčastněných nám velmi pomohl a poskytnuté služby obstály kritériím European Tour. Vážím si velmi Vaší spolupráce, trpělivosti a vzhledem k tomu, že to byl první ročník, tak je určitě i na naší straně co zlepšovat. Ještě jednou děkuji moc za komplexní podporu.

Mgr. David Trunda, General Director (jb)



Foto: Petr Hejma

ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA S TERMÍNY DO KONCE ROKU

Zájemci o jízdy historickými soupravami metra na všech třech trasách pražského metra velmi často na webu narazí na slůvko „vyprodáno“. Dopravní podnik nyní vyhlásil nové termíny těchto exkurzí, a to až do konce kalendářního roku. Souprava 81-71 bude připravena 18. října v depu Hostivař na trase A, 15. listopadu v depu Zličín na trase B a souprava Ečs pak 20. prosince v depu Kačerov. Návštěvníci se tak budou moci těšit na nevsední zážitky, např. při zastavení metra v tubusu Nuselského mostu, u propojek mezi trasami, podrobné informace o soupravách i trase či budou moci za jízdy nahlédnout do kabiny strojvedoucího.

Jízda historickými soupravami vznikla v rámci projektu Hospodářské komory hl. m. Prahy „Zážitková turistika“, který nabízí návštěvy neobvyklých a ne běžně přístupných objektů a provozů. Trívozová, respektive pětivozová souprava metra vyjíždí na trasu vždy jednou v měsíci a v maximálním počtu 90 cestujících na jednu prohlídku. Prohlídky se konají dvakrát denně, a to vždy v sobotu od 10 a 14 hodin. Program, zahrnující prohlídku depa a samotnou jízdu soupravou, trvá přibližně dvě hodiny. Cena vstupenky je 150 Kč, děti do 10 let mají v přítomnosti rodiče vstup zdarma. Bližší informace najdete na webu DPP. (pel)

PRŮBĚH PŘEPRVNÍ KONTROLY BUDE NAHRÁVÁN

V návaznosti na dobré zkušenosti z dopravních podniků v rámci republiky přistoupí i DPP v průběhu září k nahrávání průběhu přepravní kontroly. Nahrávání, které prošlo zkušebním provozem, se bude týkat pouze situací, kdy se cestující neprokáže platným jízdním dokladem a bude hrozit konflikt s pracovníkem přepravní kontroly. (red)



Foto: Petr Hejma

Hostesky oděné do triček s motivem tří tras pražského metra v pondělí 1. září zpestřily žákům cestování do a ze školy v den zahájení nového školního roku. Ve stanicích a v soupravě metra na trase A jim rozdávaly pastelky a sladkosti.

TROJSKÝ MOST PO ZKOUŠKÁCH

Nový most spojující Holešovice s Trojou prošel v závěru srpna zatěžkávacími zkouškami. Ještě před tím tu ze strany DPP probíhaly revize trolejového vedení a kolejového svršku pomocí pracovního měřicího vozu ev. č. 5521. Statická měření se poté prováděla kvůli teplotě v noci a dynamická ve dne, a to od středečního večera až do neděle 24. srpna. Čidla měřila chování tělesa mostu na dvou 160 metrů od sebe vzdálených pilířích, přesněji napjatost konstrukce a chování ložisek. Při dynamických zkouškách na most najelo i prudce brzdilo 24 plně naložených nákladních vozů. Po dokončení trati z holešovické strany přijely také čtyři tramvaje 15T. První cestující by podle informací, které zazněly na brífinku před započítím testů, měly svést 6. října 2014. Trojský most je 262 metrů dlouhý, středem vede tramvajová trať, v obou směrech jsou dva jízdní pruhy a také chodníky.

(pel)



Foto: Petr Hejna

KINOBUS DOPROMÍTAL POSEDMÉ

Jedna z oblíbených atrakcí Dopravního podniku, Kinobus, uzavřela 7. ročník filmového turné. Čísla potvrzují, že si cestu na tradiční i nová místa projekcí našla opět nemalá skupina příznivců českých filmů, vždyť v průměru na jedno představení dorazilo přes 300 diváků, od 23. června do 12. září celkem na 15 tisíc. Ve sledovanosti se na prvních třech příčkách umístil Příběh kmotra, Martin a Venuše a Vejška. Film Revival skončil v pomyslném žebříčku čtvrtý. Nejvíce diváků si našlo cestu za filmy do Stromovky, na Prosek a Opatov. Absolutně nejvyšší návštěvnosti se dočkal film Vejška, a to 950 diváků, při projekci na Proseku. I letos s Kinobusem putovala po všech destinacích kasička se sbírkou Pomozte dětem. Bližší informace o projektu jsou na: facebook.com/kinobusczech.

(pel)



Foto: Jan Štojdl

JSOU CESTUJÍCÍ SPOKOJENI S PRAŽSKOU MHD?

Ve dnech 31. 7. – 14. 8. 2014 provedl DPP průzkum spokojenosti cestujících s pražskou MHD. Z 6903 respondentů, kteří cestují městskou hromadnou dopravou minimálně jedenkrát týdně, bezmála 75% projevilo svou spokojenost s poskytovanými službami dopravy. Nejvíce jsou cestující spokojeni s přesností spojů, profesionalitou řidičů a technickým stavem vozidel. Na opačné straně žebříčku se pak nachází návaznost spojů, cenová úroveň jízdného a bezpečnost při přepravě, zejména ve vztahu k bezdomovcům. Bližší pohled do čísel vyplývajících z rozsáhlého průzkumu přineseme v některém z příštích DP kontaktů.

(red)



ZMĚNA VE SLOŽENÍ PŘEDSTAVENSTVA DPP

Dozorčí rada Dopravního podniku odvolala k 20. 8. 2014 z funkce člena představenstva Ing. Petra Blažka a do této funkce k 21. 8. 2014 zvolila PhDr. Jiřího Špičku. PhDr. Špička je dalším členem představenstva, jenž je osobou odborně způsobilou k provozování drážní dopravy a provozování dráhy podle drážního zákona (zák. 266/1994 Sb.).

(red)

TURNAJ V MALÉ KOPANÉ PODRUHÉ

Dopravní podnik navazuje na vloni obnovenou tradici fotbalových turnajů. Týmy se v sobotu 27. září 2014 na hřišti areálu Ústředních dílen v Hostivaři od 9 hodin utkají v rámci 2. ročníku turnaje v malé kopané „O pohár generálního ředitele DPP“. Mužstva (5+1) s účastí minimálně jedné ženy v sestavě se mohou ještě do 22. září 2014 hlásit na adresu malinkova@dpp.cz. Hrát se bude podle pravidel malé kopané s drobnými úpravami a oceněny budou nejen první tři týmy, ale také nejlepší střelec turnaje.

(red)



Foto: Petr Ludvíček

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ NA 3 ADRESÁCH

Veřejností oblíbená akce, Den otevřených dveří Dopravního podniku, se uskuteční v sobotu 20. září 2014 od 10 do 16 hodin. Návštěvníci mohou zavítat za prohlídkou zázemí hned tří provozoven, a to garáže Kačerov, depa Kačerov a vozovny Pankrác. V jednotlivých areálech budou k vidění nejen dopravní prostředky, s nimiž se setkáváme v běžném provozu, ale také ty, které zajišťují údržbu a opravy dopravní cesty. Chybět nebudou ani ukázky práce Hasičského záchranného sboru DP či stánky Infocenter, kde si mohou návštěvníci zakoupit publikace a reklamní předměty Dopravního podniku.

(red)



Foto: Petr Hejna



Dobrý den, dne 26. 7. 2014 v 19:20 jsem jela autobusem č. 225/4 z Divoké Šárky do zastávky Luka. Tímto bych chtěla pochválit pana řidiče za pohodlnou cestu. Jezdím tudy často, ale tato jízda byla pro mě moc příjemná. Přijel na zastávku přesně, a když starší osoba dobíhala autobus, nezavřel, ale počkal. Pan řidič se ukázal jako ochotný a ohleduplný člověk. Určitě dělá Dopravnímu podniku dobré jméno.

Gabriela Mejstská



Dobrý den, ve středu 16. 7. 2014 jsem jela v 19:57 autobusem č. 125 ze zastávky Poliklinika Petrovice na konečnou Smíchovské nádraží. Při vystupování jsem si nevšimla, že mi vypadl z batohu mobil. Odjízděla jsem do ciziny a ztrátu jsem zjistila pozdě, navíc jsem nevěděla, kde jsem mohla mobil ztratit. Chtěla bych poděkovat řidiči této linky, že mobil našel, a hlavně že si dal tu práci a zjistil, komu patří. Mobil pak předal mé dceři, která ho vyzvedla. Moc si jeho slušnosti a obětavosti vážím.

Milena Dudková

DĚKOVNÝ DOPIS RNDr. Tomáše ŘEHÁKA, ŘEDITELE MĚSTSKÉ KNIHOVNY V PRAZE, DOPRAVNÍMU PODNIKU ZE DNE 12. 8. 2014



Vážení, rádi bychom Vám poděkovali za možnost uspořádat oslavu 75. narozenin našich pojízdných knihoven, tedy Den v pohybu, v prostorách Muzea městské hromadné dopravy. Velmi si takových společných aktivit vážíme a těšíme se do budoucna na další spolupráci. S přátelským pozdravem

RNDr. Tomáš Řehák



Dobrý den, rád bych srdečně poděkoval panu řidiči linky 253, pořadí 8, který doručil dne 31. 8. 2014 mnou ztracená zavazadla do výpravny autobusu na Kačerově. Ušetřil mě tím nemalých starostí se sháněním nových průkazů, o datech v noťasu ani nemluvě. Ještě jednou mu alespoň touto cestou velmi děkuji.

Jiří Fiedler



Dobrý den, na ulici Nuselská poblíž zastávky Pod Jezerkou, přesně u vchodu 375/98, je uvolněná lišta u tramvajových kolejí. Vozidla přejíždějící přes toto místo způsobují citelný hluk. Mohu požádat o opravu?

Martin Pítro

Z odpovědi: Tramvajová trať v Nuselské ulici je již celkově dožitá a v současné době běží příprava na rekonstrukci souvislého úseku tramvajové trati, jehož součástí je i úsek mezi zastávkami Pod Jezerkou a Michelská. Momentálně projektant tramvajové trati zjišťuje požadavky na koordinaci se správci ostatní infrastruktury, aby se v uličním prostoru provedlo co nejvíce potřebných zásahů současně v jediné společné stavbě. Ocelové pásy, na které nás upozorňujete v rámci zachování provozu, postupně odstraňujeme. Předpokládáme, že po posledním zásahu se celá situace zlepšila.



Ráda bych si stěžovala na přestup ze stanice Brodského do stanice Brodského mimořádná, a to z důvodu opravy vozovky. Jsem starší paní, špatně chodím a zastávky jsou od sebe hodně vzdálené. Jedná se linky číslo 177, 181. Bohužel není možné přestoupit jinde a ani cedule na zastávkách nejsou srozumitelné. Řidiči také nejsou informováni o změnách a nikdy mi nebyli schopni říct, kudy mám jít na mimořádně zřízenou zastávku.

Věra Kříklánová

Z odpovědi: Z pohledu přestupních vazeb v místě objízdných tras dochází k určitému zhoršení přestupu mezi linkami 170, 197 a 177, 181 při cestě ve směru z Jižního Města na sídliště Košík. Vedení objízdných tras i umístění zastávek vyplývá z projednání dopravně-inženýrských opatření, a to jak s investorem akce, tak i s příslušným silničním správním úřadem a také s Policií ČR. Informace o objízdných trasách a umístění zastávek jsou zveřejněny na příslušných zastávkách ve formě textové i grafické informace. Aktuální etapa prací v ul. Ke Stáčírně bude ukončena v pondělí 11. 8., následně bude obnoven pravidelný provoz linek.

PSALO SE PŘED 10 LETY (09/2004)

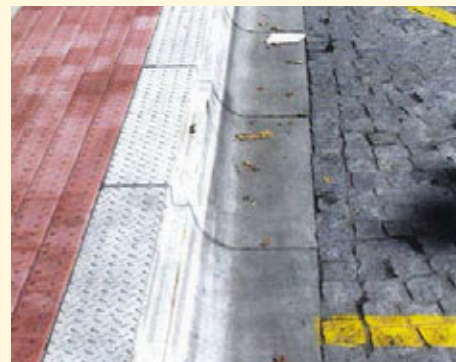
První bezbariérový obrubník na autobusové zastávce v Praze

V úterý 10. srpna byl na autobusové zastávce Koleje Strahov (ve směru Stadion Strahov) uveden do užívání první bezbariérový obrubník v rámci pražské městské autobusové hromadné dopravy.

V zájmu zvyšování bezpečnosti cestujících a jejich uživatelského komfortu jsou v síti pražské městské hromadné dopravy postupně realizovány stavební a technické úpravy zastávek, například přibližování chodníkových hran k tramvajovým tratím, budování tzv. vídeňských zastávek, časových ostrůvků a zastávkových mysů. Tyto úpravy jsou součástí obecného trendu humanizace uličního parteru a cíleně přispívají ke zvýšení přitažlivosti veřejné hromadné dopravy.

Do této kategorie stavebně-technických adaptací patří i bezbariérové obrubníky, používané pro nástupiště silničních vozidel

hromadné dopravy, tedy pro autobusy nebo trolejbusy. První obrubník tohoto typu byl vyvinut v roce 1992 u Kasselské dopravní společnosti (KVG) v Německu pod názvem „Kasselské zvláštní nástupiště“. Postupně došlo k jeho výrobě, instalaci a patentování a stalo se integrální součástí nízkopodlažního systému, neboť optimalizuje rozhraní mezi podlahou vozu a prostorem zastávky.



Zelená tráva oživí tramvajové trati

Lucie Fialová

Tráva na tramvajových kolejích v Průběžné ulici, které procházejí razantní rekonstrukcí, přinese méně prašnosti, příjemnější prostředí a dosud šedivou třídu promění v zelený pás, vysvětluje výhody nového povrchu místostarostka Prahy 10 Ivana Cabrnchová (SZ).

Stejně oživení čeká i nedávno opravený úsek z Kubánského náměstí k zastávce V Olšínách, kde vršovická radnice slibuje zelený ostrov. „V současné době se úze-

Na podzim se lidé musejí připravit na další omezení provozu

mi připravuje, aby se tam mohla položit zemina a první víkend v září koberecový trávník,“ popsal současnou fázi Cabrnchová. Ve stanici donedávna stály toalety, které léta nesloužily svému účelu, proto je obec nechala zbourat, a tak vzniklo místo pro nové stromy. Jelikož je zahradníci kvůli husté spleti inženýrských sítí nemůžou zasadit do chodníků, objeví se právě na místě WC. To nejsou jediné změny, které tuto část Strašnic čekají. V plánu je kompletní rekonstrukce křižovatky V Olšínách – Průběžná – Pod Rapidem. Takže se lidé mu-



Foto PRÁVO – Lucie Fialová

Zelený pás už leží v Průběžné ulici, první víkend v září přibude i v navazující ulici V Olšínách.

sejí na podzim připravit na další omezení na silnici. Vznikne například cyklopruh. řemeslníci předělávají světla a na vozovce se objeví nové vodorovné značení. „Postupujeme tak, aby všichni měli jasné daný prostor a ti slabší byli chráněni před silnějšími,“ konstatovala.

Radnice původně uvažovala, že místo trávy v tramvajových kolejích porostou méně obvyklé sukulenty. Jde o drobné rostlinky, nenáročné na údržbu, jež nepotřebují tolik zalévání a sekat jako tráva a zvládají extrémní podmínky. Jsou zajímavé i tím, že mění svoji barvu, popsal Cabrnchová. Jenže dopravní podnik řekl, že vhodnější do tohoto pražského prostředí jsou více odolné druhy trávy. Sukulenty se však objeví jinde.

„Připravuje se rekonstrukce trati ve Vršovické ulici od Kubánského náměstí po hranici s Prahou 2,“ uvedla Cabrnchová. Práce se rozběhnou příští rok. Pak na území desáté části zbudě obnovit trať ve Starostrašnické ulici.

„Snažíme se, abychom měli v Praze 10 všechny trati opravené. Koleje leží v panelech, které každou chvíli potřebují opravu, což s sebou nese výluky. Dnešní postupy umožní, že 20 až 30 let se na trať nemusí sáhnout. Nový povrch znamená úbytek hluku i vibrací,“ vysvětlila.

Scan článku z deníku Právo: „Zelená tráva oživí tramvajové trati“ ze dne 27. srpna 2014

Pošta začíná vymáhat pokuty černých pasažérů

E15, 21. SRPNA 2014



Pokuty u více než sta tisíců černých pasažérů pražského dopravního podniku začne už dnes vymáhat Česká pošta. Celková částka je téměř 700 milionů korun. „Finanční závazky z let 2012 a 2013 odkoupila od dopravního podniku inkasní společnost Fidentia. Ta se dohodla s poštou, která chce dlužníky oslovit v několika vlnách prostřednictvím své služby DINO,“ informoval mluvčí pošty Ivo Mravinac. První várku dopisů téměř 11 tisícům dlužníků rozesílá pošta už dnes. Dluh pak mohou zaplatit na pobočce nebo si dohodnout splátkový kalendář. Pokud

dlužník dluh uzná a rozhodne se ho zaplatit, sníží se o 500 korun, zároveň nemusí zaplatit úroky za dobu existence dluhu. U většiny pohledávek přistoupila Fidentia k jejich soudnímu vymáhání. Pokud dlužníci přistoupí na nabídku služby DINO, vyhnou se možnému exekuci, protože věřitel soudní řízení zastaví. Od roku 2012 už DINO řešilo stovky tisíc pohledávek. Úspěšné bylo třeba při zakázce pro Český rozhlas na podzim loňského roku, kdy z 12 tisíců oslovených domácností, které dlužily za zákonnou platbu rozhlasového poplatku, svůj dluh uhradila polovina z nich. Ve vymáhání pro rozhlas pokračuje i letos.

