

# DP kontakt

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

» Loňské kalamity  
nízkopodlažní  
tramvaje 15T nezastavily

/strana 8 a 9/

»» Bezpečnost cestujících  
a zaměstnanců  
dopravního podniku

/strana 12 a 13/

»»» Krtek  
míří pod zem

/strana 16 a 17/



# Aktuální nabídka v Infocentrech Dopravního podniku hl. m. Prahy



**Kniha  
Fakta a legendy  
o pražské městské  
hromadné dopravě**

**20 zajímavých  
kapitol** ze 135leté  
historie pražské  
městské hromadné  
dopravy doplněných  
o 334 vyobrazení.

**Cena knihy 330 Kč.**



**Katalog linek metra  
a tramvají**

Všechny trasy denních  
a nočních tramvajových linek,  
metra a lanové dráhy pražské  
integrováné dopravy na  
mapovém podkladu a základní  
údaje o provozu jednotlivých  
zobrazených linek najdete  
v novinkové publikaci  
Dopravního podniku.

**Cena publikace je 130 Kč.**



**Kolejová vozidla pražské  
městské hromadné dopravy**

Kniha podrobně zachycuje vývoj  
vozového parku městské hromadné  
dopravy v Praze.

**Cena knihy 620 Kč. 300 Kč**



**Mapa Prahy  
a Středních Čech**

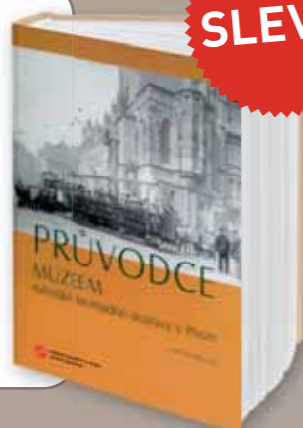
Podrobné a přehledné mapy v praktickém  
formátu. Mapa hlavního města  
je v měřítku 1 : 24 000 a mapa  
středočeského kraje v měřítku 1 : 75 000.  
Aktuální stav z prosince 2010.

**Cena mapy 95 Kč.**

**Průvodce Muzeem městské  
hromadné dopravy v Praze**

Podrobně informuje o všech muzejních  
exponátech, které jsou představeny  
nejen slovem, ale především obrazem.  
Publikace poskytuje i nejvýznamnější  
události z historie pražské MHD a také  
se dočtete o minulosti střešovické  
vozovny, která je významnou  
technickou památkou.

**Cena publikace je 250 Kč. 100 Kč**



## Seznam Infocenter

### Muzeum

Infocentrum se nachází ve vestibulu stanice  
metra Muzeum, na linkách A a C.  
Otevřeno: Po – Ne i svátky od 7.00 do 21.00 hodin

### Anděl

Infocentrum vám je k dispozici ve vestibulu stanice  
metra Anděl, linka B, výstup směrem ulice Plzeňská.  
Otevřeno: Po – Pá od 7.00 do 21.00 hodin;  
So od 9.30 do 17.00 hodin

### Nádraží Holešovice

Infocentrum naleznete v objektu stanice metra  
Nádraží Holešovice, na lince metra C, u výstupu  
do ulice Plynární.  
Otevřeno: Po – Pá od 7.00 do 21.00 hodin;  
So od 9.30 do 17.00 hodin

### Letiště Ruzyně

Infocentra jsou umístěna v příletových halách letiště  
(Terminál 1 a 2).  
Otevřeno: Po – Ne od 7.00 do 21.00 hodin

### Magistrát hl. m. Prahy

Infocentrum se nachází v přízemí budovy Magistrátu,  
Jungmannova 29.  
Otevřeno: Po – Pá od 8.00 do 18.00 hodin

**V Infocentrech jsou dále v prodeji např. dětské  
omalovánky, pexesa, jedinečná oboustranná mapa,  
modely aut.**

infolinka  
**296 19 18 17**  
www.dpp.cz

**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**

## /OBSAH/

- 4–6** **» Aktuálně z DPP**  
PŘELOŽKA TT V EVROPSKÉ ULICI  
LANOVKA V ZOO PROCHÁZÍ GENERÁLKOU  
VÍCE NÍZKOPODLAŽNÍCH AUTOBUSŮ  
VYJDE PUBLIKACE 33 VÝLETŮ ANGLICKY  
VYŠEL 2. DÍL ZMIZELÉ PRAHY  
ZÁŽITKOVÁ SOUPRAVA EČS PŘIPRAVENA
- 7** **» Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8–9** **» Rozhovor**  
LOŇSKÉ KALAMITY NÍZKOPODLAŽNÍ  
TRAMVAJE 15T NEZASTAVILY
- 10** **» Z podniku**  
SYSTÉM SCHVALOVÁNÍ FAKTUR V DPP NOVĚ  
DRUHÉ KOLO OPRAV R4 ODSTARTOVALA  
„SNĚHURKA“
- 11** **» Z podniku**  
BEZPEČNOST CESTUJÍCÍCH A ZAMĚSTNANCŮ  
DOPRAVNÍHO PODNIKU
- 12–13** **» Z podniku**  
O TRAMVAJOVÉ TRATI V ULICI U VÝSTAVIŠTĚ  
KRTEK MÍŘÍ POD ZEM
- 14–15** **» Z podniku**  
JAK PULZUJE KAMEROVÝ SYSTÉM V METRU
- 16–17** **» Z podniku**  
UČIT SE, ALE HLAVNĚ JEZDIT A JEZDIT
- 18–19** **» Z podniku**  
POSLEDNÍ CESTA Z PLZNĚ...
- 20–21** **» Den s...**  
POČÁTKY RAŽENÝCH TUNELŮ  
PRAŽSKÉHO METRA
- 22–23** **» Den s...**  
ZA DOPRAVNÍMI ZAJÍMAVOSTMI KRYMU
- 24–25** **» Den s...**  
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICE
- 26–27** **» Den s...**  
START DO ŽIVOTA NA DOPRAVNÍ ŠKOLE
- 28** **» Den s...**
- 30** **» Den s...**

Foto na obálce: Petr Hejna

**DP  
kontakt**

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

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

Šéfredaktorka: Hana Pohanová

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

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 4. března 2011

NEPRODEJNÉ

**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**



**Vážené kolegyně a kolegové** (vážení spolupracovníci),

dovoluji i mně, abych přispěl do našeho vnitropodnikového časopisu DP kontakt. Společně s Ing. Jiřím Šubrtem, CSc. vám představíme téma „Bezpečnost cestujících a zaměstnanců dopravního podniku“. Chceme tak upozornit na bohužel dnes již možnou hrozbu terorismu a nastítnit způsob řešení v naší společnosti.

V „březnovém zamyšlení“ chci rovněž říci, že bezpečnostní úsek, který pracuje napříč naší společností, je štábním útvarem, jehož hlavním úkolem je ochrana společnosti, ochrana zaměstnanců při výkonu práce, to vše za využití zákonů a všech vnitropodnikových norem. Důležitým sdělením je také fakt, že se neobejdeme bez aktivní spolupráce vás všech.

Připomínám tedy nutnost dodržování předpisů v oblasti BOZP, PO a dalších, které slouží pro bezchybné plnění všech náročných úkolů ve všech oblastech práce pražského dopravního podniku. Náš úsek je dostatečně vybaven systémem kontrolních mechanismů, kterých využívá k prosazení daných cílů. Jsem přesvědčen, že společně s odborovými organizacemi, které se zúčastňují plánovaných kontrol, se nám práce daří a že je maximálně objektivní. Úzce spolupracujeme s Policií ČR a Městskou policií. Hlídkový útvar Městské policie dokonce poslední rok pracuje převážně pro naši společnost. Objektivně nutno říci, že činnost a spolupráce s tímto útvarem je vysoce hodnocena, ať již ze strany revizorů, řidičů povrchové dopravy či pracovníků ostražky i mnohých dalších pracovníků dopravního podniku. Náš úsek jistě není moc populární a v povědomí zaměstnanců nikdy nebude na předním místě v hodnocení priorit. Přesto si myslím, že bezpečnost zaměstnanců a zabezpečení pracovišť podle všech dříve uvedených aspektů se vyplatí a je základem bezchybného fungování společnosti.

Nechci se rozepisovat podrobněji, jistě dostaneme v DP kontaktu prostor i v některém z dalších vydání, proto pouze apeluji na vás všechny, na spolupracovníky na všech pozicích a žádám vás o smysluplnou spolupráci.

Domnívám se, že ani v březnu není pozdě všem popřát klidný rok 2011.

**Antonín Fedorko**  
bezpečnostní ředitel



## PŘELOŽKA TRAMVAJOVÉ TRATI V EVROPSKÉ ULICI UKONČENA



Výstavba metra V.A je stále viditelnější. Týká se to také okolí zastávky Horoměřická v Evropské ulici. Po devítidenní výluce nyní tramvaje v této oblasti jezdí po provizorní přeložce. Původně měla mít podobu kolejové splítky, ale protože by se takovým řešením výrazně snížila celková propustnost křižovatky Horoměřická – Evropská, bylo loni na podzim rozhodnuto o řešení v podobě dvoukolejky.

Možná někoho překvapilo užití BKV panelů, ale v daném místě je nejvhodnějším řešením hned ze dvou hledisek. Před osazením panelů totiž stačí pouze odfrézovat živичné vrstvy vozovky a jde tak o relativně jednoduchou variantu. Další výhodou je fakt, že za rok bude trať opět přeložena. Na snímku je tramvaj linky č. 26 jedoucí po přeložce směrem k Dejvické. Na levé straně snímku je vidět zbytek původní trati.



Do 6. března 2011 probíhal testovací projekt nazvaný Voňavé autobusy, jehož cílem bylo cestujícím zpříjemnit cestu autobusem. V období od 7. února byla do vybraných pěti autobusů, které jezdily převážně na lince č. 125 (Smíchovské nádraží – Jižní Město), nainstalována příjemná zimní vůně. Jednalo se čistě o přírodní vůni, která neobsahovala žádné chemické složky, byla certifikovaná, a tedy zdravotně nezávadná.

Cestující mohli sdělit svůj názor vyplněním krátkého dotazníku na webu DPP, kde se projekt setkal s pozitivními ohlasy.

## Lanovka v ZOO PROCHÁZÍ GENERÁLKOU

Lanová dráha v pražské ZOO byla v roce 2010 v provozu 210 dní (od 26. 3. do 31. 10.) a za tuto dobu přepravila 297 373 cestujících. V průběhu roku přešla do majetku ZOO Praha a DPP se stal na základě smlouvy pouze provozovatelem této zajímavé, a po technické stránce náročné atrakce. Letos poprvé vyveze návštěvníky 26. března.

Ihned po ukončení sezony 2010 byla zahájena generální oprava, která bude dokončena po letošní sezoně na podzim. Oprava zahrnuje kompletní demontáž a následně montáž kladkových baterií a defektoskopii všech důležitých součástí. Součástí je i posouzení stavu podpěr znalcem a kalibrace větroměru i odstředivého vypínače. Po geodetickém zaměření podpěr a kladkových baterií budou následovat provozní revize elektro a strojní.



## PROJEKT VOŇAVÉ AUTOBUSY SKONČIL

## VÍCE NÍZKOPODLAŽNÍCH AUTOBUSŮ V PROVOZU MHD V PRAZE

V návaznosti na dodávky nových autobusů Dopravní podnik od 6. 3. 2011 vypravuje více nízkopodlažních autobusů v tzv. garantovaném režimu. Garantované nízkopodlažní spoje jsou pro usnadnění plánování cest označovány v zastávkových jízdních řádech i v internetovém vyhledávací spojení.

Navýšení je rovnoměrně rozloženo do celé provozované sítě. Nově jsou garantované nízkopodlažní spoje zavedeny na městských linkách 107, 116, 122, 160 a na příměstských linkách 352, 363 a 365. Dále je zvýšen podíl garantovaných spojů na linkách 108, 111, 131, 133, 163, 174, 180, 218, 225 a 273.

V pracovní den dochází k navýšení garantovaného vypravení nízkopodlažních autobusů o 50 vozů na 374

z celkového počtu 926 vypravených vozů. O víkendu představuje zvýšení o 13 na 231 z celkového počtu 389 vypravených vozů v sobotu a o 12 na 231 z celkového počtu 390 vypravených vozů v neděli. Na příměstských linkách dochází k navýšení o 3 nízkopodlažní autobusy v pracovní den i o víkendu. Nízkopodlažní autobusy tak zajišťují více než 50 % spojů provozovaných Dopravním podnikem.

Dopravní podnik věnuje zlepšování podmínek pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace dlouhodobě velkou pozornost. Veškeré nově objednané dopravní prostředky jsou požadovány v plně nebo alespoň částečně nízkopodlažním provedení a s příslušným technickým a informačním vybavením pro usnadnění přepravy těchto skupin osob.

## Vyjde publikace 33 VÝLETŮ anglicky



V březnu vydává DPP svou první publikaci v anglickém jazyce - 33 PRAGUE TRIPS BY PUBLIC TRANSPORT (33 výletů po Praze městskou hromadnou dopravou). Tato nová publikace navazuje na velmi úspěšnou českou verzi publikace 110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy. V knize 33 PRAGUE TRIPS najdou zahraniční turisté tipy na výlety po nejzajímavějších místech Prahy. Ke každému výletu jsou uvedeny podrobnosti nejen o historii, návod, jak se na místo dostat, ale i mnoho dalších zajímavostí. Publikace bude k dostání ve všech infocentrech DPP za 150 Kč.

## Zážitková SOUPRAVA EČS PŘIPRAVENA



Historická třívozová souprava složená z vozů typu Ečs připomene už 19. března zájemcům první generaci vozidel pražského metra. Vozy typu Ečs byly Dopravnímu podniku dodávány z tehdejšího SSSR v letech 1973 až 1976. Dnes se dochovaly pouze 4 vozy tohoto typu. Jeden z nich je umístěn v prostorách Muzea MHD ve střešovické vozovně. Ostatní 3 vozy prošly generální opravou a nyní tvoří již zmíněnou historickou soupravu metra. Třívozová souprava zahájila 9. května 1974 pravidelný provoz metra v úseku Kačerov – Sokolovská (dnešní stanice Florenc) na lince C.

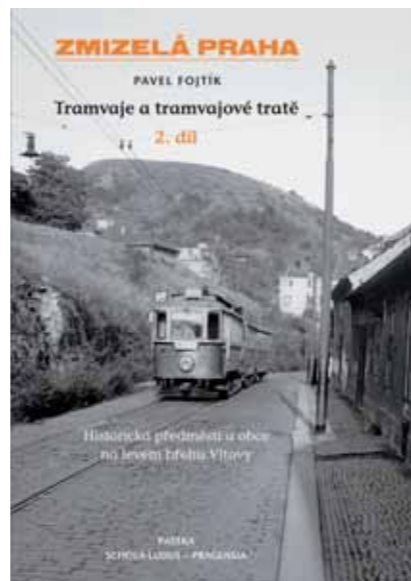
V rámci projektu Hospodářské komory hlavního města Prahy „Zážitková turistika“ mohou zájemci o nevšední zážitky zavzpomínat na časy minulé a opět do této soupravy nasednout a svézt se po trase metra linky C z depa Kačerov do stanice Nádraží Holešovice a zpět. Návštěvníci si budou moci rovněž prohlédnout zázemí metra v depu Kačerov, prostory údržby vozů, jejich mytí a podobně. Tuto výjimečnou příležitost je možno využít jedenkrát měsíčně, a to v omezeném počtu maximálně 90 cestujících na jednu prohlídku. Souprava na trať vyrazí dvakrát denně, a to vždy třetí sobotu v měsíci v 10 a ve 14 hodin. Celý program potrvá přibližně dvě hodiny. Vstupenky lze objednat na [www.prahatechnicka.cz](http://www.prahatechnicka.cz). Cena je 150 Kč, děti do 10 let mají v přítomnosti rodiče vstup zdarma.

