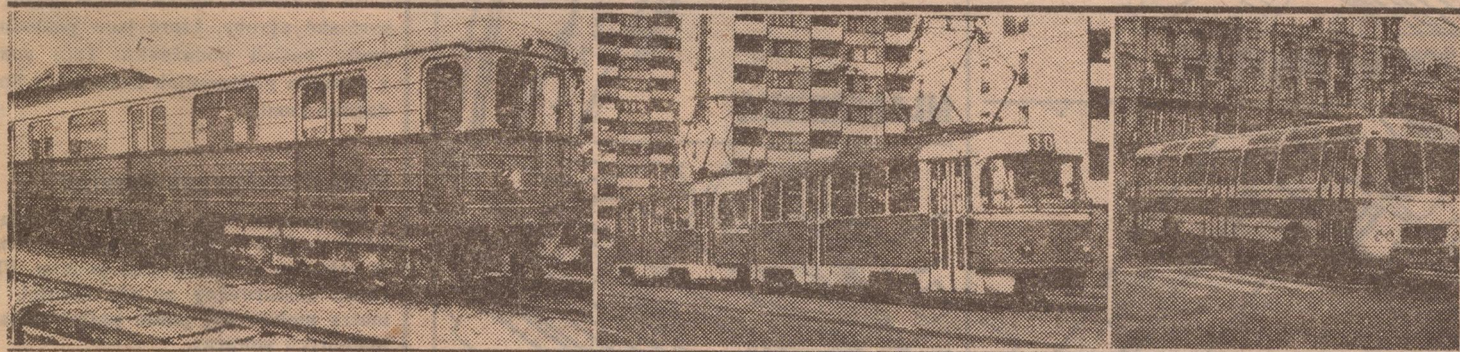


Provoz městské hromadné dopravy v Praze

METRO • TRAMVAJE • AUTOBUSY

Příprava provozu metra a změny v síti elektrických drah a autobusů od zahájení provozu metra



9. KVĚTNA 1974 BUDE ZAHÁJEN PROVOZ METRA na prvním provozním úseku trasy C Sokolovská-Kačerov

Vážení čtenáři,

9. května 1974, v den 29. výročí osvobození naší vlasti Sovětskou armádou, téměř 2 měsíce před stanoveným vládním termínem, bude zahájena pravidelná přeprava cestujících na I. provozním úseku trasy C Sokolovská—Kačerov. Po období výstavby nastane konečně den, kdy pražští cestující budou mít takový dopravní prostředek, který bezpečně, včas a zejména pravidelně bude zajišťovat přepravní nároky cestujících.

K této události dochází v období socialistické výstavby naší vlasti, a to za účinné a nezištné spolupráce Sovětského svazu.

Chtěli bychom zároveň poděkovat všem obyvatelům našeho hlavního města, kteří během výstavby metra trpělivě snášejí komplikace vyvolané nezbytnými stavebními pracemi.

V dnešní příloze jsou uvedeny informace týkající se výhradně provozu metra. V zítřejší příloze pak budou uveřejněny podrobnosti o připravovaných změnách v provozu elektrických drah a autobusů.

Generální ředitelství

Dopravních podniků hlavního města Prahy

METRO-STAVBA ČESKOSLOVENSKO-SOVĚTSKÉHO PŘÁTELSTVÍ

Na základě výzvy předsednictva městského výboru KSČ v Praze uzavřelo celkem 37 podniků, závodů a organizací sdružený socialistický závazek, ve kterém se zavazují dokončit veškeré práce na metru tak, aby provoz metra na prvním provozním úseku trasy C byl zahájen již 9. května 1974, tedy téměř o dva měsíce před stanoveným vládním termínem.

Metro je obrovský a složitý komplex nejrozsáhlejších stavebních, technologických strojních a provozních zařízení. Dne 2. ledna 1974 byl zahájen zkušební provoz, jehož smyslem je sládní všech technologických zařízení a ověření jejich technické způsobilosti. Během zkušebního provozu je také ověřována úroveň teoretické i praktické přípravy zaměstnanců všech profesí metra. Každý pracovník si musí důkladně v rámci své působnosti osvojit celý provozní systém a dokonale ovládnout všechny zařízení.

Provoz metra a zabezpečení jeho technické spolehlivosti je postaveno na zásadě prevence, každých 24 hodin v době noční výluky, budou jednotlivé provozní systémy zkoušeny a v případě potřeby opraveny.

Ve vývoji metra je rok 1974 neobyčejně významný. V tomto roce bude realizováno:

- zahájení provozu na I. provozním úseku trasy C
- intenzivní výstavba I. provozního úseku trasy A a II. provozního úseku trasy C
- zahájení výstavby centrálního dispečinku
- zabezpečení projekční a investiční připravenosti pro výstavbu II. provozního úseku trasy A a I. provozního úseku trasy B

Metro, jako nový progresivní činitel v provozu městské dopravy, přispěje nejen k výraznému kvalitativnímu zlepšení úrovně dopravy, ale postupně bude odstraňovat neúspěšnou dopravní situaci v oblasti centra města a jeho uvolnění od povrchové dopravy vůbec. Velký přínos metra je ve zkrácení doby jízdy. Cestovní rychlost metra bude proti povrchové dopravě v centrální oblasti dvakrát až třikrát vyšší.

Rovněž přepravní kapacita metra vzhledem k povrchové dopravě bude vyšší, při budoucím provozu 5 vozových souprav bude kapacita jedné trasy v jednom směru až 40 tisíc osob za hodinu. Dosavadní přepravní kapacita povrchové dopravy však činí maximálně 15 000 osob za hodinu.

Podstatným přínosem pro život našeho města je i výstavba podchodů, nákupních středisek, garáží apod., vybudovaných v areálech jednotlivých stanic. Každá stanice představuje též jedinečný architektonický objekt značné výtvarné hodnoty.

