

DP

kontakt



Z OBSAHU:

Bezbariérovost tramvajových zastávek

Fakta o pátém áčku

DPP zlatým sběračem roku



Chcete vyhrát mobilní telefon?

Tipněte správnou odpověď na otázku níže:

**Kolik zaměstnanců
Dopravního podniku
hl. m. Prahy a jejich
blízkých bylo
v programu
Volejte levněji
k 1. červenci 2014?**

Nápověda pro vás:

k 1. květnu to bylo 1 588 zákazníků
a k 1. červnu 1 616 zákazníků.

**Odpověď zašlete formou SMS
na číslo 727 959 141 ve tvaru:
TIPmezeraVáš tip (např. TIP 1111)**

Pět nejbližší tipujících vyhrává
mobilní telefon Samsung GT-E2250.
Uzávěrka soutěže je 31. 8. 2014.
Cena SMS je zpoplatněna standardní
sazbou za odeslání SMS dle ceníku
vašeho operátora.



BONERIX

www.bonerix.cz

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

rád bych Vás seznámil s posledními informacemi, které se týkají nehody v moskevském metru a které se mi podařilo získat od kolegů z Moskvy.

Po oslavě 40 let od zahájení provozu metra v Praze, kdy jsme vzpomínali na naše provozní začátky a konstatovali, že právě moskevské metro a jeho pracovníci byli našimi prvními učiteli v tomto oboru dopravy, jsou zprávy o této nehodě a jejích příčinách pro nás dvojnásobně důležité.

Do roku 1989 jsme byli se sovětskými specialisty v trvalém kontaktu a měli o provozu v Moskvě velmi podrobné informace. V pražském metru fungovala především sovětská zařízení, jako vozy, eskalátory, komunikační technika a další.

Teprve po roce 1990 se naše spolupráce omezila a následně prakticky i ukončila. Postupně byla sovětská zařízení nahrazována modernějšími a dnes můžeme říci, že jsou ještě v provozu ruské eskalátory na tratích A a B a zabezpečovací zařízení ARS, které je v provozu již pouze na trati B.

Pražské metro začalo sbírat nové informace a provozní zkušenosti z Evropy a ze světa (Německo, Francie, Kanada, Jižní Amerika), a také jsme se zapojili mezi operátory do sdružení UITP. Naproti tomu informace o tom, jaký je vývoj v bývalém Sovětském svazu, co se týče

provozu metra, byly už velmi omezené.

Pakliže srovnáme vývoj úrovně techniky metra v Praze a ve městech bývalého SSSR, která metro provozují, musíme konstatovat, že u nás bylo do modernizace systému metra vloženo hodně finančních prostředků, a že za posledních 20 let jsme se od našich kolegů na východě výrazně odlišili, neboť jak je nám známo, tam se prakticky za těch 25 let změnilo jen velmi málo.

Domnívám se, že právě Moskva stojí před velkou modernizací celého systému (výměna cca 3000 vozů a dalších zařízení celé infrastruktury) a že tato nehoda je důsledkem stálého oddalování této modernizace.

Dne 15. 7. ráno došlo k vykoľežení soupravy metra mezi stanicemi Park Pobjedy a Slavjanskij Bulvar na modré lince metra. Na této lince jsou provozovány vlaky sestavené pouze z vozidel metra typu Rusič, která byla vyvinuta a vyráběna až po roce 1990 v Mytiščinském závodě. Tyto vozy se zásadně liší od vozidel provozovaných v Praze (typ 81717 a 81714) a následně modernizovaných ve Škodě Transportation. Soupravy vozů Rusič sestávají ze dvou vozů se 3 podvozky a tyto dvojice jsou sestavovány do šesti- a osmivozových vlaků. Dle informací od mých kolegů z Moskvy



byly s těmito soupravami v provozu velké problémy, v neposlední řadě i s natáčecím prostředním nehnaného „Jakobiho“ podvozku. V současné době se tyto vozy již nevyrábějí. K nehodě došlo na výhybce a první vůz narazil čelně do místa, kde se tunely dělí. Údajně vykoľejily a zdeformovaly se ještě další dva vozy.

Dle nepodložených zpráv nebyla poloha výhybky uzamčena standardním způsobem, ale prý jen zajištěna drátem o průměru 3 mm. Co bylo skutečnou příčinou nehody, to není zatím oficiálně známo, je ale možné, že svoji negativní roli sehrálo více okolností, tedy jak vozidlo, tak vlastní výhybka.

Jakmile bude známa oficiální verze příčiny nehody, bude i u nás provedeno její posouzení, a pokud to bude nutné, budou přijata i možná opatření.

Z výše uvedeného vyplývá, že provoz metra je třeba držet neustále pod přísnou kontrolou a jeho bezpečnosti věnovat neustálou pozornost.

Josef Němeček

OBSAH

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

Z PODNIKU

- 8–10 Výtahy v metru dnes a zítra
- 11 Zákulisí oprav tramvajových podvozků
- 12–13 Bezbariérovost tramvajových zastávek

FOTOREPORTÁŽ

- 14–15 Fakta o pátém áčku – 7. část

TÝM MĚSÍCE

- 16–18 Do podzemí za elektrikáři eskalátorů

ZE SVĚTA

- 19–21 Putování po dopravních zajímavostech
Německa – 2. část

HISTORIE

- 22–24 Srpnový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL

- 25 Letem dopravním světem
- 26 Kam v Praze za kulturou
- 27 Zábava / Soutěž
- 28 DPP zlatým sběračem roku

Foto na obálce: Petr Hejna



DP kontakt

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
 • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejhohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 24. 7. 2014 • NEPRODEJNÉ



Dobrý den. V sobotu 19. 7. 2014 jsem se od 10 hodin zúčastnil jízdy historické soupravy metra Ečs. Celé dvě hodiny se nám věnovali dva pánové, jejichž fotografii posílám. Chtěl bych je touto cestou velmi pochválit. Oba se nám všem věnovali vskutku profesionálně. Jejich znalosti byly opravdu velké a z celé akce mám opravdu moc dobrý dojem. Věřím, že takových akcí bude v budoucnu více.

Marcel Záděra

V roli průvodců se při jízdách historických souprav metra ocitli Lukáš Hampacher a Petr Havlíček (zleva).



Chtěl bych pochválit pana řidiče, který 17. 6. 2014 v 16:50 řídil tramvajovou linku č. 22, číslo vozu 8267. Na zastávce Malostranská jsem si ve zbrklosti zapomněl pouzdro s objektivem na fotoaparát v ceně 5500 Kč. Pan řidič ho na konečné tramvaje ve voze našel, nález oznámil a ještě tentýž den došlo k předání. To, jak se zachoval, považuji za zcela mimořádné, a tímto bych chtěl požádat o jeho pochvalu.

Vít Hassan



Ráda bych poděkovala řidičce tramvaje č. 1, která 25. 7. 2014 našla mobil mé babičky a vrátila ho na konečné stanici Spojovací.

Věra Pochmanová



Dobrý den, rád bych podal písemnou pochvalu na revizora MHD číslo odznaku/služební číslo 8374/8305 (jméno bohužel není na zápisu uvedeno). V sobotu 19. 7. 2014 mě kontroloval v tramvaji č. 3 v momentě, kdy jsem si nechal peněženku s Opencard doma (Opencard jsem pak následně dojel ukázat na Bojiště a pokutu zaplatil). Revizorův přístup byl velice profesionální a velice lidský. Ač to byl pro mne dost trapný okamžik, zvládl ho velice kavalírsky a zcela adekvátně. Takoví zaměstnanci DPP boří stereotypní představy o nerudných a nepříjemných revizorech. Přál bych DPP více takových zaměstnanců.

Jan Sebastian Tomsa



Na zastávce tramvaje Karlovo náměstí vandalové přebarvili zábradlí na černou barvu z původního bezpečnostního červenobílého zbarvení. Barva zábradlí nyní odporuje normám ČSN 73 6100, ČSN 73 6200, ČSN EN 1317-1 – „Vrchní nátěr silničního (dopravně bezpečnostního) zábradlí se provádí v extravilánu šedou barvou a v intravilánu střídavě barvou bílou a rumělkovou červení (po délkách 1,25 m)“. A tedy ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Jako osoba s poruchou orientace – nevidím na levé oko – žádám o zjednání nápravy.

Hana Grygarová

Z odpovědi: Dle stanoviska odborného útvaru DPP návrh jednotné barvy nátěru zábradlí vzešel z Kanceláře veřejného prostoru, Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy a byl projednán s Odborem dopravních agend MHMP. Na základě této dohody provedl Dopravní podnik a.s. změnu barevného provedení na uvedené zastávce. Děkujeme za pochopení.



Dobrý den, nevím, zda víte, že Vám ve stanici Budějovická běhají v kolejišti a po nástupišti myši. Bylo by asi dobré s tím něco udělat.

Jiří Weber

Z odpovědi: Děkujeme za Vaše upozornění. V současných klimatických podmínkách podporujících zvýšenou reprodukci hlodavců provádí specializovaná deratizační firma dle potřeby příslušná opatření zabírající výskytu hlodavců ve stanicích metra. Tyto práce ve stanici Budějovická byly neprodleně objednané. Věříme, že tímto opatřením se podaří hlodavce vymýtit.

PSALO SE PŘED 10 LETY (08/2004)

Penaltová loterie opět pro „domácí“

Byli jsme svědky nejvyrovnanějšího fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele v historii. Osm zápasů ze sedmácti skončilo remízou a ve vyřazovacích bojích se jiný výsledek než smírné skóre mezi oběma týmy nezrodil. V zápasech o konečné umístění o radosti a smutku vždy rozhodovaly střely ze značky pokutového kopu. Stejně jako v minulém roce měli nejpevnější nervy hráči elektrických drah I, tedy tým složený převážně ze zaměstnanců hostivařské Opravy tramvají. Popáté z devíti ročníků se radovali hráči důvěrně znající prostředí hostivařského areálu. Letos byli pro



ně nejvážnějšími soupeři kolegové z Autobusů, reprezentující sousední DOZ Hostivař. (...) Stejně dramatický jako finále byl

DP kontakt
spolupráce s MHD
 únor 2004 • ročník 9 • číslo 8 • zdarma

i souboj o třetí místo, který spolu svedly týmy Středního odborného učiliště a Metra I. I tyto dva týmy spolu změřily síly dvakrát a ani v jednom případě k rozhodnutí v řádné hrací době nedošlo. Hráči reprezentující podzemní dráhu potvrdili, že penalty jsou jejich prokletím. V minulosti už je několikrát připravily o lepší umístění a letos tomu nebylo jinak. V semifinále opět nestačili na ED I a v boji o bronz střelili hůře než nejmladší generace.

V TRAFICE ZA JEDNU KORUNU

V červnovém DP kontaktu jsme přinesli reportáž o sběrateli novinových výstřížků o metru Vlastimilu Pilařovi. Kromě něho vyslyšela výzvu k zaslání vzpomínek na počátky provozu pražského metra také **Irena Vorlíčková**. A malý dovětek zaslal ještě kolega Pilař.

V příloze e-mailu Ireny Vorlíčkové byl mj. tento popis k pohlednici: „Foto je z dubna 1974, kdy vlaky metra jezdily ve zkušebním provozu. Je to na stanici Budějovická a ta dozorcí jsem já. Tato fotka je pohlednice, kterou provedl Jan Tachezy a vytiskla Severografia Děčín v nakladatelství Pressfoto Praha a tato pohlednice se prodávala v trafice za 1 Kčs.“ Dodává, že sloužila ve stanici Budějovická a Mládežnická (dnes Pankrác), a to až do roku 2002, kdy odešla do důchodu. Na druhém snímku je zachycen turniket stanice Mládežnická, kde Irena Vorlíčková pracovala dva roky jako náčelník stanice. Ve svém textu reagovala i na reportáž z lednového čísla o vedoucím směny vlakového dispečinku Jiřím Burgstallerovi: „Znám ho osobně, stejně jako další kolegy z vedení Dopravní služby, a s některými z nich jsem byla v prvním kurzu v roce 1973 na funkci dozorcí stanice, který vedl lektor Josef Klofáč.“

Ke zmíněnému článku o sběrateli výstřížků z éry před vlastním zprovozněním metra ještě **Vlastimil Pilař** doplnil: „Děkuji za otištění zajímavého článku. Vzpomněl jsem si dodatečně ještě na další různě poschovávané věci. Tak vám jako bonus posílám pro zajímavost jednu tramvajovou výplatní pásku, abyste se podívali, jak jsme byli placeni. Ještě jsem naskenoval papírky, které jsme používali coby průvodčí na balení drobných mincí. Bohužel se zeleným pruhem na pětadvacetníky už nemůžu najít. Už jsem nesehnal ani štípací kleště, to by byla trofej. Ty s širokým umělohmotným madlem se dobře držely. Postrach pro mě v práci byli dělníci z Vysočan, kteří měli týdenní jízdenky a já v tom fofru hned nevěděl, co je právě za den a kde mám lístek štípnout.“

