

DP kontakt



Z OBSAHU:

Živý maják s íčkem na vestě
Fakta o pátém áčku - seriál
Jak na chemickou hrozbu v metru



pf 2015

BOURÁNÍ BARIÉR ZAČALO PŘED 20 LETY

Přesně 11. listopadu 2014 uběhlo dvacet let od chvíle, kdy v Praze začaly sloužit první nízkopodlažní autobusy a zároveň byl zprovozněn první bezbariérový úsek metra ze stanice Hůrka na Zličín. K této události Dopravní podnik uspořádal koncert a zahájil výstavku pod názvem Nová éra bez bariér.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Nasvícené pódium v hale Hlavního nádraží přivítalo nejprve skupinu The Tap Tap, složenou ze studentů a absolventů Jedličkova ústavu. Pod vedením kapelníka Šimona Ornesta nemohla opomenout skladbu Řiditel autobusu, kterou tentokrát doprovázel Pěvecký sbor DPP. V mluveném slově mezi písničkami pak Ladislav Angelovič svým originálním způsobem nejen představoval interprety, ale komentoval i změny v bezbariérovém cestování Prahou za poslední roky. Po poněkud nešťastně dlouhé pauze, způsobené demontáží aparatury, předstoupili pak před hrstku věrných posluchačů s výběrem svého repertoáru členové Pěveckého sboru DPP.

Koncert byl zároveň prvním dnem, kdy si návštěvníci mohli prohlédnout panely přibližující vývoj bezbariérové dopravy za poslední dvacetiletí. Vedle Hlavního nádraží jsou prezentace až



do konce roku k vidění také ve stanicích Florenc C a Karlovo náměstí. K tématu přispěl i seriál přednášek o historii a současnosti pražské bezbariérovosti, pořádaný Ropidem v Království železnic. Jedna z nich se uskutečnila 22. listopadu v podání vedoucího archivu DPP Pavla Fojtíka.



Vpravo: Kromě úvodních projevů v rámci koncertu byli generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a tehdejší radní pro dopravu Jiří Pařízek mezi prvními, kteří si výstavku prohlédli.



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

hlavním realizovaným procesem Dopravního podniku hlavního města Prahy je veřejná přeprava osob. S tímto procesem souvisí i řada podpůrných činností, které významně ovlivňují spokojenost našich zákazníků – cestujících.

Pro zjišťování potřeb zákazníků, jejich vyhodnocování a následně uvádění do praxe využívá jednotka Provoz Metro postupy, které lze komplexně nazvat Systém řízení kvality. Tento systém nám umožňuje průběžně hodnotit úroveň poskytovaných služeb při zohledňování organizačních změn, outsourcingu různorodých činností včetně hodnocení dodavatelů, změn právních a technických norem a vnitřních postupů. Naši zaměstnanci, kteří jsou v systémech řízení kvality zapojeni, jsou pravidelně vzděláváni a prověřováni z požadavků vnitřních norem, právních požadavků a chování k zákazníkům.

Dovolu mi v této souvislosti uvést některé významné milníky na cestě za zkvalitňováním služeb:

1997 – založení Programu kvality služby jako nástroje pro měření úrovně poskytovaných služeb v rámci veřejné přepravy osob;

1999 – Dopravní podnik hl. m. Prahy se stává členem Klubu kvality služ-

by ustanoveného v Paříži pod názvem CYQUAL společně s dopravními podniky RATP Paříž, STIB Brusel, TPG Ženeva a Metro Madrid;

2006 – jednotka Provoz Metro certifikovala linku C dle požadavků ISO 9001 na hlavní realizační proces „Veřejná přeprava osob“;

2007 – jednotka Provoz Metro rozšířila platnost certifikátu na hlavní realizační proces „Veřejná přeprava osob“ dle normy ISO 9001 o linku A a získala jako první v České republice certifikát dle normy EN 13816 na hlavní realizační proces „Veřejná přeprava osob“;

2008 – jednotka Provoz Metro završila certifikaci hlavního realizačního procesu „Veřejná přeprava osob“ dle normy ISO 9001 získáním certifikátu pro linku B;

2009 – jednotka Provoz Metro získala od německého akreditačního orgánu

certifikát dle normy EN 13816 na „Veřejnou přepravu osob“; přechod systému QMS na požadavky revidované normy ISO 9001:2008;

2013 – pozitivní zkušenost jednotky Provoz Metro byla využita při rozšíření systému řízení kvality na proces veřejné přepravy osob i v autobusovém a tramvajovém subsystému včetně nezbytných procesů v úseku dopravním (např. plánování a organizování dopravy, dispečerské řízení provozu, tvorba jízdních řádů, informování veřejnosti a Muzeum MHD);

2014 – v listopadu došlo k úspěšné certifikaci úseku dopravního jako celku.

Strategickým záměrem Dopravního podniku hl. m. Prahy je zavedení systémů řízení v oblasti kvality, environmentu a bezpečnosti v celé společnosti.

Karel Pečený,
vedoucí jednotky Provoz Metro



OBSAH

- 2 Bourání bariér začalo před 20 lety
- 4 Kdo navštívil DPP a kdo reprezentoval
- 5 Aktuálně
- 6 Přišlo od cestujících / Listárna
- 7 Co o nás píší média

ROZHOVOR

- 8–9 Sen o nové tramvaji pro Prahu se mi splnil

Z PODNIKU

- 10–11 Czechbus 2014 s několika premiérami
- 12–14 Fakta o pátém áčku – I I. část
- 15 Štefánikova o dva týdny dřívě
- 16–17 Jak na chemickou hrozbu v metru?
- 18–20 Životnost podvozků 35 let? aneb Trhliny na rámech podvozků vlaků M1 (V. díl)
- 21 Metrem jako k Jadranu

DEN S...

- 22–23 Živý maják s íčkem na vestě

JEDEN Z NÁS

- 24–25 Sejít se, zazpívat si a rozdávat radost

HISTORIE

- 26–27 Prosincový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL

- 28–29 Letem dopravním světem

ZAJÍMAVOSTI

- 30–31 Party tramvaje vozí pivo a zábavu

KULTURA

- 32 Kam v Praze za kulturou

Foto na obálce: Michal Chrást



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. 11. 2014 • NEPRODEJNÉ

Kdo navštívil DPP a kdo reprezentoval

Letošní závěr léta a zejména podzim byl bohatý na návštěvy zahraničních delegací v DPP. K jejich přehledu připojujeme i zastoupení podniku v cizině – v Jižní Koreji a v Německu.



Z EVROPY I DALEKÉ ASIE

Během září přivítal DPP delegaci ze švédské stavební firmy NCC AB, která je se svými téměř 19 tisíci zaměstnanci druhou největší stavební společností ve Skandinávii. Generální ředitel společně s personálním ředitelem NCC AB projevíli zájem o projekt metra V.A. Díky zhotoviteli prodloužení metra A z Dejvic do Motola, společnosti Metrostav, bylo možné uskutečnit odbornou prohlídku stanic Nádraží Veleslavin a Bořislavka včetně tunelu mezi oběma stanicemi. Koncem září dorazila na základě pozvání generálního ředitele do DPP delegace z Maďarska. Předmětem zájmu bylo seznámení se systémem tankování pohonných hmot do autobusů. Během návštěvy garáží Kačerov a Vršovice delegace obdivovala moderní systém tankování a profesionalitu procesu v rámci DPP.

Počátkem října 2014 navštívily DPP dvě skupiny studentů z Maskinmestre Skole z dánské Kodaně. Škola připravuje specialisty ve strojírenských oborech, zájmovostí jsou např. studijní programy pro lodě a naftové vrtné plošiny. Studenti společně s vyučujícími navštívili Opravnu tramvají v Hostivaři. Při čtvrté návštěvě za uplynulé roky je zaujalo strojní vybavení našich opraven a některé unikátní technologie, jako je např. doprava tramvají na transportérech se vzduchovými polštáři.

V průběhu října zavítaly do DPP tři delegace z Jižní Koreje. První, z městské vlá-

dy hlavního města Soulu, se první říjnový den zajímala zejména o způsob financování veřejné dopravy v Praze či o financování investic do nových tratí kolejové dopravy. Druhá skupina z Jižní Koreje byla z města Cheonan, ve kterém žije téměř 600 tisíc obyvatel. Delegace zaměstnanců z Městského úřadu měla zájem o fungování a nastavení systému veřejné dopravy v Praze. Rovněž tato delegace velmi pozitivně hodnotila fungování a přehlednost MHD v naší metropoli. Třetí jihokorejská delegace z provincie Gyengsangnam zavítala do DPP koncem měsíce. Návštěva se zajímala o vztahy zaměstnavatele se zaměstnanci. Setkání se uskutečnilo ve spolupráci s Nezávislými odbory strojevedoucích, dozorcích dep a provozních pracovníků.

Účastníci mezinárodní konference v jihokorejském Soulu.

dy hlavního města Soulu, se první říjnový den zajímala zejména o způsob financování veřejné dopravy v Praze či o financování investic do nových tratí kolejové dopravy. Druhá skupina z Jižní Koreje byla z města Cheonan, ve kterém žije téměř 600 tisíc obyvatel. Delegace zaměstnanců z Městského úřadu měla zájem o fungování a nastavení systému veřejné dopravy v Praze. Rovněž tato delegace velmi pozitivně hodnotila fungování a přehlednost MHD v naší metropoli. Třetí jihokorejská delegace z provincie Gyengsangnam zavítala do DPP koncem měsíce. Návštěva se zajímala o vztahy zaměstnavatele se zaměstnanci. Setkání se uskutečnilo ve spolupráci s Nezávislými odbory strojevedoucích, dozorcích dep a provozních pracovníků.

Poslední říjnový den navštívil DPP generální ředitel dopravního podniku z Kyjeva. Předmětem jeho zájmu byl proces modernizace a obnovy vozového parku tramvají s možností odkoupení vyřazených vozů. Součástí jeho programu byla i návštěva Opraven tramvají v Hostivaři, kde ocenil profesionalitu prováděných činností a technické vybavení.

V polovině listopadu dorazila čínská delegace z Městské správy Pekingů kvůli kolejové dopravě v metropoli. Zaujala je funkčnost systému tramvajové dopravy a preferenční opatření vedoucí k plynulému průjezdu tramvají křižovatkami. Den po čínské delegaci z Pekingů zavítala do Prahy i skupina studentů z Katedry silniční a městské dopravy při Fakultě provozu a ekonomiky dopravy a spojů ze Žiliny, která absolvovala exkurzi v depu na Kačerově a přednášku na téma řízení a organizace provozu na vlakovém dispečinku DPP.

Stejně jako v minulých letech navázal DPP na spolupráci s dráždanskou Střední průmyslovou školou dopravní. Naši zaměstnanci se koncem listopadu věnovali studentům především v podobě odborných přednášek a seminářů. Němečtí studenti měli zároveň možnost během dvou týdnů navštívit i provozní pracoviště metra, autobusů a tramvají, kde nahlédli do problematiky provozu a údržby vozového parku.

Jiří Došlý

KOTRA ZVALA DO SOULU

Na pozvání organizace KOTRA (jihokorejská vládní organizace na podporu investic a obchodní spolupráce, která působí zároveň jako ekonomické oddělení Velvyslanectví Korejské republiky



v ČR) se na přelomu září a října 2014 zúčastnila ekonomická ředitelka paní Magdalena Češková zasedání „MDB – Global Development Fund“ v jihokorejském Soulu. Hostitelem bylo Ministerstvo obchodu, průmyslu a energetiky Korejské republiky.

V rámci zasedání byly prezentovány a představeny projekty významných mezinárodních rozvojových bank, např. Evropské banky pro obnovu a rozvoj, Asijské rozvojové banky, a projekty v rámci Světového rozvojového fondu. Dále proběhla obchodní jednání paní ředitelky a společností, které měly zájem o navázání spolupráce, a to ITS Korea, Total Soft Bank Ltd., IControl Inc., LG CNS, SAMWON FA Co., Ltd. A POSCO ICT. Setkání proběhlo i se zástupcem Seoul Metropolitan Government, což je administrativní organizace metropole Soul.

Součástí programu zasedání byla i prohlídka provozu Seoul TOPIS, který je centrem řízení komplexní dopravy v Soulu. Řídí dopravní systém Soulu založený na sbírání dopravních informací ze systému řízení autobusů, systému dopravních karet, bezpilotních dopravních systémů a od organizací souvisejících s dopravou, od Policejního ředitelství města Soul, Ředitelství dálnic Koreje a Korejského vysílání dopravních informací.

Dagmar Habová

MARKETING TENTOKRÁT V HANNOVERU

Ve dnech 20. až 21. října 2014 proběhlo v pořadí již 32. setkání marketingové komise UITP, a to v německém Hannoveru. Digitalizace jízdy a všechny kroky s ní spojené tentokrát představovalo ústřední téma programu. Nedílnou součástí všech strategií v evropských městech, jež mají zvýšit komfort pro cestující od samého počátku, jsou příslušné aplikace pro tzv. chytré telefony. Svě o tom ví například Londýn, který v dopravním systému nyní zaznamenává okolo 450 aplikací. Dále se mohou pochlubit 2500 odpočítávacími digitálními tabulemi na autobusových zastávkách. V některých doubledeckerech se nově dozvíte, kolik sedadel je ještě v autobuse k dispozici, což může být před výstupem do druhého patra typického londýnského autobusu pro leckoho užitečné. Pokud bychom se zaměřili na novinky přímo hostitelského podniku Ústra v Hannoveru, nelze opomenout jejich nové uniformy pro zaměstnance, které prošly designovou proměnou po záslužných 14 letech a kvůli nimž Němci dokonce neváhali uspořádat módní přehlídku. Zajímavé je, že o jejich podobu se zasloužili studenti místní módní akademie.

Aneta Řehková



FOTOSOUTĚŽ MÁ VÝHERCE

Správná odpověď na otázku U které budovy stojí tramvaj T1? z Fotosoutěže v DP kontaktu 11/2014 zněla: Smíchovská synagoga. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 dárkovými poukazy v hodnotě po 125 Kč na vstup do Aquacentra Šutka a DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra odměněn Ladislav Müller.

(red)

MOTIVAČNÍ PROGRAM DPP POKRAČUJE

Druhý ročník Motivačního programu DPP pro žáky posledních ročníků vybraných oborů SPŠD byl zahájen 28. listopadu 2014. Společného setkání s 8 žáky, kteří byli pro školní rok 2014/2015 do programu zařazeni, se zúčastnili zástupci školy i DPP. Událost se konala v zasedací místnosti školy v Motole a na programu bylo představení žáků, prezentace o Absolventském motivačním programu DPP, prezentace podniku a videoprojekce filmu Dopravní podnik pro 21. století. Žáci z oborů elektromechanik, automechanik, karosář a lakýrník budou mít po úspěšném ukončení školy příležitost nastoupit do manuálních profesí v provozních útvech DPP. Na konci listopadu 2014 byl rovněž zahájen Motivační program DPP pro studenty posledních ročníků technických oborů vysokých škol. Studenti VŠ budou do programu vybíráni na základě zájmu útvárů o spolupráci s nimi. Cílem obou programů je motivovat žáky a studenty k co nejlepšímu výkonům v rámci odborné praxe na pracovištích DPP a k následnému rozhodnutí přihlásit se do Absolventského programu DPP. Pro vedoucí zaměstnance útvárů, kde žáci a studenti působí, je to dobrá příležitost poznat jejich odborné i osobnostní kvality a následně si z nich vybrat uchazeče do Absolventského programu DPP, resp. pro přijetí do DPP.

(jn)

ANKETA K EXTRANETU PRO ZAMĚŠTNANCE

V návaznosti na anketu, již se DPP zaměstnanců dotazoval na tipy či náměty vzhledem k novému Intranetu, připravil odbor Marketing a komunikace ve spolupráci s jednotkou Informační technologie balíček doplňujících otázek. Kromě vnitropodnikového portálu jako takového je totiž nutné se obrátit také na kolegy, kteří se k počítači během své pracovní doby dostanou jen minimálně či vůbec. Nejen pro tyto zaměstnance se tak kromě realizace Intranetu počítá i s Extranetem – službou, která zajistí přístup k důležitým informacím a pracovním nástrojům z domova, mobilních telefonů či tabletů. Při tvorbě Extranetu je důležitá znalost názorů zaměstnanců na obsahovou stránku Extranetu, zejména pak co se týče důležitých aplikací a informací, ke kterým byste rádi získali zmiňovaný přístup. K tomuto účelu je v tomto čísle DP kontaktu vložen anketní list.

(red)

PROGRAM PŘEDCHÁZENÍ TRESTNÉ ČINNOSTI V DPP ZAVEDEN

Představenstvo DPP schválilo usnesením č. 7/2014/6 ze dne 27. 5. 2014 zavedení Programu předcházení trestné činnosti ze strany DPP a rizik z ní vyplývajících. Zavedením tohoto programu DPP reagoval na legislativní změnu, a to na zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, kterým byla do českého právního řádu začleněna trestní odpovědnost právnických osob. Na základě citovaného zákona je DPP trestně odpovědný za protiprávní jednání nejen svých orgánů, ale může být za zákonem stanovených podmínek odpovědný i za protiprávní jednání svých zaměstnanců. Uvedený program představuje vytvoření souboru opatření určených k předcházení trestné činnosti a k minimalizaci rizik vyplývajících z trestní odpovědnosti právnických osob (tj. např. revize stávajících a tvorba nových organizačních a řídicích norem či proškolení všech zaměstnanců na téma trestní odpovědnosti právnických osob), dále následné zavedení těchto opatření do vnitřních procesů DPP a též zajištění jejich důsledného dodržování ze strany všech zaměstnanců DPP. Zavádění programu v DPP probíhá podle schváleného harmonogramu. Význam programu a etapy jeho zavádění přineseme v příštím čísle.