VLAKY ZASTAVÍ NA ŠESTI NOVÝCH MÍSTECH

PRÁVO, 28. SRPNA 2014

Ve stanici Podbaba vlaky poprvé zastaví v pátek úderem čtvrté hodiny ranní. Další pět nových zastávek začne sloužit od 1. září ve středních Čechách, konkrétně dvě v Hostivici a po jedné v Rudné, Chýni a Jinočanech. Tím pádem se zcela změní jízdní řády na tratích Praha – Rudná u Prahy – Beroun a Smíchov Na Knížecí – Hostivice – Rudná. Cestující čeká ještě jedna novinka. Dnes jim definitivně přestává sloužit nádraží v Bubenči, které fungovalo od roku 1850. Bude se využívat jen jako výhybna pro křižování vlaků. Nové zastávky v okolí Prahy, o nichž se mluvilo čtrnáct let, výrazně zlepšují obsluhu celé loka-

lity, odkud do hlavního města míří rok od roku víc obyvatel. Do města se dostanou dřív, než kdyby jeli autem. Lidé od září nastoupí a vystoupí v Sadové a U hřbitova v Hostivici, Chýni, přímo v centru Rudné a Jinočanech. Například cesta z Chýně do Dejvic potrvá s jedním přestupem v Hostivici 28 minut, což je zkrácení o více než 20 minut. Z Rudné na Smíchov uspoří vlak osm minut, vlak jede 24 minut. Ti, kteří míří do metropole po železnici od Kralup nad Vltavou, se dostanou do centra Dejvic o deset až patnáct minut rychleji, než kdyby museli přestupovat na nádraží v Bubenči a tam čekat na autobus 131. Pavel Procházka,

pověřený řízením společnosti Ropid, která organizuje pražskou integrovanou dopravu, připomněl, že za posledních devatenáct let na území metropole přibyla jediná stanice, a to v Komořanech. „Podbaba konečně zhodnotí investici do prodloužení trati do Podbavy,“ poznamenal Procházka. Zatím tam bude jediné nástupiště pro oba směry, během prosince přibude druhé. Definitivní dokončení nového koridoru, jehož součástí Podbaba je, potrvá do jara 2015. Modernizace úseku Bubenec – Holešovice vyšla na 931 milionů korun. (...)

PRÁVO

O aktuálním stavu i bilancování Dopravního podniku s jeho generálním ředitelem **Jaroslavem Ďurišem** po necelém roce jeho působení ve funkci

Jiří Štábl, foto: Petr Hejna a archiv DPP

Pojďme se vrátit o rok zpět, jak vidíte svůj začátek ve funkci generálního ředitele DPP?

Při mém nástupu do funkce generálního ředitele jsem před sebou měl tři zásadní úkoly. Zajistit finanční stabilitu podniku, úspěšně dokončit stavbu metra V.A a nalézt výhodnější řešení u smlouvy na nákup tramvají 15T. Každý, kdo v našem podniku pracuje, jistě ví, že například právě kolem dostavby prodlouženého úseku metra byla spousta dohadů, ať již o správnosti postupů a zasmulňování, tak i o financování či problematice víceprací na stavbě a celkově o termínu jejího dokončení. U smlouvy na tramvaje pak nebylo jisté, z jakých zdrojů bude pod-

nik schopen nově dodané vozy splácet, jak každoročně zajistí 2,3 miliardy korun ve svém rozpočtu na splátky těchto moderních vozů. Celková situace, včetně samotného hospodaření, byla na začátku velmi složitá a poznamenaná častými změnami ve vedení podniku. Mým cílem už při návratu do podniku, ve kterém jsem strávil takřka 27 let, bylo naši společnost ekonomicky stabilizovat a zajistit její plně funkční budoucnost.

Jak byste popsal celkové hospodaření podniku a jeho současnou stabilitu?

Stabilizovat hospodaření společnosti je dlouhodobý úkol. V loňském roce DPP

vykázal ztrátu v celkovém výsledku hospodaření ve výši 372 milionů korun, což byl lepší výsledek oproti plánu o 128 milionů korun.

Pro rok 2014 se podařilo nastavit otevřenou, konstruktivní, intenzivní komunikaci se zástupci města. Díky tomu se vyjasnily a dořešily závazky města vůči DPP za roky 2012 a 2013. Zároveň narovnávané vztahy se Středočeským krajem. V roce 2014 byl podniku městem přiznán přiměřený zisk ve výši 534 milionů korun, což se předtím řadu let vůbec nedařilo. Díky tomu je hospodaření roku 2014 stabilizováno i s výhledem do konce letošního roku. Samozřejmostí ale musí být trvalý tlak na snižování nákladů, optimalizaci jednotlivých nákladových položek. Za prvních 7 měsíců roku 2014 se podařilo vylepšit hospodářský výsledek, to znamená uspořit téměř 250 milionů korun oproti plánu, který vychází z poskytnuté kompenzace od HMP.

Díky tomu je DPP finančně zdravě fungující společnost, která dokáže plnit veškeré své závazky. Důraz klademe i na zvýšení finanční výnosnosti z činností, které nejsou hlavním předmětem fungování DPP. Jsou to například pronájmy nebytových prostor, kde se snažíme revidovat smlouvy, což v mnoha případech přináší výrazné zvýšení původního nájemného někdy až o sto procent. Nicméně hlavním úkolem podniku je přeprava cestujících a z toho plynoucí tržby z jízdného. V tomto směru nejsem spokojen s metodikou přerozdělování tržeb mezi DPP a ostatní soukromé dopravce. Tržby se dělí podle nabídnuté přepravní kapacity, nikoliv podle skutečně přepravených osob, a Dopravní podnik na tom jednoznačně prodělává. Rozhodně budu bojovat za změnu metodiky dělení tržeb ve prospěch DPP.

Nyní jsme městu předložili návrh rozpočtu na rok 2015, kde je zohledněn požadavek objednatele na nárůst dopravních výkonů ve všech třech trakcích. V návrhu tohoto rozpočtu uplatňujeme i inflační index a zároveň také přiměřený zisk v úrovni 1,7 miliardy korun. Projednání a schvalování rozpočtu je na programu v závěrečných měsících tohoto roku.

Jsem velice rád, že se Dopravnímu podniku postupně daří komunikovat pozitivní témata a prezentovat proaktivně práci našich zaměstnanců.





Intenzivně se zabýváme i střednědobým výhledem finanční stability DPP. Tuto oblast začalo projednávat představenstvo i dozorčí rada naší společnosti. V tuto chvíli předpokládáme stabilní vývoj Dopravního podniku minimálně do roku 2018, avšak po roce 2020 se patrně začne projevovat vnitřní dluh našeho podniku, což nyní ještě vyřešeno nemáme. Z tohoto důvodu je třeba se zaměřit na opravu a údržbu stávající infrastruktury a majetku společnosti. Nebude tak možné extenzivně směřovat finance do dalších rozvojových projektů. Jedinou výjimkou je dlouho diskutovaná stavba nové trasy metra I.D. Tento projekt je však finančně natolik náročný, že ho nebude možné pokrýt prostředky města. Bude nepochybně nutné zapojit i stát a v maximální možné míře využít fondy EU.

Velmi diskutované je téma dostavby metra V.A. Jak to vypadá s financováním?

O stavbě metra V.A. toho již bylo napsáno i řečeno mnoho. Skutečný stav je pravidelně popisován v DP kontaktu, který se od začátku tohoto roku stavbě věnuje v seriálu Fakta o pátém áčku. Nicméně považují za nutné uvést několik konkrétních informací. Předpokládaná cena díla při mém nástupu do funkce generálního ředitele DPP činila 22,5 mld. Kč, naše současné očekávané náklady jsou přibližně 20,2 mld. Kč. Aktuálně jsou uzavřeny všechny základní kontrakty a jsou identifikovány i předpokládané dodatečné práce. Ty podléhají detailní kontrole ze strany DPP, včetně podrobného zdůvodnění změn s položkovým naceněním. DPP tak v současné době důsledně hlídá veškeré případné změny a náklady, které v rámci stavby vznikají. V praxi to znamená, že až po schválení DPP dochází k zasluznění změn v souladu se zákonem o veřejných zakázkách, a to na základě kategorizace prací.

Považuji za úspěch, že se nám za mého působení podařilo zpracovat první skutečně konsolidovaný harmonogram prací na metru V.A, který zohledňuje všechny uzavřené smlouvy. Podle tohoto harmonogramu bylo stanoveno ukončení prací na 17. listopad roku 2014, následně budou probíhat přejímky, odstraňování vad a nedodělků a zkušební jízdy. Datum plánovaného uvedení prodlouženého úseku metra A do provozu je v první polovině dubna roku 2015. Veškerá tvrzení o tom, že V.A mělo být dokončeno a otevřeno v září tohoto roku, vycházela z přání politiků a ne z reálně zasluzněných termínů, které by zhodnotily časové a finanční možnosti dodavatelů.

Čtenáře jistě zajímá, co se skutečně podařilo dojednat se Škodou Transportation v tolik diskutované smlouvě na dodávku tramvají 15T. Bude to mít dopad na ekonomiku podniku?

Za velmi zásadní považuji uzavření dodatku ke smlouvě o nákupu tramvají 15T ForCity. Jejich uzavřením předcházela složitá a dlouhotrvající vyjednávání. Nově DPP uhradí polovinu ceny tramvají hned

Při kontrole probíhající rekonstrukce stanice metra Národní třída.

a druhou polovinu až o 4 roky později, a to bez jakéhokoli navýšení ceny. Tato změna znamená úsporu ve střednědobém výhledu více než 700 miliónů Kč. Zároveň se podařilo zajistit dovybavení všech 125 tramvají, které budou dodávány od roku 2015, klimatizací a připojením k WiFi, a to na náklady Škody Transportation. Vyjednány byly také prodloužení záruční lhůty, fixace inflační doložky ceny tramvají a nastavení stejného principu úročení zálohy historicky poskytnuté DPP, a to ve výši užití indexace, tj. cca 2%. Uzavření dodatků k původně značně nevýhodné smlouvě výrazně pomáhá k finanční stabilizaci podniku. Podmínkou výrobce Škoda Transportation ovšem je, že se Praha za odložené platby zaručí. Záruku mělo 11. září projednávat Zastupitelstvo hl. m. Prahy. Bohužel v okamžiku, kdy tento rozhovor vzniká, výsledek nejsem schopen předjímat. Za sebe bych si ale samozřejmě velice přál, aby byl tento bod zastupitelstvem města, stejně tak jako se již stalo v případě Rady hlavního města Prahy, schválen. Je nesporné, že z ekonomického hlediska by to bylo jednoznačným posunem ve prospěch našeho podniku, a tedy i ve prospěch města.

Jakým způsobem se vedení podniku zabývá otevřenými případy z minulosti?

Vyšetření některých podezřelých smluv z minulosti inicioval sám Dopravní podnik, který vždy veřejně deklaroval, že bude-li v jakékoliv trestní kauze konkrétní škoda, neprodleně se k ní přihlásí. Trestní řízení týkající se systému DOS (Open card), kde DPP již před soudem uplatnil škodu cca 20 milionů korun, je toho důkazem. Obrovským posunem je také navázání aktivní spolupráce s dodavateli Siemens a Bombardier v řešení technických problémů, resp. závad na rámech >>>



podvozků vlaků metra typu M1. Tyto problémy se od roku 2011 nedařilo řešit, což se nyní po náročných a intenzivních jednáních změnilo. Společnost Bombardier začala aktivně s DPP komunikovat ohledně poskytnutí podrobných technických a technologických podkladů pro provádění oprav poškozených míst rámu i pro preventivní opravy kritických míst. Tato společnost se také zavázala dodat 35 kusů nových, konstrukčně upravených podvozků vlaků metra typu M1. Touto cestou bych chtěl poděkovat vedoucímu jednotky Správa vozidel Metro Josefu Němečkovi za výrazný podíl na pozitivním posunu v celé věci.

Mezi další smlouvy z minulosti, jež se DPP snaží řešit, patří smlouva se společností Bitmedia, která zajišťuje projekci na obrazovkách v metru. Projektory mají skutečně výrazně překročenou životnost a další provoz je možný pouze díky softwarovým zásahům, což s sebou nese zvýšené náklady na údržbu i opravy. DPP již logicky nechce více investovat do obnovy těchto morálně a technicky zastaralých zařízení. Projekci ve vybraných stanicích metra proto budeme podle skutečného stavu zařízení postupně řešit tak, jak se již stalo například ve stanici metra Palmovka.

Další historicky uzavřené smlouvy se týkají majetkových záležitostí souvisejících s revitalizací metra. Představenstvo společnosti se všemi kauzami z minulosti, které souvisejí s DPP, pravidelně zabývá na každém svém jednání se snahou eliminovat negativní dopady na naši společnost.

V jaké fázi je nyní příprava nové trasy metra D?

To je klíčová investice, na které v současné době intenzivně pracujeme. Nejobtížnější oblastí je samozřejmě vyřešení financování, protože první etapa trasy D, jak je naplánována, vychází na třicet miliard korun. Alokovaná částka v operačním programu je však pouze řádově pět miliard korun. Z toho je zřejmé, že bez pomoci státu tak zásadní investici realizovat nedokážeme. Projekt metra I.D má v současnosti vydané pravomocné územní rozhodnutí a před dokončením je dokumentace pro stavební povolení. Představenstvo Dopravního podniku schválilo jako doporučenou realizační variantu „přestup“ ve stanici Pankrác a dozorčí rada vzala toto rozhodnutí na vědomí.

Nedá se opomenout jedno ze základních témat, které se opakuje s každým novým vedením – bude se měnit struktura DPP?

Rád bych do budoucna upravit a narovnal organizační uspořádání podniku. Plánované změny by se měly dotknout především



technického a ekonomického úseku tak, aby tyto útvary měly logické uspořádání. Například jednotka IT skutečně nepatří pod ekonomický úsek. Možným řešením je zřízení nového úseku služeb, který mimochodem v minulosti v DPP již existoval, kam by IT jednoznačně patřilo. Do tohoto úseku by dále mohla spadat správa majetku, zásobování, správa objektů.

V rámci provozních jednotek si myslím, že je potřeba nastavit novou organizační strukturu podle jednotlivých trakcí tak, aby jednotky, které spolu úzce komunikují, byly v jednom organizačním celku. Je to určitě přiblížení k diviznímu uspořádání v rámci jednotlivých procesů.

Neopomenutelným tématem je jednoznačně vyjednávání o kolektivní smlouvě, která je platná do roku 2015. Jak se vedení DPP na jednání připravuje?

Před rokem touto dobou, kdy situace podniku byla velmi problematická, se zvažovaly různé cesty stabilizace, včetně například zásahu do kolektivní smlouvy a úpravy mezd. V tuto chvíli mohu říci, že se nám podařilo podnik stabilizovat jinými kroky, než je zásah do benefitů nebo systému odměňování. Vnímám, že příští rok již bude rokem kolektivního vyjednávání o nové KS na další období a zaměstnavatel i sociální partneři se na to začínají nyní připravovat. Proto bych nerad do budoucna předjímal jakékoli strategie, ale nepředpokládám, že by došlo ke snížení objemů financí, které vynakládáme na závazky plynoucí z aktuální KS.

Jak vy osobně vnímáte aktuální mediální obraz podniku, případně jaké „kauzy“ se jej podle vás nejvíce dotýkají?

Mediálně známou kauzou je například spolupráce se společností Xanthus, týkající se řídicího systému povrchové dopravy AUDIS, DORIS a ZIS. Média bohužel nejen v tomto případě informovala veřejnost zkresleně a dá se říci, že mohla přispět k šíření poplašné zprávy, když tvrdila, že při případném ukončení smlouvy s touto firmou by mohlo dojít ke kolapsu praž-

Prohlídka opravené tramvajové trati ve Vodičkově ulici krátce před zahájením provozu.

ské MHD. Jak se záhy ukázalo, jednalo se o soubor nepřesně podaných informací ze strany autorů reportáže. Dopravní podnik, jakožto největší městský podnik v ČR, vždy přinášel řadu témat, která zajímají širokou veřejnost a média. Uvědomuji si, že zaměstnanci podniku velmi pozorně vnímají, jak je naše společnost v médiích prezentována. Je pro mne velice důležité hájit dobré jméno Dopravního podniku, uvádět některé nepřesné informace z médií na pravou míru a budovat aktivní komunikaci nejen dovnitř podniku, ale právě i vůči zástupcům novinářské obce. Zejména opakované upozorňování na nepřesné a leckdy zkreslené informace médií přináší požadovaný efekt. Jsem velice rád, že Dopravnímu podniku se postupně daří komunikovat pozitivní témata a prezentovat proaktivně práci našich zaměstnanců. Uvědomuji si zároveň, že na tomto poli je před námi ještě spousta práce.

Závěrečná otázka pro generálního ředitele – zbývá vám při pracovním vytížení i nějaký volný čas, a jak jej případně trávíte?

Přestože je Dopravní podnik a práce pro něj mojí srdeční záležitostí a věnuji mu prakticky veškerý svůj čas, nechci zapomenout na největší zdroj mé radosti a dobří energie, kterým je moje rodina. Mým velkým koníčkem, jemuž se věnuji řadu let, je rybaření, na které mi ale bohužel v poslední době moc času nezbyvá. Přesto se snažím vyšetřit si chvílky v přírodě, kde je vždy krásně, kde mohu v klidu přemýšlet a hledat sílu a inspiraci pro další práci. 🐟



Organizační změny v úseku personálním

Dne 1. srpna 2014 byla realizována dlouho avizovaná organizační změna úseku personálního. Cílem těchto změn je zpřehlednění struktury personálního orgánu Dopravního podniku jako takového, odstranění duplicit a nesrovnalostí, zabezpečení veškerých personálních či mzdových činností v požadované kvalitě.

Dušan Palkovič

Organizační změna úseku personálního byla zaměřena především na zvýšení firemní kultury, spokojenosti zaměstnanců a kvality poskytovaných služeb. Hlavním cílem úseku personálního je zvýšení naplňování strategických cílů a vizí DPP a především větší součinnost s provozními útvary.

Při této organizační změně vznikly nové odbory (500100 – odbor Strategie a řízení lidských zdrojů; 500400 – odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců) a některá nová oddělení. Zároveň byly stanoveny nové procesy a činnosti, které jsou potřebné pro naplánování a zajištění představ a požadavků vznesených v rámci DPP.

Dovolil bych si provést krátké shrnutí působnosti jednotlivých, především nově vzniklých útvarů.