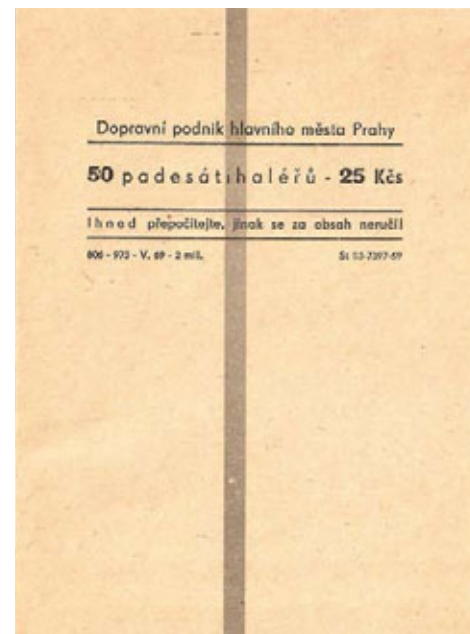
Oběma děkujeme za zaslání zajímavých materiálů a rádi přivítáme další vzpomínkové dokumenty. **Redakce DP kontaktu**

DOPRAVNÍ PODNIKY HL. M. PRAHY EL. DRAHY		
VYPLATNÍ PASKA ZA MĚSÍC: SRPEN 71. 1971		
STŘEDIŠKO	16	
SLUŽEBNÍ ČÍSLO	72 636	
VLASTIMIL PILAŘ		
KATEGORIE	3	
ZAKLADNÍ PLAT	980,00	
SKUPINA SRAZKY	11	
POVINNÁ PRACOVNÍ DOBA	177,00	
% OSOBNÍ PREMIE	8,00	
% KOLEKTIVNÍ PREMIE	7,40	
	HODINY	KČS
NZDA NA P.V.O.	1 268,00	1484,72
PAUSAL	18 0,00	61,84
INTENZITA PŘIPL.	19 208,97	233,21
ZVÝHOD(ŠO+NĚ)PŘIPL.	70 83,45	115,57
DELENA SM. PŘIPL.	22 0,00	153,00
PRESCAS PŘIPLATEK	26 91,00	174,03
PREMIE VYKONVĚ	50 268,97	111,27
PREMIE KVALIT.	51 268,97	119,21
ROZDIL ZE ZADKR.	100 0,97	0,15
ZDANITELNÝ PŘÍJEM	101 0,00	2477,00
CELK. HRUBÝ PŘÍJEM	102 268,00	2477,00
DAN ZE NZDY	103 0,00	123,00
POJISTENÍ	110 0,00	15,00
SRAZKY CELKEM KČS	111 0,00	138,00
K VYPLATĚNÍ KČS	112 0,00	2339,00



Lístky	Počet	Kčs
dětské		
denní		
noční		
Celkem		
Jméno		
Služ. č. Č. konta		
Dne		

806-271-3X11, 70-250 m OTK 3 - 4874-70



TRAMVAJE 14T DOČASNĚ MIMO PROVOZ

Ve středu 6. srpna 2014 DPP dočasně přerušil provoz tramvajových vozů 14T. Tramvaje odstaven dopravní podnik poté, co se u šesti tramvají objevila technická závada. Již v pondělí 4. srpna 2014 oznámil DPP Drážnímu úřadu nález trhlin na konzolách určených k uchycení táhel, které vedou podvozek a přenášejí tažné a brzdné síly. Odstavené vozy 14T nyní projdou bezpečnostní technickou kontrolou a budou podrobeny důkladné prohlídce všech konstrukčních prvků. (red)



DPP SI PŘIPOMNĚL VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU NA ÁČKU

V neděli 10. srpna 2014 si Dopravní podnik připomněl 36. výročí od zahájení provozu na lince A. Při této příležitosti vypravil do provozu historickou sovětskou soupravu 81-71. Ta fanoušky pražské podzemky svezla nejen na prvních úsecích trasy A, ale i do depa Hostivař, kam premiérově vlaky zamířily až v květnu 2006. Všechny jízdy historické soupravy byly doprovázeny speciálním hlášením staničního rozhlasu s uvedením aktuální cílové stanice a informacemi o zahájení provozu na daném úseku. Dobovou atmosféru podpořili i strojvedoucí v typických hnědých uniformách a autentické tabule s uvedením konečné stanice na čelech vlaku. (red)

POJÍZDNÉ KNIHOVNY SLAVILY V MUZEU MHD

V sobotu 9. srpna 2014 oslavila Městská knihovna v Praze 75 let od výjezdu prvního bibliobusu do ulic Prahy. Oslava pojízdných knihoven proběhla stylově v Muzeu MHD ve vozovně Střešovice a pro návštěvníky byla, kromě divadelních představení Marky Míkové a divadelního spolku Výt; (Výstředník) či živé hudby v podání dua Emil a Jakub, připravena i jízda historickou tramvají číslo 91. (red)

Foto: Petr Ludvíček



KAROSY B731 SE ROZLOUČÍ

Po 32 letech od první dodávky Karos B731 do pražského DP se tyto autobusy rozloučí s cestujícími. Veřejná část akce se uskuteční 12. září 2014 v odpoledních hodinách na vložných pořadích linky č. 158, kam budou vypraveny z klíčovské garáže poslední zbývající autobusy tohoto typu, vyrobené v roce 1995. Podrobnosti včetně JŘ budou uveřejněny na intranetu/internetu cca týden před akcí. (ov)



Foto: Ondřej Volf

NOVÉ KLOUBOVÉ AUTOBUSY

V úterý 15. července 2014 dorazily na provoz Kačerov první tři nové kloubové autobusy SOR NB 18 z letošní dodávky. Technické provedení vozidel je prakticky shodné s loňskými dodávkami. Celkem bude do konce roku 2014 dodáno 59 autobusů tohoto typu s postupným rozmístěním na všechny provozy kromě Vršovic. (JSVA)



Foto: Antonín Slezák

STŘEŠNÍ KONSTRUKCE VE VOZOVNĚ HLOUBĚTÍN PŘEDMĚTEM MONITORINGU

Dopravní podnik přistoupil k důkladnému monitoringu střešní konstrukce remizovací haly vozovny Hloubětín. Stalo se tak poté, co byly zjištěny poruchy této konstrukce. V současné době probíhá diagnostický průzkum, jehož cílem je posoudit kvalitu a současný stav betonu. Dopravní podnik kvůli aktuálnímu stavu omezil v maximální míře dynamické účinky plynoucí z provozu tramvajových souprav ve vozovně. Souhrnná zpráva s výsledky monitoringu chování konstrukce by měla být k dispozici již v září 2014 a na jejím základě bude dokončena studie, jež doporučí jednotlivé varianty s ohledem na předpoklad budoucího stavu konstrukce. (red)

TRVALO TISÍC HODIN, NEŽ PRAHA PUSTILA RUSKÉ VOZY DO METRA

MLADÁ FRONTA DNES, 16. ČERVENCE 2014

DNES

Než se sovětské vozy metra dostaly v Praze na trať, rozebrali je technici z pražského metra do posledního šroubku. Vzpomíná na to Josef Němeček, který v Dopravním podniku vede správu vozů metra. Pražské metro brzy čeká kontrola bezpečnosti kvůli včerejší nehodě v moskevském metru, kde vykolejil vlak. Znalec pražského metra Josef Němeček, vedoucí Správy vozidel Metro, popisuje, že každou nehodu metra ve světě, o které se v Dopravním podniku dozvědí, odborníci studují. Snaží se z ní poučit a předejít podobnému neštěstí doma.

Máte nějaké bližší informace o tom, co se v Rusku stalo?

Volal jsem kolegům do Moskvy a oni sami zatím důvod nehody neznají. Uváděná příčina je ale nesmysl. Napětí vypadává často a souprava při tom normálně zabrzdí. Muselo se buď jednat o mechanickou závadu, nebo se to stalo na výhybce. Všechna zabezpečovací zařízení mají své záložní zdroje, takže když vypadne napětí, funguje vše, co fungovat má. Vůz stojí, ale jinak zařízení jako signalizace nebo zabezpečovací zařízení normálně fungují.

Může se podobná nehoda stát i v pražském metru?

Jsem u provozu metra od začátku, takže mohu říct, že za těch čtyřicet let jsme nikdy nezapřičinili jediný úraz z důvodu špatného zařízení vlaku, vykolejení a tak dále.

Moskevské metro bylo vzorem pro to pražské. Je ještě nějaká převzatá technologie?

Já bych řekl, že už ne. Po devadesátém roce jsem se snažil, aby se změnila eskalátory, zabezpečovací a komunikační systém a tak dále. Něco tady třeba ještě je, ale my jsme to upravili tak, aby to odpovídalo našim bezpečnostním normám. Trvalo tisíc hodin, než Praha pustila ruský vůz do metra.

Můžeme věřit tomu, že je pražské metro bezpečnější?

Po revoluci jsem dělal ředitele metra a znám i ty ostatní systémy. Dovolím si tvrdit, že náš přístup k bezpečnosti je na vysoké úrovni. Vozy se pravidelně kontrolují, dělají se defektoskopické kontroly všech částí, dílů, aby nedošlo k únavovým lomům, které by mohly zapřičinit třeba to vykolejení. Probíhají pravidelné revize zabezpečovacího zařízení. Jsem osobně přesvědčen, že kvalita údržby v Praze je vysoká.

Jaké jsou nejčastější důvody nehod metra?

Jezdím dost často po světě a nehod jsem už zažil mnoho. Například letos dvakrát v Americe – v Chicagu a v New Yorku, v Římě, ve Valencii a tak dále. Když pak v té analýze jdete do podrobnosti, zjistíte, že tam je s odpuštěním binec.

Chyba v systému práce?

Něco vypadne, někdo pochybí a lidé se naučí chybně pracovat. Pak jeden zaváhá, nad ním je třeba někdo, kdo to zachrání, ale když pak nastane situace, že zaváhá i ten, vede to k nehodě. Pak všichni najednou rozumějí tomu, co se mělo dělat. Souvisí to i s penězi. Dokud to jezdí, tak se kritizuje, že je to drahé. Bezpečnost stojí peníze, a to nechce nikdo slyšet, dokud to jezdí. Ale pak vznikne nehoda a najednou se říká: To kdybyste řekli, tak se peníze se do toho dají. Takhle to znám ze světa.

Informátor Michal z DPP řekl Pražskému deníku:

Radit lidem při výlukách je hezká brigáda



„KUDY SE DOSTANEME NA I. P. PAVLOVA?“ To chtěly poradit od informátora Michala turistky ze Španělska. Foto: Deník/Veronika Cézová

VERONIKA CÉZOVÁ

Praha 5 – Na začátku týdne bylo na Andělu rušno více než jindy. O víkendu totiž začala výluka, kvůli které lidé tápali. Přes Palackého most nejezdily tramvaje. A to mnoha Pražanům, ale i turistům, kteří měli mnohdy přesně naplánované trasy, pořádně zkomplikovalo cestování. Aby dopravní podnik alespoň trochu zmírnil zmatky, najal brigádníky – informátory.

Jedním z nich byl i šestadvacetiletý Michal, student Fakulty dopravní ČVUT. Když si ho Pražský deník začal fotit, vylekal se. Jeho první reakce? „Vy jste kontrola?“

Pracujete u dopravního podniku?

Ne, to je jenom hezká brigáda v oboru, zrovna jsem odstátničoval na dopravní fakultě ČVUT.

Výluky potrvají až do 9. srpna. Budete přítomen celou dobu?

Jsem tu nasazený vždy jen první pracovní den výluky.

Jak dlouho jste se učil trasu výluk, kterou lidem radíte?

Pravidelný stav umím, vždycky se jen doučuji výluku. Materiály k tomu dostanu dopředu jeden až dva týdny.

Takže to není vaše první brigáda v roli informátora?

Kdepak, už jsem tu zhruba rok. Minulé léto jsem byl například na Kačerově při výlukách, když se filmovalo v metru, byl jsem na Můstku, v lednu na I. P. Pavlova při výluce tramvají, na konci března v Holešovicích také při výluce tramvají... A teď jsem byl na Palackého náměstí. Je toho dost. Jen když byla výluka na áčku, to jsem chyběl. Byl jsem nemocný.

Scan článku ze dne 24. července 2014: „Radit lidem při výlukách je hezká brigáda“

Až bude příčina moskevské nehody známá, budete kontrolovat, zda je pražské metro právě v tom směru dostatečně zabezpečeno?

Samozřejmě, já se u všech nehod, které jsem po světě posbíral, pídím po příčinách a automaticky zohledňujeme, jestli je to doma v pořádku, jestli by se nám takhle nehoda mohla nebo nemohla stát. Snažím se dopítit jádra problému, který vznikl, proč k té nehodě došlo, a porovnávám to s tím, jak to děláme doma. Takže až se to dozvíme, samozřejmě se na to u nás okamžitě podíváme. Stále se učíme z problémů venku.

VÝTAHY V METRU DNES A ZÍTRA

Z celkového počtu 57 stanic pražského metra je v současnosti zajištěn bezbariérový přístup již do 34 z nich a další dvě stanice umožňují bezbariérový pohyb s proškoleným doprovodem. Pro srovnání – v roce 1990 byla z celkového počtu 41 stanic bezbariérově přístupná pouze jedna, v roce 2000 již 22 z celkových 52 stanic.