(red)

TRAMVAJ PROTI AIDS BRÁZDILA PRAŽSKÉ ULICE JIŽ POJEDENÁCTĚ

V pondělí 1. prosince vypravil DPP ve spolupráci s Českou společností AIDS pomoc do ulic metropole osvětovou tramvaj proti AIDS. Stalo se tak u příležitosti Světového dne věnovaného této zákeřné chorobě. Dobrovolníci během jízdy tramvají rozdávali zájemcům preventivní a informační materiály a prodávali plastové odznáčky v podobě červené stužky, jakožto mezinárodně uznávaného symbolu sympatií s HIV pozitivními a nemocnými AIDS. V loňském roce se díky akci dostalo mezi Pražany na tisíc balíčků s kondomem a informacemi o bezplatném anonymním testování na HIV infekci v Domě světla.

(red)



Dobry den, rada bych podekovala panu ridiči linky č. 177, který na mě dne 11. 10. 2014 na zastávce Do-novalská v čase cca 10:48 počkal a dokonce byl tak laskav, že se sám šel podívat, jestli se s kočárkem vejde-me, protože v autobuse bylo již kočárků více. Jen více takových pozorných řidičů. Děkuji moc.

Iveta Šmidrkalová



Dobry den, chci Vám velmi poděkovat za to, jak jste dnes ráno, tj. 2. 12. 2014, skvěle zvládli zajistit přepra-vu lidí v Praze i přesto, že v důsledku povětrnostní situace nemohly jezdit tramvaje, na něž je odkázána nemalá část obyvatel Prahy při svém každodenním putování za prací apod. I přesto se celá naše rodina díky Vašemu úsilí dostala bez větších komplikací s použitím MHD tam, kam potřebova-la. Ještě jednou velmi děkuji a přeji dostatek sil na Vaši občas nelehkou práci.

Zita Štecherová



Dobry den, můj komentář se týká autobusu č. 6745, který jel ve středu 22. 10. 2014 před 16. hodinou z Vy-sočanské směr Prosek. Moc děkuji panu řidiči, který na zastávce Vysočanská nejdříve nemohl zastavit přímo u chod-níku, protože před ním stálo několik dalších autobusů, ale když vi-děl, že potřebuji nastoupit s kočárkem, ochotně po odjezdu dal-ších autobusů popojel a umožnil mi komfortní nástup. V té chvíli silně přišlo a jeho milý přístup mě moc potěšil.

Marie Lopez



Dobry den, mohu požádat o prověření, proč u tramvaje č. 5 jezdí stále jeden vůz? Myslím, že by bylo potřeba zkrá-tit interval nebo jeden vůz přidat. To, jak se nyní tramvaj jezdí, je dosti příšerné, nehygienické a nelidské. Opravdu nemám každý den chuť po někom šlapat, lepit se na lidi, na sedačky, dveře nebo tyče v tramvajích. Kultura cestování neodpovídá jeho ceně. Myslím, že tento problém nemám jen já.

Kateřina Šeráková

Z odpovědi: Velice nás mrzí, že Vaši stížnost nemůžeme vyřešit. Tato záležitost nespadá do kompetence Dopravního podniku hl. m. Prahy. Plánováním provozu linek MHD se zabývá společnost Ropid.

Z tiskové zprávy Ropidu z 26. 11. 2014:

Od soboty 29. 11. 2014 dojde v předvánočním období k celotý-dennímu posílení tramvajové linky 5, na které budou nově jezdit dvouvozové nebo kloubové tramvaje.



Dobry den, chtěla bych pochválit pana řidiče linky 191 (5. pořadí) s autobusem č. 6292 za jeho profes-i-onální chování při dopravní komplikaci na Vypichu. Ve velké koloně na něj byli lidi nepřijemní, že je nechtěl pustit z autobusu mimo zastávku. Pokud vím, řidič to ani udělat ne-smí. Obzvláště pán, který si, myslím, na něj určité stěžoval nebo si stěžovat bude, sám porušoval přepravní podmínky tím, že měl s sebou bojového psa bez obojku a vodítka. Myslím si, že se pan řidič zachoval nejlépe jak uměl a případné stížnosti mi přijdou bezpředmětné.

Lenka Heřmáková



Dobry den, chtěla bych požádat o opravu deseti a více vykopnutých kostek na tramvajové zastávce Muzeum ve směru Vinohrady. Pohyb po tramvajové zastávce je kvůli vykopnutým kostkám nebezpečný. Předem děkuji.

Kateřina Krejčová

Z odpovědi: Zastávka ve směru z centra (tedy směrem do Vино-hradské) není ve správě DPP, ale ve správě společnosti TSK Praha. Obrat se prosím na tuto společnost.

Z REDAKČNÍ POŠTY

Dobry den, chtěl bych velice poděkovat panu Barchánkovi za parádní článek o komunikaci autobus-semafor (DP kon-takt č. 11/2014 – pozn. red.). Přesně takovýto článek jsem dosud postrádal (a navrhoval jeho vydání), takže nyní jsem nejen spokojen, ale přímo nadšen. Podle mého soudu jsou články popisující automatizaci a zpracování dat v hromadné dopravě zajímavé nejen pro jejich fanoušky, ale i pro „normál-ní“ cestující. Ti totiž určitě ocení, co vše DPP implementuje, aby vozy projely trasu co nejrychleji a s minimálním dopadem na životní prostředí. Navíc jde o celkem sofistikované tech-nologie, které většinu lidí asi příjemně překvapí. Pěkný den přeje

Tomáš Kocanda

Dobry den, SDH Skorkov touto cestou děkuje Hasičskému záchrannému sboru DP za skvělé předvedení hasičské tech-niky, která je u Dopravního podniku hl. m. Prahy používána. Naši dobrovolní hasiči se shodli, že prohlídka byla připravena na velmi vysoké úrovni i vzhledem k faktu, že činnost pod-nikových hasičů je velmi specifická. Přejeme všem hasičům mnoho zdraví a pracovních úspěchů v novém roce a ještě jednou děkujeme. Ohni zmar!

Antonín Růžička

PSALO SE PŘED 10 LETY (12/2004)

Tramvaje bez jízdních řádů

Velmi ojedinělá akce proběhla ve čtvrtek 11. listopadu v rámci divize Elektrické dráhy. Tramvaje se tento den pohybovaly metro-polí po svých tratích bez jízdních řádů. Pro jejich řidiče byl závazný pouze odjezd z konečné.

Tento experiment měl ověřit oprávněnost stížností řidičů tram-vajů na jízdní doby. Ti už dlouhodobě poukazují na tu skutečnost, že v některých tratových úsecích jízdní doby nepřiměřeně krátí a v zastávkách s kontrolními body pak stojí, čekají na čas, přičemž nejenže mnohdy čelí vulgaritě některých z méně trpělivých cestu-jících, ale mnohdy i blokují tramvajové soupravy za sebou; na dru-hou stranu jsou úseky a linky, kde jízdní doby stanovené jízdními řády nestačí a tramvaje tu nabírají i několikaminutová zpoždění.

Cílem této akce bylo získání podkladů pro optimalizaci jízdních dob v síti pražských tramvajů, založených nejen na domněnkách

a pocitech řidičů, ale realizovaných na základě faktických časů – ne od počítače v kanceláři, ale v realitě pražského provozu. Do-pravní podnik hl. m. Prahy disponuje technickým vybavením, díky němuž byla tato měření možno pro-vést bez masového nasazení lidí – sys-tém DORIS zazna-menával průjezdy tramvajů kolem za-stávkových sloupků vybavených „infra-majáky“ a tato data se v současnosti zpracovávají. (...)



Dozorčí stanice Boris Šlechta: Když všechno funguje tak, jak má, nejsme moc vidět

VERONIKA CÉZOVÁ

Praha 3 – Chodíme kolem nich každý den. Většinou bez zájmu, bez povšimnutí. Ale co se děje uvnitř? Řeč je o „kukaních“ v metru, ve kterých dozorčí stanice hlídají (nejen) bezpečí cestujících...

Je 5.50 a na stanici Jiřího z Poděbrad se setkávám s dozorčím stanice. Tricetiletý Boris Šlechta se právě chystá střídát svého kolegu, sedmatřicetiletého Miloslava, který má za deset minut po dvanácti hodinách padla.

„A co budete chtít hlavně vědět?“ ptá se mě Boris. Vysvětluji mu, že ho rozhodně nechci rušit, že ho budu pozorovat při práci, občas se na něco zeptám. A dodám, že kdybych ho viděla v nějaké „akci“, jediné dobře...

Jedním dechem přidávám k tomu příhodu z Pražské zříveči záchranky. „Jela jsem k nim do Měchle na reportáž, ale samozřejmě jsem nevěděla, jestli ten den budeme vůbec někoho zachraňovat. Pracovník mě na místě upozornil, že byl zrovna pár dní klid. Ale představe si, byla jsem tam asi půl hodiny a volala nějaká pani. A hned jsme jeli zachraňovat přes pílku Prahy malého ježka!“ říkám s rozzářenými očima dozorčímu stanice.

stanici. „Vlakový dispečer mi právě řekl, podle kterého grafikonu se dnes jezdí,“ vysvětluje Boris a názorně mi na počítači ukazuje pro mě nesrozumitelné barevné čáry na šedivém pozadí.

„Toto je grafikon – jakýsi harmonogram souprav na dráze,“ ukazuje a prstem jede po obrazovce a kopíruje tak jednu z vlakových souprav, která právě vyráží z Jiřího z Poděbrad na Floru. Už tedy vím, k čemu je telefon vlakový dispečer. A k čemu slouží další dva?

„S účastnickým mohu volat kamkoli na všechny linky DPP a místní je zase pro komunikaci se sousedními stanicemi.“

Ještě než přichází první velký nápor cestujících, dozvídám se, že Boris, coby jako dozorčí, oslaví u DPP za měsíc desetileté výročí; původně netušil, že tady skončí.

„Po gymnáziu jsem věděl jediné – že už nechci jít dál na vysokou školu. Po pár krátkodobých brigádách se pak kamarád přihlásil na pohovor a řekl mi, ať to také zkusím. A vyšlo to.“



PRÁCE V ČÁSTEČNĚ NEPRŮHLEDNÉ „KUKANI“ přináší humorané situace. „Mezi ty nejběžnější patří, že si tu lidé po ránu češou vlasy. A je pak srandovní sledovat, jak se leknou, když se přiblíží ke stanici třeba na dvacet centimetrů a vidí, jak je celou dobu pozorují,“ směje se Boris Šlechta, dozorčí stanice na Jiřího z Poděbrad. Foto: Deník/Dimír Scastrý 3x

Scan části článku z Pražského deníku „Dozorčí stanice Boris Šlechta: Když všechno funguje tak, jak má, nejsme moc vidět“ ze dne 1. listopadu 2014.

Chodíme kolem nich každý den. Většinou bez zájmu, bez povšimnutí. Ale co se děje uvnitř? Řeč je o „kukaních“ v metru, ve kterých dozorčí stanice hlídají (nejen) bezpečí cestujících...

Je 5.50 a na stanici Jiřího z Poděbrad se setkávám s dozorčím stanice. Tricetiletý Boris Šlechta se právě chystá střídát svého kolegu, sedmatřicetiletého Miloslava, který má za deset minut po dvanácti hodinách padla. (...) Boris otvírá dveře do stanioviště, kde ho vítá jeho kolega Miloslav. „Něco nového?“ ptá se Boris. Kolega na něj spouští hantýrkou, že řešil nějaký problém. Zachytávám pouze slova „eskalátor“, „cívka“ a „stodevatenáctka“.

Krátce po šesté Miloslav odchází, a tak se ptám Borise, o co šlo. „Málem ráno neotevřel stanici,“ říká Boris. „Když ráno deset minut před otevřením stanice, tedy lehce před půl pátou, pustil eskalátory, prostřední nejely. A právě – s číslem 119 – také ne. Kdyby je tedy technici neopravili, nemohl by stanici otevřít.“ „A jezdí všechny schody stejně rychle?“ ptám se. „V současné době ne. Podle normy už ty novější jezdí 0,65 metru za sekundu, ale ty starší, které máme třeba tady na Jiřího z Poděbrad, jsou o třetinu rychlejší.“

Možná vás teď napadne, že 0,9 vlastně není žádná rychlost. A že by tak mohly jezdit všechny eskalátory. Ale Boris mě vyvádí z omylu – že by se to všem prý rozhodně nelíbilo. „Čas od času se stává, že mi klepe na okénko starší člověk nebo cizinec, který se bojí na eskalátory, že jedou moc rychle. A prý jestli jim je mohu zastavit, aby si nastoupili. Ale to samozřejmě nemohu.“ „A co jim tedy radíte?“ „Vysvětlím jim, že to budou mít nejlepší povrchovou dopravou – zde na Jiřáku tramvajemi.“ V půl sedmé zvoní jeden ze tří telefonů, které jsou na stanici. „Vlakový dispečer mi právě řekl, podle kterého grafikonu se dnes jezdí,“ vysvětluje Boris a názorně mi na počítači ukazuje pro mě nesrozumitelné

barevné čáry na šedivém pozadí. „Toto je grafikon – jakýsi harmonogram souprav na dráze,“ ukazuje a prstem jede po obrazovce a kopíruje tak jednu z vlakových souprav, která právě vyráží z Jiřího z Poděbrad na Floru. Už tedy vím, k čemu je telefon vlakový dispečer. A k čemu slouží další dva?

„S účastnickým mohu volat kamkoli na všechny linky DPP a místní je zase pro komunikaci se sousedními stanicemi.“ Ještě než přichází první velký nápor cestujících, dozvídám se, že Boris, coby jako dozorčí, oslaví u DPP za měsíc desetileté výročí; původně netušil, že tady skončí. „Po gymnáziu jsem věděl jediné – že už nechci jít dál na vysokou školu. Po pár krátkodobých brigádách se pak kamarád přihlásil na pohovor a řekl mi, ať to také zkusím. A vyšlo to.“

Zpočátku dělal tzv. letáka. Neměl přidělené stanice, ale pendloval mezi čtyřiceti, jak bylo zrovna potřeba. Už pár let ale slouží na áčku. A věrně objíždí podle směn jen čtyři. Kromě Jiřího z Poděbrad ještě Náměstí Míru, Floru a Želivského. (...) Za deset let Boris zažil jako dozorčí stanice i pár perných chviliek. Několikrát musel použít dvě nouzová tlačítka k zastavení vlaku. Naposledy před pár lety na Velikonoce, když do kolejí spadl opilý muž. Daleko častěji, zhruba každý měsíc, zase pomocí speciálních dlouhých kleští tahá nepozorným cestujícím z kolejiště mobily, boty či dětem hračky. Práce v částečně neprůhledné „kukani“ přináší ale i humorané situace. „Mezi nejběžnější patří, že si tu lidé po ránu češou vlasy. A je pak srandovní sledovat, jak se leknou, když se přiblíží ke stanici třeba na dvacet centimetrů a vidí, jak je celou dobu pozorují,“ směje se Boris. Čas od času před ním slečny dohánějí to, co doma nestíhaly – upravit se pomocí šminek. A pánové si tu sem tam zapnou svůj poklopec. (...)

Sen o nové tramvaji pro Prahu se mi splnil

Náměstí I. P. Pavlova, druhé patro, ateliér Patrika Kotase. Zvoníme. Prostorná kancelář plná návrhů, kreseb, vizualizací, velkoformátových fotografií, na stole model Velryby a u okna Patnáctky. Z něj výhled na projíždějící větší sestry. Od první minuty rozhovoru roste dilema, jak pestré a obsáhlé téma vměstnat na dvoustranu...

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Když bychom začali encyklopedicky, jak se dá shrnout vaše spolupráce s Dopravním podnikem?

Tato odpověď má dvě větve, první se týká staveb a druhá vozidel. To jsou dvě sféry, kde s Dopravním podnikem spolupracuji již 24 let. Po studiích jsem nastoupil do Metroprojektu, kde jsem pracoval do roku 1993 a poté si založil vlastní ateliér. Už moje první místo nebyla náhoda, odmalička jsem chtěl navrhovat metro a tramvaje. Lásku k dopravě promítnutá do designu a architektury byla u mě jasná. Nezavál mě tam osud, ale šlo o jasný tah na branku. Díky spolupráci s Metroprojektem jsem se jako architekt dostal ke stanicím metra – prvním výsledkem byl interiér stanice Lužiny. Následovala Rajská zahrada, opláštění nadzemního tubusu před Černým Mostem, tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, stanice Strážkov. Posledním realizovaným projektem byla přestavba vestibulu ve stanici Hradčanská s novými prosklenými vstupy coby budoucího přestupu na železnici uvažované směrem na letiště a Kladno.

Stanice metra Strážkov, zvaná Velryba, získala evropskou cenu za design oceňovaných konstrukcí v Barceloně v roce 2009.



A kdybychom se podívali na design vozidel?

V roce 1990 jsem začal pracovat pro tehdejší ČKD Tatra a výsledkem byl projekt první české nízkopodlažní tramvaje RT6N. Praha měla 4 kusy, kterých se porouchavost zbavila, ale například v Brně nebo Poznani jezdí úspěšně. Druhou spoluprací byl design manuál nového barevného řešení interiéru a exteriéru na vozy T6 a následně na rekonstrukce vozů KT8D5. Spolupráci jsme završili se Škodovkou vozidly 15T. Mezitím byla dost dlouhá pauza způsobená převzetím činnosti ČKD společností Siemens, který se do vývoje nových tramvají v Praze nepustil.

Od tramvají k metru. Připomeňte váš významný počín, tedy vítězný návrh vozů M1...

V tomto případě byla spolupráce s Dopravním podnikem zásadní a určitě jsem v tomto případě navázal největší pracovní a osobní přátelství. Šlo o generační skok a bylo správné, že si každý nový krok DPP hlídal. Tramvaje se dnes také koncipují na míru konkrétnímu městu, i když bychom našli společné parametry v určitých typech měst. Naopak M1 byly první nové vozy metra, které z hlediska průjezdního profilu, délky, výšky hrany apod. musely respektovat původní koncept sovětských vozidel. Spolupráce s podnikem byla tedy neodmyslitelná.

