

DP kontakt



Z OBSAHU:

Malé noční autobusové nádraží
Otevřený den očima dětí
Kudy tramvají na Dědinu?



Aktuální nabídka v Infocentrech Dopravního podniku hl. m. Prahy



110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy

Již 3. vydání oblíbené publikace. Vydejte se objevovat neznámá místa hlavního města. Každý výlet obsahuje mapu, dopravní spojení a GPS souřadnice. Kniha dále obsahuje slevové kupony na vstupy do některých památek v hodnotě více než 500 Kč.

Cena publikace je 330 Kč.



Kniha Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě

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

Cena knihy je ~~330 Kč~~. **100 Kč**



Kniha Pražské výlety

Poznejte ta nejzajímavější místa hlavního města s jedinečnou publikací, vydanou v anglickém jazyce, 33 PRAGUE TRIPS by public transport. Kniha vás provede nejen centrem, ale ukáže vám i pozoruhodné přírodní i architektonické skvosty v okolí.

Cena knihy je ~~150 Kč~~. **50 Kč**



Kniha Vozovna Žižkov 1912-2012

Podívejte se do historie žižkovské vozovny, její předchůdkyně na koňce a přilehlých tramvajových tratí. Zajímavé čtení je doplněno o 8 stran barevné přílohy.

Cena knihy je 50 Kč.



12 Pohlednic – Pražské metro

Metro je nejen páteří městské hromadné dopravy v Praze, ale také zajímavým urbanistickým prvkem s výraznými architektonickými dominantami. Od roku 1974 se v metru mnohé změnilo. Zmizely například turnikety a změnil se vozový park. Jen málokdo může vidět soupravy metra přímo v tunelu nebo v depu, a tak vám je – společně s moderní architekturou – představujeme alespoň v sérii pohlednic.

Cena pohlednic je 55 Kč.



12 pohlednic – Historie pražské MHD

Série pohlednic připomínající dávno minulé období městské hromadné dopravy v Praze, kdy v jejích ulicích ještě jezdila koněspřežná tramvaj, později také vyhlídkové a kropící tramvaje, nebo ještě později první autobusy a trolejbusy. Historické fotografie byly pořízeny v místech, která se během desetiletí hodně proměnila nebo z nich veřejná doprava zmizela.

Cena pohlednic je 55 Kč.

Infocentra

Muzeum

podchod stanice metra Muzeum, na linkách A a C
Otevřeno: Po – Ne včetně svátků od 7.00 do 21.00 hodin.

Anděl

vestibul stanice metra Anděl, linka B,
výstup směrem ulice Plzeňská
Otevřeno: Po – Pá od 7.00 do 21.00 hodin,
So od 9.30 do 17.00 hodin.

Hlavní nádraží

vestibul stanice metra Hlavní nádraží,
linka metra C, v levé části haly
Otevřeno: Po – Ne včetně svátků od 7.00 do 21.00 hodin.

Letiště Ruzyně

příletové haly letiště (Terminál 1 a 2)
Otevřeno: Po – Ne včetně svátků od 7.00 do 21.00 hodin.

Magistrát hl. m. Prahy

přízemí budovy magistrátu, Jungmannova 29/35, Praha 1
Otevřeno: Po – Čt od 8.00 do 18.00 hodin,
Pá od 8.00 do 16.00 hodin.

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

i infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Vážené spolupracovnice, vážení spolupracovníci,

ke změně generálního ředitele nedochází každý den, jde o mimořádný krok, zvláště, když se jedná o tak důležitou firmu, která ročně vozí více než miliardu cestujících, o podnik s mnohamiliardovým rozpočtem. Stalo se tak v poměrně krátké době a zásadním impulzem k tomu byl dopis Ing. Milana Křístka, ve kterém dal k dispozici své funkce v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ke 30. listopadu 2013.

Mojí povinností jako předsedy dozorčí rady bylo na tento návrh neprodleně reagovat. Proto jsem svolal jednání dozorčí rady, kde jsme se zabývali situací, v níž se Dopravní podnik nachází. Po zodpovědném zvážení možných variant jsme rozhodli o odvolání Ing. Milana Křístka z funkce člena představenstva Dopravního podniku a doporučili představenstvu odvolat Ing. Milana Křístka také z funkce generálního ředitele. Zá-

roveň jsme zvolili ke dni 27. září 2013 do funkce člena představenstva Ing. Jaroslava Ďuriše.

Za svoji osobu jsem přesvědčen, stejně jako drtivá většina členů dozorčí rady, že následné zvolení Ing. Jaroslava Ďuriše generálním ředitelem je krokem ve prospěch Dopravního podniku. Po delší době je ve vedení společnosti člověk nejen s bohatými zkušenostmi ze svého působení na odpovědných postech v pražském dopravním podniku, ale navíc i člověk, který své schopnosti prokázal při řízení dopravního podniku v Českých Budějovicích.

Věřím, že toto rozhodnutí přijmete s pochopením a nového generálního ředitele podpoříte každodenní prací.

S přáním pracovních úspěchů a dobrých vztahů na pracovišti

Ing. Jiří Pařízek,
předseda dozorčí rady

Dopravního podniku hl. m. Prahy



OBSAH

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

ROZHOVOR

- 8–10** Tramvaje T3 patří k Praze nejvíc

Z PODNIKU

- 11** Prašný most jezdí, i s rychlostní výhybkou
- 12–13** Malé noční autobusové nádraží
- 14** Interní audit v novém kabátě
- 15** ...a metro se přepnulo na náhradní zdroje
- 16–17** Kudy tramvají na Dědinu?

DEN S...

- 18–19** Představujeme: oddělení Telefonické informace

FOTOREPORTÁŽ

- 20–21** Otevřený den očima dětí

UITP

- 22** Poznatky ze světa&marketingu

JEDEN Z NÁS

- 23** Od hokeje k veslování

ZAJÍMAVOSTI

- 24–25** Může být technika zážitkem? Samozřejmě!

ZE SVĚTA

- 26–27** Jak se jezdí v Marseille, perle Provence

HISTORIE

- 28–29** Říjnový historický kaleidoskop

KULTURA

- 30** Kam v Praze za kulturou

- 31** Křížovka / Soutěž

REPORTÁŽ

- 32** Podzimní fotbalák lákal

Foto na obálce: Petr Hejna



DP kontakt

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332

• e-mail: internikomunikace@dpp.cz • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: 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: 25. 9. 2013 • NEPRODEJNÉ



Foto: archiv DPP

DPP MÁ NOVÉHO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Počínaje 7. říjnem 2013 má DPP nového generálního ředitele. Dozorčí rada v návaznosti na rezignaci Milana Křístka na své funkce nejprve k 26. září 2013 odvolala Milana Křístka z funkce člena představenstva a zároveň k 27. září 2013 do funkce člena představenstva zvolila Jaroslava Ďuriše. Zároveň dozorčí rada doporučila představenstvu, aby odvolala Milana Křístka z funkce generálního ředitele a řízením společnosti pověřila nového předsedu představenstva.

Představenstvo zvolilo k 30. září 2013 Jaroslava Ďuriše předsedou představenstva Dopravního podniku a ke stejnému dni odvolalo z funkce generálního ředitele společnosti Milana Křístka. Zároveň představenstvo pověřilo Magdalenu Českovou výkonem funkce generálního ředitele od 1. října 2013 do 6. října 2013. Představenstvo rozhodlo také o uzavření pracovní smlouvy s Jaroslavem Ďurišem na postu generálního ředitele, a to od 7. října 2013.

Jaroslav Ďuriš pracoval v Dopravním podniku od roku 1981. V odštěpném závodě Metro působil nejdříve na provozních a později i manažerských pozicích. V letech 1997 až 2002 byl ekonomickým náměstkem, poté zastával funkci personálního ředitele. Z DPP odešel po příchodu Martina Dvořáka v roce 2008. Od dubna 2012 byl ředitelem Dopravního podniku v Českých Budějovicích.

CESTUJÍCÍ TESTUJÍ NOVÁ SEDADLA

V rámci Dne otevřených dveří Dopravního podniku byl v sobotu 21. září 2013 cestujícím představen autobus značky Karosa B 951.1713, ev. č. 4069, osazený novými zkušebními sedadly. Původní, značně již opotřebovaná sedadla značky PINO nahradila kombinace kovového rámu a dřevěné překližky, doplněná na místě sedáku koženkovým polstrovaným polštářem. Jedná se o prototypy, jejichž cílem je ověření funkčnosti a životnosti v reálném provozu s cestujícími. S takto upraveným vozem, který byl přidělen garáži Hostivař, se mohou cestující setkat na linkách č. 109 nebo č. 183. Sedadla tohoto provedení jsou rovněž součástí aktuální ankety pořádané Dopravním podnikem pod názvem: Jaká sedačka vám sedne?

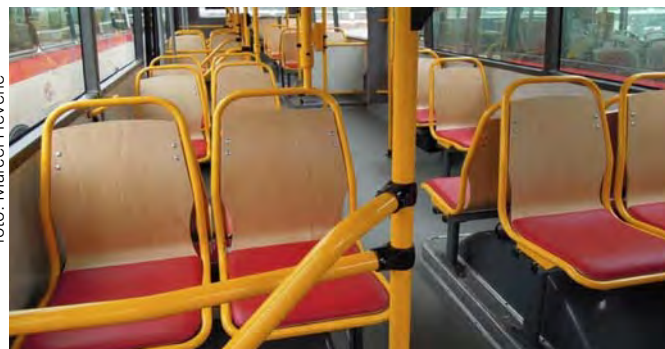


foto: Marcel Heverle

LANOVKA V ZOO JEZDÍ DO KONCE ROKU, NA PETŘÍN PĚŠKY

V sobotu 5. října 2013 v 9:30 byl obnoven provoz lanové dráhy v pražské ZOO. Ta si po letošních červnových povodních prošla důkladnými revizními pracemi a návštěvníkům bude k dispozici až do 29. prosince 2013. A zatímco v pražské zoologické zahradě se již cestující svězt mohou, na Petřín to až do konce každoroční pravidelné podzimní údržby (tj. do 25. října 2013) možné nebude. V rámci plánované údržby lanové dráhy na Petřín budou odzkoušeny nejen vozy, ale i tažná, navijecí a brzdná zařízení či kladky a koleje. Renovace se letos dočkají i samotné vozy, u kterých bude upraven interiér (sedačky a madla pro cestující), i exteriér pomocí nového laku.



foto: Petr Ludvíček

ROZLUČKA S „RÁMUSÁKEM“

V pondělí 7. října 2013 byl ukončen tramvajový provoz na Trojském mostě mezi Holešovicemi a Trojou. Most zvaný Rámusák, který sloužil tramvajím od počátku 80. let, se tak rozloučil po 32 letech dlouhodobého provizoria. Po dobu několika měsíců, než bude k dispozici jeho nástupce, bude v úseku zavedena náhradní doprava X17. Slavnostního rozloučení s „Rámusákem“ se zúčastnili přední představitelé hlavního města Prahy a vedení DPP. K mostu se vrátí příští číslo DP kontaktu.

EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY

V termínu od 16. do 22. září 2013 proběhl Evropský týden mobility, kterého se zúčastnil i DPP. Ten v rámci týdenního představení dopravních novinek šetrných k životnímu prostředí, jež probíhalo současně ve více než 2000 evropských městech, odprezentoval na Václavském náměstí autobus na hybridní pohon (před ním na snímku v diskusi radní pro dopravu Jiří Pařízek a řidič Petr Jeřábek). Kromě prohlídky autobusu si mohli návštěvníci přečíst také zajímavé informace o tom, jak se Dopravní podnik věnuje ochraně životního prostředí.



foto: Petr Ludvíček



foto: Miroslav Grossmann

ZAČLY REKONSTRUKCE TRATÍ V PODĚBRADSKÉ A EVROPSKÉ

S koncem prázdnin se podařilo rozjet dvě očekávané rekonstrukce tramvajových tratí. V Poděbradské ulici se pracuje v úseku od obratiště Harfa po Kbelskou ulici včetně (1,9 km). RTT Evropská společně s výstavbou metra přinese zrekonstruovanou trať od Horoměřické až po Vozovnu Vokovice (2,5 km). V obou případech se stávající konstrukce trati na velkoplošných panelech nahradí klasickou konstrukcí ve šterku na pražcích, s otevřeným nebo zatravněným svrškem. Použita bude převážně bezzábková železniční kolejnice. Tramvaje by se do obou míst měly vrátit v listopadu. Ve druhém říjnovém týdnu byla zahájena výluka trati v Trojské ulici kvůli převedení tramvajové dopravy z „Rámusáku“ na nový Trojský most. Výluka bude využita pro rekonstrukci trati v horní části Trojské ulice. Provoz by měl být obnoven na jaře 2014.

PRAŽSKÁ 155 PODRUHÉ

Ve dnech 20.–22. září 2013 uspořádala Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy druhý ročník metodického cvičení „Pražská 155“. Mezi spolupracujícími organizacemi byl i letos DPP, který byl zapojen do realizace hlavní úlohy cvičení – simulace výbuchu nastražené nálože v cíli fiktivního maratonu v Praze 6. Pro potřeby organizátorů byl přistaven městský autobus a vlastního cvičení se vedle zdravotnických záchranářů a pražských hasičů aktivně zúčastnilo i družstvo HZS DP. Cvičící hasiči a záchranáři nevěděli předem, co je čeká, ale navzdory hrůzně naaranžované scénérii místa výbuchu postupovali všichni zcela profesionálně. Účast na cvičení tohoto rozsahu byla pro naše hasiče cennou zkušeností, která bude promítnuta do dalšího výcviku.



foto: Karel Stárek

OPĚT BĚHALI V BARVÁCH DPP

Nočního běhu v rámci seriálu O2 Grand Prix Praha 2013 se 7. září 2013 zúčastnila i štafeta Dopravního podniku, tentokrát tříčlenná. Třicetkilometrovou trať si rovnoměrně rozdělili Anna Findurová Staničová, Jiří Honců a Pavel Děd. Štafeta DPP dosáhla časem 2:47:19 na 12. místo ze 43 zúčastněných týmů v kategorii Týmový běh 10 km – mix.

VÍTĚZNÁ TRAMVAJ POKŘTĚNA

V pondělí 16. září 2013 byla ve vozovně Střešovice slavnostně pokřtěna vítězná tramvaj ze soutěže „Namalujte svou tramvaj“. V projektu, kterého se i letos zúčastnila řada tříd základních škol a víceletých gymnázií, se s 1003 hlasy nakonec prosadil návrh s názvem „Já miluju Prahu“, vytvořený žáky sekundy A z gymnázia Nad Alejí (na snímku autorka návrhu Alžběta Hroudová s primátorem Tomášem Hudečkem před vítěznou tramvají). A zatímco vítězná třída se v rámci slavnostní jízdy poprvé projela polepenou tramvají T3, ostatní pozvaní žáci se mohli bezplatně seznámit s historií městské hromadné dopravy v Praze v Muzeu MHD.



foto: Petr Ludvíček

NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUSY Z DOTACE ROP

Ve čtvrtek 19. září 2013 uvedl DPP do provozu dva nízko-
podlažní autobusy SOR NB 12, které pořídil z dotace Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Střední Čechy 2007–2013. Autobusy byly nasazeny na příměstské lince č. 340, spojující Roztoky s Dejvicemi. Slavnostního předání vozidel se v garáži Řepy zúčastnili zástupci Dopravního podniku a ROP Střední Čechy.



foto: Petr Ludvíček

POZVÁNKA NA CZECHBUS 2013

V termínu od 14. do 16. listopadu 2013 se na výstavišti v Holešovicích uskuteční již třetí ročník středo-euro-péského veletrhu autobusů a hromadné dopravy Czechbus 2013. Veletrh se zaměří na problematiku české a středo-euro-péské silniční hromadné



dopravy opět představí řadu novinek, ale i stálé autobusové produkce. Generálním partnerem letošního ročníku je Ropid, oficiálním dopravcem je DPP.