Jsmo si plně vědomi toho, že zahájení provozu na I. provozním úseku trasy C zdaleka nevyřeší tíživou dopravní situaci v Praze. Výhod metra bude zpočátku využívat jen 8 procent z celkového počtu přepravovaných osob na území hlavního města Prahy. V souvislosti s další výstavbou jednotlivých tras a jejich uváděním do provozu bude služba metra po dokončení I. etapy výstavby používat 30 až 40 procent cestujících.

Další trasy metra v I. etapě výstavby budou budovány a uváděny do provozu podle následujícího harmonogramu:

Trasa:	Zahájení provozu v roce:
I. A Leninova—náměstí Míru	1978
II. C Kačerov—Jižní Město	1979
II. A náměstí Míru—Olšany	1979
I. B nádraží Smíchov—Sokolovská	1982
III. B Stodůlky—nádraží Smíchov	1983
II. B Sokolovská—Palmovka	1986
III. C Sokolovská—Dopraváků (Bubenské nábř.)	1987

Jestliže v tomto okamžiku nás dělí necelých 5 týdnů od zahájení pravidelné přepravy cestujících na I. provozním úseku trasy C Sokolovská—Kačerov, je třeba vyslovit nejvyšší uznání všem, kteří se o to zasloužili. V neposlední řadě je nutno vyjádřit dík za nezištnou materiální a technickou pomoc ze strany Sovětského svazu. Naši odborní

ci v průběhu projektování a výstavby i během nyníjšího zkušebního provozu plně využívají bohatých zkušeností sovětských odborníků; řada našich pracovníků metra byla vyskolena v Sovětském svazu. Právě proto je pražské metro označováno jako stavba československo-sovětského přátelství.

STANICE METRA

(I. provozní úsek trasy C)

Délka trasy: 6,7 km

Provozní doba: 5.00—24.00 hodin každodenně

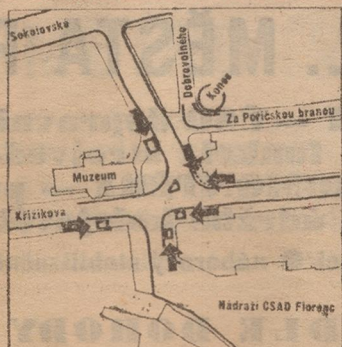
Jízdné: Kčs 1,—

Tarif: nepřestupný, platí předplatní jízdenky

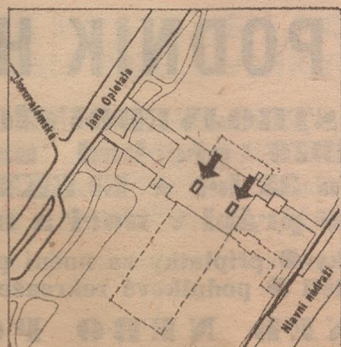
Děti do 10 let, vojáci základní služby, kočárky s dítětem se přepravují zdarma.

**SOKOLOVSKÁ
HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
MUZEUM
I. P. PAVLOVA
GOTTWALDOVA
PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ
MLÁDEŽNICKÁ
BUDĚJOVICKÁ
KAČEROV**

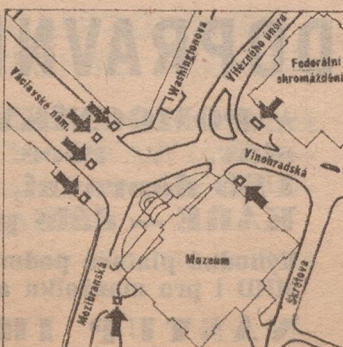
SITUOVÁNÍ VSTUPŮ DO STANIC METRA



SOKOLOVSKÁ



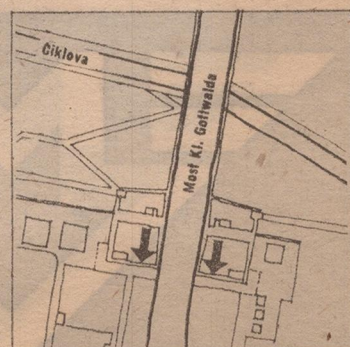
HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



