

DP kontakt



Z OBSAHU:

Fenomén roku: Náhradní doprava
Výhybkový seriál v metru pokračuje
Z Poděbradské zmizely panely



Naladte se v metru také o Vánocích!



Dne **18. 12. 2013**

Od **16.00** do **19.30** hodin

Ve stanicích metra:

Florenc C • Muzeum A,C • Můstek A • Prosek

Více informací a kompletní program akce:

www.dpp.cz/hudba

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dovolte mi, abych Vám v tomto adventním čase poděkoval za práci, kterou jste pro DPP odvedli. Já osobně si v tento čas uvědomuji, jak důležitou úlohu mají naši zaměstnanci, kteří v průběhu vánočních svátků zasahují do životů statisíců Pražanů a návštěvníků Prahy. Plní s veškerým úsilím své pracovní povinnosti, které lze v tento čas bezpochyby nazvat posláním. Právě díky nim budou moci lidé navštěvovat své příbuzné, setkávat se u štědrovečerního stolu, nebo si třeba z naší historické tramvaje odnést kousek sváteční pohody v podobě Betlémského světla, rozdávaného pražskými skauty.

Ačkoliv vnímám, že se nyní ocitáme v poměrně složité době, věřím, že se mi podařilo dát Vám jasný vzkaz, že učiním takové kroky, které vyvedou naši společnost z tíživé situace. V tuto dobu je více než kdy jindy důležité táhnout za jeden provaz a soustředit se na hlavní cíl, a tím je zachování současné podoby Dopravního podniku.

Zároveň vnímám silný tlak médií, ať už se jedná o samotnou hospodářskou a finanční kondici podniku, tak i o budování a rozšiřování dopravní obslužnosti v našem hlavním městě.

V následujícím roce nás nečekají pouze strategická či běžná každodenní rozhod-

nutí, ale i příjemnější události, jako například květnové oslavy 40 let od zahájení provozu metra na lince C, či dubnová výročí, která si připomeneme tramvajová vozovna Kobylisy (75 let) a autobusová garáž v nejrozsáhlejší objektu Dopravního podniku v Hostivěři. Cestujícím budou i v roce 2014 zpříjemňovat jejich přesuny městskou hromadnou dopravou oblíbené a tradiční akce typu Naladte se v metru či příležitostné výstavy ve vestibulech met-

ra, připomínající důležitá jubilea ze života Dopravního podniku.

Přeji Vám krásné prožití vánočních svátků, hodně síly a osobního štěstí do nadcházejícího roku. Speciálně rád bych poděkoval Vám, kteří budete na svých pracovištích i v době sváteční. Ještě jednou tedy děkuji všem za odvedenou práci pro Dopravní podnik a těším se, že v ní společně v novém roce budeme pokračovat.

Jaroslav Ďuriš, generální ředitel



OBSAH

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

ROZHOVOR

- 8–9** Dbáme na zásady, pravidla a ochranu

Z PODNIKU

- 10–11** Klady a zápory variant čtvrté trasy metra
- 12–14** Fenomén roku 2013: Náhradní doprava
- 15** Výhybkový seriál v metru pokračuje
- 16–17** Z Poděbradské zmizely panely
- 18** Síť Středisek dopravních informací se rozšiřuje
- 19** Czechbus 2013 ve znamení Euro VI

PŘEDSTAVUJEME

- 20–22** Od toaletáku po stavby za miliony

JEDEN Z NÁS

- 23** Když je ženským koníčkem auto

FOTOREPORTÁŽ

- 24–25** Kulatiny s žehličkou, ertákem či briketou

ZE SVĚTA

- 26–27** Dopravní muzeum v Lucernu

HISTORIE

- 28–29** Prosincový historický kaleidoskop

KULTURA

- 30** Kam v Praze za vánoční kulturou
- 31** Křížovka / Soutěž

Foto na obálce: Filip Sirotek



DP kontakt

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

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

• e-mail: internikomunikace@dpp.cz • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Lada Hlaváčková (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová
• Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 25. 11. 2013 • NEPRODEJNÉ

MOST U GARÁŽE KAČEROV ZPROVOZNĚN

Po sedmi měsících stavebních prací byl ve středu 27. listopadu 2013 otevřen nový most přes Jižní spojku u garáže Kačerov. Cílem přestavby mostu bylo zajištění dostatečné nosnosti pro převedení tranzitní kamionové dopravy ve směru k dálnici D1 z ulice Spořilovské na magistrálu (ul. 5. května).

Zprůjezdění důležité spojovací komunikace do areálu kačerovských garáží umožnilo návrat výjezdových a zatahových tras autobusů do původního stavu. Sedmiměsíční omezení přístupnosti garáže Kačerov znamenalo pro DPP navýšení výjezdů a zátahů celkem o 99 tisíc km a prodloužení pracovní doby řidičů celkem o více než 3 tisíce hodin. 🚗



foto: MHMP

LISTOPADOVÉ ZAHRA NIČNÍ NÁVŠTĚVY V DPP

V měsíci listopadu navštívili dispečink pražského metra zástupci společnosti Hangzhou City Subway RefCo Group Ltd., provozovatele metra v čínském městě Hangzhou (cca 2 mil. obyvatel, 200 km jihozápadně od Šanghaje). Delegace se zajímala o historii výstavby podzemní dráhy v Praze a koordinaci řízení jednotlivých aktivit, spojených s provozem našich tří linek. V Hangzhou byla 24. 11. 2012 otevřena první linka metra (48 km, 30 stanic) a do roku 2035 je jich naplánováno osm o délce 278 km.

Na exkurzi vlakového dispečinku zavítal v listopadu rovněž profesor Leonid Baranov z moskevské dopravní univerzity, autor několika patentů a „zakladatel“ systému automatického vedení vlaku v moskevském metru v šedesátých letech.

Na základě dlouhodobé spolupráce pražské a drážďanské Střední průmyslové školy dopravní navštívilo DPP v listopadu 17 studentů ze saského výukového střediska. Němečtí studenti oboru Odborný pracovník v dopravě absolvovali během dvou týdnů několik přednášek a exkurzí po pracovištích na Centrálním dispečinku a v hlavní budově DPP v Sokolovské ulici. Setkali se také se zaměstnanci depa v Hostivaři, na Kačerově a Pankráci, ale i v Muzeu MHD ve Střešovicích a na lanové dráze na Petříně. 🚗



foto: Petr Ludvíček

NENÍ CESTY ZPĚT

V termínu od 11. do 14. listopadu 2013 proběhl další ročník dopravně-bezpečnostní akce Policie ČR a DPP s názvem Není cesty zpět. Cílem osvětové kampaně je upozornit chodce a zejména školáky na rizikové chování v silničním provozu s ohledem na provoz tramvají. Pro školy, které projeví zájem, byly připraveny poutavé přednášky a besedy, na nichž policisté z preventivně informačního oddělení Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy společně s dispečery a řidiči DPP prezentovali základní bezpečnostní pravidla a specifika tramvajového provozu. 🚗

TISK JÍZDENEK NOVĚ

V letech 2013 – 2017 bude Dopravnímu podniku dodávat jízdní doklady Státní tiskárna cenin. Rozhodlo se tak ve výběrovém řízení. Předmětem smlouvy je dodávka jízdních dokladů a souvisejícího zboží (tj. blokové jízdenky a kupony MHD, průkazky MHD, kontrolní jízdenky, potvrzení o studiu, doklady o zaplacení přírážky, pokutové bloky a další). Jízdenky budou současně opatřeny vyšším stupněm zabezpečení, čímž se zamezí jejich falšování. 🚗

UŽ VÍME, JAKÁ SEDAČKA SEDNE

Více než 11 500 respondentů hlasovalo v anketě DPP o nejpohodlnější sedačku pro autobusy a tramvaje. Z osmi různých druhů sedaček, které si mohli cestující otestovat od 5. září 2013 v Muzeu MHD ve Střešovicích či v rámci Pražské muzejní noci, nejvíce hlasů získala celokoženková sedačka v kategorii autobusy a celoplastová s ABS v kategorii tramvají. Podrobnější informace o anketě přineseme v lednovém čísle DP kontaktu. 🚗

CESTUJÍCÍ BĚHAJÍ NA TRAMVAJ, ZAMĚŠTNANCI DPP NA LETNÉ

Díky partnerství DPP a organizátorů Pražského mezinárodního maratonu mohli zaměstnanci v pátek 29. listopadu 2013 zdarma vyzkoušet modelový běžecký trénink pod vedením profesionálních trenérů. I přes poměrně chladné počasí si devítka běžců pětikilometrový běh Letenskými sady užila a trénink se zalíbil natolik, že se pořadatelé rozhodli uspořádat ještě jedno kolo, a to ve středu 4. prosince 2013. Kromě samotného požitku z běhu podvečerní Prahou si zaměstnanci odnesli také důležité poznatky začínající výběrem správných běžeckých bot, přes skladbu jídelníčku maratonců až po jednoduché a účinné techniky protahování. Díky živé diskuzi se trénink nakonec protáhl z původně plánované hodiny na dvě. Ukázalo se, že v Praze není třeba dobíhat jen tramvaje nebo autobusy, ale že je krásné si nazout běžecké boty a jít se proběhnout místy, kam žádná hromadná doprava nevede. 🚗

foto: Ondřej Brouček



ŽÁCI SPŠD NA ZAHRANIČNÍCH STÁŽÍCH

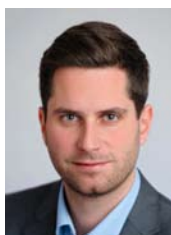
V září a říjnu letošního školního roku se žáci SPŠD zúčastnili hned několika zahraničních stáží. Díky evropskému programu Leonardo da Vinci, který je zaměřen na odborné vzdělávání, měli možnost poznat a vyzkoušet si praxe ve Finsku, Německu a Lotyšsku. Na přelomu září a října se šest žáků třetích ročníků oboru automechanik zúčastnilo stáže ve finské Jyväskylä. Automechanici měli jedinečnou možnost poznat systém finského odborného vzdělávání, mezi jehož největší výhody patří určitě volitelná délka studia dle schopností žáka. O týden později vycestovalo osm žáků druhých ročníků oborů automechanik a autotronik do drážďanského dopravního podniku, aby absolvovalo stáž v jeho škole. Celé dva týdny spolupracovali se slovenskou skupinou, měli možnost důkladně poznat strukturu tamního dopravního podniku, pracovat s místními učiteli při diagnostikování chyb motoru či servisní kontrole nákladního vozu a prozkoumali i místí hybridní autobusy. O víkendu pro ně byla připravena poznávací cesta hromadnou dopravou. Mezi nejzajímavější zážitky určitě patřila exkurze do manufaktury koncernu Volkswagen. Poslední stáž absolvovala skupina sedmi studentů čtvrtého ročníku oboru informační technologie. Tentokrát bylo cílovou zemí Lotyšsko, konkrétně město Ogre. Zdejší škola Ogres meza tehnikums umožnila studentům důkladně poznat nejen odlišný systém výuky (využívání opravdu těch nejmodernějších technologií), ale také běžný studentský život.

foto: SPŠD



PERSONÁLNÍ ZMĚNY V DPP

K 30. listopadu 2013 ukončil po dohodě pracovní poměr v Dopravním podniku personální ředitel Václav Turko. Počínaje 1. prosincem 2013 byl řízením tohoto úseku pověřen Dušan Palkovič (vlevo). Od 19. listopadu 2013 působí na pozici tiskového mluvčího DPP Jiří Štábl (vpravo). Ten začal v průběhu studií pracovat v Českých aeroliních, kde se věnoval především ekonomice provozu a nákupu. Po odchodu z ČSA působil 3,5 roku na tiskovém oddělení Ministerstva obrany ČR. Následně se v pozici account managera věnoval přípravě PR strategií a mediální komunikaci.



Následně se v pozici account managera věnoval přípravě PR strategií a mediální komunikaci.

foto: Petr Hejma

NOVÉ „KLOUBY“ V HOSTIVAŘI

K 31. říjnu 2013 převzal provoz Hostivař 12 nových kloubových nízkopodlažních autobusů SOR NB 18 ev. č. 6826 – 6837. Autobusy byly dodány ve 43. týdnu a po odstranění drobných závad výrobcem byly nasazeny na linky PID.

MIKULÁŠSKÁ JÍZDA PRAHOU

Na dvouhodinovou pouť Prahou se ve čtvrtek 5. prosince 2013 vydaly čtyři historické tramvajové soupravy. Na plošinách vzaly Mikuláše, čerty a anděly. O svezení netradičními tramvajemi, které jezdily v intervalu 15 minut, byl i letos velký zájem a populární trojice rozdávala dětem jako každoročně drobné dárky.



foto: Petr Ludvíček

TŘÍKRÁLOVÝ KONCERT

Pěvecký sbor DPP připravil na 6. ledna 2014 od 19 hodin vánoční Tříkrálový koncert, a to v kostele sv. Martina ve zdi v Martinské ulici. V programu zazní známé i méně známé koledy v mnoha úpravách, mj. Antonína Tučapského, Jana Svobody, Lukáše Janířky a mnoha dalších. Z Janířkových úprav se můžete těšit na písničky z oblíbené pohádky Mrazík či skladbu „Pozor, přijíždíme“.

Uslýšíte rovněž své kolegyně v sólových skladbách, tedy děvčata z administrativy, z oděvního skladu či přímo z provozu. Pokud byste chtěli od nového roku v Pěveckém sboru DPP zpívat, neváhejte sbor kontaktovat. Bližší informace jsou uvedeny na webových stránkách www.sbordpp.cz.



Pěvecký sbor
Dopravního podniku
hlavního města Prahy

PREFERENCE NA PRAŠNÉM MOSTĚ

Trojice signalizací obnovených nebo zřízených v rámci výstavby komplexu Blanka se dočkaly zavedení preference tramvají. Jedná se o SSZ 6.145 Prašný most, SSZ 6.836 Milady Horákové – přechod u zastávky Prašný most a SSZ 6.148 Patočková – Střešovicická (Octárna). Na Prašném mostě, kde navíc funguje i preference autobusů od vozovny Střešovice vlevo, se ještě musí

doladit vzájemné rozpoznávání tramvají od autobusů na tramvajovém pásu. I tak zde zavedení preference tramvají výrazně pomohlo, a vhodně tak doplnilo instalaci rychlostní výhybky ve směru od Špejcharu.



foto: Miroslav Grossmann

MUZEUM MHD UKONČILO 21. SEZÓNU

Úspěšnou sezónu ukončilo v neděli 17. listopadu 2013 Muzeum MHD ve Střešovicích, které od 30. března letošního roku navštívilo více než 20 tisíc příznivců MHD. Ti kromě tradičních exponátů mohli letos nově ocenit tři tramvaje typu T3 vystavené v návaznosti na loňské 50. výročí Tě-trojek v Praze. Tramvajová sbírka muzea se v letošním roce rozšířila o unikát v podobě tříčlávkové tramvaje typu KT8D5 z roku 1990. Na území ČR jde o jediný dochovaný vůz tohoto typu v původním provedení s „vysokopodlažním“ středním článkem. Již jako muzejní exponát se tento vůz představil veřejnosti v říjnu na poslední jízdě přes trojský tramvajový most, zvaný „Rámusák“. Autobusy ze sbírky muzea byly mimo vozovnu Střešovice během roku k vidění hned několikrát. A to jak na dnech otevřených dveří v autobusové garáži Klíčův, nebo ÚD DP v Hostivaři, tak i na srazích historických autobusů v Lešanech a Kolíně. Tradičně se muzeum zapojilo také do Pražské muzejní noci, během níž jeho expozici zhlédlo na 4100 návštěvníků. Na opětovné otevření bran střešovického muzea si musí nyní milovníci starých časů počkat až do 5. dubna 2014, kdy muzeum nabídne například novou tramvajovou soupravu připomínající období druhé světové války, zajímavou tzv. zatemněním v rámci protiletecké ochrany obyvatelstva.

foto: Petr Hejma





Dobrý den, dne 24. 11. 2013 jsem okolo sedmé ráno dojížděla s kočárkem na autobus linky 253 Na Beránku. Řidič počkal a ještě sám od sebe a s úsměvem mi pomohl naložit kočárek. Byla jsem hodně překvapená, a proto bych mu chtěla ještě jednou touto cestou poděkovat, třeba aby mohl mít lepší Vánoce. Číslo autobusu bylo myslím 6282. **Helena Ostudná**



Dne 25. 11. 2013 jsem v cca 5:15 – 5:30 jel linkou č. 180 z Řep do Dejvic – vůz č. 4305 (nebo 6305). Vůz naprosto bravurně řídila mladá žena – jela plynule, přitom citlivě a ještě se stačila vyhybat výmolům. Vozný byl i její přístup k cestujícím – opakovaně jsem zaregistroval, že počkala na dojíždícího pasažéra a znovu otevřela dveře. Svým řidičským uměním převyšovala většinu svých kolegů a svým přístupem k cestujícím velmi dobře reprezentovala váš podnik. **Vladislav Děkan**



Dobrý den, včera, tj. 6. 11. 2013, jsem si na internetu našel ranní spojení, tramvaj ale vůbec nepřijela. Rád bych vám dal tímto vědět, jelikož mi vynechání tramvaje způsobilo komplikace v práci. Byl bych moc rád, kdyby se to již nestalo. Jen pro upřesnění, tramvaj dle internetového spojení měla jet ve 4:22 a já byl na zastávce již od 4:16. **Lukáš Tichý**

Z odpovědi: Prošetřením záznamů řidičského a informačního systému o provozu tramvají v noci 5. 11. – 6. 11. 2013 bylo zjištěno, že předemtný spoj linky č. 51 přijel do zastávky Nad Primaskou v 04:26:18 hod. se zpožděním 4:18 min. oproti jízdnímu řádu. Důvodem zpoždění bylo čekání v centrálním bodě Lazarská na jinou zpožděnou linku, aby mohl být všem cestujícím zabezpečen garantovaný vzájemný přestup mezi nočními linkami.