Co pro vás v této spolupráci bylo zásadní?

Není důležité dělat dělicí čáru mezi architekturou a stavařinou a mezi designem a strojařinou. Architekt a designér musí být zároveň trochu dopravním inženýrem, stavařem i strojařem a naopak. A je jedno, jestli jde o stanici metra, most nebo tramvaj. U M1 to bylo specifické, protože šlo jen a jen o Prahu, i když se z tohoto vozu vyvinul jeden derivát s variantou přívodu proudu přes horní trolejové vedení pro Venezuelu, pro město Maracaibo.

Zmínil jste provázanost profesí. Právě by mě zajímalo, jak jde skloubit činnost architekta staveb a designu vozidel, když každá oblast musí plnit odlišné požadavky...

Jednota nebo pokus o harmonii architektury dopravních staveb a designu dopravních prostředků není podmiňující,

ale podle mne je to výhoda. Pro mě to byl cíl, vycházející z dětské lásky ke všemu dopravnímu bez rozdílu, zda jde o vůz či stavbu. Mám to rád a vychází to z mého silného přesvědčení. Na druhou stranu se nepovažuji za profesního exota. Slavný český architekt Jan Kotěra vytvářel nádherné stavby v období secese nebo v postsecesním období a stejně tak navrhl nejslavnější sérii pražských tramvají, které vyrobil František Ringhoffer, čímž založil tradici typických znaků pražských tramvají. Jednota architektury a designu není neobvyklá ani jinde ve světě.

Od Ringhoffera k vozům T3, tedy neodmyslitelné součásti Prahy. Jak snadno či těžko se vám s tímto vědomím pracovalo na zcela nové tramvaji?

Celoživotně se hlásím k tomu, že miluju T3, přirovnal bych ji ke krásné slečně, která nemůže nikdy zestárnout. Lehkost prací na 15T byla v tom, že to byla moje vysněná práce. A těžké to bylo proto, že Praha má založen určitý vizuální styl. Na první pohled nemusíte vidět souvislost T3 s 15T, protože jsou po prostorové stránce absolutně rozdílné. T3 měla na svou dobu nádherně tvarované sférické čelní sklo, které šlo na maximum technologických možností a je signifikantem výrazu T3. Snažil jsem se o totéž u 15T, aby sklu byl dán stejný princip, jen v jiné době a jiných souvislostech. Stejně tak jsem se pokoušel, aby linie byly neagresivní, klidnější než předchozí typ. Patnáctka neměla za cíl nikoho dráždit, být agresivní, místo dravce to měla být slečna jako milovaná T3. Myslenková souvislost tam byla, ale určitě bych si nedovolil se přirovnávat k Františku Kardausovi, který T3 navrhl. Ještě bych dodal, že nejtěžší bylo si koncept obhájit před započátkem výroby. Tam byla pro mě nesmírně důležitá spolupráce s Výzkumným ústavem kolejových vozidel a zejména s Ing. Milošem Zelingrem coby hlavním konstruktérem této tramvaje. Problémem dnešní doby obecně je strach a neochota na sebe vzít odpovědnost za rozhodnutí. Společenská poptávka je více po standardnosti než po pokusu dát věcem šmrnc a jít o kus dál. Můj cíl není šokovat, ale využít šance jít na hra-

Doc. Ing. arch. Patrik Kotas je český architekt specializující se na návrhy dopravních staveb a designér prostředků hromadné dopravy. Přednáší na Fakultě architektury a Fakultě stavební ČVUT v Praze. V roce 1993 založil Ateliér Designu a Architektury, který se specializuje na architektonické řešení veřejných prostorů, dopravních staveb, na dopravně urbanistické projekty, design dopravních prostředků a design městského mobiliáře. Praha z jeho návrhů zrealizovala několik dopravních staveb a vozidel MHD.

nicí technologických možností. Jít cestou na jistotu znamená být druhý.

Přijít s něčím novým určitě splnila i Velryba...

Stavba měla a má mnoho příznivců a také odpůrců. Možná proto, že ze všech stanic pražského metra je nejvíce odlišná. Přitom už daleko dříve dopravní stavby halové objekty vytvářely. Strážkov možná tak trochu klame svým vlastním tělem. Stanice se může zdát veliká, ale její délka a šířka je stejná jako u ostatních stanic. Jen tím, že „vylézá“ na povrch a konstrukce jsou vidět, dělá dojem velké stavby. Když se lidé dívají do rozestavených hloubených stanic, mají také dojem obrovské stavby. Vidí totiž v tu chvíli technologické prostory, technické zázemí, obratové koleje, vše, co běžně v provozu nevidí. Ve finále je pak vše skryto. Já jsem naopak chtěl, aby vznikla stanice, která je halou bez rozdělení na samostatný prostor nástupiště a vestibulu. Strážkov byla jedinečnou příležitostí, kdy se metro na severní terase města nejvíce přibližuje povrchu. Stavba je odpovědí na stanici Vyšehrad, která byla v roce 1974 považována za nejhezčí stanici pro svůj výhled, pocit kontaktu exteriéru s interiérem, přístup denního světla. To je odpověď na opačném konci téže trasy o několik desítek let později. Zároveň je orientačním bodem, protože v seriálu sídlišť Dábllice, Prosek, Letňany jako byste o metru nevěděl. Metro by

mělo mít ambici se ve městě projevit urbanisticky, nejen jako dopravní spojnice. Nádraží také tuto roli hrála.

Je stavba, která není tolik mediálně známá, ale jste na ni pyšný?

Mám velký vztah k Hradci Králové a v roce 2001 se nám podařilo vyhrát soutěž na nové autobusové nádraží a s tím spojenou rekonstrukci plochy náměstí před železničním nádražím. Bylo to nekonečné martyrium, zároveň osudové setkání a navíc to mělo z mého pohledu zásadní smysl.

Někde jste řekl, že je třeba se na své dílo umět podívat kriticky...

Ano, to je podmínka. Můj tatínek říkal, že až si o sobě budu myslet, že všechno znám a umím, tak to je den, kdy mám jít do důchodu. Když se podaří zrealizovat projekt,



Lehkost prací na tramvaji 15T byla v tom, že to byla moje vysněná práce, říká Patrik Kotas, autor exteriéru a interiéru.

přinese to radost, uspokojení, ale zároveň je to nastartování nekonečného pocitu pochybností, zda to či ono nešlo udělat lépe. Otec byl akademický malíř. Tím, že měl profesi založenou na intuici a kreativité, kde se význam či nevýznam nedá změřit či ekonomicky kvantifikovat, kvalitu ukáže až čas. A stejně tak je to s projekty. Zároveň potěšení, zároveň prokletí.

Nějak jsem se pozapomněl zeptat na trasu D...

To má delší historii, než by se zdálo. V roce 1990 mojí první úlohou v Metroprojektu byl projekt pro tehdejší územní rozhodnutí na trasu D v úseku mezi Pankráčí a Nádražím Krč. Takže po téměř 25 letech připravuji po mnoha změnách znovu stejné téma, v tuto chvíli přestupní stanici Pankrác. Tato trasa coby nová nabízí technologický skok a je zároveň výzvou i po stránce architektury a designu. Má na ní být vidět generační skok. Jsem bytostně přesvědčen, že děčko má být novou trasou, a považoval bych za fatální prohru města, kdyby trasa D byla jen větvi děčka.

Prozradí nám čerstvý padesátník Patrik Kotas něco ze svých autorských snů?

Snů bych měl mnoho. Alespoň bych pojmenoval sen realizace krásného mostu, nebo kdyby se ze dvou nových projektů, tedy děčka pražského metra anebo spojení na letiště, realizovala alespoň část. 🚗



Iveco Crossway a Urbanway



CZECHBUS 2014 S NĚKOLIKA PREMIÉRAMI

Již počtvrté hostilo pražské holešovické výstaviště mezinárodní veletrh autobusů, hromadné dopravy a servisní techniky. Výrobci a dodavatelé opět představili řadu novinek a nechyběl ani bohatý doprovodný program přednášek a konferencí.

Text a foto: Jan Barchánek

Hlavním tahákem veletrhu byla česká premiéra nové koncepce autobusů Solaris Urbino s významně přepracovaným skeletem, inovativním a opět nezaměnitelným vnějším i vnitřním designem. Společnost Iveco Czech Republic představila kompletní produktovou řadu od zájezdového typu Magelys po minibus Daily. Zajímavou novinkou byla úprava kabiny řidiče u vozu Iveco Crossway v souladu se standardy EBSF (projekt Evropský autobusový systém budoucnosti).

V oblasti elektrobuses zaujala premiéra vozu SOR EBN 11, který představuje aktuálně největší elektrobuses libchavského výrobce. Dalším zajímavým elektrobusem byl 12m vůz z produkce Škody Plzeň se systémem nabíjení na konečných zastávkách, který je připravován pro testování v Plzni v rámci evropského projektu ZeEUS (demonstrační projekt zavedení městského bezemisního autobusového systému). Bateriový elektrický pohon v kategorii minibusů nabídla k prezentacím jízdním v areálu výstaviště společnost SKD Trade. Alternativní pohonné sys-

témy dále reprezentovala česká premiéra kloubového autobusu Volvo 7900 s již osvědčenou hybridní technologií švédského výrobce.

Významné zastoupení na letošním ročníku veletrhu měly také příměstské

(low-entry) a zájezdové autobusy. Vysoký standard a komfort pro řidiče i cestující nabídla např. nová Setra řady Multiclass LE business společnosti EvoBus, zajímavá vozidla v tomto segmentu představili také další přední výrobci, MAN a Sca-



New Solaris Urbino

Škoda Electric
ZeEUS

SOR EBN II

nia. Výstavní premiéru ve verzích Euro 6 si odbyly i některé minibusy tradičních dodavatelů (Rošero, SKD Trade, Buzola Bus).

V souvislosti s přidělením významných dotací na pořízení CNG autobusů a infrastruktury pro většinu regionů České republiky byla velká část autobusů v městském a příměstském provedení prezentována také ve verzích na plynový pohon. Zde zaujal autobus MAN Lion's City CNG, jehož naftový bratr se aktuálně pyšní titulem autobus roku 2015. Využívání CNG bylo také tématem střední konference Českého plynárenského svazu za účasti českých i zahraničních výrobců a provozovatelů plynových autobusů.

Veletrhu se již tradičně účastní také dodavatelé komponent, servisní techniky a odbavovacích a informačních systémů. Právě kompatibilita a standardizace segmentu odbavovacích systémů napříč jednotlivými integrovanými systémy byla diskutována na dalším ročníku semináře „Veřejná doprava on-line“, organizovaném Sdružením pro dopravní telematiku a Fakultou dopravní ČVUT.

Doprovodný program vyvrcholil v pátek již třetím ročníkem semináře „Elektrické autobusy pro město“ pod záštitou Sdružení dopravních podniků ČR. V prvním bloku byly prezentovány možnosti využití připravovaných českých i evropských dotačních titulů pro oblast elektromobility a druhá část patřila praktickým zkušenostem a očekávaným novinkám v oblasti provozu a nabíjecí infrastruktury elektrobuses, trolejbusů s bateriemi či hybridních autobusů se systémem dobíjení.

Měřítkem úspěšnosti veletrhu není jen zapojení všech klíčových výrobců a dodavatelů na trhu autobusů a jejich komponent, ale zejména vysoká účast návštěvníků z řad provozovatelů a organizátorů dopravy. Bohatý program a celá řada představených novinek znovu dokázaly přilákat tyto klíčové účastníky z řady regionů nejen České republiky.

Mercedes Citaro



MAN Lion's City CNG



FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část

11.

V dalším díle seriálu, představujícího novou trasu metra A od základních pojmů přes stanice, tunely až po dodavatele stavby, se zblízka podíváme na vysoce sofistikovanou činnost, která proběhla v listopadu 2014 – přepojování zabezpečovacího zařízení ve stanici Dejvická. A to očima dvou autorů. Zároveň tak přinášíme některé, dnes už historické snímky.

Přepojení pohledem pracovníků služby Sdělovací a zabezpečovací DPP...

Práce na pátém áčku postupují podle harmonogramu, dokončují se montáže technologií, začínají technické prohlídky, komplexní zkoušky a nakonec přejímky zařízení. To se týká i drážních zabezpečovacích systémů. Aby bylo možné připojit novou trasu V.A k provozované trase A, bylo třeba rozvázat zabezpečovací „gordický uzel“ ve stanici Dejvická. Nová trasa se tu setkává s provozovanou, zasahuje se tedy do živého zařízení, přepojuje se a zkouší pouze v noci či ve speciální víkendové výluce. Vše se musí podařit na první pokus, pro zkoušky žádná zítřka není – zítřka už musí spolehlivě a bezpečně fungovat nové zařízení. Pražané pojedou svým áčkem do práce a je přece samozřejmé, že je metro, jako dosud, spolehlivé a bezpečně dovede do cíle.

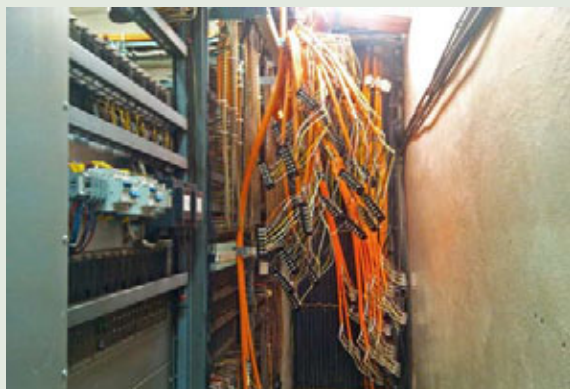
Vrátíme se o několik týdnů zpět, na začátek listopadu 2014. Ve stanici Dejvická bezproblémově pracuje staniční reléové zabezpečovací zařízení. Už více než 36 let, tedy od zahájení provozu v srpnu 1978. Starý reléový systém je třeba nahradit moderním elektronickým stavědlem. Kromě toho musíme zprovoznit novou skříň vlakového zabezpečovače LZA. A elektronické stavědlo i vlakový zabezpečovač propojit se systémem ASDŘ-D (automatizovaný systém dispečerského řízení dopravy). To proto, aby vlakový dispečer mohl z centrálního dispečinku řídit dopravu na celé trase A. Úlohou také je, aby čas výluk potřebný pro přepojení a přezkoušení nových zařízení byl pokud možno co nejkratší.



Stojany starého reléového zařízení, v tuto chvíli již mrtvého zařízení s demontovanými relé.

Vpravo: Místnost stavědla po demontáži ovládacího stolu.

Dole: Zmíněná část „gordického uzlu“ – kabely připravené na přepojení zařízení.



Přichází první dějství – noc ze soboty na neděli z 1. na 2. listopadu 2014. Výluka začíná už ve 22 hodin, dodavatelé odpojují starý reléový systém a společně zprovozňujeme tzv. provizorní zabezpečovací zařízení (PZZ). Jde také o elektronické stavědlo, do kterého je zapojena jedna výhybka, potřebná pro obrát vlaku na Dejvické; volnost úseků hlídají počítače náprav. Naši zabezpečovací zkoušejí celou noc. OK, vše přezkoušeno, zařízení funguje správně a drážní úřad může vydat potřebný průkaz způsobilosti ur-



čeného technického zařízení. Je neděle ráno a áčko opět jede. Pražané si nestačili ani všimnout. Možná někdo zaznamenal dva strojvedoucí na soupravě, kteří tam být musí, protože nefunguje vlakový zabezpečovač. Na PZZ se bude jezdit 6 dní a za tu dobu je třeba vše připravit pro zapnutí definitivního elektronického stavědla, přepojit vlakový zabezpečovač a zařízení ASDŘ-D. Kabely v reléové místnosti připomínají onen zmiňovaný gordický uzel. Také je třeba kompletně rekonstruovat místnost SPT (tak říkáme na metru výpravčímu). Že na to nepamatuje žádný projekt? Chyba, ale musíme si poradit.

Druhé a finální dějství přichází o dalším víkendu, v sobotu a v neděli 8. a 9. listopadu. V pátek v noci dochází na odpojení provizorky, zapojení výměn a návěstidel do nového zařízení. V sobotu ráno je vše dokončeno a přepojeno. Začíná se zkoušet správné zapojení návěstidel, přenos návěstních znaků, zapojení výhybek, tlačítek nouzového zastavení vlaku, vazby na tlakové uzávěry, návaznost na zařízení na Hradčanské, atd., atd. Je toho hodně a čas běží. Před polednem začínají zkoušky s vlakem: projet všechny vlakové cesty, automatické činnosti stavědla, zkontrolovat správné nastavení všech časových souborů. Kolejové obvody.




Nasměrování návěstidel. V sobotu v poledne začínají zkoušky vlakového zabezpečovače – zkontrolovat přímo na vlaku všechny kódy v každém kolejovém úseku. Procedura zkoušek je pěkně tlustý fasci-

Demontovaný ovládací stůl původního reléového stavědla ve stanici Dejvická.

kl. Je na to týden? Ne, zítra, tedy v neděli v poledne, musí být hotovo! Někteří si odcházejí odpočinout a vítáme čerstvé síly. Jiní zůstávají. Zkouší se do pozdního sobotního večera, či spíše noci. Jsou chyby? Ano, jsou. Chybné vazby na stávající zařízení na Hradčanské, Malostranské a Staroměstské. Opraveno. Chyba v tabulkách rychlostních stupňů. Opraven SW. Chyba v proceduře. Co viditelnost návěstidla S2x? Je schováno za ostěním stanice a je třeba ho více vysunout. Pozor, aby nebylo v průjezdném průřezu. Je sobota v noci, jde se spát. Noc ze soboty na neděli je rezervována pro geodety, budou měřit průjezdný průřez.