MUZEUM

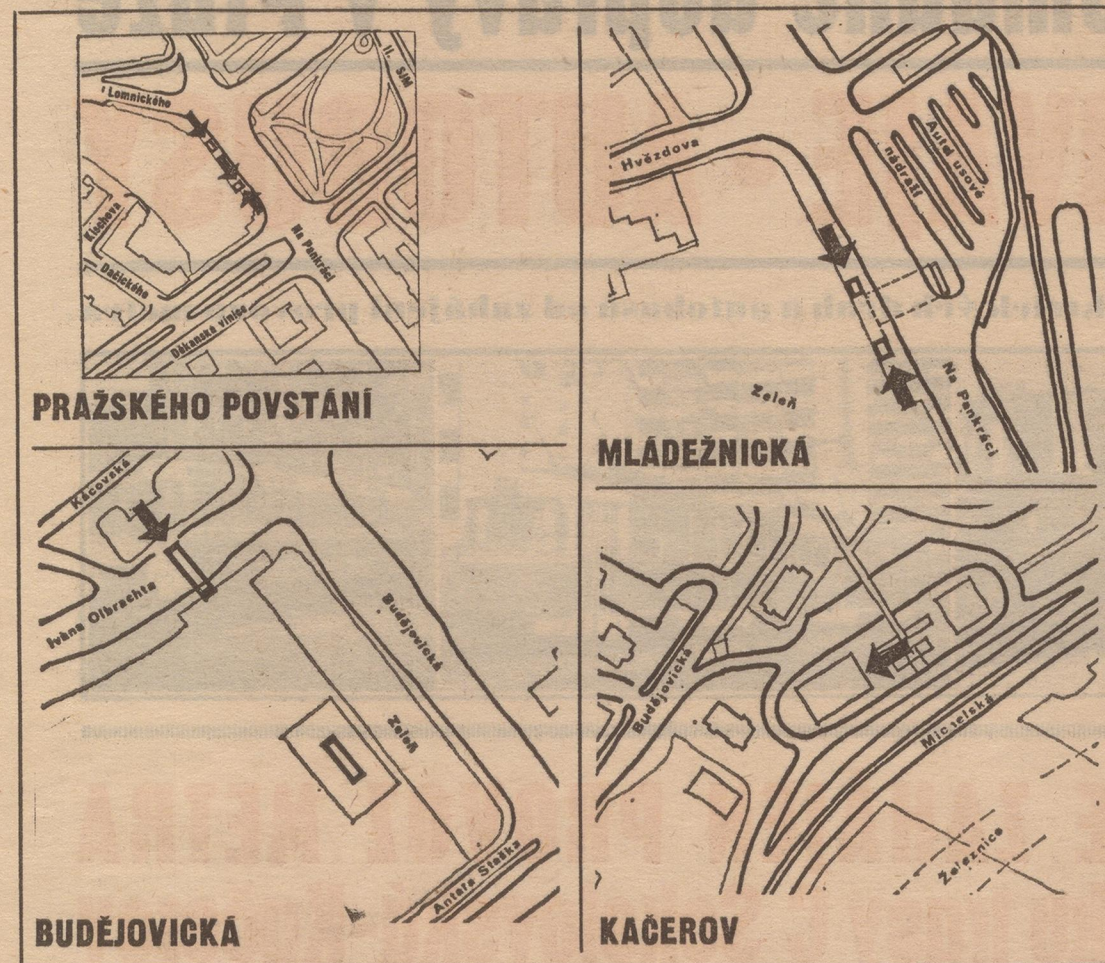


I. P. PAVLOVA



GOTTWALDOVA

SITUOVÁNÍ VSTUPŮ DO STANIC METRA



PRACOVNÍCI METRA

Metro jako moderní prostředek městské hromadné dopravy je složitým technickým a organizačním celkem. Moderní technika ovšem nevyklučuje, ale předpokládá, že na úrovni služeb poskytovaných metrem má velký vliv také osobní činitel. Mezi rozhodující úkoly přípravy k zahájení provozu 1. čs. metra patří tedy i výběr a výškolení vhodných kádrů. Práce v metru je technicky náročná. Velký podíl práce pod zemí a práce v noci vytvářejí zvláštní psychologické podmínky a působí na nervovou soustavu pracovníků. Charakter městské hromadné dopravy na jedné straně a charakter železniční dopravy na druhé straně předpokládají vysoké nároky na politickou, pracovní i morální úroveň pracovníků metra, na kázeň a odpovědnost.

Provoz první linky metra bude zajišťovat více než 1000 pracovníků šesti služeb Dopravního podniku hl. m. Prahy — METRO. Jedná se o pracovníky celé řady velmi rozličných profesí. Podle velmi přísných kritérií jsou například strojvedoucí vlaků metra a mechanici trakčních vozidel. Musí být absolventy středních průmyslových škol — dopravní, strojní nebo elektro, podrobují se přísným lékařským a psychologickým vyšetřením. 4 procenta všech pracovníků má vysokoškolské vzdělání, 40 procent středněškolské, 22 procent základní a 34 procent pracovníků bude vyučených. Pracovníci provozu metra, kteří přijdou do styku s cestující veřejností, budou nosit moderně střihžené, elegantní světlé uniformy. Přestože základní kádr pracovníků se již připravuje na zahájení pravidelného provozu, nebylo dosud dosaženo plného počtu pracovníků. K rozhodujícím profesím, které je nutno ještě získat, patří například náčelníci a dozorcí stanic, dozorcí turniketů, traťová a stanční dělníci, zámečnický výhybek, elektromontéři, manipulanté, elektromontéři, manipulanti měřeni, čistíči, uklízeči

vozdíků metra apod. Nepřetržitý provoz a z toho vyplývající turnusové služby zabezpečují výhodné platové podmínky, včetně příplatků za práci v noci.

Vedení podniku se i jinak stará o vytvoření co nejvhodnějších pracovních podmínek. Zásady hmotné a sociálního zabezpečení pracovníků metra jsou projednány s příslušnými vládními orgány. Ve spolupráci s odborovou a mládežnickou organizací byl zpracován dlouhodobý program sociální politiky a program péče o mladou generaci. Programy zahrnují mimo jiné také úkoly, jako je výstavba bytových jednotek, které jsou rozhodujícím stabilizačním faktorem. Dáje například zdravotní a rekreační péče. Součástí dopa metra na Kačerově bude i zdravotní středisko, které bude pracovníkům metra poskytovat preventivní, odbornou i zubní péči. V podnikovém rekreačním zařízení v Mariánských Lázních bude využito kapacity mimo hlavní sezónu pro lázeňskou léčbu. Nemá zanedbávána ani kulturní a zájmová činnost, například sportovní činnosti dosáhly některé kolektivy již dnes dobrých výsledků.

Zabezpečení provozu metra a vozidla metra

Na pražském metru budou jezdit moderní a pohodlné vozy sovětské výroby, které jsou posledním typem a byly upraveny podle našich požadavků. Tato vozidla se výborně osvědčují v provozu podzemních drah jak v Sovětském svazu, tak i v řadě dalších zemí.

Složení vlakových souprav

Pro provoz na 1. provozním úseku bylo nám dodáno 50 vagonů typu ECS 1. Každé vozidlo je vlastní samostatná jednotka a je schopno samostatného pohybu. Vlak na trase C budou prozatím sestavovány ze tří vozidel, ale při budoucím provozu metra mohou být podle potřeby sestavovány až do 5 vozových ucelených souprav.

Vozidlo metra

Vozy mají polyuretanový nátěr kombinací šedé a světlešedé barvy, pouze náter dveří je proveden v typických pražských barvách — kombinace červené a žluté. Délka vozu je 13,2 m, šířka 2,7 m a výška 3,7 m. Po každé straně vozidla jsou čtyři posuvné, automaticky se zavírající dveře, které jsou ovládány jednotně z místa strojvedoucího. Ukončení nástupu a výstupu bude cestujícím oznamováno vlakovým rozhlásem. Po tomto upozornění je další výstup a nástup zakázán, v případě nerespektování se cestující vystavují nebezpečí úrazu.