Dobrý den, rád bych se zeptal, jak je možné, že na konečné metra Háje nikdo nekontroluje soupravy před odjezdem ze zastávky, a díky tomu se bezdomovci bezstarostně vozí dokola. V minulosti byly soupravy vždy kontrolovány, dnes je však situace jiná. **Petr Brejla**

Z odpovědi: Na konečných stanicích v nočních hodinách vypomáhají dozorcům stanic při kontrole vlaků jedoucích na obratovou kolej zaměstnanci bezpečnostní agentury, označení žlutými vestami. Jejich přítomnost je zajištěna v době od 18.00 do 06.00 hod. V ostatním čase prohlíží vlakové soupravy přítomný dozorců stanic a strojvedoucí vlaku. Ve špičkovém provozu se kontrola provádí pohledem strojvedoucích do prvního a posledního vozu soupravy (pro případ potřeby otevření dveří na obratu). Toto opatření je zavedeno již dlouhodobě. Ostatní vozy není možné kontrolovat z časových důvodů. Dozorci stanic je provedena kontrola pohledem zbývajících vozů. Může však nastat případ, kdy dozorců pro plnění jiných předepsaných pracovních povinností kontrolu provést nemůže, zvláště v době probíhající předávky služby dozorců stanic nebo při plnění jiných úkolů v obvodu celé stanice. Pracovník provádějící kontrolu není odpovědný za výstup všech cestujících. Pokud někoho zaznamená, pouze ho vyzve k opuštění prostoru. Jestliže dotyčný na výzvu nereaguje, odjíždí na obratovou kolej. Vzhledem k velmi krátkému času obratu, kdy se z bezpečnostních důvodů neotvírají dveře soupravy na odstavných kolejích, se tolerují cestující ve vlaku, kteří nevystoupili.



Dobrý den, chtěl jsem vyjádřit poděkování řidiči DPP noční linky 510, který mě vzal dne 11. 11. 2013 z Pankráce na letiště Václava Havla. Přibližně ve 4:22 v noci jsem dojížděl na zastávce Pankrác autobus. I když jsem táhnul velký kufr, pan řidič na mě počkal a díky němu jsem stihl letadlo a odletěl na dovolenou. Pokud ho lze takto dohledat, vyřídte mu moje poděkování. **Jakub Novák**

Dobrý den,
velice vám děkuji za článek o městské dopravě v Hamburku. Je to mé oblíbené město a městská doprava v něm je – přinejmenším z pohledu Pražáka – pozoruhodná, ač má jistě i své bolístky. Na omezeném prostoru se vám podařilo shrnout většinu zásadních rysů zdejší veřejné dopravy, ale dovoluji, abych upozornil na jednu malou chybu: na horním obrázku na straně 27 je zachycena souprava metra, konkrétně vlak DT3 + DT3-E (rekonstrukce DT3) na lince U3, směřující, dle mého soudu, do stanice Baumwall. Nejedná se tedy o vlak S-Bahnu. Ten sice starým přístavem rovněž projíždí (konkrétně linky S1, S2, S3), avšak pod zemí. Přes tuto drobnou nepřesnost vám ještě jednou děkuji za zajímavý článek a přeji mnoho dalších, neméně zajímavých. S pozdravem
Karel Wagner, vozovna Hloubětín

Z odpovědi: Přemysla Kudrny, autora:

Skutečně na fotografii v mém článku je souprava metra na lince U3, jedoucí ze stanice Landungsbrücken (těsně po opuštění nástupiště) do stanice Baumwall směrem do centra města. Chyba se mi vloudila, když jsem při přípravě článku studoval malou nepřehlednou mapu městské dopravy v Hamburku. Oběma pánům i všem dalším příznivcům dopravy za postřehy, zlepšující kvalitu publikovaných informací, redakce děkuje.



PSALI JSME PŘED 10 LETY (12/2003)

Pátek 28. listopadu se stal významným dnem pražské městské hromadné dopravy. Po dvaceti pěti měsících a čtyřech dnech od poklepání základního kamene byla uvedena do provozu nejmodernější tramvajová trať v Praze, z Hlubočep na Barrandov. ... „Celosvětová renaissance tramvajové dopravy s sebou přinesla návrat původních městotvorných aspektů. Jak typicky městské tramvajové tratě, tak i rychlodrážní úseky dnes představují významná architektonická díla, vytvářející novou tradici v dotčené lokalitě,“ vysvětluje Patrik Kotas, architekt nové tratě. Nová trať vzbudila oprávněnou pozornost jak mezi Pražany, tak i návštěvníky města. Účastníci mezinárodních konferencí, které v uplynulých týdnech Praha hostila, si mohli trať

prohlédnout a vždy ji hodnotili velmi vysoko. Stala se vzorem pro budoucí dopravní stavby nejen u nás, ale i v zahraničí.



Prezident Václav Klaus při slavnostním otevření tratě Hlubočep – Barrandov.

Děti už vědí, jak nebezpečná může být tramvaj

Lucie Fialová

Ve speciální tramvaji policisté školákům včera vyprávěli o rizicích spojených s tramvajovou dopravou.

Právě tramvaj s hrůzostrašnými fotkami ze skutečných dopravních nehod stála v úterý u vozovny Žižkov. Dnes se objeví na Kotlářce, ve čtvrtek v Kobylisích. Projekt Není cesty zpět se koná čtvrtým rokem.

„Já si pamatuju, že jeden vagón měřil 15 metrů a vážil 16 tun a že si nesmím brát příklad z těch neposedů,“ vyprávěl včera Právu druhák Jan Rybka ze ZŠ Chmelnice bezprostředně po besedě.

„Naším cílem je upozornit veřejnost na to, že tramvaj má přednost v jízdě, a to i na přechodu pro chodce, kde ostatní vozidla musí chodci umožnit bezpečné přecházení,“ připomněl ředitel dopravního podniku Jaroslav Duriš.

„Cílem není děti vyděsit, chceme, aby si uvědomily, že tramvaj je opravdu životu nebezpečná. Většina nehod nekončí lehkým zraněním, to si vůbec neuvědo-

muji,“ vysvětlila Právu smysl akce Petra Literová z preventivně-informačního oddělení pražské policie.

Děti podle ní sice mají povědomí, jak se chovat, z domova nebo od učitelky, ale ukazuje se, že až uniforma funguje a malí posluchači si dobře minulé rady skutečně zapamatují.

Nejvíce ohroženou skupinou bývají žáci třetí čtvrté třídy, kteří začínají chodit do školy sami

Uvedla, že nejvíce ohroženou skupinou bývají žáci třetí čtvrté třídy, kteří začínají sami chodit do školy.

„Když jedete sami, sedáte si do vagónu, kde sedí fidič, a co nejbližší k němu, protože existují i zlí lidé, kterým dělá radost ubližovat dětem. My se je snažíme zavírat do vězení, to víte, ale tak se nám to nemusí pořád dařit. A když takového člověka potkáte, ve druhém vagónu se o tom



Foto PRÁVO - Lucie Fialová

Bezpečnostní projekt Není cesty zpět včera pokračoval na obratišti Vápenka.

pan fidič nedozví,“ varovala malého posluchače. „Slíbíte mi to?“ dožadovala se publika.

Podle Roberta Neumayera, který u DP pracuje dvacet let, patří mezi ohrožené nejen děti.

„Mladí nosí sluchátka, takže neslyší, co se kolem děje. Starší lidé si myslí, že každá tramvaj sta-

ví v zastávce, což nemusí být pravda, a přecházejí těsně před příjezdem soupravy, děti jsou splašené,“ líčí svoje zkušenosti s tím, že denně se v Praze v průměru odehraje šest nehod. Do toho počítá i srážky s autem. Nejvíce střetů hrozí samozřejmě v centru, kde se pohybuje nejvíce chodců.

Naposledy ke srážce soupravy s chodcem došlo na začátku tohoto týdne. Zranění, kterým na místě podlehl, utrpěla dvaapadesátiletá bezdomovkyně ze Slovenska pod křižovatkou Ohrada na Žižkově. Žena si s sebou po kolejích vezla kočárek s různými věcmi. A právě ten s největší pravděpodobností zachytila projíždějící tramvaj a strhla ženu na zem.

Neumayer připomněl, že nastalo nejrizikovější období roku. „Na podzim, když padá listí, to klouže. V zimě se solí silnice a sůl se ocitne i na kolejích, což kovová kola spolu s kovovou kolejnicí nemají ráda,“ přiblížil rizika těchto měsíců. Brzdná dráha plně naložené tramvaje při běžné rychlosti 40 km za hodinu činí 80 metrů, poznamenal.

Scan článku „Děti už vědí, jak nebezpečná může být tramvaj“ z deníku Právo ze dne 13. listopadu 2013.

JÍZDA NAČERNO BUDE STÁT 1500 KORUN

LIDOVÉ NOVINY, 13. LISTOPADU 2013

Pokuta za jízdu načerno v pražské MHD se zvýší z 1000 na 1500 korun. Rozhodli o tom na svém včerejším jednání pražští radní. Pokuta zaplacená na místě zůstane na současných 800 korunách. Nová saz-

LIDOVÉ NOVINY

ba začne platit od 1. ledna 2014. Změna vychází z letošní novely o silniční dopravě a o drahách, která umožnila zvýšení při-

rážky k jízdě. Pro Dopravní podnik by zvýšení pokuty mělo znamenat zvýšení příjmů. Jen za 1. pololetí letošního roku přistihli revizoři 127 871 černých pasažérů a rozdali pokuty za zhruba 52 milionů.

Pro nevidomé je už dostupné celé metro

PRAŽSKÝ DENÍK, 15. LISTOPADU 2013

Dopravní podnik upravil posledních osm stanic metra, které podle Sjedenocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR nevyhovovaly zrakově handicapovaným lidem. Umělé

vodící linie jsou nově ve stanicích metra Budějovická, Kačerov, Pankrác, Pražského Povstání, Skalka, Smíchovské Nádraží, Strašnická a Vltavská. Všechny stanice metra tak nyní vyhovují požadavkům nevidomých na bezpečné a pohodlné cestování.

KDO SI KOUPI JÍZDNÉ TEĎ, VYHNE SE FRONTÁM

PRÁVO, 20. LISTOPADU 2013

Ke včasnému nákupu jízdného na příští rok nabádá cestující Dopravní podnik (DPP). Pokud dojdou na prodejní místo teď, je reálné, že se vyhnou dlouhým frontám, které tam vznikají na přelomu prosince a ledna. Jen ve dnech od 31. prosince 2013 do 4. ledna 2014 končí předplatné ročních kuponů více než 93 tisícům cestujících.

Časové jízdenky jsou snadno dostupné jak v Infocentrech a předprodejních místech DPP, tak v e-shopu. Lidé si je mohou zakoupit i z pohodlí svého domova na webové stránce <http://eshop.dpp.cz/eshop/>. V případě nákupu jízdného prostřednictvím e-shopu stačí kupon nahrát na kartu pomocí validátorů, které

PRÁVO

jsou ve všech stanicích metra. „Elektronické časové jízdenky si mohou zájemci zakoupit až s 60denním předstihem před začátkem jejich platnosti,“ uvedl Vladimír Pospíšil, vedoucí odboru Jízdní doklady a odbavovací systém. Například jízdenku platnou do 18. ledna 2014 si lze v klidu zakoupit již 19. listopadu.

Dbáme na zásady, pravidla a ochranu

Dvakrát nevstoupíš do stejné řeky, říká se. Ale také ševče, drž se svého kopyta. Celoživotní práce v oblasti bezpečnosti přispěla k tomu, že se Antonín Fedorko blíží spíše k druhému přísloví. Po krátké pauze letos navázal na dlouholeté působení na postu bezpečnostního ředitele Dopravního podniku.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Do funkce bezpečnostního ředitele jste byl jmenován opakovaně. Jaké ale byly vaše první kroky v Dopravním podniku?

Pracoval jsem jako zástupce ředitele pražské policie pro uniformovanou policii a v 55 letech jsem měl nárok na řádný důchod anebo možnost pokračovat dále, ale mimo velitelskou funkci. Dostal jsem více nabídek, jedna z nich přišla od tehdejšího generálního ředitele DPP Milana Houfka, který měl v úmyslu založit bezpečnostní úsek. Neváhal jsem ani minutu; zajímalo mě to, a navíc se nabídka týkala oblasti, kterou jsem 36 let vykonával. Psalo se 1. 1. 2000 a tehdy jsem měl první dva podřízené – z oblasti národního bezpečnostního úřadu a úřadu na ochranu osobních údajů.

Jak tehdy vypadala bezpečnost v Dopravním podniku?

Do té doby měl každý odstěpný závod „svoji“ bezpečnost a vykládal si ji každý trochu jinak. Bylo tu tehdy na 16 bezpeč-

nostních agentur, nejednotná byla i požární prevence a hasičský záchranný sbor byl tehdy jen pro metro. Další problém byla oblast BOZP. S rušením odstěpných závodů se tyto činnosti postupně centralizovaly a ruku v ruce s tím se formoval i BÚ, zpočátku jako odbor Bezpečnost a krizové řízení a odbor Hasičský záchranný sbor. Hasiči ještě dnes mají některé pracovní uniformy s nápisem Metro, ale již tehdy se začali zaměřovat ve svých činnostech i na „povrch“.

Řadu let je úsek doplněn i o odbor Kontrola, čímž vznikla definitivní podoba úseku...

Ano, tento odbor je nejmladší součástí. Měl velmi dobré základy z kontrolního odboru v závodu tramvají a v současné době je nedílnou součástí úseku. Dnes se člení na vnitřní a vnější kontrolu. Jsem rád za to, že vedle administrativních pracovníků odbor stojí na odbornících z nitra podniku. Výsledkem bylo mj. sjednocení bezpečnostních agentur, dnes jsou v celém DPP čtyři. I když jsem přišel z oboru, musel jsem se od počátku učit, mnoho věcí bylo pro mne nových a učím se vlastně stále. Mohu snad sám sebe trochu pochválit, že do řady věcí vidím. Ale nikdy ne zcela, to je realita.

Dopravní podnik stále ošetřuje desítky let staré podzemní kryty v metru. Jaká na nás číhají z vašeho pohledu rizika dnes?

Žijeme v době, kdy je snadné provést jakoukoli nehumánní činnost, nemůžeme vyloučit např. teroristický útok apod. I když se nic podobného u nás nestalo, musíme být na to připraveni. Prevenci se důležitost přikládala už za ředitele Houfka a například spolu s panem Šubertem jsme členy bezpečnostní komise UITP, kde se pravidelně dovídáme o vývojových trendech a zkušenostech z měst, která se již stala centrem nějakého útoku, jako byl Londýn, Madrid. Před 6 lety jsme takto přešli na PROVAS (Protichemický varovný systém) po zkušenostech z Tokia po útoku sarinem. Ve spolupráci s OSM (Ochranný systém metra – pozn. red.) jsme se pustili do vytvoření PROVASu na některých stanicích metra. I když všichni věříme, že válka nebude, a řada lidí se našemu

počinání směřuje, připravenost na nenadálé situace musí být.

Opakovaně jsme v DP kontaktu psali o cvičeních našich hasičů...

Nejméně dvakrát ročně pořádáme noční cvičení v metru, naposledy bylo ze 14. na 15. listopadu, kdy proběhla simulace útoku chemickou látkou za použití všech potřebných ochranných prostředků zasahujících jednotek. Tyto akce probíhají jak ve spolupráci s dopravním úsekem, HZS hl. m. Prahy, ZZS, tak např. s Úřadem pro jadernou bezpečnost. Spolupracujeme zejména s pyrotechnickou službou a s MP Praha. Jedno z dalších cvičení proběhlo podle vzoru atentátu při bostonském maratonu. Ano, svět je dnes rozdělen jinak, ale tvrdím, že tak jako všude ve světě, i u nás provést teroristický útok, např. v metru, je velice jednoduché a těžko by se tomu zabránilo, pokud by šlo o čistě náhodnou akci.

