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

ČÍSLO 2 • ÚNOR 2014
ROČNÍK 19

DP kontakt

Z OBSAHU:

Preference tramvají
Metro je v dobré kondici
Linka 216 v palbě spouští

FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část 1.

Nahlédněte do zákoutí pražského metra

Dopravní podnik hlavního města Prahy připravil pro zájemce ojedinělý zážitek.
Svezte se historickou soupravou a nahlédněte tak do zákoutí tunelů metra.
Akce se koná jednou měsíčně v rámci projektu Dopravního podniku hlavního města Prahy a Hospodářské komory hlavního města Prahy „Zážitková turistika".

Více informací na: www.dpp.cz/historickemetro

Co na akci zažijete?

- prohlídku depa metra včetně výkladu
- svezení historickou soupravou
- možnost výhledu do tunelu z kabiny strojvedoucího a další překvapení

Děti do 10 let mají v doprovodu alespoň jednoho rodiče vstup zdarma!

Termíny a místa konání jízd vždy v 10.00 a ve 14.00 hodin:

15. března 2014 – Depo Hostivař (souprava 81-71)
19. dubna 2014 – Depo Kačerov (souprava EČS)
17. května 2014 – Depo Zličín (souprava 81-71)
21. června 2014 – Depo Kačerov (souprava EČS)

Vstupenky na II. čtvrtletí 2014 jsou již v prodeji.

Dopravní podnik hlavního města Prahy

HOSPODÁŘSKÁ KOMORA HL. M. PRAHY

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dovoluji si Vás opět oslovit z tohoto místa. Máme za sebou přelom roku a s ním i některé události, které jsou z mého pohledu pro Dopravní podnik významné. Já osobně vnímám celé období od svého nástupu do funkce generálního ředitele až do dneška jako velmi intenzivní pracovní proces. Na začátku svého působení jsem si stanovil priority, které se postupně snažíme naplňovat. Jako příklad bych hned v úvodu rád zmínil posun v jednáních s dodavateli vlaků metra typu M1, společnostmi Siemens a Bombardier. Na přelomu roku zaznamenal DPP výraznou změnu postoje obou zmíněných společností, týkající se především vnímání problematiky trhlin v rámech podvozků vlaků typu M1, která je pro DPP poměrně zatěžující.

Bez nadsázky se dá říci, že se oba dodavatelé k DPP stavěli zády a celá věc se tak táhla již od poloviny roku 2011 bez konkrétního výsledku. Díky úsilí pracovníků DPP se drtivou část všech poškozených rámů podařilo vlastními silami opravit. Nicméně tři soupravy M1 zůstaly dlouhodobě odstaveny. Dopravní podnik, zejména po opakovaných urgencích pracovníků provozu a vedení společnosti, následně uspěl při jednáních s oběma dodavateli a zaznamenal skutečný posun v jejich přístupu. Společnost Bombardier začala aktivně s DPP komunikovat ohledně poskytnutí podrobných technických a technologických podkladů pro provádění oprav poškozených míst rámů i pro preventivní opravy kritických míst, na kterých se trhliny ještě nevyskytly. Bombardier také přislíbil, že dodá 35 kusů nových, konstrukčně upravených rámů podvozků vlaků metra typu M1. Na konci letošního roku tak budeme moci zprovoznit tři dlouhodobě odstavené soupravy. Dalším z výsledků celého vyjednávacího procesu je také návrh technického řešení ze strany dodavatele, který má eliminovat znečišťování trakčních motorů. V únoru tak můžeme očekávat první výsledky a následující měsíc by pak měl být zahájen zkušební provoz souprav s navrženými úpravami.

