

DP kontakt

V Hloubětíně vyroste nová vozovna
Seriál: Fakta o pátém áčku
Hlas, který má energii



***Kvartet stanic očima
čtyř architektů***



140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015



POUKÁZKA

Na základě této poukázky získá držitel v pokladně Království železnic 1 x vstup na přednášku do expozice Model Prahy za sníženou cenu 50 Kč.

Vstupenka za sníženou cenu neopravňuje ke vstupu do expozice Království železnic.

Poukázku lze uplatnit pouze v den konání přednášky (14. 2., 14. 3., 11. 4., 16. 5., 13. 6., 8. 8., 12. 9., 17. 10., 7. 11. nebo 12. 12. 2015). Nelze kombinovat ani sčítat s jinými akcemi.

Stroupežnického 23, Praha 5



MODEL PRAHY



Dopravní podnik hlavního města Prahy Vás zve na

přednášky do Království železnic na pražském Andělu.

Cílem Dopravního podniku a ROPIDU je ukázat v roce 2015 různé aspekty městské dopravy, se kterými není možno se běžně seznámit. Přednášky probíhají jednou za měsíc (vždy sobota) v Království železnic na pražském Andělu. V jeden den jsou vždy dvě přednášky, jedna v 10.30 hodin a druhá ve 14.00 hodin. Délka přednášky je přibližně 45 minut.

Termíny přednášek:

17. ledna

- 10.30 – Tramvajové tratě od koňky do dneška včetně zahraničních zkušeností
- 14.00 – Údržba tramvajových tratí především v současnosti

14. února

- 10.30 – Trolejové vedení, měnírny, co je potřeba, aby jezdily tramvaje, minulost až současnost
- 14.00 – Tramvajová vozidla v současnosti

14. března

- 10.30 – Jak se stavělo prodloužení metra A do Motola, realizace stavby
- 14.00 – Nejpražského metra, nejdelší, nejhlubší

11. dubna

- 10.30 – Pražské přívozy
- 14.00 – Vlaky jako součást městské dopravy

16. května

- 10.30 – Vozy pražského metra, nejen ty osobní
- 14.00 – Co se skrývá v tunelech metra, podívejme se pod pokličku

13. června – 90 let pražských autobusů

- 10.30 – Historie pražských autobusů
- 14.00 – Současnost a budoucnost pražských autobusů

8. srpna

- 10.30 – Nová éra bez bariér – metro bez bariér
- 14.00 – Nová éra bez bariér – povrchová doprava

12. září – 140 let pražské MHD

- 10.30 – Na počátku byla koňka
- 14.00 – Jak je řízena MHD v současnosti, dispečinky, řídicí systémy

17. října

- 10.30 – Příměstské a regionální autobusové linky, minulost, současnost a budoucnost
- 14.00 – Nová tvář pražských nádraží, nové zastávky, bezbariérovost

7. listopadu – 30 let tratě B pražského metra a vytvoření pražského trojúhelníku metra

- 10.30 – Historie pražského metra
- 14.00 – Pražské metro současnosti a jeho budoucnost

12. prosince – 22 let Pražské integrované dopravy

- 10.30 – Myšlenky a vznik integrované dopravy
- 14.00 – Preference městské dopravy, co se daří

Přednášky se konají u Modelu Prahy. Pro účast na přednáškách je potřeba předložit vytištěnou poukázku a zaplatit vstupné 50 Kč do Království železnic k Modelu Prahy. Změna programu a termínu konání přednášky vyhrazena.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

velikonoční pondělí přinese po téměř 7 letech rozšíření provozní sítě metra o nový úsek z Dejvické do Nemocnice Motol. Tomuto obrovskému projektu se DP kontakt věnuje pravidelně už déle než rok. Ve stínu této stavby se však připravují i projekty spolufinancované z evropských fondů v rámci Operačního programu Praha – Konkurenční schopnost (OPPK).

Díky OPPK máme v Praze dvě nové tramvajové tratě, několik bezbariérových vstupů do metra a řadu zrekonstruovaných úseků tramvajových tratí, o nichž DP kontakt pravidelně referoval. Díky zásadnímu zlevnění stavebních prací po roce 2010, díky nedostatečnému čerpání ostatních potencionálních příjemců a také díky devalvaci koruny vůči euru je měsíc OPPK z našeho pohledu velmi štědrý. Letošní rok je však posledním rokem, kdy ještě lze OPPK využívat.

DPP proto kromě již realizovaných výtahů do stanic metra Anděl, Můstek A i B a I. P. Pavlova připravuje k realizaci z OPPK ještě 4 rekonstrukce tramvajových tratí (RTT). V přípravě nejdále dospěla RTT Evropská II (úsek Thákurova – Horoměřická), kde se již soutěží zhotovitel. Vypsání soutěže lze v těchto dnech očekávat u akce RTT Střešovická – Na Petřinách. Přípravy na vypsání soutěže započaly u RTT Plzeňská II (úsek Tomáškova – Jinonická). Tuto

akci bude třeba pečlivě koordinovat s akcí Evropská II tak, aby nedošlo k současné uzávěře vozoven Motol a Vokovice.

Poslední trať navržená k financování z OPPK je RTT Vršovická. Zde se jedná o celý úsek z Kubánského náměstí po Zámeckou ulici. V tomto případě je navržena etapizace stavby s využitím obřadního Minská. Ačkoliv příprava akce započala již před rokem a půl, nelze očekávat, že by se začalo stavět dříve než koncem letních prázdnin, protože se jedná koordinovaně o velmi náročnou stavbu, kdy spolu s námi bude v oblasti pracovat i TSK. Jelikož reálně hrozí, že OPPK bude vyčerpán již výše uvedenými projekty, rozhodlo Zastupitelstvo hlavního města Prahy (ZHMP) o poskytnutí dotace na tuto velice potřebnou stavbu.

Mimo režim OPPK přidělilo ZHMP jmenovitou dotaci 33 mil. Kč i na RTT Bělehradská, což bude hlavní letošní stavba JDCT, a 5 mil. Kč na RTT Nádražní – Na Zlíchově, kdy letos v létě plánujeme realizovat 1. etapu v ulici Na Zlíchově. Adresné dotace města na rekonstrukce infrastruktury DPP jsou letos velkou a velmi příjemnou novinkou.

Přípravu nových tramvajových tratí podpořilo ZHMP v rozsahu 23 mil. Kč pro úsek Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec, kde shodou okolností koncem února soud potvrdil platnost územního rozhodnutí. Na pří-



pravu vášnivě diskutované tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská jsou vyčleněny 3 mil. Kč.

Naprázdko nevyšlo ani naše metro, kromě již výše zmíněného je podstatná dotace 200 mil. Kč na Komplexní bezpečnostní systém metra a prostředky na přípravu bezbariérového zpřístupnění stanic metra Karlovo náměstí (15 mil. Kč), Palmovka (5 mil. Kč) a Roztyly (4 mil. Kč.).

Máme se tedy v letošním roce opravdu na co těšit, práce na infrastruktuře bude více než dost!

Jan Šurovský,
technický ředitel

OBSAH 3 • 2015

- 4** Aktuálně
5 Takový byl Milan Houfek

PŘEDSTAVUJEME

- 6–9** Kvartet nových stanic očima čtyř architektů

Z PODNIKU

- 10–12** Fakta o pátém áčku – část 14.
13–15 Vyhodnocení standardů kvality PID:
DPP je dopravcem s nejvyšší kvalitou
18–19 V Hloubětíně vyroste nová vozovna
20–21 Exponáty na startu nové sezóny
22–23 Před Neoplanem byl první Den Oudsten

VÝROČÍ 140 LET MHD

- 16–17** 140 let historickým objektem: Jiří Čermák

DEN S...

- 24–26** Hlas, který má energii

PEL – MEL

- 27** Letem dopravním světem

HISTORIE

- 28–29** Březnový historický kaleidoskop 2015

ZE SVĚTA

- 30** Norimberk – správní centrum i dopravní uzel

KULTURNÍ TIPY

- 31** Za automobily Jawa i Vybíjenou M. Viewegha

Foto na obálce: Petr Hejna



DP kontakt

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63
• MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 20. 2. 2015 • NEPRODEJNÉ

ZMĚNY PLATNÉ SE SPUŠTĚNÍM TRASY V.A

V únoru byla hlavním městem schválena konečná verze úprav povrchové MHD k termínu otevření čtyř nových stanic metra A. Změny od 7. 4. 2015 budou znamenat především zrušení tramvajové linky 2, ostatní linky tramvají se nezmění. Autobusové změny budou znamenat například zkrácení linek jezdoucích po Evropské ulici k novým stanicím metra, naopak v Patočkově ulici zůstane rozsah autobusové dopravy zachován. Dále podle tiskové zprávy Ropidu bude část autobusových linek ve směru od Berouna, Rudné, Ořechu a Řeporyjí, které jsou nyní ukončeny u metra B, prodloužena k nové stanici metra A Nemocnice Motol a do obrotiště Vypich. Vzniknou také nové metrobusové linky: 142 sloučením dosavadní linky 214 a 225 a 184 jezdoucí v trase Velká Ohrada – Hradčanská. Kompletní změny Pražské integrované dopravy související s prodloužením metra A najdete zde: www.ropid.cz/duben2015. **(red)**

Foto: Petr Hejma



INFORMACE V METRU NOVĚ

Stávající informační kiosky v metru začíná Dopravní podnik postupně nahrazovat novými interaktivními panely. V rámci pilotního projektu byly instalovány ve stanicích Karlovo náměstí, Náměstí Míru a Pražského povstání. Po jeho vyhodnocení DPP rozmístí až 60 moderních informačních kiosků do dalších, především turisticky frekventovaných stanic metra. Kiosky jsou vybaveny dotykovým displejem s úhlopříčkou 46". Jejich aplikace je založena na jednoduchém redakčním systému, který může DPP aktualizovat vlastními silami bez vynakládání dalších prostředků. Pořizovací cena jednoho kiosku je 360 tisíc korun. Jejich vylepšená funkčnost umožňuje nejen vyhledávání spojení a zastávkových jízdních řádů, ale nabízí i řadu dalších funkcí, včetně vyhledání spojení na mapě, zobrazení informací o důležitých pražských památkách, navigaci k nim nebo informace o plánovaných výlukách atd. Nové panely navíc umožňují předávat cestujícím operativní informace týkající se přerušení dopravy a uzavření či evakuace stanic metra. To vše v češtině, angličtině, němčině a ruštině. Kiosky jsou rovněž uzpůsobeny pro použití handicapovanými osobami. **(red)**



PŘEDPLATNÉ JÍZDNÉ I S PAPIROVÝMI KUPONY

Od začátku března 2015 jsou cestujícím k dispozici již všechny cenové i časové kategorie papírových kuponů. Tímto krokem fakticky dochází k rozšíření možností výběru nákupu časového jízdného. Každý nový zájemce si bude moci vybrat, zda se bude při přepravní kontrole raději prokazovat papírovými kupony, nebo Opencard. Novinka se dotkne cestujících, kteří využívají v současnosti kartu Opencard k ověření věku a prokázání nároku na zvláštní cenu jízdného 0 Kč. Jedná se o děti ve věku od 6 do 15 let a seniory starší 65 let. Ti se mohou rozhodnout, zda k tomu budou i nadále využívat kartu Opencard, nebo zda si vyměnou za Opencard bezplatně pořídí nově vydanou průkazku. Tato průkazka slouží pouze k prokázání věku (nikoliv jako jízdní doklad PID). Cestující ji obdrží na Kartovém centru Opencard, kde odevzdají svoji platnou kartu Opencard. Cestující, kteří v současné době využívají kartu Opencard, mohou dál kupovat časové kupony v elektronické formě. **(red)**

DOBŘÍ SKUTEK ZAMĚSTNANCŮ DPP

Velkou radost připravili zaměstnanci DPP z vozovny Strašnice dětem z Dětského domova Charlotty Masarykové. Skupina tramvajáků pod vedením Petra Pulce se rozhodla koncem loňského roku uspořádat mezi sebou sbírku hraček pro děti, které osud obral o rodinné zázemí. Osobní předání hraček na počátku roku v dětském domově, za účasti skupiny Highlights, způsobilo velké nadšení dětí a jejich nefalšovanou radost. Finanční a věcné dary od sponzorů a lidí s dobrým srdcem pomáhají naplňovat obyčejná dětská přání malých obyvatel Dětského domova Charlotty Masarykové, jehož zřizovatelem je Hlavní město Praha. **(in)**



Takový byl MILAN HOUFKA

Smutné desáté výročí odchodu Milana Houfka, generálního ředitele Dopravního podniku v letech 1995 – 2005, jsme připomněli v minulém čísle prostřednictvím editoria. Dnes si jeho osobnost představíme pohledem zaměstnanců DPP, jeho bývalých kolegů a kolegyň.

Text: **Petr Ludvíček**

První z oslovených, dopravní ředitel **Ladislav Urbánek**, si jako nejstarší vzpomínku na Milana Houfka vybavuje důležité jednání o strategii informování cestujících, které vedli s Českými drahami. V paměti zůstávají vize Milana Houfka o fungování závodu Metro i celého DPP, které předkládal zaměstnancům. Oba se stále častěji setkávali poté, co se Ladislav Urbánek stal ředitelem divize Metro. Bok po boku prožili také kritický rok 2002, kdy Prahu postihly povodně: „*Tehdy podle mne velmi kvalitně vedl krizovou komunikaci s městem, cestujícími i samotnými zaměstnanci DPP. Projevil se jako kvalitní manažer s lidským rozměrem,*“ vzpomíná Ladislav Urbánek.


V kanceláři Pragoprojektu pracovala **Klára Malínková** – dnes na odboru Marketing a komunikace DPP – po maturitě velmi krátce, když si naproti ní sedl nový kolega. Měli na starosti dopravní řešení měst a vedl je Zdeněk Strádal, pozdější šéf Ropidu. Nakonec v roce 1991 společně s Milanem Houfkem „přistáli“ v Dopravním podniku v úseku dopravním. „*Milan byl velmi společenský, kamarádský. Dokud mu to práce umožňovala, hrál závodně softball a velmi rád lyžoval,*“ vzpomíná Klára Malínková a dodává, že ho poznala jako odborníka se širokým záběrem a přirozenou inteligencí, který se o problematiku vždy zajímal do hloubky, navíc si vše dobře pamatoval: „*Vzpomínám, že na jednání chodil zásadně bez papíru, vše řešil z hlavy. Můžu říct, že kolegům nikdy neodmítl pomoc, a to bez ohledu na to, v jaké funkci byl,*“ uzavírá.

To potvrzuje i **Dana Rautenkranzová**, která Milanu Houfkovi vedla sekretariát: „*Každé pondělí od 14 do 16 hodin byly u generálního ředitele dveře otevřené, což znamenalo, že kdokoli ze zaměstnanců se u něho mohl zastavit a cokoli s ním probrat.*“ A jak dodává, každého vyslechl a buď mu pomohl sám, nebo zále-



žitost projednal s příslušným útvarem. Poprvé se s ním sešla v budově Centrálního dispečinku, aby pak s jeho sekretariátem zažila stěhování na Českomoravskou a v roce 2000 i na Sokolovskou. „*Byl vždy na jednání připraven a uměl s lidmi jednat. Projevil se to zejména při komunikaci s představenstvem a městem, kde si dokázal věci vždy předjednat,*“ uzavírá vzpomínku na Milana Houfka Dana Rautenkranzová, stále věrná sekretariátu GR.

„*Kdybych měl Milanu Houfkovi poděkovat za něco, co se týká mojí odbornosti, tak to byl jeho kladný vztah k ediční nebo vydavatelské činnosti DPP,*“ jsou slova vedoucího

Archivu **Pavla Fojtíka**. Na počátku roku 1995, když se začalo uvažovat o oslavách 120. výročí pražské MHD, navrhl s kolegy vydání publikace o historii pražské MHD: „*Generálnímu řediteli se tato myšlenka zalíbila a v září 1995 bylo 1. vydání Historie městské hromadné dopravy v Praze na světě. Během několika let se pak každá vozovna nebo garáž dočkala své pamětní brožury, vznikl i čtyřsvazkový Pražský dopravní zeměpis, knihy o povodni, o metru, o autobusové dopravě.*“ Milan Houfek podle Pavla Fojtíka správně chápal, že připomínání více než stoleté tradice Dopravní podnik propaguje. 