Neděle ráno, druhý a poslední den výluky. Je třeba dozkoušet vlakový zabezpečovač. Proč nás chytá zabezpečovač při jízdách přes kříž při nízké rychlosti? Musí se posunout smyčka v kolejišti. Je neděle odpoledne, začíná se zkoušet „dálkovina“, tedy systém ASDŘ-D. Deset večer, je hotovo. Věnujeme se papírům. Dát dohromady všechny potřebné papíry je někdy obtížnější než samotné zkoušky zařízení. Doklady k elektronickému stavědlu, vlakovému zabezpečovači i k sys-

tému ASDŘ-D. Opět protokoly o technické prohlídce a zkušce, revizní zprávy, zprávy hodnotitelů bezpečnosti, přejímací řízení a spousta dalších důležitých dokladů, podpisů a razítek, bez kterých metro nemůže vyjet.

Pondělí, čtyři ráno. Áčko zase jede a na první pohled není vidět, že zařízení z roku 1978 bylo nahrazeno moderním elektronickým stavědlem. Stanice Dejvická je teď připravena na prodloužení směrem na Petřiny a do Motola. Povedlo se, gordický uzel nebyl tentokrát roztnut, ale poctivě rozvázán a rozmotán. Zabezpečovací zařízení funguje spolehlivě a bezpečně. Nestalo se to jenom tak, samo od sebe. Jsou za tím schopnosti a zkušenost pracovníků všech dodavatelů a subdodavatelů a také vysoké pracovní nasazení našich lidí z DPP – zabezpečováků z jednotky Dopravní cesta Metro i dopraváků z jednotky Provoz Metro. Pánové, velké poděkování všem. Opravdu DOBRÁ PRÁCE. 

Milan Pecka, jednotka Dopravní cesta Metro, služba Sdělovací a zabezpečovací
Foto: archiv JDCM a JPM

...a pohledem dodavatele AŽD Praha

Tak jako na celém pražském metru, tak i na novém úseku V.A budou zabezpečovacími zařízeními kompletně vybaveny všechny stanice. Všechny systémy jsou integrovány do systému dispečerského řízení dopravy. Hlavním úkolem zabezpečovacího zařízení je pomocí technických prostředků minimalizovat možnost vlivu lidské chyby na bezpečnost dráží dopravy. Úvodem si dovoluji uvést několik řádek technokratických údajů o hlavních systémech zabezpečovacího zařízení:

■ **Elektronické stavědlo ESA11M** zajišťuje z pohledu bezpečnosti jízdy vlaku důležité funkce, jako přestavování výhybek či rozsvěcení signálů na návěstidlech. Jedná se o moderní, bezpečný a spolehlivý systém na počítačové bázi. Pro detekci vlaků na trati V.A jsou poprvé v metru v Praze použity digitální kolejové obvody KO-A1M.

■ **Liniový vlakový zabezpečovač s automatickým řízením jízdy vlaků LZA** automaticky zajišťuje bezpečný rozestup mezi vlaky. Systém umožňuje jízdu vlaků v intervalu 90 sekund. Systém automatického vedení vlaku zajišťuje převedení významné části úkonů řízení vlaku ze subjektivně pracujícího

strojvedoucího na exaktně fungující stroj. Tím je zajištěno přesné zastavování vlaku u nástupiště, přesné dodržování jízdního řádu a minimalizace spotřeby trakční energie. Ve stanicích Dejvická a Nemocnice Motol je mož-

ný bezobslužný obrat vlakových souprav, kdy vlaky zajíždějí na obratovou kolej a vrací se k nástupišti bez zásahu strojvedoucího. Strojvedoucí z neaktivního stanoviště pouze dohlíží na bezpečnost cestujících. >>>

Pohled na skříň nového stavědla.



■ **Diagnostický systém zabezpečovacích zařízení LDS** slouží pro automatický sběr dat na úrovni dispečerského řízení a jejich následné automatické porovnávání předepsanými referenčními hodnotami a provádění základních vyhodnocení. Tato data jsou důležitá pro predikci poruch a plánování preventivní servisní činnosti, za současného omezení rutinních ručních měření.

Ve stanici Dejvická probíhá modernizace zabezpečovacího zařízení poněkud jinak než na nově budovaných stanicích. V provozované části trasy I.A (od stanice Hradčanská) jsou práce prováděny při zachování provozu, tedy výhradně v nočních přepravních výlukách. Nové zařízení, které již zahrnuje vazby na prvky v nově budovaném úseku trati, je umístěno v nových prostorech a musí být k okamžiku přepínání již přezkoušeno náhradním způsobem v co možná největším rozsahu. Při uvádění do provozu bylo třeba respektovat požadavek na použití stávajících prvků v kolejišti i v nově zřízovaném zabezpečovacím zařízení.

Technicky to znamená nutnost odpojení stávajícího staničního reléového zabezpečovacího zařízení a připojení k novému systému elektronického stavědla všech stávajících prvků v kolejišti provozované trati. Dále musí být přepojeny i vazby systému vlakového zabezpečovače. Připojené systémy musí být naregulovány, všechny vazby musí být následně precizně vyzkoušeny. Tato operace je mimořádně náročná na perfektní naplánování všech na sebe navazujících prací, aby dopad do omezení provozu s cestujícími byl co možná nejmenší.



Po dobu provádění uvedených prací není možné používat původní ani nové zabezpečovací zařízení. **Práce jsou naplánovány do 3 etap:**

- 1. Vypnutí starého reléového zařízení stanice Dejvická a zprovoznění provizorního elektronického zabezpečovacího zařízení (PZZ),** které umožní obrát vlakových souprav po dobu montážních prací na definitivním zabezpečovacím zařízení. Činnost PZZ byla v předstihu montážně připravována v nočních přepravních výlukách tak, aby pro přepojení několika návěstidel a jedné výhybky bylo možné stihnout včetně přezkoušení v prodloužené přepravní výluce. Také bylo přemístěno pracoviště SPT (výpravčího), aby bylo reálné provést výměnu ovládacích prvků zabezpečovacího zařízení. V sobotu 1. 11. byl provoz ve stanici Dejvická ukončen již ve 22 hodin a v neděli 3:50 hod. je vše vyzkoušeno a předáno do provozu.
- 2. Následuje logisticky nejnáročnější část, kdy jsou ve dne prováděny práce v přepojování kabelových vedení od prvků v kolejišti v technologickém zázemí stanice,** v nočních přepravních výlukách pak jejich nastavení a přezkoušení. Zároveň probíhají práce na „zkulturnění“ stanoviště SPT a in-

Pohled na pracoviště údržby s diagnostickými počítači.

Vlevo: Skříň vlakového zabezpečovače LZA.

Dole: Elektronické stavědlo ESA I IM.

stalaci ovládacích počítačů definitivního zabezpečovacího zařízení. Práce jsou naplánovány na celý týden doslova hodinu po hodině a vše na sebe musí navazovat. Celé snažení je završeno víkendovou výlukou 8. a 9. 11. 2014, kdy probíhaly komplexní zkoušky všech systémů. Také v tomto případě musí práce na sebe navazovat, zjištěné nedostatky musí být operativně odstraněny. Díky vysokému nasazení všech zúčastněných, jak ze strany dodavatele a subdodavatelů, tak ze strany pracovníků DPP, jsou zkoušky úspěšně dokončeny s několika hodinovým předstihem proti plánu. Následuje předání dokladů potřebných pro legislativní povolení provozu a kolaudaci.

- 3. V dalším období nás společně mimo demontáží původního reléového zabezpečovacího zařízení ještě čekají komplexní zkoušky nově doplněné části stanice Dejvická ve směru ke stanici Bořislavka.** Tyto práce budou prováděny v nočních přepravních výlukách po stavebním dokončení nově budovaného úseku metra. 📌

**Martin Vágner,
AŽD Praha s.r.o. – vedoucí odboru metro
Foto: archiv AŽD Praha**



ŠTEFÁNIKOVA O DVA TÝDNY DŘÍVE

Poslední rekonstrukce tramvajové trati roku 2014 byla bleskovou akcí. Původní plán předpokládal realizaci RTT Štefánikova až v roce 2015. Byl změněn poté, co vyšlo najevo, že letos nebude možné provést poslední etapu rekonstrukce trati v Plynární ulici. Urychleně byla dokončena příprava RTT Štefánikova, aby na ní 19. října 2014 v nočních hodinách mohly započít práce.

Miroslav Grossmann, foto: Petr Ludvíček

Rekonstrukce zasáhla téměř celou délku Štefánikovy ulice od Anděla až na náměstí Kinských. Nebo také k tanku, jak se dodnes místu říká podle tanku číslo 23, který se za minulého režimu skvěl na tehdejších náměstí Sovětských tankistů. Zde práce navázaly na rekonstrukci Újezdu z roku 2009.

Během rekonstrukce trati současně probíhala přibližně v polovině délky trati také rekonstrukce vodovodu podél západního chodníku ulice. Tato skutečnost i fakt, že do ulice ústí mnoho vjezdů do přilehlých objektů, práce nijak neulehčovaly. A současně vyžadovaly vstřícnost místních obyvatel i návštěvníků, za kterou jim patří poděkování.

Už 13. listopadu byla do provozu uvedena první část stavby mezi Švandovým divadlem a Zubatého ulicí. Na konec hotového úseku byl umístěn provizorní kolejový přejezd pro otáčení vlaků. Do té doby končily tramvaje (linka 12) na přejezdu instalovaném na náměstí Kinských.

Kromě konstrukce trati na betonové desce, která přináší větší kvalitu provozu a snížení hluku z dopravy, došlo stavbou k několika změnám v oblasti mezi Kartouzskou ulicí a Arbesovým náměstím. Trať byla v části tohoto úseku odsunuta až o 1,5 metru směrem k řece, čímž mohl být vytvořen plnohodnotný jízdní pruh pro auta v úseku Viktora Huga – Kartouzská. Ten byl dříve kvůli silnému provozu a stísněným podmínkám kritickým místem z hlediska plynulosti i bezpečnosti provozu. Trať je zde navíc nově oddělena od vozovky bumlíkem.

V těchto místech se před rekonstrukcí nacházela zastávka Arbesovo náměstí




Tramvajový provoz po rekonstrukci tratě v místě křižovatky Štefánikova - Kartouzská.

Finální práce v ulici Štefánikova v blízkosti Anděla 22. listopadu 2014.

z centra. Došlo k jejímu posunu o 80 metrů zpět, zhruba do místa zastávky v protisměru (tedy blíže k opravdovému Arbesovu náměstí), na místo, které bylo jediné možné pro bezbariérové řešení s ohledem na vjezdy do objektů. Obě zastávky Arbesovo náměstí jsou upraveny na mys, mají provizorní povrch a jejich dokončování probíhalo již za provozu tramvají, které projížděly. Kvůli tomu byly také dočasné zřízeny náhradní zastávky.

V rámci akce byla provedena i příprava ke zřízení preference tramvají na SSZ 5.503 Štefánikova – Kartouzská, kde

trať kříží silně zatížený Malý smíchovský okruh. V náročných podmínkách tramvaje dlouhodobě vykazují podíl zdržených vlaků kolem 75% s maximy zdržení přesahujícími 1 minutu už pro první vlak. Stávající tramvajová detekce byla doplněna o další 2 detektory a preference bude zřízena dodatečně.

Trať byla uvedena do provozu 29. listopadu 2014, původní termín přitom byl 15. prosince. Stavbu se podařilo díky nasazení zaměstnanců a příznivému počasí urychlit o 16 dní. Mysy Arbesovo náměstí začaly sloužit 6. prosince. 

RTT Štefánikova

Investor, zhotovitel, obstaratel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Projektant: DIPRO

Délka trati: 680 metrů

Konstrukce trati původní: velkoplošné panely

Konstrukce trati nová: W-tram se žlábkovou kolejnicí NT1 a živitým krytem

Další realizované objekty: odvodnění trati, detekce tramvají pro řadič SSZ, definitivní dopravní značení

Navazující stavba: úprava tramvajové zastávky Arbesovo náměstí (investor TSK, projektant DIPRO)



JAK NA CHEMICKOU HROZBU V METRU?

Hlavní město zažilo v prvních hodinách středy 22. října 2014 jedno z největších cvičení složek integrovaného záchranného systému za poslední roky. Pod strohým názvem „METRO 2014“ proběhl komplexní nácvik reakce DPP a IZS na záměrné rozptýlení bojové chemické látky ve stanici metra Anděl.

Michal Brunner, foto: Kamila Drábková a Miroslav Kosmata

Vraťme se o bezmála dvacet let nazpět do japonské metro-pole Tokio. Dne 20. března 1995 tam během ranní dopravní špičky rozptýlili stoupcem sekty Óm šinrikjó na pěti místech v metru bojovou chemickou látkou sarin. Následky byly hrozné, 12 lidí na následky intoxikace zemřelo a přibližně čtyři tisíce naléhavě potřebovaly zdravotnickou pomoc. Varovným mementem zůstalo, že první zasahující hasiči a záchranáři neměli tušení, co způsobilo hromadný kolaps cestujících, a sami se vystavovali ohrožení.

Z TOKIA DO PRAHY

Tokijské události přivedly provozovatele podzemních drah i záchranné sbory ve všech částech světa k řešení problematiky teroristického útoku nebezpečnou látkou a ani Praha nezůstala pozadu. Postupně byl dovybaven Hasičský záchranný sbor DP adekvátními technickými prostředky a jeho hasiči byli vyskoleni na zásahy v prostředí nebezpečných chemických látek. Riziko chemického útoku v metru začalo být zohledňováno při tvorbě vnitropodnikových předpisů. Gesci nad systémovým řešením rizik spojených s terorismem převzal bezpečnostní úsek DPP.

Na základě odborných studií v oblasti nebezpečných látek a provedených experimentů s prouděním vzduchu ve stanicích metra byly v roce 2006 zpracovány technické podmínky pro stacionární protichemický varovný systém v metru. Při tvorbě koncepce protichemické ochrany a hledání inspirace v zahraničí vyšlo najevo, že Praha jako první na světě usilu-

je o skutečně systémové řešení detekce nebezpečných látek v podzemní dráze a dodavatelé příslušných bezpečnostních technologií byli nuceni řešit řadu specifických technických problémů. Díky úzké spolupráci zainteresovaných útvarů DPP s dodavateli a odbornými pracovišti se všechna úskalí podařilo překonat a v roce 2008 byl zahájen zkušební provoz prvních segmentů protichemického varovného systému. Zároveň byl zpracován prozatímní plán reakce na chemický útok v metru. Zde je třeba připomenout, že informace o konkrétních detekovaných látkách, detekčních principech a rozmístění detektorů varovného systému, stejně jako plán reakce, jsou ze zcela pochopitelných důvodů vedeny v režimu utajovaných skutečností.

CHEMICKÉ NEBEZPEČÍ NA REPUBLIKOVÉ ÚROVNI

Pokroky při realizaci protichemického varovného systému na konci uplynulého desetiletí a úspěšné uvedení systému do trvalého provozu počátkem roku 2010 zákonitě vyvolaly potřebu řešit otázky navazujících opatření a zásahu složek IZS při pozitivní detekci nebezpečné látky. Protože tyto otázky přesahovaly působnost Dopravního podniku, bylo na úrovni Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR v průběhu roku 2010 rozhodnuto, že daná problematika bude řešena formou tzv. typové činnosti složek IZS. Typová činnost je závazný dokument, který upravuje činnost složek IZS a dalších dotčených subjektů při stanoveném typu mimořádné události velkého rozsahu nebo vysokého stupně zá-



Týmy městských a podnikových hasičů se připravují ke vstupu do nebezpečné zóny.

važnosti, kdy nelze hledat řešení až poté, co taková událost nastane.

Od roku 2011 se scházely pracovní skupiny, složené ze zástupců hasičů, zdravotnických organizací, policejních útvarů, Státního úřadu pro jadernou bezpečnost, pražského magistrátu a samozřejmě Dopravního podniku, nad konkrétními postupy a způsoby součinnosti, které byly následně formulovány v metodických listech typové činnosti. Po dvouletém úsilí byla v roce 2013 typová činnost vydána pod názvem „Reakce na chemický útok v metru“ pod symbolickým pořadovým číslem 13 v Katalogu typových činností IZS. Nezůstalo ale jen u tvorby předpisů. Již v době činnosti pracovních skupin začaly jednotlivé složky, zejména hasiči a záchranáři, provádět společné nácviky podle dílčích závěrů jednání a byly podnikány kroky k modernizaci technických prostředků.

OD TEORIE K PRAXI: CVIČENÍ

Po schválení typové činnosti byl další postup očekávatelný – provést v metru taktické cvičení s námětem rozptýlení bojové chemické látky. Záměrem bylo nacvičit zásah v hluboce založené a frekventované stanici blízko centra města, ale zároveň celonočním cvičením příliš nekomplikovat život v metropoli a noční povrchovou dopravu. Jako nejvhodnější byla vybrána stanice Anděl. Hlavním cílem cvičení bylo prověřit postupy Dopravního podniku, složek IZS a dalších subjektů podle typové činnosti v prvních třech hodinách po vzniku mimořádné události.



Tam, kde běžně Na knížecí zastavují autobusy, stály kolony hasičských vozů.



Ve středu 22. října 2014, přibližně jednu hodinu po půlnoci, byla na nástupišti stanice Anděl rozptýlena aromatická látka, která rychlostí odpařování simuluje vlastnosti sarinu, aniž by byla toxická. Figuranti se podle předem připraveného scénáře začali hroutit k zemi, další se snažili dostat k eskalátorům. Provoz metra, simulovaný kyvadlovou jízdou dvojice souprav, byl zastaven. Zatímco na nástupišti zavládlo zlověstné ticho, rozběhl se řetězec úkonů na technologickém a vlakovém dispečinku metra, centrálním dispečinku MHD a zpráva o mimořádné události byla neprodleně předána operačním střediskům IZS. Právě rychlá a kvalifikovaná reakce na situaci v metru ze strany příslušných dispečerů může při eventuální reálné události zachránit nejvíce životů ještě před příjezdem složek IZS.