Jako členové UITP jste jistě kolegům naopak přinášeli zkušenosti z našich povodní...

Když jsme po povodních v roce 2002 letěli do Dallasu, ještě cestou nás žádali o zastávku v Pittsburghu, kde jsme měli tlumočit naše zkušenosti s povodněmi. Fotografie byly pro ně, stejně jako posluchače v Texasu i Bruselu, neuvěřitelné. Asi nikdo nemohl dát podobný příklad. Za zmínku stojí i povodně letošní. Názor je, že každá povodeň je jiná, ale při srovnání s rokem 2002 se naprosto lišily zejména rozvodněním toků, které v plánech zahrnuté nebyly. Tehdy jsme připravili podle nás dokonalý plán, ale počítal s 500letou vodou, a letos se částečně improvizovalo. Koncem listopadu bude jednání o nové verzi povodňového plánu, který je zjednodušen a zároveň jsou v něm implementovány letošní zkušenosti. Definitivní verze by měla být v únoru 2014.

Pojdme domů. Dopravní podnik dlouhodobě spolupracuje s Městskou policií. Jak spolupráci hodnotíte?

S MP máme celoroční spolupráci, která sice zatím není vázána smlouvou, ale to není tak důležité. Papír snese všechno, ale důležitější je vlastní spolupráce. Ta spadá



Dr. Antonín Fedorko působil v čele bezpečnostního úseku od 1. 1. 2000 do 22. 12. 2011. Po odchodu generálního ředitele Martina Dvořáka na jeho místo nastoupil Bc. Pavel Richter, který se 7. 5. 2013 z osobních důvodů místa bezpečnostního ředitele vzdal. Ke stejnému dni byl do této funkce jmenován Antonín Fedorko.



pod Hlídkový útvar MP s celopražskou působností, zhruba z 85% na povrchu i v podzemí pracuje pro DPP. Třeba na nočních linkách není revizor bez asistence strážníka z Hlídkového útvaru. Například řidiči autobusů a tramvají určité jejich pomoc v případech nouze oceňují. Naopak my vypomáháme jim, například možností využití posilovny v Hostivaři či zapůjčením nevyužitých posilovacích strojů.

Velmi byla medializována zakázka na fyzickou ochranu objektů. Můžete toto téma osvětlit?

Myslím, že veřejnou soutěž mohu shrnout stručně a jednoznačně. Zakázka trvala na můj vkus velice dlouho, v dubnu byla vyhlášena a je nyní téměř na závěr roku bez výsledku. Příčiny zdržení neznám, ale už po vyhlášení se média pozastavovala např. nad tím, proč jednou z podmínek je vlastnictví 25 psů s psůvody, vysokoškolské a pedagogické vzdělání pracovníků agentury apod. Na druhou stranu jsme si zjistili, že minimálně pět firem od nás a zhruba patnáctka z bezprostředního okolí země by na zakázku potenciál měla. Takže chyba v omezení z tohoto úhlu pohledu nenastala a sdělili jsme, že soutěž diskriminační není. Přihlásilo se 5 účastníků, z nichž jeden nesplnil podmínky. Ve finále zůstala jedna firma, další tři jsme vyzvali k doplnění. Reagovala jedna, takže nyní máme 2 agentury, které naše nároky a podmínky splnily. Aktuálně tento týden (47. týden – pozn. red.) proběhne předposlední kolo, kdy komise bude po-

rovnávat finanční nabídky. V horizontu dalších 14 dnů se rozhodne. Buď vyhraje jedna agentura, anebo se soutěž zruší a zaujme k tomu stanovisko představenstvo. Jedna z agentur sice podala podnět na ÚOHOS, ale ten došel k názoru, že DPP nic neporušil.

Bliží se prodloužení metra V.A. Jak je na tuto situaci připraven Hasičský záchranný sbor?

HZS navrhl před půl rokem v souvislosti s prodloužením posílení sboru. Počátkem listopadu jsem vedení seznámil s koncepcí, která neobsahuje stavbu nové stanice, ale rozšíření stavu hasičů, zejména stanice Zličín, která má k trase nejbližší. Už nyní bychom se měli otázkou zabývat s ohledem na výcvik hasičů a seznámení stanice s místopisem nové trasy. Mělo by se jednat o 12 osob, tedy o 3 v každé směně, a to k 1. červenci příštího roku. O navýšení techniky zatím neuvažujeme, cisternu sbor získal vloni, letos pak dorazilo velitelské vozidlo a druhé ještě do konce roku bude dodáno.

Co převážilo na vahách, zda se na pozici bezpečnostního ředitele vrátit?

Když odešel pan Dvořák, byla situace stejná jako v jiných podnicích. Logicky všichni ředitelé opustili DPP. Měl jsem to štěstí, že jsem byl požádán, abych pracoval svého nástupce a byl poradcem pana generálního pro oblast bezpečnosti, což jsem přijal. Pokud se člověk cítí zdravý, děti má odrostlé a práce ho baví, taková nabídka se neodmítá. Byl jsem tedy veden jako OSVČ a pracoval jsem

Rád bych, aby pracovníci bezpečnostního úseku brali práci jako službu. Ať je to kontrola, prevence či BOZP, říká v rozhovoru Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel DPP.

na některých tématech pro generálního ředitele. Věnoval jsem se úkolům intenzivně, protože neumím sedět nečinně doma. Někdy na jaře letošního roku jsem si naplánoval lázně a po návratu jsem se dozvěděl o ukončení pracovního poměru pana Richtera a o nabídce opět převzít úsek. Upřímně, moc dlouho jsem o tom nepřemýšlel, přerušil živnost a práce jsem se zpět ujal. A nemůžu říct, že bych to neucinil rád.

Jak vnímáte postavení bezpečnostního úseku v rámci Dopravního podniku?

Jsme prioritně službou pro ostatní úseky. Myslím, že si na naši práci zvykly i odbory a obracejí se na nás s věcmi, které řešit umíme, a této spolupráci v rámci pomoci zaměstnancům se rozhodně nebráníme. Za sebe mohu říct, že pokud tady budu, chci zkušenosti předávat, a až nastane čas na předání práce zástupci, bez hořkosti a závisťi ho připravím a pomohu mu tak, aby úsek fungoval dál. Ambice umřít tady nemám. Přestože znám z podniku mnohé, kteří neradi předávají zkušenosti dál, touto cestou jít nechci a chci včas uvolnit místo. Rád bych, aby i lidé z mého úseku brali práci jako službu. Ať je to kontrola, prevence, BOZP. Nejedná se o banality, represí, ale o zásady, pravidla, která chrání člověka. Kdyby měli zaměstnanci dojem, že se to té represí někde blíží, mají ke mně cestu otevřenou. Rád bych této příležitosti využil k tomu, abych poděkoval všem za spolupráci v roce 2013 a zároveň popřál klidné svátky a vše dobré do příštího roku.



Klady a zápory variant čtvrté trasy metra

První provozní úsek trasy metra D (I.D) v rozsahu Depo Písnice – Náměstí Míru byl vždy považován za jednu z nejdůležitějších dopravních staveb v Praze. Jižní část tohoto úseku (Depo Písnice – Pankrác) prochází rozsáhlým, hustě urbanizovaným územím, které není obslouženo kapacitní kolejovou veřejnou dopravou. Severní část (Pankrác – Náměstí Míru) vytváří potřebné paralelní spojení s trasou C metra, umožňuje odlehčení přetížené linky C metra a kapacitní náhradu této trasy v případě výpadku (oprava, havárie) Nuselského mostu.

Jan Urban, foto: archiv DPP a Metroprojekt

Provozní úsek metra I.D je považován za jednu z nejdůležitějších připravovaných dopravních staveb v Praze. Podle původního zadání mělo jít o moderní, plně automatické metro, které mělo být z bezpečnostních důvodů vybaveno i oddělovacími stěnami s posuvnými dveřmi na hranách nástupiště. Předpokládalo se plně automatický provoz bez strojvedoucích. Přínosy základní části trasy metra D jsou velmi komplexní. Především znamená významnou změnu v dopravní obsluze rozsáhlých sídlištních celků v západní části jižního sektoru Prahy (zejména Krč, Libuš, Lhotka), které jsou v současnosti odkázány na nevyhovující autobusový návoz ke stanicím trasy metra C.

Vizualizace stanice Nádraží Krč, která zajistí přímou vazbu na železniční dopravu.

Dopravní působnost daného úseku metra umožní odlehčení trasy metra C a současně bude vytvořena i velmi potřebná dopravní alternativa ke stávajícímu vedení metra přes Nuselský most. Svými stanicemi nová trasa prováže dvě stávající trasy metra (C a A), vytvoří další vazbu na železnici a zabezpečí podchycení části autobusové a individuální automobilové dopravy již v okrajové části města (jsou připravována záchytná parkoviště typu P+R u stanic Depo Písnice, Písnice, Nové Dvory a Nádraží Krč). Provozní úsek metra I.D, se stavební délkou 11 136 m, má mít následující stanice: Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác D, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice.

ÁČKO DOSTALO PŘED I.D PŘEDNOST

První dopravní studie nové, čtvrté trasy pražského metra byla zpracována již v roce 1988 (dílčí prověřovací studie byly vypracovávány už před tímto datem). Po řadě dalších dopravních, finančních a technických studií bylo stabilizováno vedení trasy, umístění stanic a dopravní technologie. Kromě jiného byla prověřována i možnost financování realizace trasy pomocí PPP, neboli partnerství veřejného a soukromého sektoru. Trasa byla podchycena v dosud platném Územním plánu hl. m. Prahy z roku 1999 s dílčí úpravou, která byla schválena jako změna územního plánu č. Z2440/00 (trasování v okolí Nemocnice Krč). Zdálo se, že nic nebrání její projektové přípravě a následné realizaci.

PROVOZNÍ ÚSEK METRA I.D JE POVAŽOVÁN ZA JEDNU Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH PŘIPRAVOVANÝCH DOPRAVNÍCH STAVEB V PRAZE



V roce 2007 však vedení hlavního města Prahy potvrdilo realizační prioritu prodloužení trasy metra A za stanici Dejvická a z daného důvodu byla příprava trasy I.D poněkud upozaděna. Přesto byly v roce 2009 s firmou Inženýring dopravních staveb a v roce 2010 s firmou Metroprojekt podepsány klíčové smlouvy na zajištění inženýrské činnosti při přípravě trasy I.D a na vypracování projektové dokumentace na úrovni dokumentace pro územní řízení a dokumentace pro stavební povolení.

V roce 2012 byl vydán kladný posudek vlivu stavby na životní prostředí (EIA).

VÝSLEDNÁ VARIANTA POD KURATELOU ÚSPOR

Na přelomu let 2011 a 2012 začal Magistrát hl. m. Prahy uvažovat o zlevnění přípravy a zejména budoucí realizace nové trasy metra. Na základě tohoto požadavku proběhly přípravy alternativních návrhů, jejichž hlavním cílem bylo dosažení maximálních úspor při zachování všech přínosů trasy. Výsledkem byl návrh upustit od moderního, plně automatického metra a připravit výstavbu metra levnějšího, které by bylo kompatibilní se stávající trasou C metra (zásadním v této věci bylo usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2241 ze dne 18. 12. 2012, které jednoznačně určilo, že další příprava metra I.D bude v podobě kompatibilní s trasou C metra). Metroprojekt připravil návrhy na zlev-

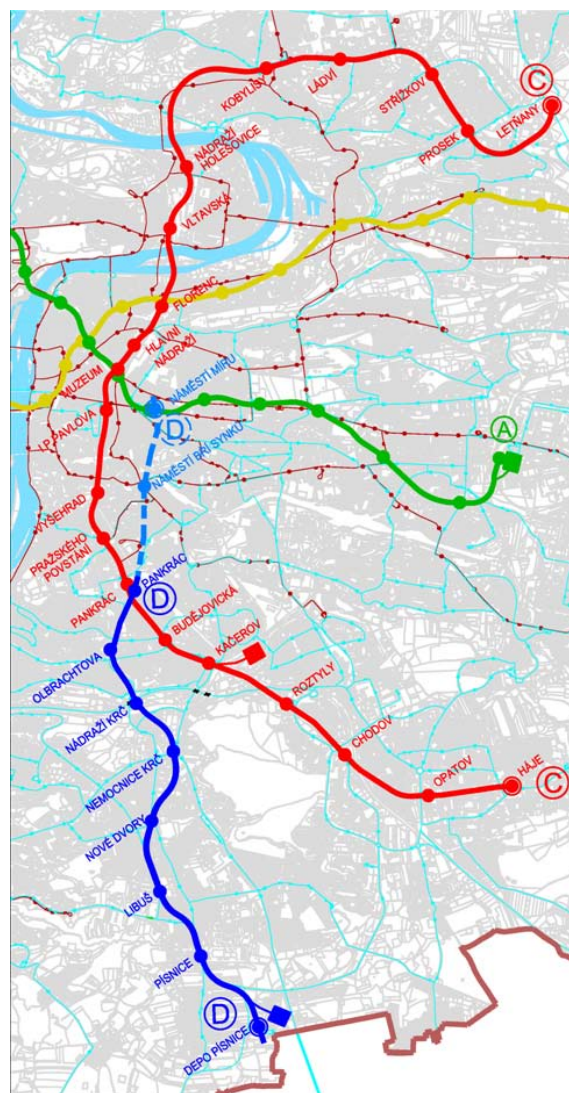
nění celé trasy. Hlavním prvkem byla snaha o úsporu investičních prostředků, která v součtu nabízí značné zlevnění. Šlo o zjednodušení některých stavebních objektů, návrh nestavět v první fázi nové depo a nepořizovat pro novou trasu nová vozidla (využije se stávající disponibilní kapacita vozidel typu M1 a stávající technická základna metra). To by vedlo ke zlevnění výstavby úseku Pankrác – Depo Písnice zhruba o 6 miliard Kč.

PANKRÁC PŘESTUPNÍ ČI NEPŘESTUPNÍ?

Další návrhem, který má v úvodní fázi výstavby trasy I.D přinést významné úspory, je výstavba trasy v úseku Pankrác – Depo Písnice jako „odbočení“ trasy C. Vlaky linky D by po trase C jezdily do stanice Nádraží Holešovice. To by vedlo k úspoře prostředků za výstavbu stanice Pankrác na trase D (úspora přibližně 3,5 miliardy Kč). Součet všech uvedených opatření by tedy v úseku Pankrác (bez samostatné stanice) – Depo Písnice přinesl úsporu přibližně 9,5 miliardy korun.

Problémem je, že při další výstavbě směrem na Náměstí Míru by všechny tyto úspory (kromě zlevnění stavebních objektů) musely být uhrazeny, a tím by se pokračování výstavby výrazně prodražilo. Další nevýhodou varianty „odbočení“ je skutečnost, že by se mezi stanicí Pankrác na trase C a stanicí Olbrachtova na trase D musely vybudovat dva traťové tunely. Toto řešení není v souladu s územním plánem města a vyžadovalo by jeho změnu. Rovněž by při této variantě došlo k narušení pravidelného intervalu na lince C v úsecích Pankrác – Háje a Nádraží Holešovice – Ládví, neboť provoz by byl zajišťován systémem dva vlaky linky C a jeden vlak linky D, čili na uvedených úsecích by byl nepravidelný interval. Výhodou varianty „odbočení“ je, kromě úvodní úspory investičních prostředků, zejména možnost přímé cesty z jižní části trasy D přímo do centra města.

Druhou variantou je výstavba úvodní části trasy I.D jako samostatné i s vlastní stanicí Pankrác, ale zatím bez depa a bez nových vozidel. Výhodou této varianty je, že je v souladu s územním plánem a její výstavba by byla rychlejší, což je klíčové zejména z pohledu možnosti spolufinancování výstavby z evropských fondů, v úvodní části je ale realizace této varianty dražší právě o přestupní stanici Pankrác D. Nevýhodou je také nutnost přestupu mezi linkami D a C na Pankraci. Obě varianty mají tedy své výhody i nevýhody a pro výběr konkrétní realizační varianty je bude třeba ještě důkladně prověřit a porovnat. Definitivní rozhodnutí o realizační variantě by mělo padnout v 1. pololetí příštího roku.



Plán trasy metra I.D ve variantě s přestupem ve stanici Pankrác.

ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY JE NA SVĚTĚ

V říjnu 2013 Rada hl. m. Prahy schválila záměr výstavby trasy I.D metra a souhlasila se zařazením tohoto projektu do spolufinancování z evropských fondů, konkrétně z Operačního programu Doprava 2014+. To jsou pro další pokračování přípravy trasy klíčová rozhodnutí, neboť alespoň rámcově stanovují způsob financování a časový harmonogram, kdy musí k realizaci stavby dojít.

