



DP

kontakt

Z OBSAHU:

Praha se s novými tramvajemi sžívá
Trolejbusová trolej nebyl jen sen
Fakta o pátém áčku 2



DOPRAVÍME VÁS



STŘEDNÍ
PRŮMYSLOVÁ
ŠKOLA
DOPRAVNÍ, a.s.

STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ, A.S.
NABÍZÍ ZAMĚSTNANCŮM DOPRAVNÍHO PODNIKU
HL. M. PRAHY, A JEJICH RODINNÝM PŘÍSLUŠNÍKŮM
STUDIUM V OBORECH:

ZA VZDĚLÁNÍM

DÁLKOVĚ S MATURITOU

- › PODNIKÁNÍ
- › PROVOZ DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ

DÁLKOVĚ S VÝUČNÍM LISTEM

- › ELEKTRIKÁŘ
- › AUTOMECHANIK

DENNÍ S MATURITOU

- › EKONOMIKA MĚSTSKÉ DOPRAVY
- › LOGISTIKA V DOPRAVĚ
- › AUTOTRONIK
- › SPRÁVA A ADMINISTRACE POČÍTAČOVÝCH SÍTÍ
- › INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE –
APLIKACE A KYBERNETIKA
- › POČÍTAČOVÉ A ZABEZPEČOVACÍ SYSTÉMY
- › OBCHODNÍK

DENNÍ S VÝUČNÍM LISTEM

- › AUTOMECHANIK
- › AUTOLAKÝRNÍK
- › KAROSÁŘ
- › ELEKTROMECHANIK PRO DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY
- › ELEKTRIKÁŘ
- › ARANŽÉR/KA

K oborům Elektrikář, Elektromechanik pro dopravní prostředky, Informační technologie a Autotronik možnost §5, vyhl. 50/1978 Sb. K oborům Ekonomika městské dopravy, Logistika v dopravě, Karosář, Autolakýrník ŘP sk. B, k oborům Automechanik, Autotronik ŘP sk. B a C. Svářečská škola.



PRO VÍCE INFORMACÍ NÁS KONTAKTUJTE NA TELEFONU 242 481 933, 934
NEBO NAVŠTIVTE INTERNETOVÉ STRÁNKY WWW.SPS-DOPRAVNI.CZ



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

velké jubileum pražského metra se blíží rychleji, než se může zdát. Náš DP kontakt jej ale připomíná už několik čísel. Z technického úseku se přímo metra dotýkají dvě jednotky: Správa vozidel Metro a Dopravní cesta Metro. Oba vedoucí těchto jednotek se na stránkách časopisu v nedávné době objevili.

Podíváme-li se na vozový park metra, ten se za 40 let zcela obměnil. Na linkách A a B jezdí plně modernizovaná vozidla II. generace a na lince C dokonce vozidla III. generace. Vozidla nezávislé trakce (patří JDCM) se také v tomto trendu obměnila a postupně se s obnovou bude pokračovat. V infrastruktuře to je mnohem složitější. Máme spoustu majetku a řadu technologií, které pamatují zahájení provozu před 40 lety. Nostalgici a pamětníci mají možnost se doslova „vyřádit“ zejména na Kačerově a Pankráci, kde se v mnoha ohledech zastavil čas. Proto jsem velice rád, že JDCM svoji koncepci obnovy zařízení projednala ve všech orgánech společnosti, a to bez ohledu na aktuální nedostatek investičních prostředků. Pro-

blém je nyní pojmenován a představena je cesta k jeho řešení. Tady platí: o čem se nemluví (resp. neví), to v očích (nejen) veřejnosti jakoby neexistuje.

Výročí zahájení provozu našeho metra má pro mne i osobní rozměr. Jsem totiž ve věku zcela totožném, jako jeho provoz v Praze. Tedy úplně ne, jsem o pár dní starší, ale onoho 9. května 1974 jsme se stěhovali z porodnice domů. Vzpomínám si, že jsem se někdy v předškolním věku ptal rodičů, zda jsme při té příležitosti jeli prvním metrem. Přišlo mi by zcela samozřejmé, že jsme jeli nejen prvním metrem, ale i poslední starou tramvají, a zejména pak tramvají na Budějovické náměstí. Bohužel kupodivu nejele.

Tím jsem se dotkl toho, že v květnu slavíme 40 let nejen od zahájení provozu metra, ale zároveň několika ukončení, například provozu starých tramvají. I když, jak vlastně definovat „starou“ tramvají? Pro mne to byla „té jednička“, pro moje děti to je „té trojka“. Takže jinak: slavíme 40 let od ukončení pravidelného provozu dvounápravových tramvají s cestující-



cími, připomínáme si konec průvodčích v pražské MHD, a tím pádem i konec zvláštního (3x dražšího) nočního tarifu. A vlastně i konec 2x dražšího nepřestupného jízdného v překryvné síti autobusů. Připomínáme si (a já osobně velmi nerad) 40 let od ukončení provozu tramvají na Budějovické náměstí.

Zkrátka, v květnu 1974 proběhla v dějinách pražské MHD opravdu největší revoluce všech dob. Přeji pražskému metru vše nejlepší!

Jan Šurovský,
technický ředitel

OBSAH

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

ROZHOVOR

- 8–10 Praha se s novými tramvajemi sžívá

Z PODNIKU

- 11 Trolejbusová trolej nebyl jen sen
- 12–15 Fakta o pátém áčku – 2. část
- 16–17 Zkoušky elektrobuses pokračují
- 18–19 Pravidelnost provozu tramvají v roce 2013
- 20–21 Autobusy potvrdily vysokou kvalitu poskytovaných služeb

DEN S...

- 22–23 Osm set kilometrů a ještě hory

ZAJÍMAVOSTI

- 24–25 Ekonomická krize zastavuje španělské projekty

HISTORIE

- 26–28 Březnový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL

- 29 Letem dopravním světem

KULTURA

- 30 Kam v Praze za kulturou
- 31 Zábava / Soutěž

Foto na obálce: archiv DPP



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: Lada Hlaváčková (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová
• Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 24. 2. 2014 • NEPRODEJNÉ

NOVÉ ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ

Od zahájení denního provozu v neděli 2. března 2014 došlo k rozšíření počtu tramvajových zastávek na znamení. Nově jsou takto provozovány následující tramvajové zastávky: Depo Hostivař, Malešická továrna, Na Homoli – pro oba směry, Vozovna Kobylisy – nově zřízená zastávka v Klapkové ulici ve směru do centra. Tramvajová zastávka na znamení funguje shodně jako u autobusů – před nástupem



foto: archiv DPP

na takové zastávce není nutné mávat na řidiče. Pouze při výstupu je nutné stisknout tlačítko ovládní dveří s dostatečným předstihem, aby řidič věděl, že má v zastávce zastavit. První zastávkou na znamení v pražské tramvajové síti se v prosinci 2012 stala zastávka ČSAD Smíchov (na snímku).

Rovněž od 2. března došlo k trvalé změně trasy, zastávek i jízdních řádů autobusových linek číslo 160 a 359. Linka číslo 160 je prodloužena z Lysolaj do Výhledů po původní trase linky číslo 359 a jezdí v trase Dejvická – Podbaba – Lysolaje – Sídlištní – Kamýcká – Budovec – K Drsnici – Suchdol – Zemědělská univerzita – K Hornoměřicům – Výhledy (v úseku Lysolaje – Výhledy pojedou pouze část spojů v pracovní dny). Linka číslo 359 jede v nové trase Suchdol – Zemědělská univerzita – Únětice, Na Parcelách – Roztoky, rozcestí Žalov – Roztoky, Solníky – Roztoky, Tyršovo náměstí – Roztoky, nádraží – Roztoky, Bělina. (red)

OPENCARD POD NOVOU OBCHODNÍ SPOLEČNOST

Zastupitelstvo hlavního města Prahy 27. března 2014 na svém jednání schválilo návrh Rady na založení nové akciové společnosti, která by sjednotila všechny poskytované služby spojené s provozem Opencard. „Jsem rád, že na základě dlouhých jednání, která probíhala se společností EMS posledních 12 měsíců, došlo k dohodě. EMS je ochotná dále jednat o prodeji části své společnosti, která provozuje Opencard, a jejím partnerem bude právě nově založená akciová společnost našeho města – Operátor Opencard, a.s.“ uvedl k tomuto kroku pražský primátor Tomáš Hudeček a dodal, že založením této akciové společnosti dojde ke sloučení všech činností souvisejících s činností Opencard pod jeden subjekt a maximálně to zjednoduší provoz karty, její správu a rozvoj. Umožní se tak například vstup dalším potenciálním strategickým partnerům, jako jsou banky či jiné instituce, což může přinést mnohé výhody a další funkce karty. Lidé si také už nebudou muset chodit vyřizovat kartu na dvě různá pracoviště, jako tomu bylo doposud. Vše bude konečně na jednom místě. Přechod na akciovou společnost si vyžádá nějaké vícenáklady, které budou spojené se změnou technologických systémů v důsledku změny provozních postupů a správy osobních údajů. To vše ale bude kompenzováno úsporou v důsledku spojení agend a v úspoře na udržování složité smluvně-provozní struktury, uvádí se v tiskové zprávě magistrátu. (red)

JARNÍ Odstávka LANOVKY NA PETŘÍNĚ

V termínu od 10. do 28. března 2014 probíhá pravidelná odstávka lanové dráhy na Petřín. Jako každý rok čekají lanovku revize telemetrického zařízení Radom, revize elektrického pohonu, pravidelná kontrola a zkouška UTZ (určených technických zařízení). Provedeno bude defektoskopické měření brzdných lan, pravidelnou i mimořádnou kontrolou projde tažné lano. Součástí kontroly lan bude i kontrola napínací soustavy doplnění brzdných lan. Společně s pravidelnou revizí EZS proběhne také řada kontrol jak na trati, tak i ve vozech. Kontrolováno bude upevnění kolejnic včetně měření kolejových rozchodů a dilatací, dále pochozí lávky a betonové desky drážního tělesa včetně pražců. Na trati proběhne geodetické měření, budou prořezány křoviny a úklidem projde drážní těleso. Co se týče vozů, zkontrolována bude jejich elektro výbava, nápravy, brzdy a bezpečnostní obvody. Prohlídka a oprava čeká také pneumatické součásti vozu. Opravy a údržbové práce se nevyhnou ani strojovně LD, kde se bude pracovat na strojním a technologickém zařízení. Společně s pravidelnou revizí transformátoru se uskuteční též prohlídka

a údržba trafostanice. Následně pak budou pracovníci LD Petřín proškoleni, včetně nácviku evakuace. Finální tečku za odstávkou pak udělá generální úklid všech prostorů lanové dráhy před letní sezónou. (jaš)



foto: Petr Hejma

40. VÝROČÍ S PÍSNÍ PODZEMNÍ

Nejen účastí na akci Nalaďte se v metru, ale také samostatným koncertem v pátek 2. května 2014 v kostele Církve čsl. husitské na Vinohradech oslaví sbor DPP 40. výročí provozu pražského metra. V programu zazní skladby Antonína Dvořáka, Vítězslava Nováka, ale třeba také Píseň podzemní, která byla zkomponována Lukášem Janírkem k této slavnostní události. Text napsal strojevedoucí metra Jakub Charvát a na klavír sbor doprovodí sbormistr Národního divadla v Praze Martin Buchta. Hosty sboru DPP, kteří je doprovodí při společných skladbách, budou přátelé z Francie, konkrétně pěvecký sbor Chantez25000 z Besançonu. Více informací o připravovaných koncertech a akcích sboru najdete na www.sbordpp.cz či na Facebooku. (jan)

SEMINÁŘ NA TÉMA ALKOHOLU A DROG ZA VOLANTEM

Asociace dopravních psychologů ČR ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy uspořádala 25. února 2014 v konferenčním sále DPP odborný seminář na téma dopravně-psychologické vyšetření řidičů s adiktologickou anamnézou s podtitulem „Problematika alkoholu a drog za volantem“. Hlavním tématem semináře bylo dopravně-psychologické vyšetření a jeho další souvislosti, např. legislativní rámec. Jednotlivé příspěvky se týkaly také vývoje dopravní nehodovosti u řidičů pod vlivem alkoholu, kompetencemi a možnostmi policistů a úředníků správního řízení při jednání s řidiči, kteří řídili vozidlo pod vlivem návykových látek. K tématu vystoupili jak zástupci dopravních a klinických psychologů, tak adiktologů či úředníků dopravních odborů. Zajímavé byly také informace kolegů z Rakouska a Slovenska, kteří hovořili o legislativních opatřeních ohledně dopravně-psychologického vyšetření těchto řidičů. S touto problematikou mají větší zkušenosti vzhledem k tomu, že povinnost tohoto vyšetření je v právním systému Rakouska a Slovenska zakotvena oproti ČR již delší dobu. (red)





foto: Ondřej Láška

V MUZEU DOŠLO I NA AUTOBUSY

Hned o 2 autobusové exponáty se rozrostla sbírka historických vozidel podnikového muzea MHD ve Střešovicích. Prvním z nich je nízkopodlažní autobus Karosa-Renault City Bus ev. č. 3251 z Klíčova, dodaný v roce 2000. Autobus bude reprezentovat období rychlého rozvoje garantovaných nízkopodlažních spojů na začátku tohoto století. Na voze již v ÚD BUS probíhá oprava agregátů, podvozku a karoserie. Po ní se autobus představí v novém laku, se sedačkami s typickým potahem s motivem Hradčan. Vůbec první pražské midibusy bude reprezentovat další exponát – Ikarus E91 ev. č. 2004. Ten byl převezen z garáže Vršovice přímo do Střešovic, kde bude vystavován ve stavu k ukončení svého pravidelného provozu. (ov)

STANDARDS KVALITY PID NOVĚ V METRU A TRAMVAJÍCH

Standards kvality definují jednotnou úroveň poskytovaných služeb a jsou účinným nástrojem pro měření, vyhodnocování a trvalé zlepšování kvality poskytovaných služeb v rámci Pražské integrované dopravy. Sledovány jsou jednotlivé aspekty kvality z pohledu cestujících (například bezbariérovost, přesnost provozu, informovanost nebo čistota) a s jednotlivými dopravci jsou pak řešeny nedostatky. Společně jsou hledána opatření k jejich nápravě nebo možnosti pro další zvyšování kvality služeb pro cestující veřejnost. V autobusové dopravě se kvalitativní standardy měří od roku 2009, na železnici od roku 2010. Počínaje rokem 2011 jsou pod dohledem také přívozy. V roce 2013 začalo zkušební měření standardů PID pro metro a tramvaje. Od 1. ledna 2014 se tedy naostro měří a pravidelně vyhodnocují standardy pro všechny druhy dopravních prostředků PID. A jaký byl rok 2013 z hlediska kvality poskytovaných služeb v autobusech, to se můžete dočíst na straně 20 a 21. (red)

SLUŽBY ŘIDIČŮ AUTOBUSŮ V E-MAILU A MOBILU

Od poloviny února 2014 bylo v JPA do rutinního provozu spuštěno odesílání informací o službách řidičů na e-mail a na mobilní telefony formou SMS zpráv. Po naplánování a uzavření příslušného dne denním výpravčím jsou z SW „Služby řidičů“ automaticky odeslány e-mailové zprávy všem přihlášeným řidičům. V případě, že následně provede výpravčí změnu, je odesílána již pouze SMS zpráva o změně služby. Samozřejmě i nadále platí, že změna již naplánované služby musí být s řidičem projednána. Zapojení do systému je dobrovolné, podmínkou je nahlášení e-mailové adresy a čísla mobilního telefonu na příslušné výpravě. K 3. březnu 2014 bylo v systému zařazeno již 1566 řidičů, což představuje 70% z celkového počtu řidičů v JPA. Poděkování za zprovoznění systému s využitím stávajících SW aplikací patří jednotce IT. (jk)

F: sr_a@dpp.cz S: ne
02.03.14
Zmena smeny! Linka 125/2
nastup 3:52 ze zastavky
garaz HO, ukončení 12:39 v
zastavce Skalka, delka
smeny: 8:47. (Odesláno 28.
2. 2014 13:12 RysanekJ)

foto: Jaroslav Koudela

DALŠÍ MIDIBUSY SOLARIS VE VRŠOVICÍCH

V pátek 21. února 2014 převzal DPP v garáži Vršovice zbývajících pět midibusů Solaris Urbino 8.9 LE z loňské podzimní objednávky. Provedení vozů je shodné s předchozími dodávkami. V této souvislosti došlo zároveň k přesunu pěti midibusů SOR BN 8.5 z Vršovic do Řep, kde budou zajišťovat posílení provozu linek 160 a 359 v oblasti Lysolaj, Suchdola a Roztok. (jb)



foto: JPA

PRAŽSKÁ DOPRAVA JE NA BLACKOUT PŘIPRAVENA

Ve středu 26. února 2014 se odehrálo cvičení pro případ masivního výpadku elektrické energie pod názvem Blackout. To potvrdilo, že Dopravní podnik je schopen zvládnout krizovou situaci dobře. Činnosti navazující na výpadek elektrické energie jsou dány Krizovým manuálem. Přitom prioritou všech záchranných kroků je zachovat bezpečnost cestujících, a to především v pražském metru. Záložní zdroje energie jsou schopné okamžitě zajistit osvětlení prostor metra včetně tunelů. Naprostá většina vlakových souprav by v tomto případě bezpečně dojezda do nejbližší stanice, odkud by se cestující dostali na povrch. V případě, že by souprava přešla jen uvízla v tunelu, zůstala by osvětlená a s přístupem vzduchu. Cestující by tak naprosto bezproblémově mohli dýchat a byli by o aktuální situaci informováni prostřednictvím strojvedoucího. Vyprošťování by se okamžitě ujal Hasičský záchranný sbor podniku, který by prioritně evakuoval nemocné, děti a těhotné ženy. Ostatní cestující by pod vedením hasičů odešli tunelem do nejbližší stanice. Taková akce by trvala přibližně 90 minut. Po celou dobu záchranné akce by největší odpovědnost byla na dispečerech. Ti musejí umět vyhodnotit aktuální situaci, zajistit evakuaci cestujících uvízlých ve výtazích, zjistit pohyb ohrožených skupin cestujících, jako jsou starší lidé, děti nebo nemocní. Zároveň by bylo na dispečerech, aby okamžitě začali organizovat náhradní přepravu autobusy tak, aby se plynule podařilo přepravit cestující z důležitých dopravních uzlů. Jak uvedl radní pro dopravu MHP Jiří Pařízek: „Cvičení mě ujistilo, že Dopravní podnik je velmi dobře na krizové situace připraven. V praxi jsme si tu ověřili, že má zajištěnou komunikaci mezi jednotlivými složkami, připraveny záložní zdroje energií a zajištěn přísun provozních kapalin. Co je podstatné, je fakt, že všechny postupy uvedené v manuálech dokáží zaměstnanci DPP velmi rychle uvést do praxe.“ Nedávno se z inspekční cesty do Slovinska, postiženého blackoutem, vrátil ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení MHMP Josef Juránek a ředitel Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy Jaromír Pešek (na snímku mobilní trafostanice ve městě Postojna). (štab)



foto: archiv DPP



Dobry den, chtěla bych vyjádřit pochvalu Vašemu revizorovi. Jméno bohužel neznám, vím jen číslo PK 8356, snad to pro identifikaci stačí. Jela jsem dne 20. 2. 2014 na lince metra C z Budějovické a tento pán ještě s kolegou prováděli kontrolu ve vozech. Byla jsem potěšena, že dříve než kontrolou jízdenky se tento pán zabýval tím, zda jsem v pořádku. Jsem ve vysokém stupni těhotenství a ještě jsem měla s sebou dvouletého syna v kočárku. Děkuji pánovi za jeho velmi lidský přístup a doufám, že mu mé díky budete tlumočit.