Vybavení vozidla

V každém vozidle je 42 míst k sezení a 128 míst k stání. V případě maximálních přepravních nároků se však v jednom vozidle může přepravit až 282 osob. Sedadla jsou umístěna podélně zády k oknům, jsou čalouněná v červené barvě.

Větrání vozidla je přirozené, na okrajích stropu vozidla jsou instalovány nasávací otvory, kterými proudí dovnitř vzduch čerstvý vzduch.

Informace cestujících je zabezpečena vlakovým rozhlásem. Cestujícím budou ze stanoviště strojvedoucího hlášeny názvy jednotlivých stanic a další potřebné informace. Pro případ nepředvídaných situací (pažár, zjevné ohrožení bezpečnosti provozu) jsou ve vozidlech instalována novou tlačítka, kterými mohou cestující uvědomit posádku vlaku o vzniku nebezpečí. Tato tlačítka jsou instalována na lehce přístupném místě a budou zvlášť výrazně označena.

Technická vybavenost vozů a zabezpečení jízdy vlaků

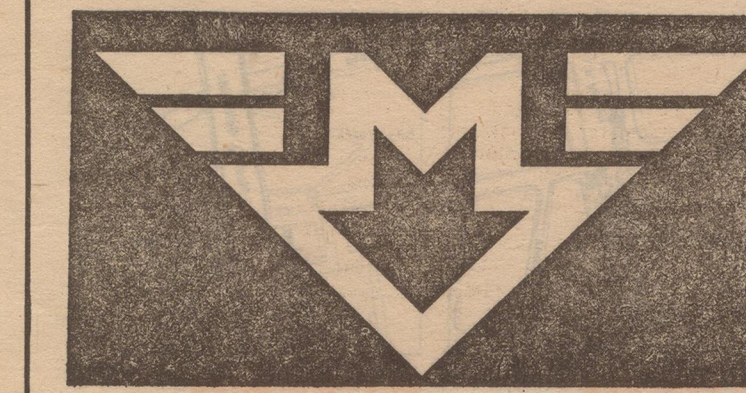
V zájmu zajištění maximální bezpečnosti jsou vozidla (a tím i soupravy vlaků) vybavena soustavou celkem tří na sobě nezávislých řídicích brzd (elektrická, mechanická a pneumatická). Elektrický brzdový systém je pak založen na principu tyristorové regulace. Jízda vlaku na trati je zabezpečena automatickým zabezpečovacím zařízením. Návěsti, dovolující nebo zakazující jízdu, budou přenášeny na ovládací panel v kabině strojvedoucího. V případě nerespektování předepsané rychlosti a návěsti »Stůj« dojde bez zásahu strojvedoucího k automatickému zastavení vlaku. Vozidla budou dále vybavena registračním rychloměrem a vyslačkou VKV.

ÚPRAVY MĚSTSKÉHO PŘEPRAVNÍHO ŘÁDU PLATNÉ PŘI PROVOZU METRA

Městský přepravní řád podrobně upravuje vztahy, které vznikají při provádění hromadné přepravy osob mezi provozovatelem přepravy a jejími účastníky. Metro je jedním z prostředků městské hromadné dopravy a městský přepravní řád (dále jen MPR) bude tedy platit i pro metro. Vzhledem ke specifickým podmínkám provozu metra byla i upravena, případně doplněna některá ustanovení MPR.

- Pro předložení informací cestujících chceme tímto článkem upozornit na některé změny v MPR.
- Obecná ustanovení MPR zůstávají v platnosti i pro metro.
- Ustanovení o přepravě zavazadel, resp. o omezení jejich přepravy jsou pro metro stejná jako pro tramvaje a autobusy. Lze tedy v metru vozit stejná zavazadla jako v ostatních prostředcích městské hromadné dopravy.
- Upraveny jsou podmínky pro přepravu dětských kočárků, a to tak, jak je uvedeno v článku jak bude jezdit v metru.
- Pokud se týká přepravy

zvlášť zvířat, platí i v metru ustanovení MPR, že jako zavazadlo může cestující vzít s sebou do vozidla drobné domácí a jiná malá zvířata, pokud tomu nebrání zvláštní předpisy, jsou-li uzavřena v klecích, koších nebo jiných vhodných schránkách s nepropustným dnem a není-li jejich přeprava na obtíž cestujícím (například zápachy). Pro přepravu schrán s zvířaty platí ustanovení o přepravě zavazadel. Neplatí v metru výjimka, že bez schránky je možno vzít do vozidla jen psa! Toto rozhodnutí je v zájmu cestujících, v zájmu jejich maximální bezpečnosti — i bezpečnosti jejich zvířete — z důvodů zmíněných specifických zvláštností provozu metra. Je totiž například nebezpečí, že by mohlo dojít k přiskřípnutí nohy psa na pohyblivých schodech. Provoz metra probíhá pod zemí a je celá řada možností a příčin, které by mohly vést k tomu, že se zvíře třeba leknutím vyškubne svému pánu, dostane se do kolejí, v dosahu přírodní kolejičce o napětí 750 voltů a může tím ohrozit nejen sebe, ale především i všechny cestující včetně provozního personálu metra. I když je to tedy omezení, není-li to třeba je chápat tak, že je to v zájmu všech.