Vyšel druhý díl ZMIZELÉ PRAHY

## Tramvaje a tramvajové tratě

Na počátku února se na pultech knihkupectví objevil druhý díl knihy Zmizelá Praha – Tramvaje a tramvajové tratě, tentokrát s podtitulem Historická předměstí a obce na levém břehu Vltavy. Slavnostní křest knihy, jejímž autorem je opět vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík, se uskutečnil 14. února 2011 v sympatických prostorách knihkupectví Juditina věž. Kmotr knihy je tentokrát kolektivní – stal se jím Kroužek městské dopravy Kulturního domu Vltavská, který při křtu zastupoval jeho předseda Jan Lutrýn.

Kniha nás zavádí nejen do rakouského nebo prvorepublikového období, ale připomíná i dobu, kterou mnoho z nás pamatuje – léta šedesátá, sedmdesátá a osmdesátá, kdy se Praha začala radikálně měnit. V knížce najdeme fotografie z archivu DPP, Muzea hlavního města Prahy, soukromých sbírek, a především pak autorské snímky zkušených „tramvajových fotografů“, například Ivo Mahela a Jiřího Čermáka, ale i dalších. Zachovaly se tak vzpomínky na Prahu, jak ji už neuvidíme – ať už proto, že se změnila místa, kudy tramvaje stále jezdí, či proto, že z daných míst tramvaje zmizely.



Řidič tramvaje František Schneider mezi dopravním ředitelem Petrem Blažkem (vlevo) a vedoucím jednotky Provoz Tramvaje Petrem Hlochem (vpravo)

### VEŘEJNÉ PODĚKOVÁNÍ ŘIDIČI TRAMVAJE

Od tom, že profese řidiče tramvaje je náročná z mnoha hledisek, není pochyb. Především se musí vyrovnávat s často stresujícími podmínkami hustého provozu velkoměsta. To je v některých případech složité, přesto se DPP může pochlubit celou řadou řidičů, kteří náročné podmínky zvládají na jedničku, dokáží také v rámci provozních možností vyjít vstříc cestujícím a chovat se ohleduplně a přívětivě. Jedním z nich je pan František Schneider, kmenový řidič provozu Motol. Kontrolní pracovník Magistrátu hl. m. Prahy po jízdě s panem Schneiderem projevil eminentní zájem na veřejné pochvaly právě tohoto řidiče tramvaje, a dokonce ve svém hodnocení uvedl, že takových řidičů, co řídí a přitom myslí – tedy chovají se jako profesionálové, není nikdy dost. Byl velmi spokojen s tím, že pan řidič jel plynule, několikrát počkal na dobíhajícího cestujícího, přitom mu navíc otevřel dveře, které jsou běžně na znamení, aby mu naznačil, že na něj čeká, a tím zkrátil dobu čekání. Navíc před příjezdem do zastávky Anděl, která byla již obsazena jinými tramvajemi, počkal tak, aby souběžně jedoucí autobus MHD mohl plynule najet do ulice Stroupežnického. Pan Schneider pracuje u DPP jako řidič tramvaje 7 let, splňuje všechny požadavky pro hodnocení „Slušný řidič“ a bezesporu jde příkladem všem řidičům.

**Petr Hloch,**  
vedoucí jednotky Provoz Tramvaje

Dobrý den,  
chci touto cestou vřele poděkovat řidiči tramvaje č. 12, která 29. 1. 2011 ve večerních hodinách našla na konečné Sídliště Barrandov ledvinku s digitálním fotoaparátem, kterou jsem zapomněl v tramvaji na zastávce Poliklinika Barrandov. Zachránila nám rodinné fotografie z posledních dvou dovolených, které jsem neměl zálohované.

Děkuji  
**Rostislav Tomeš**

Dobrý den,  
chtěla bych touto formou poděkovat řidiči, který jel 17. 2. 2011 linkou autobusu 158 č. 10 a na stanici Cukrovar Makovice byl cca v 16:30 hod., za jeho chování. Do cesty mu vjel náhle z vedlejší silnice automobil a on musel prudce zabrzdit. Po celé situaci se všem cestujícím omluvil. Nebyla to jeho vina, ale jeho chování se jen tak nevidí.

S pozdravem a díky  
**Milena Váagnerová**

Dobrý den,  
chci tímto poděkovat řidiči tramvaje linky 26 (spoj s odjezdem v 6:45 hod. 20. 2. 2011 ze stanice Dlouhá třída směr Divoká Šárka) za výjimečnou vstřícnost při zajištění přestupu na (ne) navazující spoj linky 25 směr Vypich. Řidič upozoroval naši situaci, využil radiového spojení s řidičem „pěťadvacítky“, která naší tramvaji těsně ujížděla, a umožnil tak přestup v zastávce Sparta. Ušetřil nás tak dvacetiminutového čekání na další spoj linky 25.

S přátelským pozdravem  
**Pavel Bobek**

### /PŘIŠLO DO REDAKCE/

## Co o nás píše média

### DOPRAVNÍ PODNIK OTEVŘEL NOVÝ BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP DO STANICE METRA HÁJE

**METRO, 11. února 2011**  
V pátek 11. února po 13. hodině odpoledne zahájil Dopravní podnik v prostorách pražské stanice metra linky C Háje slavnostně provoz výtahu, který umožňuje tělesně postiženým cestujícím a osobám se sníženou pohyblivostí bezbariérový přístup k nástupišti. Pražské metro má v současnosti celkem 57 stanic, z nichž bezbariérový přístupných je 35. Na lince A je bezbariérový přístup v 5 stanicích, na lince B ve 13 stanicích a na lince C v 17 stanicích. Stavební práce na technické změně stanice metra Háje byly zahájeny koncem srpna loňského roku a celkové rozpočtové náklady stavby ve stanici Háje dosáhly výše 56 mil. Kč, z toho šikmý výtah stál cca 13 mil. Kč. V některých stanicích je výstavba bezbariérového přístupu z technických důvodů velmi obtížná, jak tomu bylo i v případě stavebních prací ve stanici metra Háje. I přesto v současné době DPP realizuje například výstavbu dalšího bezbariérového přístupu, a to ve stanici Národní třída (dvě dvojice na sebe navazujících osobních výtahů), který by měl být dokončen v průběhu dubna roku 2011.

### PRODLOUŽENÍ TRASY METRA V.A Z VYPICHU SMĚREM DO DEJVIC

**PRAVO, 8. února 2011**  
Prodloužení trasy metra V.A z Dejvic do Motola, konkrétně úsek z Vypichu do Motola, je z jedné třetiny hotov. Ve směru do centra se teprve začne razit, a to již v dubnu novým speciálním štítem, který dokáže postupovat rychlostí 10 až 30 metrů denně. Další jeho výhodou také je, že odstraňuje jen nezbytné množství horniny a ihned

### Pády do kolejiště? Každý týden dva

LUKÁŠ MAREK

Praha – Útýrý pozdě večer, ve stanici metra Karlovo náměstí skáče žena pod vlak. Na místě zasahují záchranáři a žena je převezena s těžkými zraněními do nemocnice. Mimulý týden jen o kus dál také na území Prahy 2 ve stanici Náměstí Míru padá do kolejiště opilý muž, přetil, ale má zlomenou stehenní kost a další pohmožděnin. A tak bychom mohli pokračovat do nekonečna.

#### Vloni 108 lidí

Pády lidí, ať už úmyslné nebo ne, do kolejiště v pražském metru jsou takřka na denním pořádku. Ročně jich pražský dopravní podnik (DP) napočítá přes sto, vloni to bylo 108.

Je vůbec možné nějak snížit tento počet nehod? V tuto chvíli jen velmi těžko. Snad až jednou na nové trase D, kdy by měl být celý prostor kolejiště uzavřen až do příjezdu vlaku.

„Souprava do stanice vyjela rychlostí přibližně 40 km/h. I když zastavuje, sjede na okraj stanice za jediné vteřiny“



**DO ŽLABU.** Když člověk spadne do kolejiště, může se zachránit tak, že si lehne do hlavy mezi koleje. (Il. Foto Deník/Vít Šimáček)

popsala současnou situaci mluvčí DP Ilona Vysoušilová. I přes rychlou reakci strojvedoucího, celý vlak zastaví až po pár desítkách metrů, které mohou rozhodnout o životě či smrti. A co může tedy člověk udělat, když neskočí pod vlak okamžitě? „Pokud člověk spadne do koleje, zůstane ležet ve šláblu uprostřed, nezpanikarí a neublíží

si natolik, aby nebyl schopen se hýbat, může bez problémů nechat vlak odjet. Nic se mu nestane,“ vysvětlila Vysoušilová. Nejbezpečnější je lehnout si mezi koleje, hlavou proti směru jízdy, aby se větrem vjížděl oděv nemohl za nic zachytit. Pokud vidíte a slyšíte, že do stanice nejezdí souprava, mů-

žete se pokusit kolejiště opustit ihned. Nejlepší je doběhnout k ústi tunelu (ve směru jízdy) a využít schůdky.

„Nikdy se nedotýkejte kolejí ani napájecí kolejnice,“ varuje Vysoušilová.

Do kolejiště se většinou dostanou lidé náhodou – zpravidla jsou opilí nebo pod vlivem omamných látek a spadnou tam.

Pracovníci Dopravního podniku zaznamenávají člověka v kolejišti asi jednou za tři dny. Úmyslné akce sebevraždy jsou jen výjimečné. Často jsou v kolejišti i vandaly, kteří chtějí vniknout do tunelů nebo počmárat stěnu stanice.

#### Nehody v metru

Záchranáři zasahují v pražském podzemí často. Počet pádů či skoků cestujících do kolejiště: za rok 2004 - 92 nehod za rok 2005 - 75 nehod za rok 2006 - 111 nehod za rok 2007 - 117 nehod za rok 2008 - 110 nehod za rok 2009 - 116 nehod za rok 2010 - 106 nehod za leden 2011 - 6 nehod

montuje ostění, a tak zajišťuje větší stabilitu a bezpečnost raženého úseku. Prodloužení trasy V.A metra je vedena snahou o celkové zlepšení kvality dopravní obsluhy severozápadního sektoru města. Veškeré platby za prováděné práce budou podléhat přísnému dohledu města a Dopravního podniku.

### TRAMVAJ ŠKODA 15T FORCITY V PROVOZU

**MF DNES, 7. února 2011**  
Nový typ tramvaje Škoda 15T ForCity začal po zkušebním provozu jezdit na lince č. 18. Cestující si svezení v nové tramvaji pochvalovali. Nejvíce se jim líbili dřevěné sedačky, téměř neslyšný chod tramvaje, a především snadný přístup a pohyb cestujících v interiéru, který ocení zejména matky s kočárky, staří lidé a tělesně postižení cestující. Do roku 2017 by měla Škoda Transportation, výrobce tramvajů 15T ForCity, Dopravnímu podniku dodat 250 těchto nízkopodlažních tramvajů, které výrazně omladí vozový park společnosti.

### DOPRAVNÍ PODNIK SE SNAŽÍ ŠETŘIT ELEKTŘINOU

**METRO, 15. února 2011**  
Dopravní podnik jako největší spotřebitel elektrického proudu v metropoli

hledá možnosti jak snížit celkový odběr, proto by měly být vybaveny některé stanice metra inventory, které dokážou přetvářet teplo vznikající při brzdění na energii. Ta bude dále využita například k osvětlení, pro napájení eskalátorů nebo větrání. Dopravní podnik uvažuje umístit inventory například ve stanici metra Kobylisy, kde je možné získat největší množství energie díky značnému svahu, ze kterého vlaky sjíždějí. Návratnost vynaložené investice se pohybuje kolem tří let.

### OSOBA V KOLEJIŠTI – TAKŘKA NA „DENNÍM“ POŘÁDKU

**PRAŽSKÝ DENÍK, 24. února 2011**  
Dopravní podnik téměř každý týden řeší minimálně jeden vstup či pád neoprávněné osoby do kolejiště. Minulý týden 16. 2. 2011 v ranních hodinách došlo k zastavení celé linky metra A z důvodu pádu opilého muže do kolejiště. Vyzval se zlomeninou stehenní kosti. Žena, která v úterý 22. 2. 2011 skočila pod vlakovou soupravu metra ve stanici Karlovo náměstí, takové štěstí neměla, a byla převezena s těžkými zraněními do nemocnice. Od ledna letošního roku bylo evidováno šest nehod. Za minulý rok neoprávněně vstoupilo či spadlo do kolejiště rekordních sto osm osob. Mezi nejčastější příčiny vstupu do kolejiště patří požití alkoholu či jiných omamných látek.



# Loňské kalamity nízkopodlažní tramvaje 15T nezastavily

V POLOVINĚ ÚNORA SE ROZPOUTALA DISKUZE O NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJI FORCITY, KTERÁ OD 5. ÚNORA „BRÁZDÍ“ PRAŽSKÉ ULICE. NĚKTERÉ INFORMACE, KTERÉ ZAZNĚLY V MÉDIÍCH, BYLY ZKRESLENY, PROTO JSME SE OBRÁTILI NA VEDOUČÍHO JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL TRAMVAJE MILANA SLUNEČKA, ABY NÁM VZNIKLÉ OTAZNÍKY VYSVĚTLIL

Ilona Vysoudilová / Foto: Petr Hejna



**Jedna z věcí, která je tramvaji 15T vyčítána, je to, že nezvládne sníh do výšky pěti centimetrů a vodu do výšky jednoho centimetru, tudíž že v zimě budou nízkopodlažní tramvaje vyřazeny z provozu. Je to tak?**

V zadávacích podmínkách z roku 2005 jsou opravdu uvedeny zmiňované hodnoty. Nicméně podle schválených Technických podmínek tramvajového vozidla 15T je možné toto vozidlo provozovat při maximální výšce vrstvy sněhu nad temenem kolejnice (v celé šířce profilu vozidla) 60 mm a maximální

výšce vodní hladiny nad temenem kolejnice (v celé šířce profilu vozidla) 30 mm, což je nad limity, které stanoví Technická norma ČSN 281300. Tato norma „říká“, že dostatečné hodnoty pro průjezd vrstvou sněhu pro kolejové vozidlo je 50 mm a pro vodní sloupec 10 mm. Tím je jasné, že povolené hodnoty od výrobce jsou tedy vyšší než čísla, která uváděla média.