Sekretariát personálního ředitele byl pro potřeby úseku personálního posílen o zaměstnance s právním vzděláním, který bude zajišťovat právní podporu v rámci pracovněprávní agendy. V nově vzniklém **odboru Strategie a řízení lidských zdrojů** (500100, vedoucí Mgr. Ivan Heršic, MBA) bude v **oddělení Personální strategie** (útv. 500120, Mgr. Jan Čermák) řešena problematika tvorby a rozvoje personální strategie DPP, zpracování zásad řízení, metodiky, kompetence a potřeb lidských zdrojů, motivace a hodnocení zaměstnanců, vyřizování požadavků ostatních úseků v oblasti řízení lidských zdrojů. Do působnosti oddělení patří také zpracování zásad a obsahu personálních auditů.

Oddělení Řízení lidských zdrojů (500110, Ing. Karel Janů) zajišťuje podporu manažerů a poradenství v oblasti řízení lidských zdrojů, navrhuje zásady, tvorbu organizační a řídicí struktury DPP, odpovídá za proces projednávání a schvalování organizačních změn, za koordinaci a zpracování systemizace činností a pracovních míst. Dále toto oddělení metodicky řídí a koordinuje tvorbu, schvalování a správu organizačních a řídicích norem a šablon formulářů. Do působnosti oddělení spadá i zpracování normy upravující vnitřní systém řízení společnosti – Organizačního řádu.

Oddělení Výběr a nábor zaměstnanců (500130, Miluše Macháčková) odpovídá

za celý proces náboru a výběru zaměstnanců jak ze zdrojů interních (v rámci DPP), tak ze zdrojů vnějších. Pracovníci oddělení zajišťují výběrová řízení, včetně komunikace s uchazeči, poskytují poradenství a součinnost pro vedoucí zaměstnance při výběru vhodných kandidátů, evidují zaměstnance, kteří studují SŠ, VOŠ, popř. VŠ (bez kvalifikační dohody), pro jejich případné zařazení na uvolněné kvalifikované pracovní pozice.

V **odboru Personální a PaM** (500200, Ing. Václav Procházka) nedošlo, vyjma přejmenování, k žádným organizačním

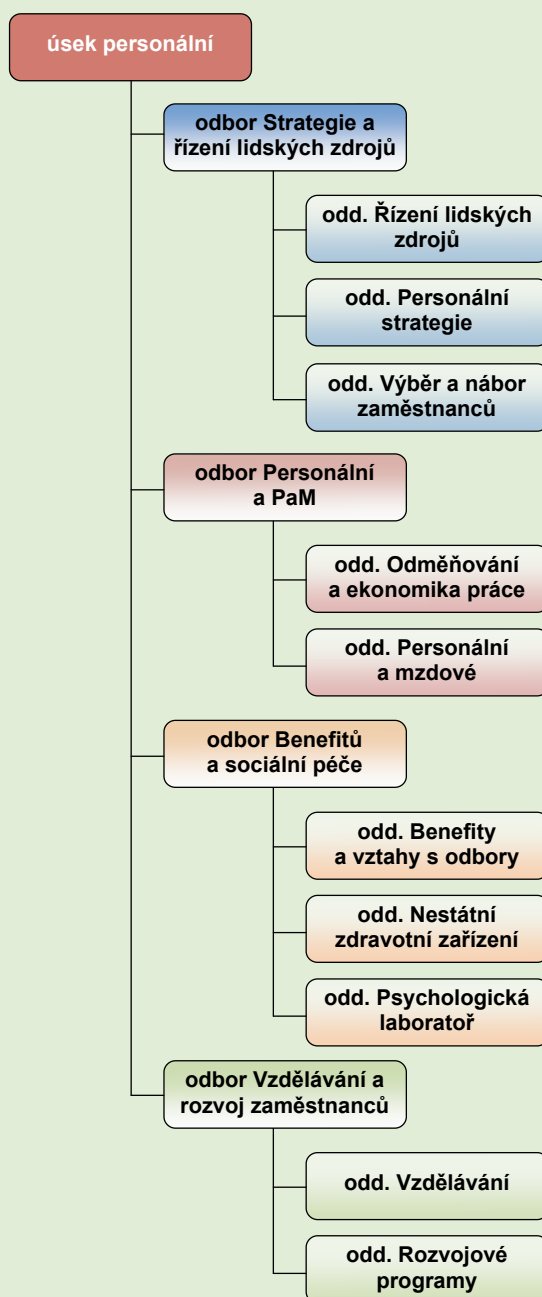
změnám. **Oddělení Odměňování a ekonomika práce** (500210, Ing. Renata Kotková) se nadále zabývá mzdovou politikou DPP, tvorbou katalogů manuálních prací a typových činností TH funkcí. Provádí také analýzy vývoje – čerpání mzdových nákladů. **Oddělení Personální a mzdové** (500250, Miroslava Míková) řeší konkrétní problematiku personální a mzdové praxe.

Odbor Benefitů a sociální péče (500300, Mgr. Olga Hybšová) je členěn na tři oddělení. Činnost **oddělení Benefitů a vztahy s odbory** (500310, Mgr. Aleš Hrdlička) je různorodá. Oddělení má v kompetenci zajištění procesu kolektivního vyjednávání, spolupráci s odborovými organizacemi, stanovování zásad sociální politiky, plnění KS, zajišťování nepeněžních benefitů, ubytování zaměstnanců. **Oddělení Nestátní zdravotní zařízení** (500340, Ing. Milan Cejnek MBA) zajišťuje především pracovně-lékařské služby, praktické a interní lékařství a rehabilitaci. **Oddělení Psychologická laboratoř** (500350, Mgr. Petr Tománek) posuzuje psychickou způsobilost uchazečů na některé profese – např. řidič, hasič, dozorčí stanice metra. V náplni oddělení je i poskytování poradenských a psychologických činností pro zaměstnance DPP.

Nový **odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců** (500400, Mgr. Jindřich Spáčil) komplexně zajišťuje, tak jak má ve svém názvu, vzdělávání a rozvoj zaměstnanců DPP. V kompetenci **oddělení Vzdělávání** (500410, Bc. Jana Erbenová) je komplexní zajištění procesu vzdělávání zaměstnanců ve všech jeho fázích, vytváření a zajišťování strategie vzdělávání v DPP. V neposlední řadě řeší odborný výcvik a odbornou praxi žáků středních škol a studentů VOŠ a VŠ v DPP.

Oddělení Rozvojové programy (500420, Mgr. Alena Fimanová) vytváří a následně metodicky řídí personální rozvojové programy, systém kariérového poradenství, adaptační proces nových zaměstnanců a systém personálních rezerv.

Samozřejmostí všech zaměstnanců úseku personálního je vstřícnost při poskytování poradenské a konzultační činnosti v personálních otázkách.





Přívalové deště na kolejích

V posledních několika letech se stále častěji setkáváme v naší zeměpisné poloze s meteorologickým jevem definovaným jako přívalový děšť. Jedná se o druh deště s velkým množstvím srážek, které spadnou za velmi krátkou dobu na relativně malém území.

Petr Mašek, foto: JPT, odd. Provozní dispečink

Možná se ptáte, proč se tímto tématem zabýváme. Odpověď je jednoduchá. Takto intenzivní dešťová srážka má většinou za následek, že zpevněný uliční prostor je zahlcen vodou, následně nezvládne vstřebat její velké množství a stává se řekou. I přes fungující odvodňovací systém se dešťová voda jen velmi problematicky dostává do kanalizace a opouští prostor komunikace. Navíc při takovém dešti zpravidla dochází k ucpání kanalizačních vstupů nepořádkem, který je nutno pro opětovné řádné fungování odstranit.

Nahoře: Nejviditelnější problém na tramvajové síti při přívalových deštích: podjezd U Bulhara. K lokální záplavě zde došlo vlivem zacpání vpusť spadaným listím.

Dole: Zanesené odvodnění je třeba po dešti také vyčistit.

Problémy plynoucí z přívalových deštů jsou samozřejmě o to větší v okamžiku, kdy cizí správci mají svá zařízení nefunkční, případně nedochází k dosta-

tečné čistě a údržbě přilehlých ploch či zeleně.

To vše uvedené platí i pro zpevněné tramvajové svršky, které jsou odvodněny





jímky, jež má ve spodní části odkalovací prostor a pak následně odkalená voda odtéká do kanalizačního řadu.

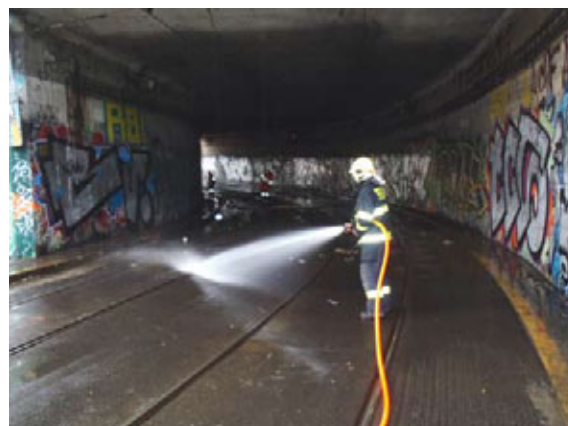
V případě zacpání povrchového odvodňovacího systému v důsledku přivalového deště na tramvajových tratích může dojít až k zaplavení, a tím k následnému zastavení tramvajového provozu tak, jak se stalo např. 7. července 2014. Vlivem přivalového deště došlo k přerušení provozu v podjezdu Bulhar. Díky rychlému zásahu činilo narušení grafikonu dohromady 34 minut.

Pro minimalizaci počtu podobných mimořádných událostí je třeba vždy provádět různá opatření. V tomto případě pracovníci Provozovny Vrchní stavba provádějí pravidelné pročišťování odvodňovacího systému, který, pokud nedojde k zacpání z vnějšího zdroje znečištění, pracuje bez závad. Dá se ale nastavit parametr, který podobné riziko v zásadě vylučuje. Tímto parametrem je změna svršku. V DP kontaktu jsme již psali o nesporných výhodách OKS (otevřeného kolejového svršku). Avšak o jeho výborné absorpci vody právě s ohledem na velké množství srážek v jedné lokalitě zatím nikoli.

Otevřený kolejový svršek je díky své konstrukci ideálně propustný. Velkými zrný šterku se dostává voda postupně přes konstrukční vrstvy do drenážního systému, kudy je odváděna do bahníku a následně do kanalizace. Nehrozí tedy, že by se tratí valila řeka, protože voda přímo proniká do tramvajového svršku. Jeho další neocenitelnou pozitivní vlastností je, že i v případě spadu sněhu do 20 cm je podobně upravené těleso v zásadě bezúdržbové a není třeba jej pluhovat.

V rámci rekonstrukcí tramvajových tratí se v posledních letech provádějí i jiné podobně propustné zákryty, například tzv. mlat či konstrukčně a údržbově složitější zatravněné povrchy. U nich je situace poněkud schizofrenní. Dobrá

pro povrchovou vodu velkokapacitními odvodňovači (uliční vpusti, mřížové odvodňovače), žlábkovými odvodňovači pro odvodnění vody ze žlábků kolejnice a následně pak i odvodněním výhybkových skříní, které v zásadě spojují obě funkce. Ze všech těchto zařízení teče voda do tzv. bahníku, tedy odkalovací




Nahoře: Po odčerpání vody je vždy nutné odstranit nánosy bahna a dalších nečistot. To prodlužuje dobu zastavení provozu tramvají a současně zvyšuje náklady na odstranění mimořádné události.



Vpravo: Jezero na Olšanském náměstí. Voda se přelila i přes tramvajové ostrůvky.

absorpce spodních vrstev trati způsobuje, že dešťová i závlahová voda se v tenké vrstvě zeminy nedokáže dostatečně udržet. Tráve by přitom více vlhkosti pomohlo, aby tolik neusychala. Na druhou stranu přítomnost vody v konstrukci tramvajové trati je nevhodná.

Je třeba konstatovat, že konstrukčně nejvhodnějším řešením pro pojmnutí maximálního množství vody je právě otevřený svršek. Za posledních 10 let bylo na tuto konstrukci změněno v tramvajové síti na 190 000 metrů čtverečních zpevněných ploch, živičných, dlážděných a v neposlední řadě z panelů BKV. Snad i tento fakt s precizní údržbou odvodňovacích systémů sníží riziko zaplavení uličních prostor a omezení tramvajové dopravy při dalších přivalových deštích. 

Dole vlevo: Práce hasičů u podjezdu Těšnov. I ten bývá zaplavován vodou.

Dole: Místem, kde v minulosti docházelo k častým záplavám z důvodu absence napojení na kanalizaci, bylo obratiště Bílá Hora. Tramvaje tak musely cestující vyložit na Vypichu.



KAROSA B731: téměř Kristova léta

V dubnu minulého roku se Dopravní podnik hl. m. Prahy rozloučil s mechanickou převodovkou, kterou zastupovaly téměř výhradně autobusy Karosa B732. Letos přišel na řadu typ B731 s automatickou převodovkou, který má přece jen o něco delší rodokmen i historii v pražském dopravním podniku. Proto si tato vozidla, poprvé dodaná DPP v roce 1982, zaslouží v DP kontaktu adekvátní prostor.

Ondřej Volf, foto: Jan Arazim a autor

Stručně historii celé výrobní řady Karosa 700 jsem se věnoval v úvodu článku o ukončení provozu „sedmsetřicetdvojek“ v DP kontaktu č. 6/2013. Připomenu jen, že vývoj této řady začal ve Vysokém Mýtě již počátkem 70. let. V průběhu dalších 10 let byla postavena a odzkoušena celá řada prototypů všech provedení karoserie, aby byla po celozávodní dovození, v září 1981, zahájena sériová výroba. Nejprve meziměstské verze C734, krátce nato i městské B731. Později následovaly i další varianty, včetně kloubových.

U prototypů ze 70. let se na chvíli zastavme, protože některé z nich byly zkoušeny i u pražského DP. Nejprve byl v letech 1978–79 testován prototyp B1 (ev. č. 5000), od listopadu 1980 do léta 1981 pak prototyp B2 (oba r. v. 1976) a v 80. letech prototyp B4 (ev. č. 3200, r. v. 1977).

PRVNÍ HRANATÉ KAROSY

V lednu 1982 byly dodány do Prahy první „hranaté“ Karosy C734, tedy vozy linkového provedení. Vzápětí je však následovala dodávka očekávaných městských B731. Nové autobusy dostaly svoji vyhrazenou řadu evidenčních čísel od 3201

výše. Na konci roku 1982 jezdilo v Praze už 230 autobusů typu B731.00 a v roce 1983 přibýlo dalších 150.

Nové vozy se nevyhnuly kritice z hlediska spolehlivosti a údržby, ani z pohledu některých řidičů. Už od počátku vládla nespokojenost se zastaralou, pouze dvoustupňovou samočinnou převodovkou Praga 2M70, která byla převzata téměř beze změny z předchozího typu ŠM11. Navíc její výrobní kvalita začala pokulhávat. Zdrojem značného hluku nebyl ani tak (stále nepřepřlňovaný) motor LIAZ ML 635, ale spíše zadní náprava Rába, resp. její náboje kol s planetovým redukčním převodem. Často byla zmiňována také bezpečnost řidiče a jeho potřeba odělení od cestujících. Připomínám, že tehdy prakticky nedocházelo ke kontaktu řidiče s pasažéry. Přední dveře sloužily pouze k výstupu a odbavení probíhalo znehodnocením nepřestupních jízdenek v označovacíh strojích ve vozech. Dále byl zmiňován špatný výhled do levého zpětného zrcátka, poddimenzované uchycení motoru apod.

Národní podnik Karosa vyslyšel některé nářky dopravních podniků a od roku 1984 nabídl mírně modernizovaný typ

Vpravo: Úplně první pražská Karosa B731 ev. č. 3201 v Hlubočepích 3. 8. 1987.

Vlevo: Autobusy B731.04 před garážovou halou na Klíčově 23. 6. 1989.

Vpravo: Modernizovaný zadní panel autobusu B731.1669 ev. č. 7145 u kbelského vodojemu 23. 6. 2010.



B731.04. Ten se na první pohled lišil právě celouzavřenou kabinou řidiče. Další detaily byly spíše technického rázu. Tyto vozy byly odebrány v letech 1984 až 1986. Nejvíce Karos B731 jezdilo v Praze v roce 1986. Bylo jich 796 ks z celkové počtu 1323 tehdy provozovaných autobusů u DPP. Dodávky tak velkého počtu nových vozů umožňovaly masivní výřazování autobusů ŠM11, které byly již na hranici technické životnosti. Poslední „šimly“ tak v Praze dojezdily v dubnu 1988.





TURBOAUTOMATY

Koncem roku 1986 se řada 700 konečně dočkala montáže turbodmychadlem přeplňovaného motoru LIAZ ML 636 a nahrazení hlučné zadní nápravy s kolovými redukcemi novou jednostupňovou. Modernizačních změn doznaly i další agregáty a montážní skupiny. Lehce modifikován byl také zevnějšek autobusů. Zastaralá automatická převodovka 2M70 však nahrazena nebyla. V roce 1987 nakoupil pražský dopravní podnik pouze 4 modernizované auto-

busy B731.20 a v roce 1988 jich přibylo jen 21. Mohl za to od roku 1987 upřednostněný nákup vozů typu B732 s mechanickou přímo řazenou převodovkou. Důvody, které k tomuto kroku vedly, jsem podrobně popsal v minulém článku o typu B732 (DP kontakt 6/2013).

Autobusům B731.20, tedy s přeplňovaným motorem a automatikou, se začalo říkat „turboautomaty“. Všechny byly vyřazeny ještě na konci 90. let, aniž by prošly celkovou opravou.

Vůz ev. č. 7192 (B731.1667.2) dlouho jezdil stabilně nákupní linku do OC Letňany.

PŘESTAVBY NA JINÝ TYP

Ekonomické důvody a z toho plynoucí nedostatek nových autobusů po roce 1989 vedly k tomu, že se počátkem 90. let začalo více uvažovat o prodloužení životnosti některých starších autobusů formou provedení celkové opravy. K tomuto účelu byly vybrány vozy B731.00 a 04. V letech 1992 až 1994 bylo opraveno 20 autobusů v OZA Hostivař a 7 v ČSAO Zlín. Rekonstrukce spočívala v opravě nebo výměně všech poškozených celků nosného roštu, karoserie a agregátů. Z celkové opravy se však vracely autobusy jako typ B732.20, protože v rámci ní došlo k výměně automatické převodovky 2M70 za mechanickou s přímým řazením Praga 5P80. Původní nepřepřlňovaný motor byl nahrazen modernějším s turbem. Takto rekonstruované vozy byly zařazeny do provozu pod novými čísly v řadě 5101 až 5127.