DOPRAVNÍ PODNIK HL. MĚSTA PRAHY—METRO PŘIJME VE VOLNÉM I ORGANIZOVANÉM NÁBORU PRACOVNÍKY TĚCHTO PROFESÍ:

- ★ POMOČNÍKY STROJVEDOUČÍCH — ÚSO dopravní, strojní, elektro, do 30 let, po zákl. voj. službě, výborný zdravotní stav, v roce 1976 přechod na funkci strojvedoucí
- ★ DOZORČÍ TURNIKETŮ
- ★ NÁČELNÍKY STANICE — ÚSO dopravní, do 35 let
- ★ ELEKTROMONTÉRY — praxe vn —
- ★ STANIČNÍ DĚLNÍKY — čistíče a uklízeče
- ★ VÝHYBKÁŘE — dále pro práci v noci a na údržbě kolejového svršku
- ★ TRATOVÉ DĚLNÍKY, SVÁŘEČE, KOVÁŘE.

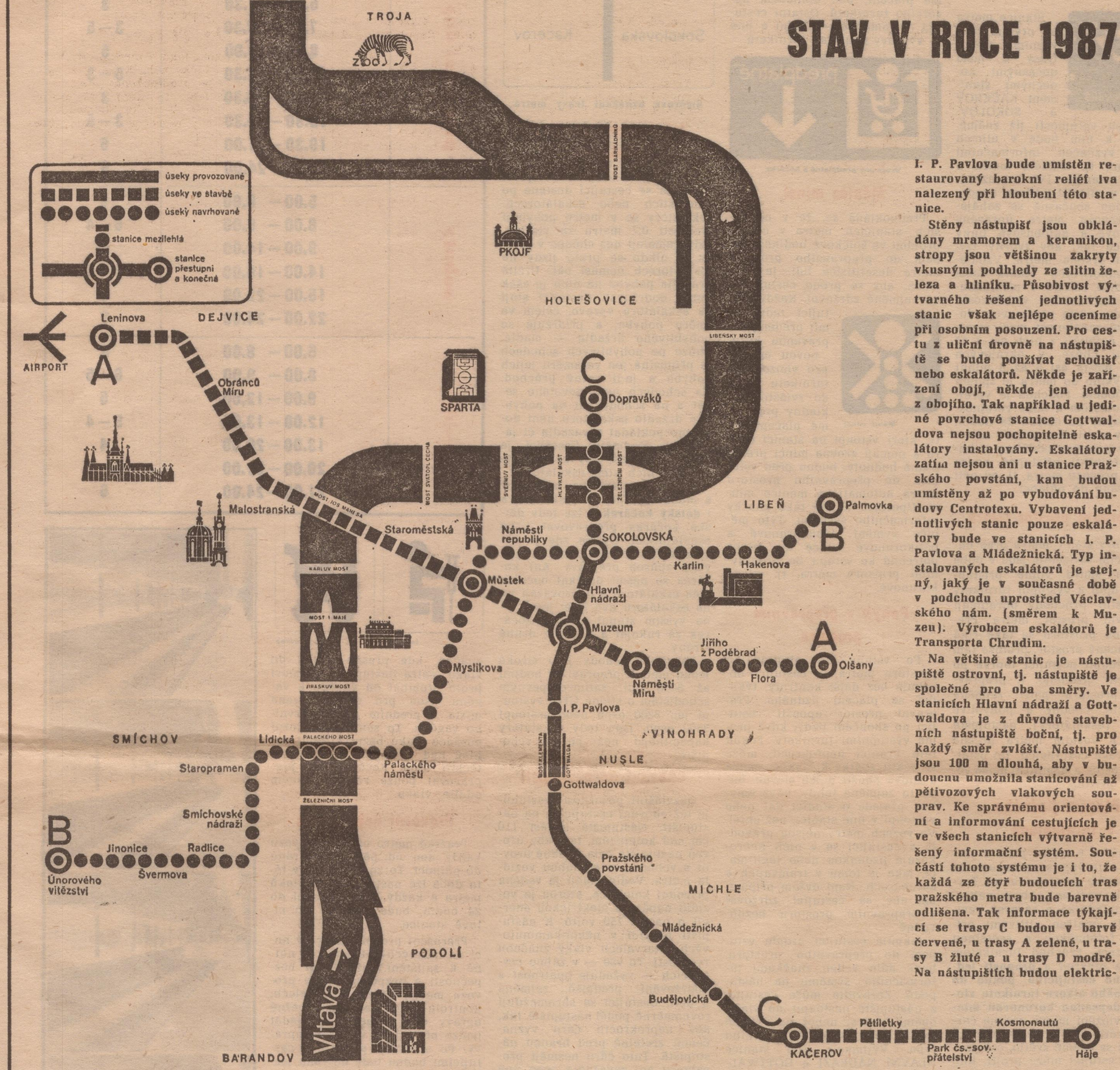
Výhodné platové podmínky • příplatky za noční práci • náborový stabilizační příplatek • podíl na hospodářských výsledcích • ubytování ve svobodárnách • stálá jízdenka MHD i pro manželku a děti • podniková rekreace

NÁSTUP IHNEDE NEBO PODLE DOHODY

Informace (písemně, osobně): DP-METRO — osobní oddělení, PRAHA 2, Sokolská 64, tel.: 22 91 70, 26 96 61, 22 57 78, linka 17, 46.

SÍŤ METRA (první etapa výstavby - trasy A,B,C)

STAV V ROCE 1987



VYBAVENÍ STANIC METRA

První úsek trasy C metra, který vede z Kačerova do prostoru Jižního Města. Umístění vstupů do jednotlivých stanic je znázorněno na otiskových schématických plánech. Vstupy jednotlivých stanic jsou řešeny tak, aby cestující měli co nejjednodušší přístup na linky názevné dopravy, tj. na linky elektrických drah a autobusů. V podchodových halách a vestibulech metra se počítá s výstavbou obchodů. Na Budějovickém náměstí bude vystavě-

na velká obchodní pasáž, která spojí stanicí Budějovická s projekovaným okrem obchodní vybašenosti, na stanicí Kačerov bude obchodní pavilón, spojený přechodem s halou metra. Ve stanicí Hlavní nádraží bude poříbením metra sloužit nově budovaná odbavovací hala ČSD. Pečlivě bylo dbáno i o umělecké ztvárnění exteriérů a interiérů jednotlivých stanic, kromě toho bude doráženo estetické ztvárnění. Například stanice