PŘED RYCHLOSTÍ MÁ PŘEDNOST DETEKCE A OCHRANA

Do deseti minut od vyhlášení chemického ohrožení ve stanici Anděl se prostranství autobusového terminálu Na Knížecí téměř celé zaplnilo záchranářskou technikou s rozsvícenými modrými majáky. U zásahu s předpokládaným výskytem zdraví škodlivé látky však není možné rovnou „vběhnout“ do nebezpečné zóny. bojový řád ukládá hasičům volit nejvyšší stupeň osobní ochrany, provést důkladný průzkum, mít zprovozněnu dekontaminaci pro zasahující a připraveny jistící skupiny. Mezi hasičskými vozy se tedy začaly objevovat nafukovací konstrukce

dekontaminačních pracovišť a hasiči se začali oblékat do plynotěsných protichemických obleků. Velitel zásahu nechal důkladně vymežit hranici nebezpečné zóny, za kterou není možný vstup bez ochranných prostředků. Až po dalších přibližně deseti minutách nevyhnutelných příprav na zásah mohly vstoupit první skupiny hasičů do podzemních prostor stanice, provést chemický průzkum a zahájit ochranu zraněných.

Necvičilo se však jen v prostoru Na Knížecí. Hasičské jednotky vyjely na průzkum i ke druhému vestibulu u křižovatky Anděl a k dalším stanicím metra, kde bylo podezření na výskyt neznámé látky nebo přítomnost zraněných. Další skupiny hasičů, včetně mezikrajové výpomoci povolanej ze Středočeského a Plzeňského kraje, postavily dekontaminační pracoviště u předurčených pražských nemocnic. Na operačním středisku HZS hl. m. Prahy zasedl štáb řídicích funkcionářů jednotlivých složek. Na poloprázdné stanici pražských hasičů byly povolány jednotky sboru dobrovolných hasičů pražských městských částí. Zdravotnická záchraná služba zajistila dostatek ambulancí pro transport vážně zraněných. Dopravní podnik vyslal autobusy pro lehce zraněné. Plány z typové činnosti se rozběhly naplno.

FILOZOFIE TYPOVÉ ČINNOSTI POTVRZENA

Hasiči Dopravního podniku s ohledem na svoji výbavu, odbornost a znalost prostředí plnili vysoce specializovanou

Hasiči DP provádějí chemický průzkum na nástupišti stanice Anděl.

úlohu chemického průzkumu na Andělu i v dalších ohrožených stanicích metra. Lokalizovali místo rozptýlení toxické látky, zamezili dalšímu odpařování a provedli odběr vzorku ovzduší. Po splnění těchto úkolů se skupiny hasičů DP na žádost velitele zásahu zapojily po boku kolegů z HZS hl. m. Prahy do vynášení vážně zraněných z prostoru nástupišť.

Závěrečné hodnocení cvičení se v těchto dnech teprve zpracovává. Už teď ale můžeme říci, že celková filozofie typové činnosti byla potvrzena jako správná. Cvičení pomohlo odhalit dílčí nedostatky v organizaci zásahu a technické problémy, které jsou však řešitelné. Velmi nás těší, že zapojení útvarů Dopravního podniku do přípravy a realizace cvičení, činnost jednotlivých dispečinků po vzniku simulované události a nasazení jednotek Hasičského záchraného sboru DP při cvičném zásahu jsou již nyní hodnoceny velmi kladně.

V roce 2006 byly zpracovány technické podmínky pro stacionární protichemický varovný systém v metru. Při tvorbě koncepce protichemické ochrany a hledání inspirace v zahraničí vyšlo najevo, že Praha jako první na světě usiluje o skutečně systémové řešení detekce nebezpečných látek v podzemní dráze.

Po splnění úkolů v zamořeném podzemí metra hasiči DP vstupují do dekontaminační sprchy.



ŽIVOTNOST PODVOZKŮ 35 LET?

aneb Trhliny na rámech podvozků vlaků M1 (V. díl)

V říjnu 2012 jsme čtenáře magazínu DP kontakt počtvrté seznámili s tehdy aktuálním vývojem řešení závažných závad na podvozcích vlaků metra typu M1. Od té doby uplynuly již více než dva roky. Je to poměrně dlouhá doba, za kterou se mnohé událo a kdy se vývoj celé kauzy posunul o notný kus cesty vpřed. A je třeba dodat, že k jejímu zdárnému vyřešení.

Jaroslav Kristen, foto: Petr Hušák, Bohuslav Formánek a archiv JSVM

Naše odmlka v publikování aktuálních informací byla způsobena interní dohodou mezi zainteresovanými subjekty, že kauza nebude zbytečně medializována. I přes tuto dohodu však čtenáři DP kontaktu nepřišli zkrátka. V dubnovém čísle ročníku 2013 vyšel článek měření mechanického namáhání rámu, provedených společností VÚKV na základě objednávky společnosti Bombardier Transportation, a v květnovém čísle letošního ročníku pak vyšel článek o defektoskopické kontrole rámu, kterou provádí pracovník jednotky Správa vozidel Metro Bohuslav Formánek. Nyní, v závěru roku 2014, kdy jsme v naší jednotce (JSVM) bilancovali vývoj případu za uplynulé 2 roky, jsme došli k závěru, že se pokusíme naše čtenáře objektivně seznámit s tím, co se v případě za tu dobu událo.

V říjnu 2012 jsme končili náš seriál o trhlinách na rámech podvozků v situaci, kdy v oblasti technické části problematiky JSVM zaregistrovala pokles intenzity výskytu nových trhlin, kdy jednotka přešla od vývoje oprav zjištěných trhlin ke standardnímu provádění oprav a kdy se chystala zkoušet filtry trakčních motorů. V oblasti vlastní příčiny vzniku trhlin již začalo být všem zúčastněným subjektům víceméně jasno v tom smyslu, že celý problém vznikl synergickým působením několika faktorů: celková velmi lehká konstrukce rámu a z ní vyplývající nízký rezonanční kmitočt rámu, nacházející se v oblasti rychlosti 60 km/h, zanášení trakčních motorů prachem a z toho plynoucí buzení mechanických vibrací a konečně nekvalitní výroba rámu ve firmě kooperující při výrobě rámu s dodavatelem podvozků.

V legislativní oblasti spojené s provozem opravených rámu se JSVM řídila rozhodnutím Drážního úřadu – vydávat pro každý opravený rám či skupinu opravených rámu úřední povolení provozu v délce 50 000 km.

V oblasti obchodně-právní byla situace méně uspokojivá. Ač se vedení JSVM

V legislativní oblasti spojené s provozem opravených rámu se JSVM řídila rozhodnutím Drážního úřadu – vydávat pro každý opravený rám či skupinu opravených rámu úřední povolení provozu v délce 50 000 km.

i celého DPP domnívalo, že se tato problematika rovněž, s ohledem na provedenou dílčí zjištění, brzy vyřeší, opak byl pravdou. Ze strany dodavatele vlaků a ostatně i samotného DPP bylo jako prioritní úkol akcentováno nalezení komplexního technického řešení celého problému, od něhož by se následně odvíjelo i řešení obchodně-právní, které by kompromisním způsobem uspokojilo všechny zainteresované subjekty. Proto bylo obchodně-právní řešení odsunuto až na dobu, kdy budou jednoznačně určeny příčiny vzniku trhlin a nalezen účinný způsob, jak vzniku dalších trhlin zabránit.

Celkový stav problematiky v polovině roku 2012, ač již byl učiněn velký krok v poznání mechanismu vzniku trhlin a způsobu jejich oprav, však z dlouhodobého hlediska nenaplnoval JSVM žádným optimismem. Všechna do té doby provedená zjištění nebyla v žádném případě příliš optimistická a nutně vyžadovala nějakou reakci, která by zajistila dlouhodobou stabilizaci situace a zabezpečila možnost rychlé reakce na neustále se objevující nové a nové trhliny, a umožnila tak dlouhodobé zachování provozuschopnosti vozového parku vlaků M1. Neustále totiž hrozilo nebezpečí, že se situace vymkne kontrole.

JSVM proto provedla analýzu celkového stavu a došla k závěru, že je nutno problematiku řešit z hlediska:

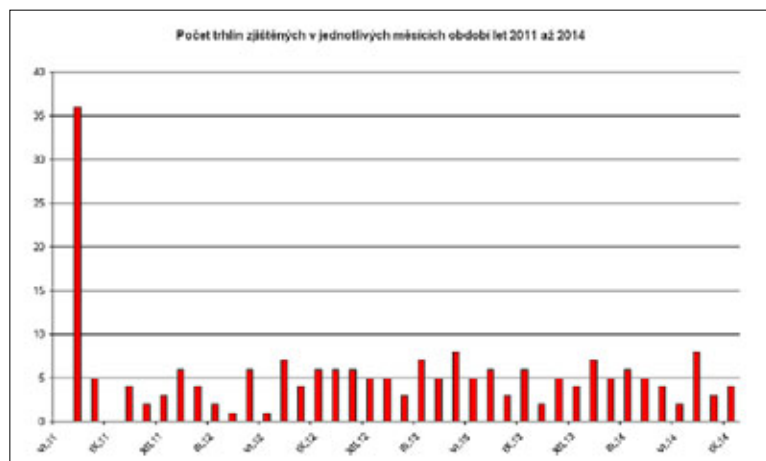
• včasné lokalizace vzniklých trhlin jako základ úspěšné opravy;

- úspěšného provádění oprav zjištěných trhlin;
- zabránění usazování prachu uvnitř trakčních motorů;
- prověření možnosti zesílení konstrukce rámu a dodávky nových rámu;
- zjednodušení legislativního procesu pro uvádění opravených rámu do provozu.

VČASNÁ LOKALIZACE VZNIKLYCH TRHLIN

I přes usilovné hledání optimálního východiska výskyt nových trhlin nepolevoval. Po prvotním náporu v červenci 2011 se výskyt trhlin stabilizoval na cca 5 zjištěných trhlinách v měsíci – viz graf výskytu trhlin.

V uplynulých 2 letech se však změnil charakter zjišťovaných trhlin. V době vzniku problému, v roce 2011, byly DPP a Siemens odkázány při zjišťování vad víceméně pouze na výsledky vizuálních prohlídek kritických míst rámu. Bylo však jasné, že s ohledem na jistou dlouhodobost procesu vedoucího ke vzniku trhlin budou všechny viditelné trhliny poměrně rychle lokalizovány, a že pro udržení celého procesu v rozumných mezích bude nutno trhliny lokalizovat již v zárodečném stadiu, kdy trhliny sice již vzniknou, ale ještě neprorazí na povrch materiálu. V praxi to znamenalo nalezení takové trhliny, která již vznikla, ale byla ještě skryta uvnitř materiálu záklopového plechu příčnicku rámu. Hlavním argumentem pro takovou



činnost byla skutečnost, že v podmínkách DPP je možné opravit pouze malé trhliny, tedy trhliny ještě nerozvinuté do stadia, kdy poškození rámu překročí svým rozsahem možnosti provedení opravy. Všem bylo totiž jasné, že pokud se takové rozšíření trhliny dovolí, stane se rám neopravitelným. Pracovníci JSVM, provádějící defektoskopické kontroly, se tak zaměřili na hledání metodiky, která by umožnila lokalizovat takové skryté trhliny.

Na rozdíl od lokalizace povrchových vad (tj. trhlin, které se již objevily na povrchu materiálu), jež se provádí magnetickou metodou, **byla jako základ pro lokalizace ještě skrytých trhlin zvolena metoda ultrazvuková. Tato metoda využívá odrazu ultrazvukových vln na rozhraní dvou prostředí. A právě takovým rozhraním je i trhlina skrytá uvnitř materiálu** (blíže viz článek „Vadný kus = potenciální nehoda“ v DP kontaktu 5/2014).

První experimenty s tzv. úhlovou sondou byly provedeny již v roce 2011. V červenci 2012 společnost Siemens zakoupila a v depu Kačerov v opravě podvozků v budově J nainstalovala polohovač, které umožňuje snadné provádění defektoskopických kontrol rámu ultrazvukem na všech kritických místech. Od tohoto okamžiku **jsou všechny rámy podvozků, jež procházejí vyvazovací opravou N6, pravidelně podrobovány podrobné defektoskopické kontrole.**

Nicméně, jak se prohlubovalo naše poznání o příčinách vzniku trhlin, bylo zřejmé, že je nutno prověřit nejen to, zda se na rámu nevyskytují trhliny, ale že je nutno prověřit i kvalitu svarů v kritických oblastech rámu, protože právě nekvalitně provedené svary v těchto oblastech coby vruby inicializují vznik trhlin. Praktický návod, jak zjišťovat nekvalitně provedené svary, nám poskytla společnost Bombardier, která počátkem roku 2012 prováděla inspekci rámu podvozků 4. série vlaků M1. Jako základ lokalizace vad svarů byla opět použita ultrazvuková metoda, avšak bylo nutno použít jiný typ sondy než v případě zjišťování trhlin skrytých. Použita byla tzv. přímá dvojitá sonda. Opět se využívá odrazu ultrazvukových vln na rozhraní dvou prostředí, kdy takovým rozhraním je chybně provedený svar. **Výsledkem zavedení nové diagnostiky bylo zjištění, že vznik skrytých trhlin zpravidla provází i nekvalitně provedený svar v daném místě.** Nicméně jak to v technické praxi bývá, zaznamenali jsme stav, kdy nebyl lokalizován vadný svar, a přesto se v daném místě trhliny objevily. Je třeba však přiznat i zjištění, že v několika případech byly zaznamenány nekvalitní svary, avšak bez vzniku následných skrytých trhlin.



Toto zjištění však vyvolalo širokou diskuzi, zda místa s vadným svarem, avšak bez výskytu skrytých trhlin, ihned po zjištění opravit, či ponechat takové místo bez opravy až do doby, kdy bude taková skrytá trhlina, pokud vznikne, standardním způsobem lokalizována. Nakonec, s ohledem na paralelní úvahy o nutnosti budoucí ochrany trakčních motorů před usazováním kovového prachu, a tím snížení mechanického namáhání rámu, bylo rozhodnuto taková místa neopravovat.

Během let 2012 a 2013 se potvrdilo, že dřívější úvahy JSVM o postupném poklesu množství trhlin s povrchovou indikací byl správný. **Současná praxe ukazuje, že se povrchové trhliny již skoro nevyskytují a že téměř všechny nyní nacházené trhliny jsou nalezeny v rámci plánovaných vyvazovacích oprav N6.**

Jako by stávající potíže nebylo dost, vyvstal další problém. Vyvazovací opravy vlaků M1 jsou prováděny cca od poloviny roku 2010, avšak pravidelné defektoskopické kontroly rámu se provádějí až od poloviny roku 2012. To znamená, že opravou N6 již prošly rámy, na kterých defektoskopická kontrola provedena nebyla. Ukázalo se, že takových souprav je 20. Pracovníci JSVM a společnosti Siemens se proto dohodli, že u těchto souprav budou rámy podvozků v nejbližším nižším stupni oprav (N5) demontovány a že na nich bude mimořádně provedena defektoskopická kontrola v rozsahu opravy N6. Předpoklad zahájení takových mimořádných kontrol je přelom let 2014/2015.

OPRAVY ZJIŠTĚNÝCH TRHLIN

Opravy rámu DPP zahájil počátkem roku 2012. Na konci prázdnin roku 2012 bylo

Polohovač
v budově J v depu
Kačerov.

úspěšně opraveno již na 40 rámu. Počet vadných a opravených rámu v uplynulých letech udává následující tabulka:

Rok	Počet vadných rámu	Počet opravených rámu
2011	49	0
2012	55	69
2013	79	82
2014*)	47	43

*) údaj k 7. 11. 2014

Dnes, po dvou a půl letech provádění oprav, je možné zcela určitě konstatovat, že **zvolená technologie, tj. vybrušení postiženého místa a jeho zavaření metodou MAG135, je jak po fyzické, tak i po legislativní stránce úspěšně zvládnuto.**

Je však nutno uvést skutečnost, že se v hodnoceném období vyskytly trhliny i na jiných místech, než na příčniku v místě konzoly pro trakční motor, a že vzniklá porucha byla takového rozsahu, že ji nebylo možné prostředky, které má DPP k dispozici, opravit. Jednalo se o trhliny nalezené na podélníku v místě podpory pro pružiny primárního vypružení a trhliny na konzole závěsu převodovky. V takových případech (byly celkem 2) byly vadné rámy odeslány na opravu do závodu výrobce rámu, společnosti Bombardier v Siegeniu. V rámci těchto oprav byla společnost Bombardier požádána jednotkou SVM o vypracování technologické návody na opravu poškození. Po jejím obdržení byla zpracována pracovníky svářečského dozoru DPP a pracovníky JSVM potřebná technologie a dokumentace pro opravy i takového poškození v podmínkách DPP. Následně další 2 případy tohoto poškození, které se vyskytly na konci roku 2013, byly již opraveny v podmínkách DPP. >>>

Během let 2012 a 2013 se potvrdilo, že dřívější úvahy JSVM o postupném poklesu množství trhlin s povrchovou indikací byl správný.

Dnes, kdy čtete toto číslo DP kontaktu, můžeme říci, že **bylo nalezeno celkem 230 rámu s diagnostikovanou zjevnou či skrytou trhlinou. Z tohoto počtu bylo úspěšně opraveno 194 rámu, 2 rámy jsou nyní v opravě, 30 rámu bylo shledáno jako neopravitelné (trhlina velkého rozsahu), 3 rámy byly již vyřazeny (zkušební opravy a jiné zkoušky) a u 1 rámu ještě nebylo rozhodnuto, zda bude oprava provedena.**

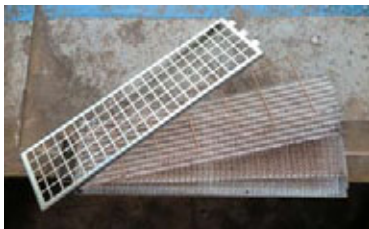
O úspěšnosti oprav svědčí i skutečnost, že na 32 již dříve opravených rámech byla v rámci plánovaných vyvazovacích oprav N6 provedena opakovaná defektoskopická kontrola, při které nebyly na opravených místech nalezeny žádné viditelné či skryté trhliny. Hlavní příčinou tohoto úspěchu JSVM vidí ve včasné diagnostice vad v jejich ještě zárodečném stavu, kdy je postižené místo malé a je relativně snadné je opravit.