POSLEDNÍ DVACETILETKA

Po otevření trhu na přelomu 80. a 90. let se musel podnik Karosa přizpůsobit zcela jiným podmínkám. Produkce nových autobusů byla najednou pouze třetinová. Výrobky z Karosy se musely stát konkurenceschopnými. V první polovině 90. let >>>





tak Karosa hledala silného partnera, který by jí otevřel dveře na západní trhy. Tím se stal francouzský Renault V. I.

Z výrobní řady 700, konstrukčně z počátku 70. let, byla snaha vytěžit to nejlepší a dodat některé osvědčené západní agregáty a technologie, především automatické převodovky a motory. V roce 1994 tak Praha mohla zakoupit, kromě posledních autobusů B732, opět vozy s automatickou převodovkou – typ B731.1663. Jednalo se již o moderní planetovou převodovku Voith řady DIWA D863 s vestavěným

hydraulickým retardérem. Kromě toho měly tyto vozy již katalyzátor výfukových plynů, chladič nasávaného vzduchu a další modernizované prvky. Těchto vozů bylo pořízeno 40.

V roce 1995 bylo dodáno celkem 125 autobusů B731 ve třech modifikacích. 50 vozů B731.1669 se na první pohled lišilo od předchůdců zejména novým provedením zadního panelu, který byl vyhotoven z laminátu a měl zabudované velkoplošné svítlny zn. Hella. (Shodné provedení pak bylo použito i u nové řady 900.) Tyto

Karosa B731.1663 ev. č. 7024 u metra Černý Most 16. 10. 2003.

vozy se těšily značné oblibě u řidičů, protože byly objednány se silnějším motorem ML 637 S o výkonu 190 kW, který byl běžně osazován do kloubových autobusů B741. Kromě jiného byly již vybaveny systémy ABS/ASR, probarvenými okny atd. Několik zbývajících autobusů pak bylo v roce 2009 dovybaveno elektronickým informačním systémem, získaným z vyřazených autobusů.

Posledním zástupcem typu B731.1669 se stal vůz ev. č. 7145, který byl vyřazen v dubnu 2013 po 18 letech provozu bez provedení jakékoliv opravy vyššího stupně (střední nebo celkové). Vozů B731.1667.2 bylo dodáno jen 26 kusů a od předchozího se lišily pouze zástavbou slabšího motoru ML 636 E, ale již splňujícího emisní normu Euro 2. Autobus z této série (ev. č. 7186) zakončil v červnu 2010 éru výměnných plastových orientačních tabulí.

Tím posledním převzatým typem byl B731.1659.2. Motor Renault řady MIHR, převodovka ZF 4 HP 500 a opět původní rovný zadní panel jej odlišovaly od předchozích. Zvolená kombinace motoru a převodovky zajistila typu 1659.2 značnou provozní spolehlivost i oblibu. V letech 2007 a 2008 se pak v ÚD BUS Hostivař několika vozům z této série prodloužila životnost provedením tzv. střední opravy, v rámci které byly dosaženy elektronické orientace, klimatizace kabiny řidiče a chladničky.

PŘEHLED MODIFIKACÍ AUTOBUSŮ KAROSA B731 DODANÝCH V LETECH 1982 – 1995 DPP

Modifikace	Rok dodání	Ev. č.	Popis
B731.00	1982, 1983	3201 – 3580	motor LIAZ ML 635, výkon 149 kW; převodovka Praga 2M70; zadní náprava s kolovými redukcemi Rába 118; dušové pneu 10,00-20; nátěr červeno – krémový
B732.04	1984 – 1986	3581 – 3999	celozavřená kabina řidiče a další detaily, od čísla 3844 nátěr červeno – bílý
B731.20	1987, 1988	5001 – 5005, 5227 – 5233, 5246, 5278 – 5281, 5297 – 5299, 5325 – 5330	motor LIAZ M 1.2. ML 636 N, výkon 155 kW; zadní náprava jednostupňová Rába 007; bezdušové pneu 11,00 R 22,5; další dílčí změny dle modernizace celé řady 700 v roce 1986
B731.1663	1994	7001 – 7040	mezichladič nasávaného vzduchu; převodovka Voith D863; zadní náprava jednostupňová Detva; bezdušové pneu 11/70 R 22,5; vyšší obsaditelnost; katalyzátor; dílčí změny
B731.1669	1995	7129 – 7178	motor LIAZ M 1.2 C ML 637 S, výkon 190 kW; ABS/ASR; jiné uspořádání interiéru; zadní panel z řady 900
B731.1667.2	1995	179 – 7203, 7231	motor LIAZ M 1.2 C ML 636 E, výkon 175 kW; další shodné s předchozí sérií
B731.1659.2	1995	7204 – 7230, 7232 – 7253	motor Renault MIHR 062045 B/3, výkon 152 kW; převodovka ZF 4 HP 500; zadní panel standardní z řady 700

Právě s 5 posledními autobusy tohoto provedení jsme se 12. září 2014 setkali v provozu naposledy.

KAROSA B731 NA TISÍČ ZPŮSOBŮ

Zajímavou kapitolou v tématu provozu pražských Karos B731 je bezpochyby využívání některých vozů po vyřazení k různým zvláštním účelům, buďto přímo v Dopravním podniku, či mimo něj.

Poměrně známý je fakt, že několik autobusů B731.00 a 04 bylo po vyřazení z osobní dopravy přestavěno na tzv. pojízdné jídelny, podobně jako předtím některé ŠM11. Tyto jídelny byly populární v 80. letech a řidičům na velkých autobusových obřadních suplovaly absenci kamenných obchodů s potravinami, bufetů nebo jídelen. Upraven pro tyto potřeby byl především interiér. Jejich provoz byl zrušen kolem roku 1993.

Další vyřazené vozy zase posloužily střediskům garážmistrů jako dílenské a manipulační vozy, uzpůsobené k tomu, aby mohli technici provést jednodušší opravy vč. výměny kola přímo na trati. Méně známým faktem je rekonstrukce vyřazeného vozu B731 ev. č. 3648 na mobilní dispečerskou ústřednu. V roce 1990 provedl přestavbu DP – Technické služby a spočívala v odstranění zadních dveří, zaslepení některých bočních oken a instalaci ochozu na střeše. V interiéru, který byl rozdělen na 2 části, pak našla místo malá kuchyňka, stůl, podélné sezení a v zadní oddělené části bylo místo pro radiooperátora s aparaturou. Dispečerský autobus byl využíván především na akce typu Všesokolský slet, koncerty, velké NAD za tramvaje a využití našel také při povodních v roce 2002. Do vyřazení v roce 2009 změnil několikrát design olakování. Podobným projektem, vzniklým poněkud z nouze, byla v roce 1990 přestavba vozu ev. č. 3762 na hasičský speciál garáže Libeň a poté Dejvice. V upraveném interiéru autobusu se nacházela přenosná hasičská stříkačka PS 12 a několik hasičských

TECHNICKÉ ÚDAJE TYPU B731.1659.2 Z ROKU 1995

Motor	Renault MIHR 062045 B/3; objem válců 9830 cm ³ ; plný výkon 152 kW při 2100 ot.min. ⁻¹ ležatý, řadový, vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, přeplňovaný turbodmychadlem a s mezichladičem nasávaného vzduchu	
Převodovka	automatická čtyřstupňová ZF 4 HP 500	
Přední náprava	celouzavřená kabina řidiče a další detaily	pneu 11/70 R 22,5
Zadní náprava	Detva jednostupňová, s diferenciálem Rockwell 160E	
Celková délka	11 055 mm	
Šířka	2500 mm	
Výška	3165 mm	
Rozvor náprav	5600 mm	
Pohotovostní hmotnost	9690 kg	
Obsaditelnost	95 celková (32 sedících, 63 stojících)	
Max. dovolená rychlost	70 km.h ⁻¹	




přístrojů. Zvnějšku byl autobus barevně odlišen a na střeše nechyběl modrý maják. V rámci delimitace garáže Dejvice byl zrušen.

Mnoho vyřazených autobusů Karosa B731 bylo odprodáno k dalšímu využití u nás i v cizině, včetně např. Mongolska. Několik jich, po odkupu novým majite-

Několik autobusů B731.1659.2 se po tzv. střední opravě dožilo roku 2014.

Dole vlevo: Dejvický vůz B731.1659.2 s celoplošnou reklamou 22. 6. 2004.

lem, přestavěla DOZ Hostavař v rámci celkové opravy na zájezdové vozy po vzoru typu LC735 a 736.

U Dopravního podniku se dohromady vystřídalobezmála 1000 autobusů Karosa B731. V muzeu MHD ve Střešovicích reprezentuje tento typ vůz ev. č. 3709 z roku 1985. 



Libeňský hasičský speciál ev. č. 2818 vznikl přestavbou vyřazeného vozu.



PŘEDSTAVUJEME: LANOVKA V ZOO

Červená, modrá, žlutá, zelená nahoru, červená, modrá, žlutá, zelená dolů. Tam a zpět a pořád dokola, v sezóně i sedm dní v týdnu. Fronty natěšených návštěvníků, kteří již za pár chvil uvidí kasuára, velblouda či zubra. Nelekejte se, stále jsme v provozu Dopravního podniku, jen jsme protentokrát zvolili jedno z méně typických míst, než jsou například areál v Hostivaři, či jednotlivé garáže a vozovny. K létu patří prázdniny, a tak přijměte pozvání na lanovku, jež právě v tomto období přepraví nejvíce osob. Lanovku v pražské ZOO.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

Průvodcem historií, současností i specifiky místní lanové dráhy nám byl „velký náčelník malé lanovky“ Milan Hryška.

Od kterého roku lanovka v ZOO funguje?

Lanovka nese rok výroby 1970, do prvního provozu šla v roce 1977 a tenkrát ji pro ZOO provozovaly Středočeské lunaparky a varieté. Rok nato přišla Státní odborná technická kontrola, shledala vážné nedostatky a provoz se zastavil. Odstavení lanovky trvalo až do června 1981, kdy bylo po dohodě Hlavního města Prahy s Dopravním podnikem rozhodnuto, že se lanovka opět zprovozní. K tomu došlo až po její velké opravě a provozovatelem se stal Dopravní podnik.

Kolika sedačkami lanovka disponuje?

Sedaček máme 60 a jsou od sebe vzdáleny 4,25 metru. Jedeme-li plnou rychlos-

Během zimy je to celá série různých činností, přičemž všechny práce musí být stoprocentně odvedené, říká Milan Hryška, vedoucí střediska LD ZOO.

ti, je to pět vteřin mezi sedačkami. Pro obsluhu to znamená, že má pět vteřin na to, aby cestujícímu, buď pomohla bezpečně nasednout, nebo vystoupit. Na výstupu musí obsluha ještě sedačku uklidnit, aby neházela v lanáči - poškozuje to dopravní lano. Při nastupování dětí musí být obsluhující zaměstnanci neustále ve střehu, aby děti nastoupily a vystoupily na vyznačeném místě a nedošlo k úrazu. Se zajištěním malých dětí automaticky pracovníci lanovky pomáhají, dospělí se pak zajišťují sami. Pokud někteří cestující požádají včas o pomoc, snažíme se jim vyhovět. Kromě pomoci při nastupování a vystupování cestujících kontroluje obsluha také jízdenky a rozměňuje bankovky na kovové mince do jízdenkových automatů.

Zmínili jste přepravu dětí. Existují pro ni nějaké věkové či výškové limity?

Děti do šesti let se přepravují na klíně osoby starší patnácti let zdarma. Děti od šesti let mohou jezdit samy, s jízdenkou, i kdyby se přepravovaly na klíně. Obecně musí být brán zřetel na dodržení nosnosti sedačky. U přetížených sedátek totiž častěji praská jejich uchycení k rámu sedačky.

Nejen na ulicích, ale i v ZOO stále častěji potkáváte návštěvníky s domácími mazlíčky, jak je to s jejich přepravou na lanovce?

Přeprava živých zvířat, jedná se hlavně o psy, není na naší lanovce povolena, a to ani ve schráně. Důvodem, proč je zakázána přeprava živých zvířat, je jejich i naše bezpečnost zvláště při nastupování a vystupování a taktéž při evakuaci cestujících ze sedaček. Při ní zachycujeme žebřík k sedačce a lezeme k cestujícímu, abychom mu pomohli do postrojů. No, a to nikdy nevíte, co to zvíře udělá...

Nastílni jste v hrubých rysech, jak vypadá evakuace cestujících. Ve kterých případech dochází k tomu, že se lanovka zastavuje?

Děje se tak například, pokud cestující nevystoupí na určeném místě, v případě špatného nastoupení na sedačku, zachycení cestujícího za oděv nebo batoh, nebo pokud cestující nechce vystoupit. Dost často se stává, že lidé nasedají s mobilem v ruce a nevnímají naše pokyny. Do poslední chvíle pak natáčejí, fotí a nestihnou vystoupit. Dále lanovka zastavuje v případě, když zapůsobí koncové vypínače a větroměr. Na podpěře č. 3 máme anemometr (větroměr), který hlídá rychlost větru. Když fouká víc než 14 m/s, anemometr lanovku vypne a zablokuje.

Existují ještě nějaké další důvody, kvůli kterým nejezdíte?

Třeba když se blíží bouřka, hrozí úder blesku do lana a mohlo by dojít k poškození, v tom případě se lanovka vypne. Já jsem to naštěstí nikdy nezažil, ale viděl jsem několik fotografií, kdy udeřil blesk do lana, a protože máme na podpěře jedna a čtyři zemnicí kovové kladky, chovalo by





se to pak, asi jako když sváříte elektrickým obloukem. Dále se lanovka automaticky vypíná, když překročíme o více než 10 % předepsanou rychlost, nebo když se lidi na sedačkách houpou. Sice jsou všude cecule, aby se nehoupali, a také my je o tom informujeme, uhlídat to ale nejde. Trasu máme ozvučenou, takže pracovník, který má na starosti ovládání lanovky, zapne mikrofon a cestující upozorní, že pokud nebudou dbát pokynů pověřených pracovníků dopravce, lanovku zastaví.

Kolik lidí v současné době tvoří váš pracovní tým?

Teď zde máme dvě směny po šesti zaměstnancích, z toho je šest kmenových a zbylých šest jsou brigádníci - zaměstnanci, kteří se přijímají jen na hlavní sezónu, která je od května do září. V loňském roce se zkušelo prodloužení provozu o víkendech až do konce roku a také letos bude lanovka v provozu až do prosince.

Umístění, ale i samotná práce na lanovce jsou velmi specifické. Dá se tedy odhadovat, že lidé se asi moc nemění...

Důležité je, že se tu podařilo vytvořit kolektiv pracovníků, kteří mají o tuto práci

zájem. Nejdéle jsem tady já, a to od roku 1981. Z původního pracovního týmu jsem zůstal jediný. Vloni odešla do důchodu dlouholetá kolegyně paní Denková a pak je tady pan Pokorný, který přišel v roce 2002, kdy ZOO postihla povodeň. Ostatní zde pracují přibližně pět let.

Při své práci jste v každodenním kontaktu s lidmi, často i cizinci. Musí pracovníci lanovky,

S označováním jízdenek pomáhá cestujícím i Pavel Pejskar.

kromě odborných znalostí ověřených zkouškami, znát povinně i některé cizí jazyky?

Momentálně předepsané jazyky, které by obsluha měla ovládat, nejsou, ale myslím, že v budoucnu to bude potřeba.

Využívá vašich služeb hodně cizinců?

V posledních dvou letech v měsících před sezónou a po sezóně hlavně cizinci. Těm se naše lanovka hodně líbí. Rádi si ji fotí >>>



ZAJÍMAVOSTI LANOVÉ DRÁHY V ZOO:

- Šikmá délka dráhy je 105,9 metru
- Výškový rozdíl stanic činí 50,1 metru
- Lanovka má 60 sedaček o průměrné nosnosti 90 kilogramů
- Lanovka byla vyrobena v roce 1970 Transportou Chrudim a do provozu byla uvedena v roce 1977
- Dopravní rychlost je 0,85 m/s
- Počet cestujících, využívajících služeb LD ZOO, roste:
 - k 14. 7. 1999 lanovka přepravila 3 000 000 platících cestujících
 - k 7. 7. 2009 lanovka přepravila 5 000 000 platících cestujících
 - k 17. 8. 2012 lanovka přepravila 6 000 000 platících cestujících



a vozí se i vícekrát denně. Řekl bych, že cizinci se podílí na počtu přepravených osob zhruba 30 - 35%. Národnost se zde neřeší, protože téměř všichni na nás mluví anglicky.


Dole: Dlouholetá kmenová zaměstnankyně Helena Denková se po odchodu do důchodu vrátila na LD ZOO jako brigádnice.

Za dobu své existence zažila lanovka už dvě povodně, první v srpnu 2002 a druhou vloni v červnu...

Ta první byla horší, protože jsme tady měli přes sedm metrů vody. Vloni přišla druhá povodeň, trochu menší, vody byla zhruba polovina. Po zkušenostech z těchto záplav se rozhodlo, že většina věcí bude mobilních, aby se daly rychle odstěhovat. Tyto vytipované součásti lanovky se začnou stěhovat podle Povodňového plánu platného pro LD ZOO.

Co se děje během sezóny, to si teď již trochu umíme představit, ale jaké práce probíhají během zimní pauzy?

Během výluky musíme sundat všechny sedačky, důkladně zkontrolovat lano i místa, z nichž byly sedačky demontovány. Dále demontujeme pevné uchycení sedaček, které se celé rozloží,

umyje a zkontroluje. Po této kontrole se přeměří talířové pružiny, dělající svěrací sílu, ověří se, jestli odpovídají daným rozměrům, a znovu zařízení kompletujeme. Dále pozveme odborníka na převodové skříně, který nám zkontroluje převodovku. Sami pak doplňujeme oleje do hlavní brzdy, elektrohydraulického odbrzdovače, provozní brzdy apod. Protože máme na starosti i automaty na výdej jízdenek, je naší povinností demontovat po skončení sezóny stojan, tiskárny, kotouče a elektroniku. Firma provádějící servis je před další sezónou prohlédne a seřídí. Během zimy je to tedy celá série různých činností, přičemž všechny práce musí být stoprocentně odvedené. Před nadcházející sezónou musí být provedeny také všechny předepsané revize zařízení lanové dráhy. 