Sokolovská bude v uliční úrovni ozdobena plastikou a na nástupišti bude umístěna mozaika s motivem boje proti fašistickým okupantům. Ve stanicí Gottwaldova budou uměleckým písemem ztvárněny výřoky našeho orvního dělnického presidenta, v uliční úrovni stanice Pražského povstání bude plastika s námětem odpovídajícím názvu stanice. Obdobně ve stanicí Mládežnická bude skleněná stěna zdobena motivem zpracovaným z kovu, v atriu stanice Kačerov bude umělecky řešena kašna a ve vestibulu reliéf, který umělecky znázorňuje spojení okrajových částí města s centrem. Ve stanicí

3 15

Čas uplynulý od odjezdu předěšlého vlaku.

JAK BUDEME V METRU JEZDIT

Intervaly a rozsah provozu metra

Vstup do metra



Staniční metro na prvním provozním úseku trasy C mezi dočasnými konečnými stanicemi KAČEROV a SOKOLOVSKÁ jsou veřejnosti již známy. Přístup k nim bude v ulicích města vyznačen informačními značkami, tj. znakem metra a názvem stanice (viz obrázky). Jak je v zítřejší příloze uvedeno, budou současně se zahájením provozu metra upraveny tramvajové a autobusové linky a stanice tak, aby tvořily tzv. napájecí systém metra. Vzdálenost jednotlivých stanic mezi sebou byla řešena s přihlédnutím k docházkové vzdálenosti. Ve středu města představuje docházková vzdálenost mezi stanicemi k nejbližší z nich asi 3 až 5 minut chůze, v okrajových částech města asi 5 až 8 minut chůze. Vstup do metra je spojen s podchodem. Podchod je veřejným prostorem a bude veřejnosti přístupný po celých 24 hodin. Prostory stanic metra jsou od veřejného prostoru odděleny a budou veřejnosti přístupné pouze v době provozu metra, tj. od pěti hodin ráno do půlnoci.

Přepavní prostor metra

Prostory stanic metra před obavovacími zařízeními jsou v době provozu metra volně přístupné. Vstupní a výstupní turnikety a zvláštní průchody ohraničují přepavní prostor metra. Přepavnímu prostoru se také říká tzv. placený prostor, protože tam smí vstoupit cestující teprve po zaplacení jízdného. K přepavnímu prostoru patří zejména schodiště, chodby a pohyblivé schody (eskalátory), nástupiště stanic a vozidla metra určená k přepravě cestujících. Do ostatních prostor a místností nemá veřejnost přístup.

Placení jízdného v turniketech

Jízdné se v metru platí v turniketech, kterými se vstupuje do přepavního prostoru metra. Turniket je zařízení, které nahrazuje pokladníka a zároveň revizora. Je opatřen citlivými přístroji, fotobuňkou a světelnou signalizací. Průchod turniketem je stále otevřen a propustí jednotlivého cestujícího, pokud do příslušného otvoru turniketu vloží předepsanou korunu mince. Po vložení mince zhasne červené světlo svítící na turniketu a rozsvítí se zelené světlo, což značí, že cestující může projít. Kdo by se pokoušel projít bez zaplacení nebo kdo by chtěl zaplatit nesprávnou mincí, toho turniket zastaví. Vedle turniketu je tzv. volný průchod, kontrolovaný dozorcím turniketu. Zde je pokladna pro přímé placení, kam lze vhodit korunu mince pod dohledem dozorceho turniketu. (např. pro cestující s kočárkem a zavazadly). Tudy také procházejí cestující s předplatnými časovými jízdenkami (legitimacemi), kterými se prokazují dozorcím turniketu. Jízdenky povrchové dopravy v metru neplatí.

Vstup volným průchodem

Volný průchod vedle turniketu je označen značkou s vyobrazením kočárku a názvem »předplatně«. Volným vchodem budou zásadně vstupovat cestující s předplatnými jízdenkami a ti cestující, kteří nemohou z jakýchkoli důvodů projít turniketem. Volným průchodem půjdou tedy i cestující s dětmi do 10 let, za které se nemusí platit jízdné a osoby se sníženou pohyblivostí. Ti všichni tedy platí jízdné do zvláštní pokladny pro přímé placení, pod dohledem dozorceho turniketu. Ostatní cestující i hromadné — školní a jiné — výpravy používají turniketů.

Staniční metro na prvním provozním úseku trasy C mezi dočasnými konečnými stanicemi KAČEROV a SOKOLOVSKÁ jsou veřejnosti již známy. Přístup k nim bude v ulicích města vyznačen informačními značkami, tj. znakem metra a názvem stanice (viz obrázky). Jak je v zítřejší příloze uvedeno, budou současně se zahájením provozu metra upraveny tramvajové a autobusové linky a stanice tak, aby tvořily tzv. napájecí systém metra. Vzdálenost jednotlivých stanic mezi sebou byla řešena s přihlédnutím k docházkové vzdálenosti. Ve středu města představuje docházková vzdálenost mezi stanicemi k nejbližší z nich asi 3 až 5 minut chůze, v okrajových částech města asi 5 až 8 minut chůze. Vstup do metra je spojen s podchodem. Podchod je veřejným prostorem a bude veřejnosti přístupný po celých 24 hodin. Prostory stanic metra jsou od veřejného prostoru odděleny a budou veřejnosti přístupné pouze v době provozu metra, tj. od pěti hodin ráno do půlnoci.