**Čím je specifický provoz nízkopodlažních tramvají v nepříznivých klimatických podmínkách?**

Vzhledem ke 100% nízkopodlažnosti tramvajových vozů 15T je třeba přizpůsobit údržbu tramvajových tratí při nadměrném sněžení nebo dešti. Dopravní podnik již v současné době disponuje upravenými sněhovými pluhů v dostatečném počtu tak, aby byly schopny zajistit průjezdnost všech nízkopodlažních tramvajových vozů, které máme. Videoupoutávku, jak je takový sněhový pluh uzpůsobený pro nízkopodlažní vozidlo, je možné zhlédnout na intranetových stránkách JSVT. Navíc projednáváme možnost výroby speciál-

ní pracovní tramvaje, která by byla schopná odklízet enormní spád sněhu z tramvajové tratě a výsuvným rotačním koštětem odklízet i snůh z nástupních ostrůvků, čímž by došlo k značné úspoře pracovníků, kteří tuto činnost vykonávají. Tramvaj by měla mít i nezávislý pohon pomocí diesel agregátu, který by jí umožňoval pojezd, pokud by byla tramvajová trať bez napětí.

**Takže v zimě tramvaje 15T, a tedy i 14T jezdily?**

V letošní zimě 2010/2011 nebyly z důvodu klimatických podmínek odstaveny z provozu žádné nízkopodlažní tramvaje, ani tramvaj 15T, která v té době jezdila po metropoli ve zkušebním provozu. Pro odstavení nebyl důvod.

**Zazněly také hlasy, aby DPP neodebral všech 250 kusů nízkopodlažních tramvají 15T. Údajně by jich stačilo cca 140. Co na tuto skutečnost říkáte?**

Pokud by byl nákup nových tramvají 15T redukován na celkový počet 140 vozů, byly by vhodným a ekonomickým způsobem nahrazeny nejstarší vozy, jejichž rekonstrukce je bez dalších velkých nákladů nereálná. Znamenalo by to opětovné zahájení rekonstrukcí vozů T3 a T6A5 tak, aby celkový počet vozů odpovídal přepravní kapacitě rozdělené v poměru 1/2 kloubové tramvaje a 1/2 krátké vozy. Jednalo by se o rekonstrukci cca 150 starých vozů, které by v provedení T3R.PLF s nízkopodlažním středem splňovaly požadavky na zajištění garantovaných spojů pro přepravu imobilních cestujících. Taková razantní rekonstrukce by s sebou samozřejmě nesla nutnost získání dalších finančních prostředků pro její realizaci. Tyto tramvaje mají

kratší životnost než tramvaje nové. U nových tramvají se počítá s 30 lety provozu a u modernizovaných s 15 lety provozu.

**Takže obnova vozového parku by pak spočívala v rekonstrukcích starších vozů? Jak to nyní vůbec s rekonstrukcemi těchto vozů v současnosti vypadá?**

Obnova vozového parku tramvají byla dlouhodobě plánována, ale pro nedostatek finančních prostředků nebyla uskutečňována postupně, náhradou starých technicky morálně dožitých tramvají. Z důvodu kritického technického stavu nebylo možné udržovat tyto vozy v pravidelném a bezpečném provozu standardní opravou. Rekonstrukce starých tramvají T3 byla zahájena v roce 2000. V současné době máme zrekonstruováno 350 tramvají typu T3R.P, 33 T3R.PLF a 30 KT8D5.RN2P.

**Co to znamenalo?**

Rekonstrukcí, při které byla provedena modernizace trakční výzbroje od firmy Cegelec a interiéru, bylo do provozu navraceno 350 krátkých tramvají typu T3R.P a 33 tramvají typu T3R.PLF s nízkopodlažní střední částí. Tyto vozy vykazují dobré jízdní vlastnosti, bez nároků na zvláštní technologické vybavení vozoven s jednoduchou, a tím i nenákladnou údržbou. Vozy T3R.PLF navíc plní funkci garantovaných spojů pro invalidní cestující. Poslední rekonstruované tramvaje T3R.PLF jsme vybavili plnohodnotnou klimatizací pro řidiče. Asi nejuspěšnější modernizací jsou tramvaje KT8D5.RN2P, které kompletujeme v Opravně tramvají. Střední nízkopodlažní článek nám dodává „na klíč“ firma Pragoimex,

el. výzbroj je od firmy Cegelec. Tato obousměrná tramvaj doznala v průběhu modernizace řady vylepšení. Na první pohled je zřejmý přechod z čalouněných sedaček na dřevěné apod.

**Pokračují tyto rekonstrukce i nadále?**

Po dodávce vozů typu 14T a podepsání smlouvy na tramvaje 15T byla rekonstrukce vozů T3 v roce 2010 ukončena. Pokračuje pouze rekonstrukce kloubových vozů KT8D5 (po modernizaci značené KT8D5.RN2P), kterých je v současnosti rekonstruováno 30 z celkového počtu 47 vozů. Rekonstruovat tento typ vozů, a tím jej udržet v provozu, je vzhledem k možnosti obousměrného provozu nezbytné a ve skladbě vozového parku nepostradatelné, zvláště při opravách tramvajových tratí, kdy umožňuje s použitím přejezdu „Californien“ provoz i na částečně uzavřených tratích.

**Je pravda, že smlouva na nové tramvaje 15T je nevypověditelná?**

Dopravní podnik může smlouvu ukončit, a to formou odstoupení v případě, že Škoda Transportation bude porušovat povinnosti, které jí smlouva ukládá, např. neplnění dodávek nebo pokud by byly zjištěny zásadní poruchy bránící provozu vozidla. Nicméně byl podepsán dodatek, který přinesl Dopravnímu podniku pozitivní změny např. v technických podmínkách, indexaci, v záručních podmínkách (z 24 měsíců na 31 měsíců) nebo podmínkách uvádění tramvají do provozu. Došlo také k úpravě dodacích termínů tramvají, a to s ohledem na možnosti financování ze strany Dopravního podniku a k prodloužení délky splatnosti faktur za dodané tramvaje.

# System schvalování FAKTUR V DPP NOVĚ



V ZÁVĚRU LOŇSKÉHO ROKU SE Podařilo ZMĚNIT SYSTÉM V OBĚHU FAKTUR V DPP. JEJICH SCHVALOVÁNÍ JE OD TĚ DOBY MIMO SAP V NOVÉM SYSTÉMU DMS.

Jana Benzinová

Podmínky pro nový systém DMS vypracovali zaměstnanci útvaru 400500 – odbor Účetnictví, daně a financování a jednotky IT ve spolupráci s externími konzultanty.

Systém DMS WF faktur se oproti schvalování v SAP liší v těchto zásadních bodech:

1. Schvalovatel již nedostává fyzickou fakturu ani košilkou faktury.
2. Systém hlídá dodržování termínů pro včasné schválení.
3. Systém schvalování je dvoustupňový.
4. Systém umožňuje uživatelům přehledné sledování stavu zpracovaných faktur a zobrazení všech naskenovaných příloh.
5. Historie schvalovacího procesu je automaticky evidována v systému.

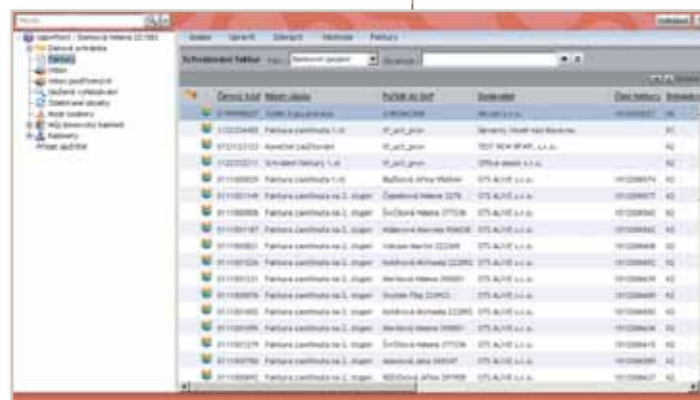
Před spuštěním nového systému DMS do provozu probíhalo jeho testování, které zajistil tým pracovníků EÚ – technických uživatelů. Cílem bylo seznámení se s projektem, odhalení a odstranění možných chyb a nedostatků.

Důležitou přípravnou etapou bylo proškolení všech schvalovatelů faktur, které jednotlivé útvary jmenovaly. Školení prováděli pracovníci jednotky IT ve velmi krátkém termínu a s maximální snahou o předání získaných poznatků a zkušeností z testovacího provozu a probíhalo ve smíšených skupinách nebo uzavřených celcích (jednotka Zásobování, jednotka Správy nemovitého majetku). Systém je používán také externí firmou Inženýring dopravních staveb, a.s. (IDS) – 2 uživatelé.

Přehled proškolených schvalovatelů a technických uživatelů

Úsek	DÚ	TÚ	EÚ	PÚ	BÚ	ÚGR	IDS
Schvalovatel	79	121	63	10	15	45	
Technický uživatel		2	55				2

Vstupní obrazovka DMS WF faktur u pořizovatele – soupis faktur ke zpracování



Pro schvalovatele byla vypracována „Uživatelská příručka – Schvalovatel – DMS Workflow faktur“, která podrobně popisuje průběh schvalovacího procesu v systému.

Logickou posloupnost a návaznost oběhu a likvidace faktur z hlediska účetního a daňového a s ohledem na platné předpisy popisuje směrnice „Oběh a likvidace dodavatelských faktur“. Jsou zde obsaženy veškeré možné případy, které z dosavadní praxe z oběhu faktur v DPP vyplynuly.

Od spuštění systému do rutinního provozu, které proběhlo v prosinci loňského roku, jsme již operativně vyřešili nutné úpravy technického charakteru. V březnu, tj. po třech měsících provozu, plánujeme vyhodnocení stávajícího provozu. Uživatelé budou vyzváni, aby uvedli připomínky a případné požadavky na úpravu systému. Přes veškerá uvedená zajištění (školení, příručky, směrnice) není, z pohledu účetního a daňového, současný stav plně v souladu se stavem popsaným ve směrnici. Je třeba i nadále zajistit vzájemnou spolupráci schvalovatelů, zástupců jednotky IT a účtárny, aby praxe odpovídala teorii.

Věříme, že všichni účastníci schvalovacího procesu budou vyvíjet maximální úsilí pro zajištění bezproblémového chodu systému DMS WF faktur a ocení přínos tohoto nového systému při své každodenní činnosti.



## Druhé kolo oprav R4 odstartovala „Sněhurka“

SOUPRAVA METRA ČÍSLO 202 Z DOMOVSKÉHO DEPA ZLIČÍN BYLA PRVNÍ, KTERÁ POČÁTKEM LETOŠNÍHO ROKU ZAHÁJILA DRUHÉ KOLO STŘEDNÍCH VYVAZOVACÍCH OPRAV TYPU R4, PROVÁDĚNÝCH V OPRAVÁRENSKÉ ZÁKLADNĚ METRA V HOSTIVAŘI.

Petr Havlíček  
Foto: autor a Martin Hobza



Tato souprava metra linky B, tvořená pětící elektrických vozů evidenčních čísel 3111, 3225, 3231, 3230 a 3122, odešla za svou úvodní celkovou modernizací do závodu Škoda Dopravní technika v květnu 1999 coby první sériově rekonstruovaný vlak typu 81-71M. Zpátky do Prahy se tato souprava vrátila v březnu 2000 a své cestující začala vozit v květnu 2001, původně na lince C se zabezpečovacím zařízením Matra PA 135.

Z důvodu nedostatku nových souprav typu M1 muselo být pro pokrytí tehdejších potřeb linky C takto uzpůsobeno celkem sedm souprav 81-71M. Také díky nim pak mohly být v listopadu 2003 na této trase jednou provždy vyřazeny původní vozy sovětské výroby 81-71.

### Z depa Kačerov na Zličín

Když se v kačerovském depu rozrostl inventární počet souprav M1, začaly být soupravy 81-71M z provozu této trasy postupně stahovány. V Plzni je čekala přestavba druhá



Souprava č. 202 v hale Opravárenské základny metra v Hostivaři při opravách typu R4

Souprava metra č. 202 drží v pražském metru primát – na vyvazovací opravu R4 se ze svého domovského depa Zličín vydala již podruhé. Cestující ji v provozu snadno poznají díky jejímu specifickému celobílému nátěru, podle něhož si vysloužila přezdívku Sněhurka.



– tentokrát zaměřená na změnu zabezpečovacího zařízení na ARS. „Naše“ souprava 3111-3122 ji absolvovala od října 2005 do března 2006 (v tomto úkonu jako prototypová) a v provedení MARS (M jako původní zabezpečovač Matra plus označení současného zabezpečovacího zařízení ARS) po splnění všech legislativních podmínek a zkušebních jízdách byla 24. května 2006 nasazena na linku B. Stala se tak v pořadí druhou soupravou 81-71M této trasy – odtud také její pořadové číslo 202 (2xx – označení souprav depa Zličín, přičemž trojčíslím 1xx se značí soupravy depa Hostivař a 3xx depa Kačerov).

Oprava R4 znamená rozebrání a opravu podvozků vlaků 81-71M, údržbu kontejnerů pohonů, seřízení brzdových rozvaděčů, očištění spodní části skříně tlakovou vodou. Ošetřují se i všechny části interiéru.

### Kilometrický proběh na R4 se dovršil...

Když v rámci pravidelných výkonů nového domovského depa dosáhla 298 487 najetých kilometrů a přiblížila se tak mezní stanovené hranici 330 000 km (respektive 300 000 km ± 10 %), podrobila se v hostivařské Opravárenské základně metra vyvazovací opravě středního typu R4, s dobou trvání od února do září 2007.

### ...a to už i podruhé

Díky dlouhým oběhům linky B, s průměrným počtem okolo 8 500 najetých kilometrů za měsíc, a také z důvodu přednostního nasazování souprav 81-71M při ukončování provozu původních ruských vozů 81-71 i na této trase, přiblížila se souprava 3111-3122 během třetího čtvrtletí uplynulého roku svým kilometrickým proběhem k limitní hranici pro opravu R4 znovu. Získala si tak v pražském metru další prvenství a na opětovnou opravu R4 se vydala 12. ledna 2011 s celkovým počtem 616 948 km ujetých kilometrů.



# BEZPEČNOST CESTUJÍCÍCH A ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU

NEJVĚTŠÍ HROZBOU VEŘEJNÉ DOPRAVY OSOB JSOU TERORISTICKÉ ÚTOKY, OVŠEM K MIMOŘÁDNÝM UDÁLOSTEM MŮŽE DOJÍT I V DŮSLEDKU TECHNICKÝCH ZÁVAD NEBO ŽIVELNÝCH POHROM. VŠICHNI DOPRAVCI NA CELÉM SVĚTĚ SE SNAŽÍ TĚMTO HROZBÁM SPOLEČNĚ ČELIT. PROTO SE SDRUŽILI DO CELOSVĚTOVÉHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP A V USA DO ASOCIACE VEŘEJNÝCH DOPRAVCŮ APTA. TYTO ORGANIZACE VYTVOŘILY SPECIÁLNÍ KOMISE A PRACOVNÍ SKUPINY PRO ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY BEZPEČNOSTI VEŘEJNÉ DOPRAVY. AKTIVNĚ JSOU V NICH ZAPOJENI TAKÉ PŘÍSLUŠNÍ PRACOVNÍCI DPP.