Ing. Milan Houfek

* 30. 6. 1962 † 23. 2. 2005

Absolvent SPŠ stavební a ČVUT – fakulty stavební, obor konstrukce a dopravní stavby

1. 9. 1986 – 31. 5. 1991 Pragoprojekt – projektant

Kariéra v DPP:

1. 6. 1991 vedoucí oddělení Dopravně inženýrské informační systémy MHD

1. 4. 1992 vedoucí dopravně inženýrského odboru (odbor organizace MHD Účelového zařízení MHD)

11. 10. 1993 pověřen vedením dopravního úseku

2. 11. 1993 dopravní ředitel

17. 1. 1995 generální ředitel

Kvartet nových stanic očima čtyř architektů

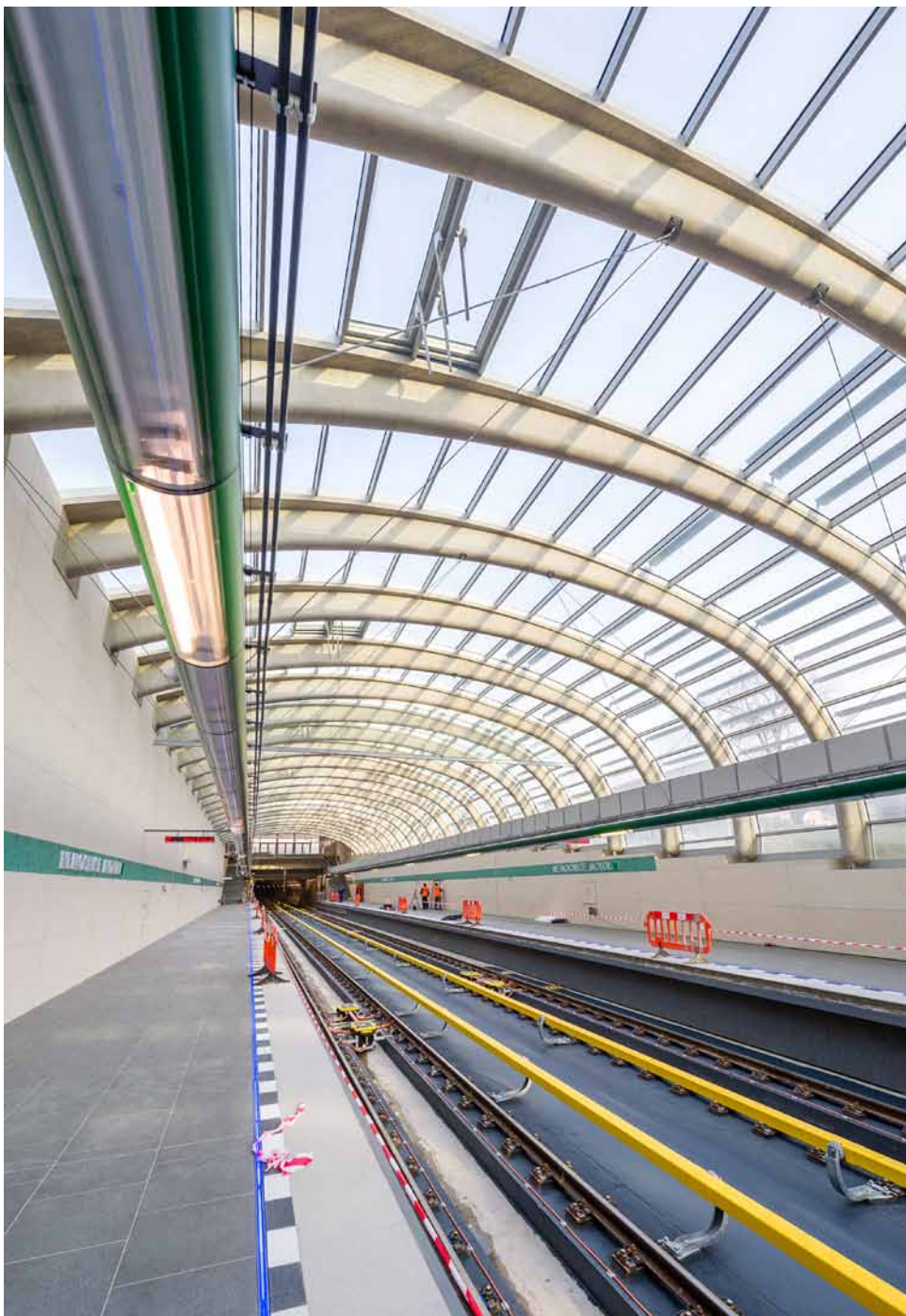
Stanice, mezistaniční úseky či obratové koleje byly předmětem článků již v počátcích seriálu Fakta o pátém áčku v loňském roce. Poslední týden února 2015 jsme podobu stanic zastihli společně s fotografem již ve finální fázi a k nim požádali jejich čtyři architektky Metroprojektu o komentáře.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Začínáme od konečné trasy A směrem k Dejvické. Architektem stanice **Nemocnice Motol** je **Pavel Sýs**, který vidí její odlišnost od ostatních stanic svým umístěním vůči povrchu – větší část stavby je nadzemní a nástupiště je tak osvětleno přirozeně. Konfigurace kolejí, okolního terénu, komunikace a vstupu do nemocnice vyústila v řešení s vestibulem umístěným pod kolejemi. Jako hlavní nástrahu při zpracování viděl v umístění v prudkém svahu podél rušné silnice: „Tyto stísněné prostorové podmínky limitovaly návrh – rozšiřování do svahu znamenalo zdražování stavby kvůli zemním pracím a potřebě vysoké opěrné stěny zadržující odříznutý svah.“

V NÁVRHU STANICE NEMOCNICE MOTOL BYLA ZVOLENA NEVTÍRAVÁ BAREVNOST, KTERÁ BUDE TVOŘIT JEDNODUCHÉ KULISY PRO MĚNÍCÍ SE BAREVNÝ KOLOTOČ CESTUJÍCÍCH. Pavel Sýs

Jako další problém vnímal délkové rozměry stavby: „Snažil jsem se rozbit monotónnost stometrové fasády podél nástupiště a navazující délku i výšku opěrné stěny podél chodníku k autobusové zastávce, což bylo opět přes 100 metrů,“ udává Pavel Sýs. Ze zajímavostí by rád upozornil na most do odstavů vedoucí nad vestibulem a dále zaslouží pozornost „železobetonové nosníky nad



Nemocnice Motol

Hloubená stanice

- Délka 160m
- Hloubka nástupiště pod terénem 5,6m
- Obratové koleje za stanicí (ražená + hloubená část)
- Délka 406m

Vedoucí projektu Jan Dráb (HOCHTIEF CZ a. s.)

Odpovědný projektant Ing. Petr Chaura (Metroprojekt Praha a. s.)

Architekt stanice Ing. arch. Pavel Sýs (Metroprojekt Praha a. s.)

nástupištěm, kde se jedná o prefabrikáty obloukového tvaru, různé délky a proměnného průřezu. I rozměr keramických obkladů vnitřního povrchu stanice je zajímavý: 3 x 1 metr.“

K odlišnosti práce architekta v případě stanice metra Pavel Sýs zdůrazňuje neopakující se příležitost a také odlišnost od navrhování tře-

ba domu pro konkrétního investora a uživatele: „Zde je konečným klientem sama veřejnost. Těžko se hledají prvky, které osloví všechny cestující a které i po čase nevyjdou z módy. Proto byla v návrhu volena nevtíravá barevnost, která bude tvořit jednoduché kulisy pro měnící se barevný kolotoč cestujících.“



Druhá stanice a druhá dvojice: **Petřiny** a **Jiří Pešata**. Stejně jako na Bořislavce se i zde jedná o první jednodílní raženou stanici na trase A. Výrub nadvýššeného profilu v místě čtyřpodlažního energocentra je na Petřinách doposud největším raženým profilem v pražském metru. Architekt upozorňuje na povrch stanice, který „je charakteristický užitím sklovláknobetonových desek s výraznou profilací na všech nadzemních objektech, tedy vestibul, výstupní objekt a větrací objekt. Střeška vestibulu je navíc celá navržena jako vegetační, kde jsou kromě suchomilných rostlin rovněž vzrostlé stromy. Fasáda vestibulu bude porostlá popínavými rostlinami.“

Oříškem pro Jiřího Pešatu bylo ztvárnění výstupního prostoru z výtahových šachet v úrovni nástupiště, a to s ohledem na vazbu s veřejným prostorem nástupiště: „Výsledkem je již známá 'bublina' s prolisovaným názvem stanice – skořepinová konstrukce, která je vykonzolovaná ze stropní desky, za níž se skrývá chodba plnící funkci propojení technologické části stanice s výtahy.“

NA LAMELOVÉ PODHLEDY V HORNÍ ČÁSTI KLENBY STANICE A ESKALÁTOROVÉHO TUNELU BYL POUŽIT ODTŠÍN „CHAMPAGNE“. ORIGINALITA POUŽITÍ SPOČÍVÁ V TOM, ŽE SE JEDNÁ O TZV. ODTŠÍN DUAL TONE, KTERÝ NEBYL JEŠTĚ NIKDY V INTERIÉRU POUŽIT. *Jiří Pešata*

Vedle „bubliny“ je pro Petřiny charakteristický kiosek dozorcího stanice, jehož součástí je kruhová „věž“ tvořená z luxferů. Dále atypické stojany s informačními tabulemi a lavičkami a také návrh dlažby, jejíž barevný návrh a spárořez vycházejí z chodníků

ků vyskytujících se v historickém centru Prahy. Jiří Pešata ještě upozorňuje na prototyp předstěny ve vestibulu pro dodatečné zabudování reklamních panelů, bankomatů, nápojových automatů, který je poprvé použit v prostorách pražského metra. >>>



Petřiny

Jednodílní ražená stanice

- Délka stanice 217m
- Hloubka nástupiště pod terémem 37m

ESKALÁTOROVÝ TUNEL

- Délka eskalátoru (vzdálenost horního a dolního lomu) 76,27m
- Sklon 30°

Hloubka výtahové šachty (od čisté podlahy výstupního objektu do dna šachty)

- Šachta 1 34,2m
- Šachta 2 37,7m

Obratové koleje

- Délka 176,5m

Vedoucí projektu Ing. Jan Štoncner (Metrostav a. s., divize 8)

Odpovědný projektant Ing. Jaroslav Sedmidubský (Metroprojekt Praha a. s.)

Architekt stanice Ing. arch. Jiří Pešata (Metroprojekt Praha a. s.)



Metro považuje Jiří Pešata především za technickou dopravní stavbu, plnící funkci velice efektivní a komfortní přepravy cestujících v metropoli. Z veřejných prostředků proto využívá metro nejráději. „Životnost stavby převyšuje více než sto let a z tohoto důvodu by měla být navržena nadčasově, esteticky, moderně, ale nikoliv však módně. Neměla by cestujícího nikterak rušit. Vezmou-li se v potaz veškerá omezení v podobě vnitřních předpisů metra, požárních předpisů a technických požadavků, je práce při návrhu stanice v podstatě adrenalinová záležitost, avšak nesmírně zajímavá,“ říká Pešata a dodává, že se jedná v podstatě o službu veřejnosti, kdy je třeba k práci přistupovat s pokorou, zodpovědně a s veškerou vážností:

KOVOVÝ PODHLED NÁSTUPIŠTĚ STANICE NÁDRAŽÍ VELESLAVÍN MÁ SCHOPNOST MĚNIT BAREVNÝ ODTÍN V ZÁVISLOSTI NA LOMU SVĚTLA. NA KONCÍCH NÁSTUPIŠTĚ JSOU OSAZENY VELKÉ ANALOGOVÉ HODINY, SPECIÁLNĚ VYTVOŘENÉ PRO TUTO STANICI. Lukáš Jedlička

„Navržené stanice bude totiž veřejnost používat po mnohé generace.“

Z Petřin přijíždíme na stanici **Nádraží Veleslavín**, jejíž architektem je **Lukáš Jedlička**. Je nejmenší z nově otevíraných stanic, zároveň jako jediná má trojlodní nástupiště a je ražena unikátní technologií, která je v pražském metru použita poprvé. K charakteristickým rysům architekt dodává: „Prostor nástupiště je svým měřítkem přibližný s měřítkem člověka, celkový dojem z prostoru

nástupiště může vynít překvapivě jako velice malý. Což je důsledkem optimálního návrhu ražeb vzhledem ke geologii a statickému výpočtu.“ A největší úskalí? Komplikované bylo skloubení dvou principů výstavby, ražená část nástupiště versus hloubená část vestibulu a podchodu. Důležité bylo provést přípravu pro budoucí napojení na železnici a s tím spojené návaznosti v dispozici, říká architekt.

Netradiční prvek byl použit v prostoru nástupiště: „Kovový podhled má schopnost měnit barevný odstín v závislosti na lomu světla. Na koncích nástupiště jsou osazeny velké analogové hodiny, speciálně vytvořené pro tuto stanici,“ popisuje Lukáš Jedlička. Vestibul a podchod je podle něho specifický nepravidelným rastroem podhledů složeným z různých šířek, kdy jde o novinku v pražském metru. Na povrchu pak na první po-

Nádraží Veleslavín

Trojlodní ražená stanice

- Délka stanice 201 m
- Hloubka nástupiště pod terénem 19,4 m

Podchod pod ulicí Evropská

- Délka (3 dilatační díly) 48 m

Vedoucí projektu Ing. Petr Chamra (Metrostav a. s., divize 8)

Odpovědný projektant Ing. Eliška Bačuvčíková (Metroprojekt Praha a. s.)

Architekt stanice Ing. arch. Lukáš Jedlička (Metroprojekt Praha a. s.)



hled upoutají pozornost cihlově červené výstupy z podchodu, které mají usnadnit orientaci v přilehlém parteru stanice. „*Další stavbou, která by měla poupat pozornost, je kiosek výtahu se skleněným obkladem s přirozenou reflexí. Další objekty na povrchu jsou navrženy spíše s důrazem na funkci a záměrně mají působit nerušivým dojmem,*“ vysvětluje Jedlička.

Na závěr dodává, že návrh takové stavby skrývá velké množství omezení a vnitřních předpisů metra, které návrh komplikují. Na druhou stranu „*práce na návrhu stanice metra je výzvou. Vzhledem k veřejné funkci stavby má architekt ještě větší odpovědnost než při běžných projektech, např. rodinných domech,*“ uzavírá pro DP kontakt Lukáš Jedlička.

Poslední dvojicí na trase V.A je stanice **Bořislavka** a architekt **Miroslav Mroczek**. Výrazně podélný charakter této ražené jednolodní stanice je podpořen podélným členěním obkladu nástupiště, sdruženými nosníky u hran nástupiště, dále svítidly na stojanech ve středu nástupiště a oživujícím červeným pletemcem v dlažbě nástupiště. Konečný výsledek podle architekta ovlivnila skutečnost, že výběr dodavatelů pro jednotlivé stavební práce probíhal až v průběhu stavby. Tomu bylo nutné přizpůsobovat projekto-

vé řešení, a to zejména u keramických obkladů, kde došlo k úpravě spár a barevného řešení. Diskutabilní je četnost stojanů v ose nástupiště, která vychází z výpočtu osvětlení v DSP (dokumentaci stavebního povolení). Svítidla sice osvětlují klenbu stanice, ale stojany zároveň částečně cloní výhled na ni. Dominantní barvou stanice Bořislavka je červená a červenohnědá v kombinaci s opálově zelenou barvou trasy A.

Stanice má výstupy v úrovni Evropské ulice realizovány bez přístřešků, pouze s ocelovým portálem, signalizujícím vstup do stanice. Kiosky výtahů jsou prosklené. Dva podchody pod Evropskou byly vybudovány ve dvou etapách tak, aby nebyla přerušena doprava. Budoucí podchod pod Liberijskou ulicí do navrhovaného obchodně administrativního centra bude přímo propojen s podchodem k vestibulu stanice.

Všechny čtyři nové stanice na úseku V.A se vyznačují některými společnými prvky, známými z trasy IV.C2. Mezi ně patří prosvětlený informační tubus, nacházející se nad hranou nástupiště v celé jeho délce, s informa-

Bořislavka

Jednolodní ražená stanice

- Délka stanice 193m
- Hloubka nástupiště pod terémem 27,1 m

Eskalátorový tunel

- Délka eskalátoru 18m
- Sklon 30°

Výtahová šachta

- Hloubka 15,5m


Podchod pod ulicí Evropská

- Délka 35,5m

Vedoucí projektu Jiří Horák (HOCHTIEF CZ a. s.)

Odpovědný projektant Ing. Libor Martínek (Metroprojekt Praha a. s.)

Architekt stanice Ing. arch. Miroslav Mroczek (Metroprojekt Praha a. s.)

cemi o předchozích a následujících stanicích. Dále je to světelná informační linie (SIL) v podlaze nástupiště před bezpečnostním pásem, kde se modré LED diody rozblíkájí před příjezdem soupravy do stanice. Nechybí sjednocující zelený pruh v barvě opálově zelené na bocích nástupiště s názvy stanic, kde jsou jednotlivá písmena podsvícena. Ještě dodejme k proudění vzduchu, že díky tomu, že tunely v úseku V.A jsou každých 200 metrů propojeny, dochází k razantnímu snížení intenzity pístového efektu z jízdy vlaků. 

DOMINANTNÍ BARVOU STANICE BOŘISLAVKA JE ČERVENÁ A ČERVENOHNĚDÁ V KOMBINACI S OPÁLOVĚ ZELENOU BARVOU, TYPICKOU PRO TRASU METRA A. Miroslav Mroczek



FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část
14.

Jednotka Provoz Metro (JPM) zajišťuje provoz jak v době přepravy cestujících, tak i v době noční přepravní výluky. Pro zajištění provozu je nutné splnit a realizovat kroky, které zajistí bezpečný a plynulý provoz i na nově otevřeném úseku metra V.A. Než provozní personál nastoupí na nově budovaný úsek, je třeba vytvořit podmínky pro fungování celého systému. Jednotka zajišťuje vytvoření těchto podmínek zejména pro provozní zaměstnance.

Připravili: **Jan Pospíchal a vedoucí odborných útvarů JPM** • Foto: **Petr Hejna**

Personální přípravy na nový úsek metra V.A. začaly pro JPM již v roce 2013. Rozšíření provozu si vyžádá personální zajištění v celkovém počtu 86 zaměstnanců, z čehož je 40 zaměstnanců v pozici strojvedoucího.