Dobry den, rád bych se s vámi podělil o zážitek z cestování autobusem linky č. 158, který jel v sobotu 14. 9. 2013 v 17:30 z Českomoravské. V autobuse jsem cestoval se svou známou, jež je upoutaná na invalidní vozík. Při jízdě metrem jsme se setkali s agresivní omladinou, která se chovala velmi hluchně, proto naše nálada nebyla nejlepší. To trvalo však pouze do setkání s vaším řidičem autobusu. Když autobus přijel do zastávky a já pokynul řidiči, že chceme nastoupit, z vozu vystoupil usměvavý mladík, který nejenže ochotně sklopil plošinu pro nájezd do autobusu, ale pomohl mi i s těžkým elektrickým vozíkem do vozu. Po celou dobu jízdy jel velmi ohleduplně a při výstupu v Letňanech nám opět ochotně pomohl s výstupem. Jeho přátelské chování nám opravdu zlepšilo náladu, proto mu prosím za nás ještě jednou poděkujte. **Václav Fialka**



Rád bych vyslovil pochvalu řidiče tramvaje linky č. 25, číslo vlaku 9082. V tramvaji jsem zapomněl tašku s osobní váhou, kterou jsem vezl na reklamaci. Požádal jsem o pomoc váš dispečink, který dal echo řidičům na lince č. 25. Řidička, s níž jsem cestoval, mi tašku našla a předala. Tímto bych jí rád poděkoval, protože mi udělala velkou radost. **Josef Procházka**



Dobry den, v sobotu 31. 8. 2013 jsem cestoval metrem a velmi mě zarazilo, že když přijeli fanoušci Baníku, a tyto stovky s asistencí policie nastoupily do metra, žádný z nich si neoznačil jízdenku. Předpokládám, že opencard nemají, když jsou z Ostravy. Proč je nikdo nekontroloval, to se jich bojíte? Navíc policie vyhnala ze souprav metra cestující, aby mohla nastoupit tato individua. **Roman Míka**

Z odpovědi: Opatření, které bylo ze strany policie realizováno v případě přepravy fanoušků ostravského fotbalového klubu, netěší ani samotný Dopravní podnik. Jedná se však o bezpečnostní postup policejních složek. Nicméně jsme v jednání s policií, aby takováto opatření nemusela být již realizována a raději zvoleno jiné, nejen pro cestující metra, přijatelnější řešení.



Dobry den, musím pochválit Den otevřených dveří v DPP, především pak z pohledu dětí. Na soutěži i exponáty dohlíželi usměvaví pořadatelé, kteří dokázali odpovídat i na záludné otázky. Jediné mínus jsem viděl v tramvajové dopravě mezi areály, kde vznikl problém na konečné ÚD DP, kde lidé přebíhali ze stanice na stanici, protože chyběl jízdní řád s údajem, z jaké koleje tramvaj odjíždí. I tak děkuji a chválím. **Josef Bobin**



Dobry den, dovolu mi, abych se vyjádřila ke způsobu, jakým je řešena náhradní doprava za linky 8 a 25 na Poděbradské ulici. Linka X25 jezdí se zpožděním a cesta do zastávky Českomoravská, která má podle jízdního řádu trvat 6 minut, trvá v realu minut 20. Na zastávce Podkovářská byl zrušen přechod pro chodce. Ráda bych dostala informaci, jak se má člověk dostat přes tuto rušnou silnici. Linka 8 je nyní jediná, která jezdí na zastávku nádraží Libeň a přesto, že vyjíždí z předchozí zastávky Harfa, tak v úterý 3. 9. 2013 přijela se zpožděním. Bylo by prosím možné zkrátit interval linky 8 a zajistit, aby jezdila včas, aby bylo možné dostat se bez velkého zpoždění ráno do centra? Také bych se ráda zeptala, proč tato rekonstrukce, která přinesla značné omezení, neproběhla již o prázdninách, kdy nebyl takový provoz a především kdy by neměla tak velký dopad na dojíždění dětí do škol? Děkuji za odpověď. **Martina Raizerová**

Z odpovědi: Linka X25 má provozní parametry stanoveny dle přepravní poptávky. Bohužel vlivem silného provozu (a to zejména v pondělí 2. 9.) docházelo a může i nadále docházet k nepravdivostem v provozu, které způsobují jednak prodloužení jízdní doby a jednak nerovnoměrné rozložení spojů. Dle schváleného dopravního opatření je přechod možný buď po provizorně vyznačeném přechodu západně od křižovatky Poděbradská x Podkovářská (80 m od zastávky BUS X25 směr DC), nebo východně od křižovatky Poděbradská x V Předním Hloubětíně (25 m od zastávky BUS X25 směr ZC). Linka 8 má standardní interval tramvajových linek ve špičce 8 minut, který odpovídá poptávce v úseku, souvisí to mj. i se skutečností, že náhradní autobusová doprava (linky X25) je vedena ke stanici metra Českomoravská, a tedy hlavní náhradní přepravní směr je zajištěn touto cestou. Rekonstrukce tramvajové tratě v ul. Poděbradské navazuje na celkovou rekonstrukční činnost v Praze tak, aby nedošlo k nežádoucímu souběhu s dalšími akcemi, a bohužel její realizace tak byla odsunuta až do poprázdninového období. Situaci v provozu i nadále průběžně sledujeme a vyhodnocujeme a v případě zjištění zásadních problémů při fungování náhradní dopravy jsme připraveni realizovat odpovídající změny.

Z DOPISU CESTUJÍCÍ ZLATY PEŠKOVÉ ADRESOVANÉHO DOPRAVNÍMU PODNIKU HL. M. PRAHY ZE DNE 18. 9. 2013:

Jako obyčejný Pražák jezdím dennodenně pražskou hromadnou dopravou. Využívám mnoho linek a veškerou nabídku, kterou Praha – Dopravní podnik nabízí, autobusy, tramvaje, metro i vlakové spoje.

Využívám autobusové linky 125, 177, 195, 188 a 196. Jelikož jsem člověk zvědavý a všímavý, pozoruji život a chování kolem sebe, přístup ostatních, a to tak, že veškeré situace a dění kolem sebe posuzuji dle hesla – „Každá mince má dvě strany.“

Asi si řeknete: „Proč tolik omáčky kolem, co je divného nebo nemožného na tom, že Pražák jezdí pražskou integrovanou dopravou?“ Důvod je jednoduchý, jsem velice mile překvapena, že ještě existují lidé, pro které je zaměstnání především koníčkem, a kteří tuto radost a životní optimismus jsou ochotni celý den předávat stovkám cestujících. Mám na mysli řidiče, kterého sleduji na uvedených linkách už dlouho, konkrétně linka 125 v 8:00 hod. – Smíchovské nádraží, č. autobusu 6166 dne 10. 9. 2013, kdy ukázal zdravým cestujícím, jak se chovat a pomáhat zdravotně postiženým občanům, a to, že pomoc, úsměv a vlídné slovo není jen prázdné gesto, že

počkání na babičku, matku s dítětem nebo dobíhajícího cestujícího je samozřejmostí, rada či informace o dalších linkách je malíčností, a to vše s úsměvem a gestem pravého gentlemana.

Klid a radost, která z tohoto řidiče vyzařuje, je nakažlivá a přenáší se na cestující, kterým rozzáří celý den a kteří se těší, až s ním zase pojedou. Jeho nadšení pro práci řidiče bychom mu mohli všichni závidět.

Ráda bych mu tímto za všechny cestující poděkovala a zároveň požádala Dopravní podnik hlavního města Prahy, aby si takovýchto zaměstnanců vážil a ocenil je, a aby všechny ostatní zaměstnance a pracovníky vychovával v tomto duchu.

S pozdravem Mgr. Bc. Zlata Pešková, MBA

Poznámka redakce: Podle zprávy jednotky Provoz Autobusy se jedná o řidiče garáže Hostivař Petra Čanku, který u DPP pracuje od listopadu 2011.



foto dne



Vyberte sedačku. Svými hlasy mohou Pražané ovlivnit ve vozovně ve Střešovicích výběr sedačky pro městskou hromadnou dopravu. Všechny typy navrhovaných sedaček jsou v tamním Muzeu MHD vystaveny a každou z nich je možné důkladně prověřit.

Scan článku
deníku E15 ze
dne 9. září 2013

Tramvaje a autobusy se dočkají nových zastávek

METRO, 16. ZÁŘÍ 2013

Cestou na Spořilov dnes cestujícím přibyla nová zastávka pro autobusy.

Na „stotřicetpětku“ můžete ode dneška nastoupit ve směru na Spořilov z nové zastávky. „Zastávka Teplárna Michle vzniká od pondělí i ve směru na Spořilov,“ informuje čtenář Tadeáš Havlík.

Cestující se mohou těšit na další místa, kde budou nově zastavovat autobusy a tramvaje. V rámci rekonstrukce Bělehradské ulice vznikne na Vinohradech směrem z Nuslí zcela nová tramvajová zastávka Pod Karlovem. Dosud zde sou-

pravy staví pouze ve směru z I. P. Pavlova.

Radnice Prahy 9 se domluvila se společností Ropid na vytvoření nové zastávky pro tramvaje v Poděbradské ulici, ve které právě probíhá

oprava trati. „Zastávka se připravuje mezi Harfou

a Podkovářskou,“ popisuje mluvčí Ropidu Filip Drápal.

Změny se cestující dočkají i ve Švehlově ulici v Praze 10, kde budou autobusy nabírat lidi na nové zastávce Obchodní centrum Hostivař. Na jiných místech budou rozmístěny zastávky v ulici Moskevská po její opravě. 



1500 korun. Pokuta za jízdu načerno v MHD se asi zvýší

MLADÁ FRONTA DNES, 23. ZÁŘÍ 2013

Student vyjždí po eskalátorech ve stanici metra, když zahlédne revizory. Je přesvědčený, že má nabitou Opencard, a tak je chce pošádlit. Skočí za sloup, vykukuje... Když ho revizoři chytí, předloží kartu – a vzápětí ztuhne. „Máte to tři dny prošlé,“ uslyší. To je pár let stará příhoda, revizoři byli

tehdy nesmlouvaví.

Dnes by student musel sáhnout do peněženky pro osm set korun, pokud by platil na místě nebo v pokladně DPP do patnácti dnů. Kdyby termín nestihl, stála by ho pokuta tisícovku.

Tato pravidla se možná změní. Organizátor dopravy

DNES

Ropid totiž navrhuje městu, aby se pokuty zvýšily. Na stole je

tedy návrh, který by mohl začít platit už od ledna příštího roku. Pravděpodobně se bude jednat o částku tisíc korun na místě kontroly a do patnácti kalendářních dní v doplatkové pokladně DPP. Při

pozdější platbě půjde o plnou částku 1500 korun.

Podle DPP počet černých pasažérů narůstá. Je to tím, že výše postihu není adekvátní k ceně jízdného. Dopravce na pokutách ročně vybere přes sto milionů korun. V roce 2012 to bylo 133 milionů a o rok dříve 128 milionů. 

Železniční linka zrychlí spojení Čakovic s centrem

PRAVO, 2. ŘÍJNA 2013

Přibližně na patnáct až dvacet minut zkrátila spojení Čakovice, Kbel, Satalic a centra metropole nová železniční linka S34, která se na kolejích objevila poprvé v úterý. Jezdí po trase Masarykovo nádraží – Vysočany – Satalice – Kbely – Čakovice. „Takto krátkých

časů není možné dosáhnout kombinací žádných jiných prostředků MHD,“ upozornil

náměstek primátora Jiří Vávra. „Spoje ve směru do centra od 5.20 do 19.20 hodin a ve směru z centra od 6.20 do 20.20 hodin odjíždějí z Ča-

PRAVO

kovic a Masarykovo nádraží vždy v každou hodinu a dvací-

tou minutu,“ uvedl Filip Drápal, mluvčí společnosti Ropid, která organizuje pražskou integrovanou dopravu. Na trase platí tarif PID, tedy jízdenky pro jednotlivou jízdu a před-

platní kupóny. „V rámci zkušebního provozu bude vyhodnocováno využití nové linky i ekonomika provozu, což se stane podkladem pro výběr dopravce pro případný dlouhodobý provoz linky,“ uvedl Filip Drápal s tím, že linka se osvědčila během povodní. 

TRAMVAJE T3 PATŘÍ K PRAZE NEJVÍC

Devátým rokem je na postu vedoucího jednotky Provoz Tramvaje, je patriotem tramvajové dopravy, obdivovatelem „Té-trojek“ a designu nejnovějších vozů v Praze. S reálným pohledem na řidiče, na složitosti městské dopravy a s vírou v rozvoj tramvajové dopravy. Tak by se dala stručně shrnout osobnost Petra Hlocha, který se v rozhovoru pro DP kontakt věnoval nejen těmto tématům.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Vaše jednotka je z převážné většiny složena z řidičů, ale skrývá i nějaké méně známé útvary?

Na rozdíl od autobusů máme dva dispečinky. Kromě tramvajového dispečinku, který řídí samotný provoz tramvají, máme dispečink energeticko-technologický. V roce 2005, kdy jsem jednotku přebíral, jsme měli dispečinky dokonce tři: provozní, energetický a technologický. Poslední dva jsme po mém nástupu sloučili.

Co vás k tomu vedlo?

Charakter zajišťovaných činností technologickými dispečery nevyžadoval v dřívější většině okamžitý zásah. Takže hlavním motivem byla efektivita. Energetický dispečink je tu především k ovládání měnění. V Praze jich je 41, všechny jsou napojené na dálkové ovládání, jsou řízeny ze sálu a až na jednu výjimku bezobslužné. Pro zajímavost, tou měnící s obsluhou je Perštýn. Pokud se cokoli přihodí a na místo musí vyjet pohotovostní vůz, nemá absolutně šanci tam zaparkovat. Proto je na místě stálá obsluha.

Pojďme dokončit putování „pavoukem“ JPT...

Jednotka má k dnešnímu dni 1561 za-

Nejlepším lékem podle Petra Hlocha na to, jak předcházet mimořádným událostem, je být stále ve střehu.

měststanců, z toho je 1345 řidičů tramvají. JPT má jeden odbor, který sdružuje všechna podpůrná oddělení provozu. Má jednu velkou provozovnu, ve které jsou všichni řidiči, a ta má sedm samostatných provozů, tedy vozovny.

Lanová dráha má rovněž svou provozovnu?

Oficiálně se jmenuje Lanová dráha Petřín a obhospodařuje i lanovku v ZOO. Zatímco lanová dráha na Petřín je začleněna do Pražské integrované dopravy, lanovka v ZOO je provozována spíše jako atrakce. Jejím majitelem je ZOO a provozovatelem DPP. V současnosti stále nejedí, protože se při červnových povodních ocitla i se strojovnou pod vodou. Dokončují se opravy a byli bychom rádi, kdyby se lanovka co nejdříve rozjela a alespoň částečně vykryla letošní propad v jízdném.

Letos je určitě nepřehlédnutelná rekonstrukce vozovny Vokovice...

Určitě! Rekonstrukce je nepřehlédnutelná zejména z toho důvodu, že trvá dlouho. Na druhou stranu ve vozovně a na tramvajových tratích v oblasti Prahy 6 bude vykonáno mnoho činností, a to nejen

v souvislosti s výstavbou metra. Vozovna se připravuje na příjem tramvají 15T, což vyžaduje rozsáhlé stavební úpravy. Nápravné tlaky nových typů tramvají jsou podstatně větší, než byly v době, kdy se vozovny stavěly. Tato vozovna byla navíc jediná, která měla jednokolejný vjezd, takže tento stav bylo například z důvodu večerního zatahování a současného výjezdu nočních vlaků nutno řešit. Na Evropské ulici vznikaly často těžko řešitelné situace. I toto se změní a v brzké době se dočkáme i třetího koleje, což je neuskutečňovaný plán již z doby výstavby vozovny.

Kdy se řidiči do Vokovic vrátí?

Do délky výluky vozovny se promítla problematika s rekonstrukcí tramvajové tratě v Evropské ulici v souvislosti s výstavbou prodloužení metra. Předpokládaný termín návratu řidičů je 15. listopadu a snad se povede tento termín i o nějaký den zkrátit. Velkou roli ale hraje v tomto ročním období počasí. Po 15. listopadu nebude ještě dokončena jedna z lodí vozovny, kompletně hotovo by mělo být do konce roku. Plně si uvědomuji, že takto dlouhá výluka je pro řidiče vozovny velmi nepříjemná, a to především kvůli cestování přes celou Prahu do OZT Hostivař, kde je většina vokovických tramvají deponována. Proto si i touto cestou dovoluji všem poděkovat za odvedenou práci ve ztížených podmínkách.