Rudolf Pála, foto: Metroprojekt

Podívejme se nyní blíže na tři stanice metra, které byly dodatečně bezbariérově zpřístupněny od roku 2010.

CHODOV

Dosluhující a provozně nevyhovující šikmá schodišťová plošina z nástupiště do vestibulu stanice byla nahrazena osobním výtahem (bezbariérové spojení vestibulu s povrchem bylo již dříve zajištěno rekonstruovaným osobnákkladním výtahem a dalším výtahem do OC Chodov). Inovovaný bezbariérový přístup byl zprovozněn v květnu 2010.

HÁJE

Jedná se o jednu ze stanic, kde byl umožněn bezbariérový pohyb pouze vozíčkářům s proškoleným doprovodem, a to prostřednictvím nákladních výtahů. Ve východním vestibulu stanice proběhla od srpna 2010 výměna eskalátorů při současné instalaci šikmého výtahu obdobného typu jako ve stanici Vltavská. Bezbariérový přístup byl zprovozněn v únoru 2011.

NÁRODNÍ TŘÍDA

Od května 2011 byla poslední dodatečně bezbariérově zpřístupněnou stanicí metra. Pro cestující s pohybovým omezením má velký význam, neboť na trase B byly dosud v centru nejbližšími přístupnými stanicemi Florenc B a Smíchovské nádraží. Nástupiště stanice metra Národní třída bylo spojeno s povrchoвым kioskem v ulici M. D. Rettigové dvěma na sebe navazujícími dvojicemi osobních výtahů o nosnosti 1200kg (s přestupní chodbou cca 26m pod povrchem a 11m nad úrovní nástupiště). Realizace stavby byla zahájena ve 4. čtvrtletí roku 2009 a oproti původnímu záměru proběhla nezávisle na vyločení stanice z provozu z důvodu výstavby centra Quadrio. Uzavření stanice trvalo až do 27. června 2014.

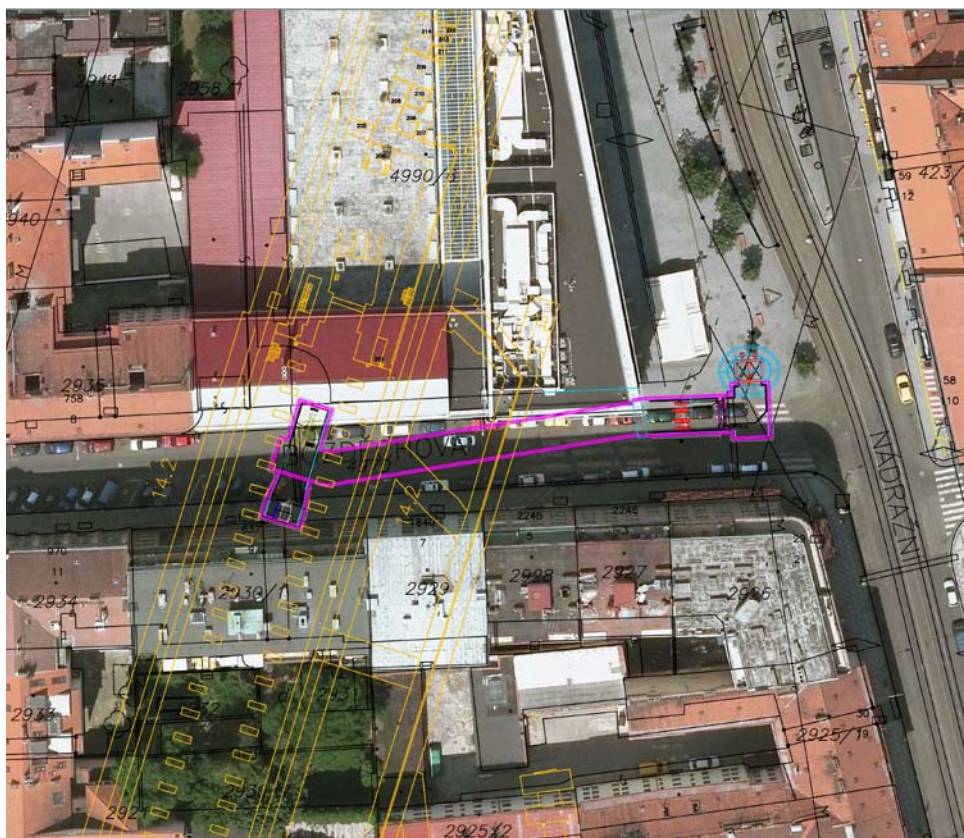
V současnosti jsou Dopravním podnikem na základě pořadí projednaného s organizacemi zastupujícími imobilní cestující a na základě požadavků jednotlivých městských částí připravována v nejbližších letech bezbariérová zpřístupnění následujících 5 stanic metra:

MŮSTEK

V rámci dodatečného bezbariérového zpřístupňování je stanice Můstek jednou z klíčových. Bezbariérově přístupný bude celý přestupní trojúhelník stanic metra Florenc, Muzeum a Můstek, což výrazně usnadní a časově zkrátí používání MHD cestujícím s omezenou možností pohybu. Dopravní podnik se proto dlouhodobě snaží realizaci této stavby zajistit.



Technické řešení bezbariérového zpřístupnění je navrženo pomocí 2 osobních výtahů nosnosti 1000kg a přepravní výšky 23m, vedoucích z povrchového objektu





situovaného na Václavském náměstí před Adamovou lékárnou do přestupní chodby (vybavené tlakovým uzávěrem ochranného systému metra). Z chodby pokračuje další osobní výtah s nosností 1000kg a přepravní výškou 16m, který s ní spojuje postupně nástupiště tras A a B. Mezi spojovací chodbou a nástupištěm trasy A bude k dispozici též krátké schodiště.

Na stavbu bylo vydáno stavební povolení. V současnosti probíhá opakované výběrové řízení na zhotovitele stavby, jehož ukončení lze v závislosti na lhůtách stanovených zákonem o veřejných zakázkách očekávat ve 3. čtvrtletí roku 2014. Předpokládaný termín zprovoznění je do konce roku 2015.

Na Václavském náměstí č. 8 bude v tomto místě vyústění 2 výtahů v rámci dodatečného bezbariérového zpřístupnění stanice metra Můstek.

Předpokládané vyústění výtahu na rohu ulic Nádražní a Bozděchovy. Realizace se předpokládá do května 2015.

V rámci 9. výzvy Operačního programu Praha-Konkurenceschopnost (OPPK) byla Dopravním podnikem podána v červnu 2012 na tento projekt žádost o podporu z fondů EU. V závěru listopadu 2012 schválilo ZHMP tomuto projektu podporu z fondů EU ve výši 150 mil. Kč.

I. P. PAVLOVA

Jde o další stanici, kde bezbariérové zpřístupnění bude realizováno pomocí navazujících osobních výtahů. Tato stanice je důležitým přestupním uzlem MHD v samém centru Prahy 2 a její dosavadní bezbariérová nepřístupnost je nedostatkem, o jehož odstranění se DPP dlouhodobě snaží. V současnosti jsou nejbližší bezbariérově přístupné stanice na trase C metra Muzeum a Vyšehrad (ve směru z centra).

Bezbariérový přístup je navržen tak, že ústí na úroveň terénu v ulici Legerově, konkrétně v přízemí domu č. p. 357 s přímým výstupem na východní chodník. S úrovní terénu v Legerově ulici je nástupiště stanice metra I. P. Pavlova spojeno pomocí kaskády osobních výtahů. Z úrovně chodníku je navržen jeden osobní výtah a únikové schodiště do přestupní chodby, která je umístěna v úrovni strojovny hlavního větrání metra nad

nástupištěm. Z této chodby vede jeden osobní výtah na nástupiště stanice metra trasy C I. P. Pavlova, výtah je na nástupišti umístěný v podélné ose stanice. Oba osobní výtahy jsou nosnosti 1000kg. První z nástupiště má přepravní výšku 4,25m a druhý na povrch 15,22m. Délka přestupní chodby je cca 12m.

Vlastní realizace byla zahájena v červnu 2014, zprovoznění se plánuje ve 3. čtvrtletí roku 2015. Na tento projekt byla v květnu 2014 podána žádost o podporu v rámci 11. výzvy OPPK.

ANDĚL

Bezbariérový přístup do stanice metra Anděl bude sestávat ze dvou navazujících osobních výtahů o nosnosti 1000kg, mezi kterými bude 70m dlouhá přestupní chodba. Na povrchu se předpokládá přístup k výtahu v blízkosti nároží ulic Bozděchovy a Nádražní. Také na tento projekt již bylo vydáno stavební povolení a v současnosti probíhá výběr zhotovitele. Vlastní realizace se předpokládá obdobně jako u bezbariérového přístupu do stanice metra Anděl od května 2014 po dobu 13 měsíců, tj. do května 2015.

I na tento projekt byla v květnu 2014 podána žádost o podporu z OPPK v rámci 11. výzvy.

»»





ROZTYLY

Jedna ze dvou stanic přístupných bezbariérově pouze prostřednictvím nákladních výtahů, a to jen vozíčkářům s proškoleným doprovodem. V současnosti je připravována dokumentace pro stavební povolení, soutěží se obstaratel. Vlastní realizace se předpokládá v roce 2015.

PALMOVKA

Realizace výtahů, umožňujících bezbariérově zpřístupnění ve stanici Palmovka, je koordinována s plánovanou výměnou pohyblivých schodů. V současnosti je již zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Technické řešení je navrženo umístěním svislého osobního výtahu vedle trojice eskalátorů vedoucích z nástupiště do západního vestibulu a nahrazením stávajícího nákladního výtahu z vestibulu na povrch výtahem osobonákladním, a to s příslušným povrchovým kioskem na uliční úrovni. V současnosti probíhá územní řízení.

V dalším časovém horizontu je uvažováno o možnosti prioritní realizace bezbariérových přístupů také v následujících 3 stanicích metra:

KARLOVO NÁMĚSTÍ

Jde o příklad stanice, kde se dodatečný bezbariérový přístup předpokládal jako nerealizovatelný. V současnosti je však vzhledem k pokroku ve vývoji stavebních technologií jeho výstavba již reálná. Ze středu staniční lodi byl podle studie Metroprojektu navržen osobní výtah nosnosti 1000kg s přepravní výškou 11 m, vedoucí

do přestupní chodby o délce 20 m. Z ní pak povede další osobní výtah stejné nosnosti s přepravní výškou téměř 30 m, vyúsťující do povrchového kiosku ve Václavské ulici.

V letošním roce se počítá se zahájením projekční přípravy této akce, zahájení realizace se předpokládá v roce 2016.

OPATOV

Druhá stanice, kde je v současnosti umožněn bezbariérový pohyb pouze vozíčkářům s proškoleným doprovodem prostřednictvím nákladních výtahů. Příprava plnohodnotného bezbariérového přístupu byla zahájena v roce 2011 (zpracovávala se DŮR). Bezbariérový přístup byl navržen prostřednictvím osobního výtahu nosnosti 1000 kg, vloženého do pevného schodiště z nástupiště do vestibulu (obdobně jako ve st. Chodov). Bezbariérové přístupy k zastávkám autobusů MHD budou řešeny v návaznosti na připravovanou rekonstrukci mostního objektu nad vestibulem stanice Opatov a developerským projektem navazujícím na vestibul ze západní strany. Příprava akce byla prozatím pozastavena, a to až do vyjasnění koordinace s těmito stavbami.

Povrchový kiosk navrženého výtahu ve stanici Palmovka. V současnosti je již zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí.


NÁMĚSTÍ MÍRU

Realizace bezbariérového přístupu byla v této stanici uvažována v souvislosti s předpokládanou realizací stanice trasy D metra a přestupního uzlu mezi trasami A a D, přičemž bezbariérový přístup do stanice na lince A je možné realizovat v předstihu. Ve východním čele stanice se předpokládá vybudování krátkého eskalátorového tunelu s šikmým výtahem, za kterým následuje chodba ukončená šachtou s dvojicí výtahů nosnosti 1000 kg a přepravní výšky 44 m, vyúsťující na povrch ve dvoreh rohového domu v Korunní ulici. Se zahájením realizace akce se počítá v roce 2017.

OPATŘENÍ PRO NEVIDOMÉ

Při odstraňování bariér v metru jsou také realizována opatření pro nevidomé cestující:

Pro snazší orientaci nevidomých cestujících byly vstupy do stanic metra postupně vybavovány orientačními akustickými majáčky, které jsou v současnosti instalovány již ve všech stanicích. Majáky jsou umístěny i u eskalátorů, před podchody apod. Zabezpečují buď základní akustický signál, nebo umožňují rovněž podání doplňkové hlasové informace (navádění na spuštěný eskalátor apod.). Stanice metra jsou dále vybaveny nevidomými ovládanou signalizací strojvedoucímu, na jejímž základě jsou otevírány všechny dveře soupravy. Nevidomí aktivují systém při vstupu na nástupiště tlačítkem u vysílače či ve slepecké holi, světelné návěsti v zorném poli strojvedoucího jej pak upozorní na nutnost otevření všech dveří soupravy.