Michaela Hauptová



Dobry den, pravidelně využívám autobusovou linku č. 177 při cestě ze stanice Opatov či Volha směrem na Chodov. Linka projíždí celým městem a evidentně není v silách řidičů, aby jezdila včas. Standardně je zpoždění čtyři a více minut oproti jízdnímu řádu. Domnívám se, že malá úprava jízdního řádu by pomohla jak řidičům, aby nejezdili v ještě větším stresu, než je nutné, tak cestujícím, aby jízdní řád plnil svůj účel, tedy pravdivě informovat. Děkuji.

Alice Roubíčková

Z odpovědi: Prostřednictvím dispečerského řídicího systému AUDIS (sledování polohy vozu pomocí GPS) bylo zjištěno, že dne 6. 2. 2014 spoj linky číslo 177 s odjezdem dle jízdního řádu v 11:15 hodin ze zastávky „Volha“ nebyl zajištěn z důvodu dopravní nehody vozu. Nahradit chybějící spoj jiným vozidlem nebylo bohužel reálné. K Vaší žádosti o úpravu jízdního řádu sdělují, že dopravní situace v trase linky bývá časově i místně proměnlivá a není možné ji zapracovat do jízdní doby autobusů tak, aby časy jízdního řádu odpovídaly momentální dopravní situaci.



Dobry den, ráda bych poděkovala za ochotu a vstřícnost pracovníkům Vašeho informačního centra. V úterý 25. 2. 2014 jsem zapoměla v autobuse tašku s důležitým obsahem. I když se taška nenašla, Vaši pracovníci byli velmi milí a ochotní.

Jarmila Koblihová



Dobry den, jsem Pražák, ale i Pražák má problémy z vagonů metra zjistit, ve které stanici se nachází, pokud se zrovna nesoustředí na hlasové hlášení. Cedulí se jménem stanice je hrozně málo. Proč nemůže být podél tunelu ve výši oken pás s opakujícím se jménem stanice? Tak by se každý ihned orientoval a bylo by to jednoduché. Ty současné obří nápisy, které bud z vagonu nevidíte, protože se nacházíte mezi nimi, nebo v lepším případě vidíte z nápisu třeba tři písmena, prakticky informují jen toho, kdo stojí na peróně. Můžete mě prosím informovat, proč taková jednoduchá a levná úprava, která výrazně zlepší komfort cestování, není možná? Děkuji.

Karel Vondrák

Z odpovědi: DPP umísťuje názvy stanic metra na místa, kde je to vzhledem k architektuře stanic možné. I kdyby bylo možné umístit název stanice v nepřetržitém pásu za kolejště, určitě by tento nápis (např. Nádraží Holešovice) vzhledem ke své délce nebyl viditelný z každého místa z vagonu metra. Kombinace hlasového a textového hlášení ve vozech metra a grafické znázornění na nástupišťích metra považujeme v současné době za dostatečné.



Dobry den, chceme moc poděkovat všem pracovníkům DPP, kteří mají na starosti jízdu historickou soupravou. Měli jsme s manželem možnost absolvovat ji v sobotu 15. 2. 2014 a byli jsme nadšeni. Je skvělé, že DPP pořádá tento druh nevšedních akcí, a všichni pracovníci si zaslouží náš obdiv a poděkování za entuziazmus, odbornost a skvělou náladu, s kterými touto jízdou provádějí. Prosím, pokračujte dál v organizování těchto druhů projížděk, ale i jiných událostí.

Michaela Micková



Při návštěvě Prahy dne 14. 2. 2014 jsem se dostala do nepěkné situace. Na stanici Karlovo náměstí mi ale velmi ochotně pomohla pracovnice metra. Jméno nevím, ale byla to starší silnější blondýna. Velmi pěkně jí děkuji.

Viera Kaňová

Z E-MAILU CESTUJÍCÍ JANA VALENČIKOVÉ DOPRAVNÍMU PODNIKU HL. M. PRAHY Z 11. 2. 2014:

Dobry den,

včera jsem se vracela vlakem z Brna a v kupé se mnou cestovaly dvě dvojice anglicky mluvících turistů. Jak jsem pochopila, jedni jeli do Prahy poprvé a ptali se těch druhých, co jim mohou o Praze říci. Ze „zkušené“ dvojice okamžitě vypadlo nadšené: „Doprava – do pěti minut máte spojení všude, jeden lístek vám stačí na metro, tramvaj, autobus a jízdné je levné.“ Také se přidávám k pochvalě, protože dát dohromady takovouto širokou a fungující síť, to je pořádná fuška! Více spokojených domácích i turistů Vám přeje jedna z těch, jež ráda používá „socku“.

Jana Valenčíková

PSALI JSME PŘED 10 LETY (03/2004)



V anketě uveřejněné ve 100. čísle DP kontaktu, vydaném v březnu 2004, odpovídal i tehdejší člen redakční rady časopisu Ing. Viktor Baier:

Musíme se otevřít směrem ven i dovnitř. Chybí nám větší otevřenost a komunikativnost. Informovanost někde nahrazuje právě jenom DP kontakt. ... Znamená to začít se učit novým dovednostem, protože mladá generace je úplně jiná. Je vzdělanější a univerzálnější. Nejsou rozhodující dvacetileté odborné zkušenosti, ale univerzální manažerské schopnosti a práce s kolektivem. Musíme zaměstnance přesvědčit, že nám záleží na každém z nich a že tu mají své nezadatelné a důležité mis-

to. Je jedno, jestli se jedná o dělníka nebo technicko-hospodářského pracovníka. Pojem vůdcovství v naší společnosti je věc neznámá a mnohý tento výraz spojuje pouze s vojenskou oblastí. Programově jsme mladým nedali šanci. Chybí u nás celá jedna generace vzdělaných mladých vedoucích. Někteří mladí ministři a šéfové velkých společností, když se ujímali funkcí, by bez výjimek u nás nemohli někdy dělat ani vedoucí odborů pro nesplnění kvalifikačních předpokladů. Pokud nejsme pod tlakem konkurence zvenku, nemusíme připustit ani vnitřní konkurenci. ... Neochota předávat informace pramení ze snahy udržet si svoji nepostradatelnost.

Stanice pražského metra Staroměstská zařadili čtenáři webu zpravodajské stanice CNN mezi **nejpůsobivější stanice metra** v Evropě. Je podle jejich hlasování dvanáctá. Na vrcholu čtenářského žebříčku skončila zastávka Toledo v italské Neapoli.



Stanice krásy Staroměstskou Praha dokončila v roce 1979. O populární vzhled využívající hliníkové dlaždice se zasloužil architekt Ludvík Haněl.

Foto: JH Benák, IDNES.cz

Bubliny z áčka se ve světě líbí

PRAHA Staroměstská, příští stanice Mústek, hlásí ženský hlas z tampače pražského metra. Desítky turistů se vyhrnou z vagonu, a jakmile vlak opustí stanici, některé z nich nadšeně vytahují fotoaparáty. Oblíbení tunelových sítí stanice metra A, které připomíná bubliny, totiž řadu čtenářů fascinuje.

Právě zastávku Staroměstská zvolili čtenáři webu zpravodajské stanice CNN jako dvanáctou nej působivější stanici podzemní dráhy v Evropě. Ocenění by podle hlasujících zasloužily všechny zastávky této linky, ale Staroměstská je nejnavštěvovanější a nejfoto

grafovanější. „Myslím, že takové uznání si pražské metro zaslouží a že zrovna Staroměstská skutečně patří k nej čistším a nejhezčím, co se týče architektonického řešení. Líbí se mi ve své jednoduchosti, není tak přeplácán jako třeba Malostranská. Kombinace světlých kamenných obkladů a elosovaných červených plechů je veselá a příjemná.“ říká historik architektury Zdeněk Lukeš. Zmíněné elosování je způsob povrchové úpravy kovů.

„Stanice působí optimisticky na rozdíl třeba od některých stanic na starší trase C, kde kamenné obklady mnohde připomínají mauzoleum,“ míní Lukeš. Na atraktivitě stanice se podle něj podílí i červená barva. Na trase A má totiž každá stanice svůj barevný kód a pro Staroměstskou je typická červená.

Stanice byla vybudována v roce 1979 a jejím autorem je architekt



Komsomolskaja Symboly z doby Sovětského svazu zdobi moskevskou stanici.

Toledo Mozaika tvořená tisíci dílčiček v neapolské stanici zaujala nejvíce. V roce 2012 ji navrhl výtvarník Oscar Tusquet Blanca. Zk foto: Profimedia

Ludvík Haněl. O tom, že se design stanic metra A líbí nejen turistům, svědčí i nedávný případ ze Sternberka. Tamní kulturní dům dal do prodejce obložení svého stropu, které je téměř k nerozeznání od obložení z pražského metra ve stanicích linky A. Lidé z celého Česka i ze zahraničí obkládali kupovali po desítkách, jejich zájem dokonce přestyl nabídka.

V anketě CNN zvítězila stanice metra Toledo v italské Neapoli. Stanice zahlobená v padesáti metrech pod povrchem byla otevřena v roce 2012 a tématem její výzdoby je světlo a voda. Světelné panely od Roberta Wilsona osvětlují stanici až dolů k nástupišti.

Radka Římanová s využitím IDNES.cz

FAKTA

Top 12 stanic metra

1. Stanice Toledo v Neapoli, Itálie
2. Stanice Westfriedhof v Mnichově, Německo
3. Stanice Komsomolskaja v Moskvě, Rusko
4. Orlans v Lisabonu, Portugalsko
5. Stanice Westminster v Londýně, Velká Británie
6. Stanice T-Centralen ve Stockholmu, Švédsko
7. Bockenheimer Warte ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo
8. Fosteritos v Bilbao, Španělsko
9. Stanice Palais Royal - Musée du Louvre v Paříži, Francie
10. Stanice Admiraltejskaja v Petrohradu, Rusko
11. Stanice Plac Wilsona ve Varšavě, Polsko
12. Staroměstská v Praze

» praha.idnes.cz

Fotografie ze všech uvedených stanic najošete na cestovani.idnes.cz

Nový personální šéf DPP Špička chce sjednotit vzdělávání

E15, 14. ÚNORA 2014

Centralizace vzdělávání zaměstnanců, každoroční jednání s odbory o mzdách či nový motivační program pro zaměstnance patří k prioritám nového šéfa lidských zdrojů pražského Dopravního podniku Jiřího Špičky. V rozhovoru pro deník E15 naznačil změny, které by podle jeho názoru měly vylepšit fungování městské firmy.

Špička chce především soustředit vzdělávání zaměstnanců pod pravomoc personálního ředitele. Nyní si zvyšování kvalifikace zajišťují některé organizační jednotky společnosti samostatně. Příkladem je mu skupina Českých drah, kde donedávna působil. V dceřiné firmě ČD Cargo měl na starosti jako provozní ředitel i personální záležitosti. Dráhy mají na vzdělávání rovnou dceřinou firmu,

u DPP by to mohl být spíše samostatný úsek. „Vím, co všechno musejí provozní zaměstnanci zvládnout, aby byla výsledkem bezpečná doprava. Proto bych chtěl mít vzdělávání soustředěno pod personálním oddělením, abych měl jistotu vysoké kvality, která vede ke zvyšování bezpečnosti,“ řekl Špička.

V podniku ale chystá i další změny. S odbory chce například jednat o mzdách na každý nový rok. Nyní v DPP platí čtyřletá kolektivní smlouva, jejíž obecné základy by měly zůstat i nadále dlouhodobé, mzdová a bonusová část by se ale dojednávala každoročně. „Úzce to souvisí s ekonomickou situací firmy a vždy je potřeba najít nějakou rozumnou hranici,“ uvedl ředitel.

Odborům by rád nabídl nový motivační program pro zaměstnance, v úvahu

prý přichází například i obdoba drážních regeneračních pobytů v lázních. „Někde je ta motivace hodně podceňována, někde jsou zaměstnanci dokonce demotivováni,“ doplnil Špička.

Před případným propouštěním si chce objet všechny provozní jednotky, tedy hlavně depa a vozovny. „Je snadné propustit provozního zaměstnance, jeho výcvik ale stojí hodně peněz a těžko se potom v případě potřeby nahrazuje. Většinou se snažím hledat úspory v administrativě,“ uzavřel Špička.

Během letošního roku by chtěl rovněž změnit manažerskou strukturu podniku tak, aby mohla fungovat od ledna 2015.



Cestující MHD se dočkají oprav toalet, eskalátorů i stanic metra

PRAŽSKÝ DENÍK, 24. ÚNORA 2014

Dopravní podnik chce prý zkvalitnit cestování hromadnou dopravou. Do rekonstrukcí stanic metra, výměny eskalátorů a vybudování bezbariérového tramvajového uzlu hodlá letos investovat bezmála 380 milionů korun.

Veskrze kladně bude zřejmě ze strany cestujících hodnocena zhruba třicetimilionová investice do obnovy veřejných toalet v metru. Jako první mají přijít na řadu asi nejvytíženější toalety ve stanicích

PRAŽSKÝ
deník

Mústek. Oprava tramvajové trati a odstranění veškerých bariér, znesnadňujících cestování vozíčkářům či matkám s kočárky, má zlepšit cestování v centru města na dopravním uzlu v Lazarské. Zdejší práce mají stát něco přes padesát milionů korun.

Nebezpečné eskalátory sovětské výroby mají ještě letos zmizet ze stanic Karlovo náměstí, Náměstí Republiky a Smíchovské nádraží. Za sto milionů prý budou nahrazeny novými, o poznání bezpečnějšími. Jak již Pražský deník dříve informoval, asi největší část letošních nákladů na zlepšení kvality cestování poputuje do rekonstrukcí samotných stanic metra. Na ně poplyne asi 140 milionů korun.

Modernizace se dočká stanice Opatov, Chodov, Muzeum na trase A, Skalka, Jinonice či Invalidovna. Půjde především o výměnu zastaralých světel, opravu izolací, podhledů, někde se počítá i s odstraňováním bariér.

PRAHA SE S NOVÝMI TRAMVAJEMI ŠŽIVÁ

Jednotka Správa vozidel Tramvaje, to nejsou jen nízkopodlažní tramvaje 14T a 15T, které zejména zaměstnancům této jednotky přinesly nejednu vrásku na čele. Je to také Opravna tramvají, která se nyní učí postavit výzvám výběrových řízení. Nebo vozovny, jež musejí projít modernizací, aby právě moderní tramvaje pod svou střechou „ustály“. Jak se toto všechno dá ustát, o tom jsme si povídali, vsedě, s vedoucím JSVT Milanem Slunečkem. Jsou to totiž už 3 roky, kdy poskytl DP kontaktu rozhovor naposledy a kdy právě vozidla 15T ForCity poprvé vyjela s cestujícími po Praze.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

V hale Opraven tramvají byly k vidění nové plastové sedáky. Plánujete v Praze jejich výměnu za polstrované, jak si cestující přáli v nedávné anketě?

Dnes jsou nové plastové sedáky právě připraveny k výměně a na jednom voze už nám nové sedáky jezdí. V tomto ohledu jsme trochu loňskou anketu cestujících předběhli. Vyvolal jsem totiž jednání s panem architektem Kotasem, který nám barevné provedení plastových sedáku ohodnotil. Měli jsme tedy i jeho názor, a navíc se tyto sedáky v anketě umístily na druhém místě, což byl další podnět pro tyto výměny. Realizují se vždy při velké prohlídce tramvají typu PO v Opravně tramvají, a to u těch perspektivních, tedy T3R.P a T3R.PLF. Polstrované podsedáky a opěrky se odstraňují a nahrazují se plastovými, které jsou probarveny červeně a šedě. Zbylé použitelné polstry se dávají do oběhového množství, z něhož může ještě vozovna čerpat a nahrazovat jimi více poškozené.



Ankety neankety, často se objevují nostalgické vzpomínky na laminátové sedáčky tramvají T3...

Myslím, že právě touto změnou se k těm opěvovaným sedačkám částečně vracíme. Jak barvou a co se týče ergonomie, tak nově použité plasty jsou pro posezení velmi příjemné. Právě praktičnost nás k těmto změnám vedla. Tedy dojem cestujících a hygiena, protože jedním z rozhodujících kritérií je čištění sedáku.

Opravní tramvají vstupují do nové etapy hlavně tím, že začaly pokoušet štěstí účastmi ve výběrových řízeních. Jak je to pro vás nové?

Výběrová řízení jsou pro Opravnu tramvají novou činností, v minulosti se totiž do nich nehlásila přímo, ale zakázka byla vždy zastřešována kooperující firmou. V minulosti jsme se podíleli například na modernizaci tramvají pro Göteborg, nebo v současné době pro Pragoimex stavíme kompletní podvozky pro DP Plzeň. Poprvé samostatně jsme se hlásili do soutěže letos v Duisburgu na generální opravu 45 tramvají GT10NC, kde se naše nabídka dostala až do finále. Rozsah byl zajímavý, ale zadavatel soutěž nakonec zrušil. To byl první velký počín, kterým jsme se výrazně dostali do povědomí místních dopravců. Představuje to stále učení, v tomto případě konkrétně sledování specifických německých norem, místní šetření vozidel, odborné překlady, pojištění, certifikáty kvality a svařování a podobně. V současnosti máme další projekty rozpracované, ale nerad bych je konkretizoval, protože konkurence nespí.



Hlasy pro outsourcing OT argumentovaly nedostatečně využitou kapacitou. Kde hledáte další možnosti využití mimo výběrová řízení?