ZABRÁNĚNÍ USAZOVÁNÍ PRACHU UVNITŘ TRAKČNÍCH MOTORŮ

Jak již bylo uvedeno, jsou znečištěné rotory trakčních motorů zdrojem vibrací, které dodatečně mechanicky namáhají rámy podvozku a v dlouhodobém horizontu vedou ke vzniku trhlin v místech defektních svarů. Logickým důsledkem tohoto poznání byla proto snaha JSVM o dosažení a udržení čistoty trakčních motorů. Bylo proto jasné, že pokud nechceme rámy dodatečně zatěžovat, nesmí se žádný prach do trakčního motoru dostat. Pokud se do něj nějaký prach dostane, nesmí se usadit v rotoru, a pokud je v rotorech již nějaký prach usazen (z dřívějšího provozu), je nutno ho co nejrychleji odstranit. Tyto tři požadavky určily směr další cesty.

Ve věci zabránění vnikání prachu do trakčních motorů bylo ze strany JSVM postupováno dvěma směry. Jedním směrem byla snaha zbavit pokud možno tunely všeho prachu. Proto bylo ze strany JDCM **pokračováno v pravidelném mytí tunelů trati metra.** Ukázalo se však, že s ohledem na délku sítě metra (cca 120km jednokolejně trati/tunelu) lze mytí provádět zhruba v ročním intervalu s možností mimořádného mytí úseků dle požadavku JSVM. Limitem častějšího mytí tunelů je také existence pouze jediné mycí soupravy. JDCM proto, i s výhledem na prodloužení linky A, zařadila do plánu investic na rok 2015 nákup další mycí soupravy.

Druhým směrem pak bylo **dodatečné vybavení trakčních motorů filtry z netkané textilie Viledon.** Tato akce byla zahájena počátkem roku 2012. První výsledky byly slibné, a proto byly v srpnu 2012 filtry nasazeny na vybrané trakč-




Filtr složený ze 4 vrstev děrovaného hliníkového plechu.

ni motory soupravy ev. č. 4157-4158. Zkoušky byly ukončeny po roce zkušebního provozu, v září 2013. V rámci zkoušek byly filtry v měsíčních intervalech měněny a váženy. Bylo zjištěno, že při měsíčním provozu se v každém filtru průměrně usadí cca 6g prachu (roční průměr) s klesající tendencí v rámci roku. JSVM tento pokles přičítá důslednému mytí tunelů s možným vlivem ročního období. Při zkouškách bylo měřeno, coby limitující faktor pozdější aplikace filtrů, i oteplení trakčních motorů. Bylo zjištěno, že se teplota pláště motorů opatřených filtry zvedla oproti teplotě pláště motorů bez filtrů o cca 15 °C a dosáhla výše cca 50 °C. Tyto hodnoty byly s ohledem na charakter provozu shledány vyhovujícími a umožnily pokračovat v dalších zkouškách.

Další zkoušky filtrů trakčních motorů, tentokrát oteplovací, proběhly po vyjasnění technických podrobností počátkem roku 2014 v závodě výrobce motorů, společnosti Bombardier v Hennigsdorfu. Zkoušky dopadly opět úspěšně, a proto JSVM v červnu 2014 obdržela od společnosti Bombardier **souhlas s provozním nasazením filtrů z netkané textilie Viledon s podmínkou pravidelné měsíční výměny filtrů a dodržení měsíčního kilometrického limitu 10 000km.** Na zá-

Nestandardní trhlina zjištěná 24. 4. 2013 na rámu v. č. 174035 v místě vetknutí podpory pro pružinu primárního vypružení do podélníku

kladě žádosti DPP společnost Siemens nakoupila potřebný materiál a na konci srpna 2014 započala s instalací tohoto typu filtru na celý vozový park vlaků M1. Zpočátku byla instalace filtrů limitována omezeným počtem dodaných filtrů, ale již od října 2014 Siemens instaluje filtry rychlostí cca 2 soupravy týdně. Předpokládá se, že všechny vlaky M1 budou opatřeny filtry z textilie Viledon do konce dubna 2015.

Ačkoli byla hlavním hybatelem při aplikaci filtrů na trakční motory JSVM, přišla i společnost Bombardier s vlastní iniciativou a navrhla jiný typ filtračního materiálu. Na rozdíl od netkané textilie Viledon, kterou navrhl DPP, Bombardier přišel s použitím děrovaného hliníkového plechu s velmi jemnými a hustými otvory. Tento filtrační materiál byl již společností Bombardier úspěšně aplikován v Číně v rámci projektu v Guangzhou. Pro Prahu společnost Bombardier navrhla filtr složený ze 4 vrstev zmíněného materiálu. Po počátečních problémech s nalezením výrobce/dodavatele takového materiálu dorazily první vzorky filtračního materiálu do Prahy v polovině září 2014. Jelikož jsou rozměry tohoto typu filtrů shodné s filtry navrženými DPP, byly počátkem října 2014 tyto vzorky zkušebně nasazeny na 10 trakčních motorů soupravy ev. č. 4177-4178. První poznatky říkají, že tento typ filtrů tepelně nezatežuje trakční motory více než filtry z netkané textilie Viledon. V současné době se připravuje ve spolupráci se společností Bombardier, Siemens a VÚKV podrobné měření oteplení trakčních motorů vybavených tímto typem filtru. 

Pokračování příště



Metrem jako k Jadranu

Jistě se vám už někdy stalo, že jste si na cestu metrem zapomněli svou oblíbenou knihu nebo noviny. Pokud zrovna „nesjíždíte“ novou aplikaci či hru na chytrém telefonu, můžete zkoumat obsah reklamních rámečků. A právě v nich byla v říjnu spuštěna nová kampaň „Víte, že...“, která prozrazuje zajímavá čísla z „kuchyně“ Dopravního podniku.

Jana Šejnohová, foto: archiv DPP

Nápad na využití neobsazených rámečků vznikl v odboru Marketing a komunikace DPP a volně navazuje na projekt „Poezie pro cestující“, který má rada z nás ještě v živé paměti. „Jsme rádi, že se nám podařilo s Rencarem domluvit a můžeme volně podkladové rámečky znovu využívat. V tuto chvíli máme dvacet motivů a během příštího roku plánujeme rozšíření,“ odhaluje první kroky i budoucnost projektu jeden ze spoluautorů **Jan Štojdl**.

Právě on, společně s kolegyní Gabrielou Kyselovou (toho času na mateřské dovolené), oslovil několik „srdcařů“ z podniku, kteří se do tvorby kampaně zapojili: „S vymyšlením hesel a odpovědí nám pomáhal **Vratislav Kučera z garáže Řepy, Radovan Kaprálek ze Správy dep, Zdeněk Rampa z Řízení provozu a Jan Ungerman z VTK při DP-Metro. Samotné vymyšlení otázek, když jsme si vzali k ruce statistickou ročenku a výroční zprávu za minulý rok, trvalo chvíli. Orůškem bylo spíš najít k otázkám zajímavou odpověď, nabízející srovnání,**“ komentuje Štojdl, který společně s výše jmenovanými šel cestou porovnání Prahy s různými městy Evropy, jak ilustruje na příkladu: „*Například víme, že v metru máme 460 kilometrů napájecích kabelů, a k tomu jsme hledali vhodný ekvivalent. Porovnávali jsme tedy údaje Prahy s Bratislavou, Budapeští, Berlínem a nic neodpovídalo. Nakonec jsme našli údaj, že vzdušnou čarou od hranice Prahy k Jaderskému moři je to odhadem 461 kilometrů...*“

V zábavně-vzdělávací kampani, která v současnosti jezdí zhruba v tisících rámečcích pražského metra, mají jednotlivé traktory rovnoměrné zastoupení. „*Pět zajímavostí patří tramvajím, pět autobusům, pět metru. Zbývající pětice jsou obecné informace o Dopravním podniku. Co se týče barevnosti a grafiky vizuálů, chtěli jsme, aby byly jednoduché, nebyly moc do očí a od-*

Cestující se v pražském metru ještě před kampaní Víte, že... mohli setkat s jiným využitím volných reklamních ploch – verši.



porovídaly našemu manuálu,“ komentuje Štojdl, který už zaznamenal i první pozitivní reakce na tento počín: „*Ozvali se nám dva studenti, že by rádi využili naše materiály pro diplomovou práci na téma marketingová kampaň dané společnosti. Myslím, že čísla, která prezentujeme, mohou někoho zaujmout, některá zaskočila i nás. Například: Na kolik osob počká řidič autobusu denně? Průměrem nám vyšlo, že jde až o sto lidí denně, což není malý počet. Zajímavým údajem je zcela jistě i počet naježděných kilometrů řidičem autobusu*

za rok, kde vyšlo těžko uvěřitelných 24 tisíc kilometrů!“

A na jaké otázky dostanou cestující odpověď v navazující části kampaně, která startuje po Novém roce? „*Například se dozvědět, kolik je v pražském metru svítidel, kolik obestavěného prostoru zaujímají stanice metra či kolik čerpacích stanic se stará o odvod splaškových a průsakových vod z pražské podzemky. Účelem je každopádně lidi trochu zabavit a ukázat jim, že za jejich cestou do zaměstnání nebo zábarou je práce mnoha lidí,*“ dodává Štojdl.



Víte, že...

do jednoho autobusu typu **SOR NB 18** se vejde

161 lidí?

Stejnou kapacitu má i cestovní letadlo typu **BOEING 737-800**.

ŽIVÝ MAJÁK S ÍČKEM NA VESTĚ

Informace, informovat, informátor. Slova, ke kterým se těžko hledá synonymum, proto se to jimi bude v následujícím textu jen hemžit. Reportáží se totiž podíváme do terénu za těmi, kteří cestujícím poskytují dopravní informace v době výluk.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Podchodem stanice metra Pražského povstání profukuje podzimní lezavý průvan, poslední cestující ještě využívají možnost otevřeného vstupu, ale u vchodu je již připravena Jana Jakoubková. Patří ke skupině těch, kteří v době přerušení provozu metra či tramvají ochotně, aktuálně a naživo poskytují nezbytné informace cestujícím o náhradním spojení. Možná někoho překvapí, že informátoři v DPP píší historii dlouhou teprve něco málo přes rok. Muži a ženy v reflexních vestách se v ulicích Prahy pohybovali už předtím, ale byli ze soukromé firmy najaté DPP. Dopravní podnik usoudil, že koučovat svoji skupinu je nejen ekonomičtější, ale i pružnější, a externisty využívá sporadicky.

„Máme v databázi 25 informátorů, kteří jsou zaměstnáni na dobu o provedení práce,“ říká **Radek Holubík, vedoucí oddělení Provozní informace**. Původně to byl jen plán vycházející z počtu výluk,

Již přes rok se pravidelným informátorem ráda stává Jana Jakoubková. Ze zkušenosti ví, že ať slouží kdekoli, informace o spojení na letiště či do ZOO se hodí vždy.

kteřý se však během letošního roku ukázal jako optimální. „Na připravovanou výlukou naplánujeme nezbytný počet informátorů a poté všechny oslovíme. Od všech máme pracovní i soukromé e-maily. Je na nich, kolik kontaktů nám poskytnou, protože je do služby zařazujeme podle rychlosti odpovědi. Stává se, že i do dvou hodin po odeslání výzvy máme obsazena všechna informační místa,“ dodává Holubík.

Výběr informátorů začal poptávkou v podniku u zaměstnanců pracujících ve směnách, tedy u dozorčích v metru, výpravčích ve vozovných a garážích, tedy provozních zaměstnanců, u kterých je předpoklad, že provoz znají a mají přehled o dopravních informacích. „Měli jsme k dispozici z dřívějších brigád i studenty. Poté, co jsme je oslovili, přidali se další,“ vzpomíná Radek Holubík a připojuje: „Dnes máme k dispozici zhruba polovinu studentů a polovinu zaměstnanců. Ve všední dny tak můžeme využít, naše lidi a studenty většinou o víkendech.“

Poptávku vyslyšela před rokem i **Jana Jakoubková**, studující obor poradenství při odborném vzdělávání. Prošla stejně jako ostatní vstupním pohovorem, úspěšně složila test s 15 otázkami a při loňské podzimní výluce metra na čátku poprvé předstoupila před cestující: „Od té doby jsem se snažila chodit pravidelně, ale dvakrát jsem se pro velký zájem nedostala na soupisku. Dnes už můžu říct, že kromě zajímavého přívýtědku je práce s lidmi dobrá praxe pro můj obor a navíc mě naplňuje. Ne každý je vždy příjemný a člověk se musí naučit s lidmi vycházet. Bud' peprnou poznámku přejdu, anebo se snažím trpělivě důvod výluky vysvětlit a nabídnout cestujícímu alternativu. Hodně zabírá úsměv.“

Po premiérové službě ve stanici Háje Jana Jakoubková sloužila několikrát ve stanici I. P. Pavlova, dále na Malostranské, Želivského, naposledy na Muzeu a při tramvajové výluce v Jindřichské. „Moje nejdelší služba bylo 11 hodin strávených v tubě zimě na I. P. Pavlova,“ vzpomíná dnes už s úsměvem Jana. A pozvání? „Různá se mi už přibodila. Dostala jsem pozvání na kafe, na pivo. Dvěma mladíkům jsem se snažila vysvětlit, že musím stát u cedule, tak se nabídli, že ji vezmou na pivo s sebou...“ Na další perličky nedošlo, protože se přiblížila babička o holi, potřebující se dopravit na Muzeum.

Systém informování samotných informátorů dopravními informacemi probíhá podle Radka Holubíka v předstihu prostřednictvím e-mailů a následně distribucí letáků na informační místa. Standardně jsou pak všichni vybaveni reflexními vestami s logem DPP a piktogramem „i“. „Při zahájení výluky ještě jednotlivá místa osobně navštěvujeme a řešíme s informátory případné dotazy a problémy, které v letáku, vzhledem k jeho omezenému prostoru, nemohou být řešeny podrobně. Zároveň je to pro nás kontrola, zda jsou na místě, a naopak oni vědí, že nás mají v zádech pro případ potřeby.“

Potřeba mít vlastní databázi informátorů vyvstala s četností výluk v metru. Od první akce 27. září 2013 v Badenihou ulici přes všechny výluky v metru se dnes oddělení Provozní informace dostalo do stavu, že je schopné vlastními informátory pokrýt všechny výlukové akce



Potřeba většího počtu informátorů vyvstala s příchodem pravidelných výluk v metru. Poprvé se informátoři DPP objevili při tramvajové výluce v Badenihou ulici v září 2013 a v metru začali sloužit v listopadu téhož roku. Dnes si již na 90 % informačních míst zajistíme sami. Na každou výlukou je nezbytné připravit průměrně 25 informačních tabulí, na výluky metra je jich přibližně 80–100, ale zkušenost říká, že není nad individuální informaci poskytnutou na místě informátorem.

Radek Holubík, vedoucí oddělení Provozní informace



na povrchu i v metru, externí firmu využívá jen na doplnění stavů. Jak vzpomíná Radek Holubík, v počátcích se mezi informátory vyskytovali jedinci, kteří byli nerozhodní či neměli dostatek času k informování, ale postupně se tzv. oddělilo zrno od plev, zhruba desítka odesla a dnes jsou stávající i noví na úplně jiné úrovni: „Těd' jsme v situaci, že noví adepti přicházejí již na základě předávané informace o této možnosti brigády a my si je dáváme do pořádku. Do budoucna bych uvítal například aplikaci, která by k dané výluce vyexpedovala bromadný e-mail s potřebnými informacemi a potvrzováním účasti jednotlivých informátorů. Uměl bych si představit pružnější distribuci letáků, než že kolega naplní batoh a vyrazí po svých na místa. Ale máme za sebou více jak roční zkušenosti, akci od akce vychytáváme drobnosti a systém považují za funkční.“

Na jednotlivá informační místa jsou informátoři obsazováni podle pořadí, v jakém se přihlásili. Jen nováčkové bývají nasazováni na méně exponovaná mís-

V roce 2014 informátoři odpracovali cca 2200 hodin při 22 akcích:


- 4 výluky metra
- 16 výluk tramvajů
- 2 Dny otevřených dveří DPP
- při říjnové a listopadových výlukách metra 2014 bylo informátory DPP odslouženo cca 800 hodin

ta a po bok zkušenějšího kolegy. Délky směn jsou rozdílné podle typu výluky. Například na čěcku sloužili od 7 do 19 hodin, na áčku, tedy typicky turistické lince, byla služba od 9 do 19 hodin. Před koncem roku je v evidenci i jeden rekordman, který během letošního roku dosáhl na 180 hodin, v průměru informátoři odslouží tak 90 hodin. Pohled na vlastní pojetí této služby připojuje z odd. Provozní informace **Šimon Preisler**: „Snažíme se, aby informátoři nebyli konfliktní. Nejdeme tedy cestou příliš aktivně podávané dopravní informace, jako vykřikování autobusových spojů u metra. Ne pro každého je taková informace potřebná a vyvolává spíše stresující ovzduší. Jdeme cestou být viděn, být vybaven informacemi a ty poskytnout potřebnému. Spíše se snažíme vyvolat pozitivní atmosféru a s úsměvem pomoci.“

Rozvahu prokazuje i další z informátorů, které jsme při stejné výluce zastihli ve stanici I. P. Pavlova, **Daniel Med**. Student FTVS má za sebou na šest akcí a tato služba v centru Prahy patří k těm náročnějším. Jak potvrzuje, Češi se často spokojí s informační tabulí a občas zanedávají, naopak davy cizinců touží zejména po slovním vysvětlení situace a nasměrování na náhradní dopravu: „Turisté bývají většinou více příjemní než Pražané, komunikativnější. Člověk se tu dozví i spoustu zajímavých věcí, i těch, které by slyšet nechtěl.“ Daniel se o brigádě dozvěděl od známých a rovněž on ji dnes bere jako zajímavý zdroj příjmu, i když zpočátku nevěděl, co

Speciálně na Malostranské se stane, že cizince více než výlučka zajímá spojení na Hrad, říká další z informátorů, Daniel Med.

má od této služby očekávat: „Přes pohovor a testy jsem prošel bez problémů a s pomocí Šimona Preislera proběhla první služba nakonec v pořádku.“ A recept na nepříjemné cestující? „Zůstat v klidu. Někdo si vylévacím zlostí řeší nějaké osobní problémy, ale my jsme tu od toho, abychom poskytli informace. A buď' ji dotčným přijme, anebo ne.“

Přesná informace poskytnutá ve správnou chvíli na správném místě zmenší nepříjemný dopad výluk na pohodlí cestujících. Ne všichni chápou nutnost rekonstrukcí tramvajových tratí či výměn čtyřicetiletých výhybek v metru. Pak je třeba vedle dostatku informací být obrněn trpělivostí a někdy coby maják ve zmatku velkoměsta být schopen poskytovat i turistické informace. Stejně jak tomu bylo při naší návštěvě informátorů při říjnové výluce metra mezi Muzeem a Budějovicou a stejně tak tomu bude při dalších, jako např. v stanici Dejvická při napojování nové zabezpečovačky. 