Jako opatření usnadňující pohyb nevidomým v prostorách metra byly na nástupišťích jednotlivých stanic, kde to bylo požadováno sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých (SONS), postupně vybrušovány umělé vodivé linie, určené pro pohyb s bílou holí, a to ve formě tří mělkých drážek vybrušených do kamenné dlažby nástupiště. Úpravy byly provedeny pouze u těch stanic, kde nejsou vodivé linie přirozené (například sloupky). Realizace tohoto programu byla ukončena v roce 2013. V současnosti je na základě požadavku SONS připravováno ještě doplnění některých vodivých linií ve stanicích trasy metra V.B. 

ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK CESTOVÁNÍ MHD I PRO CESTUJÍCÍ S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE VĚNUJE DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, A.S., ZNAČNOU POZORNOST A TATO PROBLEMATIKA JE DLOUHODOBĚ JEDNÍM Z VÝZNAMNÝCH SEGMENTŮ JEHO ČINNOSTI.

Zákulisí oprav tramvajových podvozků

V dnešním čísle chceme navázat na sérii článků o zajímavých technologiích, instalovaných v dílnách oprav tramvají JSVT Dopravního podniku. V DP kontaktu 12/2011 jsme prezentovali unikátní přepravu tramvají pomocí transportérů na „vzduchových polštářích“, v říjnu 2012 jsme popsali speciální halu s technologií umožňující otryskání celé tramvaje.

Text a foto: Michal Pospíšil



Další zajímavou oblastí v této jednotce jsou opravy tramvajových podvozků. Někteří z nás jistě pamatují na tradiční způsob oprav nad pracovními jámami v centrální části haly. Pracovalo se v obtížných podmínkách pod podvozkem, navíc ve velmi nepříznivých polohách. Zásadně zlepšit hygienu a ergonomii práce bylo v těchto podmínkách tehdy téměř nemožné. Proto byl v rámci rekonstrukce haly v letech 1995 – 1999 realizován projekt nového technologického vybavení a zásadní změny těchto oprav. Byla vytvořena centralizovaná dílna, vybavená zvedacími plošinami, které umožňují nastavení vhodné výšky podvozku při jeho opravě, a tím vytvoření lepších pracovních podmínek pro zaměstnance. Celá plocha dílny je dnes

Podvozek tramvaje T3 sestavený ze dvou podélně uložených trakčních motorů.


vybavena zvedacími a transportními prostředky a další potřebnou technologií.

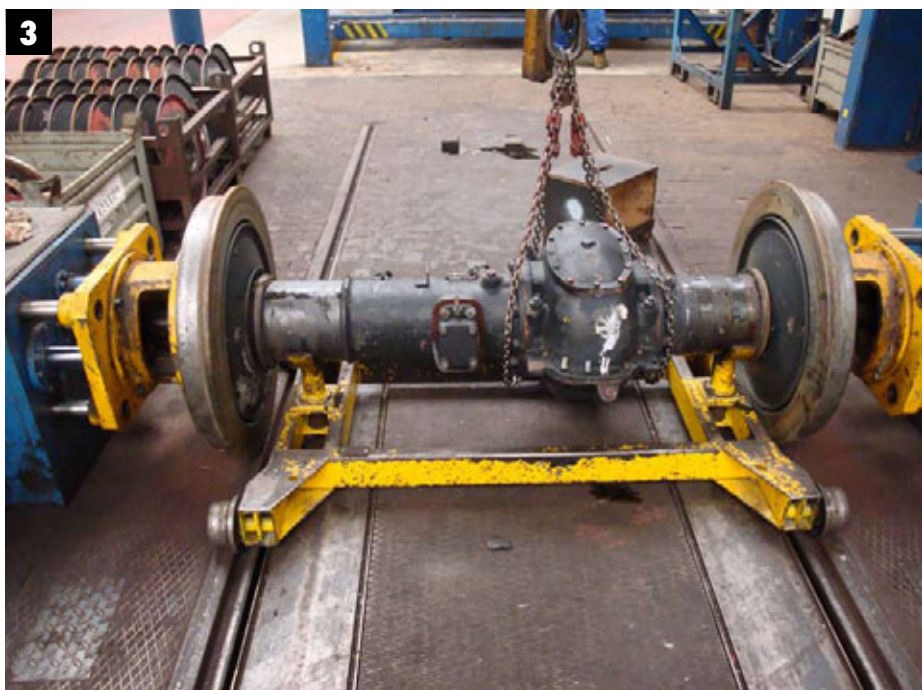
Na snímku č. 1 je klasický podvozek tramvaje T3. Je sestaven z dvou trakčních motorů, podélně uložených, které přes spoj kardanovou hřídel a převodovou skříň pohánějí vždy protilehlé dvojkolí. Na boku jsou umístěny kolejnicové brzdy – v podstatě tyčový elektromagnet, který v nouzovém případě přilehne ke koleji.

Zvedací plošiny (na obrázku č. 2) umožňují nastavení vhodné pracovní

výšky. Dalším nezbytným vybavením je zařízení pro demontáž a zpětnou montáž opravených kol. Složení musí být provedeno předepsaným kroutícím momentem. Na obr. č. 3 je demontované dvojkolí s převodovou skříňí při této operaci. Trakční motory (obr. č. 4) jsou převezeny k opravě do specializovaného provozu, též v rámci DP JSVT.

Dílna opravuje podvozky všech typů tramvají, rozsahem jde o širokou paletu opravářských výkonů – od opravy nebo výměny kol až po generální opravu. U vozů T14, a zvláště T15, jsou poměrně značné konstrukční odlišnosti.

Popsaný „centralizovaný“ a technicky vyspělý koncept dílny oprav podvozků se velmi osvědčil, kromě zásadního zvýšení výkonu a produktivity znamenal také „humanizaci“ práce. Dílna provádí měsíčně opravářské výkony podvozků u 30 tramvají typu T3, realizovala 40 výměn kol u vozů T15 a desítky oprav na podvozcích T14. 



Bezbariérovost tramvajových zastávek

Společně s velkým množstvím rekonstrukcí tramvajových tratí průběžně dochází k významnému zvyšování podílu zastávek s bezbariérovým přístupem. Za poslední rok proběhla stavební činnost na řadě míst a i v letošních prázdninových měsících se koná několik akcí, po jejichž skončení se počty přístupných zastávek opět zvýší.

Petr Čáslavský, foto: Petr Hejna a Petr Ludvíček

Mediálně asi nejsledovanější rekonstrukcí, částečně právě z pohledu bezbariérovosti, byla ta v ulicích Lazarská, Vodičkova a Jindřišská v samotném centru Prahy, o které jsme referovali v minulém čísle. Důvodem zmíněné popularity byla pře-

devším tramvajová zastávka Lazarská, u které sice již dříve ústil výtah ze stanice metra Národní třída, ale do tramvají se v obou směrech nastupovalo tím nejméně pohodlným způsobem – z vozovky.

Právě tato rozporuplná přestupní vazba byla trnem v oku všem, kdo se jakýmko-

liv způsobem zajímají o cestování osob se sníženou pohyblivostí nebo lidí s dětskými kočárky. Stejně jako v případě zastávky Vodičkova ve směru k Václavskému náměstí byl přístup na zastávku Lazarská v obou směrech nově vyřešen chodníkovým mysem.

V rámci rekonstrukcí v minulém roce došlo k úpravě zastávek v ulicích Evropská, Myslbekova, Svatovítská, Milady Horákové, Poděbradská nebo V Olšínách. Méně nápadnou proměnu prodělaly během rekonstrukce tramvajové trati třeba také oba nástupní ostrůvky zastávky Nádraží Holešovice u výstupu z metra do ulice Plynární, kdy ke zpřístupnění zastávky stačilo vybudovat šikmé rampy na koncích nástupních ostrůvků. Zdánlivým porušením deklarovaného přístupu Dopravního podniku k bezbariérovosti, tedy v rámci každé rekonstrukce tramvajové trati upravovat nástupiště na bezbariérová, jsou případy, kdy se z nejrůznějších důvodů nepodaří časově nebo jinak zkoordinovat akce se správcem komunikací.

Jako příklad lze uvést v minulém roce rekonstruovanou ulici Komunardů v úseku od Dělnické k Ortenovu náměstí nebo Moskevskou a Francouzskou mezi Minskou a Blanickou. V obou případech probíhá rekonstrukce přilehlých vozovek a chodníků právě teď a úpravy zastávek dotčených současnými akcemi TSK tak ještě nejsou zahrnuty do aktuálních čísel vyjadřujících počty bezbariérových zastá-



NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJE

Aby pohyb cestujících byl opravdu bez bariér, je třeba kromě řešení zastávek dbát také na obnovu vozového parku nízkopodlažními tramvajemi, které umožňují nástup a výstup bez překonávání schodů. V současné době má DPP 245 nízkopodlažních tramvají z celkové počtu 956 kusů inventárního stavu (26 %). Na konci roku 2011 byl přítom podíl nízkopodlažních tramvají 19 %. Zásadní zlepšení nastává pokračujícími dodávkami vozů 15T, kterých je zatím 108 kusů a jejichž celkový počet má činit 250.



vek. Konkrétně na Moskevské a Francouzské by měly být úpravy dokončeny v září tohoto roku.


Dále je nezbytné zmínit několik rekonstrukcí tramvajových tratí, které právě probíhají a s jejichž zprovozněním se opět navýší počet bezbariérově přístupných zastávek. Konkrétně se jedná například o Průběžnou a Švehlovu ulici v Praze 10 nebo Bělohorskou v Praze 6. Na Průběžné a Švehlově dojde kromě úpravy všech zastávek na této trati i k vybudová-

ní zcela nových párů zastávek Dubečská a u obchodního centra v Hostivaři. Stejně jako zmíněné akce TSK by tyto dvě rekonstrukce tramvajových tratí měly být na podzim tohoto roku již minulostí.

Nejčastějším parametrem, který rozhoduje o zařazení zastávky mezi přístupné nebo částečně přístupné, je výška nástupní hrany. Ne vždy je totiž dosaženo hodnoty výšky nástupní hrany 220 mm, což je minimum nutné pro označení zastávky jako přístupné.

Nově mohou maminky s kočárky bezbariérově nastupovat i v ulici Vodičkova.

Od minulého shrnutí problematiky bezbariérovosti tramvajových zastávek v DP Kontaktu, které bylo datováno ke konci roku 2012, přibýly v tramvajové síti 4 nové zastávky a počet bezbariérově přístupných se celkově zvýšil o 26 zastávek. Nově tak podíl (alespoň částečně) přístupných zastávek činí necelých 65 %.

Nezbývá než doufat, že si pražská veřejnost při nastupování do tramvaje ze správně vysokého a bezproblémově přístupného nástupiště uvědomí, že taková rekonstrukce tramvajové trati není jen několik týdnů stavebního ruchu a ztížené dopravní dostupnosti. 



NEJČASTĚJŠÍM PARAMETREM, KTERÝ ROZHODUJE O ZAŘAZENÍ ZASTÁVKY MEZI PŘÍSTUPNÉ NEBO ČÁSTEČNĚ PŘÍSTUPNÉ, JE VÝŠKA NÁSTUPNÍ HRANY.

	Celkový počet zastávek	Počet přístupných a částečně přístupných	Podíl přístupných a částečně přístupných
31. 12. 2012	630	384	61 %
30. 6. 2014	634	410	65 %



FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část

7.

V tomto letním vydání zavítáme na stavbu prodlouženého úseku trasy metra A prostřednictvím fotografických přístrojů.

Příležitost se naskytla v rámci prohlídky nabídnuté v polovině července kolegům z masmédií.

Petr Ludvíček, foto: Michal Novotný a Jiří Junek

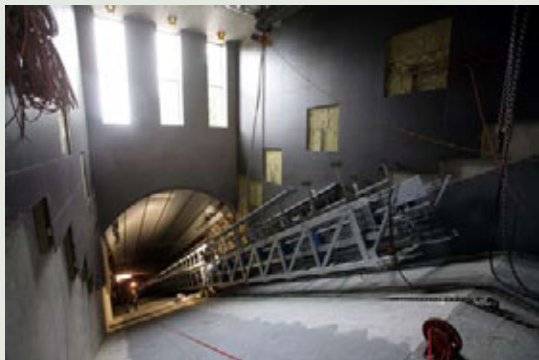


Nahoře: Mělice založená hloubená stanice s bočními nástupišti Nemocnice Motol se ve své délce 160 metrů chlubí prosklenou střešou.

Dole: Vedle novinářů se prohlídky služebním vlakem (vozem zvaným REKA) zúčastnil generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a radní pro dopravu Jiří Pařízek. Jeden z průvodců, Jaroslav Šubert, vedoucí odboru Technická podpora provozu, na snímku uprostřed.



Výstup z dvoupodlažní stanice Nemocnice Motol.



Z jižní části nástupiště stanice Petřiny vede dvojice výtahů, výstup ze severního konce bude zajištěn trojicí eskalátorů. Pohled na první rameno v raženém tunelu.

Dole: Součástí prohlídky bylo i technologické zázemí – na snímku je měřící místnost distribuční transformovny ve stanici Petřiny.