Objem zakázek pro externí objednatele za loňský rok znamenal objem 64 mil. korun pro DPP. Dále jsme technickými úpravami, změnou dodavatelů náhradních dílů nebo změnou údržbového plánu tramvají dosáhli vyrovnaného provozního rozpočtu, který bychom jinak museli překročit z důvodu nákladnosti oprav nových tramvají. Snížit náklady v roce 2013 se nám podařilo o 168 mil. Kč. Hledáme i možnosti kooperace v rámci Dopravního podniku. Jako čerstvý příklad mohu uvést střikání laminátových čel pro autobusy, což je případ dohody s JSVA. Na opravách trakčních motorů pro soupravy metra M1 jsme zase domluveni s jednotkou SVM. Pro Muzeum MHD v rámci generální opravy právě dokončujeme opravu tramvaje KT8D5 a na základě smlouvy modernizujeme jedno vozidlo na nízkopodlažní pro německý Strausberg prostřednictvím firmy Cegelec, s kterou máme uzavřené Memorandum o spolupráci zejména na východních, ale i západních trzích. Na všechny tyto externí atypické zakázky musí reagovat tým techniků v Opravně tramvají.

Před třemi lety vyjely do ulic tramvaje 15T. Začala tak éra dodávek 250 kusů. Jaký je aktuální stav této dodávky?

Dopravní podnik má v současné době ve svém vozovém parku 93 ks vozidel 15T. Vloni proběhla dodávka 32 vozů. Začali jsme je odebírat od srpna a do konce roku se plánovaný počet pro rok 2013 stihl převzít. Poslední informace ze strany Škody Transportation vyznívá tak, že by měli letošní dodávku začít vykrývat od počátku dubna a do konce roku bychom měli převzít opět 32 tramvají.

Období těch 3 let se neobešlo bez problémů. Právě vloni na podzim vyšla hned dvě tisková prohlášení DPP k nepřevzetí nových tramvají z Plzně z důvodu závad. Jak je celá kauza uzavřena?

To byl právě počátek přebírek, kdy ze



strany Škody Transportation vznikly technické problémy. Historicky se to má tak, že jsme před zahájením dodávky stanovili technicko-kvalitativní parametry, které by měly vozy splňovat. A to právě dodrženo nebylo, proto byl stav takový, jaký byl. Nicméně po vyjasnění problémů hlavně na straně výrobce se povedlo dodávky dotáhnout do plánovaného stavu. Tento náš nekompromisní technický postoj je velkou zásluhou pracovníků odboru Technické kontroly pod vedením p. Doubka a při přebírání dalších nových tramvají budeme postupovat stejně i v dalších letech.

Jak funguje odstraňování závad na již dodaných tramvajích?

Systém je nastaven tak, že po objevení závady ji dodavatelé ihned vyreklamujeme a dále postupujeme dle smlouvy. Pokud je takového charakteru, že se dá opravit ve vozovně, Škodovka tak učiní v rámci denní údržby a opravy. V momentě, kdy vada je vážnějšího charakteru, oprava probíhá v Opravně tramvají, případně je tramvaj převezena do mateřského závodu v Plzni (oprava po nehodě apod.). V současné době probíhá velká technická obnova podvozků. V minulosti vytykané vady přiměly výrobce k rozhodnutí a všech prvních 61 kusů tramvají je postupně převáženo do depa Zličín, kde si Škoda Transportation pronajala halu. Na všech 61 vozech, které byly dodány do konce roku 2012,

vyměňují všechny díly, jež vykazují nebo vykazovaly systémové vady.

Některé závady jsme zmínili již v rozhovoru s technickým ředitelem na jaře 2012. Můžete je shrnout?

Největší problémy byly s protačením obruči tramvajových kol, ojížděním brzdových destiček, nespolehlivou funkcí brzdových agregátů a v poslední době jsme zjistili závadu, kdy praskaly pojišťovací řetězy k podvozkům. Ty plní funkci zajištění podvozku při zvedání tramvají i s podvozkem. Takže nyní dochází k jejich kompletní výměně v rámci repasis ve Zličíně.

Všechny tramvaje 15T jsou stále v záruce?

Ano, všechny jsou v záruce. Na prvních 61 dodaných kusů Škodovka záruku prodloužila a toto téma je aktuální i při stávajících jednáních s dodavatelem.

Vypadá to za poslední roky, že ForCity přitahuje jen negativní reakce. Vnímáte i opačné hlasy?

Od začátku provozu tramvají 15T vnímám ohlasy cestujících veřejnosti na tyto tramvaje, a tam jsou stížnosti minimální. Většinou se vozy líbí, s některými drobnými výhradami k interiéru. A jsou spokojeni i řidiči. Mně osobně se zvenku líbí, esteticky působí velmi dobře, ale obraz kazí technické problémy, které tam jsou. Připomněl bych, že na jednom voze zkusíme klimatizaci,

Na všechny atypické externí zakázky. Opravny tramvají musí být schopen reagovat tým techniků, říká v rozhovoru Milan Slunečko, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje.

po níž cestující volají už delší dobu. Pokud by se podařilo ji v budoucnu osadit i na další vozy, šlo by o velké pozitivum. Je to totiž jediná klimatizace pro cestující v tramvajové dopravě v Praze.

V jejich stínu jsou tramvaje 14T, jejichž neduhy jsme v minulosti rovněž zmiňovali, například převodovky...

Berme, že jde rovněž o nízkopodlažní tramvaj, navíc má neotočné podvozky, není tedy pro Prahu příliš ideální. Ale jezdí a sžili jsme se s ní. Tady opět velkou zásluhu na provozu těchto tramvají má depo vozovny Motol. Největší problémy jsou opravdu v převodovkách a pak v regulaci pohonu, což se projevilo v poslední době. Tramvaje jsou po záruce a závady se snažíme řešit sami. Daří se nám to levněji, než kdybychom opravy zadávali externím firmám, což je příklad převodovek. V kmenovém stavu máme 58 kusů tramvají 14T, ale nemalé množství je odstaveno kvůli vadné převodové skříni.

Moderní tramvaje, to není jen vlastní provoz. Co pro vás znamenaly v případě rekonstrukce vozoven?

Nejen rekonstrukce vozoven, ale i technologie potřebná k obsluze a údržbě nízkopodlažních tramvají. Ve vozovnách se musejí budovat pracovní lávky, protože např. výzbroj těchto tramvají je na střeše. Dále je nutné vyměnit zvedáky, když potřebujeme »»



Počet prodaných tramvají T3 do zahraničí v letech 2008 – 2013

2008	20	Pchjongjang, Korea
2011	14	Charkov, Ukrajina
2012	16	Charkov, Ukrajina
	10	Kursk, Rusko
	13	Kyjev, Ukrajina
	10	Oděsa, Ukrajina
	4	Krivoj Rog, Ukrajina
2013	4	Charkov, Ukrajina
	4	Kyjev, Ukrajina

vyvázat podvozky u těchto těžších tramvají. Budují se i písková hospodářství, protože u těchto tramvají se písek doplňuje podobnými pistolemi jako např. PHM u aut. To jsou asi nejzákladnější technologické potřeby. To, že se musejí rekonstruovat vozovny, je hlavně z historického hlediska, kdy se vozovny projektovaly a stavěly ve své době podle starých typů vozidel, která byla s výrazně nižšími nápravovými tlaky. To se týká oné známé výměny podpěr kolejí v pracovních jámách.

Které vozovny jsou tedy pro tramvaje 14T a 15T připraveny?

Na nízkopodlažní vozy máme dnes téměř kompletně připravenou vozovnu Motol, kde zbývá dokončit jen pískové hospodářství. Stavebně je připravena vozovna Pankrác, kde jsou hotovy lávky a podpěry kolejí. V současnosti máme z velké části dokončenou vozovnu Vokovice, kde chybí dokončit s novými podpěrami poslední halu, a po dokončení této páté haly by se měly instalovat technologie, o kterých jsme mluvili. Vše je v rámci investičního plánu připraveno.

Vloni určitě všichni zaznamenali rekonstrukci ve vokovické vozovně. Zdálo se to, nebo šlo opravdu o velkou akci?

Ano, opravdu se jednalo o rozsáhlou akci.

Proběhla rekonstrukce téměř všech kolejí včetně změny vjezdu do vozovny. Letos doufám v realizaci páté lodě vozovny Vokovice, v rámci investičního plánu jsme na tuto prioritu pamatovali.

S příchodem nových vozidel se plánovala obměna vozového parku. Ta se přibrzdila v souvislosti s četností závad. Jaká je situace dnes?

Teoreticky by mělo platit, že za jednu novou tramvaj 15T bychom měli vyřadit 2 vozy T3. Jsme ale opatrní a držíme si rezervu právě vzhledem k technickým problémům s novými vozy. Teprve čas ukáže, jak tyto plány měnit. Pracujeme se skupinou tramvají, které se snažíme tzv. dojet, tedy do konce kilometrického proběhu, kdy pak již na technickou prohlídku nepůjdou, a poté je vyřadíme z provozního stavu. Tento proces je pod bedlivým dozorem technického ředitele. Dále je jasné, že není potřeba jen dlouhých vozů, ale i krátkých, což se musí v rámci logistiky zohlednit. Co se týče prodeje, daří se nám hlavně směrem na východ.

Jaký bude v Praze stav, kdy bude „pod střechou“ 250 vozů 15T?

V momentě, kdy budeme mít 250 kusů tramvají 15T a k tomu připočteme 58 kusů tramvají typu 14T, tvoří to zhruba

Jedním z aktuálních počínů Opravny tramvají je dokončení opravy vozu KT8D5 pro Muzeum MHD.

ba 60 % vozového parku. Zůstanou nám tedy tramvaje, které jsme si sami modernizovali, to jsou tramvaje typu T3R.P, T3R.PLF a také KT8D5.RN2P (obousměrné tramvaje využívané při výlukách).

Ještě jedna otázka na závěr. V plánu je velká obměna palubních počítačů. Proč?

Potřeba palubních počítačů je jasná z jednoho zásadního důvodu. Požadavek na informace pro cestující se výrazně zvýšil. Abychom uměli zobrazovat a předávat informace cestujícím podle nejnovějších standardů, na to stávající počítač nemá dostatečnou kapacitu paměti. Rozhodli jsme se pro obměnu a zároveň zapracování funkce automatického hlášení zastávek bez zásahu řidiče. To má návaznost na stavění výhybek pro řidiče. Slibujeme si od toho, že by se mělo výrazně eliminovat vjetí do nesprávného směru, které vzniká právě tím, že řidič odhlásí zastávku pozdě nebo napřed. Touto chybou v hlášení vznikne nesprávné postavení výhybky. Ve zkušebním provozu jezdí tento počítač s automatickým vyhlašování zastávek na dvou tramvajích KT8N2 a dvou tramvajích 15T. Pro upřesnění, jednotný by měl být SW, ale samotný počítač se bude lišit podle zastavbové části daného typu tramvaje.



Trolejbusová trolej nebyl jen sen

Trolejbusy v hlavním městě dojezdily v noci z 15. na 16. října 1972 a v upomínku na to nechala městská část Praha 10 v říjnu 2010 vybudovat pamětní trolejbusovou zastávku Orionka. Na stavbě trolejového vedení se ze strany Dopravního podniku podílela provozovna Napájení TT, která byla povolána do akce i letos v lednu.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna a Ondřej Volf


Pokud vídeňské úřady povolily Járovi Cimrmanovi na 30 minut „položít Pražanům k nohám moře“, drážní úřad letos v lednu na několik dní pustil do užívání trolejbusové trolejové vedení na Bořislavce. Ale od známé komedie k vážným věcem. V rámci týdenního testování elektrobuse Siemens-Rampini, půjčeného z Vídně, totiž provozovna Napájení TT postavila a zprovoznila 15metrové vedení na autobusovém obratišti, kde se mohlo vozidlo vybavené pantografem průběžně dobíjet. „Vycházeli jsme z toho, že vozidlo bylo zkoušeno v Brně a Pardubicích, takže jsem u těchto dopravních podniků začal zjišťovat první informace. Zejména od ing. Podivína z Pardubic jsem získal cenné informace o vlastním nabíjení i celém provozu,“ popisuje přípravu vedoucí provozovny **Vladimír Kozák**.

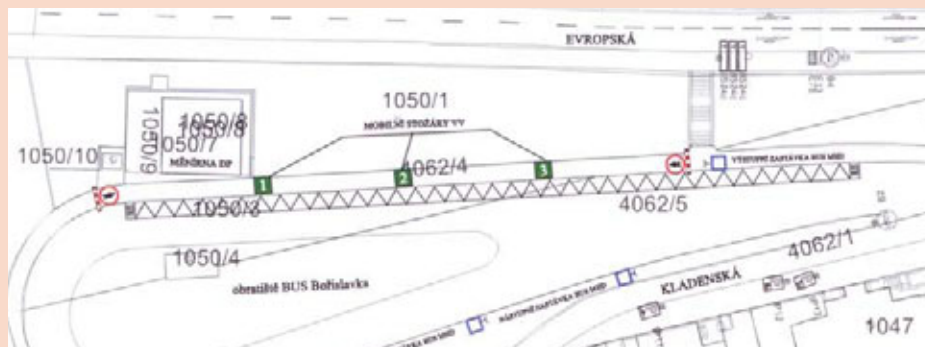
Čtyři mobilní stožáry sloužily jako podpěry pro trolejovou síť, jeden sloužil

Aby se po dobu zkušebního provozu mohl elektrobuse Siemens-Rampini průběžně na obratišti Bořislavka dobíjet, vystavěli zaměstnanci provozovny Napájení TT v těsné blízkosti 15metrové trolejbusové vedení.

k zakotvení troleje, druhé zakotvení bylo v tarasu zídky. „Trolejové vedení bylo provedeno jako pružné, prosté, bez samočinného vypínání ve výšce 5,10 metru podle požadavku Siemensu jako trolejbusová síť, mezi vodiči tedy byla vzdálenost cca 60 cm, délka troleje byla zhruba 15 metrů,“ pokračuje Vladimír Kozák a dodává, že „bylo třeba brát v potaz i sklon silnice, aby pantograf dosedl na obě troleje zároveň.“ Na přípravách a vlastní stavbě se podílely všechny tři složky z provozovny Napájení TT, tedy jak provoz Měničny, tak provoz Kabelová síť, jehož zaměstnanci položili kabel od napaječe k trakčnímu stožáru, a největší díl nesl provoz Vrchní vedení. A samozřejmě všechno probíhalo v koordinaci s jednotkou SVA, z jejíhož vozového parku byly využity montážní vozy.

Ideální poloha tramvajové měničny na Bořislavce přímo předurčovala místo dobíjení elektrobuse: „Kabel jsme vy-

vedli ze stejnosměrného rozvaděče, z plusu i minusu kabelem typu CHBU 240 mm². K tomu jsme spotřebovali pouze 30 až 40 metrů kabelu. Od společnosti Elektroline jsme si vypůjčili odpojovač trolejbusového typu a 16. ledna jsme měli připravenou trolejbusovou síť. Zbývala výchozí revize jako na každé jiné drážní zařízení a dohodnout se s drážním inspektorem o vydání průkazu způsobilosti,“ doplňuje Vladimír Kozák. Elektrobuse využíval ještě nočního pomalého dobíjení ve střešovické vozovně, kde byl k tomuto účelu vyveden z blízké měničny Střešovice z rozvaděče vlastní spotřeby kabel CYKY – J 5x10 mm² v chrániče o délce 40 metrů. Na stožáru pak byl umístěn podružný rozvaděč, který byl vybaven zásuvkou 400 V/63 A, proudovým chráničem, jističem a signalizací přítomnosti napětí. „Vyzkoušeli jsme si tak dva způsoby nabíjení vozidla. Napájení za celou dobu provozu bylo bezporuchové,“ uzavírá Vladimír Kozák. 



FAKTA O PÁTÉM ÁČKU



V minulém díle jsme se na dostavbu metra na trase A podívali z pohledu technického úseku DPP, konkrétně na pojmenování dodavatelů, cenu akce a základní popis stavby. Na těchto dvou dvoustranách přinášíme podrobné rozklíčování financování prostřednictvím dotací EU, popis dodatečných stavebních prací z pera právníka a představení stanice Motol.



Spolufinancování stavby V. provozního úseku trasy A metra z fondů Evropské unie

V posledních měsících proběhla tiskem a dalšími informačními médii řada informací, ve kterých byla veřejnost více či méně nepravdivě a zmateně informována o tom, že Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a.s. byla odebrána část dotace z evropských fondů poskytovaná na projekt prodloužení trasy A metra do Motola. Některá média dokonce opakovaně uváděla, že DPP dostal pokutu ve výši několika miliard korun. Účelem tohoto článku je proto vysvětlit čtenářům DP kontaktu skutečný stav této záležitosti.

Rudolf Pála, foto: Jiří Junek a IDS

Na realizaci V. provozního úseku trasy A Dejvická – Motol se již od počátku současného programovacího období evropských fondů v letech 2007 – 2013 počítalo se získáním finančního příspěvku z fondů Evropské unie, a to v rámci Operačního programu Doprava (OPD), spravovaného Ministerstvem dopravy ČR. Při přípravě Operačního programu Doprava Dopravní podnik, Zastupitelstvo HMP i Ministerstvo dopravy ČR vyvinuly maximální snahu o to, aby v rámci prioritní osy 5 „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“ byla na projekt prodloužení metra A přidělena co nejvyšší možná částka.

Dnes již zasypaná hloubená část stanice Nádraží Veleslavín.

KOLOBĚH ŽÁDOSTI O DOTACE EU

Schválený příspěvek EU na prodloužení metra A činí 287 724 562 EUR (aktuálně cca 7,9 mld. Kč), přičemž celkové náklady projektu dle žádosti na OPD jsou 18,4 mld. Kč (v cenové úrovni r. 2008). Částka dotace vyjádřená v Kč se může v průběhu spolufinancování projektu z OPD měnit s ohledem na vývoj směnného kurzu Kč/EUR (čerpání dotace je přitom možné až do roku 2015). Zbývající část dofinancuje hlavní město Praha, která se k tomu zavázala usneseními Zastupitelstva hl. m. Prahy z května 2009, června 2010 a května 2011.

Přestože Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., měl již z minulého programovacího období evropských fondů zkušenosti

s podáváním žádostí v rámci tehdejšího programu JPD 2 a v současném období z programu OPK (Operační program Praha – Konkurenceschopnost), zpracování žádosti o dotaci z OPD bylo ještě složitější a náročnější. Kromě zasluzněných poradenských firem byla přitom využita i spolupráce s Jaspers (iniciativa Evropské investiční banky). Zpracování žádosti bylo zahájeno koncem roku 2008. Hotová žádost byla se všemi přílohami (studie proveditelnosti, analýza nákladů a přínosů apod.) odevzdána v březnu 2010 na Ministerstvo dopravy ČR jako řídicí orgán OPD. Projekt byl nazván „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“.



Poté byla žádost posuzována Odborem fondů EU Ministerstva dopravy ČR a externím posuzovatelem Jacobs Consultancy, na konci srpna 2010 byly všechny jejich připomínky zpracovány. Na základě rozhodnutí ministra dopravy z 3. 6. 2011 byl projekt schválen na národní úrovni ke spolufinancování z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Následně byl Odborem financí a ekonomiky Ministerstva dopravy ČR vydán a Ministerstvem financí ČR dne 12. 8. 2011 schválen Registrační list akce. Schvalovací proces pak pokračoval na straně Evropské komise, kam byla projektová žádost „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“ odeslána Ministerstvem dopravy ČR v srpnu 2011.