Sejít se, zazpívat si a rozdávat radost

Přes den řídí tramvaj, metro či autobus, pracují v dílnách nebo kancelářích. Večer pak píší notové zápisy, učí se nové skladby, aby mohli ve dnech svátečních i mimo ně rozdávat radost svým posluchačům. Ptáte se, o kom bude tentokrát rubrika Jeden z nás, v níž představujeme zajímavé koníčky zaměstnanců Dopravního podniku? Povídat si budeme o Pěveckém sboru DPP, který nám přiblížila jedna z jeho kmenových členek, Jitka Mlejnková.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna



Jitka Mlejnková patří k zakládajícím členkám Pěveckého sboru, kde jí patří post sopránu.

Ve kterém roce a jakým způsobem sbor vznikl?

Sbor byl založen v březnu 2010. Vzpomínám si, že se tehdy na Intranetu objevila upoutávka, že Lukáš Janírek, který má vystudovanou konzervatoř, zakládá sbor a kdo by měl zájem, ať se dostaví 29. března v 18 hodin do vozovny Žižkov. Přišlo nás dvanáct a Lukáš si nás hned rozřadil podle hlasů. Aniž bychom se znali, začali jsme spontánně zpívat, pak už přišly na řadu pravidelné zkoušky a v létě první soustředění. Náš první (inaugurační) koncert se konal 1. listopadu v Muzeu MHD ve střešovické vozovně.

Pěvci Dopravního podniku jsou stálými účastníky akcí Hudba v metru, tentokrát ve stanici Vltavská.

Kolik má sbor v současné době členů?

Momentálně je nás čtyřiatřicet plus sbormistr. V lednu 2013 odešlo šest lidí, kteří asi od sboru čekali více, měli vyšší metu. Říká se, že vše zlé je pro něco dobré, a myslím, že po tomto odchodu se tzv. „vyčistil vzduch“. Zdravé jádro zůstalo a přibýlo několik lidí zvenčí. I tak Pěvecký sbor ale stále tvoří ze 70% zaměstnanci Dopravního podniku.

Jaké je věkové složení sboru?

Jaký je věkový průměr přesně nevím, ale když se tak dívám kolem, nás přes padesát je tam dost. Tím, jak se sbor otevřel veřejnosti, přišli tři staří paní a jeden pán. Přes kolegyni jsme pak získali paní, která zpívala v chrámovém sboru v Dolních Počemicích. V sopránu máme mladou dívčinu, v altu také, takže pokud to vezmu odhadem, mladých kolem třiceti zpívá ve sboru zhruba sedm.

Zmínili jste „mláďá“ v sopránu i altu, jaké je hlasové složení sboru obecně?

Sopránů je devět, altů třináct, tenor a bas jsou po šesti.

Hlasovému složení se přizpůsobuje i repertoár daného hudebního tělesa. Co jej tvoří a jak se v průběhu let vyvíjel?

Začínali jsme s jednoduššími věcmi a od září 2010 jsme společně s jiným sborem nacvičovali Rybovu mši vánoční. Zpočátku se dělaly čtyřhlasé věci, pak nám někteří chlapi odešli, tak se přešlo na skladby pro tři hlasy. Repertoár se přizpůsoboval a přizpůsobuje konkrétní situaci a samozřejmě tím, že jsme Pěvecký sbor DPP, snažíme se ho ladit i tematicky, aby v něm vždycky zaznělo něco o dopravě a dopravních prostředcích. Zpíváme lidové a duchovní písně, písně umělé od různých autorů, třeba Petra Ebena, Jaroslava Ježka, ale i Wolfganga Amadea Mozarta nebo Leoše Janáčka, dále adventní a vánoční kusy, spirituály. Vánoční koncerty standardně odlehčujeme písničkami z pohádek, naposledy jsme měli velký úspěch s Mrazíkem.

Z výčtu písní, které jste již prezentovali, se dá usuzovat, že zkoušky musí být asi častější nebo delší, než je na stránkách sboru avizováno...

Samozřejmě. Zkoušíme každé pondělí od půl páté do sedmi, někdy i déle, podle potřeby. Nám, kteří pracujeme v kancelářích, nějaké to prodloužení až tak nevádí, ale ty, kteří slouží na směny, obdivují. Kluci tramvajáci třeba vstávají ve dvě, pak si odjezdí a večer jdou na zkoušku. Po ní se dostanou domů někdy až v deset a ráno znovu jezdí. Pokud máme před koncertem, zkoušíme třeba i v sobotu a neděli. Ve vozovně nám od začátku vychází vstříc vedoucí provozu Leoš Linka, takže zázemí máme skvělé.

Uvedla jste, že ve sboru máte i řadu směnových zaměstnanců. Jak je to s jejich docházením na zkoušky a vystoupení?

Směnoví, kterých je odhadem více než čtvrtina, si píšou služby tak, aby mohli každé pondělí chodit do zkoušky. Koncerty se pak snažíme dělat také v pondělí, protože víme, že naši lidé mají volno. Bylo by určitě dobré, kdyby vedení těmto lidem umožnilo měnit směny, protože pak je nešťastné na poslední chvíli rušit vystoupení.





Od doby svého vzniku jste již stihli 45 vystoupení, kde se vám líbilo nejvíce?

To je těžké, protože každé místo má své. Navíc se snažíme kostely měnit a dvakrát na jednom místě koncert neděláme. Moc hezký koncert byl u sv. Salvátora na Starém Městě, tam jsme zpívali ještě s dalším sborem Rybovka a kostel byl doslova natřískaný. Krásný byl i vánoční koncert u sv. Ignáce na Karlově náměstí, koncert v rámci našeho soustředění v malém dřevěném kostele ve Vysokém nad Jizerou nebo v Libiši nedaleko Mělníka. Tam jsme zpívali v malinkém kostelíku pro pár lidí a jako odměnu jsme dostali víno z místních sklepů. Naopak náš nejhroší zážitek je z vánočního zpívání v metru, kdy jsme byli vybráni do stanice Muzeum, kde proudila spousta lidí, houkaly vlaky a my nic neslyšeli, ani sebe. Od té doby v rámci této akce zpíváme na Vltav-

ské nebo na Florenci, kde jsou podmínky přijatelnější.

Ten, kdo vás již na nějaké akci viděl, jistě zaznamenal vaši sladěnost týkající se oblečení. Mělo i toto nějaký vývoj?


Dříve jsme zpívali v uniformách Dopravního podniku, ale tím, jak se přibráli lidi zvenčí, museli jsme oblečení změnit. Minulý rok jsme tedy nakoupili šátky do barvy k pánským kravatám, takže teď převážně vystupujeme ženy v bílých halenkách a černých látkových kalhotách, muži pak v tmavých košilích a kalhotách. Šátky a kravaty jsou spojujícím motivem, abychom, když někam nastoupíme, vypadali hezky. Když jde o vystoupení čistě pro Dopravní podnik, máme červená trička s límečkem, která nám podnik nechal udělat. V kombinaci s džínami vypadají docela pěkně.

Akustika, výzdoba, atmosféra, repertoár: Vše bylo sladěno při vánočním koncertu Pěveckého sboru DPP v kostele sv. Ignáce na Karlově náměstí.

Velice výraznou osobností sboru je Lukáš Janírek. Je na vás jako sbormistr přísny?

Lukáš je mladý a je do hudby zapálený. Je obdivuhodné, jak všechno zvládá a kolik energie sboru věnuje. Sám i skládá a nikdy neodmítne pomoci, když dotyčnému něco není jasné. Učí nás i teorii a mnohé ze sboru naučil znát noty. Myslím, že nejen já jsem Lukášovi vděčná, že tohle všechno dal do kupy. Díky němu máme konička, který nás baví a těší.

Jaké nejbližší akce sbor čekají?

Na pondělí 15. prosince máme naplánován adventní koncert v kostele Panny Marie Sněžné na Jungmannově náměstí od 19:30. Ve středu 17. prosince budeme vystupovat v rámci akce Naladte se v metru a pak už se budeme moc těšit na Českou mši vánoční Jana Jakuba Ryby, kterou předneseme 5. ledna 2015 od 19 hodin v kostele sv. Voršily na Národní třídě. V příštím roce nás čekají vystoupení u příležitosti otevírání nových stanic metra a zájezd do Francie, kam jedeme na pozvání francouzského sboru, který u nás letos hostoval. Rádi bychom nahráli také vlastní cédéčko. 

Dole: Aktuální složení sboru na fotografii s generálním ředitelem Jaroslavem Ďurišem před koncertem na Hlavním nádraží letos v listopadu.

Zajímavosti o Pěveckém sboru DPP:

- Založen v březnu roku 2010 strojevodcům metra a sbormistrem Mgr. Lukášem Janírkem
- V současnosti má 34 členů
- Zkoušky se konají každé pondělí od 16:45 ve vozovně Žižkov
- Měsíční příspěvek člena sboru činí 100 Kč
- Logo tvoří osminová nota, centrální písmeno „J“ je připomínkou zakladatele sboru. Autorem loga je Mgr. Michal Kapusta
- Podrobné informace najdete na webových stránkách www.sbordpp.cz



Prosincový historický kaleidoskop 2014

Měsíc prosinec je na historické události poněkud chudší, přesto jsme dvě zajímavá výročí vybrali. Jedno je tentokrát věnováno především pracovníkům vrchní stavby jednotky Dopravní cesta Tramvaje, to druhé připomíná, jak rychle uplynul čas od ukončení provozu autobusové garáže Dejvice.



Pavel Fojtík, foto: archiv DPP, Robert Mara a autor

PŘEDCHŮDCE „KALIFORŇANU“ SE POPRVÉ PŘEDSTAVIL PŘED STOLETY

Poslední dvě desetiletí let je při některých výlukách tramvajových tratí zcela běžné ukončení jedné nebo více linek na povrchové výhybce Californien, kterou vyrobila lucemburská firma KIHN SA. Tato výhybka provizorního charakteru se v Praze užívá od roku 1995, ale myšlenka takového snadno smontovatelného kolejového zařízení, aniž by se při jeho pokládce musela odstraňovat dlažba, je o mnoho desítek let starší. Poprvé se Elektrické podniky začaly o povrchovou výhybku (Kletterweiche) zajímat už na podzim roku 1904, tedy před 110 lety, ale k nákupu zařízení nakonec nedošlo.

Nahoře: Poslední prosincový den roku 1914 zachytil amatérský fotograf Antonín Novotný první pražskou povrchovou výhybku během druhé etapy rozšiřování Radlické ulice.

Stavba povrchové koleje v Parku kultury a oddechu v roce 1956, kdy byla použita k přepravním a výstavním účelům.



V roce 1913 se myšlenka provizorních výhybek a kolejí pokládaných přímo na dlažbu nebo na jiný povrch objevila znovu. Správní rada dospěla k názoru, že by jednu povrchovou výhybku na zkoušku zakoupila a později by několik dalších vyrobily Elektrické podniky ve svých dílnách. V listopadu 1913 nabídla dodání ukázkové výhybky společnost Orenstein & Koppel. Elektrické podniky měly představu, že podle potřeby bude pomocí dvou výhybek provoz převeden vždy na jednu kolej. Druhá možnost spočívala rovněž ve vyloučení jedné koleje, ale v zachování dvoukolejného provozu, kdy by byla na dlažbu položena souběžná povrchová, tj. plochá kolej. Správní rada Elektrických podniků oslovila tuzemské výrobce kolejnic, zda by byli schopni dodávat potřebné kolejnice, ale nakonec uspěla až u německé společnosti Phönix. Ministerstvo železnic schválilo plány příslušných kolejových konstrukcí výnosem z 3. června 1914 a současně povolilo, aby používání těchto „náložných výhybek a kolejí“ bylo s ohledem na provizorní a obvykle krátkodobý charakter možné bez předchozích úředních komisionálních jednání. Toto povolení dovolilo operativní používání výhybek podle aktuální situace. Ministerstvu se obvykle jejich použití pouze oznamovalo.

K prvnímu použití povrchové výhybky, zcela srovnatelné s dnešní výhybkou Californien, došlo v závěru roku 1914

v Radlické ulici. Chystalo se její rozšíření podél areálu nádraží, spočívající v zasypaní zdejšího příkopu, a současně měla být zvýšena niveleta ulice až o půl metru. Přestavba ulice proběhla bez přerušování tramvajového provozu. Omezení spočívalo jen v dočasné výluce levé koleje ve směru z centra. Od 1. prosince 1914 byla v provozu povrchová výhybka umožňující jednokolejný provoz v úseku od plynárny (od dnešních Ženských domovů) k Zahradní ulici (dnes se jmenuje Bieblova). Od 22. prosince 1914 se jezdilo jednokolejně v úseku Zahradní – Křížová. Normální dvoukolejný provoz byl obnoven 25. února 1915.

Povrchové koleje pokládané přímo na dlažbu byly poprvé použity o rok později při rekonstrukci kolejí v ulici Na Příkopě. Zde práce proběhly ve čtyřech etapách v září a říjnu 1915 v úsecích Pražská brána – Panská a Panská – Můstek, kdy byl na provizorium převeden v příslušném úseku vždy jeden směr. Po celou dobu prací tak byl zachován dvoukolejný provoz. Poprvé se tramvaje rozjely po zhruba dvousetmetrové povrchové koleji 16. září.

Od té doby byly povrchové koleje a výhybky běžnou pomůckou při některých rekonstrukcích, ale nezářídka posloužily i jako dočasné nákladní odbočky. Mezi nejznámější rekonstrukce patří úpravy na náměstí Republiky v roce 1930 a především úprava Jiráskova náměstí v roce



V současnosti se v areálu ústředních dílen opět začaly používat povrchové koleje zhotovené z použitých starých blokových kolejnic B1, používaných původně do velkoplošných panelů. Pomocné koleje slouží k odstavení a posunu dlouhodobě odstavených anebo vyřazených vozů.

1932, při které byla z povrchových kolejnic dokonce postavena provizorní dvoukolejná trať v dnešní Gorazdově ulici.

V 50. letech se začalo od povrchových kolejí ustupovat, ale bohužel scházejí bližší informace o jejich použití. Prokazatelně byly použity mimo pravidelný provoz při přepravě vozu koňky a tramvaje T1 do areálu Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (Výstaviště) při I. celostátní výstavě místního hospodářství v září 1956. Povrchová kolej zajistila jednak propojení tramvajové koleje s tehdy ještě existující železniční vlečkou do Parku kultury a především pak mezi vlečkou a vlastním výstavním prostorem, kde část koleje byla ponechána po dobu výstavy a část byla pokládána jen při přepravě vozů tam a zpět. Zatím poslední použití povrchových kolejí je pak doloženo v roce 1961 při natáčení filmu Pohádka o staré tramvaji, kdy byla s jejich pomocí prodloužena odstavná kolej pro kropicí

vozy v ulici U Královské louky do dřevěné boudy, a především pak vznikla kolej v Podolí u Modré plovárny. V dalších letech o používání povrchových výhybek a kolejí již neexistují žádné doklady. Zřejmě se od jejich používání ustoupilo v souvislosti se zaváděním těžkých vozů řady T. Má-li někdo nějaké hodnověrné informace o užívání povrchových kolejí a výhybek první generace, velmi je uvítáme.



Čerstvě dokončená hala autobusové garáže Dejvice v prosinci 1932 před nastěhováním prvních autobusů.

BEZ GARÁŽE DEJVICE JSME UŽ DESET ROKŮ

Když garáž Dejvice slavila v prosinci 2002 sedmdesát let své existence, vyjždělo z ní v ranní špičce pracovního dne 119 autobusů z celkového počtu 1033 vozů, které tehdy Dopravní podnik hlavního města Prahy vypravoval ze šesti garáží.

Vlastní rušení garáže Dejvice proběhlo ve třech etapách. První spočívala v ukončení provozu odstavné plochy Suchdol (ve skutečnosti se nacházela na katastrálním území Sedlec) počínaje sobotou 2. října 2004. Ve špičce pracovního dne (od pondělí 4. října) se to projevilo v poklesu vypravení na 79 autobusů a z Dejvic se přestaly vypravovat kloubové vozy. Autobusy byly přestěhovány do jiných garáží. O měsíc později se z Dejvic odstěhovaly další autobusy, a tak počínaje 8. listopadem garáž v ranní špičce vypravovala už jen 33 vozů, o víkendech pouhopouhých 9. Definitivní konec nastal 4. prosince 2004, kdy z garáže Dejvice již nevyjel žádný autobus a její historický úkol skončil. K 31. prosinci 2004 byla garáž Dejvice zrušena formálně i administrativně.