Antonín Fedorko, Jiří Šubrt / Foto: ČTK a archiv DPP

Teroristickým útokům či ostatním mimořádným událostem nelze nikdy stoprocentně zabránit. Důkazem toho jsou ilustrační fotografie, dokazující, že teroristické útoky mohou přijít kdekoli, a to zcela nečekaně. Nicméně nové bezpečnostní technologie se intenzivně vyvíjejí a zavádějí. Je však nutné, aby byly využívány s maximální efektivitou tak, aby dopravní systém byl pro cestující i zaměstnance co nejbezpečnější. To znamená minimalizovat možnost teroristického útoku nebo jiné mimořádné události, a pokud k ní již dojde, minimalizovat následky a v co nejkratší době obnovit dopravní systém. Jinými slovy jde o zajištění co nevyšší kvality bezpečnosti daného dopravního systému.

Pro splnění výše uvedených požadavků vyvinula Autobusová komise UITP ve spolupráci s Bezpečnostní komisí UITP Manuál pro vývoj Řízení bezpečnosti autobusového dopravního systému (dále jen Manuál).

## Hlavní teze Manuálu:

- Manuál dává návod, jak řídit bezpečnost dopravního systému
- říká, co musí být uděláno
- nepředepisuje, jakým způsobem to musí být uděláno
- vše, co má vliv na bezpečnost, musí být identifikováno, zdokumentováno a musí být vyvinuty postupy
- postupy musí být efektivně zavedeny, průběžně inovovány a koordinovány
- musí být zavedena preventivní a nápravná opatření
- zaměstnanci musí být školeni a cvičeni
- shoda s bezpečnostními postupy a požadavky musí být auditována.

Manuál je strukturován do dvou hlavních částí. První z nich, „Základní elementy“, je základní pro všechny druhy dopravy. Druhá část, „Modulární elementy“, je stavěna modulárně a může být přizpůsobena pro různé autobusové systémy. Po mírné modifikaci může být Manuál použit i pro dopravní systém tramvají a metra.

UITP vydalo Manuál v angličtině, francouzštině, němčině, španělštině a italštině, a to jak v tištěné verzi, tak na CD.

## HISTORIE MANUÁLU:

- Manuál byl vyvinut zvláštní pracovní skupinou UITP pod vedením specialistů z Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.
- Manuál je založen na standardech NATO, ISO 9001 a APTA.
- Manuál byl prezentován a schválen na vrcholném zasedání UITP Polici Board v Dubaji, jako oficiální materiál UITP, celosvětově doporučený všem dopravním podnikům.
- Materiál je kompatibilní s obdobným materiálem APTA, což umožňuje úzkou bezpečnostní spolupráci mezi Evropou, USA a zbytkem světa.



Záběr bezpečnostní kamery ve stanici Park Kultury moskevského metra, po výbuchu bomby 29. 3. 2010



Záchranáři zasahují na madridském nádraží Atocha, kde 11. března vybuchla nastražená nálož. Silné výbuchy, které otřásl madridskými nádražími jen tři dny před parlamentními volbami, se staly nejkrvavějšími teroristickými útoky v dějinách Španělska

Manuál doposud zakoupilo a aplikuje více jak 100 společností z oblasti veřejné dopravy.

Vývoj všech postupů dle požadavků Manuálu a jejich efektivní zavedení do praxe včetně vycvičení personálu trvá v průměru dva roky, ale může být i delší. Proto je možné zavádět do praxe postupně jednotlivé prvky a principy Manuálu, což je cesta, kterou jde většina dopravních podniků. Tímto způsobem zvyšují kvalitu bezpečnosti svých dopravních systémů.

V USA jsou legislativní poměry značně odlišné od zbytku světa, takže dopravní podniky, po aplikaci požadavků kompatibilního APTA Manuálu, se mohou nechat certifikovat a v případě jakékoliv mimořádné události, která jde k soudu prokázat, že postupovali podle certifikovaných postupů a jsou tak v podstatě ochráněni a vyviněni.

Tím se vracíme na začátek k názvu tohoto článku, kde bezpečnostní řízení dopravního podniku není myšlena pouze bezpečnost proti teroristickému útoku, ale též bezpečnost při prošetřování mimořádné události a hledání viníků za ní zodpovědných. Jestliže management podniku prokáže, že postupoval podle mezinárodně uznaných bezpečnostních norem, doloží tím, že udělal pro bezpečnost dopravního systému, a tím i cestujících maximum možného, a nemůže být tudíž postihován.

Management DPP si tuto skutečnost uvědomil již v roce 2002 v souvislosti s povodněmi a zatopením metra a postupně zavádí bezpečnostní požadavky Manuálu. Vypracoval a do praxe zavedl řadu bezpečnostních plánů a postupů. Dalším krokem je jejich identifikace s jednotlivými kapitolami Manuálu tak, aby pro případ potřeby činily ve smyslu Manuálu jeden kompletní celek.

Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost tímto způsobem využívá svoje bezpečnostní technologie s maximální efektivitou, aby zajistil nejvyšší možnou bezpečnost cestujících v městské hromadné dopravě i svých zaměstnanců.

Vážený čtenáři,

dovolte, abych jménem vedení společnosti poděkoval za 17 let práce v DP hl. m. Prahy **Ing. Jiřímu Šubrtovi, CSc.** Plných 16 let z uvedené doby zastupoval DPP v UITP v odborných komisích zejména bezpečnostního charakteru, poslední 4 roky působil ve funkci viceprezidenta Autobusové komise UITP.

Přeji mu mnoho zdraví na zasloužilém odpočinku, ale protože ho dobře znám, tak vím, že svoje znalosti uplatní ještě v další práci. I v té bude potřebovat elán a úspěch.

**Dr. Antonín Fedorko,**  
bezpečnostní ředitel



19. září 2002, zaplavená souprava ve stanici pražského metra Florenc

Tramvaje T3 jezdily v uspořádání PX u Výstaviště v době oprav v roce 1983



## O tramvajové trati v ulici U VÝSTAVIŠTĚ

JIŽ V LÉTĚ 2008 KONSTATOVAL SPRÁVCE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ, ŽE JDE O JEDEN Z 12 NEJHORŠÍCH ÚSEKŮ TRATÍ V PRAZE. V NÁSLEDUJÍCÍCH LETECH BYLY VŠECHNY TYTO ÚSEKY ZREKONSTRUOVÁNY NEBO ALESPŮŇ HAVARIJNĚ OPRAVENY S JEDINOU VÝJIMKOU, A TO PRÁVĚ V ULICI U VÝSTAVIŠTĚ.

Jan Šurovský  
Foto: autor a Petr Špitálský

Na tramvajové trati v dnešní ulici U Výstaviště byl zahájen provoz 19. června 1905. Celý úsek od holešovické elektrárny až k Výstavišti byl jednokolejný s výhybnou u dnešní Bubenské ulice a na konci s dvoukolejným obloukem do Stromovky. Oblouk do dnešní ulice Dukelských hrdinů vznikl až v roce 1909 současně se stavbou druhé koleje mezi železničním mostem a Výstavištěm. Ve zbývajícím krátkém úseku k Centrále byla druhá kolej zřízena až v roce 1913. V roce 1947, kdy byla současně část tratě v délce asi 120 m přeložena do nové osy výrazně rozšířené ulice, zde byly zřízeny nástupní ostrůvky.

### V seriálu linek se jezdilo i v uspořádání PX

Jako tradiční z dnešních linek v této lokalitě můžeme chápat především linku 17, která zde jezdí nepřetržitě od 4. listopadu 1946. Jinak se zde linky poměrně dost střídaly: tradiční vztah Náměstí Republiky – Výstaviště – Kobylisy zajišťovala linka 3 (od 15. 1. 1917 do 17. 1. 1972), následovaná linkou 29 (do své likvidace 4. 7. 1985), 5 (3. 11. 1985 – 4. 10. 2003) a nyní 14.

„Dvanáctka“ ve směru Malá Strana – Palmovka se objevila až 3. listopadu 1984. Relativně nové (od 30. 8. 2003) a praktické je spojení linkou 15, která využívá oblouk z roku 2001 na Strossmayerově náměstí v relaci Letná – Výstaviště. Velmi obskurní byla naopak linka 13 zavedená 19. 2. 1979 v trase Starý Hloubětín – Florenc – Vltavská – Ortenovo náměstí – Výstaviště – Nábř. kpt. Jaroše – Malostranská – Staroměstská a přes Čechův most zpět. Již 8. 11. 1980 byla zkrácena od Hloubětína po Výstaviště a 7. 3. 1981 zcela

zrušena. Dále se zde objevily linky 1 (jepičí život v roce 1978), 4 (1912–17), 7 (několikrát), 8 (1917, 1920–21), 18 (13. 8. 1978 – 19. 2. 1979), 24 (5. 5. 1977 – 3. 11. 1984) a 26 (15. 1. 1975 – 13. 8. 1978). V noci se zde svezeme už od roku 1985 linkami 53 a 54. V letech 1979–80 jsme tu narazili i na linku 58, což ovšem nebyla noční tramvaj, ale podivuhodná „účelová“ okružní autobusová linka jezdící tehdy po Holešovicích (v celé trase po tramvajové trati). Z mimořádných linek je zajímavostí linka 45 jezdící od 17. 10. do 16. 11. 1983 z Výstaviště do zastávky Trojská v tzv. uspořádání PX. Jednalo se o systém, kdy dva vozy T3 jsou spojeny zádi k sobě a pro přepravu cestujících slouží vždy jen první vůz ve směru jízdy. Dodávkou vozů KT8 ztratilo uspořádání PX v Praze smysl.



Nedávná minulost.  
Stav trati byl opravdu již neúnosný

### Žádná z oprav nebyla kompletní

Rekonstrukce tramvajové trati v úseku Výstaviště – podjezd u Elektrárny do systému BKV panelů proběhla od 27. 2. do 26. 3. 1979. Výluk v moderní historii v tomto úseku příliš neproběhlo. Osmidenní přerušování provozu v roce 1992 zapříčinil požár měřírny Pivovar. Týdenní opravy tratě proběhly v letech 1994 a 1997 a 24 dní trvala rekonstrukce křižovatky u Elektrárny v roce 2001. Týdenní obnova protioblouků za zastávkami Výstaviště se stala v červenci 2006.

Z výše uvedeného vyplývá, že stav tramvajové trati v ulici U Výstaviště musel být dlouhodobě nevyhovující. Vždyť největší základ tvořilo kolejiště pocházející z roku 1979, šlo tedy o jeden z nejstarších úseků v Praze. Problémem byly uhnílé žlaby panelů, především v okolí křižení s Bubenskou ulicí. Proto v těchto místech byla několik let omezena rychlost tramvají na 15 a 20 km/hod. Závažná byla celkově rozpadlá geometrie trati na řadě míst. Na první pohled se projevuje především různě pokleslými či vystouplými panely. Díky těmto všem závadám byla trať velmi nevhodná pro provoz tramvají 14T a nebezpečná (možný kontakt motoru s vystouplým panelem) pro jízdu nových tramvají 15T. Rovněž bylo reálné riziko poškození pneumatik. V podjezdu u Elektrárny se nacházelo dlouhodobě nefunkční odvodnění, což způsobilo propadnutí panelu v oblouku.

### Opravu roku 2011 uspišilo počasí

Při přípravě akce se pomocí jádrových vrtů ukázalo, že pod panely zcela chyběly stmelené konstrukční vrstvy. Nebyl zastížen ani stabilizační beton, ani živičné vrstvy. Po rozebrání panelů se ukázalo, že tyto byly v roce 1979 uloženy „naboso“, přímo do vrstvy písku!

Vzhledem k nevyjasněnosti budoucího dopravního řešení napojení Výstaviště, plánované výstavbě železniční dráhy Praha – Kladno, dopadům zaústění silné automobilové

dopravy od Městského okruhu (prostřednictvím nového Trojského mostu) a developerským aktivitám v zóně Holešovice – Zátory není zřejmé, kdy a jak bude reálné budovat novou definitivní infrastrukturu v oblasti. Z výše uvedených důvodů připravila JDCT akci „Havarijná oprava tramvajové tratě v ulici U Výstaviště“, která řešila komplexní opravu trati ve stávající stopě. Ze stejných důvodů byla užita opět technologie BKV panelů.

Stavba byla připravena k realizaci na podzim minulého roku. Vzhledem k podzimním akcím na Výstavišti a později i vzhledem k Vánočním trhům byl DPP nucen ji opět odložit. Jako náhradní termín navrhl 1.–21. březen 2011. Prudce se zhoršující stav trati vlivem extrémní zimy v kombinaci s prognózou počasí přinesl potřebu provést havarijnou opravu prakticky ihned, tj. v termínu od 5. do 26. února 2011. Že stav trati nebyl vůbec dobrý, lze dokreslit i mimořádnou událostí z 25. ledna 2011, kdy pro havarijný stav výhybky nebylo prakticky po celý den možno vjíždět linkou 5 do smyčky Výstaviště. Rovněž vysoký počet lomů kolejnic byl v lednových mrazech závažnou závadou.

Prognóza dobrého počasí se naplnila: práce se rozeběhly velmi svižně. Dobře postupovala i oprava kanalizace v podjezdu u Elektrárny, a tak bylo možné předvídat urychlení prací. Technicky přináší oprava v ulici U Výstaviště jednu výraznou novinku: při obnově svršku z BKV panelů bylo zvykem odfrézovat zničenou živičnou vrstvu a na betonový podklad uložit novou a ihned pokládat panely. Zde ovšem nebylo co frézovat, proto byl písek s blátem odbagrován a odvezen. Na starou štetovou vrstvu byly uloženy staré BKV panely, ty byly zabetonovány a na tuto improvizovanou desku položena standardní živičná vrstva. Následovala druhá vrstva BKV panelů, nyní už traťových. Velká část traťových panelů z roku 1979 z ulice U Výstaviště byla přes svůj věk ve velice dobrém stavu, nic nebránilo jejich znovupoužití. Všechny kolejnice jsou však nové.



Spodní panely vytvářející podkladovou desku byly zabetonovány a posléze překryty živičí







Dno montážní jámy na Vypichu – ukládání vozíků na kolejové lože

# KRTEK míří pod zem



V TOMTO PŘÍPADĚ SE NEJEDNÁ O ZVÍŘE, ALE O JEDEN ZE DVOU TUNELOVACÍCH STROJŮ, URČENÝCH PRO RAŽBU JEDNOKOLEJNÝCH TRÁTOVÝCH TUNELŮ NOVĚ BUDOVANÉ TRASY V. A. V ÚNORU BYL PO ČÁSTECH SPOUŠTĚN DO 37 METRŮ HLUBOKÉ MONTÁŽNÍ JÁMY A PŘESUNUT DO SOUSEDNÍ KOMORY KE KOMPLETACI. NĚMEČTÍ ODBORNÍCI ZDE STROJ PŘIPRAVÍ TAK, ABY SE MOHL V DUBNU ROZJET NA RAŽBU LEVÉHO TRÁTOVÉHO TUNELU SMĚR PETŘINY. DRUHÝ STROJ BUDE SMONTOVÁN A SPUŠTĚN POZDĚJI A VYRAZÍ HLOUBIT PRAVÝ TUNEL.