PODMÍNKA PARKOVIŠTĚ NA DLOUHÉ MÍLI

V průběhu roku 2012 byly do Bruselu postupně zaslány odpovědi na dva tzv. „přerušovací dopisy“, kdy hlavním problémem bylo vyřešení podmínky Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA), vydaného odborem ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (MHMP). Podmínka se týkala zprovoznění trasy V.A až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Míli a rychlodráhy Praha – Kladno. Za tímto účelem bylo počítáno s přípravou autobusového objektového terminálu a záchytného parkoviště P+R u stanice metra Veveslavín jako samostatného projektu za 1,3 mld. Kč financovaného MHMP.

Dne 30. 1. 2013 obdrželo Ministerstvo dopravy ČR dlouho očekávané Rozhodnutí Evropské komise (EK), kterým byl schválen finanční příspěvek na velký projekt „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“ z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti.

Evropská komise však ve vydaném Rozhodnutí nepodmínila realizaci V.

provozního úseku trasy A metra výstavbou terminálu P+R Veveslavín náhradou za P+R na Dlouhé Míli. Na základě této skutečnosti a vzhledem k úspoře investičních prostředků ve výši přesahující 1 mld. Kč bylo proto rozhodnuto nepokračovat v přípravě a realizaci objektového terminálu Veveslavín (usnesení Rady MHMP z března 2013). K termínu zprovoznění metra je tedy realizován pouze povrchový autobusový terminál, vycházející z rozsahu schváleného platného stavebního povolení. Toto řešení bylo již dříve akceptováno i organizací ROPID s tím, že je dostatečné pro potřeby Pražské integrované dopravy.

V návaznosti na Rozhodnutí EK byl také v březnu 2013 vydán ministrem dopravy aktualizovaný Schvalovací protokol. V návaznosti na to byly na Ministerstvo dopravy ČR odeslány podklady nezbytné pro vydání „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ (tj. smlouvy o financování).

POJEM KOREKCE ZPŮSOBILÝCH VÝDAJŮ PROJEKTU

Na základě administrativní kontroly zadávacího řízení na stavební část projektu,

KOREKCE NENÍ POKUTOU A NIJAK NESNÍŽÍ MOŽNOST DPP ČERPAT DOTACI Z OPD AŽ DO MAXIMÁLNÍ STANOVENÉ VÝŠE (AKTUÁLNĚ CCA 7,9 MLD. KČ) A ČERPÁNÍ CELÉHO PŘÍSPĚVKU Z OPD NENÍ OHROŽENO.

Přístupová štola ústící na Bořislavce.

zahájené v květnu 2013, a kontroly stavu fyzické realizace na technologickou část projektu, zahájené v březnu 2013, které provedlo Ministerstvo dopravy ČR, byla vyměřena korekce 25% na způsobilé výdaje těchto dvou zakázek. Důvodem jsou údajně diskriminační podmínky, např. na výši obrátu zhotovitele a češtinu jako komunikační jazyk vedoucích pracovníků stavby. K jednotlivým zjištěním obou kontrol DPP podal námítky.

Odpovědi Ministerstva dopravy ČR na zaslání námítky byly doručeny až v listopadu 2013 se závěrem, že všechny námítky se zamítají (až na drobné textové úpravy provedené v kontrolních protokolech). Dopravní podnik se nadále domnívá, že neporušil platné zákony, a z tohoto důvodu zvažuje další právní kroky, které by vedly k anulaci uplatněné korekce.

Uplatněná korekce administrativně snižuje způsobilé výdaje projektu (výdaje odpovídající pravidlům OPD, tj. na základě řádně vysoutěžených zakázek, s malým množstvím změn a víceprací oproti původní žádosti apod.). V OPD je maximální teoretická výše dotace 85% ze způsobilých výdajů, přičemž přidělena částka 287,7 mil. EUR na projekt metra V.A dosahuje jen cca 40% těchto výdajů. Ve svém důsledku to znamená, že pro získání přidělené dotace je zapotřebí předložit více způsobilých faktorů.

Uvedená korekce tedy není pokutou a nijak nesníží možnost DPP čerpat dotaci z OPD až do maximální stanovené >>>

Pohled od stanice Nemocnice Motol k Petřinám v místě stavební jámy na Vy-pichu (tzv. BRE).



výše, aktuálně cca 7,9 mld. Kč, a čerpání celého příspěvku z OPD není ohroženo.

Rozhodnutí o poskytnutí dotace z OPD na projekt metra V.A bylo vydáno dne 27. 9. 2013. V návaznosti na tuto skutečnost byly zpracovány první typové žádosti o proplacení dotace z OPD ve výši téměř 3 mld. Kč způsobilých výdajů, tzn. cca 2 mld. Kč dotace (po korekci). Tyto žádosti v současnosti na základě pověření Ministerstva dopravy ČR kontroluje supervizor – firma INFRAM. Po jejich schválení v 1. čtvrtletí 2014 budou předloženy Ministerstvu dopravy ČR k proplacení schválené finanční podpory.

PŘEVOD MEZI OPERAČNÍMI PROGRAMY

Ve druhém pololetí 2013 se souběžně řešila možnost navýšení dotačních prostředků v prioritní ose 5 OPD. Vláda České republiky přijala v květnu usnesení,

Stavební jáma, kde vzniká podchod ze stanice do motolské nemocnice.




kterým schválila přesun nevyčerpaných finančních prostředků ve výši 3,7 mld. Kč z Operačního programu Životní prostředí do Operačního programu Doprava. Následně byl Magistrátu a Dopravnímu podniku zaslán dopis ministra dopravy, kterým je nabízeno navýšení alokace prioritní osy 5 OPD o částku 3,7 mld. Kč. Podmínkou převodu mělo být jeho schválení Evropskou komisí. Dopravní podnik i Magistrát hl. m. Prahy potvrdily zájem o navýšení prioritní osy 5 o uvedenou částku za předpokladu, že prioritní osa 5 bude rozšířena i o další projekty na obnovu a modernizaci pražského metra. Tyto projekty byly urychleně vybrány, Rada hl. m. Prahy je schválila a projekty byly intenzivně připravovány. V lednu 2014 však bylo řídicím orgánem OPD (Ministerstvo dopravy ČR) DPP sděleno, že Evropská komise neschválila uvedený převod prostředků z Operačního

programu Životní prostředí. V prioritní ose 5 OPD tak zůstává původně alokovaná částka.

S touto problematikou možného navýšení OPD o prostředky nečerpané v Operačním programu Životní prostředí byla v tisku často směřována problematika korekce způsobilých výdajů projektu, z čehož vznikly naprosto dezinformující články a reportáže. Opět tedy nešlo o nějaké potrestání Dopravního podniku, ale naopak o pokus převést prostředky z programů, kde se čerpání nedaří, do programů, které prostředky z evropských fondů čerpají podstatně lépe.

Jak bylo uvedeno v úvodu, rozdíl mezi cenou projektu a dotací z EU dofinancovává hl. m. Praha. Za tímto účelem bylo Zastupitelstvem hl. m. Prahy v prosinci 2011 schváleno přijetí 11 mld. Kč úvěrového rámce od Evropské investiční banky (EIB) určeného na spolufinancování investiční akce „Prodloužení trasy A metra – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“. Z uvedeného úvěru bylo prozatím v rámci tzv. „1. tranše“ čerpáno 6 mld. Kč a v rámci „2. tranše“ se čerpá částka 2,5 mld. Kč.

Na 34. zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy v lednu 2014 byl předložen materiál „O postupu realizace stavby Provozní úsek metra V.A Dejvická – Motol“, který podrobně popisoval současný stav realizace po jednotlivých stavebních oddílech a obsahoval i výše uvedenou část o financování včetně spolufinancování z evropských fondů. Materiál byl zastupiteli hl. m. Prahy velmi kladně hodnocen. Obdobný materiál byl vyžádán na červnové zasedání Zastupitelstva. 

PRÁVNÍ OTÁZKY SOUVISEJÍCÍ S VÝSTAVBOU METRA V.A


Protože problematika tzv. dodatečných stavebních prací není jednoduchá a často se v médiích skloňovala, přinášíme avizované vysvětlení pojmů.

Lukasz Krynski

V průběhu realizace velkých výstavbových projektů, kterým stavba prodloužení trasy A metra bezpochyby je, je zcela obvyklé, že až z průběhu realizace stavby vyvstane potřeba prací, které nebylo možné od počátku předvídat a zahrnout je tak do původní projektové dokumentace. Přitom se velmi často jedná o práce nezbytné, tedy takové, bez kterých by nebylo možné stavbu dokončit. Tyto práce jsou širokou veřejností označovány jako „vícepráce“, slovy zákona „dodatečné stavební práce“. Je nutné

si uvědomit, že v případech, kdy investor vynakládá na stavbu veřejné prostředky, je povinen s nimi nakládat transparentně a hospodárně, tedy tak, aby tyto prostředky byly využity co nejlépe k užtku veřejnosti. I Dopravní podnik je dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (dále jen „Zákon“) povinen řídit se při zadávání veřejných zakázek výše uvedenými principy a Zákonem samotným.

Taktéž dodatečné stavební práce je tedy nutno vnímat jako veřejnou zakázku ve smyslu Zákona. S případy dodateč-

ných prací, které se na velkých projektech běžně vyskytují, Zákon počítá a stanoví postup pro jejich řádné zadání. Zároveň ovšem vymezuje striktní podmínky, jež musí být naplněny, aby se o dodatečné práce ve smyslu Zákona skutečně jednalo. Těmi jsou mimo jiné právě výše zmíněná nepředvídanost a nezbytnost těchto prací pro dokončení již rozestavěného díla. DPP tedy v souladu se Zákonem zadává a zasmulvňuje pouze takové dodatečné stavební práce, které Zákonem vymezené podmínky naplňují. 



Představujeme stanici Nemocnice Motol s obratovým tunelem

Stavbu prodloužení trasy metra V.A budeme postupně procházet od jejího konce; dnes se tedy zaměříme na vlastní stanici Nemocnice Motol a přilehlé obrátové koleje. K textu jsou připojeny nejaktuálnější informace stavu prací z této části trasy.

Z podkladů odboru Investice DPP, Metrostavu a IDS zpracovala Jana Šejnohová, foto: IDS a Jiří Junek

Stanice Nemocnice Motol je mělce založená hloubená stanice s bočními nástupišti. Prosklená střešní konstrukce stanice umožňuje prosvětlení nástupiště denním světlem. Délka celé stanice je cca 160 metrů. Konstrukce stanice je navržena z monolitických železobetonových nosníků a je dvoupodlažní. Na vestibul v úrovni pod nástupištěm navazuje podchod pod ulicí Kukulovou s výstupními rampami k oběma protisměrným autobusovým zastávkám a do areálu nemocnice.

Koncem roku 2010 byly zahájeny práce na trvale kotvené podzemní stěně a následně od března 2011 probíhalo hloubení vlastní stavební jámy pro stanici. Od června 2011 sloužil prostor stanice jako jedno ze zařízení staveniště k protiražbě dvoukolejného tunelu směr Petřiny z důvodu montáže „TBM“ na ZS BRE1 (Vypich). Po ukončení protiražby v dubnu 2012 pokračovalo hloubení a zajišťování stavební jámy. Koncem srpna 2012 byly zahájeny práce na nosných konstrukcích stanice. Aktuálně (stav k 31. lednu 2014) probíhá hloubení na základovou spáru podchodu do nemocnice Motol pod Kukulovou ulicí, realizují se praménkové kotvy a bourají se zastížené železobetonové konstrukce.

V proskleném střešním pláštích stanice jsou montovány jímací tyče, probíhá montáž kabelových lávek a dochází

k propojování střešního pláště a soklů. Napříč celou stanicí se realizují obklady. Ve stanici jsou už namontovány rozvody vzduchotechniky včetně elementů osazených do stěn. Ve strojovnách VZT jsou osazeny rozvaděče a strojní část je z 80% namontována. Ve stanici jsou montovány rozvody VZT a ventilátory, včetně elementů osazených do stěn. Montáž je v tomto případě dokončena ze 70%. Zhotovitel zavází rozvaděče a konstrukce kabelových lávek, montuje kabely a rošty. Práce probíhají také na měničném a transformovném, silových rozvodech, trakčních zařízeních a rozvodech slaboproudu. V úseku Nemocnice Motol – Petřiny je realizována montáž napájecí kolejnice.

Obrátový tunel za stanicí Nemocnice Motol tvoří dvě části, ražený tunel o délce cca 220 metrů a hloubený tunel délky cca 190 metrů. V obrátovém tunelu je kompletně dokončeno definitivní ostění a hloubený tunel je již v celé své délce zasypan.

Dalším realizovaným objektem mezi montážní šachtou na zařízení staveniště BRE1 (Vypich) a stanicí Nemocnice Motol je VZT štola délky cca 160 metrů, která je kolmo napojena na dvoukolejný tunel ve vzdálenosti cca 186 metrů od stanice Nemocnice Motol. Ražba štoly byla zahájena v polovině prosince 2011 a vlivem zastížení složitých geologických

podmínek a starého důlního díla se její ražba dokončila až koncem září 2012.

Aktuálně (počátek března) je hotová hrubá stavba stanice Nemocnice Motol, dochází k povrchovým úpravám a realizaci technologie. Předpokládaná doba dokončení hrubé stavby podchodu je srpen 2014.



Nahoře: Pohled na odstavné koleje za stanicí Nemocnice Motol.

Vpravo: Staveniště vestibulu stanice.

Dole: Pohled do stanice Nemocnice Motol



ZKOUŠKY ELEKTROBUSŮ POKRAČUJÍ

Testování elektrobusů na lince 216 pokračovalo v termínu 7. – 11. února 2014, kdy se představil osmimetrový midibus z produkce SOR Libchavy s elektrickou výzbrojí společnosti Cegelec Praha a.s.

Z podkladů SOR, Cegelec, Siemens a DPP zpracoval Jan Barchánek, foto: Ondřej Volf, Petr Ludvíček a autor

Z hlediska Dopravního podniku i společnosti SOR se tentokrát nejednalo o úplnou premiéru, neboť elektrobus EBN 8 první generace byl v Praze již prezentován a jeho větší bratr EBN 10.5 dokonce absolvoval dvoudenní předváděcí jízdy s cestujícími na linkách 121 a 170.

NOVÁ GENERACE ELEKTROBUSŮ Z LIBCHAV

Elektrobus SOR EBN 8 vychází konstrukčně z úspěšné typové řady low-entry autobusů SOR BN, ze které přejímá řadu mechanických komponent. Předváděné vozidlo patří již k druhé generaci elektrobusů východočeského výrobce s velkým množstvím novinek a vylepšení. Kromě na první pohled viditelného faceliftu byla realizována řada úprav pro snížení hmotnosti vozidla i omezení či zefektiv-

nění spotřeby elektrické energie tak, aby byl maximalizován celkový dojezd. Právě dojezdu je podřízeno například i řešení vytápění doplňkovým naftovým topením. Nabíjení akumulátorů u elektrobusů SOR je zatím možné pouze pomocí nabíjecího kabelu v režimu nočního (pomalejšího) dobíjení, případně denního (rychlého) dobíjení se speciální nabíjecí stanicí.

Testovací provoz elektrobusu SOR EBN 8 probíhal stejně jako v případě vozidla Siemens-Rampini (DP kontakt 2/2014) opět na lince 216, i když v mírně odlišném režimu, neboť akumulátory byly dobíjeny pouze v noci. Kopcovitý profil linky a velký zájem cestujících tak znovu důkladně prověřil konstrukční parametry, jízdní vlastnosti a zejména hodnoty dojezdu elektrobusu v provozu s cestujícími na běžné lince. Testování potvrdilo reálné dosažení dojezdu 150 km na jedno nabití.



To je nejméně o 50 % více proti elektrobusu provozovanému v minulosti na lince 292. Pozitivně byly u vozidla SOR hodnoceny také dynamické jízdní vlastnosti.

POROVNÁNÍ TESTOVANÝCH VOZIDEL

Oba realizované testy elektrobusů potvrdily značný technologický posun v této oblasti. V porovnání s předchozími zkušenostmi DPP s obdobnými vozy došlo k významnému navýšení dojezdu i zlepšení a rozšíření možností nabíjení baterií. Provéřovaná vozidla jsou také konstrukčně vyspělejší a lépe přizpůsobená pravidelné přepravě cestujících i v obtížnějších provozních podmínkách.

Elektrobus Siemens-Rampini představil velmi zajímavé řešení průběžného dobíjení v konečné zastávce pomocí dvoustupňového (trolejbusového) trolejového vedení, které umožňuje zásadním způsobem zvýšit dojezd vozidla v rámci denního proběhu a současně je pro obsluhu jednoznačně komfortnější než připojování a odpojování kabelu. Uvedené řešení je s výhodou využitelné ve městech s trolejbusovou nebo tramvajovou sítí vzhledem k možnosti efektivního napojení nabíjecího místa elektrobusu na příslušnou napájecí síť, včetně získávání části nabíjecí energie z rekuperace tramvají či trolejbusů. Výhodou elektrobusu SOR bylo naopak využití konstrukčně jednoduchých a osvědčených „autobusových“ prvků podvozkových a pohonných skupin s pozitivním vlivem na jízdní vlastnosti a pravděpodobně i spolehlivost.

Důležitým bodem v rámci testů bylo porovnání systémů vytápění vozidel, neboť elektromotory (na rozdíl od spalovacích motorů) nevytváří díky vyšší účinnosti dostatečné odpadní teplo pro vytápění interiéru. Siemens-Rampini

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE SOR EBN 8

Motor	Asynchronní šestipólový vodou chlazený 120/180 kW
Hmotnost prázdného vozidla	9100 kg
Baterie	Li-ion 300 Ah
Délka / šířka / výška	8000 / 2525 / 2920 mm
Max. rychlost	80 km/h
Počet míst	až 51 míst, z toho 16 k sezení, 35 ke stání





TECHNOLOGIE ELEKTROBUSŮ SICE ZATÍM NEUMOŽŇUJE PLOŠNÉ NAHRAZENÍ KLASICKÝCH AUTOBUSŮ, PŘESTO PŘI NASAZENÍ NA VHODNĚ VYTIPOVANÉ LINKY A OBĚHY MŮŽE BÝT ZAJÍMAVOU A REÁLNĚ VYUŽITELNOU ALTERNATIVOU.


využíval plně elektrické topení, které však vzhledem k významné spotřebě energie mělo nastaveno jen omezený výkon, což v podmínkách velmi nízkých teplot nemusí být dostatečné. Elektrobuses SOR představil standardní systém doplňkového naftového topení, které sice v zimním období částečně stírá bezemisní provoz elektrobuse, ale může být lépe dimenzováno vzhledem ke komfortu řidiče

a cestujících bez významného omezení dojezdu vozidla.