Modřany po povodních opraveny

Tramvajová trať Braník – Modřany se zdá zakletá. Dlouhé výluky za účelem oprav, zvláště v letních měsících, se zde konají častěji, než je obvyklé. Poslední dlouhé přerušení provozu nastalo v roce 2011. Vidinu, že období častějších přerušení provozu skončí, ale utaly loňské povodně, které trať narušily. Cestující tento stav od té doby pociťovali omezenými rychlostmi v několika úsecích, a tedy prodloužením jízdních dob.

Pavel Páta, foto: Josef Režný



Původní představa, že opravy v roce 2008 skončí období takřka každoročních dlouhodobých výluk, se nenaplnila. Místo toho došlo jen k malému zlepšení. V roce 2011 si definitivní opravu vyžádala mostní estakáda u Nádraží Modřany, která byla synchronizována s rekonstrukcí tratě na Podolském nábřeží. A v letošním roce bylo třeba odstranit povodňové škody, které způsobilo loňské zaplavení tramvajové trati. Výluky bylo využito i k pracím na povodni nezasážených částech trati.

Se zahájením školních prázdnin 2014 začala oprava tramvajové tratě a trakčního vedení v úseku Nádraží Braník – Nádraží Modřany. První úsek oprav byl od vjezdu do obřatiště Nádraží Braník ve směru z centra až za zastávku Černý kůň, kde byly opravy zahájeny právě v roce 2011. Délka tohoto prvního úseku činila cca 600m.

V tomto úseku se nacházel původní kolejový svršek, tvořený žlábkovými kolejnicemi NT1 na železobetonových pražcích. Nahrazen byl bezžlábkovými kolejnicemi 49 E1 (S49) na železobetonových pražcích B03 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Na začátku úseku byly osazeny přechodové kusy NT1/49E1. Směrové a výškové poměry až na drobné odchylky zůstaly zachovány. V úsecích, které byly v minulém roce zasaženy povodní, byla šterková vrstva do hloubky 300mm odtěžena a nahrazena novou vrstvou.

Dále opravy pokračovaly od zastávky Modřanská škola, kde v roce 2011 byly

opravy ukončeny. Konec oprav v letošním roce byl za zastávkou Nádraží Modřany. Délka tohoto druhého úseku činila cca 670 metrů. I v tomto úseku byl zřízen kolejový svršek s kolejnicí 49 E1 na železobetonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, včetně sanace v místech zasažených povodní. Výjimkou byl úsek od konce zastávky Nádraží Modřany po konec úprav, kde byla provedena pouze prostá výměna kolejnic NT1.

Kolejové lože mimo sanace bylo obnoveno do vzdálenosti 1,70m od osy koleje do hloubky 120mm pod pražce. V místech sanace se kolejové lože obnovilo v celém profilu. V zastávkách byl prostor mezi nástupní hranou a přílehlou kolejnicí zasypán šterkem pod hlavu kolejnice. Svršek trati je proveden jako otevřený.

Pro podbití tratě byla využita strojní podbíječka. Podbit byl v rámci krátkodobé výluky Dvorce – Nádraží Modřany i úsek u Pobřežní cesty. V této výluce byla také vyměněna jedna srdcovka na odbočení do smyčky Nádraží Braník, včetně opravy některých svarů.

V rámci oprav byly podezdívky pod poklopy revizních šachet trativodu nahrazeny prefabrikovanými vyrovnávacími prstenci. Dále byl zrušen zaslepením jeden kolejový odvodňovač. Součástí prací nebyly úpravy tramvajových zastávek. Pouze bylo nutné s ohledem na rozsah prací dočasně vybourat pruh zádlahy mezi tramvajovými zastávkami a demontovat ochranné zábradlí s přístřeškem.

Došlo k úpravám trakčního vedení. Stávající svislé řetězovkové vedení napínané závažím bylo od rozvětvení do obřatiště Braník za zastávku Černý kůň nahrazeno prostým dopínaným trolejovým vedením. Výjimkou byl úsek pod mostem SŽDC na trati Praha – Vrané nad Vltavou, kde muselo zůstat řetězovkové vedení. Byly opraveny základy a vyměněny stávající trakční stožáry, které byly v roce 2013 poškozeny povodní. Dále bylo ve vyloučeném úseku provedeno vyčištění mazníků, prořezání přílehlé náletové zeleně a vyčištění tramvajového tělesa, včetně přílehlých prostor.

Práce měly původně skončit 30. srpna 2014. Podařilo se je však urychlit a pravidelný provoz tramvají byl obnoven 21. srpna.

OPRAVA TRAMVAJOVÉ TRATĚ A TRAKČNÍHO VEDENÍ V ÚSEKU NÁDRAŽÍ BRANÍK – NÁDRAŽÍ MODŘANY ZAČALA SE ZAHÁJENÍM ŠKOLNÍCH PRÁZDNIN 2014. PRÁCE SE PODAŘILO URYCHLIT, TAKŽE TRAMVAJOVÝ PROVOZ BYL OBNOVEN JIŽ 21. SRPNA.

Nejpoškozenějším místem po povodních v roce 2013 byl podjezd železniční trati 210, který se nachází mezi tramvajovými zastávkami Nádraží Braník a Černý kůň.





OPPK
OPERAČNÍ PROGRAM PRAHA
KONKURENCESCHOPNOST



„Evropský fond pro regionální rozvoj“ „Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „Rekonstrukce tramvajové trati Průběžná – Švehlova“

V současném programovém období evropských fondů v letech 2007–2013 je jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

V rámci 11. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) na odbor fondů EU na MHMP, vyhlášené 28. 11. 2012, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, žádost o podporu na projekt „Rekonstrukce tramvajové trati Průběžná – Švehlova“.

Celkové výdaje projektu podle projektové žádosti dosahují částky 287,956 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 171,339 mil. Kč. Zastupitelstvem hl. m. Prahy ve funkci řídicího orgánu OPPK byla usnesením č. 30/42 z 20. 6. 2013 schválena z ERDF a rozpočtu MHMP podpora ve výši 158,489 mil. Kč.

Projekt je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou prostřednictvím rekonstrukce tramvajové trati a zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících. Je lokalizován do ulic Průběžná a Švehlova na území městských částí Prahy 10 a 15 v katastrálních územích Strašnice, Záběhlice, Hostivař a zprostředkovaně má dopad na celé území Prahy.

Projekt je realizován v období květen 2013 – prosinec 2014 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK a Strategického plánu hlavního města Prahy.

Obsahem projektu je liniová stavba zahrnující kompletní rekonstrukci TT od křižovatky Průběžná – V Olšinách k zastávce Na Padesátém v Průběžné ulici v délce 1440 m dvoukolejně a od křižovatky Švehlova – Topolová ke křižovatce Švehlova – Hostivařská ve Švehlově ulici v délce 1960 m dvoukolejně. Součástí stavby je také rekonstrukce 6 párů tramvajových zastávek Na Hroudě, Nádraží Strašnice, Radošovická, sídliště Zahradní Město, Na Groši a Hostivařská a dále zřízení dvou párů nových tramvajových zastávek Dubečská a Obchodní centrum Hostivař. Zároveň dochází ke zkrácení stávající zastávky Na Padesátém a ke zrušení vjezdové koleje ve směru od Hostivaře do obratiště Radošovická.

Hlavní cíle projektu jsou následující:

- zlepšení vnitřní i vnější dopravní obslužnosti daného území kapacitní, ekologicky příznivou veřejnou dopravou,
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu,
- zkrácení přepravních časů,
- snížení hlukové zátěže (kolejnice S49)
- zlepšení bezpečnosti cestujících a jejich komfortu,
- zajištění bezbariérových přístupů k zastávkám MHD, doplněných prvky pro slabozraké a nevidomé, zábradlím s příštěšky
- zkvalitnění informací pro cestující,
- snížení negativních vlivů tramvajového provozu na okolní zástavbu.

Další informace o programu lze nalézt na: <http://www.oppk.cz>



OPPK
OPERAČNÍ PROGRAM PRAHA
KONKURENCESCHOPNOST



„Evropský fond pro regionální rozvoj“ „Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „Rekonstrukce tramvajové trati Bělohorská“

V současném programovém období evropských fondů v letech 2007–2013 je jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

V rámci 11. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) na odbor fondů EU na MHMP, vyhlášené 28. 11. 2012, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, žádost o podporu na projekt „Rekonstrukce tramvajové trati Bělohorská“.

Celkové výdaje projektu podle projektové žádosti dosahují částky 199,2 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 134,8 mil. Kč. Zastupitelstvem hl. m. Prahy ve funkci řídicího orgánu OPPK byla usnesením č. 30/42 z 20. 6. 2013 schválena z ERDF a rozpočtu MHMP podpora ve výši 124,7 mil. Kč.

Projekt je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou prostřednictvím rekonstrukce tramvajové trati a zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících. Je lokalizován do ulic Bělohorská a Patočkova na území městské části Prahy 6 v katastrálním území Břevnov a zprostředkovaně má dopad na celé území Prahy.

Projekt je realizován v období červen 2014 – říjen 2014 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK a Strategického plánu hlavního města Prahy.

Obsahem projektu je liniová stavba zahrnující kompletní rekonstrukci TT od křižovatky Patočkova x Ankerská ke křižovatce Bělohorská x Pod Královkou v délce 2684 m dvoukolejně. Součástí stavby je také rekonstrukce 6 párů tramvajových zastávek Vypich, Říčanova, Břevnovský klášter, U Kaštanu, Drinopol a Marjánka a dále rekonstrukce tramvajové smyčky Vypich. Původně plánovaná nová zastávka Poliklinika Břevnov byla na žádost MČ Praha 6 z projektu vypuštěna a nahrazena rekonstruovanou původní zastávkou U Kaštanu.

Hlavní cíle projektu jsou následující:

- zlepšení vnitřní i vnější dopravní obslužnosti daného území kapacitní, ekologicky příznivou veřejnou dopravou,
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu,
- zkrácení přepravních časů,
- snížení hlukové zátěže (kolejnice S49)
- zlepšení bezpečnosti cestujících a jejich komfortu,
- zajištění bezbariérových přístupů k zastávkám MHD, doplněných prvky pro slabozraké a nevidomé, zábradlím s příštěšky
- zkvalitnění informací pro cestující,
- snížení negativních vlivů tramvajového provozu na okolní zástavbu.

Další informace o programu lze nalézt na: <http://www.oppk.cz>

Revitalizace Karlova náměstí začala od kolejí

Na začátku letních prázdnin započala realizace velké stavební akce pod názvem Revitalizace Karlova náměstí v Praze 2. Stavby se postupně i současně zúčastní velké množství stavebníků. Kromě tramvajové trati, která byla během prázdnin dokončena, je její součástí rekonstrukce vozovek, vodovodu, signalizací i vlastního parku. Akce je tedy velmi náročná na zkoordinování jednotlivých stavebních prací.

Michaela Rojtová, foto: Robert Janulík a Archaia

Jako první stavba tohoto souboru proběhla od 28. června do 7. srpna 2014 rekonstrukce dvou samostatných úseků dvoukolejné tramvajové tratě. Součástí stavby nebyly kolejové trojúhelníky v křižovatkách. Tramvajová trať byla rekonstruována ve stávající poloze.

Rekonstrukce prvního úseku od Resslovy ulice po Myslíkovu (tedy konec úpravy realizované v rámci Myslíkovy ulice z roku 2010) proběhl v termínu 28. 6. – 18. 7. a měřil cca 190 metrů. Druhý úsek od Resslovy ulice na opačnou stranu, tedy po ulici Na Moráni v délce cca 185 metrů, bezprostředně navazoval v termínu 18. 7. – 8. 8.

V rámci rekonstrukce tramvajové tratě byla zrušena konstrukce tratě z velkoplošných panelů s kolejnicí B1 a vytvořena nová konstrukce tramvajové tratě na betonové desce, tvořená systémem Vossloh W-tram s žlábkovou kolejnicí NT1 a pružným upevněním. Kolejnice byla obalena pryžovým materiálem pro snížení hluku a izolována proti bludným proudům.

V rekonstruovaném úseku se nacházejí celkem čtyři tramvajové zastávky. Předmětem rekonstrukce byly pouze dvě: Karlovo náměstí – směr do centra (před odbočením do Ječné ulice) a Karlovo náměstí – směr do centra před ulicí Odborů, která byla po rekonstrukci kvůli lepší orientaci přejmenována podle této ulice, tedy Odborů.

V rámci objektu trakčního trolejového vedení bylo vybudováno celkem 26 nových trakčních stožárů včetně nových základů, 4 stožáry byly vyměněny v místech stávajících základů a celkem bylo demontováno 45 stávajících trakčních stožárů. Většina nových základů pro trakční stožáry byla umístěna těsně za obrubník chodníku do zeleně. Trolejové vedení bylo provedeno s jednostrannou soustavou stožárů s výložníky o délce 10 m.

Dalším realizovaným stavebním objektem bylo elektrické ovládání výměn. Jde o ohřev a ovládání rozjezdových výměn a vyhřívání sjezdových výměn v kolejové křižovatce na Karlově náměstí a při odbočení do ulice na Moráni (Karlovo náměstí od Štěpánské, Karlovo náměstí



Tramvajová trať mezi Resslovou ulicí a Moráni ve fázi před betonáží.

od Lazarské, Karlovo náměstí od Moráni a Moráň).

Při rekonstrukci tramvajové trati byl proveden záchranný archeologický výzkum. Nejvýznamnější nálezy byly učiněny především ve výkopech v centrální části Karlova náměstí v místech, která se nacházela v blízkosti zaniklé kaple sv. Kříže a areálu přilehlého hřbitova. Kaple i hřbitov byly v majetku pražské univerzity a na hřbitově byli výlučně pohřbíváni od konce 14. až do 17. století její přední představitelé.

Právě jižní část tohoto hřbitova se podařilo výzkumem zachytit. Byly zkoumány spodní partie dvou kostrových hrobů,

ve kterých byli uloženi v dřevěných rakvích dva dospělí jedinci mužského pohlaví. Stáří těchto hrobů lze zařadit do průběhu 16. století. Vedle těchto nálezů se podařilo zachytit především průběhy historických povrchů náměstí (dlažeb), a to již od 14. století až po velké úpravy náměstí na přelomu 18. a 19. století.

V horizontu zhruba jednoho a půl roku by mělo na Karlově náměstí dojít k rekonstrukci vodovodních řadů, vozovek, chodníků, světelné dopravní signalizace, výměně stávajícího veřejného osvětlení, obnově parkových cest i úpravě zeleně a především vytvoření bezbariérového prostoru.

Nalezené kosterní pozůstatky při rekonstrukci tratě na Karlově náměstí.



FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část

8.

Píšeme již osmý díl tohoto seriálu popisujícího jednotlivé činnosti ve stanicích a úsecích staveniště prodloužení trasy metra A.

V prvním díle jsme mj. připomněli jednotlivé smluvní dodavatele a dnes představujeme působení prvního z nich – vedoucího účastníka Sdružení metro V.A – Metrostav a.s.

Z podkladů Metrostavu připravil Petr Ludvíček, foto: Josef Husák

Pracovníci Metrostavu poprvé „kopli“ do pátého áčka v dubnu roku 2010, aby se o rok později do podzemí poprvé zahryzly ostré čelisti prvního ze dvou tunelovacích strojů, známého jako Tonda. **Jednokolejné tratové tunely ze stanice Dejvická na Vypich** (za stanici Petřiny) byly vyraženy právě technologií TBM-EPB. Tato zkratka je odvozena od anglického názvu Tunnel Boring Machine – Earth Pressure Balance a specifikuje typ použité technologie TBM (vyrovnávání tlaků během ražby za pomoci rozpojené zeminy). Razičí štíty byly postupně po částech dopraveny na staveniště BRE1, ležící východně od křižovatky Vypich zhruba 500 m před stanicí Petřiny. Jednotlivé díly byly spuštěny na předem připravená lůžka na dně montážní šachty z převrtávaných pilotů průměru přes 21 m a hloubky 34 m, kde proběhla kompletace strojů. Celý razičí komplex byl pak spojen v jeden celek a dostrojen v montážní komoře, což je část dvukolejného tunelu metra navazující na montážní šachtu.

Celou trasu, kterou stroje na ražbách do stanice Dejvická urazily, bylo možné rozdělit na dva hlavní úseky. První začínal na zařízení staveniště BRE1 a končil na staveništi E2 situovaném přibližně v polovině trasy. Druhý pokračoval z E2 a končil před stanicí Dejvická. Dne

11. srpna 2011 se uskutečnila první prorážka, při níž se razičí štít dostal do prostoru stanice Petřiny. Ražby pomocí druhého stroje, jehož označení je S-610 Adéla, začaly s tříměsíčním odstupem, prorážka pravé tunelové trouby do stanice Petřiny proběhla v září 2011. Po celkem 10 prorážkách dorazily oba stroje TBM 26. listopadu 2012 do stanice Dejvická, kde proběhla unikátní současná prorážka. Celkově oba stroje TBM-EPB vyrazily jednokolejné tunely o délce 8354 m (2x 4177 m).

Za divizí 8 Metrostavu „jde“ výstavba **ražené trojlodní stanice Nádraží Veleslavín**, kde za zmínku stojí zásadní změny, kterých projekt doznal. Po rozhodnutí o přemístění technologického centra z ražené části stanice do prostoru rampy byly prováděny od poloviny září 2012 předstihové práce, nutné k zajištění jámy technologického centra. Jednalo se zejména o přikotvení severní stěny hlavní jámy, které probíhalo komplikovanou technologií vrtní přes volnou hloubku 8 m široké sjezdové rampy.