Mezi mé aktuální priority, které by v brzké budoucnosti měly přinést jasný výsledek, patří také dokončení interního auditu ke stavbě metra V.A. Některá média již publikovala nepodložené informace o výsledné podobě auditu. Považuji za důležité, aby byly prezentovány skutečně pravdivé a ověřené informace. Zmiňovaný audit v tuto chvíli prochází interním připomínkovacím řízením, přičemž během následujících 14 dní by měl být uzavřen. DPP následně s jeho závěry seznámí veřejnost, veškeré spekulace a kusé informace, které se nyní objevují, skutečně nemají velkou vypovídací hodnotu. Vzhledem k tomu, že stavba metra V.A je pro tento rok skutečně jedním z hlavních bodů zájmu veřejnosti i médií, DP kontakt počínaje tímto číslem startuje seriál přibližující fakta o této stavbě. Naleznete v něm relevantní a aktuální informace od všech, kteří se prodloužením trasy metra A zabývají.

Jaroslav Ďuriš,
generální ředitel

OBSAH

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

ROZHOVOR
8 – 10 Metro je v dobré kondici

Z PODNIKU
11 Elektrobus Siemens-Rampini zkušebně
12 – 13 Fakta o pátém áčku – 1. část
14 – 16 Preference tramvají v roce 2013
17 Komunikovat se vyplácí
18 – 19 Výjezdy Hasičského záchranného sboru podniku

DEN S...
20 – 21 Když se dlouho nic neděje, jsem nervózní

FOTOREPORTÁŽ
22 – 23 Linka 216 v palbě spouští

HISTORIE
24 – 26 Únorový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL
27 Letem dopravním světem

ZE SVĚTA
28 – 29 Jak se jezdí ve městě sedmi kopců

KULTURA
30 Kam v Praze za kulturou

31 Zábava / Soutěž

Foto na obálce: Jiří Junek

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 ● Telefon: 296 192 056, 296 193 332 ● e-mail: internikomunikace@dpp.cz ● Šéfredaktor: Petr Ludvíček ● Redakční rada: Lada Hlaváčková (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová ● Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 ● MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 ● Uzávěrka tohoto čísla: 24. 1. 2014 ● NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt

POŽÁR AUTOBUSU

Ve čtvrtek 30. ledna 2014 krátce po půlnoci vyjely jednotky HZS Praha a HZS DP do Novodvorské ulice k požáru kloubového autobusu Karosa na lince 197. Požár zadní části vozidla byl uhašen dvěma útočnými proudy s vodou a pěnidlem. Následně provedly zasahující jednotky likvidaci úniku ropných kapalin. Při požáru nedošlo k žádnému zranění. Škoda byla předběžně odhadnuta na 500 000 Kč. Příčina požáru je v šetření. (mb)

Foto: Milan Pacík, HZS Praha

PŘIJÍMACÍ ŘÍZENÍ KE STUDIU OBORŮ SPŠD

SPŠD otevírá ve školním roce 2014/2015 obory pro uchazeče ze základních škol, ale také pro uchazeče dospělé, kteří si mohou během tří let tzv. dálkového studia rozšířit své vzdělání zakončené výučním listem o maturitní zkoušku. Přihlášky do denního studia tříletých oborů s výučním listem i čtyřletých oborů s maturitní zkouškou škola přijímá do 15. března 2014. Přihlášky do nástavbového studia v denní i dálkové formě pak do 20. března 2014. Přehled všech nabízených oborů najdete na www.sps-dopravni.cz v sekci Pro uchazeče. Podrobné informace získáte rovněž na tel.: 242 481 933 nebo 934, info@sps-dopravni.cz nebo osobně v kanceláři studijního oddělení v budově školy Moravská 3, Praha 2 – Vinohrady. (mf)

NÁRŮST MEZD V ROCE 2014

Na základě platné Kolektivní smlouvy DPP dojde od 1. března 2014 k navýšení mzdových tarifů řidičů MHD a středů mzdových tarifů u tarifních rozpětí pro ostatní kategorie zaměstnanců. Zvýšení je vypočítané jako polovina součtu ročních CPI (míra inflace pomocí indexu spotřebitelských cen) za roky 2012 a 2013 plus 0,7 %. Na základě tohoto výpočtu budou navýšeny středy mzdových tarifů o 3,05 %. Vzhledem k termínu zveřejnění CPI proběhne úprava tarifních mezd od 1. března 2014. Navýšení mezd za měsíc leden a únor 2014 budou zaměstnancům vyplacena ve vyúčtování mzdy za měsíc březen 2014. V roce 2015 pak bude podle Kolektivní smlouvy k 1. lednu toto navýšení o 1 procento nad roční inflaci roku 2014. (pel)