Zatím posledním významným datem, které se trasy I.D metra týká, je 16. říjen 2013, kdy odbor stavební Městské části Praha 4 vydal „Rozhodnutí o umístění stavby trasy I.D metra v Praze – provozní úsek Náměstí Míru – Depo Písnice“. Toto rozhodnutí zatím není pravomocné, ale je rovněž významným milníkem při přípravě čtvrté linky pražského metra.

Provozní úsek metra I.D, se stavební délkou 11 136 m, má mít následující stanice: Náměstí Míru, Náměstí Bratří Syнкů, Pankrác D, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice.



FENOMÉN ROKU 2013: NÁHRADNÍ DOPRAVA

Letošní rok byl z hlediska zajištění náhradní autobusové dopravy poměrně náročný. Po většinu roku probíhalo souběžně několik akcí velkého rozsahu i doby trvání. Na rozdíl od minulých let byl navíc značný podíl výkonů požadován mimo prázdniny v období plného vypravení, což vyvolalo zvýšené nároky na personál i potřebný počet autobusů.

Martin Beneš a Tomáš Párys, foto: JPA

Autobusy Dopravního podniku zajišťují plánovanou i operativní náhradní autobusovou dopravu (NAD) jak pro potřeby DPP při přerušení provozu metra nebo tramvají, tak i pro České dráhy dle příslušné smlouvy a v územním rozsahu Pražské integrované dopravy. Náhrada za přerušenou drážní dopravu je řešena jednak speciálními linkami NAD s označením „X“, v poslední době však stále častěji v kombinaci s úpravou nebo posílením pravidelných autobusových linek pro zajištění a ekonomicky efektivní využití vozidel.

„NÁHRADKY“ OVLIVNILA KUMULACE AKCÍ

Pro plánované náhradní dopravy jsou obvykle preferovány termíny s nižší přepravní poptávkou (prázdniny, prodloužené víkendy), kdy postačuje nižší kapacita náhradní dopravy a navíc je k dispozici

Autobus X-22 byl po několika měsících spojením Vršovic s centrem.

více vozidel i řidičů. Z různých důvodů (odvolávání neúspěšných uchazečů veřejných zakázek apod.) se však tento princip nepodařilo letos v některých případech naplnit a zejména v poprázdninovém období došlo k nebývalé velké kumulaci akcí a požadavků na NAD.

Uvedená situace měla významný vliv jak na cestující (rozsáhlé a opakované změny vedení pravidelných linek i linek NAD), tak na plánování směn řidičů i využívání vozidel. Limitním faktorem byla zejména možnost vypravení kloubových autobusů a kapacitní možnosti jednotlivých garáží.

Při přechodech mezi jednotlivými etapami NAD tak bylo nutné provádět řadu překladů výkonů mezi garážemi, a to i u linek, které s NAD přímo nesouvisely. Zvýšené personální nároky byly dle možností pokryty větším využíváním řidičů s dohodou o pracovní činnosti nebo dohodou o provedení práce. I přesto došlo k výraznému navýšení přesčasové práce. Nejvyšší vypravení vozů a potřeba řidičů nad rámec pravidelného stavu nastala v říjnu, kdy bylo z důvodu několika souběžných NAD za tramvaje vypravováno denně navíc 42 vozů, na které bylo denně

Maxima vypravení vozů a řidičů v souvislosti s NAD v roce 2013

termín	vozy navíc	řidiči navíc
středa 5. 6. 2013 (povodně)	91	157
říjen 2013 (pracovní dny)	42	75
sobota 9. 11. 2013	48	93



potřeba navíc 75 řidičů do služby. V některých dnech k těmto počtům přibýly ještě další krátkodobé NAD za tramvaje a NAD za České dráhy.

PŘÍPRAVA A PROVOZNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Příprava jednotlivých NAD je obecně velmi náročná na koordinaci všech zainteresovaných útvarů a v případě kumulace více akcí to platí dvojnásob. Z dopravního hlediska se jedná zejména o preferenci autobusů na trase NAD, místní úpravy dopravního značení a zajištění průjezdnosti trasy (včetně případných odtahů nesprávně zaparkovaných vozidel). Velkou pozornost je nutné věnovat přestupu mezi NAD a pravidelnými linkami, a to jak při prostorovém řešení (docházková vzdálenost, kapacita vyčkávacího prostoru a bezpečnost cestujících), tak i zajištění potřebných časových návazností (v jízdním řádu i případně dispečersky v reálném provozu). Samostatnou kapitolou je



informování cestujících s využitím všech dostupných informačních kanálů. Odbavovací a informační systém v autobusech poskytuje nejen vizuální, ale rovněž akustické informace (zejména o možnostech přestupů), a to nejen na samotné lince NAD, ale také na všech pravidelných linkách, kterých se příslušná NAD dotýká.

U plánovaných NAD je společným cílem všech zainteresovaných útvarů zajištění provozu podle jízdních řádů tak, aby nabídka odpovídala požadovanému intervalu a cestující mohli využívat stan-

dardní informační možnosti (např. vyhledávač spojení). Vzhledem k častému omezení kapacity komunikací příslušnou stavební činností však právě na linkách NAD dochází ve větší míře k provozním nepravidelnostem a nutnosti dispečerského řízení pro zajištění pravidelného intervalu, koordinaci čerpání bezpečnostních přestávek řidičů, případně řešení neprůjezdnosti trasy. Podmínky pro dispečerské řízení bohužel nejsou ve všech případech zcela ideální (omezené manipulační a odstavné prostory, vliv povětrnostních pod-

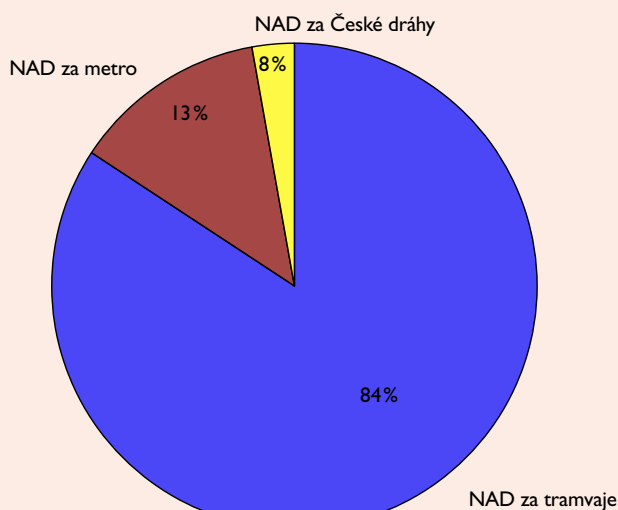
mínek, apod.), přesto je právě dobré dispečerské řízení jedním z klíčových prvků pro úspěšné zvládnutí NAD.

DEPONACE NA KAČEROVĚ

Pro přípravu a provozní zajištění jsou nejdůležitější NAD za metro. Vzhledem k potřebné kapacitě je nutné vypravení velkého počtu vozů i řidičů, včetně nutnosti zajištění příslušného zázemí pro odstavení vozů a čerpání přestávek řidičů. Zároveň je třeba zejména v místech přestupů připravit záložní vozy a řidiče pro případné výkyvy poptávky nebo mimořádné události s omezením průjezdnosti trasy.

Zajímavým příkladem byly dvě listopadové NAD za metro v úseku Kačerov – Jižní Město. Zahájení NAD bylo »»

PODÍL JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ NAD V ROCE 2013 (dle km)



Autobus X-C při zajištění NAD za metro ve stanici Pražského povstání.





Dopravní značení pro deponační odstavky autobusů v ul. Michelské.

požadováno již v pátek od 18:50, tedy v období konce přepravní špičky. Při přípravě tak měli konstruktéři jízdních řádů z odd. JŘ Autobusy před sebou nelehký úkol zajistit dostatečný počet kloubových autobusů pro linku X-C. Vzhledem k potřebnému intervalu totiž musela být téměř polovina vozů pro páteční provoz použita z dělených směn pravidelných linek. Při přípravě jízdních řádů bylo nutné dále zohlednit příslušnou legislativu (doba řízení, čerpání přestávek) a také průjezdnost pražských komunikací při výjezdech z garáží či přejezdech z pravidelných linek, která v pátečním pozdním odpoledni nebývá zcela ideální.

Autobusové obratiště Kačerov je i za běžného provozu na hranici kapacity. Na základě společného jednání byly pracovníky odboru Organizace provozu úse-



Náhradní doprava za tramvaje v ulici Evropská patřila k nejdělsším.

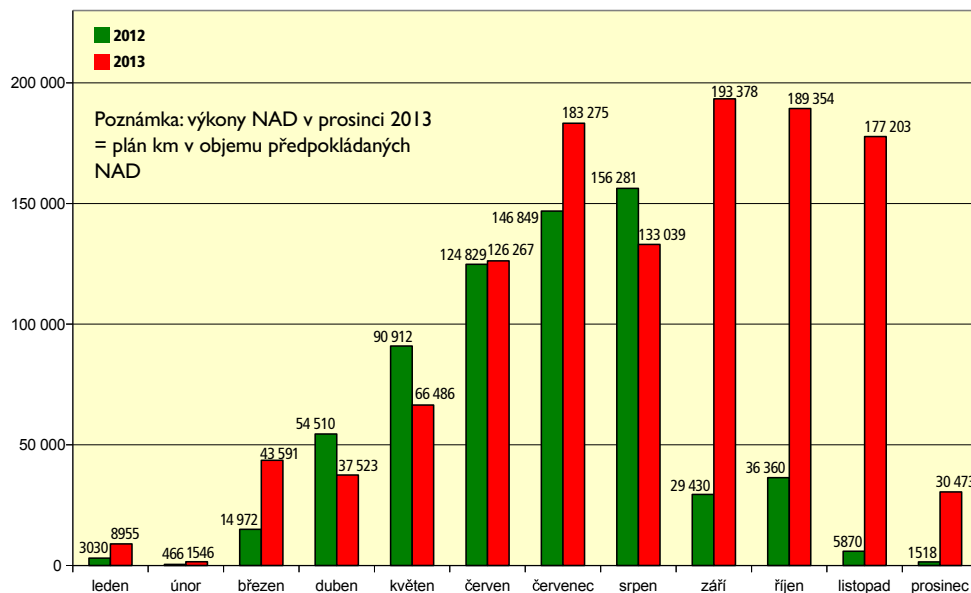
ku dopravního prověřeny a zajištěny tzv. deponace. Jednalo se o vyhrazení pravých jízdních pruhů v ul. Michelské před zastávkou Kačerov (v obou směrech), které sloužily po oba pátky k čerpání bezpečnostních přestávek před výkonem na lin-

ce X-C a případné dorovnání časové rezervy při výjezdu nebo přejezdu. Díky uvedeným deponacím se podařilo v obou termínech zajistit bezproblémové zahájení NAD a odjezdy z Kačerova v intervalu 1,5 minuty.

Závěrem je nutné znovu zdůraznit, že zajištění provozu NAD (ať plánovaných, nebo operativních) by se neobešlo bez dobré spolupráce mezi jednotlivými útvary napříč celým podnikem a také součinnosti mimopodnikových složek (ODA MHMP, TSK, Policie ČR, apod.). Vždyť v roce 2013 ujedeme na NAD za tramvaje téměř 1 033 000 km, za metro pak bezmála 159 000 km. Cílem všech těchto úprav je zajistit přepravu našich zákazníků s co nejmenšími komplikacemi, které přerušení pravidelného provozu přináší. Věříme, že se nám to společně daří. 🚇

Zajímavým příkladem podpůrných opatření pro NAD bylo zřízení tzv. deponací při listopadových NAD za metro v úseku Kačerov – Jižní Město. Jednalo se o vyhrazení pravých jízdních pruhů v ul. Michelské před zastávkou Kačerov (v obou směrech), které sloužily po oba pátky k čerpání bezpečnostních přestávek před výkonem na lince X-C a případné dorovnání časové rezervy při výjezdu nebo přejezdu. Díky deponacím se podařilo v obou termínech zajistit bezproblémové zahájení NAD s odjezdy z Kačerova v intervalu 1,5 minuty.

DOPRAVNÍ VÝKONY NAD ZA METRO A TRAMVAJE V LETECH 2012 – 2013 (v km)



Výhybkový seriál v metru pokračuje

Rok 2013 se do historie zapíše mj. tím, že se v něm uskutečnilo za 39 let provozu pražského metra nejvíce úplných výměn výhybek včetně pražců a šterkového lože. Dnes už je možné říct, že všechny práce v tomto roce proběhly zdárně podle harmonogramů, a dá se tedy směle přejít k plánům na rok 2014 i dále. Zatím se zaměříme na trať A, očekávající své prodloužení.

Petr Ludvíček, foto: Zdeněk Rampa

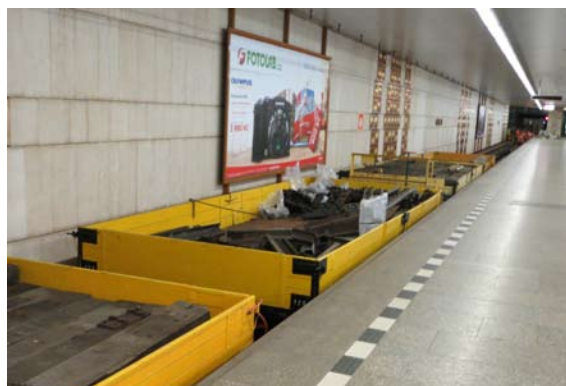
Poslední letošní výměna, jak jsme psali v DP kontaktu 8/2013, byla plánována dvoufázově – a tak se také stalo. Od 1. do 3. listopadu Dopravní podnik provedl ve stanici Háje úplnou sanaci výhybky č. 2 ve 2. koleji a od 8. do 10. listopadu výhybky č. 1. Na trati C je z celkového počtu 43 výhybek 21 ve šterkovém loži. Z nich je 10 vyměněno, zbývá tedy jedenáct. Obrátme nyní pozornost k trase A, konkrétně ke stanici Náměstí Míru a Dejvická.

„Když jsme zjistili, že neexistuje žádná varianta provozu metra při výměnách výhybek na Náměstí Míru, rozhodli jsme se akci sloučit s druhou velmi exponovanou výhybkou, a to na Dejvické“, popisuje počítačící úvahy pro první z výměn roku 2014 Zdeněk Rampa, vedoucí odboru Řízení provozu. Úvahy tady směřovaly k využití stavu neschopnosti celé trasy podle letošního vzoru. Ukázalo se, že je dopravně nepřínosné trať provozovat jen od Depa Hostivař po Želivského, jak připomíná Zdeněk Rampa: „Chtěli jsme udělat stejný trik i příští rok. Rozdíl je v tom, že tentokrát půjde na Náměstí Míru o dvě výhybky, které znemožňují jakýkoli provoz přes tuto stanici. Snažili jsme se tedy práce naplánovat tak, abychom stihli i třetí výhybku, tedy č. 1 na Dejvické. Technologicky to v tomto případě vypadá tak, že bychom při výluce potřebovali jeden pracovní den navíc.“ Jedna z variant nabízela započít práce na velikonoční svátky o půlnoci ze čtvrtka na pátek pouze na Dejvické, kde by se pracovalo intenzivně až do noci z pátku na sobotu. Od soboty do pondělí by byla celá trať A vyloučena, dokončovala by se akce na Dejvické a zároveň by se rozeběhly práce na obou výhybkách na „Míráku“. Proti tomu hovoří omezující faktory v náhradní dopravě požadovaného rozsahu, jako je průjezdnost tramvajových smyček, kapacitní možnosti vozového parku tramvají apod. Nabízí se tedy, že „všechny tři práce by se zabývaly najednou, a to v pátek večer, kdy maximální přesun cestujících bude za námi a NAD už stihne poptávku vykrývat“, dodává Rampa.

Vzhledem ke složitosti výše uvedených sanací výhybek se nabízí ještě varianta spojení víkendových prací s pondělním a mezi-

lehlým státním svátkem 1. nebo 8. května. „Je známo, že při této konstelaci v kalendáři si mnoho lidí vybírá dovolenou, a klesá tak přepravní poptávka. Zároveň se dá předpokládat, že bude v jednotlivých pracovních dnech mezi víkendem a svátkem zaveden prázdninový provoz přesně z tohoto důvodu. Takže to je další možnost, pokud bychom nenašli rezervy v přepracování původního harmonogramu“, vysvětluje Zdeněk Rampa. Definitivní varianta je v současné době v jednání, ale jak dodává, je třeba se zorientovat rychle a dobře, protože „z hlediska logistického zajištění i naplánování náhradní dopravy a zajištění informačního toku půjde o značně rozsáhlou výluku“.