Vstup pro předplatně a kočárky

Měníče mincí

Předpokládá se, že v největších stanicích metra v centru projdou ve špičkové hodině vstupem do přepravního prostoru metra desetitisíce lidí. Je tedy třeba, aby se proud cestujících co nejméně zdržoval. Každý cestující tedy má mít předem připravenou korunu mince pro vhození do turniketu nebo do zvláštní pokladny pro přímé placení. Pro ty, kteří vstoupí na stanici metra a nemají zrovna mince předepsané hodnoty, budou před vstupem do přepravního prostoru metra automatické měniče mincí. Upozorní na ně také značky informačního systému. Tyto měniče vymění dvoukorunové a pětikorunové mince za mince potřebné ke vstupu do přepravního prostoru metra, tj. mince korunové.

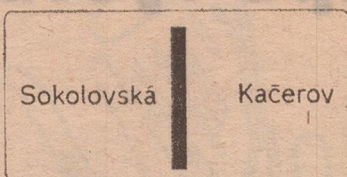
Pohyb v přepravním prostoru

Po vstupu do přepravního prostoru metra se cestující pohybuje bez další kontroly, týká se jízdného. Přepavní prostor opouští cestující po skončení jízdy, když projde výstupními turnikety. Pokud tuto hranici nepřekročí, může se vrátit zpátky k vlakům metra a znovu použít jejich služeb. Bude to zejména tehdy, když omylem přejede o stanici dál nebo vystoupí v jiné stanici, než chtěl. Ve vozích metra nejsou průvodčí a cestující se v nich neprokazují jízdenkou nebo legitimací, jako je tomu v tramvajích a autobusech. Není ovšem přípustné, aby se cestující zdržovali v přepravním prostoru bezdůvodně.

Jakmile cestující projde vstupem do přepravního prostoru, bude dále veden značkami informačního systému na nástupiště. Zpravidla může cestující z nástupiště nastoupit do vlaků oběma směry, neboť na většině stanic jsou nástupiště ostrovního typu. Výjimkou jsou stanice HLAVNÍ NÁDRAŽÍ a GOTTWALDOVA, kde z technických důvodů jsou boční nástupiště, s kolejemi obou směrů uprostřed, a cestující může tedy z jednoho nástupiště nastoupit do vlaku pouze v jednom směru. V zájmu cestujících je proto na stanici GOTTWALDOVA podchod pod kolejemi, který umožňuje cestujícím přejít krátkou cestou z jednoho nástupiště na druhé. Na stanici HLAVNÍ NÁDRAŽÍ je třeba dbát značky s uvedením cílové stanice, aby se cestující dostal na správné nástupiště, kde může nastoupit do vlaku metra v požadovaném směru jízdy. Informační systém v celém prostoru metra však velmi dobře umožní okamžitou a dokonalou orientaci cestujících.



Označení tlačítka pro nouzové zastavení vlaku. jen při pádu člověka nebo předmětu do kolejí SE ZNEUŽÍVÁ SE TRESTÁ



Směrové označení trasy metra

Jak budeme používat eskalátorů?

Z uliční úrovně až na nástupiště a nazpět se cestující dostane po schodištích nebo eskalátorech. Eskalátory se v metru pohybují rychlostí 0,7 metru za vteřinu, tedy pomaleji než chodec v terénu, a nikdo se proto jízdou na eskalátorech nemusí bát. Určitá pravidla pohybu na nich je však nutno dodržovat. Cestující stojí na eskalátoru vpravo, čelem ve směru pohybu, a přidržuje se pohyblivého držadla — madla. Chůze po pohyblivých schodech je přípustná jen ve směru jejich pohybu a je-li volný průchod. Na schodech není dovoleno sedět a na schody ani na pohyblivé držadlo eskalátoru není dovoleno pokládat zavazadla či jakékoli předměty. Cestující je musí držet tak, aby se nedotýkaly bočních stěn eskalátoru.

Jak již byla zmínka, může vzít s sebou cestující do vlaku metra i **dětský kočárek** a lze tedy dětské kočárky přepravovat i po eskalátorech. Ovšem zde je obzvláště nutno dodržovat stávaný způsob přepravy. Ani kočárek se nesmí dotýkat bočních stěn eskalátoru a doprovázejí jej na eskalátoru dva lidé: jeden — na vyšším stupni — drží kočárek za rukojeť a druhý z druhé strany.

Pohyblivé schody jsou široké jeden metr a přepraví za hodinu až 8000 lidí, zatímco pevným schodištěm o stejné šířce vystoupí jen 3200 osob nebo sestoupí 3500 osob. Jsou tedy eskalátory kapacitnější než pevné schodiště.

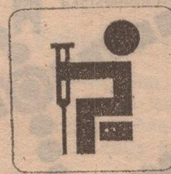
Chování na nástupišti

Obzvláštní pozornosti zasluhuje též chování cestujících na nástupišti. Nástupiště je asi 110 cm nad kolejištěm, tak aby úroveň nástupiště byla v jedné úrovni s vchodem a podlahou vozidla metra. Vedle kolejí je vedena přírodní kolejnice, kterou je vozidlo napájeno elektrickou energií o napětí 750 voltů. K nástupišti přijíždí v několikaminutových intervalech vlaky značnou rychlostí. To vše — v zájmu cestujících — vyžaduje opatrnost a dodržování předpisů, zejména u dětí. Cestující se shromažďují rovnoměrně podél nástupiště tak, aby nepřekročili čáru vyznačenou zřetelně před hranou nástupiště. Tuto čáru nesmějí přesahovat ani zavazadla nebo jiné předměty, které mají cestující s sebou. Na každém nástupišti je místnost dozorceho stanice. Dozorčí stanice, stejně jako dozorcí turniketů, mají stejnojmenné pracovníky metra. Úkolem dozorceho stanice je dbát na bezpečný a plynulý pohyb cestujících na nástupišti. Jakékoli ohrožení bezpečnosti dopravy nebo zdraví cestujících je třeba dozorcím stanice ihned hlásit a ten zajistí vše potřebné. Patří mezi to například případ, kdyby cestující upustil na trať jakýkoliv předmět. V případě nutnosti neprodleného zásahu, například kdyby z důvodu nevolnosti spadl do kolejí cestující, jsou na nástupišti pro cestující zabudována bezpečnostní tlačítka, pomocí kterých se zamezí vjezd vlaku do stanice. V metru budou jezdit zpravidla třívozové, podle potřeby až pětivozové vlakové soupravy. Prostor pro cestující má na každé straně vozu čtyři posuvné, pneumaticky ovládané dveře, které pro celý vlak otevírá a zavírá strojvedoucí.