REKONSTRUKCE V TROJSKÉ ZAHÁJENA

V pondělí 20. ledna 2014 odstartovala první etapa rekonstrukce tramvajové trati v Trojské ulici. Stávající konstrukce trati z dřevěných a železobetonových pražců ve štěrkovém loži bude nahrazena konstrukcí na železobetonových pražcích se zákrytem z litého asfaltu. Díky použití moderních konstrukčních prvků dojde k výraznému prodloužení životnosti celého úseku a ke zvýšení bezpečnosti a provozní rychlosti. Ukončení prací na této trati je naplánováno na začátek dubna 2014. (jaš)

Foto: Karel Mašek

NÁVŠTĚVA Z MAĎARSKA

Do Dopravního podniku zavítala 30. ledna 2014 delegace z maďarského Metropolitního výzkumného institutu. Delegace se zajímala o strategii obnovy a modernizace kolejového vozového parku a o koncept záchytných parkovišť typu P+R na území hl. m. Prahy. V dopolední části se delegaci ve Vysočanech v sídle DPP věnovali zástupci DPP a TSK Praha, odpolední část návštěvy se odehrávala v hostivařském areálu OZM a OT. Maďarská delegace poznatky z návštěvy DPP promítne do připravované strategie obnovy vozového parku v budapešťském dopravním podniku BKV. Vyzdvihla profesionalitu a koncepčnost přístupu k obnově a modernizaci vozového parku metra i tramvají, preciznost a technickou úroveň modernizace tramvajových vozů v rámci Ústředních dílen DPP. (jd)

NOVÁ FORMA JEDNÁNÍ S ODBORY

Počínaje lednem 2014 personální úsek (PÚ) DPP zahájil další, nadstavbovou formu komunikace a spolupráce se zástupci všech odborových organizací (OO) podniku – „širší poradu PÚ a OO“. Vedle pravidelných měsíčních jednání celého managementu DPP s odbory probíhají nyní i pracovní jednání PÚ rozšířená o předsedy OO. Zaměstnavatel inicioval tato jednání jako dobrovolná, a to zpravidla v termínu týden před „velkým“ pravidelným měsíčním jednáním s OO. Záměrem a účelem je vytvořit optimální komunikační platformu pro diskusi, ale také bázi pro hledání řešení témat týkajících se všech zaměstnanců DPP, které mohou a musí být řešeny v spolupráci PÚ a OO. Cílem je vyřešit nebo sblížit pohled OO a managementu na neuzavřená témata z minulých pravidelných měsíčních jednání, případně podat vysvětlení stanovisek managementu DPP k novým tématům, která management plánuje otevřít na příštím jednání s OO. Jedním z cílů je efektivně využít čas pravidelných měsíčních jednání managementu DPP s odbory. Již na prvních dvou jednáních PÚ vysvětlil postoje zaměstnavatele a vyslechl argumentaci odborů. Formát těchto jednání ještě dozná změn a bude se dále precizovat tak, aby výsledek jednání byl skutečně přínosem pro zaměstnance DPP. Už dnes nabízí porada PÚ a OO možnost vytvoření ad hoc pracovních skupin, počítá s přizváním specialistů na danou problematiku, předpokládá možnost přednášek, zaškolení atd. (pel)

NOVÝ PERSONÁLNÍ ŘEDITEL DOPRAVNÍHO PODNIKU

Dopravní podnik má nového personálního ředitele. K 1. únoru 2014 se jím stal PhDr. Jiří Špička. Do DPP přišel ze státní organizace SŽDC (Správa železniční dopravní cesty), kde od září 2012 vykonával funkci náměstka generálního ředitele pro řízení provozu. Předtím v letech 2010–2012 působil v ČD CARGO jako provozní ředitel a člen představenstva, od roku 2005 pracoval v dceřiné společnosti Českých drah v Dopravním vzdělávacím institutu jako náměstek. Už od roku 2000 pracoval v Datových a informačních službách a Ústavu podnikového vzdělávání Českých drah. Jiří Špička vystudoval SPŽD (obor Doprava a přeprava), v letech 2000–2008 studoval na Univerzitě Palackého v Olomouci, kde získal titul PhDr. v oboru psychologie (rigorózní práce na téma: Motivace zaměstnanců a jejich pracovní výkonnost). (pel)