STROJVEDOUČÍ

Největší personální problém při přípravě na případné otevření nového úseku je vždy u strojvedoucích metra. Problematika vzniká jednak v délce kurzů (10 měsíců) a stanovení potřebných výkonů pro nový úsek v dostatečném časovém předstihu. Návazně je potřeba včas a řádně připravit a zorganizovat vše k vytvoření rozvrhu kurzu strojvedoucích, zajistit lektory, učební texty a nástup zaměstnanců. Při plánování je nakonec třeba vzít v úvahu dlouholetou praxi v oboru, odhad pravděpodobných výkonů a zvolit variantu menšího počtu strojvedoucích a následně doplnit počty podle skutečných výkonů. Doplnění stavu strojvedoucích instruktorů se provádí z řad strojvedoucích.

První jízda s primátorkou. Se strojvedoucími Jakubem Skořepou a Martinem Stanem se 24. 2. 2015 zdraví primátorka hl. m. Prahy Adriana Krnáčová a generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš.

STANIČNÍ PERSONÁL

Pro zabezpečení provozu je třeba připravit dozorčí stanic (DS), u kterých délka kurzu je necelé dva měsíce. Postupně muselo následovat několik kurzů dozorčích stanic, aby nahradili uvolňované stávající dozorčí stanice, kteří se rekvalifikovali na samostatného provozního technika. Poslední kurz dozorčích stanic jsme zahájili od 2. února 2015 s 24 účastníky, což je jeden z nejvyšších možných co do počtu, které jsme zatím zajišťovali.

Samostatný provozní technik (SPT) bude obsluhovat staniční zabezpečovací zařízení ve stanici Petřiny a Nemocnice Motol. Dále je třeba připravit pozice, které dozorují a organizují provoz, což jsou směnoví mistři a dozorčí provozu. Tyto pozice naplňujeme z řad stávajících zaměstnanců.

ODBORNÁ PŘÍPRAVA

Včasné zajištění odborné kvalifikace dostatečného počtu provozních zaměstnanců, podílejících se jak na obsluhu, tak i na údržbě technologií nově otevřeného úseku trasy A,

je nezbytnou nutností. Bylo tedy zapotřebí v relativně krátkém časovém horizontu a bez zásadního narušení průběžné a plynulé výuky zorganizovat několik profesních kurzů, které se navzájem časově překrývají. To znamená zajistit v těchto kurzech odbornou výuku daných předpisů a sestavit rozvrh hodin kurzů takovým způsobem, aby výklad jednotlivých lektorů byl rovnoměrně rozvržen. To samé rovněž platí u sestavování zkušebních komisí odborných zkoušek a zkoušek odborné způsobilosti strojvedoucích. Takováto situace vyžaduje intenzivní pracovní nasazení a výbornou součinnost jak ze strany mistrů odborného vzdělávání, tak ze strany odborných lektorů.

Pro lepší přehlednost uvádíme několik vybraných údajů v časovém rozpětí počínaje od září 2014:

Strojvedoucí – 2 kurzy

Výuka: 832 hodin
Odborné zkoušky: průměr 144 hodin (bez zahrnutí počtu hodin opravných zkoušek)
Zkoušky odborné způsobilosti: průměr 144 hodin

Dozorčí stanice – 2 kurzy

Výuka: 240 hodin
Odborné zkoušky: 48 hodin

Samostatný provozní technik I – 3 kurzy

Výuka: 96 hodin
Odborné zkoušky: 24 hodin

Samostatný provozní technik II – 2 kurzy

Výuka: 160 hodin
Odborné zkoušky: 16 hodin (počty hodin jsou uvedeny bez hodin opravných zkoušek)

Strojvedoucí a ostatní provozní zaměstnanci byli postupně seznamováni s postupem prací na V.A., s harmonogramem zkoušek, s budoucím ověřovacím provozem atd. v rámci





pravidelného periodického poučování provozních pracovníků.

STAVEBNÍ A TECHNICKÉ ZAJIŠTĚNÍ PRO PROVOZNÍ PERSONÁL

Činnosti JPM spojené s výstavbou nového úseku se týkaly jak projektu, tak i vlastní stavby. Jednalo se především o kontrolu a připomínkování projektové dokumentace v oblastech týkajících se JPM, a to zejména:

- místnosti DS a SPT, jejich vybavení a sociální zázemí
- místnosti určené pro strojvedoucí včetně vybavení a sociálního zázemí
- místnosti pro provádění úklidu a vyvážení odpadu

V době výstavby byli zástupci JPM přítomni na stavbě a prováděli dohled, popřípadě konzultovali připomínky se stavbyvedoucím a stavebním dozorem. Probíhala také kontrola postupu prací na přidělených místnostech – pokládka linolea, montáž podhledů, umístění klima jednotek na chlazení i vytápění místností, vybavenost datovými přípojkami apod.

EKONOMIKA

Celkové letošní provozní náklady nového úseku V.A pro DPP činí 313 mil.

VČASNÉ ZAJIŠTĚNÍ ODBORNÉ KVALIFIKACE DOSTATEČNÉHO POČTU PROVOZNÍCH ZAMĚSTNANCŮ JE NEZBYTNOU NUTNOSTÍ.

korun a nemalá část připadá na JPM. U jednotky představují nejvyšší část mzdových nákladů a nákladů na trakční energii. Nový úsek vyžaduje i náklady na úklid, odvoz odpadu a údržbu zeleně v okolí stanic metra. Dále musíme zajistit veškeré vybavení provozních stanovišť od propisovací tužky až po nábytek a elektrospotřebiče. Jedná se o více než 50 položek, které je potřeba včas objednat a připravit na rozvoz po nových stanicích metra.

TECHNOLOGIE PRO ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVY

Prodloužení provozu trati A se přímo týká řízení provozu, a to ve dvou rovinách:

Vlakový dispečink

- Rozšíření sítě průmyslové televize pro trasu A (místo 6 bude 8 monitorů LCD)

- Pro zvýšení bezpečnosti se instalují kamery se zoomem nad hranou nástupiště
- Nové zobrazení ASDŘ-D přehledového schématu – upraveno pro 27“ monitory
- Nově přepracovaná pracoviště VD A + VD C

Příprava a vyhodnocení provozu

- Konstrukce nové sady GVD (Po – Čt, Pá, So, Ne a prázdniny)
- Zpracování směn pro každý typ GVD

Aby bylo možné zahájit tvorbu GVD a s tím spojené následné činnosti, bylo potřeba zajistit:

- Zajištění podkladů od AŽD, Metroprojektu – mezistaniční vzdálenosti, jízdní doby na základě simulací
- Konzultace s Ropidem – ujasnění parametrů pro prodloužení tratě A, tj. špičkové intervaly, intervaly v průběhu dne, pásmování (kde a v jakém časovém rozsahu)
- Bylo nutné vytvořit a doplnit databáze stávajícího programu CHAPS na tvorbu GVD

Veškeré činnosti a úpravy bylo třeba provádět za provozu bez zásadního omezení a dopadu na vlastní provoz. >>>



Zároveň se připravuje potřebná dokumentace (zejména prozatímní staniční řády, dopracované MPBP, některé další vnitropodnikové normy a směrnice). Při přípravě provozu je velmi důležitá probíhající úzká spolupráce s jednotkami Dopravní cesta Metro a Správa vozidel Metro.

BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ ZAMĚSTNANCŮ

Bylo nutné zajistit školení BOZP pro vybrané provozní zaměstnance, kteří se budou pohybovat po stavbě, a vybavení požadovanými ochrannými pomůckami (přilba, vesta). Dne 9. února 2015 proběhlo škole-

ní BOZP pro strojvedoucí, kteří se v průběhu ověřovacího provozu pohybovali na stavbě V.A., a následně pěší pochůzka pro seznámení s traťovými poměry v úseku Dejvická – Motol – Dejvická, což pro účastníky znamenalo více jak 12 km pochodu v tunelech metra.

HARMONOGRAM OVĚŘOVACÍHO PROVOZU Z PŮHLEDU JPM

• Dne 7. 1. 2015 vydal odbor dopravních agend Opatření k ustavení hlavní skupiny a 5 odborných skupin pro posouzení způsobilosti stavby „Prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická“ provozní úsek V.A. – Dej-

Historicky první jízdy elektrického vlaku se v kabině strojvedoucího 10. 2. 2015 ujali: Petr Bernásek, Jiří Trenkwitz, Otakar Miksa a Erik Rýdl. Vpravo vedoucí JPM Karel Pečený.

vická (mimo) Motol ke zkušebnímu provozu.

• V průběhu ledna 2015 proběhla komise pro směřování světelných návěstidel za účasti JPM z důvodu možného omezení viditelnosti zařízeními jiných dodavatelů.

• **9. 2. 2015** pěší pochůzka po trati V.A

• **10. 2. 2015** první jízda s elektrickou soupravou pro společnost Skanska na základě smlouvy

• **16. – 26. 2. 2015** na základě smluvního vztahu provádění dynamických zkoušek LZA pro společnost AŽD

Provozními zaměstnanci je možné obsadit stanoviště až po převzetí místností příslušnými službami, včetně příslušné technologie, zajištění vybavení stanoviště, sociálního zařízení a vytápění. Hlavním bodem bude vyjádření ODA MHMP k zahájení zkušebnímu provozu a jejich podmíněk.

NA ZÁVĚR

V současné době na lince A ve špičce provozujeme 17 souprav. Po zprovoznění nových stanic navýšíme počet souprav na 26. Počet stanic se zvýší na 17.

Jednotka Provoz Metro je po stránce personální i technologické připravena zajistit zkušební provoz s cestujícími k 6. dubnu 2015. 📍



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

Vyhodnocení standardů kvality PID: DPP je dopravcem s nejvyšší kvalitou

Sledování standardů kvality je účinným nástrojem pro hodnocení dopravců v konkurenčním prostředí a motivací ke zlepšování kvality poskytovaných služeb. Kvalitativní kritéria jsou navíc velmi důležitým doplňkem obvykle používaných kritérií finančních tak, aby poskytovaná služba skutečně odpovídala požadavkům objednatele i koncového zákazníka.

Text: **Pavel Vančura a Jan Barchánek** • Ilustrační foto: **Petr Hejna, archiv DPP a JPA** • Grafy: **Ropid**

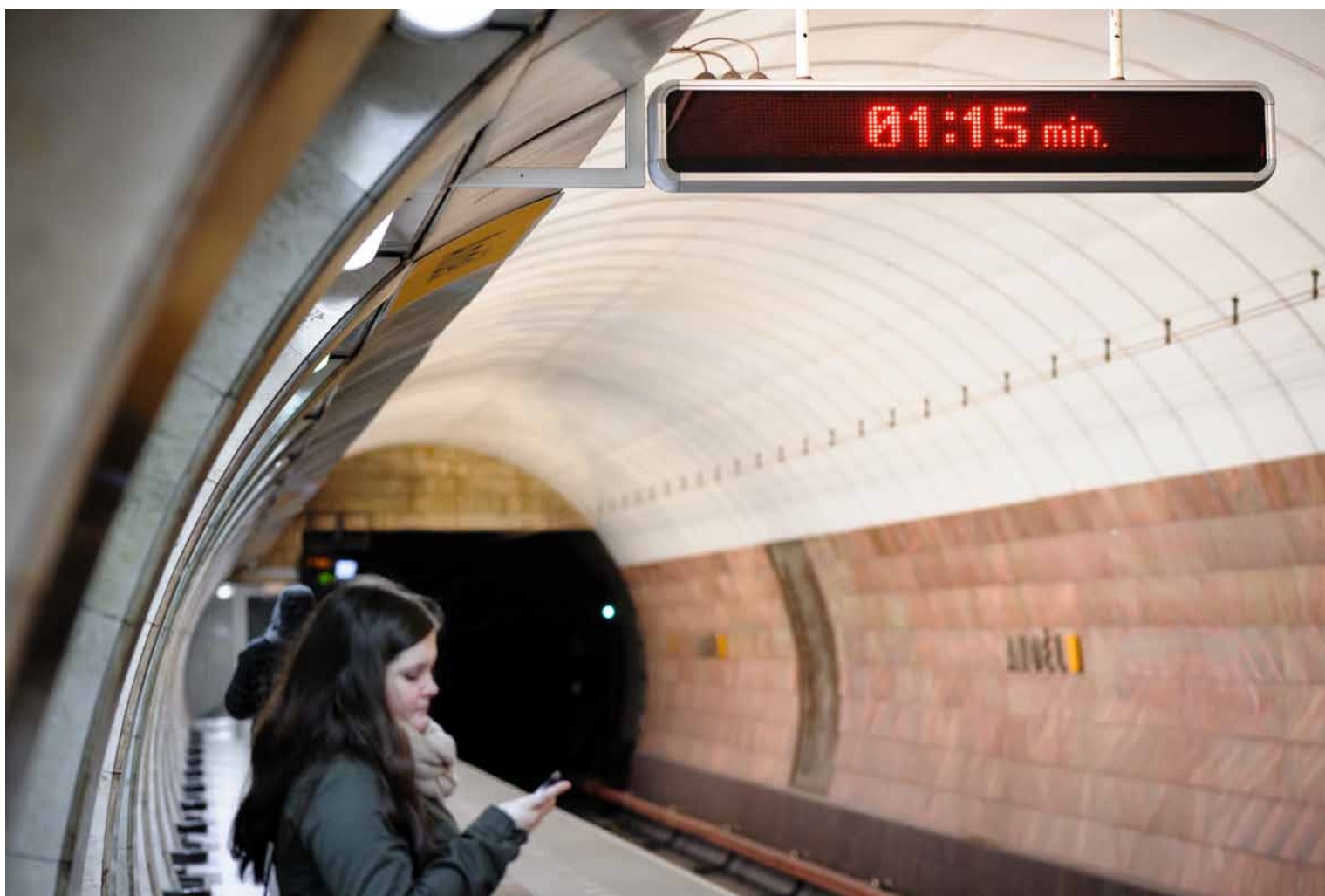
Dopravní podnik se systematicky zabývá sledováním standardů kvality od roku 1997, kdy byl založen Program kvality služby. Za toto období se počet hodnocených standardů kvality v DPP rozšířil z původních čtyř skupin až na dnešních 11, které pokrývají jednotlivé klíčové oblasti z hlediska zákaznického přístupu v metru, tramvajích i autobusech. Od roku 2010 využívá obdobný systém i organizátor Pražské integrované dopravy (PID), společnost ROPID, s cílem hodnocení kvality poskytované služby a vzájemného porovnávání mezi jednotlivými dopravci.

Vzhledem ke konkurenčnímu prostředí bylo sledování standardů zahájeno nejprve u autobusových dopravců, následovala železnice a přívozy a od roku 2014 měří ROPID i kvalitu poskytované služby v provozu tramvajů a metra. Definice jednotlivých standardů, popis způsobu měření a výsledky za jednotlivá čtvrtletí jsou dostupné na webových stránkách www.ropid.cz v sekci Standardy kvality.

ÚČEL STANDARDŮ KVALITY PID

Standardy kvality PID mají hned několik významů. Definují jednotný pohled na organizaci a zajišťování pro-

vozu PID, nastavují shodná pravidla tak, aby cestující, užívající různé druhy dopravy nebo různé dopravce v rámci PID, měli vždy zajištěnou srovnatelnou kvalitu. Toto zajištění kvality nemusí být vždy jen úkolem pro dopravce, ale také pro vlastníky infrastruktury (komunikace, zastávky, apod.), organizátora dopravy (linkové vedení, zadávací parametry jízdních řádů) i další zainteresované organizace a úřady. Samotné výsledky standardů kvality pak ukazují, jak se daří požadovanou úroveň služeb naplnit v reálném provozu. Ukazují, kde jsou slabá místa, co se dá zlepšit, kdo za co odpovídá >>>





a také kdo je opravdu kvalitním dopravcem.

DPP JE KVALITNÍM DOPRAVCEM

Čtvrtý rok rutinního sledování standardů kvality PID v provozu autobu-

sů a premiérové výsledky za metro a tramvaje znovu potvrdily, že DPP udržel vysoko nastavenou latku kvality poskytované služby i v roce 2014. Všechny standardy námi ovlivnitelné jsme splnili. U metra

jsou to všechny standardy od přesnosti provozu, přes bezbariérovost a informování až po přístup personálu a čistotu stanic. U tramvaji, kde jsou obdobné standardy kvality, nebyl splněn standard čistota vozidel, ale to jen díky vysoké míře vandalismu, který činí 92 % všech závad. Druhou tramvajovou oblastí ke zlepšení je stáří vozového parku, kde DPP zbývá ještě 4,35 % tramvají starších 30 let.