Omlazení mají za sebou i objekty vozoven na Pankráci a v Motole. Plánují se další?

Byť to někteří takto nevnímají, stav objektů vozoven se obecně výrazně zlepšil. Vzpomeňme si, jak před lety vypadaly výpravní. Dnes jsou všechny na solidní úrovni, až na výjimku ve vozovně Hloubětín, kde snad letos začne její přemístění a přestavba. Připomněl bych v této souvislosti i střídací body řidičů. Snahou je, aby řidič měl místo, kde má určitý komfort, možnost se připojit k internetu, podívat se na televizi, zjistit, zda jeho tramvaj má zpoždění apod. Střídací místa jsou vybavena velmi dobře, trpí samozřejmě díky velkému obrátu lidí





Petr Hloch (49) pracuje od svých 18 let v Dopravním podniku. Po maturitě nejprve jako elektromechanik, aby se po 19 měsících náhradní vojenské služby u Vojenských staveb vrátil. Začal pracovat jako směnový mistr ve vozovně Hloubětín, v roce 1989 přešel do vozovny Pankrác, kde působil jako vrchní mistr, a od roku 1993 byl vedoucím vozovny Pankrác. A to až do roku 2005, kdy se vznikem jednotky Provoz Tramvaje přešel na pozici jejího vedoucího.

rychlým opotřebováním a je nutné je neustále udržovat. Dnes jsou rozmístěny víceméně optimálně, jejich počet nechceme zvyšovat, snad jedině bych rád získal místo v oblasti Palackého náměstí. Střídání řidičů na přestávky je vzhledem k dnešní legislativě nezbytností.

Rekonstruované vozovny již mohou přijímat tramvaje 1ST. V této souvislosti se často hovoří o kozlíkách...

Kozlíky jsou stojny, které ve vozovně drží kolej ve vzduchu nad pracovní jámou. Původní kozlíky se stavěly železné, kdy tramvaje měly určitou rychlost a hmotnost. Tramvaj měla tehdy základní železný rám, ostatním materiálem bylo větší dřevo. Dnes se jedná o samonosnou nízkopodlažní karoserii, konstrukčně velmi náročnou a nesrovnatelně těžší. Vozy mají úplně odlišné zrychlení a zpomalení, takže dynamické síly působící i na kozlíky mají zcela jiné hodnoty.

Co je pro plánování provozu nejtěžší? Jsou to právě výluky typu Evropská?

Pomineme-li mimořádnosti jako povodně, největším oříškem je právě naplánování činnosti před zahájením výluky – jednak samotná organizace provozu tramvají a jednak zajištění servisu pro řidiče. V okamžiku, kdy výluka již běží, jde víceméně o rutinu. Ukončení výluky už je jednodušší, pouze s výjimkou, kdy je třeba

tramvaje stěhovat do mateřské vozovny. Všeobecně výluky jsou nejnáročnějším organizačním úkolem. Zvlášť v poslední době je fenomén, kdy se do poslední chvíle musí čekat, zda výluka opravdu začne. Důvodem jsou zejména různá odvolání ve výběrových řízeních na zhotovitele a do poslední chvíle není jasné, zda se akce v termínu spustí. Často se termín mění, nebo se akce i jen 48 hodin před vypuknutím zruší, tedy v době, kdy už jsou postaveny i služby pro řidiče.

Jsou to jediné těžkosti?

Organizačně náročné jsou také všechny mimořádné stavy a havárie na tramvajových tratích, a to zvláště v okamžiku, kdy v koncovém úseku je vozovna. Když máme vyjeté všechny tramvaje z vozovny a není možné s nimi zpět zatahnout, musí přijít operativní řešení. Musím ale říci, že s JSVT to máme dobře natrénované, což jsme předvedli i při letošních povodních, kdy jsme během cca 2–3 hodin dokázali vystěhovat dvě vozovny do náhradních prostor, konkrétně Pankrác a následující den Kobylisy.

Hřeje tramvajového patriota u srdce, že při přerušení provozu metra v době povodní byla linka XB pojmem?

Při povodních bylo docela příjemné sledovat, že každý věděl, co má dělat. Na rozdíl od povodní 2002, kdy nebyly

Nová 1ST je z mého pohledu designově velmi povedený výrobek. Ale T3 je nepřekonatelná a dodneška mi připadá, že se k městu hodí nejvíc, hodnotí Petr Hloch.

žádné informace, tentokrát „tekly“ informace předpokládaného vývoje včas a v dostatečném objemu. Takže kolegové věděli, co konat, a konali. Bylo vidět, že v operativě mají rutinu a ani se nebáli rozhodovat, což v některých případech v minulosti chybělo.

Co se dá dnes vyčíst z dispečerských monitorů o provozu tramvají v Praze? Myslím zejména hustotu dopravy.

Známe dobře propustnost tramvajových tratí a v Praze jsou zmapovaná kritická místa. Jako příklad mohu uvést Malou Stranu či křížení magistrály na I. P. Pavlova. Například na této křižovatce jezdí podle jízdních řádů za hodinu pouze o čtyři soupravy méně, než je její propustnost. Jinými slovy, když se tam cokoli stane a zůstane tam stát osm vlaků, vytvoří se fronta bez pohybu. Dispečerů znají rutinní postupy, například nesmějí ve špičce zajišťovat odklony přes tato kritická místa. Víme také, že je třeba v ojedinělých kritických případech některé soupravy stáhnout a docílit tak rozpohybování dopravy. Cestující se v tu chvíli více mačkají, ale jezdí.

Fenoménem posledních let je preference MHD. Mohou se tato opatření ještě rozšiřovat?

Praha je specifická souběhem individuální a tramvajové dopravy v úzkých ulicích. Je pravda, že preference nejdou rozšiřovat »»



donekonečna, pokud nechceme, aby se individuální doprava úplně zastavila. Nebýt preferenčních prvků, asi bychom dnes po Praze už tramvají nejezdili. Zejména v centru je dobře vidět, jak se za posledních 15 let tramvajová doprava zrychlila, a přitom přibýlo dvakrát tolik aut. Dnešní preference je kompromis mezi tím, aby jezdila auta i tramvaje. Jako patriot tramvajové dopravy bych mohl chtít na každé křižovatce absolutní preferenci, ale na příkladu magistrály je vidět, že se hledá optimum a příliš už udělat nejde.

Dá se nějak předcházet mimořádným situacím? Z počtu doručených SMS zpráv během dne se jich zdá být poměrně dost...

Vzhledem k tomu, kolik jezdí vlaků a kolik přijde mimořádností, je to zanedbatelné číslo. Pro zajímavost – ve špičce je to 378 vlaků. Částečně se těmto situacím předcházet dá, ale nejlepším lékem je být stále ve střehu. Na tratích je dnes mnoho bezpečnostních prvků, pro příklad uvádím dva – rádiové ovládání výhybek a uzamykatelné výhybky, které přinesly o řád vyšší úroveň bezpečnosti. Na druhou stranu rádiové ovládání výhybek je tak spolehlivé, že někteří řidiči přestali výhybky sledovat a následkem jsou sjeti z tratě.

Jak k tomu dochází?

Řidič nepřemýšlí o tom, zda je výhybka správně, protože vychází z toho, že tramvaj podle vyhlášení zastávek ví, kde je a co si má, lidově řečeno, přehodit. Když řidič zastávku nevyhlásí, tramvaj si myslí, že je na jiné křižovatce a výsledkem může být přestavení výhybky jinam, než tomu má být. Řidič jí věří, nepřemýšlí, nekouká a jede... Společně s JSVT řešíme, že tramvaje budou vyhlášovat zastávky samy podle GPS polohy. Říkám, že mi „nevaď“, že řidič sjede a „zabloudí“, když si například myslí, že má jinou linku. Cestující mu to dají ostatně najevo... Ale největší přestupek řidičů je ohrožení sebe, protijedoucího kolegy a okolí, když odbočí neřízeně. Mám na mysli: řidič si myslí, že jede rovně, padnou mu čocky rovně, rozjede se a zatočí doleva. To je vážný prohřešek. Dispečink to samozřejmě ihned vidí.

Řidiči jsou ale v dnešním provozu pod velkým tlakem...

Agresivita lidí stoupá všeobecně, je to celospolečenský jev. Samotná nehodovost za dobu mého působení je stále na stejné úrovni, zatímco se celková nehodovost v Praze stále zvyšuje. Dlouhodobě máme za osm let plus minus dvě procenta stejnou nehodovost. Opatření se dělají, neustále je vyhodnocujeme. Například před lety



jsme přišli na to, že máme mnoho nehod při zpětném pohybu, takže jsme na ulici zakázali bez služebního příkazu couvat. Cílem není trestat řidiče, ale to, že musí zavolat na dispečink pro příkaz. Po jeho obdržení má časový odstup od vzniku situace a řeší věc s klidnější hlavou. Od té doby jsme takovou nehodu neměli.

V tomto čísle DP kontaktu píšeme mj. o tramvajové trati na Dědinu. Jak vůbec vidíte rozvoj do budoucna?

Byl bych rád, aby nějaký rozvoj tramvajových tratí byl. Plánů na nové tratě je už z minulosti mnoho, limitující jsou jako vždy peníze, takže se moc nebuduje. Máme Podbabu, věřím, že se do dvou let dotáhne Dědina. Možná se dočkáme prodloužení TT do Holyně. To ale za předpokladu, že developéři začnou v této lokalitě stavět, jinak je to trať do kukuřice. Jako patriot tramvají bych byl rád, aby se síť rozšiřovala, protože je to poměrně kapacitní řešení a nesrovnatelně levnější než metro, a to jak ve vztahu k provozním nákladům, tak k investicím na výstavbu. Přetrvává názor, že tramvajová trať je hlučná, prašná apod. Musím říct, že přes všechny negativní názory na bezžlábkové kolejnice je dnes hluková zátěž na úplně

Řidičský průkaz na tramvaj jsem měl od 21 let. Před dvěma lety jsem už ale oprávnění neobnovoval, protože posledních pět let jsem řídil velmi sporadicky. Člověk ztratí rutinu, proto jsem se rozhodl skončit. Když řidič nejezdí pravidelně, ztratí přehled a jistotu, říká Petr Hloch.

jiné úrovni než dříve. Rapidně se zlepšil i stav tramvajového svršku, až na výjimky (Petržiny nebo Švehlova) není žádná trať v dezolátním stavu.

Praha a T3. Je to i pro vás nesmazatelná vavba?

K Praze prostě patří „Tě trojka“. Bylo jedno velmi krátké období, než přišly tramvaje řady KT8, že Praha měla jen tramvaje T3, sice v různých modifikacích, ale jen je. Nová 15T je z mého pohledu designově velmi povedený výrobek, je to nadčasová tramvaj. Ale T3 je nepřekonatelná a dodneska mi připadá, že se k městu hodí nejvíce. I její modernizované typy, včetně částečně nízkopodlažních „van“, jsou provozně naprosto bezproblémové. Je jen škoda, že „van“ nemáme více. Je variabilní, protože na víkend potřebujeme krátké tramvaje, na všední dlouhé, což v jejich případě není problém. I z pohledu bezbariérovosti je to optimální řešení, i když jsem si vědom, že současné trendy nenahraňují různým prolézačkám ve vovech. 



Petr Hloch k zájmu lidí o práci řidiče tramvaje: Fluktuaci máme téměř nulovou. Kdo neodejde do důchodu, případně nepropije řidičák, tak neodchází. Zájemců máme stovky, protože se projevila nedostatek volných pracovních míst obecně a poměrně hodně lidí vyhledává jistotu, která v DPP je.

Ve špičce pracovního dne je ve standardním stavu v provozu 378 vlaků. Jízdní řády měníme v průměru 3x do týdne, takže se čísla neustále mění.

Prašný most jezdí, i s rychlostní výhybkou

Rozsáhlá výluka tramvajové dopravy v Praze 6 poprvé částečně ustoupila. V sobotu 28. září byla uvedena do provozu křižovatka Prašný most se všemi navazujícími tratěmi, tedy ke Špejcharu, k Brusnici i do Podbaby. Do provozu tak byla uvedena i rychlostní výhybka. Zatím na ní jezdíme rychlostí do 30 km/h, v budoucnu by se měla zvýšit na 50 km/h přímo a 40 km/h do odbočky.

Text a foto: Miroslav Grossmann

Trať od Špecharu až na Prašný most je nově zatravněna a navíc doplněna o automatické zavlažování. Před rychlostní výhybkou byly vztyčeny stožáry s návěstidly, jež jsou součástí systému ovládání výhybky.

Ten je zcela nový. Byl vyvinut firmou Elektroline právě pro Prašný most, ale s ohledem na výhled budoucí aplikace také jinde. Kromě množství a typu návěstidel se systém liší například použitím 4 rádiových přijímačů místo jednoho a především vyšší úrovní zabezpečení. Tato originální architektura byla podrobena v posledních dnech výluky testování. Až se třemi tramvajemi za sebou byly simulovány standardní i mimořádné stavy a zhotovitelem ovládání byly odlaďovány nedokonalosti.

Trať i výhybka byly uvedeny do zkušebního provozu 28. září. Ten den pražská tramvaj s cestujícími poprvé projela legálně výhybkou proti hrotům rychlostí 30 km/h.

A první dojmy? Pro cestující příznivé. Ti obvykle ani nezaznamenají, že přejíždějí výhybku, protože jízda tramvaje je podstatně plynulejší a klidnější. Postačí, když těsně před hroty výhybky tramvaj z nejvýše 50 km/h zpomalí na 30 km/h (proti dosavadním 15 km/h). Současně se mírně zkrátí doba obsazení kolejových obvodů, takže případná druhá tramvaj čeká kratší dobu na povolení další jízdy.

Pro řidiče je viditelnost návěstidel dostatečná už ze vzdálenosti 190 metrů, odkud se výhybka staví. Spolehlivě i při



Jako na Wimbledonu. Tramvaj 14T právě vjíždí na rychlostní výhybku. V tomto místě musí zpomalit na 30 km/h.

Vlevo: Zkušební jízdy. Tramvaj KT8.N2 míjí vjezdové návěstidlo. Na výhybkovém návěstidle se zobrazuje směr a nejvyšší dovolená rychlost.

Vpravo: Křižovatka Prašný most po rekonstrukci.

vysokých rychlostech fungují rádiové přijímače v trati, nicméně ze zkušebního provozu mohou vyplynout úpravy jejich nastavení. Reálný provoz ostatně téměř jistě přinese situace, které není možné nasimulovat při zkušebních jízdách, proto celému systému ovládání je nyní věnována pozornost a probíhá analýza dat z nestandardních stavů. Samotní řidiči si již v prvních dnech často dokázali užít novinky naplno, jiní se zatím chovali zdrženlivěji.

Škoda, že efekt zrychlení provozu není zatím podpořený SSZ Prašný most. To prošlo kompletní přestavbou, ale zatím funguje v pevném řízení bez preference tramvají a zdrží většinu vlaků. Napevno

funguje také sousední přechod u zastávek Prašný most, ten je navíc zkoordinovaný s křižovatkou pro auta, ale nikoli pro tramvaje a autobusy jedoucí po kolejkách.

Zatímco kvalita tratí tedy byla z prostředků Blanky zřetelně vylepšena, na semaforech zůstávají rozpaky. Na dvou signalizacích byla preference zřízena (Špejchar a Milady Horákové – smyčka TRAM), ale na dvou jiných zrušena, resp. dosud neobnovena (Letenské náměstí a Patočkova – Střešovická). Současně stále nejsou vyladěné (či vypnuté) 3 původně provizorní signalizace v oblasti Malovanky, včetně SSZ Myslbekova – Dlabáčov, které se nepříznivě podepisují na kvalitě i provozních nákladech linky 25.

Nadějnou zprávou je, že dynamické řízení s preferencí na SSZ Prašný most a také na sousedním přechodu se již programuje a dočkáme se jej snad již v průběhu října.