MOŽNOSTI VYUŽITÍ V PRAVIDELNÉM PROVOZU

Technologie elektrobuses sice zatím neumožňuje plošné nahrazení klasických autobusů, přesto při nasazení na vhodně vytipované linky a oběhy může být zajímavou a reálně využitelnou alternativou.

V každém případě musejí být pro efektivní provoz elektrobuses respektovány možnosti a omezení konkrétního technologického řešení, tedy zejména kalkulovány přestávky na dobíjení akumulátorů i během dne, optimálně řešení nabíjení s přímou provázaností na konkrétní jízdní řád vozidla.

Z pohledu DPP lze na základě výsledků testů výhledově uvažovat o opětovném nasazení elektrobuses do pravidelného provozu. Z hlediska výběru vozidla pro takový provoz předpokládáme využití a kombinaci vybraných dobrých řešení obou testovaných vozidel. Klíčovým faktorem pro případný provoz však budou ekonomické parametry, včetně případné možnosti využití dotačních titulů či fondů. 



PRAVIDELNOST PROVOZU TRAMVAJÍ V ROCE 2013

Pravidelnost nebo také přesnost tramvajového provozu je oblíbené téma nejen mezi cestujícími, ale i mezi našimi zaměstnanci, kteří mají dodržování tohoto standardu kvality přímo v popisu práce. Po sedmi letech se vracíme k tématu pravidelnost provozu, kterému byl věnován prostor v říjnu 2006.

Jiří Sedláček, foto: archiv DPP

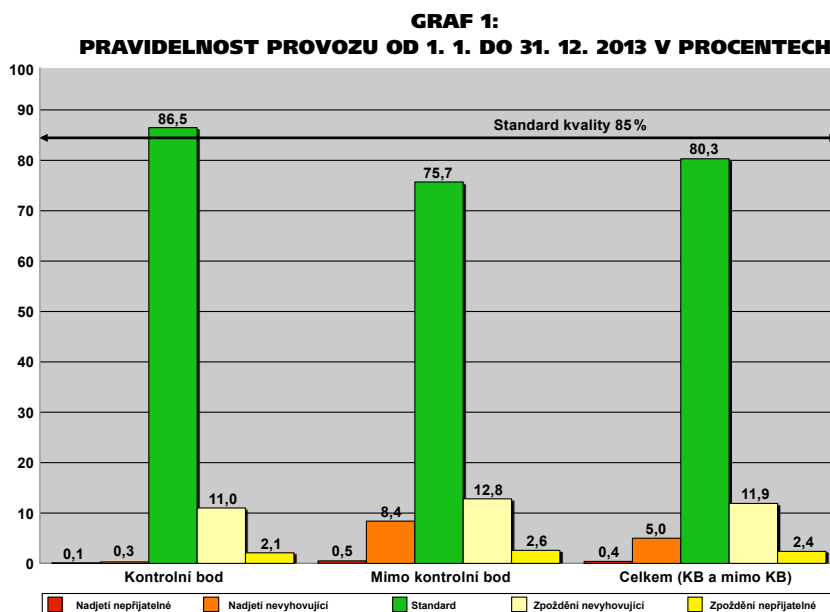
Pravidelností provozu jsme se naposledy v DP kontaktu zabývali na konci roku 2006. V roce 2012 došlo k poměrně velkým a zásadním změnám v linkovém vedení; některé tramvajové linky byly zrušeny, jiným byla změněna trasa, u dalších byly upraveny, zkráceny, intervaly. Proto se nyní k tomuto tématu opět vracíme.

Standard přesnosti provozu je definován tak, že spoj se považuje v nácestné zastávce za přesný, pokud přijede v rozmezí 0 – 179 sekund zpožděný oproti času uvedenému v jízdním řádu. Na dodržování standardu přesnosti provozu lze pohlízet z hlediska vyhodnocení dat třemi způsoby, stejně jako v roce 2006. Výsledky z roku 2013 jsou patrné z grafu 1.

Přesnost provozu v KB (kontrolní bod): je přesnost, kterou lze považovat za hodnocení práce našich řidičů. Kontrolní bod má řidič ve svém vozovém jízdním řádu a z tohoto bodu by neměl bezdůvodně odjet dříve.

Přesnost provozu mimo KB: z tohoto výsledku lze odvodit kvalitu nastavení jízdních dob mezi kontrolními body. Čím méně procent „v červeném“, tím méně cestujícím jsme ujeli.

Přesnost provozu v KB a mimo KB dohromady: tedy služba cestujícím. Sledovan



VHODNOU ÚPRAVOU JÍZDNÍCH DOB SE PODAŘILO ELIMINOVAT SITUACE, KDY SPOJ CESTUJÍCÍM V ZASTÁVKÁCH MEZI KONTROLNÍMI BODY UJÍŽDÍ.

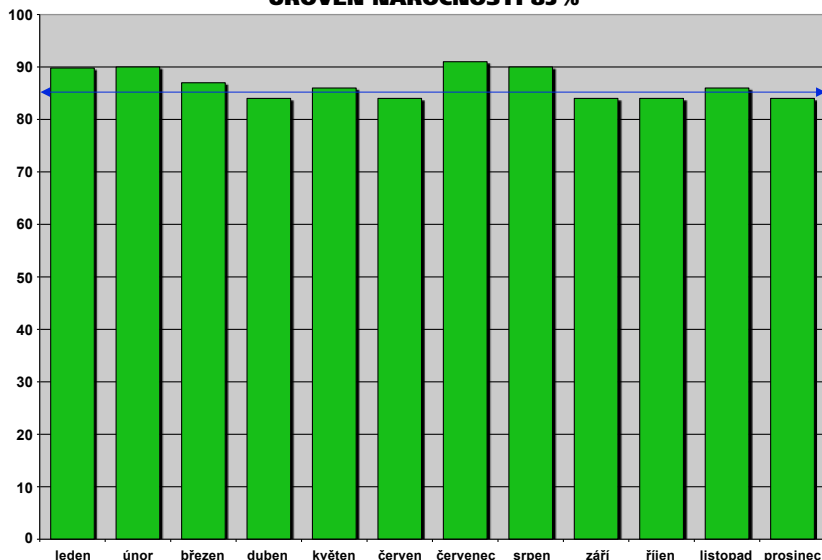
dovaných nácestných zastávek je v současné době 250.

Podíváme-li se na vyhodnocení roku 2013, lze konstatovat, že v porovnání s daty roku 2006 došlo v některých uka-

zatelích ke zhoršení a v některých jiných ke zlepšení. V KB se přesnost provozu snížila o více než 5% oproti roku 2006. Těžko lze z toho ale vinit řidiče jednotky Provoz Tramvaje (JPT), protože ti dokázali snížit předjetí o 0,4 procentního bodu z původních 0,7%. Zvýšilo se zpoždění na kontrolních bodech, z čehož vyplývá, že se nedaří ve více případech dojet, respektive odjet ze zastávky s kontrolním bodem v toleranci dané standardem kvality přesnosti provozu.

Výrazně zvýšila přesnost provozu ve sledovaných zastávkách mimo kontrolní bod. Standard se zvýšil o téměř 10 procentních bodů na 75,7%. Sice ještě nedosahujeme stanoveného standardu, ale zároveň o 15,4 procentního bodu kleslo předjetí v těchto zastávkách. V praxi to znamená, že se podařilo vhodnou úpravou jízdních dob eliminovat situaci, kdy spoj cestujícím v zastávkách mezi kontrolními body ujíždí. Jasně to dokládá tabulka, kde je vidět, že standard na tramvajové trati Barrandov stoupl z původních

GRAF 2: STANDARD KVALITY PŘESNOST PROVOZU V % - 2013; ÚROVEŇ NÁROČNOSTI 85%





PRAVIDELNOST PROVOZU V PROCENTECH

zastávka	směr jízdy	předjetí nepřijatelné	předjetí nevyhovující	standard kvality (v %)	zpoždění nevyhovující	zpoždění nepřijatelné
Poliklinika Barrandov	Hlubočepy	0,5	0,0	97,8	1,0	0,7
Chaplinovo náměstí	Hlubočepy	0,2	2,7	95,1	0,9	0,8
K Barrandovu	Hlubočepy	0,5	2,7	95,1	0,9	0,8
Geologická	Hlubočepy	0,5	5,2	92,5	1,0	0,8
Albertov	od Moráně	0,3	7,0	62,0	25,1	5,6
Červený vrch	Divoká Šárka	5,5	7,6	62,2	20,0	4,7
OD Petřiny	Petřiny	0,1	14,0	61,7	20,8	3,4
Florenc	Palmovka	0,4	7,9	73,9	15,4	2,4
Kavalírka	Sídlíště Řepy	0,3	12,3	66,5	17,5	3,4
Albertov	od Výtoně	0,6	8,7	78,2	10,9	1,6
Ošanské náměstí	od Hlavního nádraží	0,2	4,9	71,4	20,5	3,0

cca 20% v roce 2006 na dnešních 95%. I na ostatních vyhodnocených místech se úpravou jízdních dob podařilo výrazně snížit procento předjetí a dříve nadjeté spoje dnes přijíždějí v toleranci.

Pokud bychom hodnotili rok 2013 jako celek z pohledu práce řidičů JPT (tedy registrace v kontrolních bodech), zjistili bychom, že v sedmi měsících byla úroveň standardu vyšší než 85%, v pěti měsících se této úrovni dosáhnout nepovedlo (graf 2). Vyhodnocení po linkách (graf 3) pak ukazuje, že v nočním provozu nedochází k výrazným problémům. V denním provozu pak nedosahují úroveň standardu přesnosti provozu linky 6, 12, 14, 18,

20, 22 a 24. Tedy linky jezdící přes Malou Stranu, řetězené linky 14 a 24, kde každá nepravidelnost na jedné se automaticky projeví i na druhé, a linka 6, kterou lze asi považovat za doplňkovou vzhledem k trase a vypravení sólo vozů.

Vraťme se ale k celkové pravidelnosti. Ta během dne mívá standardně stejný průběh. Kolem osmé dopoledne a odpoledne mezi 15. až 19. hodinou pravidelnost výrazně poklesne a procento zpoždění výrazně stoupne.

Rozklíčovat všechny příčiny tohoto stavu není vůbec jednoduché. Na jednu stranu se podařilo výrazně zlepšit přesnost a pravidelnost v koncových úsecích tratí,

Z tabulky je mj. patrné, že standard na tramvajové trati Barrandov stoupl z původních cca 20% v roce 2006 na dnešních 95%. I na ostatních vyhodnocených místech se úpravou jízdních dob podařilo výrazně snížit procento předjetí a dříve nadjeté spoje dnes přijíždějí v toleranci.

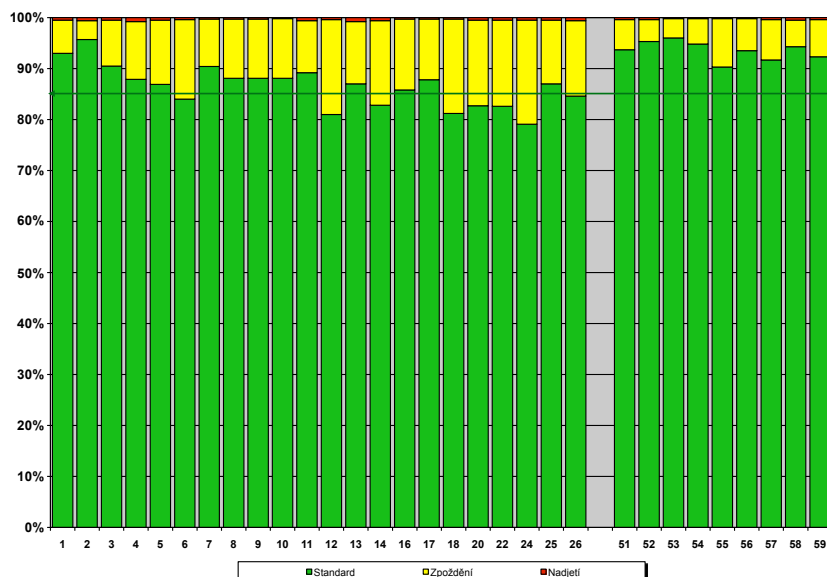
zejména ve směru od nástupních zastávek, na druhou stranu dochází ke zdržování v centru města. Změnou, zkrácením intervalů, na některých linkách dochází na řadě dopravních uzlů k situaci, kdy aktuální propustnost křižovatky je nižší než naplánované spoje, dochází k hromadění tramvají, a tím zdržení některých spojů nad povolenou toleranci.

Z pohledu cestujícího na pravidelnost tramvajové dopravy s novým linkovým vedením dochází bohužel i k situacím pro cestujícího těžko pochopitelným. Například cestující, který marně čeká na spoj linky 14, jen velmi obtížně chápe, že „čtrnáctka“ nejede, protože nehodu měla „čtyřiadvacítka“, a naopak. Důvodem je řetězení těchto dvou linek.

Nebo druhý příklad. Cestující z Řep a Motola marně čekají na spoj linky 9, 10 nebo 16, aby se dostali k Andělu na metro. Ani jedna linka nejede, protože mezi zastávkami Biskupova – Nákladové nádraží Žižkov měl spoj linky 11 nehodu. Nezasvěcenému se to může zdát jako hloupá výmluva Dopravního podniku. Zасvěcený ví, že díky souběhu všech tří linek má výpadek na jednom konci města za následek totální výpadek na kraji opačném.

Závěrem si popřejme, aby celková přesnost, braná jako služba cestujícím, měla stoupající tendenci a abychom v příštím článku již mohli napsat, že standardu přesnosti provozu 85% dosahujeme na všech měřených bodech.

GRAF 3:
PRAVIDELNOST PROVOZU 1. 1. – 31. 12. 2013 PO LINKÁCH



AUTOBUSY POTVRDILY VYSOKOU KVALITU POSKYTOVANÝCH SLUŽEB

Vyhodnocení plnění „autobusových“ standardů kvality Pražské integrované dopravy za rok 2013 opět potvrdilo vysoký standard poskytovaných služeb ze strany Dopravního podniku hlavního města Prahy.

Jan Barchánek, ilustrační foto: Petr Hejna



losti s novelizací evropské i české legislativy pro přístup na trh veřejné dopravy a s navyšováním konkurenčního tlaku zejména v autobusové dopravě byl DPP jedním z iniciátorů zavedení jednotných standardů kvality pro všechny autobusové dopravce v systému PID. Autobusové standardy PID tak byly poprvé zkušebně sledovány v roce 2010 a následně od roku 2011 zapracovány do příslušných smluv mezi objednatel a dopravci a vyhodnocovány již rutinně. Obdobným způsobem byly postupně zavedeny i standardy pro železniční dopravu a přívzoj a od roku 2014 dochází také k zapojení metra a tramvají.

ZPŮSOBY MĚŘENÍ STANDARDŮ

Pro sledování a vyhodnocování standardů kvality jsou využívány různé nástroje. Základem jsou data o skutečně provedených výkonech a případných odchylkách, která vycházejí v případě DPP z dispečerského řídicího systému AUDIS a ze statistiky dopravních výkonů. Obdobně je u ostatních autobusových dopravců využíváno sledování GPS polohy vozidel (systém MPV net). Druhým zdrojem dat je kontrolní činnost objednatele dopravy (organizace ROPID), která je rozplánována dle podílu dopravních výkonů jednotlivých dopravců. Standardy, které je obtížné vyhodnotit přesným technickým měřením (např. čistota vozidel či zastávek), sledují tzv. fiktivní zákazníci. Jedná se o měřiče, kteří podle předem dohodnutých dílčích kritérií hodnotí uvedenou oblast z pohledu běžného zákazníka. U všech případů zjištěných závad v plnění standardů je samozřejmostí předání informací příslušnému dopravci, včetně možnosti uplatnění připomínek

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

ZÁKLADEM BYL PROGRAM KVALITY DPP

Principem sledování kvality poskytovaných služeb je pohled ze strany zákazníka, v našem případě cestujícího. Evropská norma EN 13816 tak prostřednictvím standardů kvality umožňuje porovnávání

technicky měřitelných ukazatelů i zákaznické spokojenosti. Dopravní podnik se oblasti kvality poskytovaných služeb věnuje dlouhodobě a již v roce 1997 zavedl interní sledování standardů kvality v rámci tzv. Programu kvality služby. V souvis-

V SOUVISLOSTI S NOVELIZACÍ EVROPSKÉ I ČESKÉ LEGISLATIVY PRO PŘÍSTUP NA TRH VEŘEJNÉ DOPRAVY A S NAVYŠOVÁNÍM KONKURENČNÍHO TLAKU ZEJMÉNA V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ BYL DPP JEDNÍM Z INICIÁTORŮ ZAVEDENÍ JEDNOTNÝCH STANDARDŮ KVALITY PRO VŠECHNY AUTOBUSOVÉ DOPRAVCE V SYSTÉMU PID.



ze strany dopravce. Nesplnění standardu není samo o sobě podkladem k žádné finanční sankci, ale vzhledem ke zveřejňování výsledků na internetových stránkách organizace ROPID se jedná o významný motivační nástroj.

JAK SI STOJÍ DPP?

V roce 2013 DPP splnil v oblasti autobusů všechny sledované standardy s výjimkou těsného nesplnění výkonů kloubových autobusů. Uvedený stav byl způsoben zejména vyšším podílem neujetých kilometrů z důvodu dopravního přetížení komunikací vlivem stavební činnosti, které nelze bohužel ze strany DPP významně ovlivnit, ačkoliv samozřejmě mají negativní dopad na kvalitu pro cestující. Tyto provozní komplikace se nejvíce projevují na páteřních linkách obsluhovaných převážně kloubovými autobusy. Ve standardu jsou samozřejmě započteny i technické závady, jejichž četnost je u kloubových autobusů vzhledem ke složitější konstrukci bohužel vyšší. Významný vliv má i trvalé navyšování vypravení a proběhů kloubových autobusů dle požadavků organizace ROPID. Na základě připomínek DPP i ostatních dopravců je u tohoto standardu od roku 2014 snížena úroveň náročnosti.

Dlouhodobě silnou stránkou DPP oproti ostatním dopravcům je vysoký podíl výkonů nízkopodlažních autobusů, včetně zajištění jejich garantovaného vypravení. DPP je dále na špičce v přesnosti provozu, a to i přes komplikovanou průjezdnost řady komunikací. Významně a jednoznačně pozitivně zde pomáhají preferenční opatření. Alternativním řešením jsou průběžné úpravy jízdních řádů a jízdních dob, které však mohou v některých případech negativně ovlivnit ekonomiku provozu příslušné linky. Třetím vliv-

kovým standardem DPP je informování ve vozidlech, kde je sledována zejména funkčnost odbavovacího a informačního systému. Na rozdíl od ostatních dopravců zde vykazuje DPP trvale velmi vysoké plnění, a to i přes několikanásobně větší četnost změn v dopravě.