Další dvě plánované výluky na trase A ve stanici Dejvická souvisejí s prodloužením trati V.A. Jak říká Zdeněk Rampa, není jisté, zda proběhnou v létě či na podzim: „Nejistota pramení z toho, že jde o práce na zabezpečovacím zařízení. Veřejná obchodní soutěž na dodavatele zabezpečovací byla dokončena pozdě a smlouva byla podepsána začátkem listopadu. Limitující pro otevření tratě V.A je termín dokončení zabezpečovacího zařízení a celková připravenost.“ Smluvní termín na dodání zabezpečovacího zařízení je 12 měsíců, k tomu je třeba přičíst tři měsíce, které potřebují útvary DPP od předání veškerého komplexu zařízení k ověřovacímu provozu bez cestujících až do dne zahájení provozu s cestujícími. Ve výsledku se tak se spuštěním „pátého áčka“ můžeme z dnešního pohledu dostat někam na počátek února 2015. První výluka se bude týkat odpoje-



Vozíky s vytěženým materiálem z výměny výhybek ve stanici metra Háje.

ní stávajícího reléového zabezpečovacího zařízení a druhá napojení nového, elektronického: „Půjde o elektronické starvěldlo s JOP (jednotným ovládacím pracovištěm) ve stanici Dejvická. U nových stanic to není problém; složité to bude na provozované trati, kdy bude třeba část místnosti stávajícího reléovky vybourat a postavit nové zařízení. Prostorově budeme omezeni, nemáme pro nové elektronické zabezpečovací zařízení nové prostory. Proto se plánují výluky dvě,“ dodává Zdeněk Rampa. Posunutí termínů pro V.A tak odsunulo další potřebné sanace výhybek.

Na podzim se plánují hned dvě rozsáhlé výluky – na trati C proběhne výměna všech tří výhybek ve stanici Pražského povstání v termínu 25. až 28. října, na trati A se uvažuje o sanaci výhybek č. 2 + 3 ve stanici Želivského od 15. do 17. listopadu 2014. Poslední dvě čtveřice výhybek i s dvojími kolejovými spojkami na Hájích a Kačerově přijdou na řadu pravděpodobně až v létě 2015 nebo později.

Osazením nových výhybek ve stanici Háje se DPP dostal na číslo 10 v rámci trasy C. Zbývá jich sanovat ještě 11.



Z PODĚBRADSKÉ ZMIZELY PANELY

Pražská tramvajová dopravní cesta zažila jeden ze svých mezníků v roce 2010. V Poděbradské ulici mezi Kbelskou a obratištěm Lehovce byla zřízena první bezžlábková železniční kolejnice S49. Od té doby byly podobným způsobem ve městě zrekonstruovány kilometry tratí. A letos jsme se na Poděbradskou vrátili dokončit rozdělanou práci. Byla provedena rekonstrukce kolejí od Kbelské, tentokrát směrem do centra, čímž z této radiály zmizely velkoplošné panely.

Miroslav Grossmann, foto: Karel Mašek a autor

Trat' v Poděbradské ulici se dostala do plánu Dopravního podniku už pro rok 2012. Kvůli odvolání neúspěšného účastníka výběrového řízení se však protáhl proces výběru zhotovitele, a stavba tak byla zahájena až s koncem letních prázdnin roku 2013 společností Hochtief.

Scénář stavby se neliší od řady akcí provedených v posledních letech, jako byla rekonstrukce Plzeňské ulice nebo Podolského nábřeží. Původní konstrukce trati na velkoplošných panelech byla zcela zlikvidována a nahrazena klasickou kolejovou konstrukcí na železobetonových prážkách ve šterkovém loži. Většina trati je s otevřeným svrškem, pouze část mezi obratištěm Harfa a Podkovářskou ulicí je převážně zatravněná. Použita byla bezžlábková kolejnice S49. Délka rekonstrukce byla cca 1,85 kilometru.

PREFABRIKOVANÝ PŘEJEZD NA KBELSKÉ

Zvláštní pozornost byla věnována tramvajovému přejezdu v dopravně velmi zatížené křižovatce Poděbradská – Kbelská. Zde bylo nutné během práce na přejezdu

Z celého kolejového tělesa zbylo jen trakční trolejové vedení, které nebylo nutné rekonstruovat.



ponechat pro provoz z Kbelské do Průmyslové a zpět pouze jeden jízdní pruh v každém směru. To mělo za následek značné dopravní komplikace, které se projevily i mnoho kilometrů daleko. Přejezd je dlouhý 47,68 metru a široký 6,4 metru. Nebyl proveden klasickou konstrukcí, ale je složen z 19 kusů železobetonových panelů. Takže vlastně není úplně pravda, že Poděbradská je nyní zcela bez panelů. Každý kus váží 14,6 tuny. Kolejnice S49 jsou upevněny do žlabu v pre-

fabrikátu systémem upevnění od společnosti Edilon pomocí sestavy pryží, rektifikačních prvků a pružné záhlavy.

Systém garantuje po celé délce přejezdu zachování geometrické polohy koleje. Rovněž umožňuje provádět výměnu kolejnic v případě jejich ojetí na povolené maximální hodnoty. Uložení prefabrikátu probíhalo během 14 dní trvajícího dopravního omezení na 30cm mohutnou betonovou nearmovanou desku, která byla zřízena na sanované zemní pláni. Pokládka probíhala jeřábem o celkové nosnosti 200t na vyložení ramena 28m.

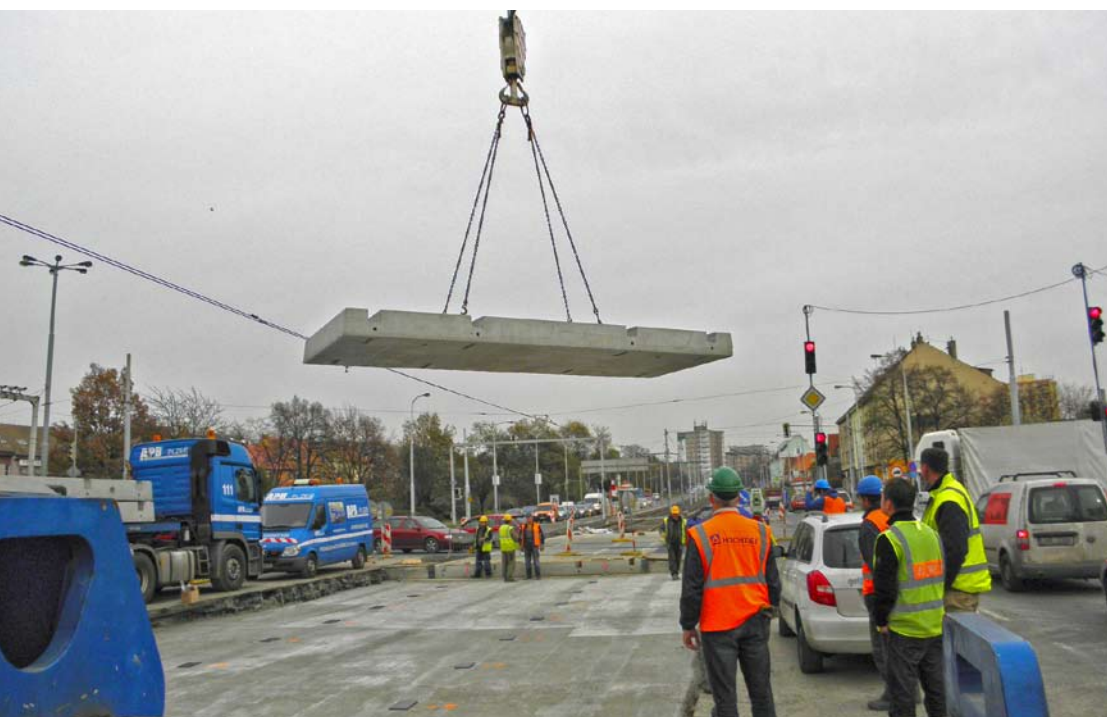
K dopravním opatřením je potřeba dodat, že i vlastní zúžení Poděbradské ulice na uspořádání 1+1 pruh během stavby znamenalo častou tvorbu kolon aut, tedy značné prodloužení doby jízdy, bohužel včetně náhradní autobusové dopravy.

NOVÁ ZASTÁVKA KABEŠOVA

Rekonstrukcí prošly také všechny tramvajové zastávky. Nejvyšší potřeba byla v případě zastávky Podkovářská, která v posledních letech zaznamenala razantní nárůst obrátů cestujících z důvodů výstavby rozsáhlého obytného souboru v její blízkosti. Úzký nástupní ostrůvek byl příčinou řady stížností bezpečnostního charakteru od nových obyvatel čtvrtě.

Všechna nástupiště jsou nyní bezbariérově přístupná, s výškou nástupní hrany 24 centimetrů nad hlavou kolejnice. Jed-

Ukládání železobetonových prefabrikátů na křižovatce Poděbradská – Kbelská.





ná se o zastávky Nademlejnská, U Elektrý a Podkovářská. Navíc byla nově zřízena zastávka Kabešova, a to mezi zastávkami Nádraží Libeň a Podkovářská. Její realizace si vyžádala mimo jiné posun trati v tomto místě o několik metrů jižním směrem a definitivní snížení počtu jízdních pruhů ve směru z centra ze dvou na jeden. K tomu dodejme, že po obnově signalizace na křižovatce Poděbradská – Podkovářská dojde k faktickému zúžení vozovky také pro směr do centra, protože levý pruh zde bude určen pouze pro odbočení vozidel vlevo.

POSLEDNÍ RESTART STODŮ

Semaforey jsou dalším tématem stavby. Při rekonstrukci byly upraveny všechny dotčené světelné signalizace. Historie preference tramvají na semaforech v Poděbradské sahá do roku 2006 a má velice pohnutý osud. Chvilí fungovala, chvíli ne a nakonec většinu signalizací potichu opustila. Během rekonstrukce tramvajové trati byla na světelných signalizacích na křižovatkách Podkovářská, U Elektrý a U Tesly nahrazena původní tramvajová detekce z optických snímačů STOD 1 za klasické trolejové kontakty PTK 1, čímž vznikly předpoklady pro znovuzavedení preference tramvají v Poděbradské ulici. To se však zatím nepodařilo v případě Podkovářské.

Díky zúčastněným subjektům, tedy společnosti Metroprojekt, Eltodo, Elek-

troline a provozu Vrchní vedení DPP, se preference naopak podařilo na poslední chvíli zavést na SSZ Poděbradská – Kbelská, díky čemuž kleslo průměrné zdržení tramvají do centra o půl minuty a z centra o čtvrt minuty. Současně byla zcela zlikvidována zdržení vyšší než 1 minuta. Původně se předpokládalo, že v koordinaci s rekonstrukcí tratě dojde k obnově signalizace, avšak ta nabrala značné zpoždění. Aby se předešlo riziku, že na nové trati zůstane dlouhou dobu zdroj značných zdržení tramvají, byly vytěžené detektory STOD 1 přesunuty právě na křižovatku Poděbradská – Kbelská, a to jako provizorní řešení do obnovy SSZ.

Nová zastávka Kabešova. Přechod přes trať je ne-signalizovaný, což přispívá k plynulosti provozu tramvají i chodců.

Software pro preferenci signalizace obsahovala už z roku 2008 od dob neúspěšného zavádění aktivní detekce do tramvají. Navíc došlo k obnovení alespoň podmíněné preference na SSZ Poděbradská – Hloubětínská, kde byl z vytěženého materiálu nahrazen jeden zničený snímač a další byl přemístěn do správné polohy dle dopravního řešení.

Na kolejové křižovatce u obřiště Starý Hloubětín dostala výhybka ve směru od Lehovce rádiové ovládání, tudíž jsou nyní tímto zařízením již vybaveny všechny výhybky v křižovatce. Trať byla uvedena do provozu 13. listopadu 2013.



PŮVODNÍ KONSTRUKCE TRATI NA VELKOPLOŠNÝCH PANELECH BYLA ZCELA ZLIKVIDOVÁNA A NAHRAZENA KLASICKOU KOLEJOVOU KONSTRUKCÍ NA ŽELEZOBETONOVÝCH PRAŽCÍCH VE ŠTĚRKOVÉM LOŽI



Síť Středisek dopravních informací se rozšiřuje

V minulém čísle jsme informovali o novém Středisku dopravních informací (SDI) na Hlavním nádraží. Jaké jsou první údaje z jeho provozu a jaké další změny se v oblasti informačních středisek DPP odehrály? Pokusíme se odpovědět v následujících řádcích.

Jiří Černík, foto: Jakub Rejent

Na úvod se možná sluší ještě zmínit, že v souvislosti s otevřením střediska na Hlavním nádraží byl ukončen provoz pobočky na Nádraží Holešovice. Ta zde existovala od roku 1995 a měla velký význam především v dobách, kdy zdejší stanice metra byla konečnou linky C i autobusů z oblasti Bohnic a Severního Města a kdy železniční stanice byla ve větší míře využívána pro mezinárodní rychlíky. V posledních letech však návštěvnost SDI Nádraží Holešovice významně klesala.

Středisko na Hlavním nádraží prakticky hned od zahájení provozu zaznamenalo velice slušný zájem o informace i nákup jízdenek, především ze strany zahraničních návštěvníků města. Za první odpovědně po otevření jej navštívilo 471 klientů a v současné době se návštěvnost pohybuje průměrně kolem 700 zájemců o jeho služby denně. V prodeji tam zatím převažují jednotlivé jízdenky, ale pomalu stoupá i zájem o dobíjení opencard. Zprovozněním této pobočky Dopravní podnik tak trochu vstupuje podruhé do stejné řeky. V letech 1980 až 1991 zde totiž provozoval Středisko dopravních informací ve střední

části odbavovací haly. Současná pobočka je umístěna v místě bývalého předprodejního místa u severního vstupu na nástupiště metra ve směru Letňany. Původní prostor byl kompletně zrekonstruován a nově vybaven tak, aby splňoval podmínky moderního informátorského pracoviště s ohledem na komfort i bezpečnost.

Zcela nové informační středisko bylo začátkem listopadu otevřeno také ve stanici metra Hradčanská v prostorách bývalého místa předprodeje jízdenek. Také zde lze hovořit o významném přestupním uzlu v rámci pražské integrované dopravy i o turisticky zajímavém místě, které

je vstupní branou do oblasti Pražského hradu, Písecké brány a Letohrádku královny Anny. Potvrzuje to opět zájem ze strany cestujících o informace i jízdenky. Průměrná denní návštěvnost za prvních čtrnáct dní provozu byla přes 600 zákazníků.

V současné době tak Střediska dopravních informací pokrývají obě významné vstupní brány do města – letiště a železniční stanice – stejně jako důležité uzly městské hromadné dopravy – Muzeum, Anděl a Hradčanskou. Pobočka ve Škodově paláci se pak hlavně zaměřuje na poradenství novým držitelům opencard. 

Nahoře: Z bývalého předprodeje jízdenek se na Hradčanské stalo nové informační středisko.

Dole: Od svého znovuotevření odbaví Infocentrum na Hlavním nádraží na 700 klientů denně.



HLAVNÍ SLUŽBY NABÍZENÉ SDI

- informace o dopravním spojení, tarifu a jízdenkách PID apod. v češtině i cizích jazycích
- prodej jednorázových jízdních dokladů, veškerých časových jízdenek nahrazených na kartu opencard
- prodej tištěných zastávkových jízdních řádů, map, propagačních předmětů a knih s tematikou městské dopravy v Praze
- k volnému odběru: schémata městské dopravy, letáky s informacemi o tarifu a trvalých i dočasných změnách v dopravě

Czechbus 2013 ve znamení Euro VI

Holešovické výstaviště se otevřelo provozovatelům a příznivcům autobusové dopravy od 14. do 16. listopadu 2013. Třetí ročník autobusového veletrhu Czechbus byl ve znamení blížící se emisní normy Euro VI. Většina vystavovatelů se tak chtěla pochlubit, že jsou již v tomto ohledu na příští rok připraveni.

Jan Barchánek a Ondřej Volf, foto: JPA a JSVA

Přehlídku výrobců a dodavatelů autobusů doplnily již tradičně prezentace servisní techniky a služeb, dodavatelů náhradních dílů a také bohatý doprovodný program. DPP opět vystupoval v roli odborného partnera a oficiálního dopravce veletrhu.

Domácí premiéru si odbylo několik novinek spol. Iveco Bus (dříve Irisbus). Asi největšímu zájmu návštěvníků se těšil nový typ městského autobusu Urbanway, který již brzy ve výrobě vystřídá i u nás dobře známý model Citelis. Autobus plně nízkopodlažní koncepce pohánějí přepracované motory řady Tector 7, resp. Cursor 9, splňující díky technologii Hi-eSCR normu Euro VI. S výjimkou potkávácích a mlhových světel je u autobusu použito vně i uvnitř osvětlení s technologií LED diod. Oproti předchůdci je Urbanway o 800kg lehčí, nabízí větší plochu pro invalidní vozíky a nižší spotřebu. Dodáván bude v 10,5-, 12- a 18metrové verzi s již uvedenými dieselovými variantami motorů Tector a Cursor, pohonem na CNG a v budoucnu se počítá i s hybridní variantou. Výraznou modernizací prošel oblíbený model Crossway, který je vyráběn ve Vysokém Mýtě. Představil se jak ve vysokopodlažní 12m verzi, tak v částečně nízkopodlažním provedení LE s délkou 10,8m. Na venkovní ploše pak bylo vystaveno několik minibusů využívajících podvozek Iveco Daily.