Ale zpět na koleje. Výluky na Praze 6 ani zprovozněním Prašného mostu nekončí. Mimo provoz zůstává Evropská třída, kde probíhá rekonstrukce trati v oblasti zastávek Dejvická a v celém úseku od Horoměřické až k Vozovně Vokovice, což znamená, že se rozjela očekávaná akce RTT Evropská. Provoz tramvají byl navíc nově přerušen kvůli rekonstrukci trati v Badenihovské ulici, která také probíhá v rámci stavby Blanky.

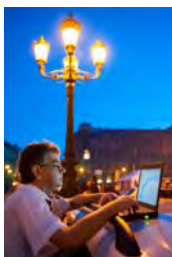


MALÉ NOČNÍ AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

Jubilejní desátý ročník Pražské muzejní noci se konal v náhradním termínu, v sobotu 14. září. Hlavní město tak celorepublikový Festival muzejních nocí uzavřelo. Pražský dopravní podnik opět vystupoval jako spoluorganizátor a oficiální dopravce. Podívejte se, jak vypadá muzejní noc pohledem dispečerů.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Ve druhém patře Filozofické fakulty na náměstí Jana Palacha se v historické knihovně kolem 18:30 ujali nože dva generální ředitelé – Národního muzea Michal Lukeš a Dopravního podniku Milan Křístek, aby slavnostním řezem do dortu odstartovali k nočnímu závodu první autobusy. Pod okny se tou dobou již hromadily první davy zájemců o kulturní maraton, kterému dopravu již desátým rokem DPP zajišťoval. Jak popsal přípravy **Miloš Trnka** z odboru Řízení a kontroly provozu, výhodou byla zkušenost zejména z loň-



Miloš Trnka měl před Rudolfinem online přehled o pohybu 65 autobusů.

ského ročníku, z kterého bylo možné převzít drtivou většinu jízdních řádů i plán zastávek jednotlivých autobusových linek. Prvotní předpoklady, že se s odloženým povodňovým termínem nenahlásí na září tolik institucí, se totiž nenaplnily.

Dopravní podnik kultury chtivým cestujícím připravil 65 nízkopodlažních autobusů, které zdarma obsluhovaly Prahu na deseti linkách v intervalech od 4 do 8 minut. „Navíc jsme měli připraveno pět záložních autobusů,“ pokračuje Miloš Trnka: „Za 6,5 hodiny provozu tak z náměstí Jana Palacha každou minutu vyjel



a zpět přijel jeden autobus, což je takové malé autobusové nádraží. První vůz vyjel v sobotu v 18:30 a poslední byl připraven v 01:15 v neděli.“ Jak doplňuje **Martin Beneš**, vedoucí oddělení Provozní dis-





ČÍSLA X. PRAŽSKÉ MUZEJNÍ NOCI:

10 speciálních autobusových linek
67 zastávek, z toho 42 pravidelných
70 nízkopodlažních autobusů, z toho 5 záložních
70 řidičů, 10 dispečerů, 2 informátoři, vedoucí opatření
a jeho zástupce
Přes 9000 odježděných kilometrů

pečink, doba nedělního provozu se protáhla na lince č. 2 z Troje: „Pro opozdilce, kteří opouštěli navštívený skleník Fata Morgana pražské botanické zahrady, byly až po odjezdu posledního autobusu linky 2

zajištěny navíc ještě další dva spoje, jejichž odjezd koordinoval přímo na místě dispečer. Kromě této linky jsme ještě posilovali linku 7. Celkově jsme v rámci odježděných více než 9 tisíc kilometrů zaznamenali jen dvě mimořádné události, které byly rychle vyřešeny.“ Dopravní situaci shrnul i Miloš Trnka: „I přes neutěšenou dopravní situaci v oblasti Malé Strany, Klárova a Dejvic, která způsobovala značná zdržení jednotlivých spojů zejména na linkách 5, 7 a 8, byla autobusová doprava s využitím záložních autobusů dispečersky zvládnuta velmi dobře. Navíc musela být Noc zkoordinována se souběžnou akcí 'Nábřeží žije' na téměř přilehlém, pro individuální dopravu uzavřeném Smetanově nábřeží.“

Prvními, kdo si trasy muzejních linek projel, byli dispečeré, kteří tak dva tři dny před akcí prověřili průjezdnost tras. Bylo třeba zajistit a následně distribuovat na garáže i povolení k vjezdu do míst, kam autobusy DPP běžně nemíří, a to na Hradčanské náměstí a na Vítkov. O muzejní noci už vše proběhlo podle daného scénáře, na svých místech byli připraveni i informátoři a hlavní stan pořadatelů s informačními materiály. Popáté volant kroutil i Martin Beneš, jenž nám řekl, že „muzejku“ jezdí rád, protože má

svou atmosféru. Letos si ji spolu s dalšími kolegy užil na lince 6, na všech deseti linkách si pak Noc užilo zhruba na 60 tisíc účastníků, kteří uskutečnili zhruba 150 tisíc účastnických vstupů do objektů. 



INTERNÍ AUDIT v novém kabátě

V následujících řádcích bych chtěl čtenáře seznámit s tím, co je to vlastně interní audit v Dopravním podniku, k čemu slouží a jak se liší od běžné kontroly.

Lukáš Wagenknecht, foto: archiv DPP



V květnu tohoto roku jsem přijímám funkci vedoucího odboru Interní audit nastoupil do rozjetého vlaku auditů, na kterých pracovali kolegové interní auditori. Odbor Interní audit vznikl v roce 2007, kdy se rozdělil odbor Interní audit a kontrola. Tím se uskutečnil první krok na cestě k vybudování funkce interního auditu. Proč vlastně říkám, že šlo o první krok?

Nastavit funkční interní audit není jenom o tom, začít kontrolovat, co vás zrovna napadne, nebo co zrovna potřebuje ten či onen manažer. Interní audit je oproti kontrole jiný v tom, že neříká pouze „porušil jsi směrnici nebo postup“. Interní auditor musí posoudit ověřovaný postup a vyhodnotit, jestli má smysl, jestli je účelný, hospodárný a efektivní a jestli není příliš nákladný. A mimo to by měl také fungující audit doporučit, jak dále postupovat, a hlavně se vyvarovat knížečích rad, které nikomu nepomohou.

BEZ DOBRÉHO TÝMU JE TO NA NIC

Po příchodu do Dopravního podniku mě velice potěšilo, že máme ve společnosti zkušené a kvalitní auditory. Jedna kolegyně má dokonce mezinárodní certifikaci v oblasti interního auditu, což není běžný standard. V tuto chvíli má odbor Interní audit celkem 5 auditorů. Všichni se soustředí na výkon systémových a procesních auditů. Za posledních pět měsíců jsme v tomto relativně malém auditním týmu dokončili tři systémové audity, přičemž jeden právě projednáváme s managementem. Mimo to jsme před několika dny vydali poradenskou zprávu z oblasti zveřejňování smluv a nyní dokončujeme další tři podobné poradenské zakázky.

NOVÁ STRATEGIE

V minulých měsících byla schválena nová strategie interního auditu, kterou jsme posunuli interní audit o další krok. Moji předchůdci ve funkci vedoucího odboru se soustředili především na podporu generálního ředitele a byli podřízeni před-

stavenstvu. Schválením naší nové koncepce se interní audit přesunul z funkční podřízenosti představenstva, a tím i výkonného managementu společnosti, pod Výbor pro audit. Na první pohled se to může zdát jako drobná změna, ale pro interní audit má zásadní význam. Spočívá v tom, že je posílena jeho objektivita a funkční nezávislost. Jednoduše řečeno už není pod vedením toho, koho audituje. Nově bude odvolávat a jmenovat vedoucího auditu předseda Výboru pro audit. Stejně tak bude schvalovat jeho odměnu a projednávat rozpočet odboru.

ÚČETNÍ MÁ ZÁKON, AUDITOR STANDARDY

Rád bych se ještě krátce vrátil k tomu, jaký je rozdíl mezi interním auditem a kontrolou. Kontrola je běžná každodenní činnost každého vedoucího pracovníka. Vedle této „manažerské“ kontroly ještě může existovat systematická centralizovaná kontrola, kterou v Dopravním podniku vykonává odbor Kontrola. Jde tedy o přirozenou věc, která nemá žádná konkrétní pravidla, ale vychází z obecné praxe. Oproti tomu interní audit má nastavená pravidla podle

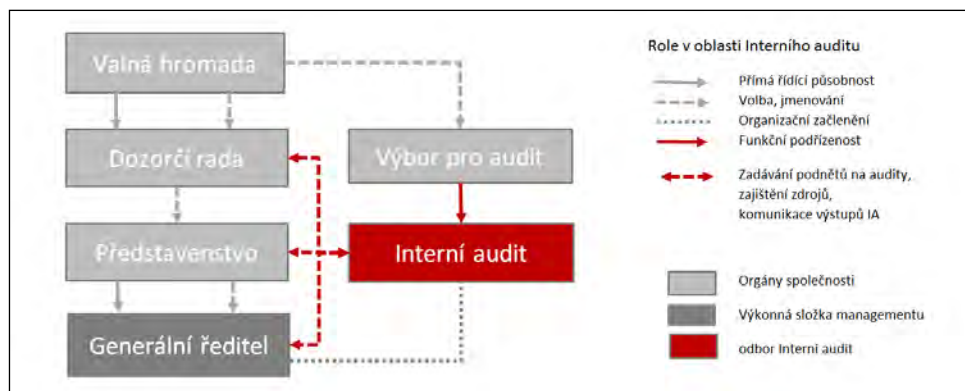
Zaměstnanci odboru Interní audit (zleva): Lukáš Wagenknecht (vedoucí), Dušan Mozola, Lucie Veselá, Marek Kabiček, Jaroslav Kyznar a Jindřich Schmid.

mezinárodních standardů vydaných Institutem interních auditorů, který vznikl už v roce 1941. Dneska je na celém světě přibližně 180 000 registrovaných interních auditorů včetně těch našich z Dopravního podniku. A co mě těší především, je to, že přijetím naší nové strategie konečně bude i náš interní audit fungovat podle mezinárodních standardů.

CO NÁS ČEKÁ V NEJBLIŽŠÍ BUDOUCNOSTI?

Abychom mohli auditovat i komplikovanější témata, jako je například výpočetní technika, projekty financované z Evropských fondů nebo soulad postupu Dopravního podniku s právními předpisy, plánujeme v nejbližší budoucnosti posílit naše řady o specialisty na tyto oblasti. Mimo to se bude odbor Interní audit také zabývat podporou při zavádění funkce tzv. Compliance. Jde o to, aby byla jasně vymahatelná odpovědnost všech zaměstnanců (především pak vedoucích) za jejich rozhodnutí, která mají dopad na zákony a sankce, které společnosti hrozí. Doufám, že i tímto posuneme Dopravní podnik o další krok dopředu.

Schválením nové koncepce je posílena objektivita a funkční nezávislost interního auditu.



...a metro se přepnulo na náhradní zdroje

Jihovýchodní část Prahy byla v poslední době opakovaně postižena rozsáhlejším výpadkem napájení v síti 22 kV, který se metru samozřejmě nevyhnul. Ve zprávách s obsáhlým líčením všech možných dopadů na fungování města i na jeho obyvatele jste si o metru mohli přečíst jen suché konstatování, kterým je tento článek nadepsán. Pokusím se proto nyní stručně přiblížit, co to pro elektrodispečery metra znamená a jak zajistí, aby obnovili napájení 22 kV i trakční napájení 750 V pro vlakové soupravy.

Text a foto: Jiří Šíkola

Nejdříve musím vysvětlit systém napájení pražského metra. Rozvod 22 kV je po jednotlivých tratích proveden páteřním systémem, kde od začátku trati do jejího konce od stanice ke stanici je kabelové vedení 22 kV vedené tunelem. Po určených částech trati, daných jejím zatížením, je připojeno přírodní vedení 22 kV z rozvodu PRE – Pražské energetiky.

V každé stanici metra je zřízena elektrická stanice. Ta vždy slouží pro rozvod 22 kV a k distribuci vlastní spotřeby ve stanici metra, některé elektrické stanice pak jako měnirny pro napájení trakce. Veškeré prvky silového rozvodu na stanicích jsou monitorovány a dálkově ovládány z elektrodispečinku metra, kdy jeden dispečer ovládá jednu celou trať.

Pro lepší představu, s jakými přenášecími výkony elektrické energie elektrodispečink metra pracuje, slouží tabulky spotřeby elektrické energie v letech 2011 a 2012, a to s rozdělením na energii trakční (napájení souprav) a netrakční (vlastní spotřeba, obchodní vybavenost).



Pohled do sálu Elektrodispečinku v ulici Na Bojišti.

Nyní již k oněm zmiňovaným výpadkům. Při nedávných poruchách napájení z PRE na rozvodně Chodov došlo k dominantnímu efektu navazujících rozvodů PRE, a tím i k postižení všech tří tratí metra. Trať B byla zasažena jen okrajově a došlo pouze k poklesům napájení 22 kV, což cestující veřejnost ani nepoznala.

Trať A na tom byla podstatně hůř. Nejenom že nastala ztráta napájení z rozvodu Střed a Jih, ale navíc – jak už to bývá, poruchy se kumulují – přírodní kabely z rozvodu Malešice byly převráceny při stavební činnosti cizí organizace. Tyto napájecí stanice jsou v jedné linii, a tak se stalo, že ze čtyř napájecích bodů PRE zůstal pro trať A v provozu jen jeden. Tím zůstala bez napájení část trasy mezi stanicemi Náměstí Míru a Depo Hostivař včetně vlastního depa a OZM (opravárenské základny metra). Okamžitou reakcí elektrodispečera bylo zjištění stavu, vyhodnocení možné příčiny výpadku, odpojení se od porušených přívodů z PRE a selektivní připojování stanic na zbývající neporušený rozvod 22 kV. Dispečer při připínání jednotlivých elektrických stanic musí vždy brát v úvahu okamžitou spotřebu, odhadovaný připojovaný odběr včetně případných magnetizač-

ních proudů distribučních transformátorů i trakčních bloků. V případě nesprávného odhadu riskuje vypnutí neporušeného přívodu přetížením.

Obdobná situace byla i na trati C, tam nám ale trochu přálo štěstí: dva dny před tímto malým blackoutem jsme urychlili práce na přepojování přírodních kabelů z rozvodu Lhotka, a tím jsme se vyhnuli úplné ztrátě napájení v úseku Muzeum–C až Háje. Došlo sice ke ztrátě napájení z rozvodu Střed, Chodov a Měcholupy, avšak rozvodna Lhotka měla přívody v pořádku a situace byla o něco jednodušší.

Shrnu-li čas, který to pro metro znamenalo, tak na tratích A i C bylo do dvou minut obnoveno napájení 22 kV včetně distribuční spotřeby; trakční napájení se podařilo obnovit v celém rozsahu do šesti minut. Problémy na trati B reprezentovaly „pouhých“ 20 sekund.

Za sloganem „...a metro se přepnulo na náhradní zdroje...“ proto hledejte člověka a jeho dobrou práci.

Použité zdroje: Údaje o spotřebě el. energie jsou čerpány ze „Zpráv o vývoji spotřeby el. energie v metru v roce 2012“ služby 241000 – Elektrotechnika.

SPOTŘEBY ELEKTRICKÉ ENERGIE:

rok	netrakční	trakční	celkem
2011	115,220	105,800	221,020
2012	111,142	104,203	215,345

PŘEHLED ZATÍŽENÍ PO JEDNOTLIVÝCH TRATÍCH:

trať A	netrakční	trakční	celkem
2011	31,019	20,750	51,770
2012	29,958	20,464	50,422

trať B	netrakční	trakční	celkem
2011	43,820	45,770	89,590
2012	42,313	45,014	87,327

trať C	netrakční	trakční	celkem
2011	40,380	39,280	79,660
2012	38,871	38,725	77,596

Hodnoty v tabulce jsou uvedeny v GWh (gigawatthodinách)

KUDY TRAMVAJÍ NA DĚDINU?