Viktor Baier / Foto: Josef Husák

Tunelovací stroje TBM (Tunnel Boring Machine) pořadového čísla 609 a 610 určené pro výstavbu pražského metra vyrobila firma Herrenknecht v německém Schwanau. V našem případě je to přesně plnoprofilový zeminový štít EPBM (Earth Pressure Balance Machine). Anglický název spíše vystihuje podstatu práce stroje, kdy jeho rovnováha na čelbě je zajišťována tlakem rozpojené horniny. Samozřejmě je to o několik generací jiný stroj než sovětské mechanizované štíty, použité při výstavbě I.A Pojdme si stroj č. 609 a jeho usazování představit blíže.

Razicí stroj má na 24 tisíc součástek. Před transportem do Prahy je ve výrobním závodě smontován, vyzkoušen a probíhají jeho přejímky. Některé funkční zkoušky lze ale provést až na stavbě. Vlastní štít s řezací hlavou má délku 8 metrů a průměr něco málo přes 6 metrů. Ve výrobním závodě se

zkouší vyváženost hlavy při maximální rychlosti otáček, která je 4,5 metru za minutu.

Za řezací hlavou se štítem pokračuje 95 metrů dlouhý technologický závěs složený ze sedmi 8–10 metrů dlouhých sekcí (hydraulická, trafostanice, laserové naváděcí zařízení atd.). Závěs se v tunelu pohybuje již v kompletním tunelovém ostění, proto nepotřebuje již další zvláštní vnější ochrannou konstrukci. V šikmé rouři je umístěn šnekový dopravník, který odebírá ze spodní části řezací hlavy rozrušenou horninu, smíšenou s upravenou vodou a tuto hmotu nakládá na pásový dopravník.

Pohyb stroje vpřed je po krátkých úsecích, vždy jen na délku maximálního vysunutí hydraulických pístů. Tlak musí být dostatečný nejen na posunutí samotného velkého stroje, ale



Přejímka  
razicího stroje



Technologický  
závěs složený ze  
sedmi 8 až 10  
metrů dlouhých  
sekcí



- » Šestnáct hydraulických tlačných dvojpístů, které zajišťují pohyb vpřed
- » Prefabrikovaný železobetonový dílec, ze kterého jsou vyrobeny tybinky
- » Ražba je ovládána řídicím panelem s monitory a sledována čtyřmi kamerami

i na překonání odporu řezací hlavy při pronikání horninou. Šestnáct hydraulických tlačných dvojpístů stroj odtlačují od boku již hotového tunelového ostění, a tím zajišťují posun stroje vpřed. Po jejich opětovném zasunutí se usadí další tunelové ostění (tybinky). To je práce pro vakuový erektor, který na uvolněné místo osazuje do kruhového prstence jednotlivé části definitivního ostění. Tyto tybinky jsou vyrobeny z prefabrikovaných železobetonových dílců.

Abyste mohla řezací hlava do horniny dobře zajet, jsou na obvodu čtyři valivá dláta, která přesahují řezací hlavu o 22 milimetrů. Takto vytvořenou mezeru mezi ostěním a horninou pak musí zaplnit injektážní směs. Celý proces se pak znovu opakuje. Erektor má ještě jednu funkci. Je možné k němu připojit i vrtné zařízení, kterým je možné v případě potřeby udělat předvrty jak po obvodu, tak speciálními otvory přes řezací hlavu. Mozkovým centrem stroje je „pilotní“ kabina. Při tak „malém“ stroji, resp. průřezu tunelu je do něj obtížné umístit všechny technologie. Proto je kabina umístěna až 50 metrů od čela stroje. Ražba se sleduje pomocí čtyř kamer a ovládá řídicím panelem s monitory.

Než stroj dorazil na pražský Vypich, muselo vzniknout staveňišťe a hala jako jeho zázemí. Nepřehlédnutelná je 37 metrů hluboká montážní jáma o průměru 21 metrů, do které se spouštějí postupně jednotlivé sekce stroje – vozíky. Ty se spouštějí pásovým jeřábem, který má při vyložení rameno o délce 31 metrů nosnost 120 tun. Na dně montážní jámy se vozíky ukládají na kolejové lože. Z montážní jámy jsou pak vozíky postupně zasunuty pomocí navijáku do montážní komory, která je propojena s přístupovou štolou Kateřina. Poslední přišla koncem února na řadu řezací hlava. Po smontování a oživení se ještě připraví startovací rám, od kterého se stroj poprvé odrazí. Přejeme, ať se vše podaří a složitý mechanismus v určeném termínu vyrazí na svoji cestu. 🚧

Článek vznikl ve spolupráci s Metrostav a.s.



Pohled na servery GeViScope, každý má 16 videovstupů a 16 audiovstupů, 4 digitalizační karty, které mají tři základní funkce: vytváření streamu pro živý přenos, vytváření streamu pro záznam a třetí funkcí je videoanalýza. Server je připojen do sítě LAN pomocí 1Gbit síťového rozhraní



V PROVOZU METRA NASTÁVÁ CELÁ ŘADA SITUACÍ, KTERÉ MOHOU VÝZNAMNĚ OHROZIT BEZPEČNOST A PLYNULOST PROVOZU. NEJČASTĚJI JE TO ÚMYSLNÁ ČI NEÚMYSLNÁ NEDISCIPLINOVANOST CESTUJÍCÍCH A TECHNICKÉ ZÁVADY. V TOMTO ČLÁNKU SE CHCEME ZAMĚŘIT NA AUTOMATIZACI MONITOROVÁNÍ TĚCHTO POTENCIÁLNÍCH NEBEZPEČÍ, NEBOŽ JE ZCELA NEMOŽNÉ, ABY SE ČLOVĚK PLNĚ SOUSTRĚDIL, BYŤ JEN NA JEDINÝ ZÁBĚR, PO DOBU NĚKOLIKA HODIN.

Lukáš Franc / Foto: autor a Jiří Dostál

# Jak pulzuje KAMEROVÝ SYSTÉM V METRU



Není to tak dávno, kdy jsme se smáli filmům, ve kterých tvůrci prezentovali samonaváděcí kamery v závislosti na pohybu osoby současně s plynulým ostřením detailu obličeje, který následně vyhodnocuje kamerový systém, vybaven databází obličejových rysů hledaných nebo pohřešovaných osob. Dnes na tomto principu funguje například ověřování SPZ vozidel. Maskování či absence obličeje v databázi systému úspěšný výsledek znemožňuje, ale víte například, že chůze člověka má stejnou identickou relevanci jako otisk prstu? Nejmodernější systémy dokáží již upozornit i na neobvyklé chování či situace. To nám v blízké vizi kamerových systémů umožňuje využití i při sledování předem definovaných anomálií, které mohou v provozu nastat.

## Kamerový systém je stále dokonalejší

Kamery proto „učíme“ všimnout si těch událostí, jež mají člověka upozorňovat, varovat nebo alarmovat. Události v obraze sleduje systém, nikoli člověk. Lze toho dosáhnout dvěma způsoby detekce. Prvním z nich je videodetekce, kdy do záběru kamery vymežíme zóny, ve kterých chceme sledovat pohybovou aktivitu. Systém nás pak automaticky upozorňuje na aktivitu pohybu tím, že událost zobrazí na přehledovém monitoru ve filmové smyčce. Druhým způsobem je varovný systém od zásahové, požární, případně protiplynové signalizace, který je s obrazem kamery provázán, nebo lze automatizaci monitoringu provést kombinací těchto dvou detekčních metod. Základní videodetekcí je detekce aktivity v jakékoli zóně obrazu, kterou není třeba nijak konfigurovat a na jejímž základě lze změnit záznamovou nebo streamovací rychlost konkrétní kamery. Vylepšenou verzí této detekce je detekce aktivity (AD), která má implementován algoritmus na potlačení globálních změn v obraze, jako je chvění kamery, světelné odrazy, sněžení apod., a také funkci na rozpoznávání směru pohybu objektu.

Dalším typem videodetekce je detektor pohybu (VMD), u něhož je možné definovat až 128 oblastí, které jsou libovolně velké a libovolně umístěné. Systém umožňuje při její aplikaci pracovat s buňkami v obraze proporcionálně, a navíc těmto buňkám definovat logické funkce včetně automatického nastavování citlivosti k potlačení falešných poplachů v důsledku změn osvětlení. Tento pokročilý detektor VMD lze využít i pro perimetrické aplikace ve venkovních podmínkách. Další je tzv. CPA detekce, tj. detekce kontroly pozice kamery. Aplikací tohoto detektoru systém rozpozná nežádoucí pohyb, otočení a krádež kamery statického záběru kamery. Systém vyhlásí alarm v závislosti na pozičních změnách pevných a neměnných bodů referenčního obrazce v polygonu viditelnosti kamery, jako může být konstrukce stanice, eskalátory, pevná schodiště atd. Tento typ detektoru není tedy závislý na pohybu osob nebo objektů v záběru. Využití nalézáme především v rozsáhlých kamerových systémech o výčtu tisíců kamer, jejichž pozici není možné uhlídat.

Budoucností je stále se rozvíjející videoanalýza. Dnes jsme kupříkladu schopni detekovat pohyb s kvalitací pohybujících se objektů – systém dokáže rozpoznat, jestli se jedná o pohyb osob, vozidel, nebo jiných objektů, a také, jakým směrem a rychlostí se pohybují. V současnosti je ve vývoji celá řada algoritmů videoanalýzy, např. detekce odložených zavazadel, počítání osob atd.

Kamerový systém má na starosti Jednotka Dopravní cesta Metro, služba Sdělovací a zabezpečovací. Autor článku pracuje jako zabezpečovací a sdělovací elektromechanik na středisku průmyslové televize a rozhlasu



Servisní dohledové pracoviště. Konfigurace AD detekce (nastavování zón pohybové aktivity) v programu GeViScope (monitor vlevo) a uživatelské rozhraní grafického prohlížeče GSCView (monitor vpravo)

## Spolehlivost systému prioritou

Cílem dobře odladěné detekce záběru je automatické směrování poplachu nebo předpoplachu potenciálního nebezpečí na příslušné bezpečnostní pracoviště, jež je kompetentní vzniklé události odbavovat nebo řešit. Budoucností je tzv. JIP – jednotná integrační platforma. To znamená, že veškeré události, jimž kamery přihlíží, budou automaticky směrovány na příslušná pracoviště s jednotným grafickým portfoliem informačních a poplachových zájmů jednotlivých, k tomu kompetentních, skupin lidí (dopravní dispečinky, hasiči, policie a další složky integrovaného záchranného systému). Velmi náročný a značně nespolehlivý lidský monitoring tudíž můžeme nahradit aplikací vyhodnocovacích (detekčních) funkcionalit na individuální záběr kamery. Individualita statického záběru je dána svým umístěním, kamerou, ale i závislostí na optických a klimatických podmínkách sledovaného prostředí v čase, což značně ovlivňuje náročnost odladování detekovaných poplachů od těch falešných, což celý systém může znehodnocovat.

## Stále je co zdokonalovat

Kamerový systém v pražském metru disponuje nástroji pro analýzu obrazu, jejichž význam spočívá, jak již bylo řečeno, v grafickém rozmístění zón možného nebezpečí, které se do statického obrazu vkládají na základě empirických zkušeností. Eliminace falešných poplachů je účinnější, je-li obrazová detekce ještě provázána s dalším úhlem pohledu kamery na společnou zájmovou oblast nebo je-li současně provázána s jiným detekčním zařízením. Například ve stanici Dejvická se testuje systém, kdy svazek infračervených paprsků, a s nimi provázaná součinnost obrazové detekce, střeží prostor za hranicí bezpečnostního pásu. Tato kooperace dvou detekcí přináší redukci falešných poplachů a zvyšuje efektivitu monitorování. Na tomto principu funguje „sledování jedoucí soupravy metra“ vlakovým dispečerem (plouvoucí obraz), kde vstupní detekcí jsou obvody ASDR-D (Automatický systém dispečerského řízení dopravy). Na přehledovém monitoru se zobrazuje staniční kolej, kam

souprava dorazí. Po jejím odjezdu ze stanice, po přejetí kolejových obvodů, se automaticky navolí kolej stanice následující.

Přední výhodou detekce statických záběrů je určitě úsporný režim jejich nahrávání. Dojde-li totiž k detekci pohybu v celém nebo jen v určité zóně obrazu, server, jenž v reálném čase lokalizuje data na disková (raidová) pole o kapacitě stovek terabytů, automaticky ukončí ukládání snímků v nízké kvalitě a spustí nahrávání záběru v kvalitě co nejvyšší. Tak lze dosáhnout vysoké efektivity datového úložného prostoru a snižujeme tak zátěž serverových procesorů, které obrazová data zpracovávají.

## Srdce a tepny systému

Srdcem kamerového systému je energetická část, kde je kladen zvýšený důraz na zajištění zálohových zdrojů při výpadku elektrické energie. Zůstaneme-li u anatomických průměrů, pak má kamerový systém i své tepny. Pomiňme koaxiální kabely frekvenční modulace analogového signálu, který na metru dožívá, a věnujme několik vět vysoce kvalitnímu optoelektrickému transferu dat. Laicky řečeno, obrovské množství kamerových záběrů ze stanic metra je přenášeno na centrální dispečink skleněnými vlákny, v nichž se láme světelný paprsek určité vlnové délky, jenž je nosičem obrazových dat.

Disponujeme nejmodernější technologií přenosu dat, která využívá celého světelného spektra vlnových délek do jednoho vlákna. Představme si to jako několik různobarevných paprsků lámajících se ve skleněném vláknu tak, že se v žádném místě neprotnou. Díky tomu dosahujeme násobné kapacity přenášených dat na jedno vlákno. Máme k dispozici sofistikovaný kamerový systémem s obrovským potenciálem využití i velkou funkcionalitou a intuitivní ovladatelností grafických prohlížečů uživatelského rozhraní. To neznamená, že není ještě co zdokonalovat. Nejdůležitější je jeho praktické a spolehlivé využití.

# UČIT SE, ale hlavně JEZDIT A JEZDIT



Instruktor **Karel Sadílek**  
s řidičem **Tomášem Kubou**  
před výjezdem z pankrácké  
vozovny

V DOBĚ, KDY NA Lince 18 už dva týdny brázdila pražské ulice nová tramvaj 15T FORCITY, JSME SE VYDALI NA MÍSTO, ODKUD INSTRUKTOŘI VYJÍždĚjí SE SVÝMI ŽÁKY NA CVIČNÉ JÍZDY. TEDY NA ODDĚLENÍ VÝCVIK A VZDĚLÁVÁNÍ – TRAMVAJE NA PANKRÁCI, KTERÉMU NIKDO NEŘEKNE JINAK NEŽ ŠKOLA.

Text a foto: Petr Ludvíček

Je krátce po šesté hodině ranní a na jedné z kolejí pankrácké vozovny je k výjezdu připravena tramvaj 15T s označením „L cvičná jízda“. Za malý okamžik tak budu moci vyjet s instruktorem Karlem Sadílkem a řidičem Tomášem Kubou na jeho jízdu v rámci dvoudenního výcviku. „Tak kam pojedeme?“, překvapuje mě otázkou instruktor. Přijímám nabídku na výjezd na Barrandov a novou trať do Řep. Dost času poznat průběh výcviku, probouzející se Prahu výhledem z luxusní kabiny i oba pány, kteří nastoupili k DPP shodně v roce 2000.