Nahoře: Nástupiště stanice Petřiny má dokončené obklady a dlažbu. Jde o jednolodní raženou stanici o délce téměř 403 metrů.



Vlevo: Raženou trojlodní stanici s ostrovním nástupištěm Nádraží Veveřslavín hosté zastihli ve fázi osazování lamel podhledů.



Nahoře: Stanice Bořislavka byla v době exkurze ve fázi připraveného rastru pro definitivní obklad. Tato ražená jednolodní stanice se nachází téměř 28 metrů pod povrchem. I ona je stejně jako ostatní stanice prodlouženého áčka bezbariérově přístupná.

...a jedna fotografie jako bonus: stanice Bořislavka v samotném závěru července v době pokládání dlažby nástupiště (vlevo).



V SERIÁLU FAKTA O PÁTÉM ÁČKU DOSUD VYŠLO:

- 2/2014 – základní smluvní vztahy, popis stavby, celková cena
- 3/2014 – financování stavby prostřednictvím fondů EU, právní otázky, představení stanice Motol a obrátového tunelu
- 4/2014 – představení stanice Petřiny, aktuální harmonogram stavby
- 5/2014 – představení stanice Nádraží Veveřslavín
- 6/2014 – představení stanice Bořislavka
- 7/2014 – stropní deska stanice Dejvická

Čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt

DO PODZEMÍ ZA ELEKTRIKÁŘI ESKALÁTORŮ

Pracují tiše, soustavně a o jejich činnosti se zpravidla mluví pouze tehdy, pokud něco nefunguje. Negativní publicita je ale asi tím posledním, co si pánové ze střediska Elektrická zařízení provozu Dopravní zařízení zaslouží. Pokud s nimi strávíte alespoň část dne, jako se to povedlo nám, poznáte, jak rozmanitou práci vykonávají a kolik očím neviditelných úkonů se za provozem eskalátorů, výtahů či plošin skrývá.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

Za trojici elektrikářů sloužících na „běčku“ cestují do stanice Jinonice, kde se nachází jediná dílna střediska, kam proudí denní světlo. Pánové, s nimiž se mám setkat, jsou již po jednom ranním výjezdu a chystají se na pravidelnou údržbu zařízení. Dnes je s nimi i jejich vedoucí **Stanislav Kríž**, který mi přibližuje současné obsazení pracovních týmů fungujících v pražském metru. „Na celou Prahu máme na eskalátorech celkem 32 elektrikářů. Dále k nám patří dva výtaháři a tři pracovníci v dílně na Kačerově. Ti se soustřeďují na revize ručního nářadí a na opravu komponentů ruských schodů. Co se týče elektrikářů, na každé trase slouží čtyři v pravidelném dvanáctihodinovém turnusu, tedy

Protože jsme všichni tátové, samozřejmě nás vždycky mrzí, když dojde na eskalátoru k úrazu dítěte, říká Stanislav Kríž, vedoucí střediska Elektrická zařízení.

od 6 do 18 hodin a od 18 do 6 hodin. Je to nejmíň, co můžeme mít, když vezmete v úvahu nemoc a dovolené. Po prodloužení trasy A ale máme příslib dalšího náboru lidí,“ avizuje šéf střediska Elektrická zařízení, který do Dopravního podniku přišel před patnácti lety po zrušení ČKD Lokomotivky Praha Libeň.

BEZ PRAVIDELNÉ ÚDRŽBY BY TO NEŠLO

Zajímám se o údržbu, která přítomné pány elektrikáře **Jiřího Motta**, **Miroslava Olšovského** a **Petra Vrána** v pátek dopoledne čeká. „Základní údržbu provádíme podle harmonogramu, abychom předešli možným závadám,“ upřesňuje **Petr Vrána** a ukazuje mi desky s tabulkami, do nichž jsou všechny práce na jednotlivých eskalátorech



zaznamenávány. „Harmonogram údržby máme denní i týdenní a je to jenom takový malý výčet. Každé číslo v něm znamená něco jiného, od kontroly motorů, očisty rozvaděčů, přes ‚koncáky‘ a stykače až po kontrolu časových a rozběhových relé. Kdyby se tohle nedělalo, závady by byly mnohem častější,“ vysvětluje Vrána a dodává: „Většina údržby se musí dělat v noci. Protože ale vlaky jezdí do půl jedné a v půl páté se už hlásí připravenost, toho času moc není, to se jen zdá.“

ZASTŘEŠENÝ ESKALÁTOR = PROBLÉM S PAMÁTKÁŘI

A jak to vypadá ráno, předtím, než stanici zaplní cestující? „Hlavní údržbu a spuštění eskalátorů do provozu má na starosti ranní směna. Mechanici musí eskalátory obejít a zajistit, aby už hodinu před provozem byly spuštěny,“ předesílá Kríž, který společně se svými kolegy řeší často poruchy na místech, kde nedovolili památkáři eskalátor zastřešit. „U Kotvy je přístřešek, ale jinak jsou přístřešky problém. Lidi se pak zbytečně zlobí a my marně argumentujeme, že eskalátory by měly být v suchu. Je sice krásné, že si architekté





navrhně, jak má náměstí vypadat, a budka by mu tam vadila, ale praktická stránka mu uniká," komentuje „bolavá místa“ pohyblivých schodů **Jiří Mottl** a jeho vedoucí dodává: „Někde nám do eskalátorů teče i z chodníku, což je třeba případ stanice Můstek. S tím ale jako elektrikáři nic nenaděláme, takže počkáme, až to vyschne, vyčistíme to a jedeme dál, nic jiného nám nezbyvá.“

VODA A TEPLA ZAŘÍZENÍM NEPROSPÍVAJÍ

Voda v podobě deště však není jediným „zlem“, které má na pohyblivé schody negativní vliv. „Je to hlavně otázka zimního období, kdy nám cestující nanesou na eskalátor bláto,“ otevírá otázku sezónních neduhů Stanislav Kríž a Jiří Mottl věc dále rozvádí: „Když je venku posyp, přináší ho cestující na botech. Nečistoty pak nezůstávají jenom na schodnicích, ale dostávají se čím dál hlouběji, takže schody zastavujeme a provádíme očistu.“ Ani teplé počasí letních měsíců však není pro bezproblémový chod zařízení zcela ideální. „Eskalátory ovlivňují i extrémní teploty v létě. Neumí-

me to sice nijak změřit, ale jde o statickou energii, která je na madlech. Předcházet tomu můžeme pouze tím, že madlo uzemníme. Sami tuto energii pocítíte, pokud si do tepla a vlhka vezmete silonové oblečení nebo prádlo. Přejdete-li pak po PVC a následně se dotknete kovového předmětu, dostanete elektrický výboj,“ přibližuje zajímavost vedoucí střediska a Petr Vrána ho doplňuje: „Dá se říct, že v souvislosti s vyšší teplotou nám častěji odchází časová multifunkční relé. Tím, jak se teplota zvyšuje a stanice jsou špatně větratelé, pronikne teplo i do podzemí. Zařízení se pak zabřeje a zvláště ty elektronické přístroje trpí.“

ÚSKALÍM JSOU NÁHRADNÍ DÍLY

Aby eskalátory, kterých v Praze jezdí hned několik druhů od různých výrobců, fun-

Kontrolu nastavení bezpečnostních prvků eskalátorů provádí Petr Vrána a Miroslav Olšovský.

govaly, je důležité mít po ruce i náhradní díly... „S náhradními díly je problém. Začíná to objednávkami, které nám nezrychlí údržbu ani opravy. Nejhorší je návaznost, protože hned nám volá dispečer, kdy to pojede. Jde třeba jen o banální věc, ale nákupčí musí náhradní díl koupit, a bez nich to my neumíme vyřešit. Otázka je, jak nákupčí znají problematiku výrobců. Ani ze zdůvodnění, které se píše na mnoho stran, toho asi mnoho nezjistí. Nejrychlejší oprava by tedy byla, kdybychom náhradní díl mohli koupit sami někde v krámku,“ popisuje situaci Stanislav Kríž, jenž si se svými kolegy po praktické stránce v ničem nezadá.

DÍTĚ NEUHLÍDÁTE A ÚRAZ JE TADY

„S úrazy se bohužel musí počítat, když vozíme lidi. Nás samotné, protože jsme >>>

ZAJÍMAVOSTI STŘEDISKA 244370:

- v 57 stanicích pražského metra je provozováno celkem 251 eskalátorů
- na trase A funguje 69 eskalátorů, na trase B 108 eskalátorů a na trase C 74 eskalátorů
- v pražském metru jezdí pohyblivé schody firem Transporta Chrudim, Koltjakov Leningrad, Schindler, Thyssen, Kone a Otis
- o provoz eskalátorů se v pražském metru stará celkem 32 elektrikářů




všichni tátové, samozřejmě mrzí, když dojde k nějakému úrazu dítěte. Video si pak zpětně promítáme na kamerách a vždycky je s dítětem nějaká osoba, která ho nechá samotné. Schody sice umějí moc, mají i senzor hlídání, ale je to pořád jen dopravní prostředek,“ přichází se svým úhlem pohledu Stanislav Kříž. S úrazy na eskalátorech úzce souvisí i morálka přepravovaných osob. „Za, ten pátek, co jsme zde již odsloužili, víme, že nemůžeme všechno svádit na mladé. Kolikrát narazíte na staršího pána, který se chová hůř než ti mladí. Mechanici si mohou otevřít schody a dát tam zátarasy, a přece je někdo přejde, i kdyby jim snad měl šlapat po hlavě. Když jdete večer z divadla a je tam mříž, asi vás nenapadne něco tam hned hodit, ale nevíte, kolik lidí přesně tohle udělá... Přitom nikdo z nich si neuvědomí, že ráno musí schody zase jezdit a předtím je musí někdo vyčistit.“

ZAUČENÍ U „ESKALÁTORKY“ JE BĚHEM NA DLOUHOU TRÁŤ

Všichni čtyři respondenti, s nimiž jsme (já a fotograf) strávili dobrou hodinku příjemného povídání, působí u „služby eskalátorové“ již řadu let. Jak je to ale s případnými nováčky? „Máme tady tolik dveří, tolik katakomb, každá stanice je jiná. Když přijde někdo nový, učí se několik let, kde je v dané stanici rozvaděč, kde se dají schody vypnout,“ komentuje specifika

práce Jiří Mottl. „Práce je tady dost. Není to práce jednotvárná, člověk musí mít určitou představivost a potřebuje něco znát. A protože i schody, stejně jako ostatní věci, jdou dopředu, tak už s elektrikářem nevystačíte, je třeba znát i elektroniku. Navíc elektrikář musí chodit každé tři roky na přezkoušení a musí se pořád učit. To už nikomu z mladých moc nevoní. A když mu

Stanislav Kříž, Petr Vrána, Jiří Mottl a Miroslav Olšovský ve strojovně eskalátorů ET na stanici Jionice.

ještě řeknete, že má sobotu a neděli nebo Štědrý den, tak už začíná s tím, že mu to manželka nedovolí. I když je nezaměstnanost dost velká, k nám se nikdo moc nebrne,“ dokončuje Stanislav Kříž. 

Dole: Seřízení uhlíků motoru pohonu eskalátorů v podání Jiřího Motta a Miroslava Olšovského.



PUTOVÁNÍ PO DOPRAVNÍCH ZAJÍMAVOSTECH NĚMECKA 2. část

První dva dny cestování za řešeními městské dopravy v průmyslové oblasti mezi Dortmundem a Düsseldorfem, mj. visutou lanovkou, popsala reportáž v minulém čísle. Dnes se podíváme, kam se členové Vědeckotechnického klubu při DP-Metro vydali ve zbývající části svého putování – za tramvajemi, trolejbusy či vozovnou coby muzeem ve Wuppertalu a na závěr do města Gotha.

Text a foto: Jan Ungman

Třetí den naší cesty patřil stopám po tramvajovém provozu v regionu. Od roku 1896 zde vznikala rozsáhlá tramvajová síť o rozchodu 1435 a 1000mm, navazující na koňku z roku 1854, která zajišťovala spojení nejen mezi obcemi, z nichž později vznikl Wuppertal, ale i do okolních měst. Součástí dopravy v regionu byla rovněž unikátní ozubnicová tramvaj s Riggensbachovou ozubnicí ve čtvrti Barmer z roku 1894. O rozsahu sítě svědčí to, že i když měl Wuppertal vždy kolem 400 tisíc obyvatel, měl šestou nejdelší tramvajovou síť v Německu. Ta v roce 1940 zahrnovala tramvajové linky na normálním rozchodu o délce 62km, 112km úzkorozchodných tramvajů a ozubnicovou tramvaj o délce 1,6km. Tramvaje tu nesloužily jen k přepravě osob, ale byla tu i intenzivní nákladní doprava. Dnes už z této sítě nezbylo nic. První ukončila provoz ozubnicová tramvaj v roce 1959, tramvaje na metrovém rozchodu skonči-

ly v roce 1970 a na normálním dojezdily v roce 1987.