Na stánku tuzemského výrobce SOR byl k vidění typ C 10,5 s motorem Euro VI, kloubový NB 18 v meziměstské variantě a hlavně elektrobus EBN 8, který se zde představil s inovovaným designem přední části. EvoBus předvedl úspěšný model Mercedes-Benz Citaro, zde ve verzi Euro VI, aktuálně držitel ocenění „Bus of the Year 2013“. Německý koncern MAN uká-



Škoda 706 RTO-K – replika prvního československého kloubového autobusu.

zal kratší variantu městského Lion's City M, linkové Lion's Regio a na volné ploše i meziměstský Neoplan Jetliner C. Solaris představil třinápravové Urbino 15 ve variantě Low Entry, standardní SU 12 a zajímavý elektrobus vyvinutý společně s plzeňskou Škodou Electric, využívající karoserii Urbina 12.

Za pozornost stojí i poprvé vystavované čínské autobusy zn. Yutong. Představeny byly 2 typy, částečně nízkopodlažní městský a čistě linkový vysokopodlažní. Na veletrhu předvedli svoje produkty i menší výrobci, kteří se většinou specializují na zakázkovou výrobu nebo přestavbu autobusových karoserií, případně stavbu minibusů na podvozky lehkých nákladních vozidel (Stratos, Isuzu, Rošero-P a další).

Velkým lákadlem letošního ročníku však bylo předvedení repliky prvního kloubového autobusu vyrobeného v Československu. Škoda 706 RTO-K se nově „narodila“ u dopravce ČSAP Nymburk, který má na svém kontě již mnoho autobusových veteránů a unikátů. Kloubový „erták“ vznikl několik let podle původní výrobní doku-

mentace a výsledek je skutečně ohromující. Mezi veterány lze již také dnes počítat i zrenovovanou Karosu LC735.00 z roku 1985.

V rámci čtvrtletního doprovodného programu organizovalo Sdružení pro dopravní telematiku další ročník konference k rozvoji a standardizaci odbavovacích a informačních systémů. Pátek nabídl další prezentace a semináře. V technické oblasti se jednalo například o problematiku automatických převodovek, kde kromě informací výrobců a dodavatelů byly prezentovány také zkušenosti z provozu a údržby (za DPP ing. Heverle, JSVA). Dopravní tematice se věnoval mj. seminář Bezpečnost a preference veřejné dopravy, kde se opět DPP (ing. Barchánek, JPA) aktivně účastnil.

V návaznosti na prezentaci na veletrhu využil DPP nabídku společnosti Iveco Bus k předvedení nových vozidel s emisním limitem Euro VI také v prostorách ÚD Hostivař. Širokému okruhu posluchačů nejen z JSVA a JPA tak v pondělí 18. 11. zástupci společnosti Iveco Bus novou produktovou řadu podrobně představili a rovněž prakticky předvedli.



Vlevo dole: Prezentace novinek společnosti Iveco Bus v ÚD Hostivař.

Vpravo dole: Prezentace DPP na semináři Automatické převodovky.



Od toaletáku po stavby za miliony

To máte latě, palubky, šroubky, hřebíky... Stejně tak, jak vyjmenovával jednotlivé komponenty nadšený stavař v oblíbené komedii autorské dvojice Svěrák – Smoljak, mohl by vyjmenovávat činnosti, které zajišťují lidé z odboru Technická správa objektů, jeho vedoucí Milan Lacina, s nímž jsme si povídali nejen o běžných požadavcích uživatelů, ale třeba i o červnových povodních.

Jana Šejnohová, foto: archiv DPP a autorka



Můžete se na úvod vrátit k prvnímu dni působení vašeho odboru?

Odbor Technická správa objektů vznikl k 1. 7. 2005 s tím, že v původní struktuře měl něco málo přes 200 zaměstnanců a byl členěn podle trakcí. To znamená, že existovalo oddělení dep, tramvajových vozoven, autobusových garáží apod. Do vínku jsme od samého začátku dostali oddělení Životní prostředí, které je u nás dodnes a má mj. v gesci problematiku odpadů, ovzduší, vod a nebezpečných látek v celém DPP.

Odbor od té doby prošel řadou reorganizací...

Velká organizační změna, která proběhla k 1. 10. 2007, uzpůsobila organizační strukturu technické správy objektů na oblastní správy, protože svým způsobem bylo mimo jiné nesmyslné, aby do jedné části Prahy vyjížděli dva vedoucí oddělení, s tím že jeden zajišťoval správu autobusové garáže a druhý např. tramvajové vozovny. Organizační změnou došlo tedy k teritoriálnímu rozdělení Prahy na pět oblastí a zároveň k úspoře pracovních míst. Další, tentokrát dílčí organi-

Technická správa objektů je vlastně jedno velké OPBH, ale mnohem složitější. Pro představu, naše činnost začíná zajištěním toaletního papíru a končí stavební opravou v rádech mnoha milionů korun. Je to opravdu hodně pestré a lidé, kteří u nás pracují, musí být nejen technicky a organizačně zdatní, ale také flexibilní, a především, musí je to bavit, říká vedoucí odboru Milan Lacina.

zační změnou bylo k 1. 1. 2009 zrušeno tehdejší oddělení Ostatní objekty, které spravovalo objekty nepříslušející do kategorie areálů, jako příklad lze uvést budovu Sokolovská nebo budovu Centrálního dispečinku, popř. objekty sociálních zařízení na konečných BUS a TRAM. Pracovníci ze zrušeného oddělení, kteří měli ve správě budovu Sokolovská a Centrální dispečink, byli převedeni do oblastních správ, ostatní pak do nově vzniklého oddělení Technicko-správního, pod jehož působnost byla zakomponována většina objektů ze zrušeného oddělení Ostatní objekty. Poslední podstatnou organizační změnou, kterou hodnotím velice kladně, byl přechod našeho odboru pod technický úsek od 1. 7. 2012. Díky tomu jsme se dostali do daleko bližšího kontaktu s ostatními provozními jednotkami a pod jedno vrcholové řízení. Velkým přínosem je pak dle mého pohledu i pravidelná účast na společných poradách dopravního a technického úseku.

Co má dnes váš odbor na starosti?

V současné době má odbor Technická správa objektů sedm oddělení a 110 zaměstnanců. První oddělení Technicko-správní se zabývá vším, co nelze logicky přiřadit do oblastních správ. Dále má ve své gesci stavební techniky, kteří zajišťují opravy na majetku, jež máme ve správě. Dalších pět oddělení jsou pak technické správy jednotlivých oblastí, a tam je právě hlavní těžiště naší činnosti, které spočívá ve správě provozních areálů. Posledním oddělením je již zmíněné oddělení Životní prostředí s celopodnikovou působností. Co se týče samotné struktury, technická správa objektů představuje jednoho vedoucího odboru, sedm vedoucích oddělení, 37 TH pracovníků, ať už z technických správ, oddělení Životní prostředí nebo specializovaných (např. stavební technici) a 65 pracovníků kategorie D (dělníci).

O které objekty a požadavky s nimi spojené technická správa pečuje?

Ve výčtu musíme samozřejmě začít nej důležitější budovou Dopravního podni-

ku, a tou je budova Centrálního dispečinku Na Bojišti. To je opravdové srdce DPP a zároveň věc, kdy mě při každé havárii tak trochu mrazí v zádech. Další důležitou budovou je Sokolovská, pak jsou to tři depa metra – Hostivař, Kačerov a Zličín, dále hostivařské Opravárenské základny metra, tramvají a autobusů, sedm vozoven, pět garáží, Muzeum MHD ve Střešovicích a horní stanice lanové dráhy Petřín. To je přehled objektů, o něž pečují oblastní správy, nicméně je třeba ještě zmínit areál Švábky a areál Orionka, které jsou bez provozu a připraveny k prodeji jako zbytný majetek.

Podívejme se na jednotlivá oddělení z hlediska jejich náplně...

Co se týče oddělení Technicko-správního, tam můžeme hovořit o zhruba 170 sociálních zařízeních v síti BUS a TRAM, které jsou umístěny především na území hlavního města Prahy, ale i na území Středočeského kraje (například i Kostelec nad Labem). Dále má toto oddělení na starosti kantýny a jídelny v DPP, a to jak po stránce technické, tak po stránce provozní. Stejně tak se stará o rekreační zařízení. V tento okamžik máme tři „živá“ střediska, a těmi jsou Hlavočice, které přímo provozuje náš odbor, i když prostřednictvím externího správce, dále pak dětský tábor Nuzice a dětský tábor na Orlíku. Tyto objekty jsou v pronájmu, ale vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o majetek Dopravního podniku, jsou veškeré opravy nad rámec nájemních smluv financovány naším odborem. Kromě bytového fondu a ubytovny na garáži Řepy je v gesci oddělení už jenom několik méně významných objektů, které nelze zařadit do uvedených kategorií, jako například provozovnu McDonald's na Florenci či prodejnu na Červeném vrchu. Ještě zbývají objekty, které jiné provozní jednotky



opustí, protože je již ke své činnosti nepotřebují (například bývalá měnárna Partyzánská). Kromě objektů pečuje oddělení Technicko-správní také o čistotu pozemků na území hlavního města Prahy, kde se stará zejména o sběr odpadků, sekání trávníků a údržbu zeleně. Tady jsme díky amnestii bývalého pana prezidenta přišli o odsouzené, kteří v rámci alternativních trestů vykonávali pro DPP právě tuto činnost. Prakticky ze dne na den jsme museli zareagovat a převést tyto služby na externí firmy. Do budoucna ale doufám, že naše spolupráce s Probační a mediační službou ČR bude pokračovat a Dopravní podnik jako v minulých letech ušetří značné finanční prostředky. Pro úplnost je třeba uvést, že DPP byl před amnestií největším poskytovatelem Obecně prospěšných prací na území hl. města Prahy.

Vracíme se k oblastním správám. Jaké je jejich personální obsazení?

Jak jsem již uvedl, organizačně je to pět oddělení, tedy každá oblastní správa má svého vedoucího, dále až na výjimky má každý areál svého technika a technici jsou vzájemně na příslušné oblasti zastupitelní. Pak zde působí skupina pracovníků kategorie D, tedy dělníků, kteří jsou profesně složeni tak, aby byli schopni vykonávat veškeré drobné provozní opravy. To znamená, že určitě mezi nimi najdeme provozního zámečníka, instalatéra, topenáře, zedníka, elektrikáře... Kromě těchto zaměstnanců působí na některých areálech i zástupci dalších profesí, jako jsou stroj-



Střecha na centrálním skladu v Opravně tramvají v hostivařském areálu před a po opravě.

níci energetických a vodo hospodářských zařízení a historicky i několik uklízeček. Jsem přesvědčen o tom, že všichni vědí, co mají dělat, a dělají to dobře. Samozřejmě tuto činnost je pak nutné doplnit portfoliem externích dodavatelů, kteří zabezpečují servis a opravy, jež nejsme schopni sami zabezpečit (např. servis výtahů, vrat, závor, velké stavební opravy apod.).

Jakým způsobem vám mohou zaměstnanci zadávat své požadavky a kolik jich denně průměrně přijmete?

Půl roku poté, co vznikla technická správa objektů, vznikl na intranetu tzv. helpdesk budov, který lze nalézt pod záložkou Helpdesky. Od doby svého vzniku v roce 2005 vyřešila a uzavřela Technická správa objektů celkem cca 40 600 případů s tím, že v průměru je na 300 požadavků stále průběžně v řešení. Pro představu rozsahu jednotlivých zásahů, denně nám přijde zhruba 20 – 30 požadavků. Samozřejmě tyto požadavky mají různou důležitost nebo rozsah. Najdeme mezi nimi požadavek na výměnu vypínače na straně jedné a např. požadavek na celkovou opravu střechy na straně druhé. Obecně platí, že helpdesk může zadat každý, kdo má v Dopravním podniku e-mailovou adresu. Helpdesk je pak směřován na konkrétního pracovníka a na jeho vedoucího, který má areál na starost. Na rozdíl od organizační struktury, která je dnes oblastní, helpdesk budov si ponechal původní rozdělení po trakcích. Pro ostatní zaměstnance Dopravního podniku je to přehlednější, protože spíš vnímají, že požadavek je na vozovně či garáži, ale už »»

Ukázka z činnosti odboru: stav budovy A hostivařského depa po výměně oken a před tím.





ZAJÍMAVOSTI ODBORU 200400:

- Odbor má 110 zaměstnanců
- Technicky spravuje tři depa, sedm vozoven a pět garáží, budovu Centrálního dispečinku a budovu Sokolovská
- Do jeho gesce patří například i horní stanice lanové dráhy na Petříně, budova OZT a budova OZM v Hostivaři či Muzeum MHD ve Střešovicích
- Za den přijme zhruba 20 – 30 požadavků
- Od 1. 7. 2012 spadá odbor do působnosti technického úseku

neřeší, zda se jedná například o Oblastní správu Střed. Možná se někomu může zdát, že 20 – 30 požadavků denně je málo. Zde je však nutno říci, že tyto tvoří pouze část z celkového počtu problémů, které na jednotlivých areálech denně vzniknou a je nutno se jimi zabývat.

Kolik různých druhů helpdesků se rozlišuje podle naléhavosti?

Požadavky lze zadat dvojím způsobem. Buď jako standardní požadavek, kdy mám nějaký problém a chci, potřebuji ho vyřešit, anebo v režimu havárie. V okamžiku, kdy zadáte požadavek v režimu havárie, tak příslušný technik, který má objekt na starosti, okamžitě dostává na mobilní telefon sms zprávu. Tu samou zprávu pak dostává jeho vedoucí a já jako vedoucí odboru. Je pravdou, že helpdesk budov není zneužíván a požadavky jsou relevantní. Pokud některý zaměstnanec náhodou zadá požadavek např. na neodtékající odpad u umyvadla jako havárii, je to spíš z neznalosti než z úmyslu.

Existují nějaké lhůty pro vyřešení požadavku?

Lhůty na vyřešení případu stanovené nemáme, ale máme stanovenou naši vnitřní lhůtu, a to, že bychom měli požadavek přijmout v pracovní době v průměru do půl hodiny. Žadateli je pak odesláno automatické avízo, že jeho problém byl přijat a je v řešení. I když nemá technická správa objektů stálý dispečink, jsou moji lidé za ta léta naučení, že na požadavek v režimu havárie reagují okamžitě a za-

čnou ho řešit bez ohledu na přesčasové hodiny či svátky, za což jim patří dík.

Vzhledem k umístění dětského tábora Nuzice jste asi v červnu museli mít napilno...

V Nuzicích opět řeka Lužnice ukázala, co umí. Na rozdíl od povodní v roce 2002 byla voda tentokrát poměrně klidná a díky tomu nedošlo k tak rozsáhlým škodám. Smůla byla v tom, že čtrnáct dní před povodněmi jsme kontrolovali s vedoucí oddělení Technicko-správní všechna rekreační střediska, jak jsou připravena na sezónu, a právě Nuzice byly připraveny téměř do detailu. A pak přišla voda... Po jejím opadnutí jsme se sešli s nájemcem, předsedou odborové organizace OSZO DP-A, která tábor provozuje, a dohodli jsme, že tábor prostě bude. Následovala spousta rychlé práce bez ohledu na čas – jednání s pojišťovnou, nabídky, objednávky, firmy, přejímky... Za to, že se všechno povedlo, patří poděkování především paní Georgievě a jejím lidem z oddělení Technicko-správního. Dále pak nájemci, protože byl v rekordním čase schopen sehnat velké množství brigádníků, kteří odvedli opravu obrovský kus práce. A pak už přes pochybnosti mnohých přijely 29. června děti a první turnus Dopraváčku mohl začít...

S jakými odbory či jednotkami nejvíce spolupracujete a jak byste součinnost zhodnotil?

Protože se pohybujeme především v areálech, které nám někdo hlídá, tak velice úzce, a jsem přesvědčen, že i dobře, spolupracujeme s útvary bezpečnostního

Dětský tábor Nuzice v červnu 2013. Děti mohly na konci června přijet díky obrovskému nasazení týmu lidí.

úseku. Pokud můžeme a finančně na to máme, snažíme se areály co nejlépe zabezpečit. V naší gesce je oplocení, kamerové systémy a čidla jsou pak v gesce jiných útvarů, nicméně vždy usilujeme o to, aby opravené ploty byly těmito prvky doplňovány. Další velice dobrá spolupráce je s odborem Energetika, který nám tipuje možnosti úspor. Odbor Energetika určitě ví, co chce, jediné, na co naráží, jsou naše finanční zdroje. Jinak samozřejmě spolupracujeme i s dalšími útvary, protože je máme v objektech jako interní nájemce a snažíme se jim vycházet vstříc. Obecně lze říci, že vše je o jedné velké komunikaci se všemi.