V porovnání s ostatními dopravci je prakticky jedinou slabší stránkou standard

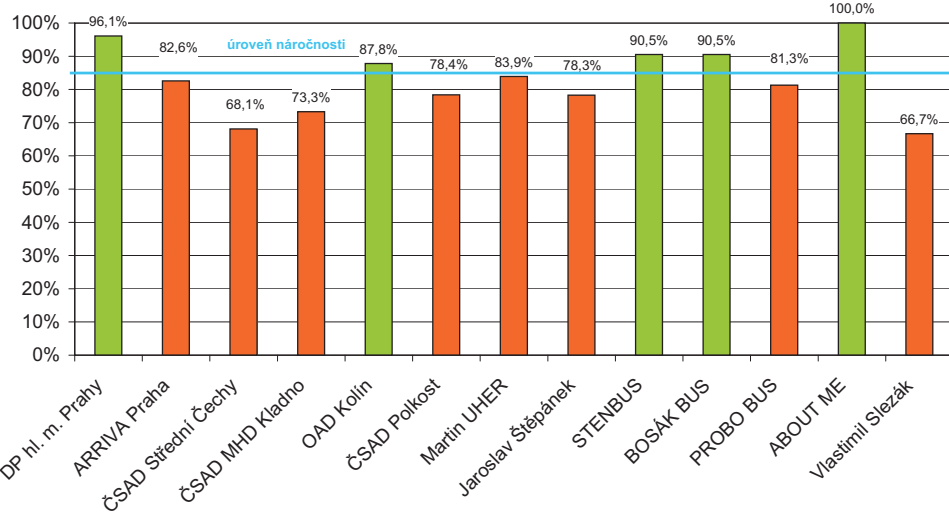
Podrobné výsledky standardů kvality PID jsou dostupné na: www.ropid.cz

průměrného stáří autobusového vozového parku, kde se DPP pohybuje přesně na legislativně stanovené maximální hranici 9 let. Většina ostatních dopravců zde aktuálně dosahuje hodnoty o 1 až 2 roky lepší, což má samozřejmě vliv na spolehlivost, četnost oprav a související náklady na opravy i nutná záložní vozidla.

ZAVEDENÍ STANDARDŮ PID SPLNILO ÚČEL

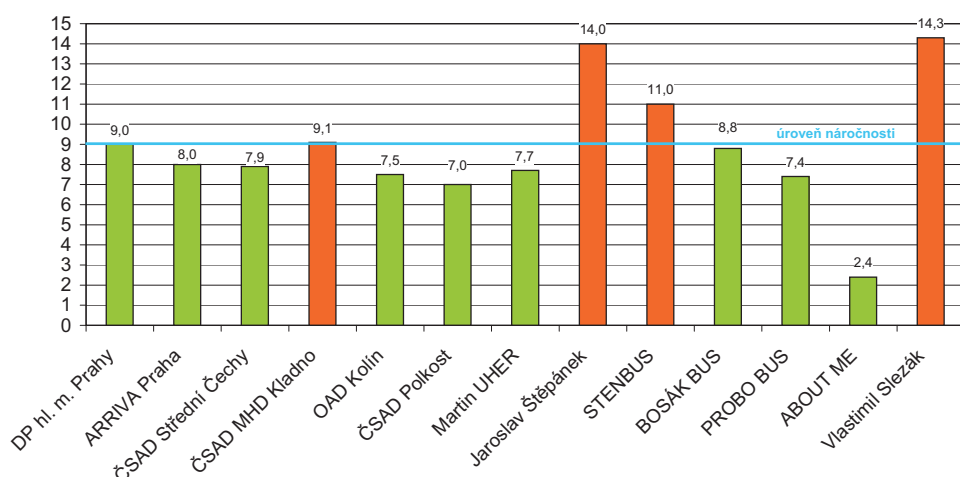
Zavedení a sledování standardů kvality v autobusové dopravě jednoznačně splnilo očekávané cíle. DPP v rámci standardů opakovaně prokázal vysokou kvalitu poskytovaných služeb. Ze strany objednatelů došlo k upřesnění a sjednocení požadované kvalitativní úrovně a v neposlední řadě standardy napomohly k významnému zvýšení kvality u ostatních dopravců v systému PID. Primárním výsledkem je tak lepší kvalita poskytovaných služeb pro cestujícího, jako koncového zákazníka, dále nastavený systém pro trvalé sledování a zlepšování této kvality a také dostupnost kvalitativních parametrů pro řešení dalšího pokračování smluvních vztahů s jednotlivými dopravci po ukončení platnosti stávajících smluv.

Standard kvality Informování ve vozidlech - vyhodnocení za 4. čtvrtletí 2013



Zdroj: www.ropid.cz

Standard kvality Průměrné stáří vozidel - data k 31. 12. 2013



Zdroj: www.ropid.cz

OSM SET KILOMETRŮ A JEŠTĚ HORY

Třetí díl seriálu medailonků u příležitosti 40. výročí zahájení provozu pražského metra nás zavede do depa Kačerov, kde v jednotce Správa vozidel Metro (jako technický pracovník Provozně-technického odboru) dokončuje svou bohatou profesní kariéru u Dopravního podniku Josef Procházka. Muž, který stál za dodávkami prvních souprav metra do tehdejšího Československa, během cest do SSSR mnohé zažil a o své dojmy se s námi podělil v následujících řádcích.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

Do Dopravního podniku jste nastoupil 1. června 1971, na jakou pozici?

Jestli si dobře vzpomínám, bylo to do investičního úseku, kde jsem ale pracoval pouze 4 měsíce. Tam jsem měl na starosti hlavně úpravy vystěhovaných domů na kancelářské prostory. V říjnu se pak úsek rozdělil na dvě části, na útvar investičního náměstka a útvar technicko-provozního náměstka. A právě v tomto útvaru vznikl odbor technického rozvoje provozu, s oddělením realizace vozidel. Bylo to poté, co se v roce 1971 rozhodlo o dodávkách vozidel Ečs ze Sovětského svazu. Náplní tohoto oddělení bylo kompletní zajištění dodávek vozidel, včetně zajištění kompletačních celků československé výroby, které se na vozidla montovaly až po příjezdu do Prahy.

Z Prahy do Mytišů, kde se nacházel výrobní závod, je to pěkných pár kilometrů, a ještě různorodým terénem. Z čeho jste vycházeli při plánování přepravy?

Je pravda, že je to pěkná vzdálenost, ale nás v podstatě zajímal jen úsek Čop – Praha. Vymýšlely se různé varianty a jednou z nich byla i přeprava po železnici. V té době se již v Budapešti úspěšně provozovalo metro, a to s vozy typu Ev, tak jsme se v únoru 1972 vydali na výzvedy. Když si ale vezmete vzdálenost Čop – Budapešť, tak je to víceméně kousek a ještě po rovině. To my měli z Čierne nad Tisou do Pra-

Na historické fotografii můžete vidět jednu ze skupin pracovníků DPP, která vyzvedávala vozidla Ečs v Sovětském svazu. Poznáte v ní i Josefa Procházkou?

hy kolem 800 kilometrů a ještě jsme měli po cestě hory, zejména Vysoké Tatry.

Kromě zkušeností převzatých od maďarských kolegů jste tedy museli asi i dost často improvizovat...

Nešlo ani o improvizaci, ale skutečnost, že získané zkušenosti jsme museli s obměnami zrealizovat u nás. Největší naše obavy se týkaly hlavně přejezdu hor. Konkrétně šlo o to, aby se ucelený vlak s vozy metra dostal bez problémů nahoru do nejvýše položené žst. Štrba, a pak zase dolů. Začali jsme proto jednat s ministerstvem dopravy o zajištění přepravy po tratích ČSD, výsledkem byla směrnice, podle které probíhaly všechny přepravy. Vozy metra a vozy ČSD měly rozdílné narážecí a spráhovací ústrojí a rozdílné výšky nad temenem kolejnice. Tento problém byl vyřešen použitím tzv. krycích (přechodových) vozů. To byly normální železniční vozy, které se používaly v Čierne nad Tisou pro přetah vlaků ze Sovětského svazu na překladiště železné rudy v Čierne. Způsob spočíval ve vyrovnání výšky spráhel železničního vozu a vozu metra pomocí tzv. přechodového mezikusku.

To ale zdaleka nebyl jediný problém, který jste museli řešit...

Dalo nám hodně práce, než jsme sehnali někoho, kdo by nám přechodový kus vyrobil, nakonec se toho ujal závod Škoda

v Plzni. A problémem byla i administrativa spojená s přepravou. Výše uvedená Směrnice pro přepravu vozidel určovala veškeré povinnosti, jak pro ČSD, tak i pro DPP. Určovala třeba i o to, že se vozy metra musely na zpáteční cestě hlídat, což dělali naši zaměstnanci. Další věcí, která se musela zajistit, byla funkčnost brzd, aby vlak s vozy metra bezpečně brzdil. To bylo vyřešeno speciální úpravou, která zajišťovala propojení vzduchových potrubí – vozy metra napájecí a brzdové a vozy ČSD brzdové.

Kolik lidí přepravu vozů zajišťovalo?

Ze začátku jsme jezdili v osmi, po zaběhnutí se počet snížil na šest. Jídelní a lůžkové vozy Praha nám pro tyto účely zapůjčily lůžkový vůz, v němž jsme trávili cestu tam a zpět. Zpočátku to bylo tak, že přepravu zajišťovala lokomotiva a strojevodoucí z depa Praha-Střed. Z Čierne nám dávali vlakvedoucího, a to byla kompletní sestava. Čety byly dvě a střídaly se. Jedna vždycky spala a druhá jela. V Žilině, kde nás měla čekat nová vlaková četa, se dost často stávalo, že jsme museli čekat, protože se četou nepodařilo zajistit. Časem se dospělo k tomu, že lokomotivní i vlaková četa včetně lokomotivy byly z Čierne. Četu pak tvořilo 6 zaměstnanců ČSD, kteří s námi dojeli až do Prahy – dva strojevodoucí, dva „kolutuči“ (správně vozmistři) a dva vlakvedoucí.





Jak dlouho trvala cesta jedné „vářky“ do Prahy?

Po ukončení nutných prací na vozidlech metra a sestavení soupravy byla souprava přepravena z Čopu do Čierne nad Tisou, kde jsme přesпали. Druhý den jsme většinou vyjžděli v půl jedenácté z Čierne do Košic, odkud se odjíždělo v odpoledních hodinách, podle toho, jak dopadla prohlídka vozidel metra na kanále. Do Prahy jsme přijížděli až následující den. Při přepravě jsme samozřejmě museli dodržovat předepsanou rychlost.

Byla předepsaná rychlost po celou dobu stejná a kontrolovalo se, zda vozy nevykazují nějaké defekty?

První úsek do žst. Královský Chlumec se jel rychlostí dvacet kilometrů za hodinu a zkoušely se hlavně brzdy, aby se nestalo, že někam dojedeme a nezabrzdíme. Především se sledovalo, jestli nehrějí ložiska. Pak se pozvolna zvyšovala rychlost až do šedesátky, která byla povolená po celé síti ČSD. Další dvě zastávky byly ve stanicích Streda nad Bodrogom a Slovenské Nové Mesto, pak se jelo až do Košic. V Košicích se souprava přistavila nad kanál a provedla se technická prohlídka. Sledovalo se, zda někde neuniká olej, popř. nejsou nadměrné úniky vzduchu či nedošlo k poškození spodku vozidel. Podle potřeby se také doplňo-

valo mazivo do trakčních spojek. Další zběžná prohlídka byla v Žilině a poslední v České Třebové. Pak už se jelo do Prahy a záleželo na ČSD, jak nás pustí. Jeli jsme jako nákladní vlak, takže měly před námi přednost expresy, rychlíky, osobní vlaky i rychlé nákladní vlaky.

Do jaké cílové stanice vlaky mířily?

Ze začátku se jezdilo do stanice Praha-Krč, kde je napojení vlečky DPP na kolejiště žst. Praha-Krč. Tam jsme vše nechali a pak už bylo na pracovnících metra, aby vozy přepravili do haly depa Kačerov. To se změnilo, když se postavilo depo Hostivař. Konečnou se pak stala žst. Praha-Hostivař, odkud se vozy přes vlečku, kterou měl napojenou Kovošrot, dostaly na koleje k nám do depa Hostivař.

Kolik dodávek se celkem uskutečnilo?

Dodávek bylo celkem 87. Z Ruska jsme přepravili 592 vozů bez nehod a závad až na jednu přepravu, kdy souprava metra zastavila před stanicí Liptovská Teplá a zezadu na ni najel nákladní vlak ČSD. Nikomu se nic nestalo, ale jeden vůz byl poškozen a nedal se dál transportovat, takže jsme ho museli v nejbližší stanici odstavit. Později, při další přepravě, byl vůz provizorně opraven tak, aby mohl být převezen do Prahy.

Ing. Josef Procházka (69) pracuje u Dopravního podniku od roku 1971. Ačkoliv ho od mládí lákala železnice, převážnou část své profesní kariéry věnoval metru. Vystudoval Vysokou školu dopravní, působil v investičním úseku, útvaru technicko-provozního náměstka, nějaký čas byl také hlavním inženýrem. Jeho posledním působištěm je odbor Provozně-technický v jednotce Správa vozidel Metro.

Společně s vozy přijížděli do Československa také sovětsí pracovníci. Na jak dlouho?

První přijížděli jako tzv. předávací skupina a pomáhali uvádět vozy do provozu. Když pak vozy odjezdily předepsané kilometry na zkušební trati a absolvovaly TBZ (technicko-bezpečnostní zkoušku), předávací skupina odjela a nahradila ji skupina servisní. Ta pak po dobu garance, což byl jeden rok, měla za úkol odstraňovat garanční závady.

Z cest do Ruska máte celou řadu nejrůznějších zážitků. Který patří k těm nejzajímavějším?

Třeba ten, kdy nám zamrzla nafta. Lůžkový vůz, v němž jsme odpočívali, měl vodní topení. Voda, která v něm cirkulovala, se ohřívala naftovým agregátem. A jednu zimu, když bylo dvacet pod nulou, nafta zparafinovala a topení přestalo topit, čímž mohlo dojít k tomu, že zamrzne voda, která byla ve voze (pro vysvětlení: lůžkový vůz měl tři nádrže na vodu – studenou, teplou a užitkovou). V topné vodě měl být údajně přípravek proti zamrznutí. Být tam jiný průvodčí, tak by vypustil vodu, aby předešel možným škodám, ale tenhle ne. Vymýšleli jsme různá řešení, aby nafta rozmrzla, až jsme nakonec pod nádrží s naftou rozdělali oheň. Tím se nám ji podařilo ohřát na přijatelnou teplotu a topení začalo opět normálně pracovat.

Ekonomická krize zastavuje španělské projekty

V prosincovém čísle časopisu *Metro Report International* vyšel kritický pohled na situaci ve španělské kolejové dopravě, konkrétně v příměstské železniční a tramvajové dopravě i v metru. Zkrácená verze článku Dirka Budacha přináší v závěru i stručný pohled na autobusovou dopravu.

Přeložil Miroslav Penc, foto: autor

Před několika lety státem vlastněná společnost RENFE spustila provoz příměstské železniční dopravy ve 12 městech a aglomeracích. Označené jako Cercanías zajišťují frekventovanou příměstskou dopravu srovnatelnou se sítí S-Bahn v Německu. Do let 2008 – 2009 RENFE investovala vysoké částky do prodloužení linek, standardizace vlaků a vybavení, ale státní zdroje jednoduše vyschly.

Spoje Cercanías v Barceloně byly převedeny pod regionální vládu a ta je zajišťuje bez zásadních změn. Poptávka mnoha příměstských spojů nebyla zřejmě důkladně před investováním zjišťována, což má v období ekonomického poklesu nevyhnutelné negativní dopady.

PROBLÉMY SE NEVYHNULY ANI HLAVNÍMU MĚSTU

Zcela očividný je případ uzavření 15 km dlouhé odbočky Pinto – San Martín de la Vega na předměstí Madridu, která byla vybudována jako novostavba v r. 2002 za 110 mil. Eur. Zčásti byla vystavěna také jako odbočka z hlavní trati k zábavnímu parku. V pracovní dny přepravovala pouze kolem 200 cestujících. Ačkoliv existoval potenciál větší poptávky, konec tratě byl vyprojektován asi 1,5 km od zástavby a nebyla zde k dispozici odpovídající návaznost autobusů. Cestující do Madridu museli přestupovat i v Pintu, kde byly v některých obdobích dlouhé doby čekání na návazný spoj. Poslední vlak zde projel v dubnu 2012.

Dole vlevo: Za zajištění příměstské železniční dopravy v Barceloně nyní zodpovídá katalánská vláda.

Dole vpravo: Tramvaje se do Sevilly vrátily v r. 2007. Zčásti vybudované tratě do čtvrtí Dos Hermanas a Alcalá de Guadaíra jsou mezi pozastavenými projekty.

Dalším projektem, zastaveným v období poklesu, je napul dokončené prodloužení linky C-5 Móstoles – Navalcarnero. To bylo zčásti budováno na tělese bývalé úzkorozchodné tratě, která byla uzavřena v roce 1970. Původní plán předpokládal výstavbu meziměstské tramvaje. Po dlouhých politických diskusích bylo zvoleno prodloužení příměstské tratě a stavba byla zahájena roku 2008. Po vynaložení kolem 150 mil. Eur byly v r. 2010 všechny práce zastaveny.

Všechny projekty rozvoje metra v Madridu, které se v posledních 15 letech dočkalo více než zdvojnásobení délky sítě, byly zrušeny nebo odloženy na neurčito. Výjimku tvoří zpožděný projekt prodloužení linky 9 o jednu stanic, které by mělo být zprovozněno krátce před místními volbami v r. 2015. Významné zpoždění zasáhlo projekt 46 km dlouhé linky metra bez strojvedoucích v Barceloně. V provozu jsou dva krátké úseky na severním předměstí. Ačkoliv jsou napojeny na zbyvající síť metra, provoz je řídký. Další úseky na jih jsou zčásti dokončeny, ale práce probíhají pomalu a není momentálně reálné stanovit termín dokončení.

UKÁZKA Z ANDALUSIE: ZAMČENÉ TRAMVAJE V DEPU

V letech 1994 – 2011 bylo ve Španělsku dokončeno 14 projektů nových tramvajových systémů. Další projekty jsou ve stavbě, ale rozvoj byl v letech 2008 – 2009 výrazně zpomalen. Navíc bylo zastaveno rozšiřování existujících sítí. Nejpozoru-

hodnější je zastavení provozu zcela nového systému v Andalusii, kde se cestujícím nabízela 4,7 km dlouhá spojnice města Vélez-Málaga se sousedními lázněmi Torre del Mar, ležícími u pobřeží Středozemního moře. Moderní nízkopodlažní tramvaje zde zahájily provoz v říjnu 2006. Dvě ze tří tramvají byly provozovány po většinu dne ve dvacetiminutovém intervalu. Nedostatek financí zabránil prodloužení po již vybudované trati do centra Vélez-Málaga a využití třetí tramvaje. Finanční potíže vedly k rozhodnutí zastavit provoz (pravděpodobně v červnu 2012, pozn. překl.) a vozy pronajmout do Sydney.