Wuppertal měl i trolejbusovou dopravu, první linka vyjela v roce 1940, v roce 1963 měla síť 24,7km, a v roce 1972 už tu trolejbus nejezdil ani jeden. Dnes se městem kromě visuté dráhy prohánějí už jen autobusy. Trolejbusy, jak už bylo řečeno, sem zajíždějí jen jako meziměstská linka ze Solingenu na konečnou visuté dráhy Vohwinkel. Mimochodem, stojí za to dojet touto linkou na druhou konečnou, do místní části Solingen Burg. Nelekněte se, když vás a konci města z důvodu optimalizace kapacity přesadí z kloubového trolejbusu do stejně očíslovaného autobusu, troleje vedou dál a na konci čeká jedna dopravní rarita. Z prostorových důvodů se do úzoučkého údolí pod hradem nevešla trolejbusová smyčka, proto je tu konečná trolejbusů (autobus jezdí ještě o zastávku dál) řešena točnou. Ano, silniční točnou. Trolejbus přijel, zastavil na kruhové ploše, po stažení sběračů si jej řidič s celou vozov-



Jízda po historické tramvajové trati v Kohlfurtu.

kou otočil, pustil sběrače na druhou stopu a mohl vyrazit zpět. Točna je stále funkční a využívá se pro příležitostně jízdy.

Ale zpět k tramvajím. Jako vzpomínku na zašlou slávu tramvajů v regionu odkoupil soukromý spolek v roce 1973 část odbočky bývalé tramvajové trati Wuppertal – Solingen. Mezi místními částmi Wuppertalu Kohlfurt a Cronenberg se tak zachoval 3,2km dlouhý úsek jednokolejné tramvajové trati a v Kohlfurtu malá vozovna, kde je umístěna expozice muzea. Spolek vlastní 30 tramvajových vozidel, >>>

Aby se pravidelné spoje mohly vykřičovat, musel náš mimořádný spoj zajet na manipulační triangl.





většinou z místních tratí, od motorových vozů přes přívěsné vozy až po pracovní vozidla. Pět těchto vozidel je provozuschopných a používají se pro plánované jízdy po muzejní trati nebo objednané příležitostné jízdy, ale spolek se snaží zprovoznit i další vozidla.

Nás čekala nejprve jízda kloubovým vozem původem z dopravního podniku Bochum. Cestou nás čekal výklad o historii tratě i několik fotozastávek. Z hlediska historického je zajímavé, že trať stoupá údolím potoka, kolem kterého existovala celá řada kovozpracujících továrenček, od sléváren přes kovárny v podobě vodních hamrů až po firmy zabývající se obráběním. Úzké údolí, kopcovitý terén i slabý výkon tehdejších automobilů předurčil pro přepravu materiálů a polo-

tovarů právě tramvaj. Jednotlivé provozy byly napojeny na trať a náš průvodce přirovnal funkci tramvaje k výrobnímu pásu. Po návratu do vozovny nás čekala prohlídka zbývajících exponátů s podrobným výkladem proloženým řadou zajímavostí. Víte, proč průvodčí, když pomáhal dámě vystupovat, ji nedržel za zápěstí? Kdyby totiž klopýtla, zápěstí by jí zlomil. Proto musel průvodčí podržet dámu za celý loket. A víte, která část se při obnově historické tramvaje nejhůře shání? Kožený řemínek od zvonku vedoucí celým vozem. Jen díky fandům ze zdejšího spolku a jejich nadšení neskončily wuppertalské tramvaje nenávratně v propadlišti dějin.

Poslední den nás cestou domů čekala ještě jedna zastávka, která opět patřila tramvajím. Naším cílem se stal jeden

Pohled na exponáty muzea tramvají v bývalé vozovně Kohlfurt.

Dole: Vlajkovou lodí pro zvláštní jízdy ve městě Gotha je historická souprava Traditionszug z roku 1928.

z nejmenších tramvajových provozů v Německu ve městě Gotha. Provoz zde byl zahájen na metrovém rozchodu v roce 1894. Trať dlouhá 2,7 km spojovala nádraží s centrem městečka. Síť se postupně rozšiřovala, a to od roku 1900 i mimo hranice města. Dnes má síť 25,3 km, délka linek činí 38,2 km, z toho 21,7 km připadá na meziměstskou linku 4 od hlavního nádraží do městečka Tabarz na okraji Durynského lesa a 2,4 km na její krátkou odbočku, linku 6, od trianglu na hlavní trati k nádraží v obci Waltershausen. Síť ve městě je dvoukolejná, meziměstská trať Thüringerwaldbahn mířící do Tabarzu je jednokolejná s výhybnami. O rozsahu sítě a provozu svědčí i počet vozidel, kterých je 24. Většinu vozového parku dnes tvoří



dvoučlankové kloubové tramvaje KT4D z naší smíchovské Tatrovky.

Dopravní podnik má v majetku dále 8 vozidel určených pro historické a zvláštní jízdy, vlajkovou lodí je v tomto případě „Traditionszug“ složený z motorového vozu T1 (nemá nic společného s naší T1), vlečného vozu B1 a malého nákladního vozu. Všechna tři vozidla pocházejí z roku 1928 a vyrobila je místní vagónka. V majetku podniku je samozřejmě i několik pracovních vozidel. Když už padla zmínka o zdejší vagónce, ta vznikla již v roce 1883 a kromě železničních a tramvajových vozidel se v jejím výrobním programu objevila i letadla a vzducholodě. Od roku 1954 byla monopolním výrobcem tramvají v bývalé NDR a dvounápravové motorové a vlečné vozy ET57/EB57 bylo možné potkat ve všech městech. Výroba byla ukončena v roce 1967, kdy na základě dohod v rámci RVHP převzala všechny dodávky tramvají do členských zemí pražská Tatrovka.

Čekala nás nejprve prohlídka malé vozovny, která zajišťuje nejen deponování a provozní údržbu, ale i veskeré opravy vozidel. Při prohlídce nás zajímal nákladní vůz historické soupravy. Původně jsme si mysleli, že současné předpisy vyžadují nějaký pomocný agregát. Ale náš průvodce nám vysvětlil, že ten nákladní vůz odpovídá složení původních souprav na meziměstské trati a sloužil k přepravě zásilek či kufrů lázeňských hostů, v zimě pak také k přepravě lyží a sáněk výletníků. Po prohlídce vozovny nás už čekal tatrovácký vůz KT4D a téměř 22km dlouhá vyjízdka do Tabarzu a zpět. Trať až do Walterhausenu vede mezi poli a obcemi, pak už vjíždí do lesů, kterými míří do Tabarzu. Cestou jsme minuli několik turisticky využívaných rybníků, řadu lesních hotýlků, zahrádky, nedaleko trati lze




Na konečné v Tabarzu na okraji Durynského lesa – vlevo pravidelný spoj vedený článkovou tramvají Düwag, vpravo náš zvláštní spoj vedený vozem KT4D.

najít i jeskyně či zámek. Pro „šotouše“ je zajímavý téměř 3km dlouhý souběh s normálněrozchodnou železniční tratí. I přes pravidelný provoz jsme měli možnost cestou na doporučených místech zvčnit náš spoj. Ale každá cesta má svůj konec... Tramvaj nás dovezla zpět do Gothy a čekal nás už jen návrat do Prahy.

Tolik tedy ke květnové návštěvě Německa. A co si pro vás vědeckotechnický klub chystá dále? Aktuálně se do konce srpna můžete hlásit na návštěvu asi nevdálenější destinace v novodobé historii VTK, provozu Metro Tenerife v hlavním městě stejnojmenného ostrova. Vlastní výprava na Kanárské ostrovy se pak uskuteční v březnu 2015. Do 27. 8. také přijímáme přihlášky na zájezd na mezinárodní veletrh dopravní techniky InnoTrans 2014 v Berlíně, kam vyrazíme 25. 9.

Máte představu, jak vypadá 26 milionů kusů cihel? Ne? Pak vás pozveme do německého Podkrušnohoří, do městečka Netzschkau. Aby mohla železniční trať z Lipska přes Plavno a Hof do Norimberku překonat údolí říčky Göltzsch,

byl zde v letech 1846 – 1851 vybudován unikátní 574m dlouhý a 78m vysoký cihlový viadukt. Na stejné trati o pár kilometrů dál, nedaleko Plavna, nad údolím říčky Weisse Elster, najdeme další, trošku menší, ale přesto úctyhodný viadukt. Je dlouhý 279m, vysoký 68m a padlo na něj „jen“ něco přes 12 milionů cihel. Cestou navštívíme ještě Zwickau, kde je již několik let v provozu kolejová splítka normálního a úzkého rozchodu, používaná společně vlaky a tramvajemi. V době řepné kampaně se pojedeme podívat na provoz cukrovaru a v adventním čase nás pak čeká zájezd za vídeňskými tramvajemi, který se měl uskutečnit již v loňském roce, ale z důvodu velké rekonstrukce tramvajového muzea byl odložen. Připravujeme pro vás také další odborné semináře a uvítáme z vaší strany podněty na naše další akce. V každém případě se těšíme na setkání s vámi na akcích Vědeckotechnického klubu při DP-Metro. Informace najdete na intranetových a internetových (<http://vtdkpm.ic.cz>) stránkách klubu. 

Vlevo: Trolejbusová točna na konečné v městské části Wuppertalu Solingen Burg.

Vpravo: Vůz KT4D z pražské Tatry v současném nátěru (Muzeum Gotha).



Srpnový historický kaleidoskop 2014

Další prázdninové vzpomínání na historii pražské MHD bude tentokrát odpočinkové. Tři témata jsou zcela odlišná, přesto mají něco společného. Jejich „aktéři“: přívoz, tramvajová trať a jeden dílenský provoz už neexistují.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP a Jana Šejnohová

NEJSTARŠÍ PRAŽSKÝ PŘÍVOZ JEZDIL UŽ PŘED 855 LETY

Před devíti lety, po delší přestávce, začal Pražanům opět sloužit první přívoz. Historie tohoto dopravního prostředku je velmi stará. Ten nejstarší spolehlivě doložený přívoz na území dnešní Prahy nebýval na Vltavě, ale na Berounce na okraji Radotína. Dnes bychom ho ale hledali marně. Už je minulostí. Existenci přívozu a brodu v Radotíně poprvé zmiňuje listina českého krále Vladislava II. z roku 1159, kterou se zde potvrzuje majetek Johanitů. Současně je tak poprvé zmíněn i Radotín jako takový. Na otázku, proč vznikl přívoz právě zde, je jednoduchá odpověď. Vedla tudy důležitá zemská cesta z Prahy do Písku.

Dlouhá staletí se význam přívozu neměnil, snad jeho poloha mohla nepatrně kolísat v závislosti na toku řeky. Teprve když v roce 1742 vznikla silnice podél Vltavy vedoucí přes Hlubočepy, na kterou navázaly mosty přes Berounku, a Krňov u Zbraslavi, zájem o radotínský přívoz poklesl. Přesto existoval dál jako velmi důležité místní dopravní spojení se Zbraslaví, kde bylo sídlo panských úřadů.

V 19. století přívoz býval majetkem obce, která ho pronajímala soukromníkům. Zřejmě prvním nájemcem byl Václav Lebeda. Zemřel v roce 1818 ve věku 84 let, to už ale převážel jeho syn Josef, kterého vystřídal vnuk Jan. Od roku 1841 převážel Antonín Říha, po něm František Klomínek. Dalším převozníkem byl v letech 1894–1909 Václav Ejem, který platil nájem 966 zlatých, od roku 1899 jen 766 zlatých. Za jeho éry byla v roce 1895 u přívozu zřízena rampa. Od roku 1905 se přívoz pronajímal v dražbě. Tehdy ho opět získal Václav Ejem za 2202 K. V letech 1909–1921 býval převozníkem Josef Michálek. Známe i jména dalších převozníků: Josef Slepíčka (1921–1928), Otakar Šupáček (1928–1951). Od blíže neurčené doby (snad před rokem 1907) byl prámový přívoz vybaven horním vodičem.

Prám měl nosnost přes 16 tun či 103 osoby. Taková kapacita svědčí o jeho velkém využívání. K dispozici byla i menší pramice pro přepravu osob. Od dubna do října přívoz jezdil v době od 4



Pramice radotínského přívozu kolem roku 1910. V pozadí základní škola a farní kostel sv. Petra a Pavla.

do 22 hodin, v zimě jen od půl šesté ráno do osmi večer. Poplatek za použití přívozu se měnil. V roce 1948 platil chodec 1 nebo 1,50 Kčs, podle výše vody. Přeprava povozu do hmotnosti 25 metrických centů přišla na 6 nebo 9 korun a pro běžný automobil platila sazba 7–9 korun. Za 13–16 korun bylo možné převážet i automobily těžší než 50 metrů! V roce 1951 přívoz převzal Komunální podnik Praha venkov-Jih. Posledními převozníky byli Josef Žufníček (1951–1953) a Josef Rakušan (od roku 1953). Vše je zaznamenáno v radotínském kronice.

Přívoz později nahradila pontonová lávka, jejíž nevýhodou bylo, že se na zimu musela rozebírat. V provozu byla každoročně přibližně od května do listopadu.