Foto: Petr Hejna

Foto: Jiří Štábl

PRÁCE NA NÁRODNÍ TŘÍDĚ POKROČILY

Stanice metra Národní třída, která byla 10. července 2012 na dva roky uzavřena v souvislosti s výstavbou polyfunkčního objektu Quadrio, prochází velkou proměnou. V současné době zde probíhá kompletace eskalátorů a jejich rozvoden, pracuje se na omítkách, schodištích či nosných konstrukcích opláštění vestibulu. Ve VTZ kanálu jsou montovány ocelové konstrukce a rozvody TZB. Nejvýznamnější změnou, na kterou se po znovuotevření zastávky mohou cestující těšit, bude nová podoba vestibulu, který bude integrován do stavby nového polyfunkčního centra. (jaš)

AGRESIVITA VŮČI REVIZORŮM NARŮSTÁ

V lednu 2014 vyhodnotil odbor Přepravní kontrola počet pracovních úrazů revizorů DPP za rok 2013. Stejně jako v roce 2012 došlo celkem k 50 napadením. Nejčastějšími úrazy byly přitom zhmožděniny a podlitiny v obličejové části hlavy způsobené „hlavičkou“ nebo ránou pěstí. I když souhrnné číslo, týkající se napadení revizorů, je jedním z nejmenších za poslední roky, agresivita cestujících narůstá. Výjimkou nejsou úrazy revizorů způsobené kopem či za použití spreje. Ojediněle byly v roce 2013 zaznamenány i případy, kdy byl revizor napaden nožem nebo střelnou zbraní. (jaš)

Foto: Petr Ludvíček

ZVOLEN NOVÝ MÍSTOPŘEDSEDA DOZORČÍ RADY DPP

Ve středu 15. ledna zasedala poprvé v roce 2014 dozorčí rada Dopravního podniku. V návaznosti na uplynutí funkčního období místopředsedy dozorčí rady Jiřího Obitka proběhla volba místopředsedy. Novým místopředsedou dozorčí rady DPP byl zvolen Bc. Oldřich Schneider. (pel)

Foto: Jan Barchánek

TESTOVÁNÍ ELEKTROBUSŮ POKRAČUJE

Provozní zkoušky elektrobusů na lince 216 pokračují od 6. do 11. února 2014 nasazením vozu českého výrobce SOR Libchavy. Osmimetrový midibus inovované koncepce je osazen elektrickou výzbrojí společnosti Cegelec a představí standardní model provozu bez průběžného nabíjení (nabíjení probíhá pouze pomocí kabelu a jen v nočních hodinách). Přinášíme fotografii elektrobusu, pořízenou těsně před tiskem tohoto čísla DP kontaktu. (jb)

VÝSTAVBA PC UČEBEN VLASTNÍ PRACÍ ŽÁKŮ SPŠD

V probíhajícím školním roce se SPŠD podařilo realizovat v rámci stávajících osmi počítačových učeben kompletní výstavbu dvou z nich, a to přímo prací žáků při výuce oboru Informační technologie. Jedna z nich je využívána v budově školy Moravská a druhá v budově školy Motol (na snímku) při každodenní výuce nejen odborných IT předmětů, ale také při výuce jazyků, matematiky a dalších předmětů. Ačkoli by bylo jistě jednodušší objednat si výstavbu nové počítačové učebny u specializované firmy, škola se rozhodla, že výstavbu obou učeben zajistí žáci pod vedením učitele IT Mgr. Milana Martínka ve spolupráci s vedoucím IT oddělení školy. Škola nakoupila jednotlivé počítačové díly (case, motherboard, HDD, RAM, procesor, externí grafickou kartu, zdroj). V rámci předmětu Praxe zkompletovali žáci 3. a 4. ročníku case, zdroj napětí a základní desku, vložili do ní procesor, chladicí box, paměti RAM a grafickou kartu. Museli také správně připojit jednotlivé kabely (napájecí, ovládací a datové z předního ovládacího panelu). Z jednotlivých komponentů poskládali funkční počítače, do kterých pak nainstalovali operační systémy a další aplikační software. Podíleli se také na nastavení práv skupinové politiky a zabezpečení počítače. Pro některé žáky bylo například vkládání procesoru do socketu premiérou. V rámci tohoto úspěšného projektu bylo prací žáků uvedeno do provozu celkem 34 počítačů, žáci dostali možnost uplatnit své teoretické odborné znalosti v praxi a zároveň byly škole uspořeny nemalé finanční prostředky. (mf)