Mimořádně skandální situace nastala v Jaénu, ležícím rovněž v Andalusii. Zcela nový tramvajový systém byl dokončen v květnu 2011, kdy zde byl nově pořízenými nízkopodlažními tramvajemi zajišťován bezplatný zkušební provoz pro cestující. Po dvou týdnech byl ukončen, a to na základě soudního příkazu, který inicioval opoziční vůdce. Ten později vyhrál ve volbách a na více než rok zakázal jakékoliv aktivity funkčnímu tramvajovému systému. Poté byla vypracována studie, zda může být zkušební provoz obnoven. Šetření odhalilo, že trať není životaschopná a může být zprovozněna pouze za podmínky ročního příspěvku místní administrativy na její provozování. V červenci 2013 starosta předal zodpovědnost za projekt regionální vládě v Seville, která ji odmítla přijmout. Pět tramvají je zamčeno v depu a obnovení provozu se zdá být v nedohlednu.





DALŠÍ ZASTAVENÉ TRAMVAJOVÉ PROJEKTY

V Alicante byly v roce 2010 dokončeny práce na trati nové linky č. 2, která byla z důvodu nedostatku financí na provoz a údržbu zprovozněna až v červenci 2013. Místní vláda navrhla tuto linku provozovat pomocí partnerství soukromého a veřejného sektoru, ovšem podmínky tendru byly neatraktivní a nepřilákaly žádného soukromého provozovatele. Linka je tedy provozována, stejně jako ostatní, pod veřejnou správou. Je ironií, že na rozdíl od jiných projektů, kde nebyla poptávka nalezena, se linka č. 2 stala již 2 měsíce po zahájení provozu nejfrekventovanější částí systému v Alicante. Na druhé straně byl, z úsporných důvodů, zastaven provoz na krátké lince 4L.

Potížím čelí i další provozovatelé tramvají. V roce 2007 zprovozněný systém ve městě Parla je ohrožen a zastavení provozu již bylo na programu jednání města.

Objevují se otázky, jak velké město si může dovolit vybudovat a provozovat tramvajový systém – tedy něco, co mělo být zvažováno již před časem. Příkladem pozastaveného projektu jsou zčásti vybudované tramvajové tratě do čtvrtí Dos Hermanas a Alcalá de Guadaíra v Seville, které se měly stát napajecem metra. Výstavba se značným zpožděním pokračuje ve městě Málaga, kde má být systém, z 80 % podpovrchový, zprovozněn v květnu 2014. V centru města má navazovat povrchový úsek, ale ne dříve než v roce 2018. Ve městě Granada je budován systém s 2 km dlouhým podpovrchovým úsekem, který by měl být zprovozněn počátkem roku 2015.

Španělsko je jedna z evropských zemí, které iniciovaly projekty Tram-train. Prvním z nich je provoz v Alicante. Další z projektů zaznamenávají nyní velmi malý pokrok, jako je tomu u projektu Cádiz – Chiclana. Původní plány předpokládaly zahájení provozu v r. 2010. Nyní probíhají testy dodaných vozidel. Zahájení provozu se nepředpokládá dříve než koncem roku 2014. Na ostrově Mallorca bylo v posledních 15 letech renovováno a reaktivováno několik úseků železničních tratí. 30 km dlouhá trať Manacor – Artà měla být znovuotevřena jako systém Tram-train. Nyní, kdy je všech 6 vozidel dodáno a práce jsou z 60 % hotovy, bylo přijato politické rozhodnutí o zastavení projektu a nejeví se pravděpodobné, že by práce měly být někdy dokončeny. Vozidla se nepodařilo odprodat, a tak zajišťují několik zrychlených spojů na provozovaných tratích. K tomu účelu bylo v Palmě vybudováno provizorní nízké nástupiště. Podobný problém nyní řeší León v regionu Gijón, kde nyní přebývají 4 nízkopodlažní tramvaje. Pouliční úsek byl z projektu vyškrtnut a město doufá, že vozy prodá jinam.

POKLES CESTUJÍCÍCH OVLIVNÍ VŠECHNY DRUHY DOPRAVY

Krise vyvolala nejen otázky u mnoha konkrétních investičních projektů, ale také o racionalitě rozhodnutí přijatých v minulosti. V roce 2012 došlo k poklesu počtu cestujících ve veřejné dopravě, a tento trend pokračoval i v roce 2013. To vedlo k prodeji vozů metra z Madridu do Buenos Aires. Dvě dodávky 30 – 35 let starých vozů následovala nabídka na vozy řady 6000, které byly vyrobeny v letech 1998 – 2002.

Na původní síť metra v Barceloně mají navazovat nové úseky, jejichž termín dokončení je ve hvězdách. Významné zpoždění zasáhlo i projekt 46 km dlouhé linky metra bez strojevodoucích.

Tramvajový systém města Parla v těsném sousedství Madridu se datuje do roku 2007, ale teď ztrácí dech a jeho osud je v rukou radnice.

Ty se nyní chystají k přepravě do Argentiny. Ve Valencii, navzdory nejisté finanční situaci místní vlády, byly objednány nové vozy, které nahradily v letech 2009 – 2012 ty předchozí. Je třeba zmínit, že 40 souprav bylo vyřazeno po 20 – 23 letech z provozu a dalších 16, vyrobených v letech 1995 – 2001, je odstaveno. Z úsporných důvodů jim bylo odebráno vybavení automatického vedení vlaku (ATO), a to bylo dosaženo na část nově dodaných souprav.

Dodávky nových městských autobusů, tradičně dodávaných místními výrobci, poklesly mezi lety 2007 a 2010 o více než 60 % a trh se vzpamatovává jen pomalu. EMT, největší národní autobusový dopravce, spustil program úplné modernizace, sledující prodloužení životnosti svých vozidel. Projekt vedeného trolejbusu v Castellónu de la Plana pokračuje velmi pomalu.

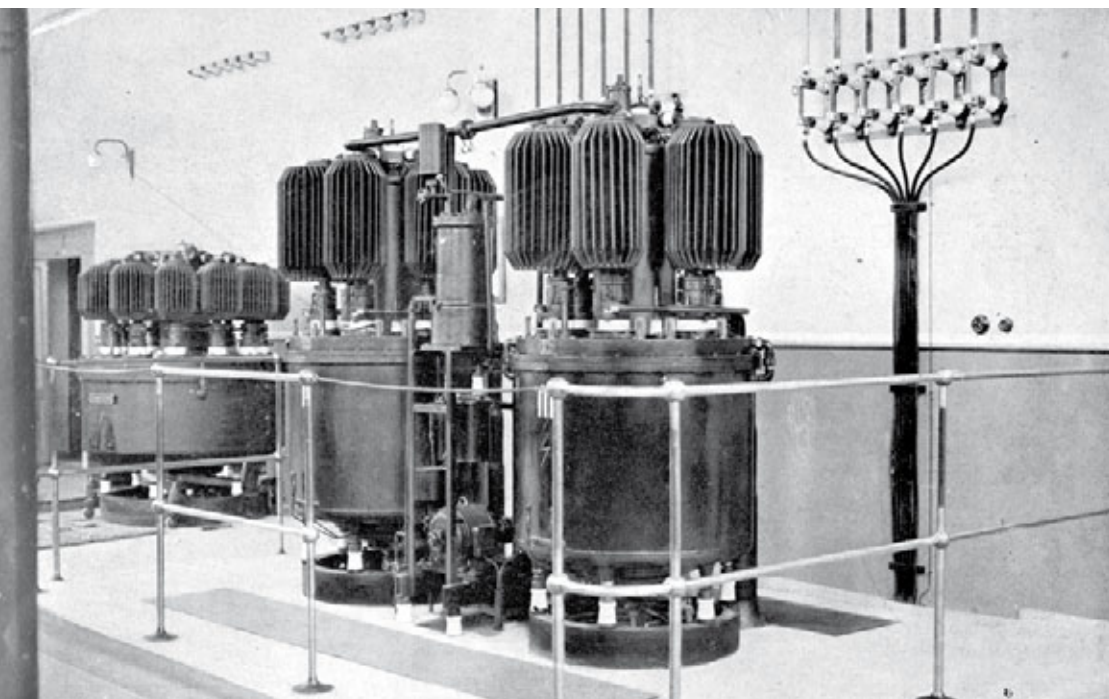
Zasažena byla také regionální železniční doprava. V červnu 2013 schválila národní vláda program rozsáhlé redukce provozu na 48 regionálních tratích, na kterých není přepravováno více než 100 000 cestujících ročně.



Březnový historický kaleidoskop 2014

Březen je na výročí také poměrně bohatý. Významné jubileum slaví například měnárna Strašnice. Už tři čtvrtě století uplynulo od události, která ovlivnila dopravní život celé země, Elektrické podniky nevyjímaje. Bylo to zavedení jízdy po pravé straně komunikace. Sté narozeniny slaví Mánesův most. A protože bychom rádi opět připomněli i blížící se 40. výročí pražského metra, připomeneme si, že metro tehdy na Kačerově získalo most.

Pavel Fojtík, foto: autor a archiv DPP



TŘETÍ NEJSTARŠÍ TRAMVAJOVÁ MĚNÁRNA V PRAZE OSLAVUJE

Mnoho lidí si měnárny, která se nachází ve vozovně Strašnice, ani nevšimne. Patří mezi ty, jež jsou očím veřejnosti vlastně skryty, protože se nacházejí uvnitř areálů. Vidět ji mohou jen lidé z okolních domů. Měnárna se nachází v jihozápadním rohu areálu vozovny. Je to architektonicky zajímavá stavba, kterou realizovala strašnická firma Arch. Rudolf Sandholz, stavitel. Jedná se o vysoký objekt s terasou. Velikost objektu si vyžádala patrová kobková rozvodna vysokého napětí 22 kV a rozvodna 3 kV, z níž byly elektrinou napájeny distribuční trafostanice v okolí. Od počátku tu byla i transformační stanice na nízké napětí 380 V. První část nové „automatické měnící stanice“ se ručovým usměrňovačem o výkonu 1200 kW byla uvedena do chodu v březnu 1929. Po úplném dokončení byl instalovaný výkon měnárny 2580 kW. Nové zařízení umožnilo další rozvoj tramvajové sítě v jihovýchodním sektoru města.

Po druhé světové válce, po znárodnění energetiky a následném oddělení elektrá-

Původní ručový usměrňovač ve vozovně Strašnice v roce 1929.

renské části bývalých Elektrických podniků, se měnárna Strašnice stala jedním z mnoha jablek sváru mezi Dopravním podnikem a nově vzniklým národním podnikem Středočeské elektrárny a jeho právními nástupci. Teprve 30. ledna 1951 se definitivně stala majetkem DPP.

Měnárna už pochopitelně dávno nemá původní vybavení, staré kobky jsou prázdné a bez původního zařízení, ale její architektura zůstala takřka nedotknutá.



Budova měnárny Strašnice se vyznačuje zajímavou architekturou.

Měnárna má v současnosti instalovaný výkon 5000 kVA a napájí úsek od Flory k zastávce Černokostecká, z Vinice ke Strašnické a také asi dvěstěpadesátimetrový úsek v ulici Jana Želivského. Zvláštností měnárny bývala vlečná kolej určená pro dopravu těžkých elektrotechnických zařízení, především transformátorů, která byla zřízena už v roce 1928 a procházela budovou a dalšími, západními, vraty byla vyvedena opět ven na rampu. Ještě dnes po ní najdeme stopy na obou stranách budovy i uvnitř. Měnárna je třetí „služebně nejstarší“ měnárnou v Praze. Tramvajím slouží už 85 let.

JE TO UŽ TŘI ČTVRTĚ STOLETÍ, CO SE U NÁS ZAČALO JEZDIT VPRAVO

Jezdít vpravo je pro nás samozřejmé, ale ještě mnoho lidí mezi námi pamatuje alespoň z dětství dobu, kdy se i u nás jezdilo po levé straně komunikace. Zavedení pravostranného provozu se stalo významnou a dlouho připravovanou událostí. Už v roce 1926 Československá republika přistoupila k tzv. Pařížské konvenci a zavázala se dosavadní levostranný provoz změnit. Od roku 1928 se na tuto změnu začaly připravovat i Elektrické podniky. Posuzovala se především kolejová síť tramvajů, protože pravostranný provoz vyžadoval mnohé úpravy v uspořádání kolejí, stanic a nástupišť. Než se ale přikročilo k praktickým činům, uplynulo ještě dalších deset let. Legislativní podklad pro tuto náročnou změnu přineslo až opatření Stálého výboru Národního shromáždění č. 275/1938 Sb. z. a n., přijaté na návrh vlády 10. listopadu 1938. Současně byl i určen termín, kdy změna směru jízdy vstoupí v platnost: 1. květen 1939 s tím, že „s úpravami podle tohoto nařízení může být započato i před jeho účinností“. Elektrické podniky vypracovaly celou řadu plánů, které bylo zapotřebí co nejdříve projednat a schválit příslušnými drážními orgány.

Největší stavební práce se plánovaly na závěr dubna 1939. Do příprav ale zasáhla německá okupace. „Pozor! Německé



vojsko jede vpravo!“ upozorňovaly den po obsazení země Národní listy. Okupační orgány nařídily s platností od 17. března pro území Čech a Moravy jízdu vpravo, ale v určený den se v novinové rubrice Důležitá nařízení objevilo upozornění: „V Praze jízda VLEVO zatím zůstává!“ Bylo jasné, že to bude jen otázka několika dní. A skutečně, 24. března se ve městě začala vylepovat vyhláška policejního prezidenta Charváta, která oznamovala: „Počínaje dnem 26. března 1939 od 3. hod. ranní zavádí se na veřejných komunikacích v obvodu Velké Prahy jízda vpravo.“ Den D připadal na neděli, kdy se předpokládal klidnější provoz. V novinách se objevily články, které vydávaly potřebné instrukce. Pokud šlo o úpravy vozového parku, u obousměrných tramvají vlastně nebyl zásadní problém, jen se musely přemístit trojboké hranoly s číslem linky, umístěné na střeše vozů. To byla ale úprava, která se prováděla postupně dodatečně. Víc práce bylo se 14 jednosměrnými tramvajemi ponorka, s trolejbusy a autobusy, kde bylo zapotřebí předělat karoserie. To už byly úpravy na několik týdnů, a pro-

to v provozu panovala různá provizorní opatření, kdy cestující po určitou dobu museli vystupovat z neupravených vozů do vozovky, což bylo velmi nebezpečné, a v některých autobusech byly provedeny provizorní úpravy.

„Elektrické podniky prokázaly zdatnost,“ psaly Národní listy v den, kdy vyhláška vstoupila v platnost. Bylo nutné přeložit 95 nástupních ostrůvků, 3 zrušit, zřídit 25 nových a na 20 místech musely být stanice v úzkých ulicích posunuty na jiné místo. Stavěcí zařízení museli pracovníci vrchní stavby uložit do 176 výhybek, položit tři výhybky nové a blíže neurčený počet snést. Muselo být vyměněno 20 levých přejezdů za pravé, na 25 místech byly rekonstruovány koleje. Většinou se jednalo o mírná vyosení, závislá na změnách poloh nástupních ostrůvků. Z dobového tisku vyplývá, že nejdůležitější změny se uskutečnily doslova přes noc, ale další práce ještě probíhaly mnoho následujících dnů.

Od zavedení pravostranného provozu v Praze uplynulo 75 let. Jedna nezodpovězená otázka ale stále zůstává. Jak byl

První dny pravostranného provozu byly pražské tramvaje zřetelně označeny dvojjazyčnými informačními plakáty Jezdí se vpravo! Střešní linkové orientace se předělávaly dodatečně. Tento snímek soupravy linky č. 5 byl pořízen u zlíchovského lihovaru.



Během stavebních úprav pro jízdu vpravo se krátkodobě používaly improvizované staniční tabulky.

Mánesův most. Všimli jste si, že je barevný?

od 17. do 26. března 1939 organizován provoz na hranicích Velké Prahy, kde se přejíždělo při vjezdu do města z levé strany na pravou a při cestě z města zase obráceně?

MOST ARCIKNÍŽETE FRANTIŠKA FERDINANDA SLOUŽÍ PRAŽANŮM STO LET

„Včera byl odevzdán slavnostním způsobem v užívání veřejnosti nový kamenný most u Rudolfiny, pojmenovaný na paměť padesátých narozenin Jeho cis. a král. Výsosti následníka trůnu »Mostem arciknížete Františka Ferdinanda«,“ napsaly noviny Národní politika 12. března 1914. Obsáhla novinová zpráva má ale jednu chybu. Mánesův most, jak se tato stavba nazývá dnes, není kamenný, ale betonový. Jen průčelí kleneb, mostní římsa a pilíře a desky mostního zábradlí mají kamenné obklady. (Jen na okraj poznamenáváme, že Františka Ferdinanda dnes označujeme častěji jako arcivévodu. Běžně se u nás ale užívaly oba pojmy.)

Most byl vybudován v trase jedné z nejstarších pražských obchodních stezek. Býval zde brod a od roku 1499 je tu spolehlivě doložen i přívoz. Říkalo se mu „staroměstský“ nebo „dolejší“, ale také „pod křížovníky“. V roce 1869 ho nahradila železná lávka pro pěší. Nový most, který dostal po vyhlášení československého státu jméno Mánesův, byl předán do provozu 11. března 1914 ještě před zatěžkávací zkouškou. Proto po něm nemohly zpočátku ještě jezdit tramvaje. Potřebná zkouška proběhla 6. a 7. května a byly při ní použity dva tramvajové »»





vozy. Další zátěž mostu představoval písek a různé železné a litinové předměty, které byly navedeny také tramvajemi. I když zkouška proběhla úspěšně, zahájení tramvajového provozu na mostě se Pražané dočkali až 15. července 1914.

Mánesův most, s nádherným panoramatem Hradčan v pozadí, díváme-li se od Rudolfiny, slouží veřejnosti 100 let.

MOST METRA NA KAČEROVĚ


Zatímco jízdu Nuselským mostem Pražané vnímali od samého počátku provozu metra a rádi vyhlížejí z dalších dlouhých mostů například na část Jihozápadního Města nebo vnímají denní světlo na Černém Mostě, most na Kačerově si při cestování většinou neuvědomují. Metro ho užívá v pravidelném provozu od roku 1974, ale sloužil už při zkušebním provozu. Ještě v březnu 1974 po něm soupravy nejezdily vlastní silou, ale musel je mezi

depem a stanicí Kačerov přepravovat lokotraktor.