Zatím není zcela jasné, kdy přesně byla lávka zřízena. Uvádí se v roce 1970. Dnes mají Radotínští k dispozici stálou lávku pro pěší, která se nachází o něco dál proti proudu řeky proti ulici Václava Balého. Polohu přívozu dnes připomíná ulice K Přívozu a cesta na zbraslavské straně řeky. Radotínská lávka, dlouhá 80 a široká 3m, byla předána do užívání 14. července 1994. Má tedy také své výročí – 20 let existence. Nyní je na ní částečně omezen provoz, protože byla poškozena při povodních a čeká ji náročnější oprava.

PŘED 90 LETY PŘIJELY PRVNÍ TRAMVAJE NA KONEČNOU BRANÍK

Obce na pravém břehu Vltavy jižně od Vyšehradu byly komunikačně dlou-



Současný pohled na místo, kde po staletí fungoval radotínský přívoz.



ho odříznuty od Prahy. Situaci zlepšil na konci roku 1904 výšehradský tunel a od roku 1910 jezdily tramvaje až do Podolí k dnešní křižovatce ulic Podolské a Sinkulovy. Elektrické podniky královského hlavního města Prahy měly krátce poté připravený projekt pokračování tratě na hranici Podolí a Braníku. Dopoledne 27. listopadu 1913 se v Podolí sešla úřední komise, aby projednala projekt nové tratě, vedoucí dnešní Podolskou ulicí a kolem podolské cementárny k branické vápence. Přestože byl projekt schválen, finanční nouze vyvolaná krizí v prvním válečném roce přiměla Elektrické podniky, aby od něj ustoupily.

Na stavbu tratě byly k dispozici peníze až v roce 1921, a to ještě jen na první část k cementárně, která stávala v místech dnešního plaveckého stadionu. První tramvaje, tehdy linky číslo 7, sem přijely v neděli 25. června 1922. Mimo špičku na konečnou dojížděly jen motorové vozy, vlečné se odstavovaly i nadále v Podolí. Jak

už bylo naznačeno, trať vedla jinudy než dnes – jezdilo se nyníější Podolskou ulicí. Až k cementárně vedly koleje středem ulice. Pak křížily úzkorozchodnou a normálně rozchodnou vlečku, kde tramvaje dávaly přednost železničním vozům. Přejezd hlídal zřízenec s praporkem, večer s lucernou. Pak tramvajové koleje odbočily mimo vozovku na západní stranu zdejšího stromořadí a chodníku.

Brzy se začalo stavět toužebně očekávané pokračování. Od 15. srpna 1924 byla trať prodloužena až k ulici Vysoká cesta. Konečná se jmenovala Braník, i když ležela ještě na podolském území. Přesto to bylo pro branické obyvatelstvo velké zlepšení. Právě nyní si připomínáme 90 let, které od této chvíle uplynuly. Nový úsek byl zpočátku jednokolejný s výhybnou uprostřed. Nebyla v ní žádná zastávka, tramvaje se tu opatrně pouze mýjely. V případě mlhy, což u řeky bývalo časté, musel jít průvodčí pěšky před tramvajovým vlakem, aby ho tak kryl před případ-



Vlevo: Původní konečná stanice Braník s čekárnou pamatující koňku.

Vpravo: Stanice Dvorecká třída na branické trati kolem roku 1943.

nou protijedoucí soupravou. Druhá kolej byla položena až o rok později a zapojena 3. července. Doprava tak získala na plynulosti. V konečné stanici byla postavena dřevěná čekárna s bohatou historií. Původně stála na konečné koňky u Západního nádraží na Smíchově. V roce 1902 se přestěhovala do Holešovic k tzv. Schönovým domům (dnes zastávka Nábřeží Kapitána Jaroše) a konečně v roce 1924 na branickou konečnou.

Vzhledem k tomu, že zde byl silný rekreační provoz a pobíhání cestujících, kteří přestupovali z tramvaje na autobus a naopak během přepojování vlečných vozů, nebylo bezpečné, snažily se Elektrické podniky regulovat přestup pomocí ochranných zábradlí. Od 14. května 1929 zde byla v provozu dvoukolejná smyčka, což situaci zlepšilo. Když byla od 6. ledna 1933 trať prodloužena až k branickým ledárnám, byla po nějakém čase smyčka zrušena a nahrazena třetí kolejí o délce 219 metrů se dvěma přejezdy, která umožňovala ukončení jedné linky a současně poskytovala velkou rezervu pro odstavování posilových vlaků v době rekreační špičky. Tato kolej byla přestavěna při zavedení pravostranného provozu a zkrácena na 142 metrů. Úbytek 77 metrů byl vyrovnán výstavbou další třetí koleje u ledáren.

Stará branická trať vzala za své po etapách v letech 1952–1956. Provoz na úseku, který by letos slavil výročí, byl ukončen ve směru z centra 21. května 1952, kdy se tramvaje poprvé rozjely na první hotové části dnešního Podolského nábřeží a o den později byla přepojena i kolej pro směr do centra. Nová smyčka Lomy, která nahradila třetí kolej původní tratě, byla poprvé použita 4. července 1952. Stará branická trať v Podolské ulici již tedy neexistuje, připomenout si její historii s ohledem na její rekreační význam snad neuškodilo.

»»

Celkový pohled na konečnou Braník 23. srpna 1929.





PŘED STO LETY SE DÍLNY KOLEJOVÝCH KONSTRUKCÍ NASTĚHOVALY DO RUSTONKY


Není to tak dávno, v dubnu letošního roku, co jsme si připomínali 20. výročí vzniku Pražské strojírny. Ještě jednou se k tomuto tématu vracíme. Právě nyní je tomu sto let, co se dílny kolejových konstrukcí Elektrických podniků přestěhovaly do areálu nově vznikajících ústředních dílen pražských elektrických drah v karlínské Rustonce. Stalo se tak v srpnu 1914. Přesné datum se nikde v dobových materiálech zatím nenašlo, jen měsíc. Do té doby dílny vrchní stavby sídlily v nepříliš velkých budovách za halou ještě mladé strašnické vozovny, která v té době byla menší než dnes. Před postavením této vozovny byla situace horší, protože se kolejové konstrukce montovaly doslova kde se dalo. Především k tomu sloužilo nádvoří vozovny Královské Vinohrady, dnešní Orionky. Už v době, kdy vznikala dílna ve Strašnicích, bylo jasné, že se jedná o provizorium, protože se už vážně uvažovalo o novém areálu ústředních dílen, do kterých by se soustředilo všechno technické zázemí pro opravu tramvajových vozidel a stavbu a udržování tramvajových tratí, tj. dílny vrchní stavby a dílny trolejového vedení.

Když Elektrické podniky zakoupily tovární areál tzv. Rustonky od bývalé Pražské akciové strojírny, byla pro nové dílny vybrána západní část továrních budov bývalé velké soustružny. Vzniklo poměrně velké pracoviště, které bylo napojené jak na železniční vlečku, tak i na tramvajovou síť. Kdy byl původní komplex budov postaven, zatím nevíme. S při-

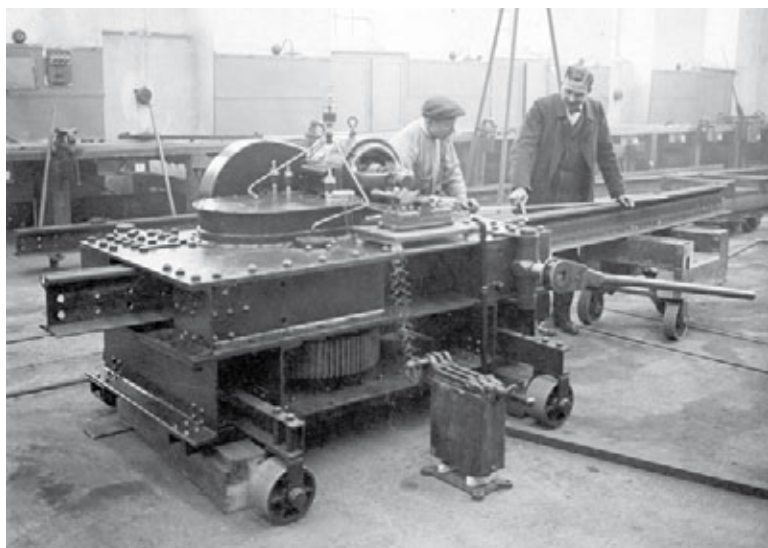
hlédnutím ke členění budovy a použitým konstrukcím je jasné, že se jednotlivé části k sobě přistavovaly postupně. Pro potřeby Elektrických podniků adaptovaný soubor budov byl předán do provozu v létě 1914 společně s garážemi a dílnou vrchního vedení, které zahrnovaly východní polovinu objektu. Bývalá tzv. Velká soustružna byla proměněna na hlavní dílnu – montovnu kolejových konstrukcí. V její západní části vznikly sklady a kovárna. Sousední tzv. malá soustružna si také zachovala v zásadě svůj úkol a byly do ní umístěny různé obráběcí stroje.

Dílny kolejových konstrukcí a vrchní stavby zahájily činnost v srpnu 1914, ale teprve 1. října 1914 komise dodatečně udělila užívací povolení. Během let tu proběhla řada změn. V roce 1921 byla například využita část bývalého skleníku pro dílnu stavebního oddělení a na zá-

padní straně dílen byla provedena přístavba nového objektu se čtyřmi sedlovými střechami, do kterého byla rozšířena dílna kolejových konstrukcí. Tato budova, těsně přiléhající ke staré, byla předána do užívání 17. července 1922. K dalšímu rozšíření dílny došlo v roce 1931. Kromě této hlavní budovy tu existovalo několik různých přístřešků a kůlen, které sloužily jako sklady, anebo v nich byly ohybačky kolejnic. Pro dílny byly nezbytné i velké volné plochy, protože každé kolejové křížení či křižovatku bylo nutné kompletně sestavit a zase rozmontovat.

Původní budova dílen přežila celá další desetiletí existence Rustonky a využívala ji od roku 1994 i dceřiná Pražská strojírna. Když se Pražská strojírna odstěhovala do Vínore, patřila stará budova dílen mezi první zbořené objekty. S demolicí se začalo na přelomu září a října 2007. 

Je listopad 1916, sledujeme práce na strojní ohybačce kolejnic.



LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V tomto čísle DP kontaktu se v rámci našeho pravidelného příspěvku dozvíte, jakým způsobem se snaží bojovat s černými pasažéry v Barceloně, co je a čím je zvláštní EcoTram a jaké další neuvěřitelné stavby plánují v Číně a Kataru.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová, foto: archiv DPP

PODVÁDĚT SE NEVYPLÁČÍ

(Metro Report June/2014)

Katalánská železniční společnost FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), která provozuje také některé linky metra v Barceloně, a firma Awaait (zaměřuje se na vývoj inovací s využitím umělé inteligence) testují systém, který umí odhalit černého pasažéra – osobu, jež se chce vyhnout placení a prochází turniketem spolu s jiným cestujícím. Systém nazývaný Detektor sleduje pomocí kamery prostor turniketů. Jakmile zachytí podezřelou osobu, která se snaží projít turniketem spolu s jiným cestujícím, vyšle varovný signál dozorcům s mobilním terminálem. Revizor poté vyhodnotí, zda cestujícího zadrží a bude požadovat prokázání se jízdenkou. Pilotní projekt byl spuštěn v Barceloně na stanici metra Provenca a do konce roku by měl být rozšířen i o stanice Catalunya a Muntaner.



Zdroj: wikipedia.org

vozy značky Siemens, ale změny HVAC systému či úpravy mohou být implementovány na jakýchkoliv jiných typech tramvají.

Z ČÍNY DO USA VLAKEM?

(Reportér AŽD Praha 2/2014)

Čína zvažuje výstavbu nejdelší vysokorychlostní železnice na světě, vedoucí přes severovýchodní Čínu a Sibiř tunelem pod Tichým oceánem až do Kanady a USA. Plánovaná stavba by svou délkou s přehledem překonala i Transsibiřskou magistrálu. Podmořský tunel pro překonání Beringova průlivu bude dlouhý zhruba 200 kilometrů. Železniční expert Wang Meng-šu uvedl pro britský list Guardian, že Čína o projektu jedná. Čínský státní deník China Daily zmínil, že projekt financuje a uskuteční Čína, detaily ještě musí být upřesněny, ale technologie pro náročnou stavbu už je údajně vyvinuta. Rusko o něčem takovém přemýšlí už řadu let. Celkově by trať měřila cca 13 tisíc kilometrů (Transsibiřská magistrála má o 3 tisíce kilometrů méně). Tunel pod Beringovým průlivem by byl čtyřikrát delší než Eurotunel pod kanálem La Manche. Průměrnou rychlostí 350 km/h by celou trať bylo možné urazit za dva dny.

KATAR V ROCE 2022 V NOVÉM PRO SVĚTOVÝ ŠAMPIONÁT

(UITP Public Transport International 2/2014)

Katar porazil v roce 2010 v kandidatuře na pořádání světového šampionátu ve fotbale 2022 Spojené státy, Austrálii, Japonsko či Koreu, a s tímto úspěchem se rozhodně nehodlá spokojit. V následujících letech tu bude investováno do rozvoje infrastruktury a ekonomiky okolo 200 miliard dolarů (přes čtyři biliony korun).