Přeprava osob se sníženou pohyblivostí a cestujících s kočárky

Pro vytvoření příznivějších podmínek pro cestující osoby se sníženou pohyblivostí, pro těhotné ženy, pro invalidy a pro cestující s dětským kočárkem je na každém nástupišti informační

den	období — hodin	interval (min.)
pracovní dny	5.00 — 5.30	4 — 3
	5.30 — 7.30	3
	7.30 — 8.30	3 — 5
	8.30 — 13.00	5
	13.00 — 13.30	5 — 3
	13.30 — 18.30	3
	18.30 — 19.30	3 — 5
soboty	19.30 — 21.00	5
	21.00 — 24.00	6
	5.00 — 8.00	5
	8.00 — 9.00	5 — 4
	9.00 — 14.00	4
	14.00 — 15.00	4 — 5
neděle	15.00 — 22.00	5
	22.00 — 24.00	6
	5.00 — 8.00	6
	8.00 — 9.00	6 — 5
	9.00 — 12.00	5
	12.00 — 13.00	5 — 4
	13.00 — 20.00	4
20.00 — 21.00	4 — 6	
21.00 — 24.00	6	



Invalida



Kočárek

značka, kde přesně budou do vlaku metra nastupovat. Nemusí proto přebíhat od vagonu k vagonu. Jsou pro ně vyhrazena místa v předním oddílu prvního vagonu. To současně umožní posádkě vlaku bezprostřední dohled nad nástupem a výstupem těchto osob. Kočárky lze přepravovat pouze ve vyhrazeném oddíle vlaku.

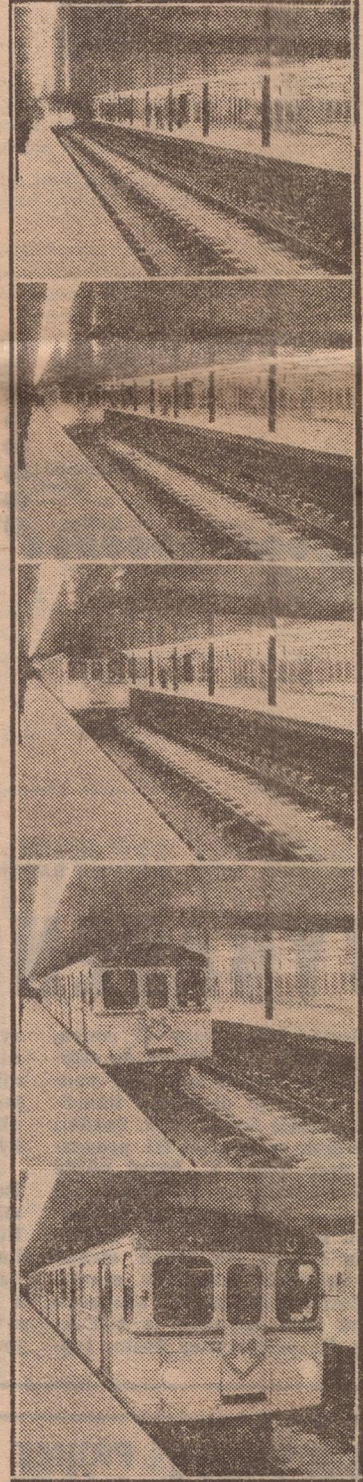
Provozní doba metra

Pražské metro bude v provozu každý den od pěti hodin ráno do půlnoci. To znamená, že v této době lze nastupovat do vlaků metra a každý, kdo nastoupí do 24 hodin, bude dovezen do cílové stanice.

Přerušení provozu metra v noci na necelých pět hodin je nutné k zajištění každodenní bezpečnosti a bezporuchovosti provozu metra. Údržbu v tunelech, kontrolu všech zařízení a běžné opravy lze v metru provádět pouze při výluce vlakové dopravy. Po skončení provozu s cestujícími budou tedy do rána jezdit na tratích metra pouze pracovní vlaky s pracovníky metra, kteří budou zajišťovat provádění údržby.

Dodržování veřejného pořádku v prostorách metra

Příspěvkem cestujících k vytvoření příjemného a kulturního prostředí v metru bude dodržování všech obecných i specifických práv a povinností vyplývajících z Městského přepravního řádu, nebo širěji vzato, všech základních pravidel socialistického soužití. Je jisté samozřejmostí, že na stanici z vlaku cestující nejdříve vystoupí a teprve potom budou noví cestující nastupovat. Většina občanů má ráda čistotu, úpravnost, vadí jim hluk i zkažený vzduch. Jistě tedy přivítají, že v prostorách metra se nekouří, ani ve vestibulech, ani na eskalátorech, na nástupištích a pochopitelně ani ve vlaku. Je v zájmu všech, aby si zde každý nehrál na tranzistorové rádio nebo neprováděl jiné zvukové exhibice, aby se neodhazovaly odpadky na zem apod. Najdou-li se jednotlivci, kteří by chtěli porušovat pravidla Městského přepravního řádu nebo pravidla občanského soužití, jsou pracovníci metra povinni vést tyto osoby k pořádku. Pokud by na to nestačili sami, tedy s pomocí veřejné bezpečnosti, která bude mít na stanicích metra své služební místnosti.



Již za 36 dnů budeme takto očekávat příjezd svého vlaku metra. Foto: VP — Stanislav Tereba

Přílohu zpracoval odbor Dopravního inženýrského GR Dopravních podniků hl. m. Prahy ve spolupráci s DP Metro. Připravili: ing. A. Drbohlav, ing. V. Plečtiny