Most překonává terénní zářez, kterým vede železniční trať a vlečka do depa Kačerov se zkušební tratí. Nachází se 6,59 m nad tratí ČD a 5,79 m nad stoupající vlečkou. Má délku 34 m a šířku 24,3 m, včetně dvou lávek pro pěší širokých 2,5 m, které jsou po jeho stranách. Na mostě jsou čtyři koleje – dvě prostřední vedou do depa Kačerov a v letech 1974 – 1980 sloužily s příslušným výhybkovým rozvětvením k obrácení vlaků. Proto je mezi nimi služební nástupiště. Krajní koleje pokračují do oblasti Jižního Města a byly do pravidelného provozu uvedeny až v roce 1980.

Původně byl most otevřený, s ocelovým přístřeškem nad služebním nástupištěm a od pěších lávek byly koleje odděleny drátěným plotem. V souvislosti se zahájením provozu s cestujícími do stanice

Mánesův most je oblíbeným místem pro fotografování tramvají s pozadím Pražského hradu.

Kosmonautů (Háje) byl celý most i navazující krátký povrchový úsek zastřešen a po stranách uzavřen, aby strojvedoucí nebyli v krátkém úseku mezi portály tunelů oslňováni denním světlem. Cestující tady měli výhled jen krátkou dobu, a snad právě proto si dnes moc neuvědomují, že se tudy jede po mostě. 



Nahoře: Dnes je most metra na Kačerově zakrytý a jeho okolí zarostlo. Fotografie je z 16. listopadu 2006.

Přibližně právě před 40 lety, zřejmě v březnu 1974, byla pořízena tato fotografie kačerovského mostu metra.



LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V zahraničním tisku nás tentokrát zaujaly články o zajímavém people moveru ve Phoenixu, investicích v londýnském metru, netradiční tramvaji na gumových kolech v romantické Paříži, obnově historické linky u protinožců na Novém Zélandu, výzkumu centra excellence a o unikátu v Latinské Americe.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová, foto: archiv DPP

VÝHLED Z OKNA NA LETADLA POD SEBOU...

(Tramways & Urban Transit 1/2014)

V dubnu minulého roku byla v americkém městě Phoenix zprovozněna unikátní přeprava PHX Sky Train, tzv. people mover (technicky nekonvenční systém veřejné osobní dopravy bez obsluhy), která jako první na světě jezdí po mostě ve výšce 30 m nad letištní plochou. Vlaky této soupravy spojují čtvrtý terminál místního letiště s městem. Trať měří 2,7 km a má 3 stanice. Další prodloužení o délce 1,1 km bude otevřeno v roce 2015. Systém je výjimečný nejen designem, ale také svou ekologičností, neboť by měl přinést snížení emisí produkovaných letištem v množství až 6 tis. tun ročně. Navíc má stanice PHX Sky Train o 30 % nižší spotřebu energie než jiné srovnatelné stanice.



MILIARDOVÉ INVESTICE V LONDÝNSKÉM METRU PRO SPOKOJENÉHO ZÁKAZNÍKA

(Railway Strategies 103)

V nejstarším metru na světě se plánují velké změny. V roce 2015 má být zaveden nepřetržitý provoz metra v pátek a sobotu, nejprve na klíčových tratích a v dalších letech na ostatních linkách. Dále starosta Londýna spolu s ředitelem metra plánují v duchu současného trendu přesunout zaměstnance prodávající jízdenky za skleněnými přepážkami přímo do hal a nástupišť. Vybavení nejmodernější technikou budou co nejbližší cestujícím. Londýn chce být také připraven na předpokládaný nárůst obyvatel ze současných 8,4 na 10 miliónů do roku 2030. V oblasti veřejné dopravy to znamená zajištění přepravy s větší frekvencí, spolehlivostí, kapacitou a dostupností. K vyšší kvalitě přepravy a atraktivnosti pro cestující přispějí mimo jiné tyto inovace: platba bezkontaktní bankovní kartou, Wi-Fi pokrytí, vyvýšená nástupiště, modernizace stanic, atd.



ŠESTÁ LINKA V PAŘÍŽI NA GUMOVÝCH KOLECH

(Tramways & Urban Transit 2/2014)

Na konci roku 2014 by měla být otevřena nová, 14 km dlouhá pařížská tramvajová linka T6, spojující konečnou stanici metra 13 Châtillon-Montrouge se stanicemi regionální rychlodrážní sítě RER. Trasa vedoucí západní částí metropole je ve výstavbě od roku 2010 s předpokládanými náklady 384 mil. EUR (10,4 mld. Kč). Až v průběhu roku 2015 bude otevřena 1,6 kilometrův část podjezdu s klesáním 9,5%. Také díky této části trati byly pro linku T6 vybrány tramvaje na pneumatikách: 28 nových šestičlánkových, 46 metrů dlouhých vozů Translor STE6 (celková investice 137 mil. EUR, cca 3,7 mld. Kč) je 2,2 metry širokých, s kapacitou 252 míst (z toho 60 k sezení).



NA NOVÉM ZÉLANDU PO ZEMĚTŘESENI OPĚT JEZDÍ TRAMVAJE

(Tramways & Urban Transit 1/2014)

V listopadu 2013 se vrátila do provozu historická tramvajová linka, jezdící kyvadlově centrem Christchurch, druhého největšího města Nového Zélandu. Linka byla přerušena v důsledku ničivého zemětřesení v únoru 2011. Místní tramvaje Invercargill Birney car 15 jsou velkou turistickou zajímavostí a patří neodmyslitelně k historii města.



VOLVO FINANCUJE CENTRUM EXCELENCE PRO BRT

(Eurotransport 5/2013)

Centrum BRT, založené v květnu 2010 (BRT – rychlá doprava autobusem – v ČR též metrobus) a financované výzkumným a vzdělávacím fondem společnosti Volvo, má za cíl vyvinout nový rámec pro plánování, vývoj, financování, implementaci a provoz BRT systémů v různých příměstských oblastech, a pomoci tak v rozhodování o vhodnosti realizace BRT projektů pro zlepšení dopravní obslužnosti v různých lokalitách. Jedná se o konsorcium vedené Pontifická katolickou univerzitou v Chile, jejíž součástí je technologický institut v Massachusetts, Lisabonská technická univerzita, Univerzita v Sydney a přední mezinárodní nezisková organizace EMBARQ, která se zaměřuje na udržitelnou dopravu. Různé stupně systému BRT dopravy zavedlo 163 měst po celém světě, případové studie a hodnocení vychází ze zkušeností od založení prvního autobusového systému v brazilském městě Curitiba v osmdesátých letech, které přepraví 23 tisíc cestujících za hodinu průměrnou přepravní rychlostí 25 km/h. Nový BRT systém v čínském Guangzhou využívá podobné struktury jako koridory v Latinské Americe, ale do hlavní osy se napojují další trasy z přilehlého okolí. Čínské koridory mají unikátní rozměry se stanicemi v rozmezí 55 až 260 metrů, které umožňují přepravit v jednom směru až 27 000 cestujících za hodinu (největší zátěž na kilometr na světě – 35 500 cestujících na kilometr).



VYSOKÁ SPOLEHLIVOST AŽ DO KONCE

(Tramways & Urban Transit 1/2014)

Neuvěřitelných 100 let sloužily vozy metra na lince A v Buenos Aires. Soupravy La Brugeoise vyrobené v Belgii vykazovaly až do svého vyřazení vysokou spolehlivost a byly vůbec nejstarším vozovým parkem na světě, který byl doposud v provozu. Vozy se staly vyhledávanou turistickou atrakcí a kulturním dědictvím Buenos Aires.



KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák, foto: archiv DPP



KINO

Na březen je naplánováno hned 27 filmových premiér. A jaké zajímavosti se mezi nimi ukrývají? Hned ten první film není až tak úplně premiéra, jako spíše opětovné uvedení. Fanoušci sci-fi si mohou znovu vychutnat legendární dílo režiséra Stanleyho Kubricka podle předlohy jednoho z klasiků žánru Arthura C. Clarka 2001: Vesmírná odyssea z roku 1968. Z novinek pak lze třeba zmínit český film Fair Play režisérky Andrey Sedláčkové, dotýkající se mimo jiné i tematiky dopingu ve vrcholovém sportu.

Pro příznivce komiksů je připraveno pokračování epické ságy podle nového komiksového románu Franka Millera Xerxes, vyprávěného již vyzkoušeným specifickým vizuálním stylem úspěšné série 300 – tentokrát 300: Vzestup říše. Nadšenci do počítačových her mohou být zase třeba zvědaví na to, jak bude vypadat filmová verze Need For Speed. Francouzský film Yves Saint Laurent přiblíží osob-



nost a život legendárního módního návrháře. Dočkáme se i uvedení filmu Wese Andersona Grandhotel Budapešť, který nedávno otvíral berlínský filmový festival Berlinale, nebo možnosti podívat se na to, jak si s momentálně populární tematikou romantických upířských hororů ve svém snímku Přezíjí jen milenci poradil jeden z kultovních režisérů, Jim Jarmusch.

VÝSTAVA

Muzeum hlavního města Prahy přichystalo ve svých prostorách až do konce června tematickou výstavu týkající se staropražských pověstí a strašidel Kdo se bojí, nesmí do Prahy aneb strašidelné příběhy z pražských pověstí. Výstava je koncipována jako herní procházka po objektech muzea (hlavní budově, Prašné bráně, Staroměstské mostecké věži, Malostranské mostecké věži, Svatomikulášské městské zvonici a Podskalské celnici na Výtoni), kde jsou představeny nadpřirozené bytosti společně s jejich příběhy z pražských pověstí. Jednotlivé postavy jsou výtvarně zpracovány na pozadí Langweilova modelu města a doplněny komiksem prezentujícím jejich příběh. Plnohodnotnou součástí celého projektu je také interak-



tivní hra, kdy lze na základě splněných úkolů najít i ukrytý poklad.

DIVADLO

Březen přinese v Divadle na Vinohradech jednu premiéru a jednu derniéru. Premiérou (první uvedení 21. března) je inscenace veselohry A. W. Pinera, současníka G. B. Shawa, nazvané Soudce v nesnázích, s Viktorem Preissem v hlavní roli. V představení plném situační komiky i konverzačního humoru se lze dále setkat např. s Kateřinou Brožovou, Otakarem Brouskem ml., Petrem Rychlým, Václavem Svobodou, Oldřichem Vlachem nebo Jaroslavem Satoranským.




Své derniéry se naopak 26. března dočká muzikál Jak udělat kariéru snadno a rychle. V režii Radka Balaše, v hudebním nastudování Martina Kumžáka a s texty písní od Václava Kopty v příběhu ambiciózního myče oken, stoupajícího po příčkách společenského žebříčku podle zakoupené příručky, hrají například Michal Novotný, Barbora Poláková, Jaromír Meduna, Jana Stryková nebo Pavel Batěk.

HUDBA

Se zajímavým projektem přišel v loňském roce hudební časopis Rock&Pop. V anketě nechal své čtenáře (své hlasy přidali i posluchači Rádia Beat) sestavit jakousi






superskupinu z domácích muzikantů, a ta v pondělí 17. března vystoupí v Lucerna Music Baru. V projektu Supergroup CZ své místo na scéně zaujmou Kamil Střihavka, Michal Pavlíček, Jan Hrubý, Roman Dragoun, Vladimír „Guma“ Kulhánek a Miloš Meier. Lucerna Music Bar nabídne ale i další zajímavá hudební vystoupení. Kupříkladu v pondělí 31. března britskou bluesrockovou kapelu The Temperance Movement, o které se říká, že měla loni beznadějně vyprodané britské turné, zakladatel a zpěvák Phil Campbell že má hlas skoro jako Joe Cocker a jejich hudba že má určité odkazy na tvorbu třeba takových The Black Crowes či starých Free. Anebo, v neděli 6. dubna, koncert kytaristky Laury-Mary Carter a bubeníka Stevena Ansella, tedy brightonské rockové kapely Blood Red Shoes, která přijede představit svou novou desku.

Novou koncertní sezonu zahajují ale také domácí skupiny – Vypsáná fixa, která letos na podzim oslaví dvacet let od svého vzniku (vystoupí 17. března v Paláci Akropolis), a Tři sestry (19. března tamtéž). 

Na plátnech se opět objevuje 2001: Vesmírná odyssea (vlevo), naopak svou derniéru v Divadle na Vinohradech zažije muzikál Jak udělat kariéru snadno a rychle (vpravo).

Křížovka: V tajence najdete dokončení citátů Bohumila Hrabala (1914 – 1997): Do blankytně modrounkého celofánu humoru lze zabalit

POMŮCKY: ALLES, ICH, RÄB, TÍPEK, TONEM	HOPSNOUT	5. DÍL TAJENKY	MLADÉ DRAVÉHO PTÁKA	VYCPÁVKA KOSTYMU	OHAREK	RUSKÝ SOUHLAS		SPZ VSETÍNA	SAZE	KULEČNÍK (HOVOR.)		ČVACHTAT SE	SYMET- RÁLA	ZNAČKA PLATINY	ÚPĚNÍ	STARO- VĚKÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ
CVIČITEL PSŮ							INICIÁLY DRAMATIKA KLICPERY				PLEMENO PSA VOJENSKÁ JEDNOTKA					
POBUDA							3. DÍL TAJENKY NAHONEM									
PŘEMETY						NEZBED- NOST DRUH JAVORU								OTČINA ABRAHÁ- MOVA SLINTAT		
JIHO- AMERICKÁ MÍŠENKA								OTEC SBÍRKA FOTEK					SVAZ ČES. ARCHITEKTŮ OTVORY VE STĚNĚ			
INICIÁLY REŽISERA ORNESTA			NELINKA ČESKÝ SKLADATEL						MIMINO LÉČIVÝ DRUH PRHY							NĚMECKÝ „JÁ“
ČESKÝ SVAZ HAZENÉ (ZKRATKA)				SYNTETICKÉ VLÁKNO RUMUNSKÉ PLATIDLO							HOLÉ LEBKY PŘESNÍ- DAVKA					
EVROPAN					VZ. BROM. SODNÉHO JEČNÉ ZRNO					4. DÍL TAJENKY ČESKÁ NÁR. RADA (ZK.)						
NEMOC DRUBEŽE						ALKOHOL. NÁPOJE NĚMECKY „VSECHNO“						LENOCHOD TŘÍPRSTÝ ELEMENT. ČÁSTICE			PROSTÁČEK	TÓNOVÝ PŘÍZVUK
	CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO	SLEPICE (NÁŘEČ.) HRA V MARIÁŠI					HLAVNÍ MĚSTO BĚLORUSKA 100 KG						ZKRATKA TRHAVINY JMÉNO EDISONA			
SLOVENSKY „JENOM“				SPZ OLOMOUCE MAĎARSKÉ MĚSTO				DOJNICE ASFALT							ZKRATKA AUTONOM. OBLASTI POŘÁDEK	
FRAN- COUZSKÝ MLUVNIC- KÝ ČLEN			HAZARDNÍ HRA HEYERDAH- LŮV ČLUN							HL. MĚSTO ESTONSKA INICIÁLY MANDLOVÉ						
1. DÍL TAJENKY									2. DÍL TAJENKY							
BÍLÁ ODRŮDA SÁDROVCE									ŠTĚRK K ÚPRAVĚ CEST A VOZOVEK							

Tajenka z minulého čísla skrývala dokončení citátů Bohumila Hrabala: Jsou skvrny, které nelze vyčistit bez porušení podstaty látky.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



Na kterém náměstí zastavil elektrobús?

Odpovězte správně na soutěžní otázku a získáte DVD Dopavní podnik pro 21. století a 2 vstupenky do některé z budov Národního muzea. Odpověď zašlete nejpozději **do pátku 28. března 2014** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).



Správná odpověď na Fotosoutěž z DP kontaktu 2/2014 zněla:

zastávka **Kamenická**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a publikaci 110 výletů s DPP spolu se vstupenkami do některé z budov Národního muzea získala: **Martina Ježková**. >>>

MAŠKARNÍ TRAMVAJ


Každoročně se po celé zemi konají jako připomenutí dávné tradice masopustní průvody. Po loňském úspěchu s maškarní tramvají jsme i letos 22. února vyrazili na maskary v jedné z obcí Železných hor.

Robert Kania, foto: archiv autora

V tomto koutě východních Čech mám chalupu a přemýšlel jsem, jak se aktivně zapojit a přispět tak do dění obce nějakou unikátní maskou. Napadlo mne využít obnošené uniformy DPP a postavit tramvajový vůz ve smyslu: „Pražáci přijedou s tramvají.“ Se sousedem starousedlíkem jsem prodiskutoval vhodnost námětu, abych nějak nenarušil místní tradice. Byl jsem ale ubezpečen, že fantazii se meze nekladou a místní budou vděční za jakýkoliv přínos a novou masku. Tramvaj vznikla v létě 2012 už před její premiérou na Maškarě 2013, kde sklídila úspěch nejen u dětí, ale i v regionálním tisku, protože jsme pravděpodobně byli první tramvají v Železných horách.

Tramvaj jsem navrhl jako pojízdnou konstrukci s vlastními koly, ovládanou uvnitř chodící posádkou. Podvozkový rám je svařený z ocelových jeleků, kolečka byla použita ze starého kočárku, zbytek konstrukce je vyroben z dřevěných latí. Plášť je sestavený z hliníkových kompozitních desek a střecha z lehkých komůrkových desek plastových. Pantograf je vyroben ze zbytků latí, číslo linky a přední tabulka z plastových desek, grafika a červený polep opláštění je z plotrových fólií. Přední kulaté světlo je vyrobené z různých plastů a plexiskla. Uvnitř jsou namontována tři koupelňová madla, jedno velké vpředu pro řidiče, dvě malá boční pro zadního řidiče, resp. průvodčího. Celá tramvaj váží asi 25 kilogramů, takže její ovládání dvěma osobami není nijak náročné. Na pravé



nymi na aukci. Zájem dětí byl obrovský, protože svést se tramvají v těchto končinách je určitě velkou raritou, takže nám ke konci jízdenky došly. Tříapůlhodinovou jízdu si užili nejen děti, ale i jejich rodiče a samozřejmě i my, protože jsme se všichni skvěle bavili. Z původního jednorázového nápadu se tak stává pomalu tradice, takže se už teď těšíme na další ročník. 

straně tramvaje je vstupní prostor zajištěný řetězem, kudy mohou nastupovat a vystupovat pasažéři. Ke zvonění tramvaje jsem použil hotelový recepční zvonek umístěný na poličce u řidiče.

S kolegou Františkem Pélim jsme na letošní průvod ještě namontovali nová masivnější kola krytá jednoduchými stupáčkami, na kterých se děti mohou svést, a nemusí tak šlapat jako my, kdo tramvaj „řídíme“. Dětem jsme rozdávali speciální jízdenky, průvodčí je štípal konduktérskými kleštičkami z první republiky, koupe-