Velkou výzvou při organizaci a provádění prací bylo postupné zahlubování budoucího technologického centra do sjezdové rampy v době jejího užívání pro provoz ražeb stanice a vzduchotechnických propojek ve stavebním oddílu 06. Průjezdnost rampou byla ukončena



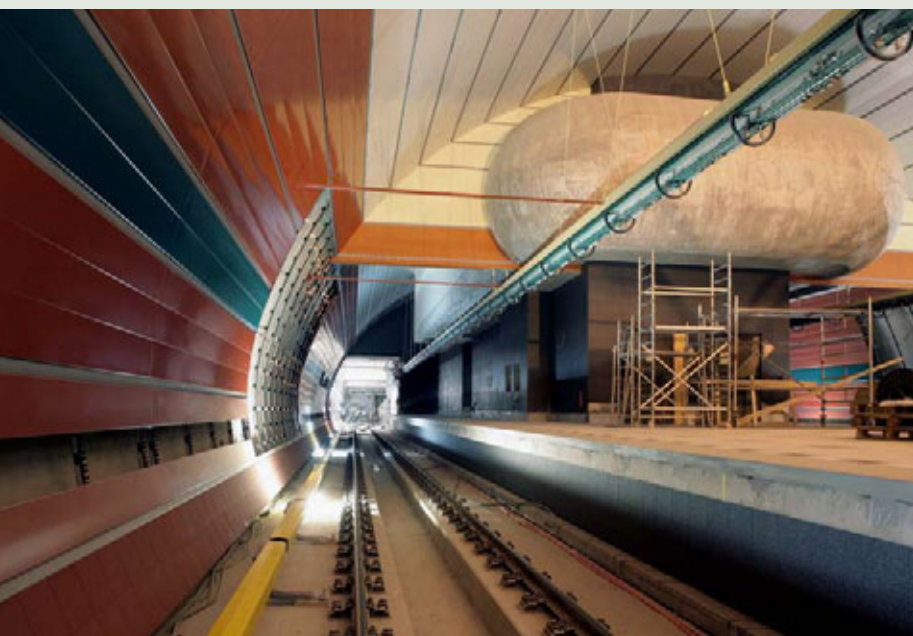
Stanice Nádraží Veleslavín po provedení ražby tunelů.

k 20. 1. 2013. Namísto původně uvažované fóliové hydroizolace byla v trojlodní stanici a přilehlém únikovém objektu poprvé v našich podmínkách použita stříkaná hydroizolace, a to v rozsahu přes 7000 m². Aplikace hydroizolačního materiálu na bázi polymercementu probíhala ve třech vrstvách a vzniklo tak souvrství o tloušťce 3 mm.

K zajímavostem **jednolodní ražené stanice Petřiny** patří bezbariérový přístup v podobě dvojice rychlovýtahů o hloubce 24 m pod terénem. Způsob realizace výtahové šachty byl zcela pozměněn. Původně měla být šachta vyhloubena před vyražením vlastní stanice. Avšak pozdním předáním staveniště tomu bylo naopak a stanice se tak zcela vyrazila ještě před zahájením prací na hloubení šachty a teprve poté se výtahová šachta vyhloubila do úrovně cca 3,5 m nad stanicí. Po dokončení definitivního ostění stanice, s vynecháním prostupu do výtahové šachty, byla provedena speciální konstrukce zčásti zabetonovaná do definitivního ostění klenby, která zajistila bezpečnost práce při dohloubení šachty a následném rozřezání primárního ostění stanice. Poté došlo k napojení izolace a definitivního ostění

Vlevo: Stanice Petřiny téměř v celé své kráse.

Dole: Nádraží Veleslavín takto mohli vidět i návštěvníci Dne otevřených dveří v lednu 2013.





stanice se šachtou. Zajímavostí určitě je, že eskalátorový tunel se zderazil ve sklonu 30°, což je nejvíce při stavbě V.A. Výstavbou této stanice došlo k narušení přirozeného volného proudění podzemní vody, a tím k vytvoření přehrady. Pro obnovení původního hydrogeologického režimu byly realizovány na dně stanice převody vody z perforovaných trubek tak, aby voda mohla volně proudit z jedné strany stanice na druhou.

Mezi jednokolejnými traťovými tunely TBM jsou na celém novém úseku metra V.A po cca 200m rozmístěny **vzduchotechnické propojky**. Tyto objekty mají za úkol snižovat pístový účinek od jedoucích vlaků a v případě havárie nebo požáru slouží k evakuaci osob a nástupu záchranných jednotek. Propojky byly budovány postupně ve dvou fázích. Po přesunu logistiky ze ZS BRE1 na ZS E2 bylo realizováno prvních šest propojek

PRODLOUŽENÍ TRASY A JE VÝZVOU – VYNIKÁ VELMI KOMPLIKOVANOU A PROMĚNLIVOU GEOLOGIÍ. TRASA NAVÍC PODCHÁZÍ HUSTĚ ZASTAVĚNÁ ÚZEMÍ A RAZILO SE V SOUBĚHU POD ULICÍ EVROPSKOU.


Nahoře: Pohled na prostor stanice Petřiny s eskalátorovým tunelem na konci.

Dole: Razicí štít v roce 2011 před započatím prací ještě v čerstvém nátěru.

a po dojezdu obou tunelovacích razících strojů do stanice Dejvická bylo realizováno zbývajících devět. Všechny propojky v traťovém úseku Bořislavka – Dejvická byly raženy v nestabilním horninovém prostředí, které bylo pro vlastní ražbu vzhledem k poloze pod ulicí Evropská velmi rizikové. Z tohoto důvodu se v předstihu pomocí tryskové a chemické injektáže zpevnilo okolní prostředí.

Na dně **kruhových traťových tunelů** vybudovaných technologií TBM bylo nutné nejdříve vybetonovat rovný podklad, na který jsou následně betonovány kolejové betony. V závislosti na typu antivibračního zařízení kolejového svršku je podklad umístěn 600 nebo 800 mm pod temenem kolejnice. Kolejové betony jsou velmi náročné na rovinnost – požadovaná tolerance povrchu je ± 10 mm. V místech, kde by provoz metra hlukem mohl ovlivňovat okolní zástavbu, jsou traťové tunely opatřeny antivibračním zařízením, které může mít dle míry ovlivnění až tři stupně: upevnění kolejnice, podkladnicové desky pod kolejnicemi a antivibrační rohože umístěné okolo podélných pasů kolejových betonů. Montáž koleje se prováděla ze 100m kolejnicových pasů,

kteří se svařují z 25 m dlouhých kolejnic na provizorním roštu přímo na stavbě v závazném otvoru KU1. Pro zajímavost, pro účely zásobování metra pitnou, technologickou a požární vodou je v tunelech umístěn tunelový vodovod, který je připojen na městskou vodovodní síť prostřednictvím vodovodních přípojek stanic.

Divize 8 společnosti Metrostav má již potřeť v řadě příležitostí řídit výstavbu metra v Praze. Každá trasa byla něčím jiná, ať už se jednalo o plavené tunely pod Vltavou, výstavbu jednodlné stanice v Kobylisích či inženýrsky komplikovanou stavbu ocelové prosklené konstrukce stanice Střížkov. Prodloužení trasy A je další výzvou – vyniká velmi komplikovanou a proměnlivou geologií. Trasa navíc podchází hustě zastavěná území a razilo se v souběhu pod ulicí Evropskou. Tato slova Iva Vrbky, ředitele divize 8 Metrostavu, vystihují významnost a složitost výstavby pátého áčka a také to, čím pro tuto společnost pražské metro je. 

Vysvětlivky:

ZS BRE1 – zařízení staveniště Břevnov

ZS E2 – zařízení staveniště Evropská

ZS KU1 – zařízení staveniště Kukulova



O střešní konstrukci remízovací haly vozovny Hloubětín

Dopravní podnik vydal 25. července 2014 krátkou tiskovou zprávu ohledně stavu a monitoringu unikátní střešní železobetonové konstrukce remízovací haly vozovny Hloubětín, která pochází z 50. let minulého století.

Milan Lacina a Jan Šurovský, foto: Robert Janulík, Jaroslav Jiříčka a Tomáš Zeman

Důvodem zvýšeného zájmu o střešní konstrukci remízovací haly vozovny Hloubětín ze strany odboru Technická správa objektů bylo upozornění provozních zaměstnanců vozovny na neobvyklý tvar – průhyb střešní konstrukce ve III. lodi, sekci 9. Pro bližší vysvětlení je nutno uvést, že remízovací hala je složena z 5 rovnoběžných lodí a střešní konstrukce každé lodi je tvořena 13 skořepinovými segmenty typické tloušťky pouhých 50mm.

ROZHODNUTO O PODEPŘENÍ A MONITORINGU

Na základě uvedeného zjištění následovala za účasti statiků prohlídka předmětného místa a bylo rozhodnuto o zajištění 9. sekce podpůrnou konstrukcí, která byla realizována koncem prosince 2013. Následně byla objednána a provedena mimořádná prohlídka celé střešní konstrukce remízovací haly a po vyhodnocení závěrů prohlídky, konzultacích se statiky a projektanty bylo do 27. února 2014 provedeno podepření dalších tří určených míst (IV. loď, sekce 10 a V. loď, sekce 7 a 8).

V hale probíhá monitorování průhybu střešní konstrukce. Od stropu je natažena struna. Na jejím spodním konci je umístěn jezdec snímače a pružina, která strunu udržuje v napjatém stavu. Pokud se strop prohne, přenesení se pomocí struny pohyb na jezdec odporového snímače deformace. Informace jsou předávány on-line.

O tento záběr Roberta Janulíka se zasloužila i osádka vysokozdvíže plošiny ve složení Lubomír Kufa a Milan Křeček.

Současně s realizací uvedených kroků, vedoucích k zabezpečení míst vykazujících výrazné deformace, bylo v únoru 2014 rozhodnuto o pravidelném sledování konstrukce – monitoringu. V pěti vybraných sekcích je konstrukce sledována on-line, dalších 18 míst, respektive bodů je monitorováno v měsíčním cyklu. Jednou za měsíc se dále provádí prohlídka celé střešní konstrukce, jejímž výsledkem je protokol o měření s doporučením dalších případných opatření. Ve stejném cyklu je pak provedena kontrola a případná úprava podpůrných konstrukcí. V poslední řadě je kontinuálně on-line sledován průběh teplot při obou stranách střešní konstrukce.

Součástí opatření je důrazný požadavek na striktní dodržování maximální povolené rychlosti pohybu tramvajových vozů v remízovací hale, výsledkem kterého je omezení dynamických účinků z provozu na nosnou konstrukci haly. Dalším provozním opatřením je pak prakticky nepřetržitý pohledový monitoring střešní konstrukce zaměstnanci vozovny Hloubětín, za což jim patří dík.

Bohužel průběžné výsledky monitorování střešní konstrukce ukazují na stále se zhoršující stav. Dne 8. června 2014 musel být podepřen ve III. lodi segment č. 6. Následně byl v průběhu srpna zařazen do on-line monitoringu segment č. 8 v I. lodi, který vykazuje stále se zhoršující stav.

DAMOKLŮV MEČ NAD UNIKÁTNÍ STŘECHOU

V tento okamžik lze konstatovat, že díky pravidelným kontrolám a dalším přijatým opatřením je střešní konstrukce remízovací haly a její aktuální chování pod kontrolou. Nicméně je nutno v této souvislosti říci, že podpůrné konstrukce začínají ve stále větší míře omezovat provoz vozovny a snižovat její kapacitu. V delším časovém horizontu je pak tento stav neudržitelný a bude vyžadovat s největší pravděpodobností radikální řešení.

Odbor Technická správa objektů si je velmi dobře vědom unikátnosti velmi odvažného řešení zastřešení remízovací haly. Vozovna Hloubětín je vozovnou nejnovější a do doby vzniku Ústředních dílen v Hostivaři se tu prováděly vyšší stupně oprav vozů T1 a T3, mnoho nových výrobků v té době sousedící „fabriky“ ČKD Trakce bylo zkoušeno právě zde. Dále je nutno zmínit, že právě Hloubětín byl kolébkou tyristorizace tramvajových vozů T3 na, nyní zvolna dosluhující, typ T3M. Totéž platí i pro obousměrné vozy KT8, které dělají Hloubětín Hloubětínem. V neposlední řadě je vozovna Hloubětín i rodištěm mnoha významných manažerů tramvajové dopravy.

To vše jsou dost pádné důvody, resp. úcta k minulosti vozovny na to, aby případné zásadní řešení bylo přijato na základě dostatečného množství dat, důkladného zvážení všech pro a proti, a to vše samozřejmě při zachování bezpečnosti zaměstnanců a majetku DPP.

HLOUBĚTÍN OČIMA MĚSTA I OBCHODU

Při výběru varianty řešení rekonstrukce haly vozovny, kterých je celá řada, je





nutno brát v úvahu současnou potřebu vypravení tramvajových vozů. Bohužel úpadek průmyslové výroby v této části Prahy a prodloužení trasy B pražského metra na Černý Most v 90. letech jednoznačně oslabil dopravní význam vozovny Hloubětín. Předpoklad případného dlouhodobého rozvoje tramvajové sítě ve východní části Prahy je prakticky nulový, protože platný územní plán s žádnou novou tratí v této lokalitě nepočítá, i když městská část Praha 14 by o rozvoj východním směrem stála.

Na rozdíl od dopravně přetížených vozoven Motol, Pankrác a Vokovice a strategicky umístěných vozoven Strašnice a Žižkov je nutno začít vnímat důležitost vozovny Hloubětín jako areálu, který bude kromě potřebné kapacity vypravení tramvajových vozů do sítě sloužit i jako rezerva v případě výluk ostatních vozoven, prostoru určenému pro vozy po nehodách, na posouzení výše škody pojišťovnou, čekající na speciální náhradní díly, na prodej apod. Problematika vozů na prodej nás totiž bude tížit ještě mnoho let, po které budou dodávány nové vozy 15T. V dnešní mezinárodně komplikované situaci na Ukrajině a v Rusku doba mezi podepsáním smlouvy na odkup, uhrazením těchto vozů a skutečným odvozem trvá minimálně půl až tři čtvrtě roku, kdy je vozy třeba někde na kolejích deponovat. Koneckonců prakticky všichni provozní pracovníci JPT a JSVT dnes a denně řeší problém, kam s nadbytečnými vozy.

Jak již bylo řečeno, vozovnu Hloubětín čeká v rádech několika měsíců zřejmě zásadní změna. V této době by měla být

předkládána celková zpráva hodnotící chování střešní konstrukce od ledna 2014 do současnosti. Součástí materiálu má být i předpoklad dalšího vývoje stavu. Následně by měla být vypracována dopravně-technická studie řešení remízovací haly, kterou za DPP objednává odbor Strategie, jejímž výsledkem bude doporučení nejvhodnější realizační varianty, samozřejmě i s vlivem budoucích investičních, ale i provozních nákladů.

TECHNICKÁ DATA REMÍZOVACÍ HALY

Hlavní objekt vozovny Hloubětín je tvořen halou o 5 lodích. V každé lodi I až V je umístěno 5 rovnoběžných kolejí 1-25. Nosná konstrukce haly, střešní konstrukce i konstrukce podpěr kolejnic pocházejí z 50. let minulého století. Železobetonová monolitická konstrukce haly je v podélném směru tvořena sdrúženými rámy – sloupy a podélnými průvlaky. V podélném směru je konstrukce rozdělena na 3 dilatační celky po 4, 5 a 4 rámech, celkem tedy 13 rámových konstrukcí = 13 polí. Halu vozovny tvoří 6 řad těchto ráků – 2 krajní a 4 vnitřní, které vytvářejí právě 5 lodí vozovny. V příčném směru jsou podélné rámy spojeny příčnými obloukovými vazníky se zakřiveným táklem. Jedná se o pilové uspořádání zastřešení se svislými vazníky. Plochy mezi podélnými průvlaky a příčnými vazníky jsou zastřešeny železobetonovými monolitickými skořepinami šířky 18,8 m a délky 8,75 m, typické tloušťky 50 mm. Jedná se o skořepiny „sovětského“ typu, použité na zastřešení vozovny místo původně navržené ocelové střešní konstrukce kvůli nedostatku

Tento unikátní letecký snímek redakci poskytl Jaroslav Jiříčka.

oceli v době výstavby. Skořepiny mají tvar konoidu s řídicí křivkou ve tvaru řetězovky. Celkem je hala zastřešena 65 (5 x 13) skořepinami o celkových půdorysných rozměrech ~ 114,25 x 94,00 m (dl. x š.).

Provoz vozovny Hloubětín byl zahájen 10. března 1951, všechny původní lodě I-V však byly zprovozněny až na počátku roku 1952. Během provozování vozovny byla provedena rekonstrukce izolace střešní konstrukce – na vnější straně byla položena tepelná izolace tl. ~ 100 mm, zakrytá těžkými natavovanými asfaltovými izolačními pásy.

Provizorní podepření střešní konstrukce hloubětinské vozovny.





Zářijový historický kaleidoskop 2014

Pro historické ohlédnutí v září jsme vybrali z několika událostí takřka zapomenuté výročí zavedení nástupních ostrůvků či zahájení provozu téměř legendárních autobusů Škoda 706 RTO. A protože jsme v červencovém DP kontaktu připomněli sté výročí vypuknutí první světové války a přislíbili, že se k tématu budeme vracet, přidáváme pár řádků o 100. výročí pražských sanitních tramvají.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP

STO LET S NÁSTUPNÍMI OSTRŮVKY

V posledním období rozvoje tramvajové dopravy před stagnací vyvolanou válkou začal v Praze vzrůstat běžný pouliční ruch. Na scéně se začaly stále častěji objevovat automobily, což neznamenalo, že by v té době z ulic už mizely masově fiakry a drožky či jiné povozy tažené koňmi. Nicméně, přecházet ulice bylo i v té době stále složitější, ačkoliv lidé byli zvyklí poklábat si třeba uprostřed křižovatky. Čekat na tramvajovou linku na některých místech začalo být nebezpečné. Tedy alespoň tam, kde mezi kolejí a chodníkem byla větší vzdálenost.