Tramvajová trať o délce 2,3 km od stávající konečné zastávky Divoká Šárka do sídliště Dědina je jednou z priorit hlavního města Prahy v oblasti rozvoje tramvajové dopravy. Významně její realizaci podporuje i Městská část Praha 6.

Jan Urban, foto: archiv DPP

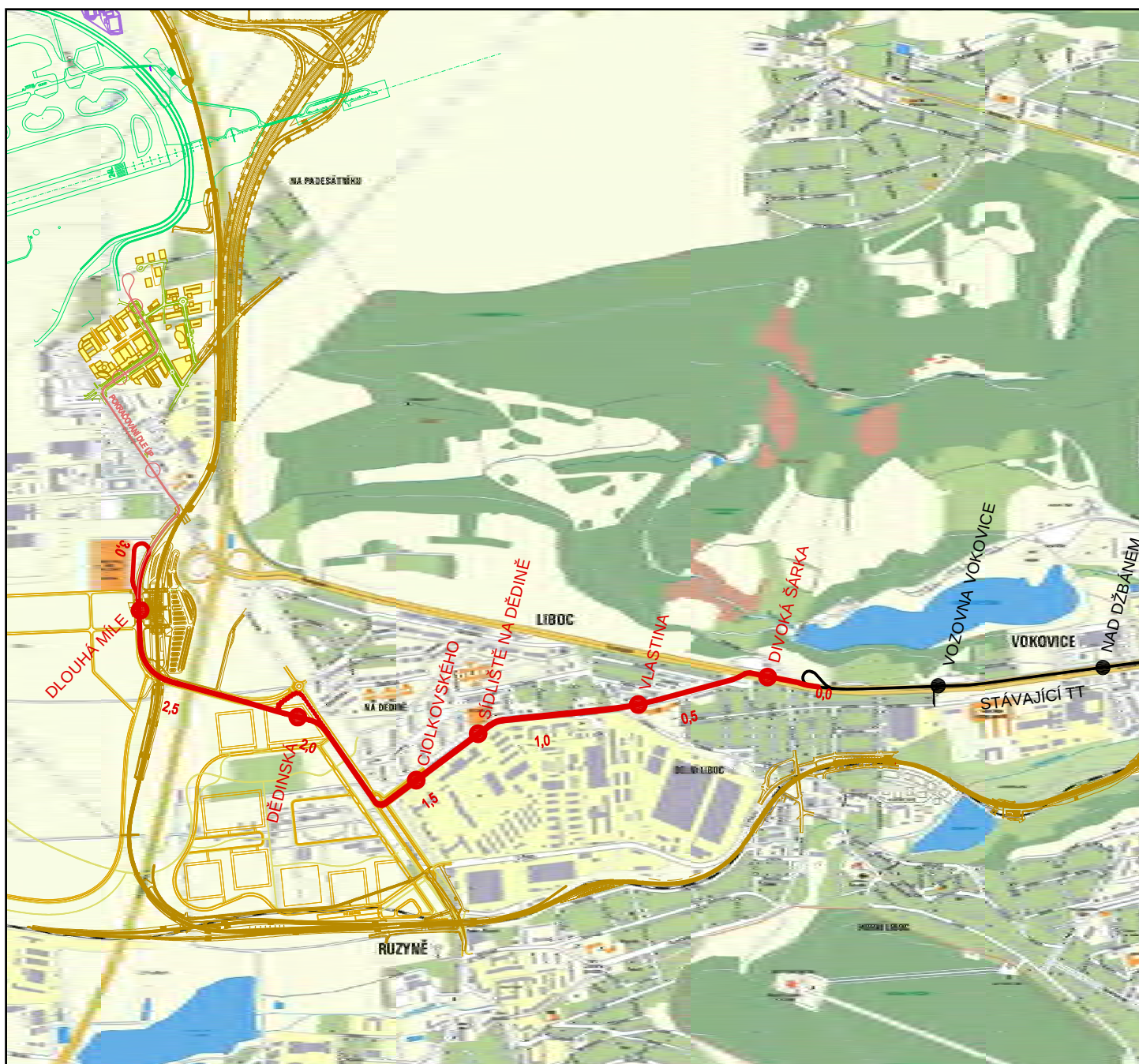
Cílem výstavby tramvajové trati (TT) Divoká Šárka – Dědinská je především zlepšení dopravní obsluhy sídliště Dědina veřejnou dopravou, úspora v oblasti autobusové dopravy a zvýšení podílu ekologické elektrické trakce na výkonech MHD. Zajištěna bude přímá vazba kolejovou dopravou

na dokončovanou stanici metra Nádraží Veleslavin. Nová TT je zároveň první etapou pro připravované napojení Terminálu 3 Letiště Václava Havla Praha („Staré letiště“), kde se předpokládá další rozvoj bytové, kancelářské a obchodní výstavby, na kapacitní kolejovou dopravu. Před dosažením letištního Terminálu 3 je

etapově zvažováno napojení připravovaného dopravního terminálu Dlouhá Míle s rozsáhlým parkovištěm systému P + R, stanicí rychlodráhy na letiště a terminálem pro městské a regionální autobusy.

TRASA NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI

Připravovaná stavba TT je umístěna



na území městské části Praha 6 do ulic Evropská, Vlastina, Navigátorů a Drnovská. Stavba a bezprostřední okolí stavby jsou převážně v zastavěném území. Nová stavba TT bude prostorově bezprostředně navazovat na 3. etapu rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská (RTT Evropská).

Novostavba tramvajové trati s délkou 2,3 km začíná za smyčkou Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina až po ulici Drnovská, kterou překračuje, a dále podél této ulice severozápadním směrem až do úrovně ulice Dědinská, kde je ukončena jednokolejným obratištěm s jednou předjízdou kolejí. Součástí stavby je i rekonstrukce 270 m stávající trati mezi smyčkou Divoká Šárka a stavbou RTT Evropská.

Stávající smyčka Divoká Šárka bude redukována, bude zrušena vnější ko-

lej, která částečně zasahuje do přírodní rezervace Divoká Šárka. Zrušená kolej bude nahrazena travnatou plochou. V ulici Evropská bude trať vedena v ose komunikace na samostatném tramvajovém tělese, dále odbočí vlevo do ulice Vlastina. V ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská – U Silnice bude nová trať umístěna v úrovni vozovky společně s redukovanou automobilovou dopravou.

V ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi U Silnice – Klimčína bude uliční profil rozšířen jižním směrem do areálu kasáren. Směr z centra bude umístěn ve stávající vozovce, směr do centra za stromy do rozšířené části. Pro automobilovou dopravu bude zachován jeden jízdní pruh podél trati, která bude mít zpevněný kryt a nájezdové obrubníky pro nouzové objety. Osová vzdálenost kolejí bude 9,4 m a v ose trati se předpokládá 5,5 m široký zelený pás se stromy. V ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Klimčína – Drnovská je navrženo obdobné uspořádání jako v předchozím úseku. Prostorově se využije stávající směrově rozdělené čtyřpruhové komunikace. V ulici Drnovská bude trať umístěna na boku komunikace v západní poloze (vzdálenější od sídliště). Vzdálenost mezi trati a vozovkou ulice Drnovská se uvažuje taková, aby zde bylo možné vysázet stromovou alej.

ZASTÁVKY BEZBARIÉROVÉ, TRÁŤ ODHLUČNĚNÁ

Na nové trati je uvažováno 5 párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek (mimo zastávku Divoká Šárka a výstupní zastávku Dědinská) bude pro 1 soupravu. Všechny zastávky budou bezbariérově přístupné. Nová zastávka Divoká Šárka na ulici Evropské je navrhována jako společná pro tramvaje a autobusy MHD. To značně usnadní přestup mezi jednotlivými traktami.

Vzhledem k tomu, že nová tramvajová trať bude novým zdrojem hluku, budou při její výstavbě realizována četná protihluková opatření. Budou použity antivibrační rohože, tlumicí bokovnice, v místech bez pravidelného pojezdu automobilovou dopravou bude položena hlavová kolejnice, kolejnice budou upevněny pružnými svrkami. Podle

Výstavba tramvajové trati je jednou z priorit hlavního města Prahy v oblasti rozvoje tramvajové dopravy. Tato TT je podchycena v koncepčním materiálu „Možnosti rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze“, který v roce 2012 zpracoval Útvar rozvoje hlavního města Prahy ve spolupráci s Dopravním podnikem a organizací ROPID. TT Divoká Šárka – Dědinská je v souladu s platným Územním plánem Prahy, který byl schválen usnesením č. 10/05 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999.

zpracované hlukové studie nedojde v žádném místě nové tratě k překročení hlukových limitů.

Napájení trati bude z nové měnirny v prostoru nové smyčky Dědinská. Ve smyčce se rovněž předpokládá výstavba sociálního zázemí pro řidiče tramvají. Součástí stavby budou nová světelná signalizační zařízení na křižovatkách Vlastina – U Silnice, U Silnice – Evropská a Vlastina – Drnovská s předpokládanou preferencí tramvajové dopravy.

Jednou ze zvažovaných variant nové tramvajové tratě bylo i vedení tratě za stávající smyčkou Divoká Šárka v souběhu s ulicí Evropskou. Takto vedená TT by však zasahovala do přírodní rezervace Divoká Šárka a hůře by obsloužila vlastní sídliště Dědina, proto byla tato varianta odmítnuta.

Dokumentaci pro jednotlivé stupně stavby zpracovává společnost METROPROJEKT Praha a. s. V současné době je zpracována dokumentace pro územní řízení a probíhá územní řízení. Vlastní realizace tramvajové tratě je podmíněna získáním potřebných finančních prostředků. Z tohoto důvodu je tato tramvajová trať zařazena mezi navrhované akce pro spolufinancování z fondů Evropské unie v novém programovém období pro roky 2014 až 2020, konkrétně z Operačního programu Doprava II.

Na tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská je uvažováno 5 párů zastávek s pracovními názvy: Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská.



LEGENDA:

- NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRÁŤ – NÁVRH (včetně možného řešení obsluhy terminálu Dlouhá Míle).
- NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRÁŤ – VÝHLED DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU

PŘEDSTAVUJEME: oddělení Telefonické informace

Pravděpodobně každému z nás, kteří denně cestujeme městskou hromadnou dopravou, se již někdy stalo, že v autobuse či tramvaji něco zapomněl. Co dělat v případě, že vyletíte z tramvaje bez kufříku důležitých dokumentů na dlouho připravovanou schůzku? Komu zavolat, když se zapovídáte s bývalou spolužačkou v autobuse a zapomenete nákup pro celou rodinu? Případně, když vaše drahá ratolest nechá při cestě ze školky na sedačce v tramvaji oblíbenou plyšovou hračku?

Text a foto: Jana Šejnohová

Odpověď je jednoduchá a přímo se nabízí. Obrátit se můžete na oddělení Telefonické informace, které kromě tradičních dotazů na spojení či tarif řeší i předměty ztracené v dopravních prostředcích. O těch nejkurioznějších, nejčastějších i nejrozměrnějších, ale i o běžné práci v oddělení Telefonické informace jsme si povídali s jeho vedoucí **Věrou Novákovou**.

Začneme u atraktivního a v poslední době i v médiích zmiňovaného tématu ztracených věcí v MHD. Co lidé nejčastěji v dopravních prostředcích zapomínají?

Nejčastěji asi batohy, tašky a kabelky. U těch je i dost velká pravděpodobnost vrácení. Mnohdy skladba věcí hodně závisí na ročním období. Když prší, jsou to deštníky, když je zima, jsou to šály, čepice a rukavice. Obecně se hojně ztrácejí peněženky a mobily, u kterých je ale úspěšnost dohledání mnohem menší. Asi většina čtenářů pochopí proč.

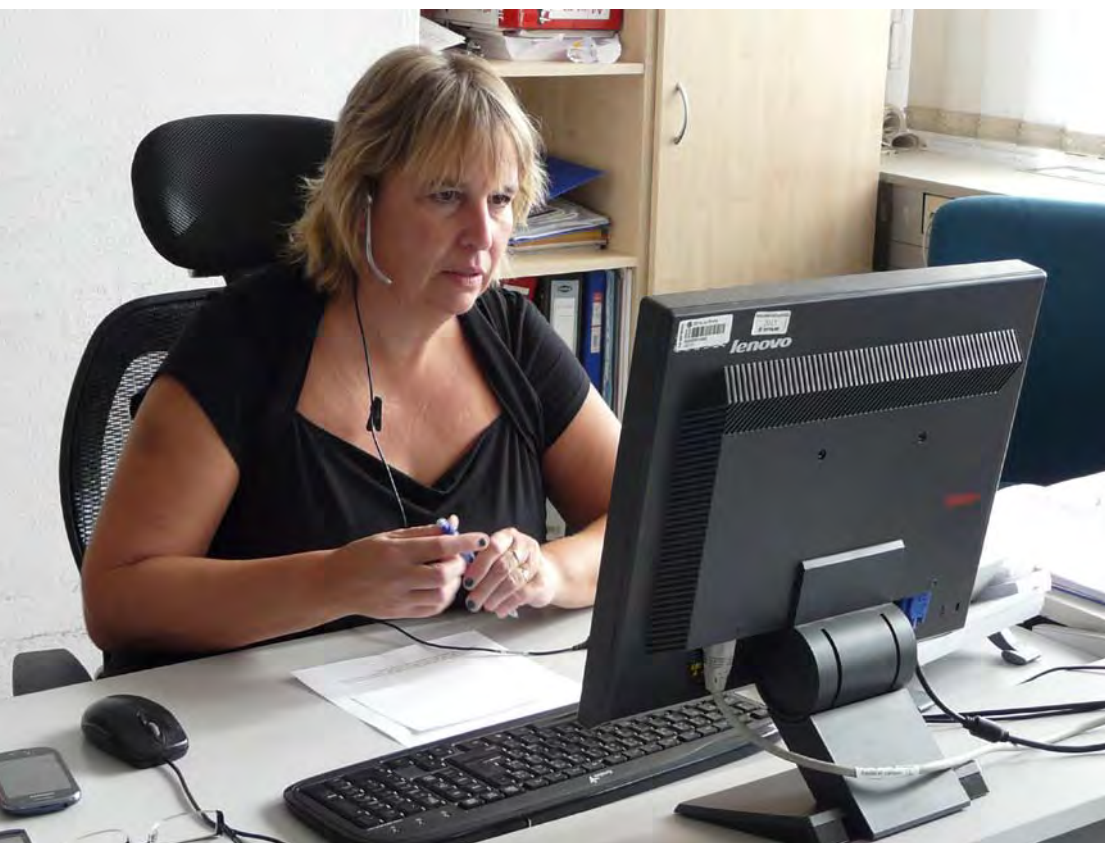
Věra Nováková pracuje v DPP od roku 1999. Začínala na přepážce, poté pracovala v Infocentru na Muzeu, aby od roku 2008 zakončila na telefonických informacích: „Baví mě povídat si s lidmi. Proto i jako vedoucí nesedím v kanceláři, ale sloužím po boku svých kolegů na lince.“

Jak velká je pravděpodobnost, že se daná věc dohledá?

U ztrát, jejichž počet rok od roku roste, je úspěšnost nalezení zhruba 30%. Je pravda, že někdy je den, kdy se nepovede dohledat vůbec nic, jindy zase všechno, včetně notebooku, což je v dnešní době takový malý zázrak. Pravděpodobnost nalezení ztracené věci závisí také na tom, kde člověk na trase vystoupí. Když vystoupí v první polovině trasy, tak než dopravní prostředek dojezdí na konečnou, je větší šance, že si ztracenou věc odnese někdo cizí. Čím blíže ke konečné, tím více je pravděpodobné, že se onen ztracený předmět dostane do rukou řidiči. Ztracená věc ve voze většinou zůstane. I když pamatují případ, kdy můj bývalý vedoucí zapomněl v tramvaji kufřík a než ho paní donesla řidiči, vyřítel se chlap, že je jeho. Samozřejmě ale jeho nebyl.

Z jakých kroků se skládá proces nahlášení ztráty?