V oblasti autobusů byly v celoročním hodnocení také splněny všechny standardy PID. Dlouhodobě silnou stránkou oproti ostatním autobusovým dopravcům je vysoký podíl výkonů nízkopodlažních autobusů, včetně zajištění jejich garantovaného vypravování. Autobusy DPP jsou dále na špičce v přesnosti provozu, a to i přes komplikovanou průjezdnost řady komunikací. Významně a jednoznačně pozitivně zde pomáhají preferenční opatření. Třetím velmi úspěšným standardem je informování ve vozidlech, kde je sledována zejména funkčnost odbovovacího a informačního systému. Na rozdíl od ostatních dopravců zde vykazuje DPP trvale velmi vysoké plnění, a to i přes několikanásobně větší četnost změn v dopravě. V porovnání s ostatními dopravci je prak-

Plnění standardů kvality PID za rok 2014 v DPP

	metro	tramvaje	autobusy
počet standardů (včetně podkategorií)	16	24	28
splněné standardy	16	22	28
plnění	100%	92%	100%

STANDARD KVALITY PID - BUS
souhrnné výsledky - 2014

STANDARD KVALITY PID	ÚROVEŇ NÁROČNOSTI PLNĚNÍ	DPP				rok 2013
		I.Q	II.Q	III.Q	IV.Q	
Úroveň grafikonů	městské linky 99,80%	99,80%	99,80%	99,84%	99,62%	99,84%
	městské linky v době nezastavené osobními vozidly	99,98%	99,95%	99,93%	99,95%	99,96%
	příměstské linky	99,98%	99,98%	99,97%	99,97%	99,96%
	příměstské linky mimo zastavené osobními vozidly	99,99%	99,99%	99,98%	99,98%	99,95%
održení kapacity vozidla	99,70% SD	99,88%	99,89%	99,71%	99,65%	99,69%
	99,00% KB	99,77%	99,74%	99,71%	99,94%	99,94%
	99,70% MC	99,94%	99,94%	99,97%	99,87%	99,91%
	počet NP vozidel ve vozovém parku	63,74%	66,72%	66,08%	69,91%	63,74%
Bezbariérovost vozidla	městské linky 40% (okružní okružní)	78,41%/71,02%	82,49%/71,73%	81,78%/73,10%	83,84%/72,69%	75,67/68,55%
	příměstské linky 20% (okružní okružní)	33,08%/33,08%	33,29%/33,30%	41,78%/41,78%	45,02%/45,02%	30,45/30,43%
	99,50%	99,92%	99,92%	99,91%	99,89%	99,91%
Garance bezbariérových spojů	99,50%	99,92%	99,92%	99,91%	99,89%	99,91%
Obsluhování zastávek	počet závad z počtu kontrol (% grafikonů)	99,60%	100,00%	99,42%	99,49%	99,95%
A Doplňkové služby MHD	počet závad z počtu kontrol (% grafikonů)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	97,33%
A Prodáv. jízdenek na PID	počet případů z počtu kontrol (% plnění)	100,00%	100,00%	100,00%	98,04%	99,30%
A Funkčnost odbovovacího zařízení	95%	98,90%	99,50%	98,70%	97,70%	96,30%
A Informování ve vozidlech	95%	99,90%	98,10%	98,10%	97,70%	98,40%
A Informování na zastávkách	pro příměstský provoz 78%	99,53%	96,85%	97,67%	94,40%	96,12%
	nepřijížděné nástupiště 90%	0,19%	0,20%	0,22%	0,27%	0,21%
A Přesnost provozu	počet případů z počtu kontrol (% plnění)	100,00%	99,86%	100,00%	99,89%	99,60%
B.1 A Číslota vozidel	99,50%	99,60%	99,66%	99,42%	99,69%	100,00%
B.1 A Chování jízdního personálu	95%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
B.2 A Ústřední kážen	90%	89,60%	93,40%	94,50%	93,80%	91,2%
B.1 A Číslota vozidel	90%	99,00%	98,40%	99,20%	99,40%	99,3%
B.2 A Číslota zastávkových zařízení	0	0	0	0	0	0
B.1 A Rizikové situace	60% <= 12 let	65,32%	65,32%	65,32%	65,32%	65,32%
	průměrné stáří vozidel max. 8 let	8,9	8,8	8,8	8,8	8,8
	počet vozidel starších 30 let	0	0	0	0	0

STANDARD KVALITY PID - TRAM
souhrnné výsledky - 2014

STANDARD KVALITY PID	ÚROVEŇ NÁROČNOSTI PLNĚNÍ	DPP				rok 2013
		I.Q	II.Q	III.Q	IV.Q	
1.1.T Plnění grafikonů	99,80%	99,80%	99,80%	99,94%	99,84%	100,00%
1.2.T Dodržení kapacity vozidla	99,70% SD	99,88%	99,77%	99,88%	99,81%	100,18%
	99,70% ostatní	99,87%	99,89%	99,93%	99,82%	99,12%
2.1.T Bezbariérovost vozidla	počet závad z počtu kontrol (% plnění)	26,22%	26,81%	27,11%	28,13%	34,42%
2.2.T Garance bezbariérových spojů	99,50%	99,92%	99,92%	99,91%	99,89%	99,91%
2.3.T Bezbariérovost zastávek	10% plnění příslušných 50% asanací nástupních ploch	15,49%	15,49%	15,49%	15,49%	12,56%
2.4.T Obsluhování zastávek	99% počet závad z počtu kontrol (% plnění)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	99,81%
2.5.T Funkčnost označovacího zařízení	99%	99,60%	99,60%	99,60%	99,60%	99,60%
2.6.T Informování ve vozidlech	95%	96,70%	96,90%	96,90%	96,20%	96,40%
2.7.T Informování na zastávkách	pro příměstský provoz 78%	99,53%	96,85%	97,67%	94,40%	96,12%
	nepřijížděné nástupiště 90%	0,19%	0,20%	0,22%	0,27%	0,21%
3.1.T Přesnost provozu	počet případů z počtu kontrol (% plnění)	100,00%	99,86%	100,00%	99,89%	99,60%
4.1.T Číslota vozidel	99,50%	99,60%	99,66%	99,42%	99,69%	100,00%
4.2.T Ústřední kážen	90%	89,60%	93,40%	94,50%	93,80%	91,2%
5.1.T Chování jízdního personálu	99% počet případů z počtu kontrol (% plnění)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
5.2.T Ústřední kážen	90%	99,00%	98,40%	99,20%	99,40%	99,3%
6.1.T Číslota vozidel	60% <= 12 let	65,32%	65,32%	65,32%	65,32%	65,32%
	průměrné stáří vozidel max. 8 let	8,9	8,8	8,8	8,8	8,8
	počet vozidel starších 30 let	0	0	0	0	0
7.1.T Rizikové situace	60% <= 12 let	65,32%	65,32%	65,32%	65,32%	65,32%
	průměrné stáří vozidel max. 8 let	8,9	8,8	8,8	8,8	8,8
	počet vozidel starších 30 let	0	0	0	0	0

Ukázka vyhodnocení standardů kvality za rok 2014 (autobusy, tramvaje, metro).

STANDARD KVALITY PID - METRO
souhrnné výsledky - 2014

STANDARD KVALITY PID	ÚROVEŇ NÁROČNOSTI PLNĚNÍ	DPP				rok 2013
		I.Q	II.Q	III.Q	IV.Q	
Úroveň grafikonů	99,50%	99,92%	99,92%	99,98%	99,98%	99,97%
Úroveň grafikonů stanic (bezbariérovost)	60%	99,92%	99,92%	99,98%	99,98%	100,00%
Garance bezbariérových spojů	90%	99,92%	99,92%	99,98%	99,98%	99,98%
Funkčnost označovacího zařízení	99%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Informování ve vozidlech	95%	99,90%	98,90%	99,70%	98,00%	96,10%
Informování na zastávkách	pro příměstský provoz 78%	99,53%	96,85%	97,67%	94,40%	96,12%
	nepřijížděné nástupiště 90%	0,19%	0,20%	0,22%	0,27%	0,21%
M Přesnost provozu	počet případů z počtu kontrol (% plnění)	100,00%	99,86%	100,00%	99,89%	99,60%
M Chování staničního personálu	95%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
M Ústřední kážen	90%	86,10%	84,80%	85,50%	84,10%	86,10%
M Číslota vozidel	80%	99,30%	98,20%	99,90%	99,40%	99,40%
M Číslota stanic	0	0	0	0	0	0
M Rizikové situace	75% <= 30" / 20" / 10"	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
8.1.M Stáří vozidel	průměrné stáří vozidel max. 8 let	8,4	8,4	8,4	8,4	7,4
	počet vozidel starších 30 let	0	0	0	0	0

poznámky a vysvětlivky:
Měření kontrolní pracovníky (standardy 2.3, 2.4, 2.5, 4.2, 5.1) - počet kontrol je rovnoměrně rozložen podle objemu výkonů
Zjištěné závady v chování jízdního personálu a bez závad
Údaje o stáří vozidel a podílu NP vozidel ve vozovém parku se vztahují vždy k poslednímu dni sledovaného období
Frekvence vyhodnocování u SK 2.1 a 8.1 je 1x ročně, vztahuje se k 31.12.2014
= splnění úrovně náročnosti
= nesplnění úrovně náročnosti
* standard se vztahuje k novému vozidlu
* standard se vztahuje k rekonstruovanému vozidlu


poznámky a vysvětlivky:
Měření kontrolní pracovníky (standardy 2.3, 2.4, 2.5, 4.2, 5.1) - počet kontrol je rovnoměrně rozložen podle objemu výkonů
Zjištěné závady v chování jízdního personálu a bez závad
Standard 2.3.A a 8.1.A se vyhodnocuje 1x za rok, vztahuje se k 31.12.2014
Údaje o stáří vozidel a podílu NP vozidel ve vozovém parku se vztahují vždy k poslednímu dni sledovaného období
= splnění úrovně náročnosti
= nesplnění úrovně náročnosti

ticky jedinou slabší stránkou standard stáří autobusového vozového parku. Většina ostatních dopravců zde aktuálně dosahuje lepší hodnoty jak v parametru průměrného stáří, tak i v podílu autobusů mladších 12 let. Vyšší stáří vozového parku má samozřejmě vliv na spolehlivost, četnost oprav a související náklady na opravy i nutná záložní vozidla. Také zde se však DPP podařilo dosáhnout dílčího zlepšení oproti roku 2013.

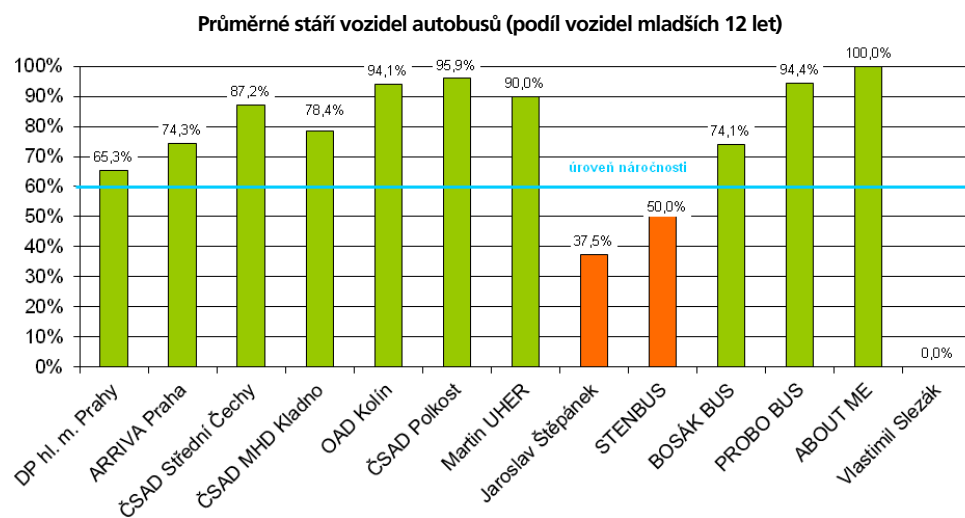
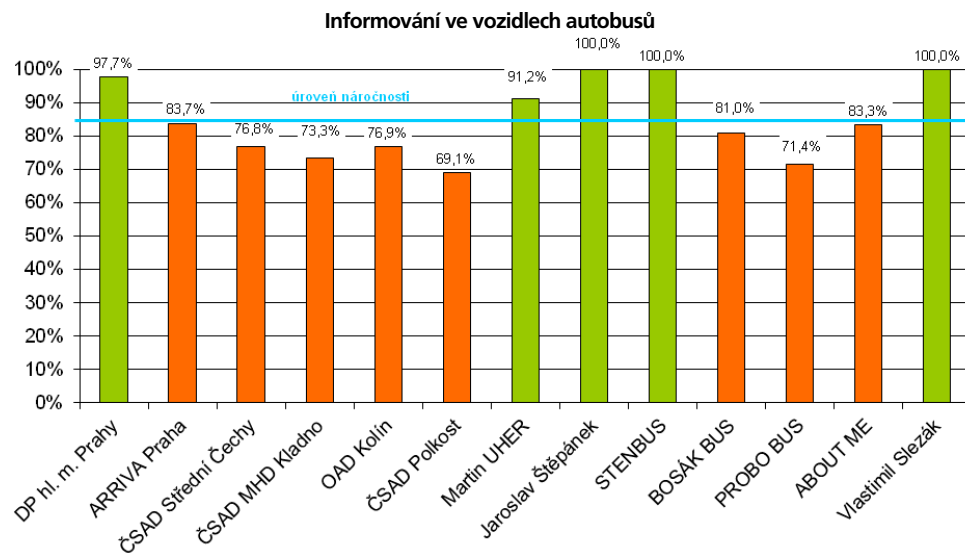
Na základě výsledků plnění jednotlivých standardů za rok 2014 byly ze strany DPP uplatněny náměty a připomínky k úpravám některých standardů z hlediska definice, hodnocení nevyhovujících či nepřijatelných situací a také nastavení úrovně náročnosti. Po projednání a následném zapracování do příslušných smluvních ustanovení tak dojde pro rok 2015 zejména v oblasti autobusů k dílčím zpřísněním některých standardů (podíl bezbariérových vozidel, přesnost provozu).

INTERNÍ STANDARDY DPP JSOU JEŠTĚ PŘÍSNĚJŠÍ

Standardy kvality PID představují hodnocení kvality poskytované služby z pohledu organizátora PID. Vnitřní systém standardů kvality DPP, zakotvený v Programu kvality služby, je nastaven dokonce ještě přísněji, ale i v těchto dimenzích své standardy ve valné většině plníme. Navíc je celý systém nově prověřen i platným certifikátem společnosti LRQA, která v souvislosti s certifikací úseku dopravního na systém řízení kvality (QMS – ISO 9001) prověřila i shodu s normou EN 13816, podle níž je Program kvality služby nastaven. Tento certifikát jsme získali jako první dopravce v České republice a jeden z prvních ve střední a východní Evropě na konci roku 2014 (viz též DP kontakt 1/2015).

Úspěšné hodnocení kvality poskytovaných služeb DPP je výsledkem a také oceněním každodenní práce všech zainteresovaných zaměstnanců, kteří tak přispívají k poskytování a zlepšování kvalitních služeb našim zákazníkům, ale také k posílení pozice DPP v konkurenčním prostředí veřejné dopravy. 

Vybrané grafy pro jednotlivé standardy kvality za 4. čtvrtletí 2014 (data k 31. 12. 2014)



140 let historickým objektivem: Jiří Čermák

Zvonění tramvaje jako nejkrásnější rajská hudba. Tichý zvuk projíždějících trolejbusových vozů nad všechny Chopinovy klavírní koncerty. Ústřední dílny Hostivař jakožto země zaslíbená pro učitele hudby ve výslužbě a amatérského fotografa Jiřího Čermáka, prvního muže v hledáčku našeho historického objektivu.

Text: **Jana Šejnová** • Foto: **Jiří Čermák a Petr Hejna**



Co vás k fotografování dopravy přivedlo?

To je velice jednoduché, velké věci na tomto světě jsou totiž vždy jednoduché. Svého času jsem jezdil na konzervatoř třídvacítkou z Nuslí, minimálně jednou denně, většinou i častěji. Moje vrozená zvědavost byla zárodkem toho, že jsem buď stál u řidiče a koukal mu přes rameno, nebo byl na zadní plošině u brzdy a pozoroval tramvaje pro změnu zase tam. A ono to kolem mě jezdilo a ono se mi to líbilo. Velmi prozaické.

Kdy jste s fotografováním začal a jaké všechny fotoaparáty jste v průběhu let vyzkoušel?

Pokud jde o focení, k tomu jsem se dostal relativně pozdě. Tatínek padl v revoluci v květnu 1945, maminka byla na nás dva s bratrem sama a z vdovského důchodu jsme si opravdu vyskakovat nemohli. Když jsem potom po vojně šel učit, tak můj nástupní plat byl 1170 Kčs, což obnášelo 1000 Kčs a 5 haléřů čistého. Řada věcí byla relativně lacinějších než dnes, ale v souhrnu to opravdu nebyly velké peníze. Takže když jsem nějaké penízky „schrástil“,

Provoz na Palackého náměstí, 20. 2. 1966

koupil jsem si Flexaretu. Když u ní, chudinky, začal zlobit posun filmu, opatřil jsem si další foťák, Zenit. Vynikající, kinofilmový, který mi poskytl neuvěřitelné zážitky. Pak jsem koupil za dvě stovky Čajku, jež mě zaujala. To byl foťák na tzv. půlený formát a když jsem chtěl fotit na šířku, musel jsem ji postavit. Vynikající optika, tahal jsem ji po kapsách, věčně ji vozil v aktovce, co jsem nosil do školy. A pak jednoho krásného dne odešla, neopravitelně. Tak jsem se naštvál a pořídil si digitální fotoaparát.

Nábřeží kpt. Jaroše, 26. 10. 2014

Ani na tento rozhovor jste nepřišel „nevyzbrojen“...



Ze zásady nechodím nevyzbrojen. Aktuálně nejvíc fotím Lumixem tzv. do kapsičky. Je malý a fotky dělá výtečné. Při sobě nosím ještě dotykový telefon, asi jako všichni. I on umí až neuvěřitelně pěkné fotky, pokud je tedy já „nezvořu“.

Zdá se, že ač nepatříte k počítačové generaci, s moderními technologiemi si rozumíte. Využíváte i Photoshop?

Fotky upravuju výhradně sám, mám-li zajít do hloubi podrobnosti, mám program Zoner a jsem spokojený, nadšený. Je to jeden z mála programů, kde když něco udělám, tak to není nezvratný krok. Můžu se klidně vrátit přes pět kroků zpátky a teprve když potvrdím „ano, takto to chci“, je od toho pokoj. Drtivá většina ostatních požaduje po každém kroku potvrzení a s tím pak už neuděláte nic. To, co dělám v Zoneru, je vlastně to samé, co jsem kdysi dělal v komoře, jen teď sedím u počítače. Jde o běžné úpravy, žádná kouzla.