V červenci 1912 se proto na Stavebním úřadu hlavního města Prahy začal projednávat zajímavý „Návrh na zřízení nástupišť při stanicí elektrické dráhy Nádraží císa. Frant. Jos. I.“ O více než rok později, v říjnu 1913, Elektrické podniky

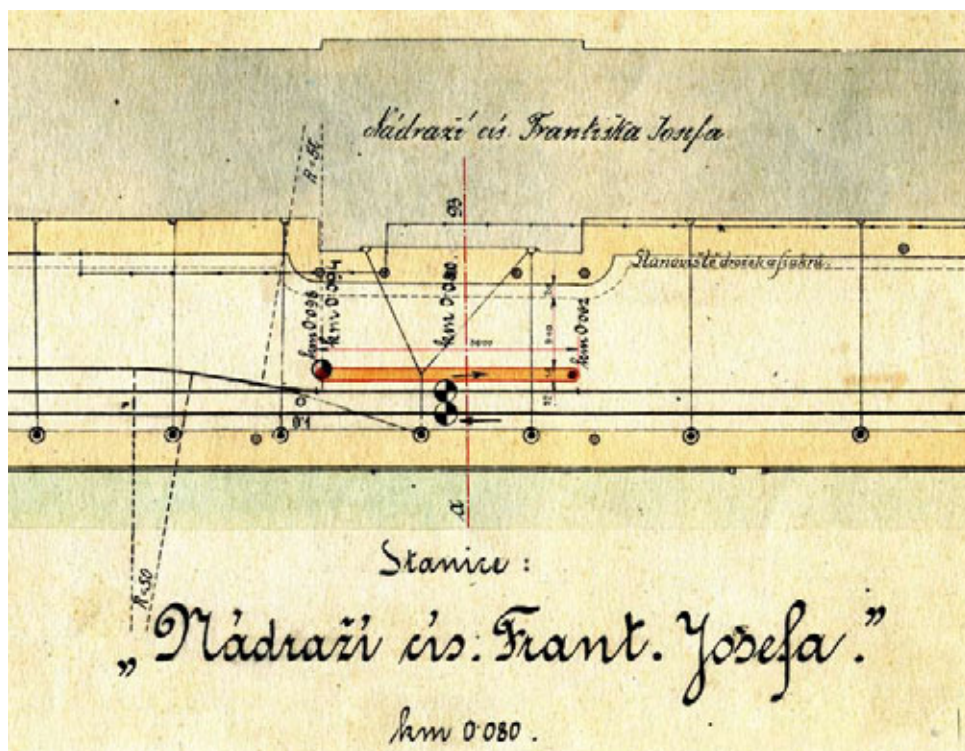
královského hlavního města Prahy vypracovaly a předložily vídeňskému ministerstvu železnic oficiální návrh, který byl 30. ledna následujícího roku projednán

při místním šetření, při tzv. politické pochůzce. „Nástup obecnostva do mot. a vlečných vozů ve stanicí »Nádraží císa. Frant. Josefa« ... ve směru jízdy k Museu jest velice

Nahoře: Tento snímek prvního pražského nástupního ostrůvku pořídil 9. června 1914 technický úředník Elektrických podniků a nadšený amatérský fotograf Antonín Novotný.

Vpravo: Nástupiště na křižovatce Můstek, zřízené v roce 1916.





nepohodlný, ježto obecnstvo pro velikou frekvenci vozovou před budovou nádražní musí očekávatí příjezd vozidel elektrických drab buď na chodniku nádražním a po příjezdu těchto musí přejít téměř 14ti metrovou šířku uliční, proplétajíc se mezi vozidly nákladními i osobními, anebo v jízdni dráze u koleji stojí, kde jest pro něho nebezpečí," psal stavební rada ing. Svoboda v technické zprávě.

Komise neměla proti nové úpravě stanice námitky, a tak se brzy poté Pražané dočkali svého prvního „nástupního ostrůvku“, jak se nástupišť začalo po mnoha letech běžně říkat. První nástupišť bylo dlouhé 36 metrů, široké jeden a půl metru a vysoké 15 centimetrů. Bylo olemováno žulovými obrubníky a vylážděno mozaikovou dlažbou. Proti dnešním zvyklostem byl zastávkový sloupek umístěn uprostřed, zatímco na obou koncích nástupišť byly vztýčeny vysoké kovové lucerny se čtyřmi žárovkami, které zajišťovaly osvětlení a současně fungovaly jako jakýsi výstražný maják. Bohužel neznáme zatím přesné datum (ani měsíc), od kdy bylo první nástupišť používáno. Prokazatelně ale existovalo v červnu 1914.

Protože nástupišť „výborně se osvědčilo“, rozhodly se Elektrické podniky postupně zřizovat další nástupišť. A tak se Pražané dočkali 27. srpna 1915 nástupišť ve stanici Perlová ul. (u Jungmannova náměstí), které mělo délku jen 7,5 m, a 31. srpna 1915 ještě nástupišť na Josefském náměstí (náměstí Republiky) o délce 15 m. Od 12. listopadu 1916 přibyla ještě dvě nástupišť na Václavském náměstí ve stanici Můstek (každé 34 metrů dlouhé) a konečně v roce 1917

bylo zřízeno desetimetrové nástupišť ve stanici Lanová dráha (u dnešního ústí Letenského tunelu na nábreží) ve směru do centra. Zřizování nástupních ostrůvků šlo zpočátku mnohem pomaleji, než by si Elektrické podniky přály, protože brzy po zřízení toho prvního vypukla válka, nicméně prvních pět vlaštovek bylo na světě. Ať už datum zřízení toho prvního nástupišť bylo jakékoliv, doprovázejí pražské tramvaje sto let.

PŘED PĚTAPADESÁTI LETY V PRAZE VYJELY PRVNÍ „ERTÁKY“

V úterý 1. září 1959 pronikly autobusy po dvacetileté přestávce znovu do centra Prahy. Do ulic tehdy vyjela nová autobusová linka č. 125. Její zavedení bylo tak trochu zvláštní. Vyjela totiž v trase určené původně pro trolejbusovou linku č. 51. Výstavba prodloužení byla odkládána už několik let a zatím z navržené trasy byla zavěšena trolej pouze od stávající konečné

Situační plán prvního pražského nástupišť.

Dnes už známý snímek autobusu Škoda 706 RTO č. 139 ve výstupní zastávce linky č. 125 na Bořislavce nám kromě samotného vozu ukazuje ještě stále zavěšenou trolej připomínající někdejší trolejbusovou dopravu.

U Matěje do Zelené ulice a předpokládána manipulační trať do devčických garáží. Další realizaci ovšem brzdilo několikaleté zpoždění dodávky výzbroje pro projektovanou měřírnu Bubeneč. Tak dlouhé zpoždění bylo velmi nepříjemné, a tak se Dopravní podnik rozhodl, že potřebné spojení uskuteční autobusovou linkou. V létě už stejně mezi Bořislavkou a Matějem jezdily místo trolejbusů dočasně autobusy, zatím pod původním číslem linky 51, ale počínaje prvním zářijovým dnem byla nejstarší pražská trolejbusová linka definitivně nahrazena autobusovou dopravou. Jako důvod ke zrušení trolejbusové linky se například uváděl její zastaralý vozový park, ale také potřeba „vyzkoušet moderní typy autobusů ve vnitroměstském provozu a provést srovnávací dopravně ekonomickou studii použitelnosti autobusu a trolejbusu“, píše se v dobových dokumentech.

Nová linka jezdící v trase Bořislavka – U Matěje – Revoluční byla velmi úspěšná, což byl doklad, že původně navržený směr trolejbusové tratě byl správný. Linka znamenala proti dosavadnímu cestování tramvajemi až sedmnáctiminutovou úsporu! Aby nebyla přetěžována, musela být přijata určitá tarifní a organizační opatření, která její využívání poněkud regulovala. V roce 1963 musela být v nejvytíženějším čase posílena ještě autobusovou linkou č. 131 a kromě toho jezdily některé spoje pouze v úseku Na Santince – Revoluční.

Kromě samotné skutečnosti, že v Praze 1. září 1959 vznikla nová autobusová linka a zanikla první trolejbusová linka, musíme připomenout, že na linku č. 125 byly nasazeny první nové autobusy Škoda 706 RTO, legendární „ertáky“.

PŘED STO LETY ZAČLY V PRAZE POMÁHAT SANITNÍ TRAMVAJE

První světová válka přinesla do pražské tramvajové dopravy celou řadu novinek, »»





kteřé dnes nezřídka označujeme za rarity. Ve své době ale šlo o nezastupitelnou službu, kterou pražské Elektrické podniky pro své město vykonávaly. Jednou z novinek bylo zavedení sanitních tramvají. Z válečných bojišť začaly být do pražských vojenských nemocnic a lazaretů dopravováni ranění a nemocní vojáci. Citelný nedostatek koňských potahů, které do té doby většinou zajišťovaly nákladní a účelovou dopravu (a tedy sloužily i jako sanitky), vedl k hledání nouzových řešení. Jako nejvýhodnější se ukázala přeprava raněných zvláště vyčleněnými tramvajemi. A tak „*k dopravě raněných vojáků bylo adaptováno 18 velikých motorových vozů, které byly udržovány a dezinfikovány v remise Karlínské,*“ píše se stručně ve Výročních účtech Elektrických podniků za rok 1914. Úprava vozů byla celkem jednoduchá, odstranila se okna a mezi rámy se do vozů vkládala příčně nosítka. Všechny 18 vozů mohlo najednou přepravit tímto způsobem 132 raněných.

Pražané se mohli poprvé se sanitními tramvajemi setkat 26. srpna 1914 před dnešním Hlavním nádražím, když se konala hodinová přehlídka připravenosti všech sanitních dopravních prostředků, které mělo město k dispozici. Nejednalo se tedy ještě o jízdu „na ostro“. Noviny tehdy uváděly, že sanitní tramvaje budou stávat v Sadové třídě (Wilsonově), kam budou ranění přenášeni. Po tu dobu měl být pravidelný tramvajový provoz v těchto místech přerušen. Elektrické podniky ale přišly s jiným řešením. Rozhodly se pro tento účel vybudovat zvláštní tramvajové koleje. V první řadě bylo nutné postavit urychleně koleje do nádraží Císaře Františka Josefa I. (Hlavní nádraží) a do dnešní ulice U Nemocnice, kde kromě Všeobecné nemocnice byla i c. k. Vojenská nemocnice.

Tramvajová kolej do nádraží začínala v dnešní Vínohradské třídě nad dnešními železničními tunely (v té době tam byl jen jeden). Bývala zde prudce klesající příjezdová cesta do nákladové části nádraží, která dokonce mimourovňově křížovala jednu železniční kolej. Délka koleje byla 420 metrů, z toho posledních 117 metrů bylo provedeno dvoukolejně. Se stavbou koleje se začalo 29. srpna a 2. září byla dokončena. O osmé hodině večerní byla kolej projeta na zkoušku a krátce poté odvezly první dvě sanitní tramvaje raněné vojáky. V půl jedenácté přijel první velký transport se 160 raněnými a o hodinu později dorazil další se 160 raněnými.

Brzy se ukázalo, že sanitních vlaků bude víc, takže tramvaje se budou na nádraží častěji vracet. Vidlicovité ukončení kolejové odbočky se ukázalo jako nepraktické, a proto Elektrické podniky během jediné noci z 16. na 17. září tuto kolej prodloužily na 450 metrů, přičemž konec byl opatřen vyhybkou, takže přijíždějící a odjíždějící soupravy se mohly snadno vyhýbat. Odbočka k Všeobecné nemocnici byla dlouhá 295 metrů a byla postavena během tří dnů, takže v neděli 30. srpna byla poprvé projeta na zkoušku a připravena k provozu.


Později ještě přibyla 248 metrů dlouhá kolej na Letné k barákům pro rekonvales-

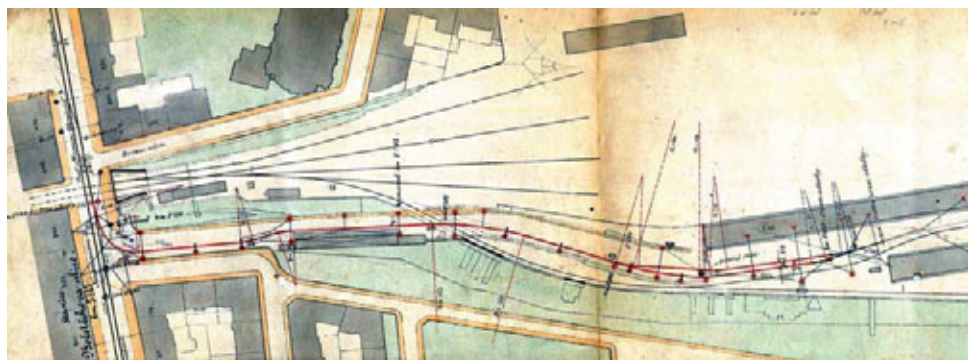
Shora: Výřez ze známého snímku fotografa Jindřicha Eckerta ukazuje sanitní tramvaje v areálu dnešního Hlavního nádraží. Okna vozů byla zakryta plachtou.

Málo známý obrázek z dobového tisku, který ukazuje vykládání raněných na Žižkově v Táboritské ulici, nám poskytl Jan Bajer. Dům v pozadí už neexistuje.

Situční plán kolejové odbočky pro dopravu raněných na nádraží Císaře Františka Josefa I.

centy. Ta byla uvedena do provozu 7. ledna 1915. Sanitní tramvaje jezdily podle potřeby i k jiným nemocnicím, například do provizorní nemocnice na Žižkově, do lazaretu Na Rejdišti u Rudolfiny (zde byly manipulační tramvajové koleje) či do kasáren na Pohořelci, kde bylo možné vůz odstavat na tehdejší konci trati. Doprava raněných se prováděla bez ohledu na denní dobu a obvyklý, za války omezený, rozsah provozu. Například 6. září sanitní tramvaje jezdily až do půl třetí ráno! Bohužel není k dispozici údaj, kolik raněných sanitních tramvaje přepravily v roce 1914.

Doprava sanitními tramvajemi skončila 22. října 1920. Za léta 1915–1920 přepravily z nádraží do nemocnic či mezi nemocnicemi a na nádraží 603 288 vojáků. 



LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V aktuálním vydání naší zahraniční rubriky se seznámíme s netradičním prototypem tramvaje pro ruský Omsk či Jekatěrinburg a čínskou první tramvaj poháněnou pouze superkapacitory. Podíváme se také na zajímavé historické nálezy při výstavbě dopravního uzlu v Londýně a na stavbu železničního tunelu pod přístavem v Sydney.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

AUTOMATICKÝM VLAKEM POD PŘÍSTAVEM V SYDNEY

(*Railway Gazette International 7/2014*)

V nejlidnatějším a nejrozlehlejším městě Austrálie v červnu oznámili australský premiér Mike Baird a ministryně dopravy Gladys Berejiklian plán na stavbu automatické železnice pod přístavem „Sydney Harbour“. Projekt by měl prodloužit stávající Severozápadní linku vedoucí centrem města a spojit ji s další částí Bankstown. Stavba tunelu vyžaduje ražbu dvou souběžných tunelů o délce 12,5 km a rekonstrukci dalších částí trati pro plnění standardů „rychlé“ dopravy. Na trati by měly jezdit jednopatrové plně automatické vlaky v taktu 30 vlaků za hodinu během dopravní špičky. Městská kolejová doprava je v Sydney schována pod povrchem nebo vede po visutých tratích a vlaky na ní jezdí dvoupatroví, aby stačily náporu cestujících. Jízdní řády jsou propojeny s autobusovými linkami a lodní dopravou. 🚫



Zdroj: nsw.gov.au

VÝSTAVBA V LONDÝNĚ ODKRYLA POZORUHODNÝ NÁLEZ

(*Railway Strategie 109*)

V Londýně vzniká mezi stanicemi Liverpool Street a Moorgate nový přestupní uzel Liverpool Street Crossrail station, který má být dokončen v roce 2018. Tato stanice by měla propojit několik linek metra, vnitrostátní železnici a zajistit spojení na letiště Stansted. V březnu 2013 bylo při výstavbě objeveno 3000 lidských koster, 400 jich již bylo vykopáno, na odkrytí dalších bude pracovat tým archeologů tento rok. Vědci z analýzy DNA zjistili, že se jedná o pohřebiště obětí morové epidemie z dvou období 1348–50 a poloviny 15. století. Tato smrtící nemoc, při níž zahynuly miliony obyvatel, tehdy zasáhla celou Evropu. Nález má proto obrovský význam v oblasti vědy a historie, neboť může potvrdit tvrzení jiných historických zdrojů, doplnit zkoumání epidemií v Evropě a dále se díky němu můžeme dozvědět mnoho o životě v Londýně v době středověku. Analýzou koster, na které spolupracují archeologové, historici a mikrobiologové, jsou vědci schopni rozpoznat pohlaví, věk, ale také to, zda daný

člověk trpěl podvýživou, zda se do Londýna přistěhoval, byl zraněn či byl vegetariánem, atd. 24. a 25. července 2014 byly tyto archeologické vykopávky vystaveny pro veřejnost. 🚫



Zdroj: crossrail.co.uk

POLODRAHOKAM Z URALU

(*Railway Gazette 8/2014*)

Firma Uraltransmash (dceřiná společnost firmy Uralvagonzavod) spolu s designérským studiem OKB Atom předvedly veřejnosti prototyp nové tramvaje nazývané Rusko I nebo R1, která by měla jezdit v ulicích měst Jekatěrinburg a Omsk. Tento nový model má velice atraktivní a moderní vzhled, který by měl změnit přístup veřejnosti k městské dopravě poskytováním služeb I. třídy a vyzdvihnout schopnosti ruského inženýrství. Inspirací pro výběr barvy karoserie byl vzhled polodrahokamů z Uralu, které mají černou barvu se zrcadlovým efektem. Okna tramvají by odrážely okolní prostředí a staly se tak přirozenou součástí města. Tříčlankový vlak je 24 m dlouhý a 2500 mm široký s kapacitou 150 až 190 cestujících (při hustotě 5 os./m²). Dva podvozky jsou koncipovány tak, aby zvládly místní nedokonalé tratě a 16 m rádius zatáček. Kabina řidiče svým tvarem poskytuje řidiči dobrý výhled a redukuje prudké sluneční světlo. Výroba tramvají se plánuje od roku 2017. 🚫



Zdroj: railwaygazette.com



Zdroj: Tramways Urban Transit

TRAMVAJE JEZDÍ JEN SE SUPERKAPACITORY

(*Tramways & Urban Transit 8/2014*)

Čínská společnost CSR Zhuzhou uvedla první tramvaj vybavenou pouze superkapacitorovými zásobníky energie. Sedm čtyřčlankových 100% nízkopodlažních vozů bude v provozu od prosince letošního roku na 7,7 km dlouhé okružní lince v provincii Guangzhou (Kuang-čou) v jižní Číně. Tramvaje budou poháněny pouze superkapacitory, které se dobíjejí energií získanou během brzdění vozu (rekuperací) a automatickým pozemním napájením v zastávkách. Očekávaná doba rychlonabíjení na zastávce je 10–30 vteřin, přičemž na jedno nabití je tramvaj schopna dalšího dojezdu cca 4 km. Efektivita využití energie získané brzděním je 85 %. V případě defektu budou poblíž zastávek rozmístěny mobilní dobíjecí stanice. 🚫

Za tramvajemi nad Vislou

Následující reportáž přináší informace o tramvajovém provozu v Krakově; skladbě jeho vozového parku, spolehlivosti nových nízkopodlažních tramvají a také využití vlastních ústředních dílen. Krakov v červnu letošního roku navštívil generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a pražský radní pro dopravu Jiří Pařízek.