To záleží na tom, kdy cestující ztrátu ohlásí. Když nám cestující zavolá, že nechal něco v tramvaji nebo autobuse (musí ale uvést co možná nejvíce identifikačních údajů o hledaném spoji) a je to déle než jeden den, podíváme se do příslušného vozového jízdního řádu, do kterých garáží nebo vozovny linka zajíždí, a dáme mu číslo na příslušnou vozovnu či garáž. Tam si pak může zavolat a zeptat se, zda nebyl takový nález řidičem odevzdán nebo se při úklidu něco nenašlo. Tyto ztráty my už dále nedohledáváme, nezapisujeme, pouze odkazujeme na příslušná pracoviště. Pokud jde o aktuální ztrátu, vyhledáme konkrétní vůz podle času odjezdu v Dorisu nebo Audisu a zavoláme na dispečink. Z dispečinku se pak s řidičem spojí a poprosí ho, aby vůz prošel a pokusil se danou věc najít. Někdy se stane, že už sám hlásí, že má věc u sebe, jindy jde hledat. Každopádně tento systém funguje. Úzce spolupracujeme s tramvajovým i autobusovým dispečinkem.



Zajímavosti oddělení 100450:

- Oddělení Telefonické informace má 8 zaměstnanců
- Pracovní doba je od 7 do 21 hodin včetně svátků
- Informátor průměrně vyřídí denně 80 hovorů
- Rekord v počtu telefonátů na jednotlivce je 244

kem a můžu po pravdě říct, že ti dispečeri jsou užasní. Opravdu se snaží a nikdy nám neřeknou „Hele, my nemáme čas“.

Jaké nejkurióznější předměty jste už ve vozech MHD hledali?

Třeba včera nám volala paní, že ztratila zuby. Brala ji kolegyně a paní jí hned říkala, vy se budete smát, ale ty nebyly moje. Až pak se ukázalo, že šlo o učební pomůcku včetně výkresů. Relativně nedávno jsme hledali notes. Volal nám totiž dirigent, který zapomněl v tramvaji noty pro celý orchestr. Obecně se dá říct, že hudební nástroje hledáme docela často. Myslím, že kromě kontrabasů a klavírů už bychom dali dohromady celý orchestr.

Je nějaká ztráta, která vám utkvěla v paměti pro svou výjimečnost?

Už je to tedy dost dlouho, co mi volal jeden pán, že mu manželka svěřila dítě na procházku a on z tramvaje vystoupil bez něj. To bylo dost netradiční. Dítě bylo malé, snad ještě v kočárku, našťastí se ale našlo. Jednou mě hodně pobavil pán, který ztratil v tramvaji boty. Jel z noci, hodil si nohy naproti na sedačku, předtím si ale jako slušný člověk sundal boty. A protože se probudil až na své zastávce, vylít ven, aby až na nástupním ostrůvku zjistil, že je bos. Toho mi bylo líto.

Prozatím jsme řešili pouze věd ztracené, co se ale děje s těmi, které se v MHD naopak najdou?

Tý se svázejí do skladu Ztrát a nálezů v ulici Karoliny Světlé. Dříve se to dělalo ve středu, teď je to ve čtvrtek dopoledne. Nalezené věci se většinou do uvedeného skladu převážejí jednou týdně. Protože ztráty v metru se opravdu špatně řeší, a to z důvodu, že kdokoliv na trase může

vaši věc najít a kdekoliv na trase ji předat dozorcům, dáváme volajícím rovnou číslo na kancelář Ztrát a nálezů. Tam jsou schopni jim podle popisu věcí dohledat.

Mezi nalezenými věcmi se čas od času objeví i živé zvíře.

Jak se postupuje v tomto případě?

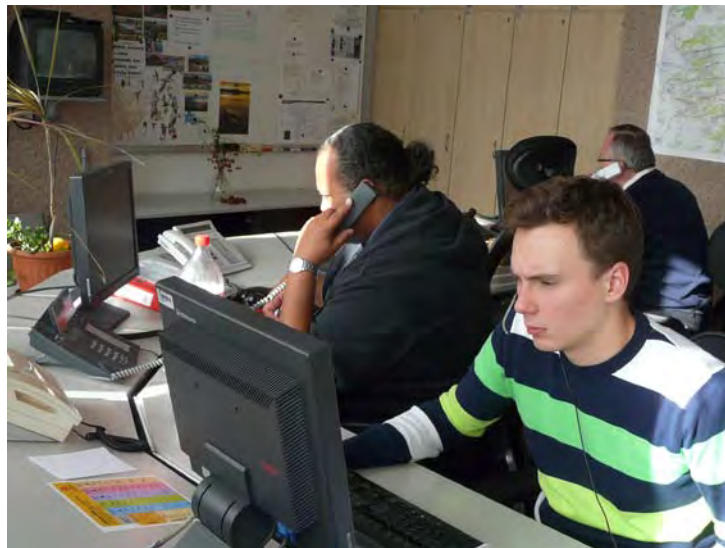
V případě, že se v dopravním prostředku najde živé zvíře, volá se městská policie, která zvíře odchytne a přemístí do útulku.

Evidence ztrát tvoří ale jen část pracovní náplně vašeho oddělení, většinu představují odpovědi na dotazy a připomínky cestujících. Které slyšíte nejčastěji?

Od loňského září jsou to ve větší míře připomínky k trasám. Lidé byli na něco zvyklí, a to je teď jinak. Takže často slyšíme větu: Kdo to probíhá vymyslel? To je velmi častý dotaz, na který odpovídáme. Hodně nám volají lidé také v případě, že stojí na zastávce a nepříjede jim autobus. Často volají ze vzdálenějších oblastí, kde jim jezdí autobus jednou za dvě hodiny, většinou to ale nebývá dotaz na nás, myšleno tím spoj provozující DPP, nýbrž na cizího dopravce. Aktuálně (polovina září) se hodně řeší tarif. Je zajímavé, že až na konci prázdnin začali rodiče řešit jízdné pro děti. Děti jim nastoupily na střední a vysoké školy a teď musí na něco jezdit. Proto volají, co koupit, co nekoupit. Studentské jízdné je náš současný hit.

Kolik pracovníků se na infolince střídá a v jakých směnách?

Je nás osm, včetně mě. Čtyři muži, čtyři ženy. Když se v provozu nic mimořádného neděje, sloužíme od 7 do 21 hodin denně, včetně svátků. Trochu upravené jsou směny jen v době vánočních svátků,



„Panská sestava“
oddělení 100450
Telefonické informace.

kdy třeba na Štědrý den pracujeme pouze do čtyř. Tou dobou už skoro všichni doma chystají večeri, a nikdo nevolá. Opakem jsou pak situace, jako např. povodně či jiné rozsáhlé akce, kdy sloužíme třeba až do ranních hodin. Jinak, když je ideální stav, slouží dva ráno, jeden střední a dva odpoledne. To je počet, při kterém se dají všechny hovory zvládnout.

Předpokládám, že o letošních červnových povodních jste asi měli naplno...

Měli jsme tu na výpomoc dva kluky od revizorů, o kterých musím říct, že se opravdu povedli. Také jsem za ně jejich vedoucímu panu Hockovi děkovala. Na telefonu byli naprosto skvělí a dopravu měli výborně zmáknutou. Povodně byly pro nás skutečně hodně náročné. Člověk ani pořádně nestihl telefon položit a už volal někdo další. I když je pravda, že aktuální informace z provozu byly letos oproti povodním v roce 2002 opravdu skvělé. Tehdy jsme měli v ruce jen tištěnou mapu...

Vaše práce je v mnoha ohledech náročná. Jaká základní kritéria by měl splňovat ten, který by rád ve vašem oddělení pracoval?

Hlavní je psychická odolnost. Může se totiž stát, když je nějaká kalamita, že během čtyř minut dostanete čtyřikrát vyzvání. A to úplně příjemné není. Dále by měl být člověk i trochu technicky zdatný, což práce s Audisem a Dorisem vyžaduje. A v neposlední řadě je to i o přístupu. Třeba na kolegu, který nedávno nastoupil, nikdo nekríčí. Mluví trochu pomaleji, docela potichu a lidi se tomu přizpůsobí. Minimálně je to zklidní. Naši práci určitě nemůže dělat cholerik, protože je třeba zachovat klid za každých okolností. Navíc to musí být člověk, který dokáže s lidmi soucitit. Volající totiž poznají, jestli jim říkáte jen naučenou frázi, nebo jim chcete opravdu pomoci.



Budova, v níž sídlí
kancelář Ztrát a nálezů
v ulici Karoliny Světlé.



OTEVŘENÝ DEN OČIMA DĚTÍ

Zájemci o nahlédnutí do běžně nepřístupných prostor pražské hromadné dopravy měli letos již dvě příležitosti, a to v lednu při otevření podzemí budovaného prodloužení metra V.A. a poté v dubnu v rámci oslav 40 let garáže Klíčův. Třetí šanci měli v sobotu 21. září, kdy Dopravní podnik zpřístupnil své provozy při tradičním podzimním Dni otevřených dveří.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Návštěvníci se tak mohli vrátit do dvou ověřených areálů, do garáže Hostivař a depa Hostivař. Třetí do party byla oslavenkyň – vozovna Strašnice, která pražským tramvajím slouží 105 let. Trojlístek provozoven nalákal na 11 tisíc návštěvníků, kteří mezi 10. a 16. hodinou prozkoumali nejen zmíněné provozy, ale přišli i na prezentaci Hasičského záchranného sboru, který letos slaví čtyřicátiny. Velké procento přichozích využilo bohatou nabídku doprovodného programu. Z nabitého scénáře připomeňme ukázkou zásahu Policie ČR, využití lezecké stěny či skákačího hradu, šlapacích motokár, minibiků, dále malování, Koulení do depa, kvízy, slalom a v neposlední řadě vystoupení Pěveckého sboru DPP, loutkového divadla a balónková show. Vybrané fotografie, odrážející v dětských očích zájem a nadšení, nepotřebují komentář.





Závěrečná fotografie všech účastníků marketingové komise UITP v Lutonu.



POZNATKY ZE SVĚTA&MARKETINGU

Ve dnech 30. září až 1. října 2013 proběhlo setkání marketingové komise UITP v anglickém Lutonu nedaleko Londýna. Na tomto v pořadí již 30. meetingu se setkali zástupci převážně evropských měst, ale i z dalekého Tokia. Tentokrát nechyběla ani Česká republika, zastoupená DPP.

Text a foto: Aneta Řehková

Po přednáškách, společné diskuzi a dalších bodech programu zasedání lze dojít ke zjištění, že řada evropských zemí shledává podobná „horká“ témata, na která upínají svoji pozornost. Jsou to především sociální média, digitalizace jízdného či různé marketingové kampaně, jak přilákat více cestujících k užívání MHD. Právě tuto

Vlevo: Při setkání komise proběhla i prezentace autobusů od společnosti Arriva.

Vpravo: První den zasedání komise v anglickém Lutonu.

kampaň úspěšně vedlo kupříkladu město Helsinky, což dokládá i fakt, že 35 % návštěvníků stránek této kampaně se přesvědčilo k nákupu jízdného. Pokud zamíříme více na jih, rakouská Vídeň se věnovala poměrně jednoduše pojaté kampani, zaměřené na chování a kulturu cestování v MHD. Zcela novým produktem se pochlubily Benátky, a to se svým Citypass

Venezia Unica, což je karta umožňující po nabití zvolené částky používat nejen místní MHD, ale například i navštívit muzea či památky, a zkrátka tak využívat s jednou jedinou kartou celou řadu dalších služeb. Podobné pokroky, zlepšující komfort rezidentům, ale i návštěvníkům měst, mohou být zajímavou inspirací pro všechny, kdo pracují v dopravě. 🚗



OD HOKEJE K VESLOVÁNÍ

Jakub Zof pracuje v Dopravním podniku dva roky. Začínal na Infolince a v současnosti působí jako technický pracovník v oddělení Správa technických zařízení dopravního odbavovacího systému. Náplní jeho práce je péče o koncová IT zařízení na předprodejních místech, ale třeba i technický servis, týkající se validátorů v metru. Jeho koníčkem, kterému se věnuje od 16 let s nemalými úspěchy, je pak veslování.

Text a foto: Jana Šejnohová

Proč jste si zvolil zrovna veslování?

Pocházím z veslařské rodiny, kde se to-
muto sportu věnovali snad všichni. Můj
děda byl na čtyřech olympiádách a pak
trénoval reprezentaci. Já odmalicka hrál
hokej až do dorosteneckého věku, kdy se
zjistilo, že v něm nikdy extra dobrý ne-
budu. Doma řekli, že to nevádí, že půjdu
veslovat, a dovedli mě do ČVK Praha
(Český veslařský klub – pozn. aut.). Za-
čínal jsem v 16 letech, což je na veslování
docela pozdě. Měl jsem ale velké štěstí,
protože po prvním roce, kdy jsem se to
pouze učil, jsem hned následující rok byl
v juniorské osmě, která vyhrála mistrov-
ství světa. A asi i tento úspěch mě pak
u veslování přidržel.

Na osmě jste získal jak titul mistra Evropy, tak i několik celorepublikových triumfů. Pak jste ale odešel veslovat do Anglie, jak k tomu došlo?

Protože mi začala docházet motivace,
hledal jsem novou výzvu. Napsal jsem
tedy na několik univerzit v Anglii a vzali
mě. Vybral jsem si univerzitu v Newcast-
lu, kde jsem strávil s ostatními kluky léto.
Měli jsme výborného italského trenéra,
který připravoval i reprezentaci, jediné, co
se pokazilo, byly mé anglické zkoušky. Ty
jsem neudělal, a protože jsem dál studo-
vat nemohl, doporučil mě trenér alespoň
na letní kemp pro nováčky do Henley,
kde se na řece Temži každý rok jezdí
královská regata. A protože mi to doce-
la šlo, byl jsem jako první nebritský člen
nominován do jejich čtyřky. Probojovali
jsme se až do finále, kde jsme se ale mu-
seli sklonit před posádkou, která následně
vyhrála na mistrovství světa.

To je určitě zkušenost, na kterou se dobře vzpomíná...

To ano. Henley je malé městečko, ale ve-
slaři jsou tam špičkoví. Tamní královská re-
gata je specifická zejména tím, že se jezdí
vyřazovacím způsobem. Závody trvají celý
týden a během této doby je navštíví třeba
i 300 tisíc lidí. Jezdí se na 2112 metrů,
navíc proti proudu, takže to opravdu bolí.
Diváci to ale dokážou ocenit. Na posled-
ních 400 metrech je tribuna, kam směřjí jen



S kamarády jsme si
dali cíl – zúčastnit se
příští rok mistrov-
ství světa ve veslo-
vání na moři, říká
Jakub Zof.

páni v oblecích a dámy v šatech a klobou-
ku. Závodil jsem tam třikrát za klub Lea-
der a vždycky to byl velký zážitek.

Zmínili jste, že závody v Henley se konají na trati dlouhé 2112 metrů. Je to obvyklá délka trati pro veslařské závody?

Klasická vzdálenost, na kterou se jezdí
závody světového poháru i mistrovství
světa, jsou dva kilometry. Nejrychleji je
zvládla v roce 2012 vítězná osma ve švý-
carském Luzernu, a to za 5 minut a 19
vteřin. Jinak průměrně jezdí světové osmy
čas kolem pěti a půl minuty, což je více
než 20 km/h. Na jaře se konají distanční
závody, které se jezdí na 6 kilometrů, jde
však pouze o přípravné jízdy.

Kolik váš původní klub ČVK aktuálně sdružuje veslařů a v jakých kategoriích?

V každém klubu kromě Dukly, kde jsou
pouze profesionálové, je to od dětí až
po veterány. První kategorií jsou žáci, kteří
se ještě rozdělují podle věku, potom jsou
dorostenci, junioři, veslaři do 23 let, muži
a veteráni, opět s rozdělením podle věku.
Veteránem může být přitom veslař už
od 28 let, pokud splňuje podmínku, že dva
roky předtím profesionálně nezavodil.

Musí závodní lodě přesně splňovat určité parametry, nebo existují i odchylky?

Lodě musí mít určitou hmotnost i délku,
na to jsou tabulky a normálně se to před
závody měří. Většina lodí, které se vyro-
bí, je ale lehčí než povolují pravidla. Je to
z toho důvodu, že se na nich pak dělají

různé opravy a nanášejí laky, což loď činí
těžší. Když loď hmotností neodpovídá
pravidlům, dávají se dovnitř závaží v po-
době válečků, které se umístí do ozubnice.