Foto: SPŠD

Touto cestou chci vyjádřit maximální spokojenost s formou, obsahem a provedením exkurze v depu Kačerov a jízdou historickou soupravou metra dne 21. 12. 2013. Náš devítiletý syn byl nadšen. Již delší dobu se zajímá o historii MHD v Praze a tento program mu odpověděl na řadu otázek. Doufám, že v budoucnu dojde k rozšíření nabídky o další trasy a bude vypsáno více termínů. Přeji mnoho úspěchů. **Jan Klazar**

Dobrý den, chtěl bych vám poděkovat a zároveň vás pochválit za akci Nalaďte se v metru také o Vánocích. Připomnělo mi to atmosféru z měst jako Londýn či New York, kde jsou taková vystoupení běžná během celého roku a dokážou oživit atmosféru poměrně stresujícího prostředí. Ještě jednou díky a doufám, že se podobné kulturní zážitky budou u nás v Praze opakovat. Zlepší to náladu nejen Čechům, ale i cizincům. **Denis Kubajura**

Dobrý den, rád bych poděkoval spolu s ostatními cestujícími panu řidiči, který jel dne 5. 12. 2013 v 10:41 ze Sídliště Čimice na Háje a celou dobu vykazoval hned po nastoupení z přepravy špinavé, smrdící bezdomovce. Vždy je hned zkontroloval, zda mají platnou jízdenku, a nás cestující tak uchránil před těmito existencemi. Přál bych nám cestujícím více takových nebojácných řidičů. Dále musím poděkovat i za skvělou a přesnou jízdu, na které bylo vidět, že řidič má kladný vztah ke svěřenému vozu. **Marek Šimsa**

Dobrý den, nové hlášení zastávky Dřevařská na lince 202 není srozumitelné. Nechápu tedy smysl přehrání hlášení zastávky, přitom staré hlášení bylo srozumitelné. Podobných změn jsem si všiml u zastávek Hutě, Satalice, Osecká, i když tam to ještě jde. Děkuji za vysvětlení. **David Urboš**

Z odpovědi: *Po prověření bylo zjištěno, že zastávky zmíněné v podnětu mají standardní technické parametry (přenosová rychlost i vzorkovací frekvence). Vyzkoušeli jsme je na všech používaných typech hlásičů. V porovnání s jinými nahrávkami se právě ty zmiňované zdají méně zastřené. Pokud nám sdělíte číslo konkrétního autobusu, ve kterém byl popisovaný nedostatek zaznamenán, nebráníme se prověření přímo v provozu.*

Dobrý den, zajímalo by mě, kolik a čeho se uspoří, když se pravidelně o svátcích (nebo ve dnech, kdy mají děti prázdniny) uzavírají druhé jezdicí schody (například na Karlově náměstí). Zřejmě někdo moudrý usoudil, že v tyto dny jedno schodiště pobere bez problémů všechny pasažéry. Zkuste někdy nechat svá služební auta v garáži a vystoupit v momentu, kdy do stanice dorazí oba vlaky najednou. **Jitka Čadová**