Výběr trasy je libovolný. „Spíš se snažíme zvolit trať podle vozovny, ze které řidič je, aby projížděl méně známá místa,“ vysvětluje Sadílek. Na každou jízdu má instruktor připraveno zadání, co je třeba s řidičem zopakovat a vyzkoušet. V našem případě před rozjetím z Palackého náměstí směrem k Andělu řidič simuluje poruchu pohonu podvozku a pro další jízdu „vadný“ podvozek vypíná. „Na displeji, který má před sebou na panelu, si vyhledá vypínání pohonu podvozků, vybere např. „áčkový“ podvozek nebo jednu nápravu a vypnutí provede přímo na displeji. Teď displej názorně informuje, jaký má aktuální stav na voze,“ komentuje instruktor jednotlivé kroky, které řidič zadává.

Půlhodinová zastávka v obratišti Hlubočepy je ideální k procvičení dalších činností. Řidič Tomáš Kuba vysouvá v prostoru prvních dveří nájezdovou plošinu pro vozíčkáře, otvírá před první, třetí a pátou nápravou skříňky s přístupem k pískovačům anebo snímá část masky na čele vozu k přípravě nasazení spřáhla. Za asistence instruktora provádí i nouzové odbrzdění jednoho podvozku.

Dlouhý výjezd nahoru na Barrandov je chvílí pro „odpočinek“ a vyzkoušení tempomatu. Naopak z kopce pro zadání omezovače, kdy řidič může navolit požadovanou rychlost v rozmezí 10–50 km v hodině, s možností nastavení  $\pm 5$  km

v hodině. „Deset let jsem jezdil na T3 a teď jsem prošel rozšiřovacími kurzy na všechny typy. ForCity je o několik generací dále,“ říká 34letý Tomáš Kuba. Nejvíce oceňuje, že si tramvaj sama hlídá smyk i skluz a řidič se o to prakticky nemusí starat. „Na té trojce častokrát s pákou pískovače musíte cvičit, a ještě předvídat jeho použití. Klimatizace, několikazónové topení, prostě perfektní. Je třeba pečlivě volit vypínání podvozků nebo kombinaci havarijních pojezdů. Ale to je jen o tom s tímto typem tramvaje jezdit a zažít to,“ hodnotí Kuba, který nelituje, že jako někteří bývalí kolegové před lety neodešel za „lepšími“. „Mám práci, která je dnes jistotou,“ dodává.

Cvičná jízda se chýlí ke konci. Zejména tichá jízda po nové trati na bezžlábkových kolejích do Řep byla s 15T zážitkem. Instruktor Karel Sadílek ale nemá na romantiku čas. Ze svého místa sledoval celou trasu svého žáka, diskutoval s ním a zodpovídal otázky. „Vyzkoušeli jsme vypnutí jedné



Displej zobrazuje mj. aktuální stav odpojení pohonu podvozků (červené pole)

osy jednoho podvozku, jízdu na vypnutý celý jeden podvozek. Otestovali jsme funkci havarijního pojezdu na první nebo druhý stupeň, aby řidič věděl, na jakou rychlost ho to omezí a jak se vůz chová. Vše proběhlo v pořádku,“ hodnotí Sadílek. K postu instruktora ho přivedla zvědavost poznat nové typy tramvají a chuť předat zkušenosti kolegům. „Navíc na konečné ztrácíte minimum času a práce je zajímavější,“ dodává s úsměvem třiatřicetiletý Sadílek.



Příprava nájezdové plošiny v prostoru 1. dveří trvá několik vteřin

Trasa cvičné jízdy s ForCity vedla mj. i na barrandovské sídliště



Miroslav Valčík má prozatím svou praxi rozdělenou přesně na dvě poloviny. Deset let pražské tramvaje všech typů řídil a stejnou dobu byl mistrem odborného vzdělávání. Teď je pověřen kolektivem vést v době, kdy ze školy odcházejí řidiči s oprávněním řídit novou chloubu na pražských kolejích: „Je na pohled velice hezká, líbí se mi více než čtrnáctka. Pokud jde o jízdu, tak to je komfort. Pro řidiče je to něco úžasného,“ shrnul stručně na závěr své dojmy z 15T.

Ve vozovně na Pankráci zbývá prověřit poslední činnost – zpětný pohyb ovládaný ze zadní plošiny. Pak už na mě čeká Miroslav Valčík, který je nově pověřen zastupováním funkce vedoucího oddělení. Nyní má ve škole šest mistrů odborného vzdělávání a tři technické pracovníky. Instruktoři jsou řidiči tramvají, kteří mají vedle svého úvazku další odbornost. „Někdy se lidé ptají, co všichni dělají, když máme přes třicet instruktorů. Ale oni nepatří pod oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje. Jejich počet kolísá podle naší potřeby. Jinak standardně vykonávají práci řidičů,“ popisuje Valčík fungování oddělení.

Co pro školu znamená, když se v DPP objeví nové typy tramvají? „V tu chvíli musíme naplánovat jízdy, instruktory a žáky. Přestože jezdí už léta, v tu chvíli jsou to pro nás opět žáci,“ vysvětluje terminologii Valčík. Výcvik je dvoudenní, na voze je vždy jeden řidič a jeden instruktor. První den probíhá seznámení s vozem. Žák dostane příručku o tramvaji 15T, která je výtahem z rozsáhlého manuálu výrobce. Instruktor má za úkol žáka seznámit s tramvají přímo na voze – s ovládáním, specifickými prvky, umístěním jističů apod., což trvá dvě až dvě a půl hodiny.



Řidič tramvaje 15T má k dispozici obraz z 8 kamer



V PÁTEK 11. ÚNORA 2011 SE V PLZEŇSKÉ ŠKODĚ TRANSPORTATION USKUTEČNILA HISTORICKY POSLEDNÍ PŘEDÁVKA MODERNIZOVANÉ SOUPRAVY METRA 81-71M. O DEN POZDĚJI BYLA, V CELKOVÉM POŘADÍ 93. REKONSTRUOVANÁ SOUPRAVA, PŘEPRAVENA MIMOŘÁDNÝM VLAKEM PO ŽELEZNIČNÍ TRATI ČÍSLO 170 DO AREÁLU DEPA KAČEROV. VRÁTILA SE TAK ZPĚT NA KOLEJIŠTĚ PRAŽSKÉHO METRA, A TÍM SYMBOLICKY UZAVŘELA MNOHALETOU POUŤ PŮVODNÍCH VOZŮ SOVĚTSKÉ VÝROBY TYPU 81-71 ZA JEJICH PLZEŇSKOU REKONSTRUKCÍ NA VOZY 81-71M.

Petr Havlíček / Foto: autor a David Prosícký

## POSLEDNÍ CESTA Z PLZNĚ...



Krátce před sedmou hodinou ranní se dne 12. února 2011 vydal vlak, složený ze dvou souprav 81-71M (připojených trojicí krycích plošinových vozů, vybavených poloautomatickým spřáhlem, doplněných třemi krajními plošinovými vozy, které zvyšují brzdnou hmotnost, a tažených vlakovou lokomotivou řady 740), z Plzně směrem na Prahu. Na tomto snímku jej vidíme při průjezdu železniční stanicí Holoubkov.

Poslední předávky, konané v areálu plzeňského výrobce, se s trochou nostalgie zúčastnila drtivá většina všech na projektu zainteresovaných; konstruktéři, designéři, technici, manažeři a také zástupci DPP.



Poslední modernizovaná souprava metra typu 81-71M, určená pro DPP, „pózuje“ na zkušební trati v těsné blízkosti výrobní haly. Na tomto zcela specifickém místě v minulosti proběhlo fotografování snad všech kolejových dopravních prostředků, které plzeňská Škodovka kdy vyrobila.



Přibližně o čtyři hodiny později byly ještě obě přepravované soupravy sunutím přemístěny z předávkových kolejí železniční stanice Praha-Krč do areálu kačerovského depa.

Přejímka poslední modernizované soupravy na 34. koleji depa Zličín. Vzhledem k výluce zkušební tratě budoucího domovského depa Hostivař musí proběhnout dodatečná montáž všech chybějících komponent (které nesměly být z důvodu přepravy po železnici namontovány dříve), jakož i oživení soupravy a její prvotní jízdní zkoušky právě zde.



Souprava 3903-3904 připravena k zahájení prvních jízd na zkušební trati Škody Transportation v Plzni. Vpředu vidíme vůz 2129, který slouží pouze jako distributor trakčního napětí. To je rozvedeno kabely z drátů trolejového vedení přes jeho svrchní sběrače na střeše ke spodním sběračům (resp. jejich připojovacím kabelům) testované soupravy.

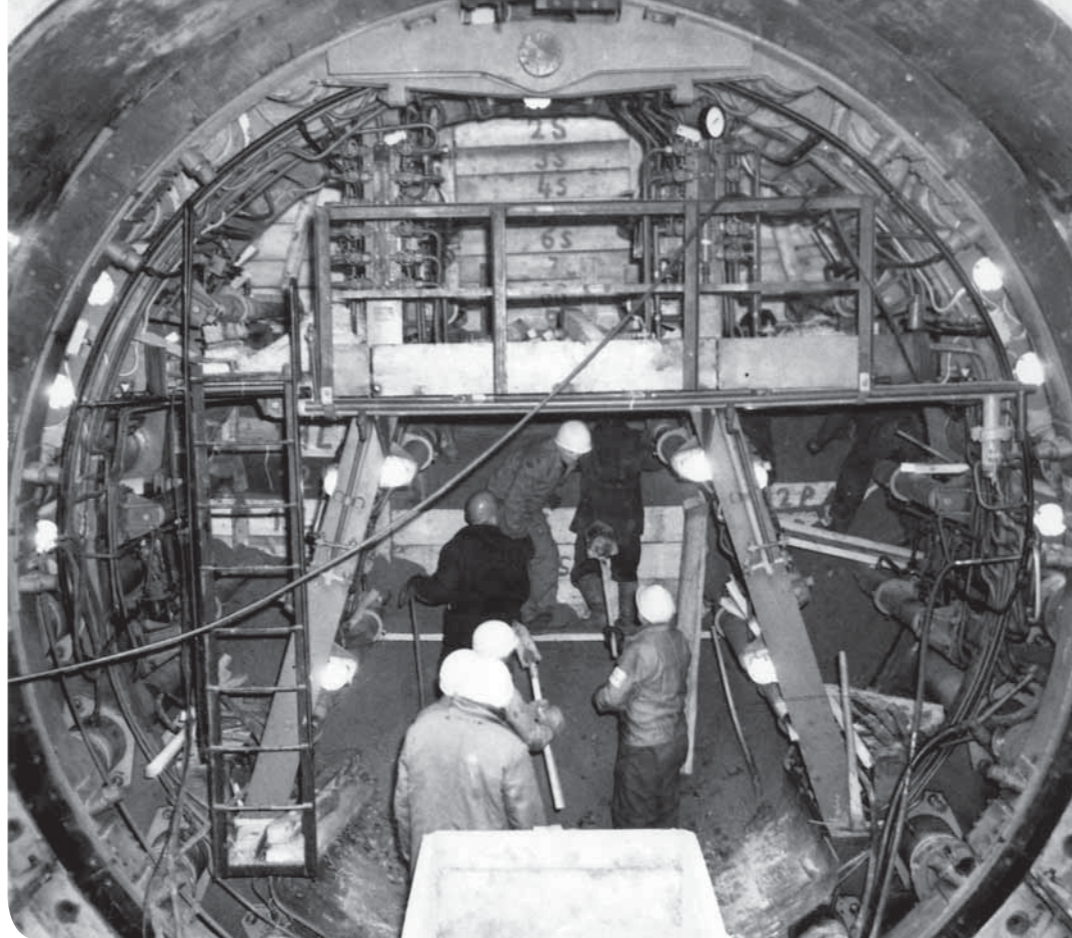


Souprava 3903-3904 při posunu na zhlaví depa Kačerov. Na zdejších kolejích byla odstavena do noční přepravní výtluky, během níž byla přepravena dále do depa Zličín. Následně proběhlo její oživení a zprovoznění.



JEDU KRTKEM. TUTO SLOVNÍ VAZBU POUŽÍVALI PRAŽANÉ S OBLIBOU OD DOBY, KDY ZAČALI POPRVÉ CESTOVAT PRAVIDELNĚ METREM, ABY TAK ZDŮRAZNILI TUNELOVÝ CHARAKTER METRA. KDYŽ UŽ ALE CHCEME POUŽÍT TOTO PŘIROVNÁNÍ K MALÉMU (AVŠAK ZAHŘÁDKÁŘI NENÁVIDĚNÉMU) ZVÍŘÁTKU, MĚLI BYCHOM SI MOŽNÁ UVĚDOMIT, ŽE DALEKO VÝSTIŽNĚJI BY SE HODILO PRO RAZÍCÍ ŠTÍTY, KTERÝMI BYLY TUNELY PRAŽSKÉHO METRA RAŽENY.

Pavel Fojtík  
Foto: archiv DPP



Tak zachytil fotograf ČTK práce na prvních metrech ražených tunelů na Pankráci v lednu 1969

## Počátky RAŽENÝCH TUNELŮ pražského metra

### První ražený tunel pražského metra

Tunely metra se obvykle budují jako hloubené nebo jako ražené. Protože v dohledné době bude zahájena ražba tunelů nového úseku pražského metra označovaného V.A, stojí možná zato připomenout si pár údajů z doby, kdy se razily tunely první. Ražené tunely prvního provozního úseku pražského metra se budovaly, řečeno tehdejšími slovy, způsobem osvědčeným v Sovětském svazu. Ty první ražené tunely pražského metra se paradoxně začaly razit na Pankráci, tedy tam, kde se s podzemní dopravou ještě na počátku roku 1967 nepočítalo. Vše začalo 8. srpna 1968 u Štětkovy ulice na Pankráci. Nejdříve se tu hloubila stavební jáma, ze které měla být zahájena ražba prvního raženého tunelu. Celá tato přípravná fáze trvala bez několika dnů čtyři měsíce. Teprve 1. prosince 1968 tady začala montáž prvního razicího štítu.

Za den D můžeme považovat 20. leden 1969. Tehdy byla zahájena ražba pravého traťového tunelu tratě C směrem k náměstí Hrdinů, tedy k dnešní stanici Pražského povstání. Někdy bývá mylně udáváno, že tento den se začalo pražské metro stavět. Dobře ale víme, že to není pravda, protože už dříve – v roce 1967 – se stavěl hloubený úsek mezi Hlavním nádražím a stanicí Muzeum. Bylo to ještě v době, kdy se vlastně stavěl první tunel pro podzemní tramvaj, jejíž budování se teprve v srpnu 1967 změnilo ve stavbu metra.

Popišme si razicí štít, použitý na tomto prvním úseku, slovy dobové literatury: „Hlavní součástí štítového komplexu je vlastní štít, který se zařezává do země pomocí hydraulických válců opřených do ostění. Pod ochranou štítu těží tuneláři horninu, erektor ukládá prstence ostění, za erektorem postupuje montážní plošina.“ Celý komplex dosahoval hmotnosti 167 tun.

Za jeden měsíc se v průměru vyrazilo 54,4 metru tunelu, a tak se 30. září 1969 čelo razicího štítu objevilo ve stavební jámě poblíž náměstí Hrdinů. Nyní následoval velmi náročný úkol: přesunout štít zpět do Štětkovy ulice, aby se mohlo pokračovat v ražení druhého, levého tunelu ve stejném úseku. Původně se uvažovalo s přesunem částečně nebo zcela demontovaného štítu, který by byl opětovně sestaven. Nakonec bylo rozhodnuto přestěhovat razicí štít bez demontáže, což byl postup, který údajně nebyl znám ani ze zahraniční praxe.