Na kolik přijde odhadem jedna loď?

Nový skif stojí kolem 250 tisíc, osmy přes
milión korun. Loď patří klubu a ten je
zapůjčuje.

Veslování je bezpochyby hodně fyzicky náročné. Které tělesné partie dostávají nejvíce zabrat a jaké jsou vhodné doplňkové sporty?

Veslování je komplexní sport, při kterém
nejvíce zabírají nohy, záda, ruce a břicho.
Proto se k němu hodí téměř všechno – pla-
vání, ať už na dýchání nebo na vytrvalost,
posilovna, kolo, běh... Člověk musí mít
sílu a musí ji umět využívat během delší
doby, ne třeba jen 10 vteřin jako sprinter.
U veslování je to 5 až 7 minut podle toho,
na jaké lodi jede a jaké je počasí.

Jak často chodíte trénovat a jaký nejbližší závod vás čeká?

Je pravda, že teď veslování trochu ustu-
povalo práci a studiu vysoké školy, kterou
dělám při zaměstnání. Nicméně jsme si
dali s kamarády nový cíl, a to, že se příští
rok zúčastníme mistrovství světa ve veslo-
vání na moři, které má amatérský status.
Chodím tedy trénovat každý den, ale dří-
vější intenzita to není. Je to jednou denně
hodina v posilovně nebo na vodě. Protože
tělo dlouho nic nedělalo, je to zatím jen
zlehka, aby si zase zvyklo na pravidelnou
zátěž.



MŮŽE BÝT TECHNIKA ZÁŽITKEM? SAMOZŘEJMĚ!

Technický zážitek – toto slovní spojení může na první pohled působit jako protimluv. Jako kdyby šlo o emoce bez citů. Technický zážitek v podání Hospodářské komory hl. m. Prahy (HKP) a jejích partnerů, mezi něž patří i Dopravní podnik, znamená prožití zajímavých zážitků při poznávání a prozkoumávání nejvýznamnějších technických památek Prahy.

Jiří Svoboda a Jana Šejnohová, foto: archiv DPP

Projekt Praha technická, se kterým HKP vstoupila na „trh turistických atrakcí“ české metropole před šesti lety, nabízí poznávání technických skvostů zážitkovou formou. Zájemci si nyní mohou vybrat z pestré škály zážitků, z níž jsme pro vás ty nejzajímavější vybrali i my.

JÍZDY HISTORICKOU SOUPRAVOU METRA A EXKURZE DO ZÁKULISÍ

„Omládněte při pohledu na vozy, které Vás vozily do školy, a svezte se třeba i první soupravou metra z roku 1974,“ právě tato věta je mottem společného projektu Muzea MHD a Dopravního podniku hl. m. Prahy, jenž nabízí projížďky historickými soupravami, spojené s exkurzemi do zázemí pražské podzemní dráhy. Vybrat se dá nově ze tří variant. První a zároveň historicky nejstarší je projížďka první soupravou metra z depa Kačerov po trase C. Během cesty mají návštěvníci jedinečnou příležitost prohlédnout si kabinu strojvedoucího tohoto historického vlaku v běžném provozu i s praktickou ukázkou práce strojvedoucího, kteří obsluhují vlak v dobových uniformách. Pro cestující bývá speciálně rozsvícen tunel metra a po krátké zastávce v tubusu mostu přes Nuselské údolí pokračuje program exkurzí do zázemí obřadistě metra ve stanici Nádraží Holešovice s možností nahlédnout do jinak nepřístupných míst pražské podzemní dráhy.

Pro milovníky trasy B je dvakrát ročně připraven program poodkrývající taje a zákoutí této tratě. Kromě prohlídky slepého ramene tunelu zamýšlené odbočky trasy B za stanicí Stodůlky a krátkého zastavení v tubusu mostu nad Nepomuckým rybníkem zavítá souprava také do obřadistě stanice Smíchovské nádraží. Jízda pak dále pokračuje prohlídkou tlakového uzávěru před stanicí Anděl (v úseku pod dnem Vltavy), přes krátké zastavení v uzavřené stanici Národní třída až do stanice Florenc, kde se souprava obrátí. Opravdovým unikátem celého programu je pak ukáзка zličínské zkušeb-

ní tratě metra, kam souprava zajíždí při návratu zpět do domovského depa.

Služebně nejmladší a nejméně okoukaná je zážitková turistika na trati A, začínající v prostorách depa Hostivař, kde po detailním seznámení s provozem, zázemím a údržbou na tomto místě deponovaných a spravovaných modernizovaných souprav typu 81-71M čeká na návštěvníky překvapení v podobě exkurze do tzv. „malého depa“, neboli depa vozového parku údržby tratí a tunelů pražského metra. Přítomní si mohou na vlastní oči prohlédnout například lokomotivy nezávislé trakce, strojní podbičku metra či tunelový vysavač. Během cesty historickou soupravou typu 81-71 se cestující prostřednictvím vlakového rozhlasu seznámí s rozličnými zákoutími nejkratší tratě pražského metra.

O tento typ zážitkové turistiky bývá pokaždé velký zájem, vstupenky jsou vyprodány takřka okamžitě po vyhlášení nových termínů. Aktuální termíny jízdy v roce 2013 proto sledujte na www.hkp.cz nebo www.dpp.cz.

Dole: V Muzeu MHD si přijdou na své malí i velcí návštěvníci.

Dole vpravo: S taji pražského podzemí se můžete seznámit v projektu Praha jak ji neznáte.



DOPRAVA STOKRÁT JINAK

Seznámení s historií městské hromadné dopravy v Praze od koňky až k metru nabízí Muzeum MHD. Jeho návštěvníci se mohou těšit nejen na historická vozidla – tramvaje, autobusy, trolejbusy z dob dávných i nedávno minulých – ale i na exkurzi do historie nejstarší provozní budovy DPP – vozovny Střešovice.

Muzeum MHD je otevřené od dubna do listopadu (letos do 17. 11. s možností účasti v anketě „Jaká sedáčka vám sedne?“), o sobotách, nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin.

PRAHA, JAK JI NEZNÁTE

Pod tímto heslem nabízí hlavní partner projektu Kolektory Praha, a. s., prohlídky podzemí hlavního města. Účastníci se seznámí se specifiky podzemních tunelů, v nichž je uložena převážná část inženýrských sítí zajišťujících chod Prahy, navštíví centrální dispečink s jedním z nejmodernějších a nejrozsáhlejších způsobů monitoringu na světě a podniknou výpravu pod nejznámějšími pražskými památkami v hloubce 40 metrů pod zemí.

Prohlídky se konají každou středu od 13:30 do 15:30 pro skupiny a od 16:00 do 18:00 pro jednotlivce. V pátek pak pouze pro skupiny, a to od 8:30 do 10:30 a od 11:00 do 13:00. Objednat se lze i na poslední sobotu v měsíci, kdy je





pro jednotlivce vyhrazena prohlídka od 9:30 do 11:30 a pro skupiny od 12:00 do 14:00.

KAM KDYSI PUTOVALY SPLAŠKY A JAK SE ČISTILY?

Historii úpravy vody lze blíže poznat ve Staré Čistírně v Praze – Bubenči, kde zážitkový program připravilo Muzeum Stará Čistírna, o. p. s. Zdejší program zahrnuje prohlídku krypty vodního kola, dómu lapače písku, strojovny kalových čerpadel a parní strojovny a kotelny, kde se nachází dvojice stále funkčních parních strojů Breitfield & Daněk z roku 1903 s unikátní Schmidtovou konstrukcí.

Starou Čistírnu v Bubenči lze navštívit každé úterý od 10:00 a 15:00, pokud jde

o jednotlivce, a od 11:00, 13:00 a 14:00 v případě skupin.

JAK SE MYJE VODA? A CO NÁM VLASTNĚ TEČE Z KOHOUTKU?

Právě na tyto otázky odpovídá exkurze garantovaná Muzeem Pražského vodárenství a úpravy vod v Podolí a Pražských vodovodů a kanalizací, a. s. Kromě poznání detailů o čištění tzv. surové vody, její chemické úpravy, se návštěvníkům nabídne také možnost nevšedního panoramatického výhledu na Prahu z ochozu budovy chemické úpravy vody. Prohlídky v Muzeu pražského vodárenství a úpravy vody v Podolí se můžete zúčastnit každý čtvrtek od 13:00, 15:00 nebo 17:00 nebo druhou sobotu v měsíci od 11:00 či 13:00.

Jízdy historickou soupravou doprovází odborný komentář pracovníků DPP.

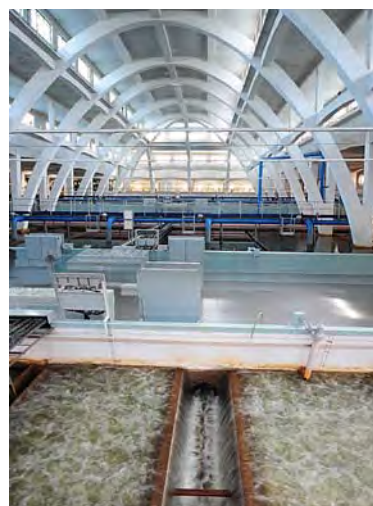
HURVÍNEK, KREDENC A LOĐÁK

Netradičními jmény láká na prohlídku nevšedních zákoutí Prahy z vagonů historických motoráček Klub železničních cestovatelů. Hurvínek, Kredenc nebo Loďákem z Hlavního nádraží k mostu, ze kterého je netradiční výhled na Pražský hrad a Vyšehrad, k místu, kde Vltava vtéká do města, dále k mostu, kde řeka Prahu opouští, přes Negrelliho viadukt, neveřejnými tratěmi a spojkami, kam se za normálních okolností běžný smrtelník nedostane. To je jen malá ochutnávka ze zážitků, které jízda historickými motoráčky obsahuje.

Termíny jízd naleznete na www.hkp.cz a www.prahatechnicka.cz.

Dole vlevo: V Muzeu pražského vodárenství a úpravy vody v Podolí poznáte, jakými procesy prochází voda, která teče z kohoutku.

Dole vpravo: Motoráčkem Prahou. Kdo by odolal?



Jak se jezdí v Marseille, perle Provence

Marseille, někdy nazývané také perla Provence, je největším městem v jihovýchodní Francii. Jde o důležitý přístav u Středozemního moře, který je mimo jiné známý i propracovaným systémem městské hromadné dopravy.

Text a foto: Přemysl Kudrna

Páteř dopravy tvoří 2 linky metra, z nichž jedna se větví pouze západním směrem. Na obou trasách metra jezdí pětičlenné vlaky na pneumatikách. Linka M1 (modrá) má 18 stanic a délku 12,9 km. Zajímavostí je, že částečně vede uprostřed dálnice i na viaduktu. Linka M2 (červená) má délku 8,9 km a 12 stanic.

Dole: Pohled na čelo soupravy a stanici Noailles červené linky M2.

Dole vpravo: Vlakové soupravy TGV na nádraží Marseille Saint – Charles.



Stavbou metra se začali v přístavním městě Marseille zabývat již v roce 1922, kdy byl představen první projekt. Ten přijat nebyl, stejně jako několik dalších. Od roku 1965 se tedy začalo na projektu výstavby pracovat systematictěji. V roce 1968 přišel předběžný souhlas s budováním metra, ale až roku 1973 se začalo stavět. Vzhledem k absenci nouzové kolejnice s rozchodem 2060 mm se od začátku počítalo s provozováním metra na pneumatikách podle pařížského vzoru. První trasa La Rose – Gare St. Charles byla uvedena do provozu v roce 1977, další prodloužení následovalo hned roku následujícího.

Pro provoz dodala továrna GEC Alsthom čtyřnápravové motorové vozy s jedním řidičským stanovištěm a dodány byly i vlečné vozy. Sestavovaná byla tak vždy třívozová jednotka. V roce 1979 se začala stavět druhá a zatím poslední trasa, vedená ve směru sever–jih. První úsek byl otevřen v roce 1984, další dva následovaly v letech 1986 a 1987. V roce

1992 byl stavební vývoj metra ukončen, když bylo otevřeno další prodloužení trasy metra M1, která tak dostala velmi zřetelný charakter písmene U. Síť získala svoji definitivní podobu.

Vozový park byl posílen v roce 1985, a to 36 motorovými vozy bez řidičského stanoviště. V praxi tak bylo sestaveno 36 čtyřvozových jednotek, každá z nich zahrnuje dva motorové vozy s řidičským stanovištěm, jeden bez a jeden vlečný vůz. Zajímavostí je, že metro je v provozu od 5.30 hod. do 21.00 hod., dále pak je doprava po jeho trasách zajišťována autobusy s příslušným označením k trasám M1 a M2.

Stanice mají obvykle velmi funkční design, některé z nich jsou ale zdobené tematicky (například St. Charles – Nádraží ukazuje na straně jedné vysokorychlostní vlak TGV a na straně druhé parní vlak z 19. století; v Noailles mohou cestující obdivovat staré vlaky, tramvaje a trolejbusy, zatímco ve stanici Notre-Dame du Mont zvou stěny pomalované zeleninou k návštěvě blízkého trhu).





TRAMVAJE S PANORAMATICKÝM VÝHLEDEM I KLIMATIZACÍ

To, že je Marseille největším francouzským přístavem, dokládá i vzhled nových tramvají Bombardier Flexity Outlook typu C. Jejich prostřednictvím se v Marseille v roce 2007 znovuzrodila tramvajová doprava. Tramvaje jsou nízkopodlažní, kloubové, dlouhé 32,5 m, 2,4 m široké s maximální rychlostí 70 km/h. Pětivozové vlaky na pneumatikách mohou přepravovat až 160 cestujících, včetně 60 sedících. Pro zvýšené pohodlí cestujících jsou nové tramvaje vybaveny klimatizací a vyrovnávací zátěží, která zajišťuje aktivní i pasivní bezpečnost cestujících. Mají široká okna nabízející panoramatický výhled. Podlahy, stěny

a strop mají modrou barvu, připomínající Středomoří. Na stranách jsou umístěna přírodní dřevěná sedadla. Tramvajová trať dvou linek o rozchodu 1435 mm je dlouhá 11,5 km a má 25 zastávek.

NENÍ CENTRUM JAKO CENTRUM

Centrum městské dopravy je nádraží Saint-Charles, kde najdete železniční tratě provozované SNCF s vlaky TGV, městské autobusy, meziměstské a mezinárodní autobusové linky i přestupní stanici metra.

Pravým centrem města je pak starý přístav obklopený křivolakými uličkami. Dostanete se sem metrem a hlavními autobusovými linkami, poblíž zastavuje ale i tramvaj. Ve starém přístavu kotví ze-

Nahoře: Tramvaj typu Bombardier Flexity Outlook typ C v ulicích Marseille.

jména luxusní jachty a lodě určené k vyhlídkovým plavbám pro turisty. Součástí městské dopravy je i lodní doprava na nedaleké Frioulské ostrovy a kolem známé pevnosti If, kde byl vězněn hrabě Monte Christo.



Říjnový historický kaleidoskop

Pro říjnové ohlédnutí do historie pražské městské hromadné dopravy se vybíralo téma poměrně těžko. Těch událostí, které stojí za připomenutí, je hned několik, a tak jsme se tentokrát rozhodli, že upřednostníme fotografie a pokusíme se jednotlivá výročí připomenout možná trochu jinak.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP a autor



STANICE ŠVERMOVA, PŘÍŠTÍ STANICE DUKELSKÁ

Už je to neuvěřitelných 25 let, tedy čtvrt století, což zní možná zajímavěji, co si sběratelé odznaků mohli do své sbírky vložit žlutý čtvercový odznak s logem metra, letopočtem 1988 a jednoduchým označením III.B, které připomínalo, že se 26. října toho roku Pražané poprvé svezli třetím provozním úsekem tratě B metra mezi Smíchovským nádražím a východním okrajem sídliště Nové Butovice, kde ale nová stanice metra nesla spíš dezorientační pojmenování Dukelská,

Vlevo: Tohle kdysi bývala křižovatka Radlické a Výmolovy ulice. Dnes je přesně v těchto místech tramvajová smyčka a za ní stanice metra.