Z odpovědi: *Provozní režimy pohyblivých schodů jednotlivých stanic jsou stanoveny na základě pravidelných přepravních průzkumů s cílem optimálního, a hlavně ekonomického zajištění přepravní poptávky. Provoz eskalátorů je plánován také s ohledem k počtu provozních hodin a ve vztahu ke středním a generálním opravám. Pro provozní zaměstnance obsluhující pohyblivé schody v zásadě platí pravidlo, že náhradní (posilový) schodový pás se spouští tehdy, pokud cestující neuvolní nástupiště do příjezdu následujícího vlaku.*

Z DOPISU CESTUJÍCÍ EMILIE TAHALOVÉ, ADRESOVANÉMU GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DOPRAVNÍHO PODNIKU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY ZE DNE 27. 1. 2014:

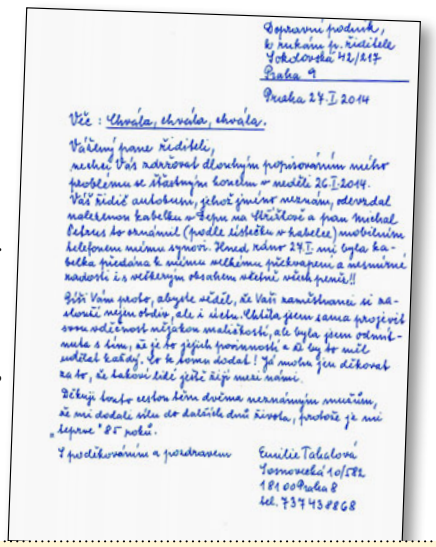
Vážený pane řediteli,
nechci Vás zdržovat dlouhým popisováním mého problému se šťastným koncem v neděli 26. 1. 2014. Váš řidič autobusu, jehož jméno neznám, odevzdal nalezenou kabelku na Střížkově a pan Michal Petrus to oznámil (podle lístečku v kabelce) mobilním telefonem mému synovi. Hned ráno 27. 1. 2014 mi byla kabelka předána k mému velkému překvapení a nesmírné radosti i s veškerým obsahem včetně všech peněz!

Píši Vám proto, abyste věděl, že Vaši zaměstnanci si zaslouží nejen obdiv, ale i úctu. Chtěla jsem sama projevit svou vděčnost nějakou maličkostí, ale byla jsem odmítnuta s tím, že je to jejich povinností, a že by to měl udělat každý. Co k tomu dodat! Já mohu jen děkovat za to, že takoví lidé ještě žijí mezi námi.

Děkuji touto cestou dvěma neznámým mužům, že mi dodali sílu do dalších dnů života, protože je mi „teprve" 85 roků.

S poděkováním a pozdravem

Emilie Tahalová


Dopravní podniku,
k rukám p. ředitele
Sokolovská 42/217
Praha 9

Praha 27. I. 2014

Věc: Chvála, chvála, chvála.

Vážený pane řediteli,
nechci Vás zdržovat dlouhým popisováním mého problému se šťastným koncem v neděli 26. I. 2014.
Váš řidič autobusu, jehož jméno neznám, odevzdal nalezenou kabelku v Střížkově a pan Michal Petrus to oznámil (podle lístečku v kabelce) mobilním telefonem mému synovi. Hned ráno 27. I. mi byla kabelka předána k mému velkému překvapení a nesmírné radosti i s veškerým obsahem včetně všech peněz!!

Píši Vám proto, abyste věděl, že Vaši zaměstnanci si zaslouží nejen obdiv, ale i úctu. Chtěla jsem sama projevit svou vděčnost nějakou maličkostí, ale byla jsem odmítnuta s tím, že je to jejich povinností, a že by to měl udělat každý. Co k tomu dodat! Já mohu jen děkovat za to, že takoví lidé ještě žijí mezi námi.

Děkuji touto cestou těm dvěma neznámým mužům, že mi dodali sílu do dalších dnů života, protože je mi „teprve" 85 roků.