Pro přepravu štítu byla vyhloubena zemní rampa, po které byl štít vyvalen na povrch a následně po dřevěné rampě přesunut na podvalník tažený nákladním automobilem. Od 10. listopadu 1969 do 19. května 1970 byl tento štít opět nasazen ve stejném úseku k ražení levého traťového tunelu. Tentokrát byl průměrný měsíční postup 67,6 metru. Protože se postup přepravy celého razicího štítu osvědčil, byl využit i při stěhování na nové pracoviště mezi stanicemi Mládežnická (dnes Pankrác) a Budějovická, kde ražba začala 26. září 1970.



### Razí se i jinde

Na stavbě prvního provozního úseku tratě C byly ale použity i jiné metody budování tunelů. Například mezi stanicemi Muzeum a I. P. Pavlova a návazně až k Nuselskému mostu byla použita tzv. prstencová metoda pomocí sovětského erektoru. „Při ražení prstencovou metodou postupuje ražba v záběrech po jednom metru,“ přibližuje nám postup prací opět dobová literatura. „Hornina je navrtána, pomocí trhaviny rozrušena a po očištění líce horniny je ihned osazen prstec z litinových tybinků. Tybinky osazuje erektor, za ním postupuje injektážní plošina.“ Celé zařízení vážilo „jen“ 45 tun a bylo smontováno pod Čelakovskými sady za stanicí Muzeum na konci hloubeného úseku. Ražba úseku Muzeum – I. P. Pavlova začala 30. dubna 1969.

Ražba tunelů „céčka“ neprobíhala jen podle sovětských vzorů a se sovětskými stroji. K ukládání ostění v pevných horninách se používal také erektor české výroby, vyvinutý v podniku Výstavba kamenouhelných dolů Kladno, který pojížděl po kolejnicích upevněných na konzolách v ostění ve výši osy tunelu. Tento postup se později všeobecně začal označovat jako Pražská metoda.

### Potíže?

Žádná ražba tunelu neprobíhá zcela bez potíží, to ostatně známe i z moderní doby ze stavby tunelu Blanka na městském okruhu. Nebylo tomu jinak ani na první úseku tratě C. Pro ražení tunelů mezi Bolzanovou ulicí a Florencí byl v Sovětském svazu zakoupen ještě jeden razicí štít stejného typu. Tady bylo s ražbou pravého tunelu započato 3. května 1971. Když se razil levý tunel, začal se asi 50 metrů před koncem tunelu razicí štít propadat. Podkládání štítu nebylo účinné, stejně tak nepřineslo výsledek betonování prahu. Nakonec se ke zpevnění podloží použilo injektáže cementovým mlékem s urychlovačem. Přes tyto potíže bylo měsíčně vyraženo průměrně 82,4 metru tunelu.

Různé větší či menší potíže se vyskytly i v dalších tunelech. Například při práci s kladenským erektorem se na Pankráci vyskytly tzv. zvodnělé písky, které si vyžádaly použití chemické injektáže.

Celkem bylo na „prvním céčku“ proraženo 7200 metrů jednokolejních tunelů, k tomu je ale nutné připočítat ještě délku hloubených tunelů, délku stanic (všechny byly hloubené). Do celkové délky tratí pochopitelně patří ještě dvoukolejný úsek v tubusu Nuselského mostu. Stavební délka prvního traťového úseku tratě C je 7,114 km v levé koleji a 7,091 km v pravé koleji.

### Mechanizovaný razicí štít na trati A

Na „áčku“ museli stavbaři řešit poněkud jiné hydrogeologické poměry. První úsek této tratě poprvé podcházela koryto Vltavy, ale také historické centrum města, kde nebylo možné provádět trhavé práce. Trať A se od tratě C lišila zásadním způsobem. Výškové rozdíly terénu, podejití Vltavy, i hloubené části již provozované tratě C u Muzea i vinohradské železniční tunely znamenaly, že s výjimkou koncové stanice v Dejvicích byly oba traťové tunely i jednotlivé stanice ražené. S ražbou prvního tunelu se začalo mezi dnešními stanicemi Dejvická a Hradčanská 20. února 1973.

Pro stavbu úseku pod Vltavou a Starým Městem byly v Sovětském svazu objednány dva nové mechanizované tunelovací štíty TŠČB-3. To už byly doslova malé podzemní továrny. „Řezné ústrojí i zařízení k odsunu rozpojené

horniny pracuje pod ochranou pohyblivé dočasné výstroje, tj. pod ochranou hydraulického posunovacího tělesa štítu,“ čteme opět v dobové literatuře. „Řezná hlava je osazena odvalovacími rozpojovacími disky a provádí výrub o průměru 5,7–5,8 m. Mechanizovaný štít je tažen zařízením pro cyklické budování ostění z lisovaného monolitního betonu. Každým cyklem betonáže vznikne prstec ostění o tloušťce 0,3 m, délce 0,6 m a s vnitřním prstencem 5,1 m.“ Přípravy na montáž prvního štítu TŠČB-3 začala 25. března 1975, kdy byly na stavenišť u Mánesova mostu dodány první díly a 22. září 1975 zahájil razicí štít práci. Na Staroměstské se objevil 18. října 1976.



Je 31. března 1969. První razicí štít pracuje na Pankráci jedenáctý den

Na jaře 1977 byla v podzemní komoře na Klárově dokončena montáž druhého štítu, který na Staroměstskou dorazil 15. dubna 1977. První ze štítů pokračoval dál v práci až na Můstek, kde dorazil do demontážní komory 2. října 1977. Mechanizovaný razicí štít TŠČB-3 byl použit i při stavbě tratě B.

Sít metra během let prošla velkým stavebním rozvojem. V roce 1998 jsme už v síti metra měli mezi stanicemi Hloubětín a Rajská zahrada poprvé také dvoukolejný ražený tunel o délce 701 m a další byly později postaveny na „čtvrtém céčku“. Dnes je v pražském metru celkem 74,711 km ražených jednokolejních tunelů (bez spojek A–C, C–A, B–C) a 5,103 km ražených dvoukolejních tunelů. A letos začínou přibývat první desítky metrů dalších.



Nejmenší tramvajový provoz na světě. Tato konečná se nachází jen pár kroků od mořské pláže v Moločném

V MINULÉM ČÍSLE DP KONTAKTU JSME PŘINESLI ZAJÍMAVÉ POSTŘEHY Z MĚSTSKÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY HLAVNÍHO MĚSTA UKRAJINY A KRIVIJ RIHU. DNES SE PODÍVÁME DO POPULÁRNÍ KONČINY – NA KRYM.

Text a foto: Jiří Tvarůžek

## Za dopravními zajímavostmi KRYMU

Návštěva poloostrova Krym byla zlatým hřebem celé ukrajinské cesty. Pro dopravního nadšence se zde totiž nachází řada zajímavostí, z nichž bezesporu nejatraktivnější je nejdelší meziměstská trolejbusová trať na světě, vedoucí ze Simferopolu přes Aluštu do Jalty. Tato trať, zprovozněná v letech 1959–61, měří zhruba 90 kilometrů a trolejbus ji projede za dvě a půl hodiny. Od hlavního nádraží v Simferopolu do Alušty jezdí trolejbusové linky 51 a 52, přičemž dvaapadesátka pokračuje až do Jalty. Interval každé z těchto linek je 15 minut po celý den, do Alušty tak jede trolejbus každých 7,5 minuty!

### Nejdelší trolejbusová trať světa

V dobách největší slávy se zde však jezdilo přibližně každé dvě minuty a do Alušty i Jalty existovaly též přímé linky ze simferopolského letiště. Turistů sice nebylo, ale značnou část cestujících trolejbusům ubraly souběžně jezdící maršrutky a samozřejmě individuální doprava. Pozitivním jevem může být, že trolejbusy již nejsou místenkové, nemusíte tedy čekat na určený spoj. Jízdenka ze Simferopolu až do Jalty stojí 12 hřiven, tedy něco okolo třiceti korun. Poveze vás buď vůz Škoda 9Tr, nebo 14Tr, který nejprve projede

Simferopolem. Tam jsou kvůli souběhu s městskými linkami některé úseky tratí čtyřstopé. Meziměstské linky totiž ve městě zastavují jen na několika málo nejvýznamnějších zastávkách. Poté trať pokračuje ve stálém stoupání širokým údolím a četnými vesnicemi. Do poslední z nich, Perevalne,



Trolejbus 14Tr stoupá serpentinami z Alušty k Angarskému průsmyku na meziměstské trati

ještě jezdí městská linka č. 1. Trolejbus poté vystoupá až do Angarského průsmyku v nadmořské výšce 752 metrů.

Po průjezdu průsmykem se otevře nádherný výhled na Černé moře a letovisko Alušta, kam se čertnými serpentinami přibližujeme. Na kruhovém objezdu v centru Alušty se odpojuje linka 51, končící na stanovišti jen pár metrů od městské pláže, a taktéž Aluštská vnitroměstská trolejbusová linka, která zde jezdí od roku 1993. Linka 52 opět stoupá do kopce, aby cestou po úbočí hor a několika desítkách kilometrů cesty dosáhla své konečné v Jaltě. Po cestě se otevírají krásné výhledy na moře i letoviska u jeho břehů. Cestou míjíme mimo jiné též známý dětský tábor Artek, nebo botanickou zahradu v Nikitě. Konečná meziměstského trolejbusu je téměř na okraji města, odkud dále do centra pokračuje městská linka, jezdící v krátkých intervalech a obsluhovaná výhradně vozy 9Tr.



Trolejbus a moře. Momentka z městské trolejbusové linky v Aluště

### Nejmladším vozům v Jaltě je 30 let

Samotná Jalta je upraveným a rušným letoviskem, které může klidně konkurovat kterémukoliv letovisku například ve Španělsku či Itálii. Díky její atraktivní poloze s mořem na jedné a horami na druhé straně a též velmi příznivému klimatu není divu, že jde o atraktivní a vyhledávaný turistický cíl. Alušta je o poznání menší a klidnější, ovšem i zde najdeme příjemnou promenádu a vše, co by takové letovisko mělo mít. Tedy množství obchůdků, hospůdek a kaváren. Ale vraťme se k trolejbusům. Na vozovém parku je vidět, že je již opravdu zastaralý. Vždyť nejmladším vozům 9Tr je již téměř 30 let, přesto zde několikrát denně musí zdolávat náročnou horskou trať, což je obdivuhodné.

Ředitel společnosti Krymtrolejbus, která celý systém provozuje, si je ovšem vědom, že tento stav nelze udržet věčně, a plánuje pořídit stovku nových trolejbusů. Otázkou je, zda se mu to podaří. V opačném případě by to zřejmě znamenalo konec této zajímavé tratě. Již nyní se dopravce potýká s nedostatkem provozuschopných vozů, což bylo znát zejména v samotném Simferopolu. Zatímco na meziměstské trati se jezdilo v proklamovaných intervalech, v Simferopolu jsme na linku, která měla jezdít každé 3–4 minuty, čekali téměř půl hodiny! Obdobná situace panovala i na ostatních městských linkách. Dle posledních informací se naštěstí zdá, že Krymtrolejbus bude fungovat i nadále, neboť na podzim již začaly dodávky prvních, z několika desítek nových vozů Bogdan.

### Jediná tramvaj na vesnici

Dalším městem, které jsme na Krymu navštívili, byla Jevpatoria. Ta je vzdálená cca 80 kilometrů od Simferopolu a osobní vlak na tuto vzdálenost potřebuje dvě hodiny. Za tuto dobu se ovšem ve vlaku nenudíte. Kromě hezkých slečen, směřujících k moři, zde každou chvíli chodí prodejci, nabízející téměř vše, od zmrzliny či baget po ruční větráček nebo plácačku na mouchy.

Jevpatoria je rovněž upraveným letoviskem. Jako v jednom z mála větších měst zde nenajdete trolejbusy, ale pouze tramvaje, jezdící na úzkém rozchodu. Základ zdejšího malého provozu tvoří linka č.1, která spojuje sídliště Sputnik na severozápadním okraji města s centrem. Její trať je nejprve dvoukolejná a vede ze sídliště jižním směrem, poté se stáčí na východ a přes střed města pokračuje jako jednokolejka s výhybnami až na konečnou Simferopolska. Zde navazuje kratičká linka 4, jejíž úlohou je obsluha městské pláže. V době naší návštěvy nebyla v provozu.

Linka 2 pak jezdí v centrální části města, jež je tvořena parky a zahradami, v nichž se nalézají četné hotely a sanatoria. Pro úplný výčet je nutné doplnit ještě linku 3. Ta spojuje nádraží s centrem města, její trasa je dlouhá zhruba jeden kilometr a vede stále přímým směrem. Linku obsluhuje jediný vůz a služba na ní musí být pro řidiče opravdu záživná. Trať linek 2 a 3 jsou rovněž jednokolejné. Vozový park je tvořen vozy KT4, které jsou pro linku 3 upraveny na obousměrné, a obstarožními vozy Gotha z NDR. Všechny vozy zde ovšem byly, na rozdíl od kolejí, ve velmi slušném a udržovaném stavu.

Nedaleko Jevpatorie se pak nachází další dopravní kuriozita. Tentokrát je to nejmenší tramvajový provoz na světě. Najdete jej ve vesnici Moločne, asi 10 kilometrů západně od Jevpatorie, odkud vás sem doveze maršrutka. Celý provoz tvoří jediná, samozřejmě jednokolejná a zhruba kilometr dlouhá trať, vedoucí od hotelu Beregovoj na kraji obce k pláži. Jezdí zde dvojice spřažených vozů Gotha, původem z Jevpatorie. Tramvaje dle jízdního řádu měly jezdít každou půlhodinu, ve skutečnosti byl provoz spíše nahodilý a častější. Na vozidlech bylo již vidět značné opotřebení, a tak je otázkou času, jak dlouho bude ještě tento kuriózní plážový miniprovoz sloužit.



Trolejbus 14Tr na mostě u letoviska Gurzuf na meziměstské trati mezi Jaltou a Aluštou

# Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICĚ

PUTOVÁNÍ PO DOPRAVNÍCH PODNICÍCH V ČECHÁCH A NA MORAVĚ JSME V MINULÉM ČÍSLE DP KONTAKTU ZAHÁJILI V BRNĚ. TENTOKRÁT ZAVEDEME ČTENÁŘE DO VÝCHODNÍCH ČECH – ZA KOLEGY DO PARDUBIC.



Dopravní podnik města Pardubic a.s.



## Název:

Dopravní podnik města Pardubic a.s. (DPMP a.s.)

**Historie:** V roce 1932 vzniklo v Pardubicích několik autobusových linek provozovaných ČSD. Samotný Dopravní podnik byl založen v roce 1950, a to zahájením první městské autobusové linky z Vesničanek k nemocnici se dvěma vozy Š 706 RO. První trolejbusy začaly jezdit o 2 roky později, a to typ Š 7Tr do Bohdanče. V roce 1996 se DPMP stal akciovou společností.