Nějaký čas byl uvolněný prostor pronajímán a po několika letech, 29. května 2007, Rada hlavního města Prahy schválila prodej celého areálu plzeňské firmě InterCora zabývající se realitní činností. Nějaký čas si zájemci o městskou hromadnou dopravu lámali hlavu, zda zajímavá budova garáže zmizí z povrchu zemského. Nestalo se tak. Nemovitosti získala společnost Kaufland, která zde vybudovala nové nákupní centrum a historický objekt adaptovala na parkoviště pro zákazníky. Nové centrum bylo otevřeno 27. června 2012.



Hala garáže Dejvice – dnes parkoviště obchodního centra (v březnu 2013). Hala zdobí velkoformátové fotografie z výstavby garáže z let 1931–1932, které poskytl archiv DPP. Společnost Kaufland tímto způsobem připomíná historický význam objektu.

LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

Také považujete doubledeckery spolu s červenými telefonními budkami a „Big Benem“ za symbol Londýna? Dvoupatrové autobusy ale nejsou jen výsadou metropole Velké Británie. Kromě vyhlídkových jízd po historických pamětihodnostech jsou využívány pro městskou hromadnou dopravu po celém světě. Pojďme si krátce přiblížit jejich historii a současnost, podívat se na některá místa, kde se s nimi můžeme setkat.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová, neoznačená foto: wikimedia.org

Proč vlastně v Anglii vznikly dvoupatrové autobusy? Hlavním důvodem byla nutnost zkrácení délky dosavadních autobusů, které měly v londýnských uličkách problém se zatáčkami. Aby byla zachována přepravní kapacita, musely být vozy zkráceny na délku a zvýšeny. Obvyklá délka je nyní od 9,5 m do 11 m, nejdelší má dokonce 15 m, na výšku mají vozy nejčastěji 4,38 m. Na tyto rozměry musí mít řidič autobusu speciální povolení, ale i přesto v minulosti párkrát došlo ke srážce s mostem z důvodu řídicího „zapomnětlivosti“.

Historie těchto autobusů sahá až do 19. století. Jejich předchůdci, omnibusy, byly v Londýně zavedeny v roce 1829. Byly to velké povozy tažené koňmi. Motorové autobusy začaly být používány až v roce 1910. První motorový doubledecker byl představen roku 1923. Jednalo se o plně zastřešený autobus s polstrovanými sedačkami, který dopřával cestujícím dostatečný komfort. Nejslavnější typ londýnského doubledeckeru je tzv. Routemaster, který se začal vyrábět v 50. letech 20. století. Routemastery, známé díky červené barvě a otevřené plošině vzadu, která sloužila k nástupu, vozily cestující od roku 1956 do roku 2005, kdy byly staženy z provozu, protože neodpovídaly bezpečnostním normám EU. Londýňané tuto ztrátu nesli těžce, proto bylo alespoň dovoleno, aby byly ponechány na dvou linkách jako připomínka starých dobrých časů.

První londýnský Routemaster na Kensington High Street.



Vpravo dole: Dvoupatrové omnibusy začaly v Londýně sloužit v roce 1829, motorové (na snímku) od r. 1910.

Dole: Do londýnských ulic vyjela v roce 2012 omlazená verze klasického doubledeckeru.

Před konáním letních olympijských her v Londýně v roce 2012 se Routemaster dočkal po padesáti letech velkého omlazení v podobě New Routemasteru. Ten si ponechal od své původní předlohy lesklou červenou barvu. Jeho design však prošel výraznou proměnou. Na první pohled jsou karoserii dány oblé tvary, které působí elegantním a kompaktním dojmem celého autobusu. Pro rychlý nástup a výstup jsou ve voze umístěny tři vstupy. Čelní maska

je oproti prvním autobusům zcela plochá, naopak ponechána byla kulatá světlá. V interiéru nechybějí dvě elegantní točitá protiskluzová schodiště. V prvním patře pak cestující oproti přízemí najdou sedačky potažené látkou nesoucí motiv London Eye a katedrály svatého Pavla v modrém provedení. Nutno dodat, že proměnou prošel i motor, který je nyní hybridní, což znamená úsporu při spotřebě a větší ohleduplnost k životnímu prostředí. V hlav-



Zdroj: advantag.com





Zdroj: trolligabus.sk



ním městě Velké Británie je přes 700 autobusových linek obsluhováno více než 8500 autobusy, jejichž převážnou část tvoří právě tyto kouzelné doubledeckery.

Kvůli jízdě v tomto vozidle ale nemusíte jen do Londýna, podobně jezdí i v jiných městech po celém světě.

Berlín – V německé metropoli jsou dvoupatrové autobusy se žlutou karoserií velmi populární, v roce 1992 jich zde jezdilo přes tisíc. Tento počet se sice snížil, berlínský dopravní podnik ale plánuje nákup dalších vozů – aktuálně testuje nový typ Scania Citywide Low Floor.

Bagdád – Před americkou invazí tvořili jejich předchůdci páteř hromadné dopravy v Bagdádu. A červené dvoupatrové autobusy se do irácké metropole opět vrátily. Lístek do některého ze šedesáti vozidel vyrobených v Jordánsku přijde zhruba na polovinu toho, co stojí běžná

jízda taxikem. Důležitým benefitem je také zabudovaná klimatizace, která pomáhá především ve zde obvyklých padesátistupňových vedrech.

Hongkong – Sedmimilionové město má sice poměrně rozsáhlou síť metra, velkou část dopravní zátěže však vozí autobusy. V Číně je z důvodu nedostatku prostoru hnáno vše do výšky, nejinak je tomu také ve veřejné dopravě – v Hongkongu jsou autobusy v drtivé většině dvoupatrové a převažují nad individuální dopravou. Na těch nejužších ulicích se doslova prohání jeden autobus za druhým. A nejinak je tomu i v jiných čínských městech.

I ve Spojených státech amerických jezdí doubledeckery. Od roku 2007 například slouží veřejné dopravě v **Seattlu** dvoupatrový autobus Alexander Dennis Enviro500. Celkem jich zde jezdí přes třicet.

Vlevo nahoře: Jednou ze vzdálených destinací, kde doubledeckery slouží, je Hongkong.

Vpravo nahoře: Letos v červenci se vrátil do služeb tento modrý dvoupatrový autobus v Popradu.

Vpravo: Ulice amerického Seattlu brázdí tento Alexander Dennis Enviro500.

Dole: Jedna éra berlínských dvoupatráků dosáhla dokonce čísla přes tisíc provozovaných kusů.



Zajímavostí je, že se tímto typem vozidla zabývala i slovenská firma Trolliga Bus, která vyrobila pod názvem Sirius dvoupodlažní autobus ve stylu slavného anglického vzoru. Z důvodu nízké poptávky však jen v počtu dvou kusů. Vozidla byla testována např. v ulicích Prešova a Bratislavy. Během června až září 2012 byl červený autobus provozován ve slovenské Nitře na speciální lince 35 městské dopravy.

V minulých letech jezdil naopak modrý doubledecker v **Popradu**, kam se po odmlce vrátil 14. 7. 2014 v rámci nově zřízené linky č. 8. Ta nabízí nadstandardní služby, které ocení převážně turisté, nicméně za stejné jízdné místní MHD.

Před olympijskými hrami v Londýně v létě roku 2012 jsme mohli potkat původní londýnský dvoupatrový autobus krátce i u nás v České republice, a to jako součást projektu Českého olympijského výboru, v němž byl využíván v největší komunikační kampani v historii českého olympismu.

V rámci veřejné hromadné dopravy se s doubledeckery setkáte i na dalších místech, jako například v Makedonii (Skopje), Španělsku (Bilbao), Dánsku (Kodaň), Turecku (Istanbul), Singapuru, Indii (Bombaj, Kalkata), Kanadě a dalších.



PARTY TRAMVAJE VOZÍ PIVO A ZÁBAVU

Kromě tradičních tramvají využívaných pro osobní dopravu jsou v každém DP i vozy sloužící jako pracovní vozy, historické vozy, ale i tramvaje pro zábavu, tzv. party tramvaje. Podívejme se na několik z nich.

Text a foto: Michal Chrást

Party tramvaj (pivní tramvaj či bar na kolejích) je běžně provozována v mnoha dopravních podnicích, např. v Německu, Rakousku, Polsku, ale také na Ukrajině v Kyjevě. V minulém roce byl takto upraven i jeden vůz v DP města Brna. Tato speciální tramvaj je určena nejen pro různé oslavy či prezentace, ale také jako kulturní zážitek pro turisty. V Německu většina dopravních podniků takovou tramvaj má a je využívána. Příkladem můžeme uvést Berlín, Bremer, Gothu, Görlitz, Erfurt, Lipsko, Plavno atd.

BVG Berlín provozuje party tramvaj již od roku 1996. Vůz pro konzumaci nápojů vznikl přestavbou tramvaje KT4D. Nejdříve byla tramvaj modernizována a posléze byla dosazena trakční výzbroj ČKD TV3. Tato tramvaj sloužila bezproblémově 6 let. V roce 2002 bylo rozhodnuto o jejím prodeji a byla vybrána jiná – již modernizovaná tramvaj KT4DMC s trakční výzbrojí AEG DC. Po úpravách a změně vybavení je tramvaj provozována téměř každý den. Je oblíbená nejen turisty, ale také firmami, které zde provozují různé prezentační či zaměstnanecké akce. Partnerem BVG je pivovar Kindl.

WT Gotha provozuje pivní tramvaj typu KT4Dt od roku 2012. Původně tento vůz jezdil téměř 9 let v GVB Gera. Tato tramvaj se do GVB Gera dostala nejdříve jako ojetá z Berlína. V Geře dostala velkou prohlídku a byly



Interiér pivní tramvaje KT4Dm provozované v Geře a nyní společnosti Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha.

Berlínská party bar tramvaj KT4DM z r. 1982, modernizovaná v r. 1995, zachycená na Alexanderplatz. Vpravo její interiér z r. 2003.

také pod tramvaj zavázány podvozky pro rozchod 1000 mm. Partnerem jak v GVB Gera, tak i nyní ve WT Gotha je pivovar Kostringen (známý svým kvalitním černým pivem). V GVB Gera tramvaj jezdila pravidelně v pátek a v sobotu večer podle jízdního řádu. Dále byla používána na soukromé jízdy také jako primátorská tramvaj. Vzhledem ke změně strategie byla v roce 2012 dlouhodobě zapůjčena do Gothy, kde je využívána k objednaným jízdám. WT Gotha provozuje tuto pivní tramvaj zejména na 21 km dlouhé meziměstské trati na rozchodu 1000 mm, která končí v lázních Tabarzu.

Dopravní podnik města Brna dlouho uvažoval o stavbě party-pivní tramvaje. Nakonec došlo k přestavbě modernizované tramvaje K2R s trakční výzbrojí ČKD TV8. Vozidlo prošlo velkou prohlídkou se současnou přestavbou na pivní tramvaj. Byla dosazena chemická toaleta, výčep piva s chlazením, interiér byl upraven pro potřeby poskytování občerstvení a osazeny byly i pomocné statické měniče. Partnerem této realizace je pivovar Starobrno, člen skupiny Heineken. V současné době je tato pivní tramvaj v provozu více jak rok. Brněnský dopravní podnik již několik let provozuje také tzv. hudební tramvaj KT8D5N.





Bývá úspěšně zaplněna a má oblibu zejména mezi mladými lidmi.

Ještě jednou do Německa: VGG Görlitz provozuje pивní party tramvaj upravenou z vozu Düwag GT6. Vůz má upravený interiér a jejím partnerem je pivovar Landskron. Tramvaj je využívána jak firmami, tak také studenty či na vyhlídkové jízdy spojené s malým občerstvením.

V Kyjevě je též v provozu tzv. „barová tramvaj“. Ta byla postavena z tramvajového vozu T6B5SU (označovaného v bývalé SSSR také jako T3M) a je umístěna v depu Podils'ke. Původní tramvaj T6B5 z roku 1985 byla upravena téměř po 20 letech pravidelného provozu s cestujícími.

Pivní tramvaj KT4DtM v zastávce Pforten na právě otevřené tramvajové trati v roce 2006 v Geře.

Vpravo: V Helsinkách zábavu rozvážá červený vůz typu Karia HM z r. 1959, v Plavně pak zelenobílá Gotha T2-64 z r. 1966.

Má pohodlná sedadla, kuchyňské a barové zázemí. Tramvaj je vypravována na různé oslavy, ale také na prezentace dopravního podniku, kde slouží jako zázemí pro catering.

Všechny tramvaje používané jako party vozy jsou v délce cca 15 nebo 20 metrů, jako nevhodnější k těmto účelům se jeví dvacetimetrové. Přestavbu klasického vozu na party tramvaj zvládne vlastními silami většina dopravních podniků. S rekonstrukcemi mají nejvíce zkušenosti kolegové v BVG Berlín a GVB Gera, kteří vlastní příslušnou dokumentaci a rádi se podělí s provozními a technickými zkušenostmi. Vstupní investice se tu vrátí z více

jak 50% reklamou pivovaru na vnějším laku tramvaje.

Komerční jízdy se speciálními tramvajemi mají u turistů a návštěvníků měst kladný ohlas. Provozování takové pивní-party tramvaje přispívá k rozšíření turistických aktivit měst i k propagaci příslušného dopravního podniku.



Vlevo a dole: Kyjevská barová tramvaj T6B5SU se zajímavým interiérem.



KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák



Film *Hobit: Bitva pěti armád* vstoupil do českých kin 11. prosince 2014.

Zdroj: www.movieweb.cz

FILM

Pro všechny, kteří si v předvánočním showu najdou trochu času na návštěvu kina, je na měsíc prosinec připraveno několik filmových premiér. Pro příznivce fantasy a děl J. R. R. Tolkiena např. další díl „hobití filmové trilogie“, nový snímek režiséra Petera Jacksona nazvaný *Hobit: Bitva pěti armád*. Prosincové filmové premiéry myslí i na ty, kteří vzpomínají na společně prožitou Noc v muzeu s hlídačem Larrym v podání Bena Stillera. Do české distribuce přichází Noc v muzeu: Tajemství hrobky a tvůrci slibují zatím největší a nejdivočejší Larryho dobrodružství při cestě za záchranou jednoho důležitého kouzla. Připraveno je i několik premiér z dílny domácích tvůrců. Za všechny lze uvést např. snímek *Raluca*, který je charakterizován jako česká variace na žánr film-noir, nebo se o něm mluví jako o krimi thrilleru s klasickým typem hlavní postavy – bývalým policistou a nyní soukromým detektivem. Uvidíme, jak se záměry týmu režiséra Zdenka Viktory povedlo přenést na plátno. Připravena na cestu za diváky je i komedie *Hodinový manžel*, kterou podle vlastního scénáře natočil, jako svůj celovečerní debut, režisér Tomáš Svoboda s Davidem Novotným, Bolkem Polívkou, Davidem Matáskem a Lukášem Latinákem v hlavních rolích.

týmu svých tvůrců nejedno divadelní ocenění. Příběh malého Pavlíka Tesaře, který se na Štědrý den ztratil tatínkovi a potkává nej-různější postavy, vyprávěný formou divadel-



Dole: Inscenací *Jak jsem se ztratil aneb Malá vánoční povídka* přispěje k vánoční náladě Divadlo v Dlouhé.

ní revue zasazené do 60. let včetně živě provedených dobových písniček z „šedesátek“ oslovil např. i Mezinárodní asociaci divadel pro děti a mládež (ASSITEJ), která režiséra představení Jana Bornu zahrnula do pěti nominovaných na světovou Cenu čestných prezidentů ASSITEJ.



VÝSTAVA


Národní technické muzeum nabízí v Malé galerii v expozici *Architektury stavitelství a designu* až do 11. října 2015 možnost navštívit expozici věnovanou historii, stavbě

a architektuře Nuselského mostu. Výstava dokumentuje historii myšlenky přemostění Nuselského údolí, spojené s řešením dopravy v rozvíjející se metropoli, přibližuje podrobnosti několika architektonických soutěží a představuje výsledný návrh architekta Stanislava Hubičky. Shrnuje podstatné okamžiky této výjimečně náročné stavby, včetně známé zátěžové zkoušky s tanky. Doplněna je vybranými panely se soutěžními návrhy, dobovým modelem neuskutečněné varianty mostu ze 40. let minulého století i dosud nepublikovanými fotografiemi ze stavby mostu.

HUDBA

K svátečním dnům konce prosince patří již téměř neodmyslitelně také Česká mše vánoční Jana Jakuba Ryby. V úterý 23. prosince se navíc naskytá možnost navštívit její scénické provedení v kostele sv. Šimona a Judy. Nejrůznější tuzemští zpěváci a interpreti pak také v prosinci nadělují svým fanouškům speciální vánoční koncerty. Ve velkém sále Lucerna tak můžete potkat



např. v neděli 21. 12. Helenu Vondráčkovou, v pátek 19. 12. Hanu Zagorovou, o den dříve (tedy 18. 12.) Marii Rottrovou za doprovodu skupiny Neřež a ještě o den dříve (17. 12.) skupinu Vypsáná fixa. Tradiční předvánoční koncert přichystal do Paláce Akropolis na 21. a 22. 12. soubor *Tři sestry* a pokud se posuneme k ještě tvrdší muzice, na stejném místě (tedy v Paláci Akropolis) oslaví 10 let existence 19. prosince kapela *Atari Terror* za účasti zajímavých hostů, jimiž jsou např. Tomáš Vartecský nebo formace *Hentai Corporation*. 

Vlevo dole: Premiéra filmu *Hodinový manžel* je naplánována na Boží hod vánoční.

Dole: Skupina *Tři sestry* vystoupí v Paláci Akropolis 21. a 22. prosince 2014.