Vpravo: Možná vám to tak nepřipadá, ale na této fotografii vidíme stejné místo jako na předchozím snímku z roku 1980. Byla pořízena 5. října 2010 při první jízdě tramvaje 15 T.

podobně jako dnešní stanice Jinonice, která se honosila jménem Švermova. Jen stanice Radlická dostala smysuplné jméno, i když právě v souvislosti s výstavbou stanice metra a nové komunikace do Jihozápadního města vlastně staré Radlice vzaly za své. Protože základní historická data asi dobře známe, podíváme se raději na několik fotografií. A v té souvislosti si současně připomeňme i další výročí – o dvacet let později (4. října 2008; je tomu tedy už pět let), kdy byl zahájen provoz na nové tramvajové trati, vedoucí právě ke stanici metra Radlická.



TAKÉ TRAMVAJOVÁ TRÁŤ DO ŘEP SLAVÍ PĚTADVACÁTÉ NAROZENINY

Současně s novým úsekem metra byla uvedena do provozu nová tramvajová trať od motolské vozovny na sídliště Řepy. Její výstavbu provázely četné nesnáze s dodávkami velkoplošných panelů i s tempem výstavby jako takovým. Po dlouhé době to byla v Praze zase opravdu nová tramvajová trať. Pomíjíme různé přeložky tratí vyvolané stavbami různých komunikací, jako byly Kbelská, Na Mlejnkou, Spořilov apod. Vzpomínáte, jak to na stavbě tratě vypadalo? V našem archivu bohužel nejsou oficiální fotografie ani ze stavby, ani



Dole: Ulice Makovského v lednu 1988. Velkoplošné panely už naznačují tramvajovou trať. Původně tu bývaly zahrady, pole a sady a žádná ulice. Vzádu vidíme silniční most na přeložené Slánské.



Vlevo: Pojem Radlice snad všichni známe. Víme ale, jak vlastně vypadaly? Kolik z nás se podívalo dál, za starou konečnou tramvaje? Fotografie nám ukazuje původní Radlice, jak vypadaly v červnu 1980. Důležitým orientačním bodem je kaple sv. Jana Nepomuckého, která jako jediná z radlických domů, které vidíte, existuje dodnes.



ze slavnostního zahájení. A tak vezměme zavděk alespoň amatérskými, nepřiliší kvalitními snímky. Původní idea napojit sídliště Řepy tramvajemi také na Bělohorskou se bohužel nerealizovala.

PŘIJELY PRVNÍ „ĚČĚESKY“

Říjen je opravdu bohatý na události. Tentokrát už vlastně poprvé předznamenáváme nejdůležitější výročí příštího roku. Zatím je tomu 40 let, kdy do železniční stanice Praha-Krč dorazily první vozy typu Ečs, a zahájení provozu metra v Praze se tak opět výrazně přiblížilo. Bylo to 16. října 1973. Co napsaly tehdejší populární noviny Večerní Praha? „Nádraží Krč 16.36: přijíždí zvláštní vlak, v jehož středu svítí jasnou modří šest dvanáctimetrových

vagónů. První vozy metra z SSSR dorazily. Zaměstnanci krčského nádraží byli prvními obdivovateli. Po malé slavnosti, která bude v Krči dnes odpoledne, budou vozy po jednom jezdit do svého domova. Depo metra na Kačerově je očekává.“ Vagóny metra tehdy jezdily z Mytišči až do Prahy po vlastní ose. A když jsme už u těch prv-

Nahoře: První „ěččesky“ vstupují na československé území. V Čopu, na hranicích tehdejšího Sovětského svazu, probíhala několikahodinová přejímka vozů a všech dalších jejich součástí, které se s první dodávkou vezly do Prahy.

Dole: A to už je 16. říjen, železniční stanice Praha-Krč. Jak psaly noviny, prvními obdivovateli nových vozů byli železničáři.

ních vozů, nezapomeňme, že před 15 lety, 2. října 1998, začaly zkušební jízdy prototypové soupravy M1 na tratích metra, zatím to bylo bez cestujících. Začala tak současnost vozového parku pražského metra.

SLUŽEBNĚ NEJSTARŠÍ VOZOVNA

Letošní Den otevřených dveří se mimo jiné konal ve vozovně Strašnice, která oslavila už své 105. narozeniny, a je tedy služebně nejstarší tramvajovou vozovnou. V letech 1929–1933 ovšem prošla radikální omlazovací kúrou a původní haly byly vlastně postupně srovnány se zemí a nahrazeny novými. Také tady si připomeňme proměnu okolí vozovny, než vozovnu samotnou.

Vlevo: Pohled z měřírny na vozovnu Strašnice v době, kdy probíhala přestavba poslední části vozovny. V popředí je nová kotelna, za ní ještě stojí kotelna stará. Jistě zaujme okolí vozovny, kde proti dnešku ještě chybí řada domů. Uprostřed snímku nahoře je vidět někdejší strašnický hotel Miramare s věží. Vlevo za vozovnou je hotel Šmíd.

Vpravo: Téměř ze stejného místa byla pořízena o více než osmdesát let později podobná fotografie. Vozovna je dnes obestavěná obytnými a kancelářskými objekty kolem dokola. Na bývalý hotel Miramare, který dnes slouží školství, už ze střechy měřírny není vidět.



KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák, foto: archiv DPP

FESTIVAL SVĚTLA SIGNAL

Ve dnech 17.–20. října se v Praze odehraje Festival světla SIGNAL, akce, která si klade za cíl, mimo jiné, rozsvítit Prahu takovým způsobem, jaký Pražané a návštěvníci města nepamatují. V rámci festivalu se představí přes třicet domácích i zahraničních umělců, předvede se zde několik videomappingových projekcí a vystaví bezpočet venkovních světelných instalací.

Jednou z těch neočekávanějších by měla být HyperCube. Její autoři, skupina 1024 architecture, se mimo jiné proslavili velkoformátovými instalacemi ve veřejném prostoru, jako například ABIES-Electronicus nebo 3D-Bridge, na které ve své práci pro pražský festival SIGNAL navazují. Čtrnáct metrů vysoká instalace HyperCube odkazuje na geometrický a matematický model tesseractu (nadkrychle) a jeho 3D interpretaci v reálném světě pomocí světelných paprsků. Že jde o horkou novinku, to dokazuje fakt, že poprvé byla HyperCube představena teprve nedávno na New Forms Festivalu v kanadském Vancouveru. Instalaci najdete přímo na Staroměstském náměstí. V neděli 20. 10. budete mít navíc



Nahoře: Jedna z neočekávanějších světelných instalací festivalu SIGNAL, HyperCube.

Dole: V novém divadelním představení Až naprší a uschne se na prknech Divadla Na Fidlovačce představí Eliška Balzerová a Ladislav Županič.

Karla Zemana. Více informací o festivalu na www.signalfestival.com.

DIVADLO NA FIDLOVAČCE

Se začátkem školního roku odstartovala 16. divadelní sezóna obnoveného Divadla Na Fidlovačce. Repertoár se v ní nově rozroste o komedii britského herce a dramatika Noëla Cowarda s názvem Až naprší a uschne. Pod režijním vedením Jany Kalíšové se v hlavních rolích představí Eliška

proběhne veřejná generálka. Více informací o programu divadla a další podrobnosti na www.fidlovacka.cz.

VÝSTAVA FOTOGRAFIÍ TARASE KUŠČYNSKÉHO

Staroměstská radnice hostí od poloviny října retrospektivní výstavu fotografií Tarase Kuščynského, českého fotografa, který se věnoval zejména reklamní fotografii, portrétům a aktům. V roce 2013 uplyne třicet let od jeho úmrtí. Výstava nabídne dílo autora, jehož tvorba sehrála významnou roli ve vývoji československé fotografie. Pokusí se jej zasadit do nových dobových a uměleckých souvislostí a předloží návštěvníkům výsledky originálního fotografického vidění umělce, jenž na přelomu 60. a 70. let 20. století vytvořil svůj osobitý a nezapomenutelný styl, kterým ovlivnil celou řadu následovníků.



Noël Coward
Až naprší a uschne / Hay Fever
v hlavních rolích
Eliška Balzerová a Ladislav Županič

možnost se s autory setkat osobně při prezentaci jejich práce ve Francouzském institutu.

Festival ale přináší i akce doprovodného programu. Jednou z nich je třeba mezinárodní konference Světlo pro naše města 2013, kde se budou probírat témata veřejného osvětlení ve městě, architektonického světelného designu, nových technologií v osvětlování architektury a veřejného prostoru. Další doprovodnou akcí jsou dva koncerty skupiny Clarinet Factory, pořádané Muzeem Karla Zemana. Plánovány jsou jako jedinečný audiovizuální zážitek pod širým nebem. Koncerty se odehrají na hladině pražského vodního kanálu Čertovka a dotvořeny budou instalací tisíců svíček a plovoucím ohněm. Laguna Čertovky, viditelná přímo z Karlova mostu, bude pro tuto příležitost navíc zabydlena i nejrůznějšími motivy z filmů

Balzerová a Ladislav Županič. Premiéra je naplánována na 31. října, o den dříve pak

Fotografie z výstavy Tarase Kuščynského nazvané Let vznikla v roce 1969.



Křížovka: Tajenka skrývá citát rakouského spisovatele, dramatika a režiséra Hermanna Bahra (1863–1934): Jistá míra neinformovanosti o druhém...

POMŮCKY: ÁŽIA, KINO, MAI, TRIAK, OPLEN, UT	ODRAZ SVĚTLA	ČESKÝ HEREC (JIRÍ)	2. DÍL TAJENKY	ZKRATKA KNOKAUTU	OVOČNÝ NÁPOJ	ČESKÝ HEREC	ZNAČKA ABTESLY	JEHLIČNAN		OTOČNÝ NOSNÍK	OCHRANA OKNA	VELKÉ POLE	STARŠÍ SOLMIZAČ- NÍ SLABIKA	JIHO- AMERICKÝ STÁT	DOMÁCKÝ ILONA	OZNAČENÍ KAMIONU
NATŘÍT LAKEM									PROMINOUT							
PŘEMLOU- VATÍ FILM									5. DÍL TAJENKY PONĚVADŽ							
PŘÁDNÉ ROSTLINY				INIC. REŽIS. LIPSKEHO OPRACOVAT LEPTADLEM			ZÁDUMČI- VOST NĚMECKY „DÍTĚ“						KŘÍŽENEC VELBLOUDA FANOUSČI (HOVOR.)			
CELNÍ KÓD EGYPTA			JINAK VRHNOUT TELE (O KRÁVĚ)					ŽITO (NÁREČ.) PORANIT ŽÁREM				ZNAČKA ŽELEZA VYHYNULÝ PŠTROS			UDOBRŮ- VAT	OSOBNÍ ZÁJMENO
PRYSKY- ŘICE						BOD V DŽUDU SLOVENSKY „KER“					ROPNÝ PRODUKT SPZ BRATISLAVY					
ANGLICKÉ DÍVČÍ JMÉNO					SOUČÁST SVÍCE EVROPA				MIMO- RÁDNĚ ODMĚNY BIOGRAF							
	1. DÍL TAJENKY VÝP. TECH- NIKA (ZKR.)															DEMOLO- VATÍ
BOXERSKÁ VÁHOVÁ KATEGORIE							PŘÍRAŽKY K CENĚ OSTOUZET					OLDA JMÉNO JIRÁSKA				
POLO- VODIČOVÝ SPÍNACÍ PRVEK						SLIZ OLO- MOUCKÝ PODNIK					VYMŘELÍ KOČOVNÍCI BOROVÉ LESY					
	OBOROVÁ ZDRAV. PO- JIŠTOVNA (ZKRATKA)	INICIÁLY TOPFERA PADESÁT PROCENT			NĚMECKY „KVĚTEN“ POTĚ			KULATÉ AKAD. VÝ- TVAR. UMĚ- NÍ (ZKR.)					OTÁZKA PŘI SÁZCE 3. DÍL TAJENKY			
PRIMÁTI				STARÁ DUTÁ MÍRA CÍTOSLOV. POHRDÁNÍ					ZNAČKA MOUKY POVZDECH			506 (ŘÍMSKÝ) OČEC (KNIŽNĚ)				
4. DÍL TAJENKY								OBMĚŇO- VAT								
PLESKÁNÍ								PŘIPRAVITI								

Tajenka z minulého čísla skrývala dokončení citátu anglického spisovatele Gilberta Keitha Chestertona (1874–1936): Politici musí být pokrokoví. Jejich pravý život se odehrává v budoucnosti, jelikož vědí, že v minulosti nikdy nic dobrého neudělali.

VYHRAJTE SE SVOU BUBLINOU



Soutěžní fotografie číslo 10:

Vymyslete a zašlete text bubliny (max. 60 znaků) ke zveřejnění fotografii a získáte dvě volné vstupenky na exkurzi a jízdu v rámci zážitkové turistiky v pražském metru. Text zašlete nejpozději do čtvrtka 31. října 2013 na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět Bublina_10).

<<<

Vítězný text bubliny z čísla 9

zaslal Ladislav Bříza a sveze se tak historickou soupravou metra v rámci programu zážitkové turistiky. >>>



PODZIMNÍ FOTBÁLEK LÁKAL

Zelený pažit fotbalového areálu v hostivařských ústředních dílnách se po delším čase opět dočkal kopaček a míče. Vlastně to není tak úplně přesné. V rámci turnaje v malé kopané totiž v každém týmu nastoupila alespoň jedna žena, mnohá z nich odvážně v teniskách, a po třech hřištích 40 x 20 metrů poletovaly tři míče zároveň. Pokud princ William povolil poprvé v historii hrát fotbal přímo v zahradách Buckinghamského paláce, tak v Hostivaři některé zástupkyně něžného pohlaví měly také fotbalovou premiéru.

Text a foto: Petr Ludvíček

Zavedeného je zřejmé, že 4. října nešlo jen o vítězství, ale i o společenskou událost a po delším čase o snahu dát lidem díky společné aktivitě dohromady. Celkem 18 přihlášených týmů přivedlo do areálu na 150 sportovců, kteří se po příchodu mohli na velkých panelech seznámit s hracím systémem, tedy rozlosováním do šesti skupin a následným postupovým klíčem. Našli se vtipálkové, kteří mezi mužstvy hledali i tým složený z posledních generálních ředitelů... Pokud jde o názvy, tak k nejoriginálnějšímu mezi takovými, jako byla např. Růžová banda, 1. FC Pohřební Chodov, Zelený balet, Bez komentáře, Emili Boy či FC Matilda, patřila Právni klíčka.

Po základních a poté postupových skupinách se rozhodlo, kdo bude hrát o umístění ve spodních patrech tabulky a kdo o mety nejvyšší. Jeden z favoritů – Městská policie – skončil nakonec na 5.



místě. Naopak některá známá jména z minulosti vystoupala vysoko. Zvítězil tým K130 (na snímku s pohárem generálního ředitele DPP) před SPŠD a překvapením – týmem Interní audit. Díky šesti přesným zásahům si pohár pro nejlepšího střelce vystřílel Michal Junek

z týmu FPO Metro. Ocenění převzal, stejně jako všechny tři týmy na prvních třech místech, z rukou personálního ředitele Václava Turko. Když se sejde počasí, kvalitní zázemí a organizace, chuť lidí něco pro sebe udělat, je snadné už teď přemýšlet o dalším ročníku. 

Celkové umístění	
1. místo	K130
2. místo	SPŠD
3. místo	INTER/AUDIT
4. místo	FPO METRO
5. místo	MĚSTSKÁ POLICIE
6. místo	METRO UNITED
7. místo	VOJVOUDŮV TROJCE
8. místo	FC MATILDA
9. místo	EMILI BOY
10. místo	KČS
11. místo	OSTRA
12. místo	VÁŠNÁ SLAVKA
13. místo	ŽBL
14. místo	BEZ KOMENTÁŘE
15. místo	1. FC POHŘEBNÍ CHODOV
16. místo	PRÁVNÍ KLÍČKA
17. místo	ZOOČKO
18. místo	RŮŽOVÁ BANDA