Jaká byla vaše první publikovaná fotka a jaký honorář jste za ni obdržel?

Jaká byla ta úplně první, to vám už asi nepovím, ale s největší pravděpodobností to bylo v Pražském dopravákově. A první honorář? Ten následoval až dlouho poté a přišel v souvislosti s již zaniklým časopisem Železničář. Odtud jsem nějaké peníze za fotky dostal, ale rozhodně se tím neživím. Fotím výhradně pro vlastní potěšení a radost druhých.


Kdy došlo k vašemu prvnímu pracovnímu provázání s Dopravním podnikem?

Svět je kulatý a všechno souvisí se vším. V době studií na pražské konzervatoři jsem po tři roky jezdil o prázdninách jako průvodčí tramvají ve vozovně Pankrác. Měl jsem služební číslo 114. Zájem o MHD mě svedl dohromady s dalšími fan-dy, s nimiž jsme se snažili o vytvoření nějaké oficiální skupiny. Před rokem 1968 nebylo možné něco takového



dím. Když nás bylo pár, tak to šlo, ale dneska je to chumel lidí, a když potřebujete něco vyfotit, nemáte skoro šanci. Výsledkem je pak 5000 fotek téhož, ze stejného místa ve stejný den. To není ono.

Doufám, že se nebudete zlobit, když prozradím, že vaším nejoblíbenějším dopravním prostředkem je trolejbus. Máte nějaký zajímavý zážitek s ním spojený?

Dobrovolně se přihlásím k tomu, že nebyt mě, se vši vážností, tak Praha nevěděla, že končí trolejbusy. Trolejbusy jeden den dojezdily a další den místo nich vyjely autobusy. A to „táčo“ kolem rozlučky jsem měl opravdu na svědomí a se mnou plno dalších nadšenců. Když vypukla v den D akce A, orazítkovali jsme dětskými razítky několik tisíc jízdenek. Trolejbus Tatrovka, co je dnes v Muzeu a je nádherně opraven, je právě tím, s nímž jsme zavírali provoz těchto vozidel v Praze. Byla v něm i výstava, když po dva dny stál na Strahově ve smyčce. Návštěva lidí byla úžasná, dokonce se stály fronty. Poslední trolejbus zatáhl 16. října v 1:14. To si pamatuji přesně, protože mé služební číslo v Dopravním podniku bylo 114. Je to nádherná symbolika, jízdenku s přetiskem mám dodnes schovanou doma... 

založit, ale po roce 1968 se konečně otevřely možnosti. Právě v tu dobu se objevili na scéně železniční fandové, kteří ustanovili Společnost přátel železnic. A jelikož jsem se s těmi lidmi znal, vytvořili jsme její odnož – Společnost přátel městské hromadné dopravy. Další vývoj byl ten, že díky panu Dušánkovi, což byl vynikající člověk, na kterého se nedá zapomenout, jsme se stali kroužkem při Kulturním domě Dopravního podniku. Po celou dobu existence jsme byli, a dosud jsme, nezávislí na komukoliv.

Kroužek přátel městské hromadné dopravy i po letech láká řadu mladých...

Osobně mám největší radost z toho, že v Kroužku už převažují mladší a mladí členové, čili že původní myšlenka a náplň činnosti je dodnes živá a přitažlivá. Scházíme se pravidelně jednou za měsíc, nyní

již třetím rokem v Aramarku na Sokolovské. Probíráme, co nás zajímá, a často se řeší i vnitropodnikové záležitosti, protože našimi členy jsou i někteří vedoucí pracovníci Dopravního podniku. Co se týče členské základny, migrace na obě strany je zhruba 200. Když si vezmete, že je to poměrně dost úzce specializovaná úchylka, je to slušné. Bylo by na místě podotknout, že Kroužek se za celá léta své činnosti vysoce aktivně podílel a podílí na vyhledávání a renovaci exponátů Muzea MHD ve vozovně Střešovice.

Fotografování, velký zájem o dění v městské hromadné dopravě, účast na všech akcích souvisejících s dopravními prostředky. Dá se o vás říci, že zapadáte do kategorie „šotous“?

Do tohoto klubu nepatřím, naopak se přiznám, že až na čestné výjimky, kdy prostě musím, na akce nechodím.

Ulice Na Valentince, 24. 4. 1966

Jiří Čermák (75 let) působil 34 let jako učitel klavíru, aby poté tzv. změnil lokál a 12 let hrál „baleťákům“ na Pražské taneční konzervatoři. Od mládí miluje dopravu, jejímuž fotografování se pilně věnuje dodnes. Jeho nejmilejšími dopravními prostředky jsou trolejbusy a tramvaje. Co se týče fotografování, je příznivcem úzkého rozchodu. Jeho fotografie najdete i v Encyklopedii MHD, jejíž poslední svazky by měly vyjít v roce 2016.





V Hloubětíně vyroste nová vozovna

Záříjové číslo DP kontaktu se zabývalo stavem střešní konstrukce remízovací haly nejmladší pražské vozovny, tedy vozovny Hloubětín. Vzhledem ke skutečnosti, že od této doby uplynulo ve Vltavě mnoho vody a okolo střešní konstrukce nastal další vývoj, přinášíme aktuální informace.

Text: **Milan Lacina** • Foto: **Robert Janulík a Petr Ludvíček**

Úvodem lze konstatovat, že i v současné době jsou kritická (havarijní) místa střešní konstrukce podepřena, probíhá pravidelný monitoring předmětné konstrukce, jehož součástí je i online monitoring vybraných skořepin. Dále je pak věnována pravidelně pozornost podpůrným konstrukcím.

NADĚJE NA ZÁCHRANU? BOHUŽEL NE!

V polovině září loňského roku byla odboru Technická správa objektů předložena zpráva „Diagnostický průzkum skořepiny – analýza poškození betonu“, jejíž součástí je shrnutí výsledků a návrh dalšího řešení problematiky. Z uvedené zprávy jed-

Ze západní a severní strany je k hale vozovny přistavěna řada přístavků. I ty jsou předmětem studie o demolici remízovací haly.

noznačně vyplynula skutečnost, že stávající nosnou konstrukci je třeba nahradit konstrukcí novou s dovětkem, že zejména konstrukce skořepin jsou neopravitelné.

Druhým zásadním závěrem, respektive doporučením předmětné zprávy, je nutnost zpracování studie, která se bude zabývat možnými variantami řešení s ohledem na provozní a dopravní potřeby. Výstupem studie pak bude doporučení nejvýhodnější varianty řešení, a to i s důrazem na budoucí náklady vynaložené jak na vlastní na rekonstrukci, tak i na následný provoz.

Odbor Technická správa objektů předal veškeré podklady potřebné pro vypsání poptávkového řízení

na vypracování „Studie řešení remízovací haly Hloubětín“ odboru Strategický a investiční rozvoj. Následně byl po vyhodnocení elektronické aukce vybrán zhotovitel, uzavřena smlouva a koncem roku 2014 byla objednaná studie předána.

Studie rozpracovala a staticky posoudila tři varianty budoucího řešení:

1. Zachování konstrukce stávajících hal (lodí)

Ideový návrh vedoucí k možné zachraně stávající konstrukce. Sanovaná konstrukce nebude však po nutných zásazích zcela původní. Bude zachován pouze původní tvar. Cena sanace několikrát převyší cenu nové konstrukce. Zásadním závěrem je pak skutečnost, že varianta je

z technického hlediska velmi náročná a v některých místech prakticky neproveditelná.

2. Postupná demolice hal – ponechání haly 1 a 2

Vzhledem k provázanosti nosných konstrukcí jednotlivých částí remízovací haly by vyplynula nutnost přistoupit k plnoplošnému podepření střešních skořepin u ponechávaných lodí. Pouze tímto způsobem lze zajistit stabilitu předmětných ponechaných částí haly. Plnoplošné podepření tuto variantu značně prodražuje. Konstrukce se stane zčásti nepůvodní. Varianta je z technického hlediska velmi náročná a s neustálým rizikem náhlé destrukce v průběhu sanačních prací.



3. Demolice celé pětিলodní remízovací haly najednou

Demolice proběhne bez časové etapizace a zachování jakékoliv konstrukční části zastřešení.

Z vypracované studie vyplynulo odmítnutí první a druhé varianty a doporučení třetí varianty. Lze konstatovat, že závěr studie koresponduje se závěry, které byly předloženy v rámci zprávy „Diagnostický průzkum skořepiny – analýza poškození betonu“.

K předložené studii je dále nutno uvést, že k remízovací hale vozovny Hloubětín je na severní a západní straně přistavěna celá řada přístavků, z nichž některé byly postaveny v rámci výstavby haly, jsou tedy s remízovací halou staticky spojeny, a některé vznikaly v čase jako na hale nezávislé objekty. Na základě uvedených skutečností byla zadána druhá část studie, jež má dále rozpracovat doporučenou třetí variantu a navrhnout celkové řešení vozovny Hloubětín. Jinými slovy, v souvislosti s nevyhnutelnou demolicí celé remízovací haly přistoupit i k demolici západního a severního přístavku haly.

Předmětná druhá část studie by tedy měla navrhnout nový zastavovací plán vozovny, tedy rozsah nové haly údržby, rozsah průjezdných a odstavných kolejí – zastřešených a temperovaných, dále pak nezastřešených, dílenské, sociální a technologické zázemí vozovny. Zastavovací plán bude samozřejmě zohledňovat stávající, ale i budoucí dopravně-provozní potřeby a celko-

vou energetickou náročnost nových staveb.

Druhá část studie pak bude v maximální možné míře respektovat všechny stavebně cenné objekty, tedy uspořádání a konstrukci kolejové harfy, halu mytí a halu podúrovňového soustruhu při východní straně stávající remízovací haly a obytný dům, jehož součástí je výpravna, která prošla v roce 2014 celkovou opravou.

STAVBA V ROCE 2017?


Problematika a závěry studie byly detailně projednány 9. ledna 2015 za účasti dopravního ředitele, technického ředitele, vedoucích jednotek Provoz Tramvaje, Správa vozidel Tramvaje, Dopravní cesta Tramvaje, vedoucích odborů Investice, Technická správa objektů a zástupce odboru Strategický a investiční rozvoj.

Následně byla 19. ledna předložena informace ohledně předmětné problematiky představenstvu DPP s tím, že představenstvo vzalo informaci na vědomí a odsouhlasilo řešení dle třetí varianty. Ve věci byla 22. ledna podána informace na pravidelném jednání odborových organizací a zaměstnavatele.

Odbor Technická správa objektů předpokládá, že k vlastní realizaci demolice a výstavby nové vozovny bude přistoupeno v průběhu roku 2017. Do té doby je nutno v rámci studie dořešit celou řadu provozních nároků na nový objekt a dojít ke společnému a shodnému názoru, jak mají jednotlivé části vozovny vypadat.

Od února 2014 probíhá v remízovací hale vozovny online monitoring střešní konstrukce.

Na některých místech bylo již na konci roku 2013 třeba zajistit podpůrnou konstrukci střechy.

Z hlediska financování jsou velkou nadějí evropské prostředky, a to prostřednictvím připravovaného Operačního programu Praha – Pól růstu. Následně pak bude vypracována projektová dokumentace, celá akce musí být projednána s orgány státní správy, musí proběhnout výběrové řízení na dodavatele stavby – tedy spousta a spousta práce. Je možné konstatovat, že rok 2017 není vzhledem k uvedenému až tak daleko. 



Exponáty na startu nové sezóny

Přestože byla 22. výstavní sezóna Muzea MHD zkrácena o více jak třetinu, došlo k několika návštěvnickým rekordům. V průměrný výstavní den se počet návštěvníků zvýšil o více než 100 osob oproti předchozímu roku. 28. října přišlo dokonce 657 návštěvníků, což je zatím nejvyšší počet během běžného výstavního dne v historii muzea. Ve Střešovicích se ale již v těchto dnech připravují na otevření sezóny nové. Začíná 28. března a skončí 17. listopadu 2015, což je zároveň hlavní období i pro historickou tramvajovou linku č. 91.

Text a foto: **Ondřej Láska**

Vdůsledku rozsáhlé obnovy protipožárních nátěrů dřevěných konstrukcí haly muzea došlo k zahájení loňské sezóny s tříměsíčním zpožděním. Místo pravidelného leštění exponátů bylo na pořadu dne vyklízení prostor pro provádění protipožárních nátěrů. Postupně bylo tedy muzeum rozebráno takříkajíc „do šroubku“. Přesuny „velkých“ exponátů, tedy tramvají, autobusů, trolejbusů a montážních vozů, probíhaly podle možností vlastní silou. Podle toho, kde zrovna probíhaly práce, se musely muzejní vozy průběžně přesunovat sem a tam. Nutno dodat, že vozidla zvládala častý provoz celkem bez zaváhání. Největším problémem se stal prach, který podlahu vozovny i samotné exponáty doslova pohřbíval, a vše, co bylo na hale, postupně sjednotil do žlutě pískové barvy. Samotným nástřikům nehořlavé barvy totiž předcházelo vysoce prašné otrýskání vrstev starých barev až na čisté dřevo.

Po pěti měsících byly práce na krovech dokončeny. Následovaly drobné opravy vnitřních omítek a malování. Tím však práce nekončila, spíše naopak. Bylo nutné zpět instalovat

Při mytí střech exponátů od prachu po protipožárních nástřicích vydatně posloužila i montážní trolejová věž Škoda 706 Schörling ze sbírky muzea.



Vlevo: Autobus Škoda 506N by se letos mohl dočkat montáže motoru a převodovky.

Vpravo: Nákladní tramvaj č. 4053 je po opravě a je plně funkčním výstavním exponátem.

celou expozici – jinak řečeno, postavit celé muzeum znovu. Stavbu vitrín i úklidové práce prováděly z větší části externí firmy. Mytí vozů a jejich vystavení bylo v režii pracovníků muzea. Silné znečištění vozidel bylo nutno řešit v rozsahu, který ještě nikdy v existenci muzea neproběhl. Vozy byly na dvoře vozovny nejprve nahrubo opláchnuty proudem vody, což si vyžádalo odpojení napájení trolejí a přesuny vozů dvoucestným vozidlem zapůjčeným od vrchní stavby. Interiéry vozů byly kompletně vyluxovány a umyty, podvozky očištěny a naolejovány a na závěr proběhlo leštění exponátů na čisto.

Práce byly dokončeny 4. července 2014, tedy den před slavnostním otevřením Muzea MHD. Během výše zmíněných prací se navíc podařilo realizovat další akce s muzejními exponáty, které byly přislíbeny již dříve. Například 26. a 27. dubna byl muzejní autobus Škoda 706 RO představen v rámci DOD Technického muzea Brno v Řečkovcích. O tři týdny později svezl muzejní trolejbus Tatra T400 cestující na oslavách 55. výročí zahájení provozu trolejbusů v Hradci Králové a 7. června se pro změnu mohli zájemci svězt pražskými autobusy Škoda 706 RO a Karosa ŠM 11 v Plzni, kde probíhaly oslavy 115. vý-





ročí od založení městských dopravních podniků.

V roce 2015 plánuje DPP oslavit dvě významná výročí pražské MHD, konkrétně 90 let provozu autobusů a 140 let MHD v Praze. Těchto oslav se exponáty střešovického muzea významným podílem zúčastní, takže již od začátku roku probíhají přípravy na průvod historických autobusů v červnu a pak na velkolepý průvod tramvají v září. Se všemi muzejními vozidly je tedy v první půlce roku potřeba vykonat nejen zkušební jízdy, ale také jim věnovat potřebný servis a technickou přípravu pro zdárný průběh obou akcí.

Podíváme-li se konkrétně mezi některé exponáty, tak například na konci roku se ve vozovně Střešovice podařilo zprovoznit hydraulické sklápění korby u historické nákladní tramvaje č. 4053. Do sbírky muzea se tramvaj dostala koncem roku 1975 ve značně nekompletním a neprovozním stavu. Vše bylo záhy opraveno, jen sklápění korby zůstalo nefunkční až dosud. Nyní je po doplnění chybějících dílů a přetěsnění hydraulického systému tramvaj plně funkční.

V dílně vozovny Střešovice se částečné opravy motoru dočkal i montážní vůz Praga RN č. 7. Bylo provedeno přebroušení hlavy moto-

ru, zabroušení ventilů i jejich sedel, oprava vodního čerpadla, tlumiče výfuku a servis brzdového systému. Celkovou generální opravou prošel v motorárně ÚD Hostivař i motor autobusu Jelzc 272 („erťák“).

Oprava nejstaršího pražského trolejbusu Praga TOT č. 303, probíhající v Ústředních dílnách DP, také pokročila. V loňském roce se povedla montáž trakčních motorů, usazení větracích oken, výroba kompletní konstrukce střechy, výroba a oplechování dveří řidiče, konstrukce dřevěné kabiny řidiče a lištování karoserie. Letos je v plánu pokračovat v celkové opravě do vzhledu z počátku provozu trolejbusů v Praze.

V případě autobusu Škoda 506N č. 53 z roku 1929 se již několik let neúspěšně pátralo po originálním

Velkých přesunů vozů bylo využito ke změně v uspořádání exponátů v Muzeu MHD.

Vlevo: Nejstarší pražský trolejbus (Praga TOT) je doma stále v Hostivaři. Měl by se dočkat vzhledu odpovídajícího počátkům provozu trolejbusů v Praze.

Vpravo: Praga RN je dnes již kompletní a je vystavena v expozici muzea.