Zdroj: FIFA

ENERGETICKÁ ÚSPORA KLIMATIZACE PRO TRAMVAJE

(Railvolution 2/2014)

V březnu roku 2010 byl zahájen výzkumný projekt nazvaný EcoTram, který měl za cíl významně snížit spotřebu elektrické energie HVAC systémů (Heating, Ventilation, Air Conditioning – topení, větrání a klimatizace) v tramvajích. Na projektu se podílely firmy Siemens, Vossloh Kiepe, Rail Tec Arsenal, SCHIG spolu s vídeňským dopravním podnikem Wiener Linien pod vedením Vídeňské technologické univerzity. Jejich spolupráce byla úspěšně dokončena v květnu roku 2014. Teoretická část projektu byla doplněna praktickými zkouškami na ultra-nízkopodlažní tramvaji v aerodynamickém tunelu a v běžném provozu. Zjištění byla využita při výzkumu a vývoji prototypu tramvaje, nazývané jako EcoTram, s nižší spotřebou energie a vyšším komfortem pro cestující. Prototyp byl znovu testovaný v aerodynamickém tunelu a v provozu, konkrétně na lince 62. HVAC systémy představují, po samotném pohonu, druhého největšího spotřebitele elektrické energie na kolejových vozidlech, vyžadují až 30% potřebné elektrické energie. Testovací jízdy tramvaje vybavené třemi nově upravenými jednotkami HVAC systému ukázaly až 30% úsporu spotřeby elektrické energie oproti standardním HVAC systémům. Bylo prokázáno, že na úspory má vliv i správný výběr barvy tramvaje (barva různě intenzivně pohlcuje sluneční paprsky, a tím ovlivňuje zahřívání vozu) či aplikace ochranných fólií na skla (ztlumí sluneční záření, které

proniká dovnitř tramvaje). Dále je vhodné instalovat uvnitř tramvaje speciální senzory, jež monitorují počet cestujících, na jehož základě je optimalizován přísun čerstvého vzduchu. V rámci projektu se používaly



Zdroj: wienerlinien.at

Zdroj: FIFA

KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák

FILM

V srpnu se do našich kin dostanou mimo jiné i filmy tří známých režisérů. Tím prvním je Francouz Luc Besson (mj. např. snímky Brutální Nikita nebo Leon). Tentokrát pod jeho vedením vznikl akční sci-fi snímek Lucy se Scarlett Johansson

neckými páry a rozmazlenou čivavou, z pera Patrika Hartla, nebo starší, již zavedené tituly. Například bláznivou komedii Opačné pohlaví, která divákovi ukáže, že milostný trojúhelník je sice pro nezúčastněné poutavé téma, ale milostný čtverec, to je teprve divadelně vděčná situace. Zajímavou podívanou slibuje zcela jistě i černá komedie Kutloch aneb I muži mají své dny o mužích ukrývajících se v kotelně obchodního centra před svými nadšeně „shopujícími“ partnerkami. V sobotu 23. srpna je pak scéna vyhrazena pro koncert zpěvačky Moniky Absolonové. Více na www.studiodva.cz/letni-scena.

Na Letní ve druhé polovině srpna vyroste znovu „městečko“ mezinárodního festivalu nového cirkusu a divadla Letní Letná. Od 17. srpna do 2. září



Zdroj: filmarena.cz

sic Baru. Kapela existuje již téměř dvacet let, posbírala pár nominací na Grammy či ceny MTV a kritici o ní píšou jako o jedné z nejlepších současných koncertních kapel tvrdšího rocku. A z klubu zase pěkně ven a hned na Vypich. Tam se totiž na sobotu 13. září znovu po pěti letech chystá skupina Kabát. Tentokrát, aby pořádně nahlas oslavila 25 let hraní v neměnné sestavě. V pozici gratulantů a předjezdů bude dánská kapela D.A.D., která patří mezi oblíbené soubory „kabátovských“ muzikantů.

VÝSTAVA

V Jízdárně Pražského hradu bude od 20. srpna zpřístupněna výstava dobových kočárů, saní a nosítek z 18. až 20. století z Čech, Moravy a Slezska pod souhrnným názvem Zapřažená krása. Vedle luxusních kočárů budou vystaveny rozmanité druhy saní a nosítek dokládajících technologickou a uměleckou zručnost našich předků. Představen bude i historický vývoj kočárů, jejich technické zdokonalování a řemeslné provedení. Pro vytvoření představy o kráse historických spřežení nezustanou bez povšimnutí ani postroje koní nebo livřeje sloužících. Pohled do světa dětí zprostředkují dobové hračky. Návštěvníci mohou v Jízdárně Pražského hradu spatřit např. kočár T. G. Masaryka, zlatý vůz olomouckých biskupů, lafetu užívanou k pohřbu českých prezidentů a řadu dalších exponátů určených milovníkům dávnějších časů, techniky i umění.



či Morganem Freemanem v hlavních rolích. Příběh o neuvěřitelné moci neznámé syntetické substance, která způsobuje, že člověk dokáže využívat mnohem větší část své mozkové kapacity než ostatní, a může tak dosáhnout nadlidských schopností. Druhým je pak legendární Woody Allen se svým snímkem Kouzlo měsíčního svitu, romantickou komedií odehrávající se v jižní Francii v roce 1920. Domácí kinematografii reprezentuje Jan Svěrák, jenž na základě scénáře svého otce Zdeňka, natočil pohádku Tři bratři. A zajímavé je třeba i obsazení hlavních rolí, v nichž se představí Vojtěch Dyk, Tomáš Klus a Zdeněk Piškula.

DIVADLO

Letní divadelní scénu pod širým nebem využívá i letos Studio DVA. Na Letní scéně Vyšehrad v rámci tradičního Metropolitanu léta hereckých osobností lze do konce srpna navštívit například inscenaci Hovory o štěstí mezi čtyřma očima, situační komedii se třemi mile-



můžete v rámci 11. ročníku navštívit představení nejruznějších umělců. A až už se bude jednat třeba o francouzské soubory Cirque Trottola nebo Cirque Inextremiste či domácí Cirk La Putyka, nabídnou jistě neobvyklé výkony a neopakovatelnou atmosféru. Více na www.letniletna.cz/2014.

HUDBA

Hudební festivaly jsou hlavním tématem i měsíce srpna a jejich kolotoč doznívá ještě také začátkem září. Přesto se ale v Praze několik větších koncertů najít dá. Jako první můžeme zmínit koncert amerických Papa Roach, kteří se chystají v úterý 19. srpna na scénu Lucerna Mu-






Zdroj: studiodva.cz



Zdroj: kulturahrade.cz

Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu římského filozofa Senecy: Právě přátelství nerozloučí ani naděje, ani strach, ani starost o vlastní prospěch. Přátelství...

POMŮCKY: CATS, ILEUS, LAT, YK	PODNIK ZAHRAŇIČ. OBCHODU (ZKRATKA)	BÝVALÉ LOTYŠSKÉ PLATIDLO	NECUDNÍ	VČLENITÍ	STARO- VĚKÝ OBYVATEL DÁČIE	CELNÍ KÓD ITÁLIE	DOMÁCKY VELESLAVA		POLOVINA ČTVRTINY	POSTAVIT SE (KNIŽNĚ)	UHLO- VODANY (ZKRATKA)	PODĚKO- VÁNÍ		TRUTNOV- SKÝ PODNIK	3. DÍL TAJENKY	VEPŘÍ
BULHAR- SKÉ MĚSTO								UDĚL BÝVALÉ ITALSKÉ PLATIDLO					MYS			
5. DÍL TAJENKY													ARM. ČESKÉ REPUBLIKY (ZKRATKA) AVŠAK			
TLAKOVÉ POŠKOZENÍ						HL. MĚSTO PERU PODROB- NOST					ŽENSKÉ JMÉNO JM. SPISOV. STASKA					
	SVÉRÁZ- NOST	ZEMSKÉ DI- VADLO (ZK.) 2. DÍL TAJENKY			ŽENSKÉ JMÉNO SLAVNÝ MUZIKÁL							ASJSKÝ STÁT ZNAČKA CIGARET				
SAMICE LICHOKO- PYTNÍKA							OHLÁŠENÍ NABÍDKY STŘEVNÍ PORUCHA							ZN. VOLT- AMPÉRU TÚROVAT (MOTOR)		
ZJIŠŤOVATI SOUČET							MOTOROVÁ VOZIDLA MUŽSKÉ JMÉNO						ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA ČÁSTICE HMOTY			
INICIÁLY REŽISÉRA LIPSKÉHO			PŘEKLAD BIBLE PTAČÍ MLÁDÉ					MALÁ TAMARA HL. MĚSTO TURECKA								
NEOBUT				HNĚDOČER. BARVIVO JMÉNO APOŠTOLA					LÉTO (SLOVEN.) BEŠÍDKA					4. DÍL TAJENKY	LESKLÁ TKANINA	
DOMÁCKY IVO					DŮLNÍ VĚTRAČKA ZNAČKA TANTALU						ZN. BRIT. VOZŮ F 1 OZN. SYR. LETADEL					
PŘEBÍHAT Z MÍSTA NA MÍSTO						POD- STAVCE TEPLÁ UŽIT. VODA (ZK.)						RODIČ NAHÝ LIDSKÝ MODEL				
OPATŘIT PODKO- VAMI							DOMÁCKY NATÁLIE 1001 (ŘÍMSKY)						ČÍTIT (KNIŽNĚ) ZNAČKA TITANU			
PODSVINČE					1. DÍL TAJENKY						JAKÉ					
TĚSNÍČÍ LÁTKA					ESTER KYSELINY VINNÉ						MYTOLO- GICKÝ OBR					

Tajenka z minulého čísla skrývala dokončení citátu spisovatele Franze Kafky: Život je neobratně sestavená hostina, při níž se netrpělivě čeká na předkrm, zatímco kolem přešla v tichu hlavní pečeně.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



Kolem které budovy projíždí autobus?

Odpovězte správně na soutěžní otázku a získáte DVD s filmem ke 40. výročí metra a 2 vstupenky do Muzea hlavního města Prahy. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 31. srpna 2014** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Sudoku

	5			1	6			2
	1							4
			8		7	6		
	2			6	3	9	4	
	8	6	5	9			1	
		3	1		4			
1							7	
8			6	7			2	

DPP ZLATÝM SBĚRAČEM ROKU

Stříbrný sběrač roku byl titulek článku z loňského roku, který referoval o 2. místě Dopravního podniku v kategorii Konečný uživatel soutěže Sběrač roku 2012. Tuto soutěž, kterou vyhlašuje kolektivní systém EKOLAMP pro neaktivnější partnery zapojené do zpětného odběru vysloužilých osvětlovacích zařízení, DPP v loňském roce dokonce vyhrál.

Veronika Veselá, foto: archiv DPP



Prostřednictvím zástupců oddělení Životní prostředí Dopravní podnik v příjemné lokalitě resortu Svatá Kateřina na Pelhřimovsku převzal pohár, diplom a odměnu pro vítěze ve výši 20 000 Kč.

Na základě aktivního zapojení do sběru osvětlovacích zařízení DPP navíc splnil podmínky motivačního programu kolektivního systému EKOLAMP pro rok 2013 a získal peněžitou odměnu ve výši 24 684 Kč za 8228 kg celkového množství světelných zdrojů a průmyslových svítidel.

Se společností EKOLAMP, která zajišťuje bezplatný zpětný odběr i následnou ekologickou recyklaci vysloužilých světelných zdrojů a svítidel na celém území ČR, Dopravní podnik spolupracuje od roku 2008.

Smyslem celého programu a osvětlové kampaně je zdůraznit, že vysloužilé

zářivky nepatří do koše. Obsahují malé množství jedovaté rtuti, která škodí životnímu prostředí i lidskému zdraví, a další recyklovatelné materiály. V Dopravním podniku probíhá díky ekologicky zodpovědným pracovníkům sběr do více než 40 speciálních kovových nádob v téměř 30 provozovnách včetně technického zázemí některých stanic metra.



CO JE SOUTĚŽ SBĚRAČ ROKU?

V rámci motivačního programu EKOLAMP oceňujeme nejplněnější sběrače. Každý rok jsou vyhlášena první tři místa v těchto kategoriích:

- Velkoobchod**
- Konečný uživatel**
- Poslední prodejce**
- Odpadová firma**
- Obec**
- Malá sběrná nádoba**



Dopravní podnik hl. m. Prahy získal v nutém ročníku (2012) 2. místo za společnosti OKD v kategorii Konečný uživatel, v ročníku prvním (2013) zvítězil. Jako tradiční účastník je přihlášen i do dalšího ročníku.

1. místo

Sběrač roku 2013

Kategorie: **Konečný uživatel**

Dopravní podnik hl.m.Prahy, a.s.

Celkový objem zpětného odběru 8 228 kg

v Praze dne 24. 4. 2014



Ing. Alexandr Hanousek
jednatel

ekolamp

MNOŽSTVÍ SEBRANÝCH ZÁŘIVEK V DPP V LETECH 2008 – 2013 (V TUNÁCH)

rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	CELKEM
čistá hmotnost sv. zdrojů v t	5,267	6,563	5,732	6,875	3,829	8,228	36,494