### DPMP a.s. v číslech

	Počet linek	Dopravní výkon (vozokm)	Přepravní výkon (místkm)
Trolejbusy	10	2 311	202 411
Autobusy	17	3 414	338 995

Počet zaměstnanců	Základní jízdné pro 2 pásma	Předplatní jízdenky nepřenositelné	Zajímavost
cca 420	11 Kč (Pardubická karta)	400 Kč (základní měsíční)	Dopravní podnik města Pardubic a.s. nyní jedná o tom, že se stane provozovatelem lodní dopravy v Pardubicích, konkrétně výletní lodi s restaurací „Arnošt“. V loňském roce byl první, kdo se pustil do projektu „voňavé autobusy“ a do vybraných vozů nasadil čisté přírodní vůně, které mají cestujícím zpříjemnit přepravu.
	16 Kč (papírová jízdenka)		
	20 Kč (u řidiče)	3 700 Kč (základní roční)	

## 3 TŘI OTÁZKY PRO TISKOVOU MLUVČÍ DPMP a.s. Petru Brunovou



### 1. Jak byste popsala největší přednosti městské hromadné dopravy v Pardubicích?

Předností MHD v Pardubicích je ekologická doprava. Ze 135 vozidel je 55 trolejbusů a 20 autobusů na pohon CNG. Další předností je navýšení garantovaných nízkopodlažních spojů. Od začátku tohoto roku jsme jejich počet zdvojnásobili. Hlavní trasy po centru města jsou všechny bezbariérové, včetně zastávek. DPMP a.s. má pro cestující systém získání elektronického jízdného a časových jízdenek na Pardubickou

kartu. Cestující může přes naše webové stránky dobít elektronickou peněženku, nakupovat časové jízdné. Systém je funkční on-line a aktuální data se přenášejí přímo do vozů, kde se cestujícím při odbavení na čtecím terminálu karta aktualizuje.

### 2. Za co vás naopak obyvatelé Pardubic nejčastěji kritizují?

Obyvatelé nás nejčastěji kritizují za případná zpoždění, která ale ve většině případů nedokážeme kvůli hustotě dopravy ovlivnit. Další kritickou záležitostí se stává

situace, kdy vyjdeme vstříc jedné skupině občanů při úpravě jízdních řádů a druhé skupině se to nelíbí z důvodů, které leží zase na jejich straně, a chtěli by to jinak. Bohužel vyjít vstříc všem je téměř nemožné.

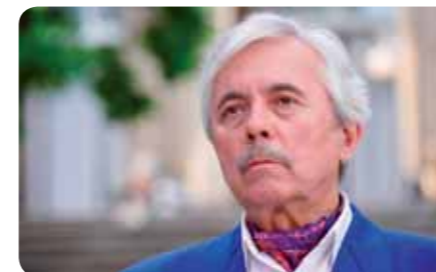
### 3. Co vás v poslední době potěšilo nebo na co se v dohledné době těšíte?

Těšíme se na to, že v nejbližší době spustíme na dispečerském pracovišti on-line sledování vozidel, takže budeme mít aktuálně pod dohledem celou dopravu a případné odchylky v jízdním řádu.

# Kam v Praze za KULTUROU a SPORTEM

## VÝSTAVA

Zajímavou výstavu budeme moci zhlédnout od 7. dubna v prostorách Císařské konírny Pražského hradu. Jedná se o první souborné představení osobnosti poněkud opomíjené umělkyně, která bývá často řazena mezi italské futuristy, české modernistky **Růženy Zátkové** (1885–1923). Kromě prací Růženy Zátkové budou na výstavě zastoupeni svými díly i futuristé **Giacomo Balla** a **Umberto Boccioni**, a chybět nebudou ani ukázky z tvorby blízkých přátel výtvarnice, významného ruského uměleckého páru, **Michail Larionov** a **Natalia Gončarova**. Výstava otevírá zároveň řadu obecnějších otázek – o podobách modernosti, o roli experimentu či významu tradice, nebo o postavení ženy-umělkyně ve společnosti. Zátková patří mezi hrstku českých umělců, kteří dokázali opustit vlast a tvořit v cizině, a to i za cenu ztráty vazeb na domácí scénu, kam se jí vlastně dodnes nepodařilo vrátit. Tato přehlídka, spolu s doprovodnými programy a monografiemi, má možnost jistý dluh vůči ní a prezentaci její tvorby dodatečně splatit.



## KINO

V březnu by se měl do kin dostat nový český film, režisérská prvotina dramatika a bývalého prezidenta Václava Havla, který pro filmové plátno adaptoval svou vlastní divadelní hru **Odcházení**.

Film předkládá divákům příběh zlomového bodu v lidském životě. Dr. Vilém Rieger (Josef Abrahám) po dlouhá léta zastával funkci kancléře, nedávno však o ni přišel a zřejmě se s tím neumí vnitřně vyrovnat. I když se snaží to nedat najevo, v podstatě se mu zhroutil svět. Musí se vystěhovat z vládní vily, která se už za ta léta stala jeho domovem, a musí se účastnit nedůstojné procedury oddělování erárních věcí od věcí soukromých. Zároveň, a hlavně, musí prožít rozklad svého okolí, svého „dvora“, a uvědomit si, jak málo ho vlastně znal. Nejde tu jen o odcházení jednoho politika z funkce, ale obecněji o sám fenomén změny: každou vteřinu něco přichází a něco nenávratně odchází. Vlastně jde o klasické téma dramatu, kterým je konec. Jedné epochy, společenství, člověka... Kromě zmíněného Josefa Abraháma se v dalších rolích představí např. Jiří Lábus, Eva Holubová, Vlasta Chramostová, Oldřich Kaiser, Dagmar Veškrnová-Havlová, Jaroslav Dušek, Tatiana Vilhelmová nebo Pavel Landovský.

## HUDBA

Hudební festival **Struny podzimu** připravil druhý ročník svého donátorského večera **Jarní GALA**. Výtěžek z něj bude zdrojem financování nadcházejícího ročníku festivalu Struny podzimu, který proslul originalitou dramaturgie a představováním svěžích hudebních novinek. Na prvním ročníku Jarního GALA v roce 2010 zazářil proslulý vokální improvizátor Bobby McFerrin. Druhý, letošní, ročník představí 2. dubna v Obecním domě neméně slavného a zajímavého hlavního hosta večera. Tentokrát k nám zavítá nositelka několika prestižních ocenění Grammy, americká jazzová vokalistka **Dee Dee Bridgewater**. Pořadatelé slibují, že připravený koncertní repertoár bude stát na skladbách z jejího loňského alba, pocty legendární zpěvačce známé pod jménem Billie Holiday, nazvaného Eleonora Fagan (1915–1959): To Billie with Love from Dee Dee Bridgewater (oceněného Grammy právě letos v žánrové kategorii Nejlepší jazzové vokální album).

## SPORT



Opomenout bychom ale neměli ani malou sportovní nabídku. V sobotu 2. dubna startuje ve dvanáct hodin před Rudolfinem tradiční **Hervis 1/2 Maraton Praha**. Na trati dlouhé 21,097 km tak opět budou moci běžci absolvovat velmi specifickou „prohlídku Prahy“ a vidět město včetně jeho historického jádra tak, jak jej možná ještě neviděli. Cíl běhu je opět na náměstí Jana Palacha před Rudolfinem.



## START DO ŽIVOTA NA DOPRAVNÍ ŠKOLE

FINÁLE PRVNÍHO ROČNÍKU CELOSTÁTNÍ SOUTĚŽE AUTOTRONIK JUNIOR JE MINULOSTÍ. JEJÍM HISTORICKY PRVNÍM VÍTĚZEM SE STAL ŽÁK STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ V PRAZE (SPŠD) FILIP FŮRST. HLAVNÍM ROZHODČÍM SOUTĚŽE BYL ZÁSTUPCE ZŘIZOVATELE ŠKOLY, TEDY DPP, ZDENĚK RAMEŠ Z TECHNICKÉHO ÚSEKU SPRÁVY VOZIDEL.

Filip Fůrst ze SPŠD v Praze se stal historicky prvním vítězem znalostní a dovednostní celorepublikové soutěže Autotronik Junior

Petr Ludvíček  
Foto: Kateřina Kučerová

Pokud chcete vidět trasu D pražského metra v předstihu, stačí zajít do budovy SPŠD v Moravské ulici na Vinohradech. Ke třem patřům školní

budovy označeným podle stávajících tří tras přibyla modrá linie „děčka“ v nástavbě budovy. Narazíte tu i na přestupní bod, dveře metra i kresby z pražské dopravy. Jen přiřazení názvů stanic ke dveřím školy se zatím neujalo :-)

Vtipem a nápady tu nešetří. I proto možná před pěti lety právě zde vznikla iniciativa uspořádat celorepublikovou soutěž škol v oboru autotronik. Absolventi tohoto oboru, o který je stále větší zájem, jsou připraveni pracovat mimo jiné v oblasti diagnostikování, údržbě a opravách motorových a přípojních vozidel.

„Nápad se zrodil, když vznikaly nové osnovy a také nový obor autotronik, u jehož počátku odborníci z naší školy stáli,“ vzpomíná ředitel SPŠD František Novotný. Pražská průmyslovka je součástí sítě regionálních škol v ČR, které se zabývají autoopravárenstvím. „V tomto oboru dosud nebyla uspořádána žádná soutěž a my jsme si na první ročník díky slušnému zájmu troufli. Příprava trvala rok a půl, akci jsme pořádali společně se školami v Hradci Králové a Českých Budějovicích. Díky sponzorům jsme zvedli motivaci žáků a nakonec jsme rádi, že v konkurenci 14 nejlepších z celé republiky vyhrál náš žák,“ hodnotí ředitel.

Ano, historicky prvním vítězem soutěže Autotronik Junior se stal zástupce pražské školy Filip Fůrst. Pořadatelé po diskusích zvolili klasickou formu soutěže – teoretickou část s tes-

tem a praktickou část nad automobilem. „Ze 770 otázek jich bylo v den D vygenerováno 100, na jejichž zodpovězení měli žáci 60 minut. Na sedmi stanovištích pak měli v praktické části za úkol správně diagnostikovat závadu na automobilu a poté ji odstranit. Všichni si také stihli ve volném čase prohlédnout Pražský hrad i Muzeum MHD ve Střešovicích,“ popisuje Miroslav Sura, odborný garant soutěže. O zájem v soutěži neměli učitelé strach: „Když žáky správně nabudíte, tak jdou do takové akce s chutí. Školní kolo motivovalo žáky k postupu mezi nejlepší čtrnáctku z ČR, chuť si změřit své schopnosti s ostatními tady byla,“ dodává Sura.

Kde se vzal takový růst zájmu o obor autotronik? „Obor je fajnový v tom, že žák získá úplné střední vzdělání s maturitou, a pokud je studijně nadaný, může pokračovat na vysokou školu. A naopak, když půjde do servisu, bude z něho střední pracovník, na vyšším a lépe hodnoceném postu,“ vysvětluje ředitel Novotný.

Škola bude v příštím roce slavit 60. výročí svého založení, novodobou historii píše od roku 1992. „Nabízíme jak tříleté, tak čtyřleté obory s maturitou a nástavby. Celkově na školu dochází 1 500 žáků. V nástavbách studuje asi třetina zaměstnanců Dopravního podniku, kteří jsou např. vyučenými truhláři či zámečníky a potřebují maturitu v oboru doprava. Využívají i benefitu, že za školu nemusí platit,“ říká vedoucí oddělení nábory Michaela Franková. Potvrzuje, že největší zájem je o obor autotronik, automechanik a z nástaveb je nejlákavějším oborem podnikání.

Výhodou školy je, že například neúspěšný automechanik má možnost na lakýrníka nebo karosáře. „Někdy rodiče kvůli maturitě tlačí na žáka neúměrně. Pokud se mu nevede, může se vyučit a pokračovat nástavbou, a to stále v rámci jedné školy, což je naší výhodou. Z mladého člověka se potom nestává neúspěšný turista,“ dodává Franková.



## FOTOSOUTĚŽ



Poznáte, na kterém místě je autobus vyfotografován?



## Pro VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Také dnes přinášíme snímek, který ukrývá známé místo v hlavním městě. Svoji odpověď zasílejte nejpozději do 31. března na e-mailovou adresu: [komunikace@dpp.cz](mailto:komunikace@dpp.cz) se svým jménem a kontaktem.

Pro tři z vás je připravena cena: **Čestná vstupenka do Národního technického muzea pro dvě osoby** a publikace **Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě**.

Správná odpověď na otázku z č. 2 DP kontaktu zněla: Střížkov



Volný lodní list pro 4 osoby na lodi Vodouch a publikaci **Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě** získali výherci fotosoutěže z únorového DPK: **Soňa Hanušová, Jitka Bahníková a Ivan Bukovecký**.

Do redakce přišlo 32 správných odpovědí.

## OSMI SMĚRKA

Í N Ě T C H M Ú R A S T I Ž Ú Z  
O A R A F M V H V E K I E Á U  
P T K P R O T E I N O P S K B  
Á C N T Y Á T R D Č T A T Í E  
P O Í O S R Y N B R D R Ě L C  
E O N A K Á P A O A O N A O S  
Ř A I O A S Č Y P D V O J M O  
Í K T T V Ě O N S O R Á Ž O P  
E Ž S L E K T É R O T A J T K  
I Á E E L T Í H L O P K S E L  
R V Ř N S J R T O H O Z Y T Á  
O S C H I I Á A A R K O Z E A R  
E L W O B C H T D S E L L I C H A  
T T Í Ě Ý Y I V K Á B E R A D  
M L É K O M Ě R P O T R U B Í

SVETR, KANOE, DRBNY, BOWLE, PARNÓ, HRÁBĚ, SVÁŽKA, TRAMP, JÁCHYM, OHOZY, FARAÓ, DAREBÁK, ÚMRTÍ, VEDRO, CHTĚNÍ, PÁPEŘÍ, TISÍC, ČÁSTKA, MŮTETA, ŽESTĚ, DVOJMO, SLEVA, ŽENICH, ZÁSADA, HERNÁ, TYÁTR, KLÁRA, ZŮŽIT, ODTOK, OBDIV, POSYP, MOLÍK, CHMÚRA, BERTÍK, KÝCHAT, TÍHLO, VSKOK, ZUBEC, RASTR, POTRUBÍ, OBLET, ROVNĚ, SKONTO, POŽÁR, ACHILLES, ETIOP, ATHÉNY, CHŘEST, OTÍRATI, TEORIE, OCTAN, BRLOH, TWIST, VLEVO, MLÉKOMĚR, PROTEIN





**ZÁŽITKOVÁ  
TURISTIKA**

# Tip na nevšední zážitek!

Chcete-li zavzpomínat na počátky metra v Praze, přijďte se svézt prvním typem pražského metra a prohlédnout si depo Kačerov.

## Termíny:

19. 3., 16. 4., 21. 5., 11. 6., 16. 7., 20. 8., 17. 9., 15. 10., 19. 11. a 17. 12.  
Vždy od 9.55 a 13.55 hodin

Pro více informací nebo rezervaci místa v soupravě navštivte  
[www.prahatechnicka.cz](http://www.prahatechnicka.cz)



KAČEROV



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



HOSPODÁŘSKÁ KOMORA HL. M. PRAHY



NÁDRAŽÍ  
HOLEŠOVICE