šestiválcovém benzínovém motoru. Vloni se však podařilo objevit jiný motor s velice podobnými technickými parametry – ZIL 157. Přestože jde o motor vyráběný po roce 1957, jeho konstrukce vychází z amerického motoru používaného už ve 30. letech.

Z novějších exponátů je třeba zmínit autobus Karosa Citybus č. 3251, na kterém v dílnách v Hostivaři probíhá generální oprava. Na dílně se vedle Citybusu letos objevila i další muzejní novinka – Praga V3S. Jde o zástupce klasického oranžového skříňového automobilu, jak ho známe z údržby pražských tramvajových kolejí už 60 let.

V současné době prochází v hostivařských dílnách muzejní tramvaj T3 SUCs č. 7292 opravou podvozků v rozsahu PO.



Před Neoplanem byl první Den Oudsten

V září minulého roku si DPP připomněl 20. výročí pořízení vůbec prvního vlastního nízkopodlažního autobusu zn. Neoplan a jeho slavnostního uvedení do provozu. Smělé plány jej v kooperaci s výrobcem montovat přímo v ústředních dílnách v Hostivaři nakonec nevyšly. Ale již o 2 roky dříve se pražský dopravní podnik pokoušel o totéž s nizozemským Den Oudstenem.

Text: **Ondřej Volf** • Foto: **Jan Arazim a archiv Ondřeje Volfa**

První jarní den roku 1992 se Pražanům představil vůbec poprvé v provozu autobus nízkopodlažního provedení. Jednalo se o vozidlo z produkce rodinné firmy Den Oudsten Bussen B. V., tehdy významného nizozemského výrobce autobusových karoserií. Přesné označení typu znělo Den Oudsten B90/LF620 DAF, přičemž údaj za lomítkem označoval typ použitého autobusového podvozku včetně hnacího agregátu od renomovaného výrobce nákladních vozidel DAF.

Autobus byl v provozu s cestujícími pouze jediný den. Vypraven byl z dnes již zrušených garáží Libeň na vložené pořadí linky č. 135 (tehdy vedené v trase Florenc – Běloceřevská) a jízda s ním byla pro zájemce zdarma, což bylo uvedeno i pod linkovou orientací. Mezi veřejností budil autobus značný zájem, zejména díky nezvyklému vzhledu a moderní koncepci, natolik odlišné od dosud provozovaných vozů Karosa řady 700 a kloubových Ikarusů 280. Holandský řidič udiveným cestujícím prezentoval přednosti nízkopodlažní

Autobus Den Oudsten, odstavený v zastávce Florenc (21. 3. 1992).

konstrukce, včetně naklápění vozu v zastávkách (kneeling), nebo velkoplošné zobrazovače čísla linky a cílové zastávky. Během testování měl autobus, bohužel, technickou závadu blokování zadních dveří, způsobenou nevhodným chováním cestujícího. Dveře pak musely být nějaký čas ovládány manuálně druhým členem nizozemské posádky.

Ovšem nejzajímavější, i když méně známou skutečností je, že Den Oudsten nebyl pro testování v Praze vybrán náhodou. Dopravní podnik hl. m. Prahy jednal se společností Den Oudsten Bussen o vzájemné kooperaci, která měla vyústit až do fáze společné výroby kompletních autobusů této značky na půdě DPP. Dnes bychom pro tento podnik použili výraz „joint venture“. V době testování se v denním tisku objevilo několik článků o tomto zamýšleném projektu, byl vydán i barevný prospekt v češtině (velmi svérázně přeložený) a cestujícím byly rozdávány letáky s kresbou budoucí třídveřové „pražské“ verze autobusu B90 s honosným názvem Excellence.

I přes oboustranné počáteční nadšení a po mnoha jednáních a korespondenci z plánu založit s nizozemskou protistranou podnik na společnou výrobu autobusů nakonec, během roku 1993, sešlo. Podobně se tak stalo později i s německou firmou Gottlob Auwärter, tehdejší výrobce autobusů značky Neoplan. I když v tomto případě se spolupráce dostala dál, až do stadia společné stavby tří kompletních vozů. Praha si tak na svůj první opravdu vlastní nízkopodlažní autobus musela počkat až do konce roku 1994. Jednalo se o již zmíněný Neoplan, typ N4014/3.

Autobus Den Oudsten zkoušený v Praze byl jedním ze dvou prototypů nové řady městských nízkopodlažních autobusů, která měla doplnit v tu dobu již vyráběné vysokopodlažní verze výrobní řady se souhrnným názvem Alliance. Oba prototypy byly postaveny v průběhu roku 1991 a od pozdějších sériových vozidel se na první pohled lišily zejména neobvykle dlouhým rozvorem náprav a naopak krátkým předním převisem. Toto uspořádání umožňovalo před přední nápravou použít pouze úzké jednoduché dveře. Navíc byl zkoušený autobus dvoudveřového provedení, tak jak je na západ od našich hranic obvyklé. Pro přeplněnou pražskou hromadnou dopravu byla tato koncepce zcela nevhodná. Však se také pro zamýšlenou společnou výrobu počítalo s výrazně upravenou třídveřovou variantou, poháněnou motorem Cummins.

Dopravnímu podniku zapůjčil autobus v. č. 57-OD-791-0204 sice přímo výrobce, avšak v té době byl již dlouhodobě zkoušen na „domácí půdě“ ve městě Haarlem u dopravní společnosti NZH (Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij). Zde byl zařazen do provozu 15. 11. 1991 s tovární zkušební poznávací značkou X-18-86 a nesl na sobě evidenční číslo 2069. Podle dostupných informací





byl kromě Prahy testován u mnoha dopravců zejména v Holandsku, Německu, Švýcarsku, ale nezvykle také ve Velké Británii. V první polovině roku 1992 obdržel standardní nizozemskou poznávací značku VP-83-XJ, ale v Haarlemu zůstal v provozu jen do července 1993. Poté byl výrobcem odeslán až za oceán, do kanadské firmy New Flyer Industries Limited, která byla od roku 1986 dceřinou společností Den Oudsten Bussen B. V. Další osud tohoto autobusu není znám. Pokud by byl v Kanadě vůbec testován, muselo by to znamenat jeho značnou rekonstrukci s ohledem na tamní odlišné předpisy týkající se konstrukce a vybavení autobusů. V úvahu přichází také použití základu skeletu pro vývoj vlastní konstrukce nízkopodlažních autobusů New Flyer.


První sériové nízkopodlažní autobusy B90 Alliance City byly dopravcům dodány v průběhu roku 1992. V nabídce byly dvou i třídvéřové verze poháněné motory DAF, Volvo nebo MAN. Později přibyla i kloubová varianta B93. Kromě celé řady nizozemských společností odebral větší počet vozidel B90 například řecký Ethel (Etaireia Thermikon Leoforeion) provozující autobusovou dopravu v Aténách, nebo Omnibusgesellschaft J. Hartmann GmbH z Berlína. Další významné dodávky směřovaly do Švédska. V roce 1996 byla řada Alliance City modernizována a z typu B90 se stal B96. Ten byl vyráběn do roku 2002.

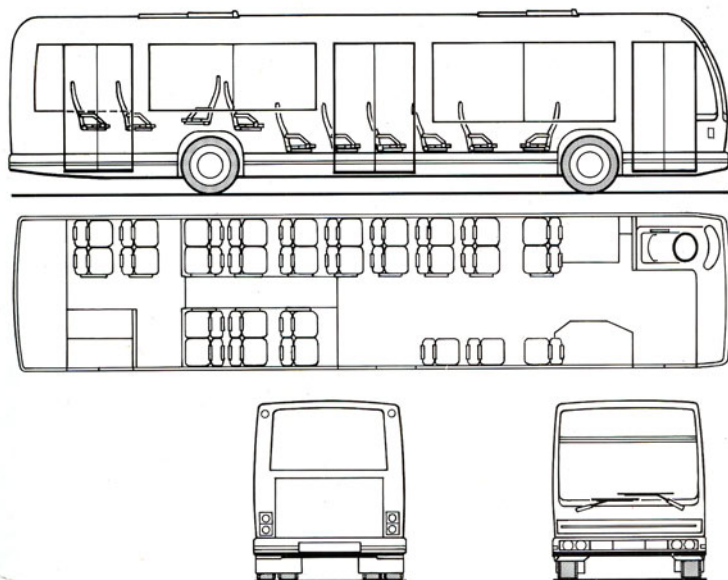
Přestože měl Den Oudsten připraveny další projekty (minibusy, hybridní autobus nebo zcela novou generaci nízkopodlažních autobu-

Prototyp nízkopodlažního Den Oudsten vjíždí z Anglické ulice na náměstí Míru (21. 3. 1992).

Vlevo: Technický náčrt uspořádání dveří a interiéru budoucího pražského provedení.

Vpravo: Kresba z českého prospektu, znázorňující třídvéřovou „pražskou“ variantu vč. městských barev (červená, zlatá).

sů Avance s podílem kompozitních materiálů, vyvíjenou společně s leteckým výrobcem Fokker), byl v roce 2002 nucen, po vleklých finančních těžkostech, vyhlásit bankrot. Firma, vlastněná do poslední chvíle rodinou Den Oudstenů, nebyla schopná konkurovat nadnárodním společnostem sdružujícím více značek. Majetek firmy byl částečně rozprodán ve veřejné dražbě, včetně předváděcích vozidel a rozpracovaných prototypů. Několik nedokončených karoserií typu B96 bylo prodáno do Bulharska, kde minimálně jedna byla přestavěna na kompletní trolejbus. Údržbu a servis, včetně prodeje náhradních dílů na autobusy řady Alliance, zajišťuje v Holandsku společnost Connexion, jeden z největších provozovatelů zbývajících vozů zaniklé značky. Mnoho ojetých autobusů bylo také odprodáno dále do zemí východní Evropy. 



EXCELLENCE



 **DEN OUDSTEN GROUP**

HLAS, KTERÝ MÁ ENERGIÍ

Obklopují nás na různých místech v pražském metru. Znějí ve všech stanicích, soupravách, ve vestibulech i na nástupištích. Hlasy mužské, ženské, zvučné, energické, notoricky známé, ale i nové. Seznamují nás s výlukami, akcemi probíhajícími v metropoli, upozorňují na nutnost zakoupení nového kupónu či dodržování přepravních podmínek. „Ukončete výstup a nástup, dveře se zavírají. Příští stanice Nahrávací studio depa Kačerov!“

Text: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejna**

Onahrávání jednotlivých hlášení, jejich dělení, využití, práci se spíkrý i umění stříhu jsme si povídali s pracovníkem střediska CCTV a rozhlas Milošem Komárkem.

Při cestování metrem zaznamená i méně pozorný cestující řadu různých hlášení. Kdo stojí na pomyslném začátku a zadává požadavek na jejich vytvoření?

Požadavky chodí v převážné většině formou Interních sdělení od odboru Provozní informace. Jsou to oni, kteří stylizují text a přesně určují, v jakých stanicích, odkdy dokdy a jak často se budou hlášení vysílat. Požadavky na hlášení přicházejí také přímo od služby dopravní, jsou to hlášení, která vycházejí z jejich potřeb, například: „Ustupte prosím od soupravy až za bezpečnostní pás“, a z odboru Provozně-technického JSVM v souvislosti s mimořádnými jízdami vlakových souprav, kdy vytváříme hlášení pro vlakový i staniční rozhlas.

Z pracovního hlediska podléhají hlášení určitému dělení...

Ano, hlášení dělíme na jednorázová a periodická. Jednorázová mají převážně bezpečnostní, provozně-informativní a služební charakter. Jsou připravena ve staničních počítačích a na vlakovém dispečinku a tam „čekají na svou příležitost“. Jednorázová hlášení spouští dle potřeby a momentální situace vlakový dispečer nebo dozorcí stanice, zatímco periodická hlášení jsou dopředu naprogramovaná a spouštějí se nejčastěji automaticky. Kromě bezpečnostních hlášení jde o hlášení informující cestující o změnách v provozu metra, výlukách tramvají, zvláštních autobusových linkách při akcích v metropoli, o omezeních provozu, smogových podmínkách apod.

Alfou i omegou, aby cestující hlášení vnímali, je bezesporu hlas. Jak se vybírají vhodní spíkrči?



Ne každý hlas se hodí pro namlouvání hlášení. Musí to být hlas energický, aby cestující, který vstoupí za bezpečnostní pás a je osloven, hned věděl, že je něco špatně. A protože navíc potřebujeme, aby člověk, který hlášení namlouvá, byl kdykoli k dispozici, vybíráme vždy toho nejlepšího mezi spolupracovníky v našem okolí. V současné době už to není tak jednoduché jako kdysi, protože ne každý, kdo má dobrý hlas, je ochotný ho i prezentovat.

Miloš Komárek v plné práci v nahrávacím studiu v depu Kačerov.

Profesionální spíkrý jednotlivých tras už odhalila i díky médiím podstatná většina cestujících. Prozradte ale, komu patří hlasy,

kteří můžeme posledních deset let slyšet při hlášení ve stanicích?

Dlouhou dobu, v podstatě od svého příchodu do studia kolem roku 1990 jsem spolupracoval s panem Vratislavem Kupcem. Ten byl skutečně výborný. Nikdy se nepletl, vše namlouval na první pokus. Pak ale začal mít kvůli alergii potíže s dýcháním. Ani to nebyl zpočátku problém. Když se jednalo o delší hlášení, namlouvali jsme jednotlivé fáze a pak to sestříhali tak, že cestující ani nikdo jiný nic nepoznal. V posledních čtyřech letech namlouval hlášení Viktor Potměšil, pracovník služby Sdělovací a zabezpečovací, také výborný energický hlas. Ten v rámci reorganizace oddělení teď odchází a bude mít jiné úkoly, nesouvisející přímo s rozhlasem. A tak v posledních měsících můžete nejčastěji ve staničním rozhlase slyšet Viktora Černého z našeho střediska CCTV a rozhlas.

Aktuálně vás již zaměstnávají hlášení pro nový úsek metra, vedoucí z Dejvické do Nemocnice Motol. O kolik hlášení zhruba půjde? Prodloužení V.A pro mě znamená především otevřít si všechna hláše-





ní, která existují. Ze stávajících pak vybrat ta, která mají v textu název stanice, tedy například: „Poslední vlak ve směru Nemocnice Motol již odjel“, „Vlak ve směru Nemocnice Motol cestující nepřepřevuje“, atd. Na vlakovém dispečinku musí být dále připravena hlášení pro vyluku kteréhokoliv úseku trasy, která se pak v případě vyluky použijí. To znamená, že je například nutné připravit hlášení: „Vážení cestující, provoz metra v úseku Nemocnice Motol – Náměstí Míru je přerušeno, použijte náhradní povrchovou dopravu.“ Další hlášení přibudou, až na stanici Nádraží Veleslavín vznikne terminál pro autobusy, stejně jako je třeba v Depu Hostivař nebo v Letňanech. To se pak připravují různá hlášení pro jednotlivé autobusové linky,

například: „Vážení cestující, z technických důvodů přijede linka číslo X ve směru Y opožděně!“ nebo pro zimní období: „Z důvodu nevhodných klimatických podmínek a následné špatné sjízdnosti vozovky je linka číslo XY zpožděna.“ Spousta hlášení má navíc anglickou, německou, popřípadě ruskou verzi. Zatím se tedy nedá předem spočítat, o kolik hlášení v souvislosti s V.A půjde.

Před Vánocemi jste za účasti médií natáčel se Světlanou Lavičkovou hlášení do souprav jezdících na trase A. Kdo profesionální spíčky pro jednotlivé trasy vybíral a jak na spolupráci s nimi vzpomínáte vy osobně?

To je historie, kdy já jen lížu smetanu z něčeho, co začal před lety Jiří Koucký. Právě on dával na samém začátku celé studio dohromady, já ho

Světlana Lavičková při nahrávání hlášení do nových stanic prodloužené trasy metra A.

v 90. letech pouze převzal. Byl to on, kdo našel Evu Jurinovou a Světlanu Lavičkovou. S paní Jurinovou byla výborná spolupráce i v době, kdy pracovala na Nově. Když pak začala dělat tiskovou mluvčí v nemocnici Motol, bylo to o trochu složitější. Ne že by nám nechtěla vyjít vstříc, ale neměla už tolik času. Vzpomínám si, že když bylo nutné přidat hlášení o náhradní povrchové dopravě, musel jsem vzít digitální kameru, dojet za ní do Motola a mezi dvěma rozhovory pro noviny jsme to natočili. Paní Lavičková, která pracuje v Českém rozhlase a propůjčila svůj hlas trase A, je profesionálka, udělá vždycky všechno, hned a bez problému. No a Tomáš Černý, hlas na céčku, to je pohodář. Ať je potřeba cokoli, namluví to buď u nás na depu na Kačerově, nebo u nich v rozhlase a pošle mi to.

Ale Tomáš Černý nebyl prvním hlasem na céčku, že?