Text a foto: Michal Chrást

MHD v Krakově a okolí od roku 2006 organizuje, koordinuje i spravuje Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu v Krakově (ZIKiT), účelová městská dopravní jednotka. Pokud bychom hledali pražský ekvivalent, jde o spojení dvou organizací, a to ROPIDu a TSK. ZIKiT určuje trasy linek, jízdní řády a intervaly, technické a kvalitativní požadavky použitých vozidel, způsob cenové kalkulace a platby dopravním společností. Hlavním dopravcem je městská společnost Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. (MPK – obdoba našeho DPP), která má podepsanou se ZIKiT dlouholetou smlouvu. Městská doprava je provozovaná pod názvem Komunikacja miejska v Krakově (KMK), od roku 2012 má KMK i vlastní logo.

Technický ředitel MPK Kazimierz Fudala, generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a Alicja Schönwald-Tabor v tramvaji Bombardier Flexity Classic NGT8.

Zcela dole: Nová hala ústředních dílen MPK Krakov s probíhající modernizací tramvají E6 a C6.



TRAMVAJE JEZDÍ PŘES 130 LET

Tramvaje jsou nejstarším dopravním prostředkem veřejné dopravy v Krakově. První linka začala být provozována v roce 1882. V tento rok byla zprovozněna linka koněspřežné dráhy od hlavního vlakového nádraží k mostu spojujícímu Krakov s předměstím Podgórze (dnes jedna z městských čtvrtí).

V současné době MPK Krakov provozuje přes 200 km tramvajových tratí. Linkové vedení je složeno z 25 linek (22 denní linky, 3 noční). Ve špičce se vypravuje přes 400 vozů ze dvou vozoven: Nowa Huta a Podgórze. Tramvajová síť je tvořena radiálními linkami směřujícími do centra, což připomíná podobné řešení tramvajové dopravy jako v Praze. Vzhledem ke krátkým intervalům dochází k přeplnění tratí v centrální oblasti města. Tramvajové tratě jsou postupně moderni-

zovány a dochází k výstavbě nových tratí. V roce 2010 byla zprovozněna tramvajová trať do čtvrti Mały Płaszów, následně byla v roce 2012 zprovozněna i trať do čtvrti Ruczaj. Do roku 2018 je naplánováno dalších 28 km tramvajových tratí.

Noční tramvajové linky jsou provozovány opětovně od roku 2012, tj. po 26 letech od zastavení provozu. Linky byly tehdy zrušené údajně z důvodu nadměrné hlukovosti tramvají ve středu města v noci.

NA LINKÁCH JSOU NASAZENY TYTO TRAMVAJOVÉ TYPY:

- 1) 105Na – vyráběny v letech 1979 – 1992 (Konstal Chorzow). Je to nejvíce známá a v současnosti už „klasická“ polská tramvaj, lidově zvaná „akwarium“ („akvárko“). MPK používá 135 vozů, které jsou nasazovány ve dvou až třech vozových soupravách (linky 4 a 24);
- 2) Bombardier NGT6 – od roku 2000, 50 vozů;
- 3) Bombardier NGT8 – od roku 2012, 24 vozů;
- 4) Lohner E1 (+C3 vlečný bezmotorový vůz) – vyráběny v letech 1966 – 1976. Od roku 2003 používané vozy zakoupené ve Vídni. 74 motorových a 61 bezmotorových vozů;
- 5) MAN N8S – vyráběny v letech 1976 – 1977. Používané vozy zakoupené v Norimberku a Essenu. 12 vozů;
- 6) Düwag GT8S – vyráběny v letech 1973 – 1975. Používané vozy zakoupené v Düsseldorfu. 28 vozů;
- 7) Bombardier-Rotax EU8N – vyráběny v letech 1979 – 1990. Používané vozy zakoupené ve Vídni (soupravy E6 + C6 přestavěné na sólo vozy). 27 vozů;
- 8) Protram 405N-Kr – nejdelší krakovská tramvaj (40 m). Vznikla spojením tří vozů Konstal, které zůstaly propojené nízkopodlažními články. Zatím 1 vůz.

OBNOVA VOZOVÉHO PARKU

Obnova vozového parku tramvají začala v Krakově v roce 1989. MPK zakoupilo z Norimberku (za symbolickou cenu) několik souprav MAN T4 + B4. V roce 1994 následovaly další vozy Düwag GT6. Část z nich byla provozována v originálním nátěru. Jeden z no-






MPK. Rozsah modernizace spočívá buď ve zlepšení komfortu cestování (nová okna, dveře, sedadla), nebo v kompletní modernizaci, a to v rozsahu: nový střední nízkopodlažní článek, nová elektrická výzbroj Cegelec, informační systém, topení, nová okna i dveře atd. (obdoba našich modernizací tramvají KT8D5 na typ KT8D5.RN2P).

V prosinci 2013 vyhrála firma PESA výběrové řízení na dodání 36 nových nízkopodlažních tramvají. Je to první nákup nových nízkopodlažních tramvají od roku 1999 od jiného dodavatele než Bombardieru. Tramvaje budou dodány v průběhu roku 2015 s podmínkou, že město obdrží dotaci z evropských fondů. V případě, že evropské peníze nebudou poskytnuty, nákup nových tramvají bude zrušen.

KE KRAKOVU PATŘÍ I RYCHLODRÁHA A MUZEUM

Součástí tramvajové sítě v MPK Krakow je také tramvajová rychlodráha (Krakowski Szybki Tramwaj – KST) dlouhá 1,5 km, která byla uvedena do provozu v roce 2008. Jedná se o podzemní úsek tramvajové sítě pod hlavním nádražím, který měl přispět ke zrychlení dopravy v ucpaném Starém Městě. Tunelem jezdí 2 páteřní tramvajové linky. Bohužel do dnešního dne není v provozu zabezpečovací systém, který by umožnil KST přednost na křižovatkách, a tak je rychlost v tunelu omezena na 30 km/h (původně plánovaná na 60 km/h). Zastávky jsou v mnohém podobné naší stanici metra Hlavní nádraží.

V Krakovském městském technickém muzeu (Muzeum Inżynierii Miejskiej), které se nachází ve staré tramvajové vozovně, můžeme najít několik historických tramvají a autobusů. Jsou nasazované na historickou okružní linku 0 a taky na zvláštní jízdy během svátků, prázdnin nebo na objednávku. 

rimberských vozů GT6 byl přestaven na kavárnu. Po dobu několika let byla tramvaj provozovaná na okružní lince, nyní je využívána pouze pro zvláštní jízdy, k pronájmu na soukromé oslavy a firemní akce.

Nákupy nových nízkopodlažních tramvají jsou řešeny na základě jednotlivých výběrových řízení. Každá série nových

tramvají je nakupována na základě nového výběrového řízení. Dosud byl realizován nákup nových tramvají od firmy Bombardier.

Dochází také stále k nákupu starších tramvají, především z Vídně. Starší tramvaje po nákupu projdou údržbou a nalakováním do barev MPK Krakow, nebo jsou tramvaje modernizovány v dílnách

Krakov, ležící na řece Visle, je druhé největší město Polska se 750 tisíci obyvateli města a 1,5 miliónu obyvatel spádové aglomerace. Městská hromadná doprava na území aglomerace zahrnuje městské a příměstské autobusové linky, tramvaje a železnice. Barvami tramvají a autobusů MPK Krakow jsou bílá a modrá, které vycházejí z barev městské vlajky.

Nahoře: Tramvaj Bombardier NGT6 ev. č. 2014 projíždí přes Plac Dominikański před kostelem Nejsvětější trojice.

Dole: Tramvaje Bombardier NGT6/2 ev. č. 2050 a Rotax/MPK EU8N ev. č. 3026 na konečné.



KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák

FILM

Ze zářijových filmových premiér v našich kinech si budou moci vybrat fanoušci různých žánrů, příběhů či způsobů zpracování. Do kinosálů míří například dokument o českém cestovateli, Století Miroslava Zikmunda, jenž přináší osobitý pohled na bouřlivé dějiny dvacátého století očima muže, který poznal celý svět. Podívat se budeme moci také třeba na pokračování americké adaptace dalších motivů ze série kultovních noirových komiksů Franka Millera, opět v několika propojených příbězích, tentokrát v režii samotného autora a Roberta Rodriguez. Do kin by se mělo dostat pod názvem Sin City: Ženská, pro kterou



bych vraždil. Zajímavé ohlasy provázejí islandský snímek O koních a lidech. Režisér Benedikt Erlingsson natočil tragikomickou, ale i poměrně drsnou minisérii příběhů o soužití koní a svěrázných Islandců, vyprávěný z pohledu koní, v nádherné a člověkem nedotčené krajině ostrova, včetně typicky severského černého humoru.

DIVADLO

Relativně specifická disciplína, tzv. stand-up comedy, je známá širšímu publiku především z televizních pořadů Na stojáka. A právě vystupující známé z této série slibuje klubové představení s názvem Na ležáka – To nejlepší z Na stojáka. Unikátní před-



stavení nabízí ve dnech 17., 18. a 24. září Music Bar Phenomen v Nádražní ulici. Za mikrofonem na pódiu by se v něm měli objevit Lukáš Pavlášek, Karel Hynek, Daniel Čech a Petr Vydra.

VÝSTAVA

S ohledem na to, že káva je u nás velmi populárním nápojem, můžeme tentokrát upozornit třeba i na to, že v Praze na Letné, v ulici Jana Zajíce, je otevřeno Muzeum kávy. Jeho expo-




zice je poklonou tradici kávové kultury od jejích počátků přes cestu staletími kolem světa. Sama expozice není nijak zbytečně komplikovaná a snaží se být pestrá jako subtropické domovy kávových zrnků. Ve sbírce muzea můžete najít i kuriózní, již téměř zapomenuté exponáty, jako např. některé stroje na přípravu, pražení či mletí kávy.

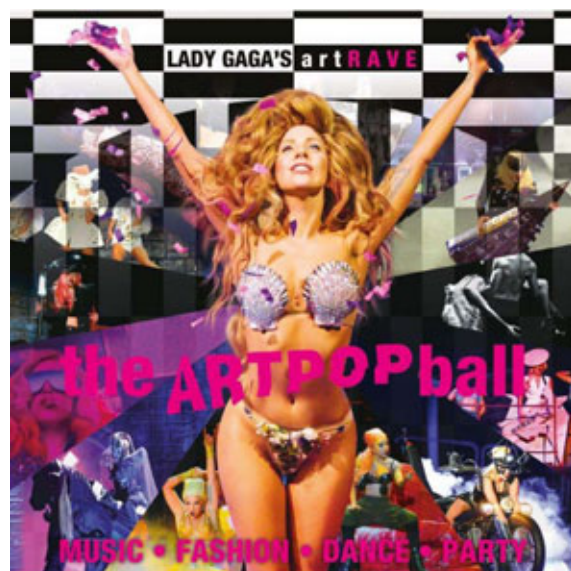
HUDBA

Připraveny jsou jak velké akce v O2 Areně, tak i menší klubové záležitosti. První z těch velkých akcí je vystoupení zpěvák, skladatele a producenta Pharrella Williamse v O2 Areně 17. září. V programu jeho show budou mít jistě své místo i skladby z albové novinky, v březnu vydané desky Girl, třeba v současné době relativně často hraný singl Happy. Dalším velkým koncertem v O2 Areně je pak vystoupení Lady Gaga 5. října, která auditoriu představí svůj mix diska, popu i rocku. Těšit se jistě můžeme







Populární belgická skupina Hooverphonic přijede do Prahy s novou deskou Reflection.

i na nějaký ten extravagantní kostým. Z dalších chystaných hudebních akcí lze upozornit třeba na specifický koncert souboru Hradišťan s uměleckým vedoucím Jurou Pavlicou na Terasě Jízdárny v rámci doprovodného programu Vinobraní na Pražském hradě 20. září, ale i na dvojici žánrově rozdílných koncertů v pondělí 29. září. To se v Lucerna Music Baru představí belgičtí Hooverphonic, kteří svou hudbu kombinují z popu, elektroniky, trip hopu i rocku, a o kousek dál v klubu Roxy obsadí pódium švédští metaloví In Flames. Pokud jsme zmínili elektronickou hudbu, nelze zapomenout ani na připravované vystoupení klasiků tvrdé elektroniky, kultovních Front 242 v sobotu 4. října v Divadle Archa. 



Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu Franze Kafky (1883 – 1924): Dva úkoly na začátku života: stále víc zužuj svůj kruh a stále...

	HLAVNÍ MĚSTO TURECKA	NESTVŮRA	VZOREC OXIDU ZLATA	INICIÁLY KONVA-LINKOVÉ	ČLENSKÝ STÁT USA	ZPĚVNÍ PTÁCI		POHŘEBNÍ NOSTKA	VYSOKÁ ŠKOLA OBCHODNÍ (ZKRATKA)		INICIÁLY ŠPOTÁKOVÉ	VEDOUČÍ UNIVERZITY	PRVNÍ KRČNÍ OBRATEL	BIDLO NA NĚMŽ NOCUJE DRUBEŽ	5. DÍL TAJENKY	TOPORNĚ
JIŽNÍ OVOCE							ZNAČKA MILIVOLTU				NĚMECKÝ HUDEBNÍ SKLADATEL					
3. DÍL TAJENKY							LÁZNĚ (ZASTAR.)				STRÁDAT					
											SETRÁT					
SLOVENSKÁ PÁDOVÁ OTÁZKA				BÁJNÝ LETEC							SKOBA (SLANG.)					
				VÝZVY							RUS. UKAZ. ZÁJMENO					
INICIÁLY HERČKY VRANOVÉ			ATLANTSKÉ OSTROVY						NÁHRADA HEROINU							
			2. DÍL TAJENKY						PODMĚTNÝ SKUTEK							
NESROVNALOSTI								PŘEHNANÉ DOJETÍ						NUŽE		
								ČES. FILM. REŽISÉR						HOJNOST		
EVROPSKÁ VRCHOVINA									ZPŮSOB ORBY					BÍLÁ BARVA		
									PANEČKU					CIZÍ MUŽ. JMÉNO		
	ŠIROKÝ LIMEC	DOMÁCKY ALENA					SEDEJ (DĚTSKY)						ZIVOČIŠNÉ TUKY			
		NĚMECKÝ OSTROV					LESÍK V POLI						VELIKONOČNÍ ZPĚVY			
ZAKRSLÉ STROMY					PŘIVÁDĚT NA SVĚT								INIC. HVIEZDOSLAVA		4. DÍL TAJENKY	NÁPOR CHOROBY
					UMĚLECKÝ ZAČÁTEK								DLE ŽIDOV. PŘEDPISŮ			
FRANC. „ULICE“													MEČ SAMURAJŮ			
					FRANC. HEREC								OBCHODNÍ PŘÍRUČÍ			
					DOMÁCKY ROVENA											
INICIÁLY ZPĚVÁKA JOHNA			ČES. KOSMONAUT							ROZVĚTVOVAT SE						
			ŮDER NOHOU							CITOSLOV. DŮPAMÍ						
DVOŘÁKOVÁ OPERA																
									DO ŠÍRKY							
									INICIÁLY PĚVCE MAŘÁKA							
1. DÍL TAJENKY														SPRÁVA DÁLKOV. KABELŮ (ZKRATKA)		
CHYTAT														DOMÁCKY TEODORA		

V tajence křížovky z čísla 8/2014 jste mohli vyluštit dokončení citátu filozofa Seneky: Právě přátelství nerozloučí ani naděje, ani strach, ani starost o vlastní prospěch. Přátelství umírá s člověkem a člověk umírá za přátelství.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



Jaký je název této tramvajové zastávky (totožný s názvem jedné ze stanic metra)?

Odpovězte správně na soutěžní otázku a získáte 2 volné vstupenky do Galerie DOX, DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra a jako bonus přívěsek ke stejnému výročí. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 28. září 2014** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).



Správná odpověď na Fotosoutěž z DP kontaktu 8/2014 zněla:

Hudební divadlo Karlín. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a DVD s filmem ke 40. výročí metra a 2 vstupenkami do Muzea hlavního města Prahy odměněn: **Miroslav Fiřtik.**





Jakou podobu měla týdenní přestupní tramvajenka? Vypravovaly se speciální svatební vozy i v době Protektorátu? A dochovaly se ještě fotografie bojujících zaměstnanců DPP v době Pražského povstání? I toto se dozvíte na výstavě MHD za Protektorátu Čechy a Morava.

Víte, jak vypadala MHD za Protektorátu?

Ve sřešovickém Muzeu MHD byla v pondělí 1. září 2014 slavnostně otevřena výstava s názvem MHD za Protektorátu Čechy a Morava. Tento autorský počín z dílny vedoucího archivu DPP Pavla Fojtíka a externího spolupracovníka odboru Marketing a komunikace Petra Malíka byl na základě dlouhodobé ideje zrealizován během rekordně krátké doby jednoho měsíce.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

Na úspěch výstavy, připravené u příležitosti 75. výročí vypuknutí druhé světové války a tematicky navazující na dokončení válečného vozu v Muzeu MHD, přišli v pondělních odpoledních hodinách připít primátor hl. m. Prahy Tomáš Hudeček, radní pro oblast dopravy Jiří Pařízek a generální ředitel Dopravního podniku Jaroslav Ďuriš. Všichni ve svých proje-

vech vyjádřili poděkování na adresu zaměstnanců Dopravního podniku, kteří v oné nelehké době vykonávali svou službu i bojovali na barikádách.

Expozici, která prostřednictvím šesti oboustranných panelů představuje řadu unikátních dobových fotografií a návštěvníky oslovuje i 7,5 minuty trvajícím zvukovým záznamem, mohou zájemci zhlédnout až do května 2015.



Nahoře: Expozici tvoří šest tematických bloků: Jezdíme vpravo, Jakoby normální život, Cestování přece jen nebylo tak snadné, Nerealizované válečné sny, Tramvajáci bojující a Pražská doprava zahajuje provoz.



Vlevo: Výstavu symbolickým přestřižením pásky otevřeli primátor Tomáš Hudeček, radní pro oblast dopravy Jiří Pařízek a generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš.

Vpravo: Vedoucí Muzea MHD Milan Pokorný se ujal role průvodce a přítomné hosty města seznámil s nejzajímavějšími exponáty sřešovického muzea.