Hovořili jsme o minulosti, současnosti, a proto logicky zbývá pohled do budoucna. Jaké akce plánujete pro rok 2014?

Na příští rok nic velkého nepřipravujeme, protože z letošního roku nám zůstane několik nedokončených stavebních oprav. Při sestavování plánu oprav na rok 2014 tak musíme brát v úvahu i finanční prostředky, které budou třeba na jejich dokončení. Samozřejmě některé opravy pro příští rok plánujeme, jako příklad bych uvedl opravu střechy budovy K na depu Kačerov nebo protipožární nástřik podbití střešních konstrukcí vozovny Strašnice a Muzea MHD. Pak je kromě uvedených připravována celá řada dalších akcí, jejichž realizace závisí na tom, zda prostředky budou či nebudou. Co se týče běžného servisu, byl bych velice rád, kdybychom udrželi standard, který máme. 

KDYŽ JE ŽENSKÝM KONÍČKEM AUTO

Sympatická Ilona Svobodová pracuje v Dopravním podniku jako právnická. Energická žena, kterou kolegyně pravidelně vídají, jak dojíždí do práce na kole, nepůsobí zrovna dojmem automobilového fanouška. A přesto, opak je pravdou.

Jana Šejnohová, archiv Ilony Svobodové



Vášim koníčkem, kterému se i s rodinou věnujete, je veterán české značky Aero z roku 1936. Proč právě on?

Manželův tatínek vlastnil jako osobní vůz Aerovku a pravidelně se s ní na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let účastnil srazů Aerovek. Protože ale bydlel na Letné, musel automobil časem prodat. Nebylo ho totiž kam zaparkovat a jak účinně ochránit před vandaly. Manžel měl od té doby sen, že si jednou právě toto auto pořídí. A tak jsme začali shánět...

Jak dlouho trvalo, než jste dali vůz do nynější podoby?

Manžel ho dával dohromady víceméně od šroubku. Trvalo to rok nebo dva. Já mu dělala především podporu, kterou ostatně dělám i nyní, třeba když jezdíme na závody.

Jakých závodů se účastníte a kolik jich stihnete dejme tomu za rok?

Asi nejvíce jezdíme závody na rychlostní průměr s tajnými kontrolami. Takový se koná například pravidelně 1. května v Českém Brodě. Do Brodu jezdíme moc rádi, a to nejen proto, že jsme tam získali už řadu pohárů, ale i proto, že tam vládne pohodová atmosféra mezi soutěžícími a diváky, kteří obdivují veterány. Vítězem závodu je pak ten, kdo nejlépe dodrží stanovený rychlostní průměr. Rádi také navštěvujeme Plzeň a její okolí, kde pořadatelé vždy vymyslí pěknou trasu se spoustou zajímavých

úkolů na trati, které musí posádky vozidel plnit. Někdy se vyplňuje test z historie automobilismu, jindy se poznávají květiny nebo třeba střílí z luku. Další kategorií jsou závody dálkové, jako například „Tisíc mil“ Praha – Bratislava – Praha. To je hodně prestižní akce, kterou pořádá Veteran Car Club Praha a účastní se jí pouhých padesát vozů. Poprvé jsme ji jeli před pěti lety a letos podruhé. Jinak ročně dáváme tak dvojce, troje závody.

V souvislosti s distančním závodem do Bratislavy jste zmínila Veteran Car Club Praha. Jste s manželem také členy nějakého klubu, a pokud ano, jakých klubových akcí se účastníte?

Já i manžel jsme členy Aero Car Clubu Praha. Pravidelně se účastníme srazu Aerovek, který na podzim nedaleko Prahy, dříve v Černošicích, nyní v Chrustenicích, pořádá velký milovník historických vozů Jindra Šlesinger. Je to moc příjemné setkání, na němž se sejde třeba i čtyřicet majitelů Aerovek.

Krásné historické vozidlo přímo vybízí k výletům, vyrazíte si občas?

Když se potřebujeme vyvětrat a načerpat svěží myšlenky, tak si vezmeme Aerovku a jedeme. Třeba jen tak kolem Prahy, křivoklátskými lesy, nebo na Orlík, kde to máme rádi.

Není to v dnešním hektickém provozu trochu nebezpečné?

Jet v normálním provozu není úplně jednoduché, protože lidi jezdí často bezohledně, a veterán tak rychle jako současná auta brzdít neumí. Rádi bychom vyjeli i někam dál, ale zatím jsme si netroufli. Máme spoustu jiných koníčků, tak třeba až budeme starší...

Veteránům fandí celá vaše rodina, neuvažovali jste tedy o pořízení ještě jednoho „miláčka na čtyřech kolech“?

Uvažovali, ale nemáme garáž. Kromě Aerovky máme ještě starý obytný vůz značky Ford, který se nám ale zatím nepodařilo dát úplně dohromady.

Zmínili jste, že dříve, než začal syn s vrcholovým sportem, jezdil na závody s vámi. Bude pokračovatelem rodinné tradice?

Myslím, že ano. Mladých lidí a zrenovovaných veteránů na akcích přibývá, a to je určitě dobře.

S otevřeným sportovním vozem Aero 30 z roku 1936 se Ilona Svobodová s manželem Petrem vydali i na závod 1000 mil.





KULATINY S ŽEHLIČKOU, ERTÁKEM ČI BRIKETOU

Narozeniny Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy připadly na letošní listopad. Svou dvacetiletou historii začal Ropid psát v roce 1993, takže k oslavě byl pádný důvod. K široké programové nabídce přispěl v sobotu 23. listopadu 2013 v rámci Dne PIDu významnou měrou také Dopravní podnik.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna



Velké pozornosti se těšily tramvaje ze střesovické vozovny, které vyrazily do pražských ulic podle speciálních jízdních řádů. Mezi Smíchovským nádražím a Řepy pendlovala jednovozová T1 (ev. č. 5002) a T3 (ev. č. 6102). Doplnila je souprava tramvají T3 ev. č. 6921 + 6892. V podzemí pak na trase B mezi Florencí a Zličínem vozila zájemce souprava metra 81-71, zná-

Nahoře: Místo pro průvodčího v T3 bývá oblíbeným místem pro malé návštěvníky.

Dole: Na Smíchovském nádraží se otáčely historické vozy tramvají T1 a T3.

má i pod názvem briketa. Tyto dopravní prostředky se svými trasami potkávaly na Andělu, kde v Království železnic probíhal další program pro návštěvníky. Třikrát za den zájemcům přednášeli zástupci archivu DPP Pavel Fojtík a Robert Mara. Ten první na téma Jak jsme cestovali kdysi, druhý již avizoval blížící se výročí v přednášce Pražské metro v roce nula. K bonbonkům zde patřilo vyhlášení již

pátého ročníku soutěže o největšího šotouse PIDu.

Z dalších dopravních prostředků ještě „pózoval“ před vchodem do Království další exponát DPP – autobus Škoda 706 RTO. Na svých trasách se dále představil elektrický vlak řady 451, motorový vlak řady 830 či autobus Karosa ŠL11. Ve vestibulu stanice metra na Florenci je až do 18. prosince k vidění výstava mapující dvacetiletou historii Ropidu. Ten naplno rozvinul síť PIDu v roce 1996 po změně tarifního systému. Dnes jsou do ní zapojeny všechny linky metra, tramvají, městských autobusů, lanovky na Petřín a regionálních vlaků a přívozů na území hl. m. Prahy.





Nahoře: Před vchodem do Království železnic na Andělu byl středem pozornosti jeden z unikátů středočeského muzea – autobus Škoda 706 RTO (Rekonstruovaný Trambusový Osobní).

Vpravo: Ještě do 18. prosince lze zhlédnout výstavu k dvacetinám Ropidu ve vestibulu stanice metra Florenc.



Vlevo: Přestupním bodem Dne PIDu se stal Anděl. Není divu, že tady o jízdu tramvají T1, zvanou žehlička, byl velký zájem.

Dole: V jízdách nostalgických jízdy byla zařazena i souprava metra 81-71, jezdící mezi Florencí a Zličínem.



Vlevo: Kdo přišel do Království železnic, mohl vidět i nové kolejiště Středočeského kraje a Prahy včetně vozovny Střešovice.



Dopravní muzeum v Lucernu

Hlavní město stejnojmenného kantonu s 60 tisíci obyvateli leží v srdci Švýcarska na březích Jezera čtyř kantonů, někdy nazývaného také Lucernské jezero (Vierwaldstättersee). Historickým centrem protéká řeka Reuss, kterou přetíná mj. impozantní dřevěný Kapličkový most s malovanými výjevy ze švýcarské historie.

Text a foto: Přemysl Kudrna

Lucern je nástupní stanicí několika tratí. Trať Lucern – Zürich patří mezi páteřní síť švýcarských železnic. Je také jednou z výchozích stanic známé Gotthardské dráhy spojující Švýcarsko s Itálií. Trať Luzern – Olten byla otevřena již v roce 1856 a spojuje Lucern s Basilejí. Hlavní nádraží v Lucernu se nachází nedaleko jezera v centru města. Původní nádražní budova byla zbořena, zachován byl pouze portál, a na jejím místě vyrostl terminál autobusové a trolejbusové dopravy. Nová nádražní budova byla postavena o několik desítek metrů dále. Z nádraží vycházejí také úzkorozchodné tratě do Englbergu a Interlaken. Nádraží Luzern patří mezi významná švýcarská nádraží a je také jednou z tzv. hlavových stanic, kdy všechny staniční koleje jsou kusé a vlaky mohou tedy přijíždět a odjíždět pouze jedním směrem. V hantýrce se hlavová nádraží nazývají „šturcová“ nádraží (u nás Praha – Masarykovo nádraží).

V roce 1899 byl v Luzernu zahájen provoz tramvají. Tramvajová trať byla dokončena v roce 1903 a dosáhla délky 11,3 kilometru. Mezi lety 1909 a 1936 byla tramvaj prodloužena do blízkých městeček Emmenbrücke a Kriens. Na přelomu 20. a 30. let byl zaveden provoz autobusů. První návrh na zavedení trolejbusů padl v roce 1938, ale byl zamítnut občanů města. Další

Venkovní expozice Dopravního muzea v Lucernu.



návrh v roce 1941 se setkal s daleko pozitivější odpovědí a první trolejbusy vyjely na trať mezi nádražím a točnou Allmend. Trolejbusy postupně tramvaje nahradily a poslední tramvaj vyjela v roce 1961.

V současné době je městská veřejná doprava reprezentována trolejbusovou a autobusovou dopravou i S-Bahnem, který vede až za hranice města. Centrální přestupní zastávkou MHD je hlavní nádraží v centru Lucernu, které je situováno do středu města v blízkosti jezera. Do centra města zajíždí řada příměstských autobusových linek různých dopravců, takže tu lze vidět poměrně pestrou směsici typů vozidel. Noční doprava funguje pod názvem Nachtstern (noční hvězda) a všechny linky

se setkávají u hlavního nádraží, a to jednou až čtyřikrát za noc.

Z hlavního nádraží je možné se dopravit do velmi zajímavé instituce – Dopravního muzea (ulice Lido č. 5), a to autobusy MHD nebo loděmi plujícími po Lucernském jezeře. Návštěva je velkým zážitkem, protože je to jedno z nejzajímavějších dopravních muzeí v Evropě. Pomocí interaktivních expozic odhaluje příběhy vývoje všech forem dopravy a komunikace. Součástí muzea je kino i planetárium. Jednotlivé expozice muzea jsou věnované například silniční, železniční, lodní i letecké dopravě. Jsou zde shromážděna kolejová vozidla, dokumentující více jak 160 let starou historii zdejších železnic. Velký po-

Dole:Autobus MHD u hlavního nádraží, v pozadí jeho historický portál.

Vpravo dole: Elektrický motorový vůz z tratě Vevey-Montreux-Chillon.





čet parních, ale hlavně starých elektrických lokomotiv a vozů je doplněn celou řadou modelů. U každého exponátu je tříjazyčný popis o historii se základními technickými daty, doplněný většinou historickými fotografií z provozu. Z těch nejdůležitějších vozidel je zde např. parní lokomotiva Genf. Pozoruhodná je u ní zejména konstrukce pojezdu podle systému Wilhelma Engertha. Na otočném podvozku spočívala hmotnost uhlí a skříňového kotle. Nevýhodou tohoto pojezdu byl nepříznivý poměr adhezni hmotnosti lokomotivy. Podobné polotendrové lokomotivy jsou ve světě dochovány pouze tři. Lokomotiva Kladno v Národním technickém muzeu v Praze je z nich nejstarší.

Kapličky most přes řeku Reuss je nejstarším dřevěným mostem v Evropě.

Dole: Kabina lanové dráhy, která vede na vrchol Längfluh ve Walliských Alpách.

Vpravo dole: Parník o délce 63,5 m křížuje Lucernské jezero na pravidelných linkách.

Švýcarsko je horskou zemí a také kolébkou ozubnicových drah. Ve sbírkách muzea tak lze spatřit hned několik vzácných vozidel pro ozubnicové dráhy. Jedním z nich je parní lokomotiva z dráhy na horu Rigi (1797 m) se stojatým kotlem, nebo ozubnicový parní vůz pro nejstrmější ozubnicovou železnici na světě (48% sklon) na vrchol nazvaný Pilatus (2128 m), o které psal DP kontakt 10/2012. Návštěvníky zcela jistě zaujme i dokonalý model otáčivé panoramatické restaurace Piz Gloria na špičce Schiltronu (2973 m), která „si zahrála“ i v jednom z filmů o Jamesu Bondovi.

Expozice dalších dopravních prostředků také stojí za zhlédnutí. V oddělení auto-

mobilit zjistí návštěvník, že i ve Švýcarsku se počátkem století vyráběly automobily a motocykly. V letecké expozici je rovněž zachycen vývoj v této oblasti, co se Švýcarska týče. Zajímavý je např. pohled na období 2. světové války a těsně po něm. Protože se Švýcarsko neúčastnilo jako neutrální stát válečných operací, šla se na jeho vojenských letištích letadla obou bojujících stran. Kromě nich je v této expozici dostatek místa věnován i civilnímu letectví od skromných pokusů na počátku 20. století až po dnešek. Další expozice je věnovaná lodní dopravě, hlavně paroplavbě na švýcarských jezerech.

Expozice muzea je představena hravou a experimentální formou. Nabízí se např. ukázky crashtestů nebo dvacetiminutová cesta časem, nabízející poznání vývoje švýcarské lodní dopravy. Nelze zapomenout na místnost, kde si obujete papuče s helvétským křížem a můžete se procházet po satelitní mapě celého Švýcarska ve vysokém rozlišení. Pod nohama máte řeky, jezera i mohutné hory. Zde jsou nápisy typu „Nedotýkat se“ vzácností. V Lucernu je to spíše naopak; všechno je dovoleno nejen osahat, ba co víc, dokonce prolézt. 

V SOUČASNÉ DOBĚ JE MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA V LUZERNU REPREZENTOVÁNA TROLEJBUSOVOU A AUTOBUSOVOU DOPRAVOU



Prosincový historický kaleidoskop

Události dvanáctého historického ohlédnutí od sebe dělí devadesát let, od dnešních dnů v tom prvním případě 130 let. Právě tolik roků totiž uplynulo od zahájení provozu na jedné trati pražské koňky, které ovšem neproběhlo podle představ jejího ředitelství. Druhá událost se týkala deset roků jen pěší dopravy a konečně posledním střípkem naší historické mozaiky už předznamenujeme nejvýznamnější výročí příštího roku – 40 let pražského metra.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP

PROČ KOŇKA VYJELA NA ŽIŽKOV SE ZPOŽDĚNÍM?

Před 130 roky zahájila Pražská Tramway, pražská koněspřežná dráha, provoz na své čtvrté trati, respektive čtvrté lince. V duchu tehdejších zvyklostí byla nová linka označena barevně – v tomto případě černo-bílými, šikmo čtvrcenými tabulkami a večer petrolejovými lampami se stejně označeným skleněným krytem. Nová trať vedla místy, kde dnes tramvaje vlastně už nepotkáme, či jinak řečeno: z tratě dnes směřově zůstal jen asi stometrový úsek. Trať spojovala Křižovnickou ulici, kde navazovala na trať karlínskou (právě úsek v Křižovnické ulici po Platnéřskou je ten dodnes existující v moderní podobě), se Žižkovem. Proklíčkovala přitom úzkou Platnéřskou, přes čtvero náměstí – Mariánské, Linhartské (dnes neexistuje), Malé a Staroměstské – projela Celetnou, pod Prašnou bránou, Hyberskou ulicí. Dále pokračovala dnešními ulicemi Husitskou, Prokopovou, Rokycanovou do záhybu ulice Chelčického, kde byla postavena nová vozovna. V některých místech musela být trať s ohledem na místní poměry pouze jednokolejová, takže na určitých místech bylo přesně určeno křižování protijedoucích vozů, aby se nepotkaly právě v jednokolejových úsecích.