Zajímavost je, že původním hlasem trasy C byl současný ředitel Rádia Impuls Jiří Hrabák. V době, kdy jsme kdysi potřebovali namluvit hlášení pro prodloužení trasy C, ale neměl čas, tak jsme museli hledat náhradu. >>>

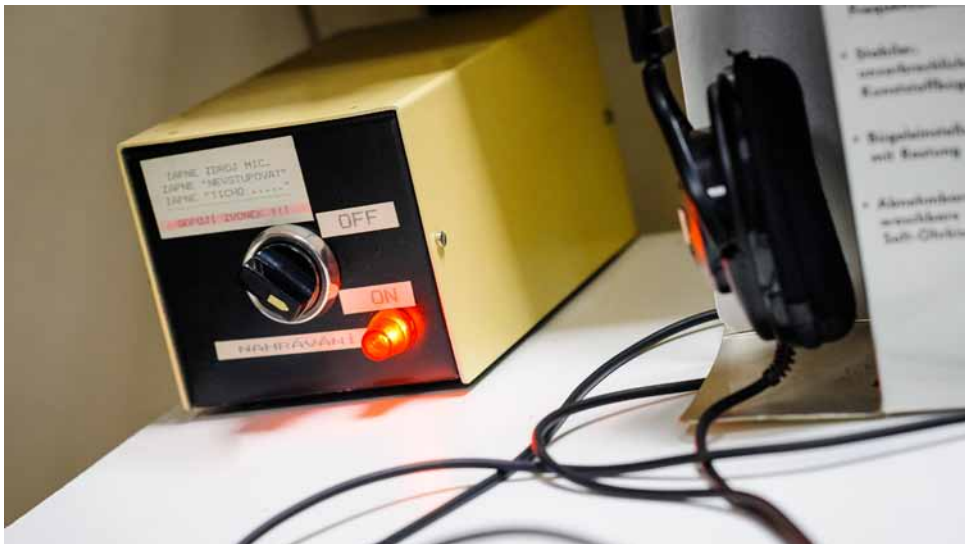
Zajímavosti střediska CCTV a rozhlas:

- doba pro tvorbu jednoho hlášení od příchodu požadavku až po nasazení na stanici je od několika hodin až po cca tři až čtyři dny při cizojazyčných verzích;
- každé hlášení má evidenční číslo a přidělenou prioritu ze stupnice 1 – 9 podle důležitosti;
- hlášení se nahrávají na minidisky, pak digitalizují (dříve se jednalo o magnetofonové pásky);
- od roku 2014 probíhají pokusy s tzv. umělým hlasem. Program se stále vyvíjí a v současnosti se používá (přece jenom je stále čitelné, že se jedná o umělý hlas) pouze pro hlášení, která je potřeba vyrobit a „nasadit“ na stanici při nenadálých situacích během několika desítek minut;
- hlášení v cizím jazyce tvoří přibližně třetinu z celkového počtu hlášení;
- CCTV = uzavřený televizní kruh

Dělal se konkurz, kterého se zúčastnilo asi osm lidí. Několik herců a několik školených hlasů z rozhlasu a televize, mimo jiné i konferenciér Aleš Cibulka. Ač má dokonalý energický hlas, komisi, jež anonymně posuzovala nahrávky přímo za provozu v soupravě M1 a vybírala hlas pro C, se nejvíce zamlouval pan Černý.

Kromě hlášení v češtině je i řada těch, která je nutné vzhledem k bezpečnosti cestujících namluvit v různých jazycích...

Všechna bezpečnostní hlášení a převážná většina informativních hlášení je kromě českého jazyka připravena ještě v angličtině a němčině. Evakuační hlášení k okamžitému opuštění stanice navíc i v ruštině. Některá běžná hlášení, která nemají bezpečnostní charakter, například pokyny pro cestující při výlukách metra, mají verzi pouze anglickou. Výjimkou byl rok, kdy hrál finále KHL Lev Praha. To bylo nutné vytvořit ještě další hlášení v ruštině pro stanici Českomoravská a Nádraží Holešovice. Často se totiž stávalo, že se fanoušci nechovali v „souladu s přepravními podmínkami“. Kouřili, vstupovali na bezpečnostní pás, nakupili se na začátku nástupiště a pak se cpali do jednoho vagonu hlava nehlava, proto bylo potřeba je upozornit. Cizojazyčné nahrávky řeším se Zuzanou Meszárošovou z oddělení Obořové vztahy. Když je potřeba, zajistí mi překlad a spikra, já s ním zhotovím nahrávku a oni pak zprostředkují fakturaci.




Na závěr nám, prosím, prozradte největší tajemství „své kuchyně“, totiž co vše se děje s nahraným hlášením, než je nasazeno ve stanicích....

Namluvené hlášení se digitalizuje na 22 050 Hz, 16bit, je nutné nastavit hlasitost tak, aby byla vždy naprosto stejná, a pokud je potřeba, upravit nádechy a eliminovat šumy. K hlášení se pak zvolí a dohraje gong. Gongy máme celkem tři, a to výstražný pro evakuační hlášení, gong pro hlášení služební a poslední gong pro hlášení informativního charakteru. Hlášení se označí evidenčním číslem. Pro komunikaci se stanicemi nám slouží Metro Report Manager. V něm se nastaví název hlášení, doplní se psaným textem hlášení, vybere se, zda půjde o hlášení jednorázové nebo periodické, a přidělí se mu priorita. Nejnižší prioritu mají hlášení,

V konkurzu na hlášení v metru byl mezi jinými i Aleš Cibulka.

u nichž nevdají, když jsou přerušena jakýmkoliv jiným hlášením, naopak nejvyšší prioritu mají hlášení bezpečnostní, týkající se třeba nutného opuštění stanice, která mají vždy absolutní přednost.

Co následuje po nastavení priority?

Na řadě je určení výstupní kombinace, což znamená, do kterých částí stanice hlášení půjde, zda do podchodů a vestibulů (například hlášení při výlukách provozu, když je stanice uzavřena), nebo na nástupiště (například: „Ve směru Nemocnice Motol vystupujte a nastupujte prosím urychleně“), popřípadě na eskalátory (například: „Přidržujte se madel, eskalátor bude spuštěn“). Dle požadavku se pak při periodických hlášeních nastaví údaje o prvním a posledním spuštění hlášení a jeho periodě. Jakmile je vše naprogramováno, je důležité vybrat stanice, kde má být dané hlášení vysíláno, a na tyto stanice ho odeslat – „nasadit“. Je ale nutné podotknout, že bez dalších pracovníků střediska CCTV a rozhlas, kteří se starají o rozhlasové zařízení na stanicích, by se hlášení k cestujícím nedostalo. 



Jiří Koucký stál u zrodu nahrávacího studia v depu Kačerov. Byl tím, kdo našel pro „rozhlas v metru“ Evu Jurinovou i Světlanu Lavičkovou.



Letem dopravním světem

Tentokrát si v dalším díle našeho seriálu zajímavostí ze světa zavzpomínáme na komunistickou totalitu a propagandu výletem do Severní Koreje.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová** • Foto: **Peter-H. Patt, Tanago**

ZA DOPRAVOU DO SEVEROKOREJSKÉHO PCHJONGJANGU

(Československý dopravák 4/2014, Tramways & Urban Transit 12/2014)
Informace o dopravním systému v severokorejském hlavním městě Pchjongjangu není jednoduché získat. Pokud sem chcete jet na návštěvu, program je striktně řízený určenou agenturou, která



vás po celou dobu doprovází a hlídá, aby byl dodržován zákaz focení (s výjimkou přesně určených míst) a pravidla chování. Tradiční turistický program zahrnuje kromě propagandistické prohlídky obvyklých míst i jízdu metrem, kterým se místní rádi chlubí. Získané informace jsou tedy neúplné a značně zkreslené.

Stavba metra byla zahájena v roce 1968 a první linka je v provozu od roku 1973 (7 stanic), druhá trasa (5 stanic) od roku 1975. Obě trasy byly prodlouženy, první na 12 km (9 stanic) a druhá na 10 km (9 stanic). Metro je stavěno dle sovětského vzoru jako hluboko ražené v hloubce cca 110 metrů, stanice s většími rozestupy mají sloužit jako kryty pro obyvatele v případě války.

Historie tramvají sahá do počátku 20. století, v roce 1905 byla zprovozněna první trať (úzkorozchodná – 610 mm). Od roku 1923 fungovaly další tratě a postupně docházelo k jejich prodlužování.

Druhá světová válka a korejská válka byly příčinou přerušení provozu a posléze nové výstavby tramvajové sítě. Pomocnou ruku při výstavbě podali v osmdesátých letech i technici z Československa. Výpravy ze Severní Koreje se u nás objevovaly opakovaně kvůli nákupu tramvají, ale také s ohledem na budování a konfigurace měnících se trakčních sítí apod. Pražská tramvajová vozovna Hloubětín se poté měla údajně stát předobrazem pro jednu korejskou vozovnu.

V roce 1992 bylo z Československa slavnostně dodáno 45 vozů KT8D5K, následně dalších 129 vozů T6B5K. O šest let později byla zprovozněna třetí trať, kde byla využívána ojetá vozidla z Německa. Kromě tramvají ČKD jezdilo v Pchjongjangu i 50 vozů KT4D zhotovených bez vědomí pražského výrobce v čínské továrně na výrobu trolejbusů, ty dnes již nejsou v provozu. Vozový park byl doplněn i ojetými vozy T4D a B4D z Lipska, Magdeburku a Drážďan. V roce 2008 bylo z ČR vyexpedováno 30 vozů T3 a T3SUCS, dodávka dalších „té trojky“ byla zrušena kvůli zhoršení mezinárodní politické situace. Dohromady měří tramvajová síť v hlavním městě pravděpodobně 55 km, maximální rychlost je omezena na 35 km/h. Vozy jsou červeno-bílé, některé doplněné o modrou barvu. Zvláštností jsou malé hvězdičky na bočnicích, které označují počet ujetých kilometrů bez nehody a závažných technických problémů. Každá hvězdička znamená 50 000 ujetých km. Kromě sítě s standardním rozchodem existuje separátně i úzkorozchodná trať (1000 mm), která byla uvedena do provozu v roce 1995 a jezdí na ní 18 souprav Be 4/4 SWS a vleků SWS B ze švýcarského Curychu.

Kromě tramvají a metra je od roku 1962 v provozu i trolejbusová síť (cca 57 km, 10 linek), na které jsou využívány i přestavěné české Karosy řady 730 nebo kloubové Ikarusy 280. Městská autobusová doprava prakticky neexistuje, autobusy se objevují zřídka především na meziměstských destinacích.

Dříve bylo možné se jako turista svézt pouze metrem, od roku 2013 už je v nabídce cestovních kanceláří možnost pronajatých jízd s tramvaji T3 nebo T6BK5K a návštěva vozovny. I když není Severní Korea zrovna oblíbenou turistickou destinací, dopravnímu nadšenci má určitě co nabídnout (i s hlídajícími průvodci za zády...). 🚫



Březnový historický kaleidoskop 2015

Ani v březnu neopomíjíme zajímavá výročí nebo události z minulosti pražské městské hromadné dopravy. Připomínáme si sté výročí zahájení systematické přepravy nákladů tramvajemi, které se uskutečnilo na pozadí světové války. Jedno a čtvrt století uplynulo od chvíle, kdy František Křížík oficiálně oznámil svůj úmysl zřídit v Praze elektrickou tramvaj.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP**

TRAMVAJE PŘEVÁŽEJÍ POTRAVINY

Když jsme před časem připomínali 100. výročí zahájení provozu sanitních tramvajů, zmínili jsme, že příčinou jejich zavedení byl naprostý nedostatek koňských potahů, které do té doby byly v dopravě nemocných a raněných osob běžným jevem. Nedostatek koní se ale projevoval i v běžném životě. Vázlo totiž zásobování i některými potravinami. Není proto divu, že se po úspěchu sanitních tramvajů začala válečná pomoc Elektrických podniků městu projevovat i v dalších případech. Tím nejvýznamnějším se na počátku roku 1915 stala přeprava potravin.

Zásobování města některými komoditami zajišťoval Aprovizační úřad královského hlavního města Prahy. Protože Elektrické podniky měly k dispozici několik vlečných nákladních vozů, ukázalo se jako výhodné využít je k rozvozu mouky a otrub z pražských mlýnů. Jako první se uskutečnila přeprava pytlů s moukou z Akciové společnosti mlýnů v Praze VII. Až k samotnému mlýnu sice nevedla tramvajová kolej, s úspěchem ale bylo možné využít původně „divadelní“ a později i zkušební odbočnou kolej v dnešní ulici U Uranie, která byla 300 m dlouhá. Od jejího konce do areálu mlýna to bylo jen asi 60 metrů, které se daly zvládnout pomocí ručních vozíků. Nakládání pytlů na nákladní tramvajové vozy nezdržovalo běžný provoz. První jízda vedla na Žofín a uskutečnila se 9. března 1915. Celkem bylo ten den přepraveno 320 pytlů mouky. K přepravě byl použit jeden motorový a jeden nákladní vůz. Osádku tvořil řidič motorového vozu a dva dělníci. V oblasti Žofína nebyla k dispozici žádná odbočná kolej, takže zde už mohlo docházet ke krátkodobému zdržení dopravy, než se náklad přeložil.

Na tomto místě je důležité zmínit, že Žofín v té době už nebyl nějakým centrem večerní zábavy. Během prvních válečných měsíců se postupně



Skládání pytlů s moukou z tramvajového nákladního vlečného vozu na třetí koleji u Národního divadla zachytil fotograf pro dobový časopis Český svět.

proměnil v městské skladiště obecních zásob, které – jak psaly noviny – budou otevřeny, až bude v Praze nejhůře. V den, kdy se poprvé vezla mouka tramvajemi, se odhadovalo, že na Žofíně je asi 3500 pytlů bílé mouky, 400 beden gulášových konzerv, asi 4 vagóny rýže, 3 vagóny soli atd. Přepravy mouky na Žofín pak probíhaly každý den až do 20. března, s výjimkou 14. března, a pak ještě 31. března. Celkem bylo za toto období na Žofín tramvajemi dopraveno 4620 pytlů mouky. Ve dnech 22. a 23. března se převážela mouka ku kostelu sv. Martina. Je tím zřejmě míněn kostel sv. Martina ve zdi na Starém Městě, který v té době už 131 roků nesloužil církevním účelům, ale byl od roku 1904 majetkem pražské obce. Od tramvajové tratě skrz průchod vedle paláce Platýz je to ke kostelu jen asi 40 metrů, ale i zde muselo dojít k určitému zdržení dopravy.

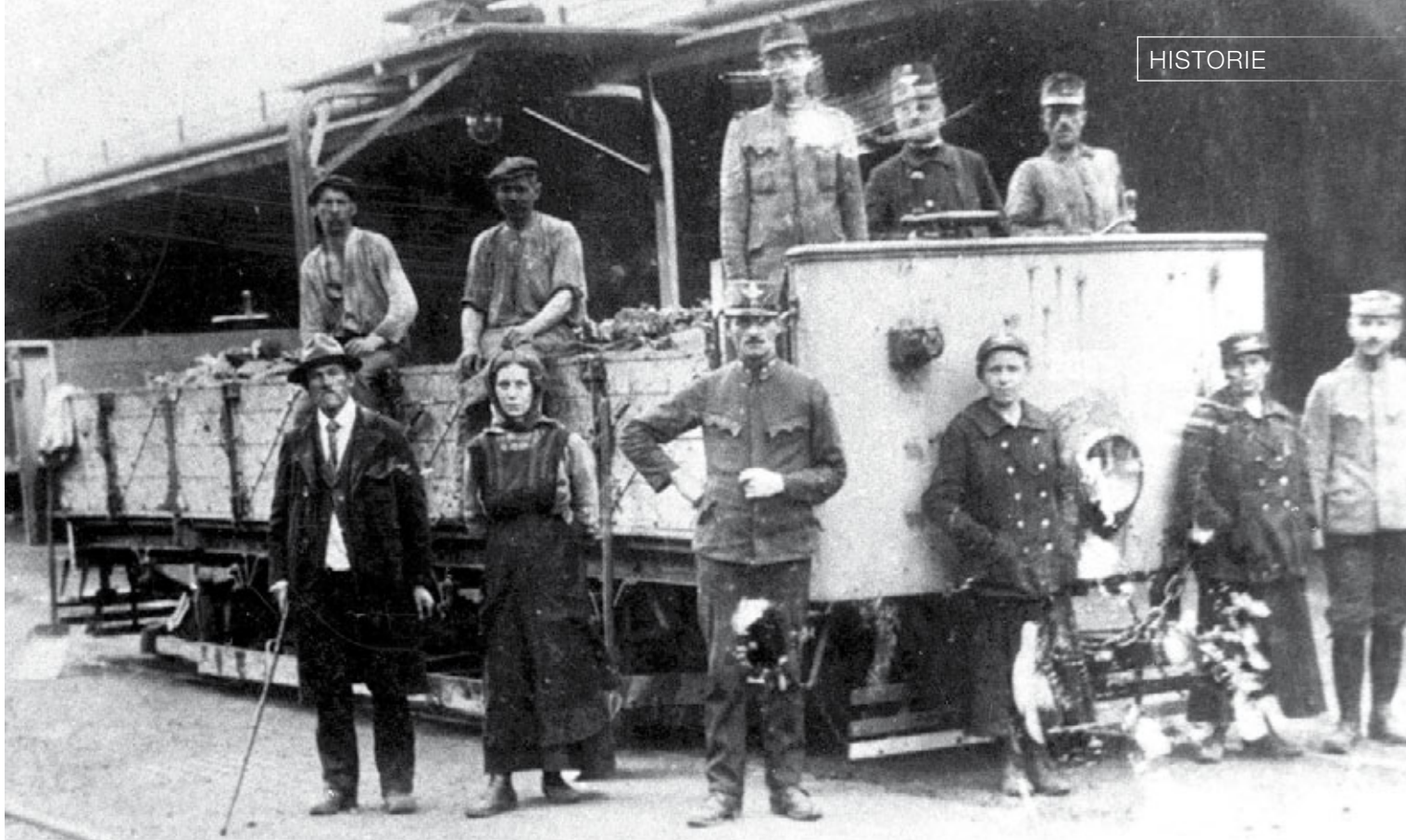
V dalších dnech se vozila mouka z holešovického mlýna i na jiná místa Prahy, například na Klárov (od 24. března), kde byla odstavná kolej, nebo k Národnímu divadlu (od 28. března), kde byla k dispozici třetí kolej. Otruby se z mlýna odvážely poprvé 15. dubna 1915,

a to do holešovických Ústředních jatek. Ani tady nebyla odstavná kolej. Do konce května jsou jako cíle nákladních tramvajů s moukou nebo ojedinele otrubami uvedeny také Josefské náměstí, Malostranské náměstí, ale také je jako cíl uvedeno ku Studánce v Praze VII, kam je to od tramvaje dost daleko. Tam se ale odvezlo jen 300 pytlů. Otruby se vezly také do Novoměstského obecního dvora v Sokolské ulici (dnes zde sídlí ředitelství Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy).

Od 2. května 1915 se začala mouka odvážet v menším rozsahu také od firmy Odkolek ve Vysočanech. Zaznamenány jsou jízdy na Malostranské náměstí a na Maniny do Zátkových pekáren. Do konce května 1915 tak pražské tramvaje přepravily celkem 17 315 pytlů mouky a 3960 pytlů otrub. Tím přeprava pro Aprovizační úřad pochopitelně neskončila.

Pro nákladní dopravu – v té době potraviny – se od 14. října 1916 začala používat také sanitní kolej do nádraží Císaře Františka Josefa I. Odvážely se odtud především brambory do košířské vozovny a hlavně na Klárov, později i další potraviny, uhlí (o něm budeme psát jindy) a další zboží. Aby se manipulace se sanitními i náklad-

Po úspěchu sanitních tramvajů se válečná pomoc Elektrických podniků městu začala projevovat roku 1915 i přepravou potravin.



ními tramvajemi urychlila, byla kolej v nádraží od 27. října 1917 prodloužena až na Žižkov do Karlovy (dnes Seifertovy) ulice a vybavena dalšími dvěma výhybnami a spojovacími obloky na obou koncích. Pravidelný provoz tu začal 8. listopadu.

O několik měsíců dříve, 1. prosince 1916, schválilo ministerstvo železnic rekonstrukci nejstarších tramvajových vozů č. 1–16 pro převoz brambor, spočívající ve vyjmutí oken a vyřízení některých okenních sloupků. Pokud je známo, úprava byla provedena jen u několika málo vozů. Již dříve bylo při poradě týkající se rozvozu brambor vybráno na různých místech Prahy zatím 21 míst, kde by bylo možné odstavit nákladní vůz a přímo z něj brambory prodávat zájemcům.

Nechceme na tomto místě vyčerpat válečnou tematiku úplně. Na závěr zatím jen konstatujeme, že Elektrické podniky královského hlavního města Prahy v té těžké válečné době zásadním způsobem pomohly v zásobování města.

PRAHA BUDE MÍT ELEKTRICKOU DRÁHU

„Slavná rado král. hlavního města Prahy! Odpovídaje ku ctěnému připsu ze dne 6. března 1890, sděluji, že zamýšlím připojit elektrickou dráhu k projektované lanové dráze k hoření restauraci, zřídit tuto od hoření restaurace až ku vchodu do Stromov-

ky. Projekt pracují páni inženýři Reiter a Štěpán, kteří též pro slavnou městskou radu projekt lanové dráhy vypracovali. Pakli slavná rada městská k projektu tomu své svolení by dala, zařídil bych tuto ještě během tohoto roku. S úctou dokonale Fr. Křížík.“

Tento historický dopis napsal 7. března 1890 slavný český elektrotechnik František Křížík pražské městské radě, aby tak potvrdil svůj úmysl postavit v Praze první českou elektrickou dráhu. Tento dopis jsme dlouhá léta považovali za nejstarší stopu po pražské elektrické tram-

Motorový nákladní vůz v areálu nádraží císaře Františka Josefa I. (dnešního Hlavního nádraží).


Křížíkův dopis ze 7. března 1890, který byl až dosud považován za nejstarší zmínku o přípravě stavby první pražské elektrické dráhy na Letné.

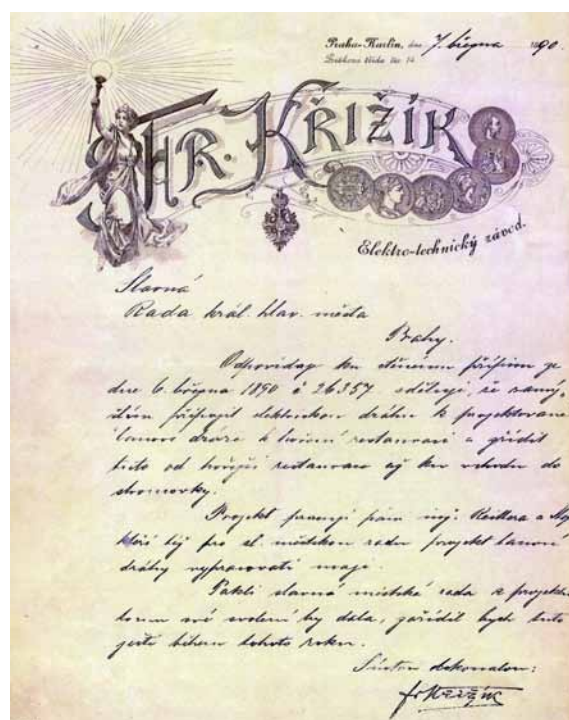
vaji, i když z ní vyplývá, že se o „jakési elektrické dráze“ muselo vědět dříve. Nyní můžeme tuto domněnku potvrdit a posunout poznání o několik dní do minulosti. Už 25. února 1890, tedy dva týdny před zmíněným slavným dopisem, se v denním tisku objevila zpráva o návrhu letenské lanové dráhy, ve které najdeme větu, že „Lanová dráha má býti spojena u restaurace na Letné s elektrickou dráhou, již zříditi hodlá elektrotechnický inženýr pan Fr. Křížík“.


Přibyl nám tedy další kamínek do mozaiky a věříme, že se časem objeví další posun do minulosti.

STALO SE PŘED 140 LETY (2.)

Před 140 lety, 8. března 1875, obdrželi podnikatelé Zdenko hrabě Kinský a Bernard Kollmann od c. k. Místodržitelství pro Království české povolení ke stavbě koněspřežné dráhy z Karlína na Smíchov. V tomto **Vysokém povolení** byla stanovena podmínka, že na území Prahy bude mít dráha jen jednu ko-

leji, zatímco v předměstích bude trať dvoukolejná. Stavební povolení sice bylo uděleno, ale pikantní příchuť měla skutečnost, že koncesionáři nedodrželi smlouvu s pražskou obcí, uzavřenou už o dva roky dříve, a právě proto současně hrozilo nebezpečí, že dostanou od Prahy výpověď a žádná tramway nebude. 



 140 LET MHD V PRAZE 1875–2015

NORIMBERK – správní centrum i dopravní uzel

Severobavorské město Norimberk (v originále Nürnberg) je nejen centrem severní části nejlidnatější a nejbohatší spolkové země, Bavorska, ale je i velmi důležitou dopravní křižovatkou a průmyslovým střediskem.

Text a foto: Aleš Karlovský

Město samo je mementem pro všechny budoucí diktátory. Je symbolem nástupu i zúčtování. Na místním stadionu probíhaly pompézní oslavy Hitlerovy NSDAP, v justičním paláci pak na přelomu let 1945 a 1946 zasedal mezinárodní tribunál, který soudil a odsoudil hlavní viníky 2. světové války. Zda a jak je odsoudil a jestli další unikli, to nechme povolanejším. Blízko společné konečné linky 6 a 9 leží dokumentační centrum, kde jsou uloženy reálie z let nsvobody. Jedním z nejzajímavějších objektů místní kolejové sítě je částečně tunelová konečná linky 8, která je torzem doposud nerealizovaného projektu rozšíření tramvajové sítě.

Dnešní Norimberk je moderní město, správní centrum a dopravní uzel. Jen pro úplnost připomínám, že první parní železnici otevřeli Němci právě mezi Norimberkem a blízkým Fürthem v roce 1835. A tak snad nikoho neudiví, že je město sídlem Německého dopravního muzea.

Krátce k dopravní historii: koňka 1881 – 1898, elektrická tramvaj ve správě města od roku 1896, trolejbusy 1948 – 1962, metro od 1. března 1972, autobusy od roku 1923, automatické metro jako první v Německu od 14. června 2008.

Kolejovou síť tramvajů a metra doplňuje i síť regionálních vlaků, která je rozsahem podobná drážďanské. Jízdní řád DB uvádí dvacetiminutový interval.

Provoz tramvajů je poměrně hustý, intervaly jsou obvyklé jako i v jiných německých městech, celodenně



Tramvaj GT8N 1101, 4. 9. 2006, Wodanstraße.

v pondělí až sobotu 10 minut, večer a v neděli 15 až 20 minut.

Na linkách metra U1 a U2 je zaveden pásmový grafikon, podrobnosti nebudu rozebírat, jízdní řády jsou k dispozici nejen na samotných zastávkách, ale i na webu.

Nejlepším výchozím bodem pro pozorování provozu a fotografování je Hlavní nádraží (Hauptbahnhof) a přestupní bod mezi tramvajemi a metrem Plärrer.

Naprostou samozřejmostí je skutečně bohatý informační servis, kdy každému, kdo se zajímá o MHD, doporučuji navštívit Infocentrum v podchodu u Hlavního nádraží. Zde zájemce obdrží nejen jednodenní jízdenku, ale i jízdní řády, a může si zakoupit i některý z bohaté nabídky dopravních suvenýrů – modelů, publikací, pohledů, propisovaček a některých stejnokrojových součástí.

Šest tratí tramvajů, dvě linky normálního a jedna linka automatického metra ale tvoří skutečnou páteř dopravního systému. A jen připomínám, že první elektrickou tramvaj pro Prahu nevyrobil Ringhoffer ani Tatrovka, ale firma Schuckert právě v Norimberku a inženýr Křížik ji již ojetou koupil pro letenskou dráhu. Mimořádně, stejně jako i v Praze se tehdy (v roce 1888) rovněž tady konala hospodářská výstava.

Zato je třeba konstatovat, že vozový park tramvajů je dnes již zcela nízkopodlažní a tvoří jej trojice typů GT6N, GT8N a Vario-Bahn. V síti jezdí asi 80 těchto vozidel. Zájemce odkazuje na stránky společnosti NVG nebo na web místních fanoušků tramvajů. Pro amatérské historiky doporučuji navštívit tramvajové muzeum v bývalé vozovně na St. Peterstraße.

Vozy metra jsou částečně shodné s těmi mnichovskými; červené norimberské jsou označeny jako Dt1 – Dt4. Typ Dt1 odpovídá mnichovskému typu A, typ Dt2 je shodný s mnichovským typem B. Nepřehlédnutelná mnichovská „céčka“ v Norimberku nepotkáme. Pro plně automatický provoz je určen typ Dt3 a nejmodernější vozy Dt4 jsou určeny pro smíšený provoz, jezdit budou tedy nejen na klasických linkách U1 a U2, ale mohou obsluhovat i linku automatického metra U3.

Autobusům jsem nevěnoval až tak bedlivou pozornost, ale vozový park tvoří moderní nízkopodlažní vozidla MAN Lion's City a Mercedes-Benz Citaro ve standardním i článkovém provedení. Autobusy soukromých dopravců jsou v zásadě stejných typů.

Co říci na závěr – MHD je rychlá, čistá a spolehlivá. Vozidla jsou v perfektním technickém stavu a jízdní řád se dodržuje velmi přesně, stav kolejového svršku je vynikající. Kolejové ochotní a vstřícní. Poskytované služby patří k evropské špičce.



Autobus MAN Lion's City 854, 6. 5. 2014, Plärrer.

Za automobily Jawa i Vybíjenou M. Viewegha

Text: Milan Slezák



Až do 19. dubna 2015 nabízí Národní technické muzeum možnost navštívit výstavu nazvanou **Automobily Jawa**. Výstava připomíná historické období let 1934 – 1947, kdy se firma Jawa, kterou máme asi všichni spojenou především s výrobou motocyklů, věnovala také osobním automobilům. Výjimečnou příležitostí je tak šance vidět zde šestici automobilů Jawa. U zrodu značky Jawa stál ing. František Janeček, který ve své továrně zaměřené původně na výrobu granátů a kulometů zahájil v roce 1929 licenční výrobu německých motocyklů Wanderer. Ty nesly právě již značku Jawa (Janeček a Wanderer). Na výstavě uvidíte automobily Jawa 700 ve dvojím provedení – otevřený čtyřsedadlový polokabriolet z roku 1935 a uzavřený čtyřsedadlový tudor z roku 1936. Vůz Jawa Minor se návštěvníkům výstavy představí ve třech karosářských verzích, jako uzavřený čtyřsedadlový tudor z roku 1938, jako otevřený dvousedadlový roadster ze stejného roku a jako čtyřsedadlový kabriolet z roku 1939. Tyto sériové automobily pak doplňuje sportovní kupé Jawa 750, postavené v roce 1935 ve třech kusech pro závod 1000 mil československých.

Kromě této ojedinělé výstavy přinášíme i další kulturní tipy.

KINO

Zajímavostí březnových filmových premiér může být třeba fakt, že se mezi nimi objevují dva snímky, které si do své charakteristiky vetkly termín „válečný“. Jedná se o australsko-

-americký film v režii Russella Crowe (jenž si v něm také sám zahrál) **Cesta naděje** o cestě australského farmáře, který se vydal do centra chaosu hroutícího se impéria Osmanské říše, Konstantinopole (tedy dnešního Istanbulu), hledat své tři syny. Historickým rámcem snímku je jedna z bitev první světové války – bitva o Gallipoli. A pak o snímek s názvem **Město 44**, polské drama režiséra Jana Komasy, jež se odehrává v roce 1944 v Němci okupované Varšavě, kde propuká ozbrojené povstání. I tento měsíc si ale svůj prostor najdou opět animované filmy. Těšit se můžeme třeba na kreslenou podobu Asterixe ve filmu **Asterix: Sídlíště bohů**. Ze starších, dalo by se říci archivních snímků je na cestu do kin tentokrát připraven **Perný den**, tedy hudební komedie z roku 1964 se členy legendárních Beatles v hlavních rolích. Domácí tvorbu zastupuje například film režiséra Petra Nikolaeva podle knihy Michala Viewegha **Vybíjená**, do něhož tvůrčí štáb obsadil např. Michala Suchánka, Richarda Genzera, Ondřeje Sokola nebo Simonu Babčákovou. Za připomenutí stojí i další informace pro milovníky kinematografie, a to, že ve dnech 19. – 27. března proběhne 12. ročník mezinárodního filmového festivalu Febiofest, jehož je DPP opět partnerem.



DIVADLO

V Divadle Palace se ve středu 25. března představí s premiérou hry **Jméno** soubor Divadla Verze. Jméno je komedie francouzských autorů (Matthieu Delaporte a Alexandre de la Patelliere), která se točí kolem nápadu realitního makléře Vincenta na jméno pro očekávaného potomka. Vincenta hraje Jan Dolanský a v dalších rolích se diváci dočkají Romana Zacha, Jany Janěkové ml., Lindy Rybové a Petra Lněničky.

HUDBA

Ke koncertování se vrací zpěvák a skladatel **Michal Hruza**. Návrat si naplánoval ve velkém stylu do prostor Fóra Karlín na čtvrtek 19. března, kde zahájí své comebackové turné. Spolu s ním a jeho Kapelou Hruzy by se jako hosté měli na scéně objevit také třeba Anna K, Klára Vytisková nebo Xindl X.

V úterý 31. března se na pódiu Lucerna Music Baru představí perkusistka, bubenice a zpěvačka **Sheila E.** se svou kapelou. Za bicí soupřavou doprovázela na koncertním turné například Prince, jako doprovodná vokalistka zase třeba Dianu Ross nebo Lionela Richieho. Teď se budeme moci přesvědčit o tom, jak vypadá její sólové vystoupení. A jestliže byla řeč o hudebnících, je tu něco i pro rockery pamětníky. Když se řekne **Girlschool** (na snímku), velmi pravděpodobně se jim vybaví dívčí kapela, kterou si jako své předkokany na turné k desce Overkill vybrali Motörhead již v roce 1979. Nyní se jedná spíše už o ženskou hardrockovou kapelu, ale každopádně v pátek 3. dubna se tato britská čtveřice představí poprvé v Praze – konkrétně v klubu Nová Chmelnice.





Rozvoj trasy metra A

- 12. 8. 1978** Leninova – Náměstí Míru
7 stanic: Leninova (Dejvická), Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum, Náměstí Míru
- 19. 12. 1980** Náměstí Míru – Želivského
3 stanice: Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského
- 17. 10. 1985** Želivského – Depo Hostivař
zahájen provoz depa Hostivař (v úseku Strašnická – Depo Hostivař jen levý traťový tunel, pouze manipulační provoz bez cestujících)
- 11. 7. 1987** do provozu uvedena stanice Strašnická
nový úsek s cestujícími Želivského – Strašnická
- 1. 11. 1987** zprovozněn pravý traťový tunel Strašnická – Depo Hostivař
- 4. 7. 1990** do provozu uvedena stanice Skalka
nový úsek s cestujícími Strašnická – Skalka
- 26. 5. 2006** do provozu uvedena stanice Depo Hostivař
nový úsek s cestujícími Skalka – Depo Hostivař
- 6. 4. 2015** Dejvická – Nemocnice Motol
4 stanice: Bořislavka, Nádraží Veveřslavín, Petřiny, Nemocnice Motol