Dnes je už všeobecně známo, že úsek z Křižovnické ulice k nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo) byl předán do provozu 24. prosince 1883 a zbývající část na Žižkov se cestující svezli až o týden později, přesně na Silvestra. Jenže úřední komise vykonávající technicko-policejní zkoušku hotové tratě se sešla už o měsíc dřív, 26. listopadu, a Národní listy psaly o den později, že trať bude „zejtra



Fotografie koňky na Žižkově bychom spočítali na prstech jedné ruky. Tahle je zatím zřejmě nejlepší. Fotograf zachytil tramvaje míjející se na křižovatce Husovy (dnes Husitské) a Poděbradovy.

ve středu dopravě obecnstvu odevzdána“. Ale ve středu se nic nestalo. Další den, 29. listopadu, píše noviny: „Tramway do Žižkova z Křižovnické ulice v Praze až k Bezovce na Žižkově bude dnes ráno veřejně dopravě odevzdána.“ Ale opět nic! Co bylo příčinou?

V Praze se objevilo několik případů nešťovic a záhy vypukla na Žižkově epidemie, a úřady proto provoz nové linky nepovolily. Situace byla opravdu vážná. Například jen mezi 18. a 24. listopadem na Žižkově zemřelo na nešťovice 14 osob, v celé pražské aglomeraci celkem 27. Po dlouhé době se až na Štědrý den objevila v Národních listech jediná věta: „Jízda na tramwayi z Křižovnické ulice až ke státnímu nádraží byla dnes zahájena.“ Do provozu byl tedy uveden alespoň úsek přes Staré Město. Teprve po Vánocích, když se podařilo nákazu zvládnout, oznamuje Pražský Denník 30. prosince opět jedinou větu: „Tramway počne, jak se dovídáme, již zítra i do Žižkova jezdit.“ A byla to pravda. Odpolední silvestrovské vydání Národních listů vydalo zprávu: Tramway do Žižkova. Dnes ráno započala konečně pravidelná jízda z Křižovnické ulice až k Bezovce, poněvadž místodržitelství bylo svým zákaz

odvolalo. „Žižkov se tak konečně dočkal své tramwaye. Po Praze, Karlínu a Smíchovu se Žižkov stal čtvrtou obcí pražské aglomerace napojenou na společnou síť městské kolejové dopravy.

PODCHOD NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ SLAVÍ PĚTAČTYŘICÁTINY

Většina z nás si podchod pod křižovatkou Václavské náměstí – Jindřižská – Vodičkova dává dohromady s metrem. Není divu, vždyť sem ústí od roku 1978 jeden z vestibulů stanice Můstek tratě A. Podchod je ale ve skutečnosti o deset roků starší. V době, kdy se začal stavět, ještě nikdo netušil, že Praha bude mít metro. Navržená a rozestavěná podpovrchová tramvaj měla vést mimo Václavské náměstí, a když se podchod předával do užívání, ideální vedení tratě A se teprve hledalo.

Podchod byl v té době už nezbytností. V prostoru zmíněné křižovatky se pohybovalo i více než 31 tisíc chodců za hodinu! Jen v roce 1962 se tu odehrálo 25 těžkých a smrtelných nehod. Práce byly rozděleny do tří etap. Nejdříve byl vybudován kolektor pro zdejší četné slaboproudé kabely. Následovalo bourání domů na nároží Jindřižské ulice a konečně



Jízdenky koňky měly pro každou linku odlišnou barvu. Ačkoliv základní barvou žižkovské linky byla černá, jízdenky byly z praktických důvodů hnědé.



následovala nejnáročnější fáze – výstavba vlastního podchodu, která musela proběhnout za minimálního omezení tramvajové dopravy. Návrh kolektoru i provádění stavby bylo první svého druhu nás. Šlo o tunel dlouhý 175 metrů, široký 190 a vysoký 200 centimetrů. Kolektor se stavěl od prosince 1964 do května 1965 a od října do dubna 1966 probíhala montáž kabelů. Přibližně ve stejné době se bouralo 5 zdejších domů, místo kterých měl vzniknout obchodní dům Svazu bytových družstev, později známý pod jménem Družba. Při stavbě vlastního podchodu jezdily tramvaje od 12. července 1967 do konce června 1968 po neobvyklé mostní křižovatce, pak probíhaly dokončovací práce.

V podchodu o půdorysu přibližně 50 x 65 metrů s 10 výstupy, z nichž dva vedly na tramvajové zastávky na Václavském náměstí, najdeme nenápadnou pamětní desku hlásající: „Stavba podchodu na Václavském náměstí byla zahájena 2. V. 1967 a dokončena 28. X. 1968.“ Najdeme tu i další text, z něhož vyplývá, že se tak stalo při příležitosti „50 let trvání československého státu“. Bylo to ale trochu jinak. Podchod byl uveden do provozu až 2. prosince 1968. Stal se prvním velkoprostorovým podchodem v Praze.

PŘED ČTYŘICETI LETY SE TUNELEM ÚPLNĚ POPRVÉ ROZJELO PRAŽSKÉ METRO

Stavba prvního pražského metra v prosinci 1973 finišovala. V té době už probíhalo několikaměsíční náročné kolaudační řízení a blížil se termín zahájení zkušebního provozu bez cestujících. Bylo proto nezbytné provést i první zkoušky. Připomeňme si proto tři významná prosincová data. Od 12. prosince 1973 probíhaly na kačerovské zkušební trati první jízdy



Nahoře: Při stavbě podchodu na Václavském náměstí jezdily rok tramvaje po mostním provizoriu. Fotografie je ze srpna 1967.

Vlevo: Tak vypadá pamětní deska připomínající výstavbu podchodu. Jen málokdo si jí všimne...

celý úsek projela tzv. šablona – pracovní vozík s obrysovými čidly tažený motorovým univerzálním vozíkem MUV-72M – aby prověřila, zda je průřezný profil tunelů v pořádku. Už od rána se v depu připravovala dvouvozová souprava (1010 a 1020). Ke služebnímu nástupišti na obratových kolejích stanice Kačerov ji dopravil ještě lokotraktor.

Jízdu řídil provizorní dispečink ve stanici I. P. Pavlova. V deset hodin večer se tunelem pod Prahou poprvé vlastní silou rozjel vlak pražského metra. Sen několika generací se stával skutečností. O týden později, 29. prosince 1973 v půl čtvrté v noci, souprava 1010+1020 uskutečnila první ověřovací jízdu v celé trase až do stanice Sokolovská.

První zkušební jízdy v tunelu byly pro celou řadu lidí, kteří organizovali náročnou stavbu pražského metra, možná významnějším okamžikem než samotný 9. květen následujícího roku. Revoluce v pražské městské hromadné dopravě byla doslova za dveřmi.

Dole: Historická chvíle ve stanici Pražského povstání: 22. prosince 1973 sem přijíždí úplně první vlak pražského metra.

Zcela dole: Stanice Budějovická 22. prosince 1973. Za několik měsíců tu již nastupovali první cestující.



nových vozů typu Ečs. Do té doby probíhalo postupné „oživování“ dodaných souprav v depu. Každý vůz musel najet před zahájením zkušebního provozu v tunelech 1000 kilometrů. Okamžik pravdy přišel v noci z 22. na 23. prosince 1973. Uskutečnila se první jízda technologického vlaku mezi stanicemi Kačerov a Pražského povstání. V odpoledních hodinách



KAM V PRAZE ZA VÁNOČNÍ KULTUROU

Milan Slezák, foto: archiv DPP

BETLÉMSKÉ SVĚTLO

S nadcházejícím vánočním časem nastává opět doba pro již víceméně tradiční akce. Jednou z nich je i předávání Betlémského světla. Svaz skautů a skautek Junák bude tentokrát v sobotu 21. 12. 2013 od 12 hodin rozdávat Betlémské světlo u stánku na vánočních trzích na náměstí Míru, kde by měla fungovat i tzv. Betlémská pošta. Každý zde bude mít možnost napsat vánoční přání svým blízkým. To pak bude opatřeno pamětním razítkem Betlémského světla a prostřednictvím příležitostné poštovní přepážky České pošty přímo odesláno. Pro děti bude připravena malá dílnička, kde mohou přání nejen napsat, ale s pomocí vánočních razítek také dovést.

V souvislosti s tím bude opět připravena také tradiční předvánoční jízda historickou Betlémskou tramvají, ve které bude možné připálit si z lucerničky Betlémské světlo a obdržet pamětní kartičku a kalendář. Jízdní řád Betlémské tramvaje bude k dispozici na internetových stránkách www.praha.skauting.cz.

BETLÉMY 2013

Od Štědrého dne, tedy od 24. prosince, připravilo Arcibiskupství pražské ve spolupráci s pražskými farnostmi vánoční akci Betlémy 2013. Informační brožurka s bližšími podrobnostmi by měla být k dispozici od poloviny prosince zhruba ve třiceti pražských kostelech, které se do akce zapojily. Součástí projektu je také sběratelská soutěž pro děti Sestav si svůj betlém.

ANDERSENOVO MUZIKÁLOVÉ DĚVČÁTKO

V prosincovém programu divadla Studio DVA zaujímá významné místo



Vlevo dole: Český betlém v kostele sv. Antonína v Holešovicích.

Vpravo dole: Marta Vančurová a Zuzana Stavná při zkoušce představení Dívčátko.

nové představení. Je jím magický příběh na motivy pohádky Hanse Christiana Andersena o děvčátku Lucie, prodáváče sirek, která se na Štědrý den touží dostat za štěstím na druhý břeh zamrzající Temže – vánoční muzikál nazvaný Dívčátko s podtitulem Vánoční příběh.

Pod režijním vedením Šimona Cabana se na scéně objeví např. Jana Stryková, Marta Vančurová, Ivana Chýlková, Zuzana Mauréry, Kryštof Hádek, Monika Absolonová, Anna Šišková nebo Vladimír Javorský.

Představení Dívčátko navazuje svou poetikou na další úspěšný titul s vánoční tematikou, který má divadlo Studio DVA na repertoáru a poprvé byl uveden v roce 2011, Vánoční koledu. Na jevišti při něm

dochází za doprovodu originální hudby z dílny skladatele a textaře Kryštofa Marka nejen k propojení zpěváků a herců, ale i k propojení divadla, koncertu a muzikálu. Vyznění nového nastudování klasické látky podpoří výpravná scéna Šimona Cabana, kostýmy Simony Rybákové i světelný design Pavla Dautovského.

Traduje se, že hlavním inspiračním zdrojem k sepsání tohoto příběhu byla pro Andersena ilustrace vytištěná v jednom kalendáři z roku 1843, ale i pohádka Star Money, kterou dříve zaznamenali bratři Grimmové. A pro zajímavost lze uvést, že Dívčátko se sirkami si v roce 1974 zahrála ve speciálním vánočním díle jednoho seriálu americké televize WLWT i tehdy devítiletá Sarah Jessica Parker.



Křížovka: Tajenka skrývá dokončení vtipu: Dcera našla pod stromčkem večerní šaty. „Mami, co je to za látku?“ „To je přírodní hedvábí.“ „Od toho malinkého, nehezkeho červíka?“ ...

	ZVUK VYDAVANÝ SLEPIČÍ	DOMÁCKÝ OLDŘICH	OBVATEL MORAVY	OBVINĚNÍ	POLOVINA POLOVINY	ODBORNÍK NA STAVBU ORGANI- ZMU	NÁPOJE Z RÉVY	AUTOMO- TOKLUB (ZKRATKA)		INICIÁLY SPISOVA- TELE ČECHA	NĚMECKÉ MĚSTO	CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO	SVĚTLE FIALOVÁ	SLOVEN- SKÁ PŘED- LOŽKA	4. DÍL TAJENKY	NEWYOR- SKÝ BAS- KETBALO- VÝ KLUB
VES NIKO- LY ŠUHAJE LOUPEŽ- NÍKA									LYŽAŘSKÉ DISCIPLÍNY							
5. DÍL TAJENKY									CHEMI- KÁLIE ÚDAJ NA DOPISE							
DÍVKA Z ÚSTAVU										MOŘSKÁ PARYBA NĚMECKY „KACHNA“						
ZNAČKA KILO- AMPÉRU			SKICA ZEMNÍ OLEJ					VÝROBCE ZDVIŽNÝCH VOZÍKŮ NÁŘKY						IN. KLAUSE PORUŠO- VATELKA SLIBU		
	NAHRUBO KRÁJETI	ZAKÁZKA (HOVOR.) 2. DÍL TAJENKY					LESNÍ ZVÍŘE OPÁLENÍ (KNIŽNĚ)						SLOVENSKÝ ZÁPOR ASIJSKÁ ŠELMA			
SOUCÁST SVÍČE					POLYFONNÍ SKLADBA ŘEHOLNÍ ČEKATEL							JM. TENIS. SAMPRASE ITALSKÝ BÁSNÍK				
RUSKÝ MALÍŘ						1. DÍL TAJENKY PAŠÁCI (EXPRES.)					ŠVÝCARSKÉ LETOVIŠKO PRACOVAT HLAVOU					
SYMET- RÁLA				ZN. ČISTID- LA SKLA FÁZE MĚSÍCE					BEZDĚČNĚ ŽIDLE (ZASTAR.)						6. DÍL TAJENKY	AMERICKÝ NOREK
STARŠÍ SOLMI- ZAČNÍ SLABÍKA			STRANĚ CITO- SLOVCE PODIVU					PŘÍZNAK NEMOCI NĚMECKÁ ŘEKA								
KŘÍŽENCI								DLUŽNÍCI (ZASTAR.) INICIÁLY KRUPSKÉ								
OSVOJENÍ DÍTĚTE							PRAŽSKÁ ČTVRT' INIC. NEDO- ŠINSKÉ						KYANID JODNÝ (VZ.) MODERNÍ (HOVOR.)			
GRAVITAČ- NÍ SÍLA					3. DÍL TAJENKY							DOMÁCKÝ IZÁK				
DOMÁCKÝ FRANTIŠEK					VNITŘNÍ SEKRET							DŮRAZNÝ ZÁPOR (!)				POMŮCKY: ENTE, RUHR, YANKEES

Tajenka z minulého čísla skrývala citát Miroslava Horníčka: Člověk postupně nalézá sám sebe, asi jako sochař postavu v kvádru kamene.

VYHRAJTE SE SVOU BUBLINOU



Foto: Petr Hejna

Soutěžní fotografie číslo 12:

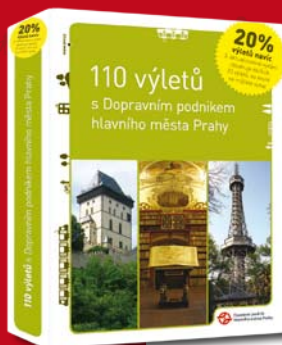
Vymyslete a zašlete text bubliny (max. 60 znaků) ke zveřejnění fotografii a získáte 2 volné vstupenky na exkurzi a jízdu v rámci zážitkové turistiky v pražském metru. Text zašlete nejpozději do čtvrtka 2. ledna 2014 na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět Bublina_12).

Vítězný text bubliny z čísla 11

Vítězný text bubliny z čísla 11 zaslal Luděk Borový a svez se tak historickou soupravou metra v rámci programu zážitkové turistiky. >>>



Aktuální nabídka ve Střediscích dopravních informací 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**



Puzzle

Puzzle s motivem autobusu mají 24 dílků a jsou určeny pro nejmenší děti, metro se 48 dílků pro děti starší a nejnáročnější je motiv tramvaje s 99 dílků.

Cena za puzzle je 45 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.



Jízda historickou soupravou metra

Svezte se historickou soupravou metra a náhlédněte do zázemí pražského metra. Akce se konají každou třetí sobotu v měsíci. Více informací o zážitku a prodej jízdenek naleznete na www.dpp.cz/historicka-souprava-metra

Cena jízdy je 150 Kč (Děti do 10 let zdarma).

Tato nabídka není dostupná v Infocentrech!



infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

Střediska dopravních informací DP

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

Hlavní nádraží

Otevřeno: Po – Ne včetně svátků od 7.00 do 21.00 hodin.

Hradčanská

Otevřeno: Po – Pá od 6.00 do 20.00 hodin.
So od 9.30 do 17.00 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.

budova Magistrátu 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.

Letiště Václava Havla Praha - Terminál 1

Letiště Václava Havla Praha - Terminál 2

přiletové haly letiště
Otevřeno: Po – Ne od 7.00 do 21.00 hodin.

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



Dopravní podnik hlavního města Prahy