S poděkováním a pozdravem

Emilie Tahalová
Jomovská 10/582
181 00 Praha 8
tel. 737438868

PSALI JSME PŘED 10 LETY (02/2004)

DP kontakt

Na Centrálním dispečinku funguje systém kontroly přístupu

V objektu Centrálního dispečinku byl systém instalován ve všech podlažích budovy. Vstupní dveře od prostoru před výtahy do chodeb ke kancelářím byly rozděleny do jednotlivých zón a vybaveny čtečkami přístupového systému Altex ve všech podlažích. … Ve dveřích jsou elektromagnetické zámky. Vedle dveří jsou umístěna tabla s telefonním seznamem, umožňující spojení s vybranou osobou, která má být navštívena. Součástí zařízení jsou dva otočné turnikety se čtečkami v hlavním vstupu do objektu (vedle vrátnice). Současně byly zapojeny docházkové terminály a docházkový systém, tak jak je tomu v objektu v Sokolovské ulici. Znamená to, že průchodem přes vstupní turniket, respektive průchodem přes čtečku umístěnou v garáži je evidován příchod (odchod) zaměstnanců na pracovišti.

Aneta Řehková

Co v dubnu uvidíte v muzeu MHD? To budete koukat

Vchod do muzea MHD ve Střešovicích se otevře opět v dubnu. Redaktoři Metra navštívili muzeum už nyní.

Stačilo otevřít malé plechové dveře vedle velkých vrat, kudy vjíždějí do haly střešovické vozovny tramvaje, a vejít do muzea MHD, které je nyní mimo sezonu uzavřeno. Hned za dveřmi příchozí skoro vrazí do dvounápravového vozu 2172. Je to poslední vůz, jehož odstavením v roce 1974 v Praze skončila éra dvounápravových tramvají a velký přírůstek ve sbírkách muzea, kam se po náročné rekonstrukci zařadil. Potkat ho mohou lidé i v ulicích, dopravní podnik ho využívá k historickým jízdám.

Dvounápravový vůz 2172 z roku 1929 METRO

Už příští rok by ho měl do soupravy doplnit přívěsný vůz, na kterém budou celý letošní rok pracovat v dílnách muzea. Z takzvané „stodoly" ale zatím stojí jen základní konstrukce. Unikátních přívěsných vozů, o něco vyšších než standardní přívěsné vozy, bylo v roce 1930 vyrobenou pouhých 10 kusů. Do dnešních dnů se dochoval jediný. Muzejníci ho objevili až v Českém ráji, kde byl „pohozený" v zahrádce u Sobotky. „Samotné nás překvapuje, kde všude se dají najít staré vyřazené vozy," říká ředitel muzea MHD Milan Pokorný.

Zatímco dříve se vyřazené, tehdy ještě dřevěné vozy prodávaly, dneska se na muzeum obrací lidé, kteří se tramvaje přestavěné na nejrůznější zahradní stavby chtějí zbavit. Cesta za unikáty je ale mnohdy velmi svízelná. „Museli jsme počkat na sucho, a vagon vyřezat z bezinekpilou ," přibližuje Pokorný cestu za unikátní „stodolou".

Dvounápravový vůz 2172 se „stodolou" ale není jedinou novinkou, kterou Muzeum chystá. V roce 2015 by se mohl v expozici objevit zrenovovaný autobus Škoda 506N z roku 1929. „Odhadujeme to na 10.tisíc hodin práce," popisuje náročnost prací Pokorný. ROBERT OPPELT, JIŘÍ BIGAS

Připravovaný exponát MET

Škoda 506N MET

Vůz čeká oprava MET

Video najdete na WWW.METRO.CZ

Scan článku: „Co v dubnu uvidíte v muzeu MHD? To budete koukat" ze dne 8. ledna 2014 z deníku Metro.

Koleje dožívají, dělníci opravují víc než dřív

PRÁVO, 8. LEDNA 2014

Několik velkých rekonstrukcí tramvajových tratí naplánoval na letošek dopravní podnik (DP). Práce spolykají stovky miliónů korun. Za klíčovou označil vedoucí jednotky Dopravní cesta tramvaje Miroslav Penc rekonstrukci v úseku Jindřišská–Vodičkova–Lazarská. Cestující musejí počítat, že změny v dopravě kvůli řemeslníkům na trase nastanou před letními prázdninami. „Chystáme rekonstrukci úseků, které jsou v havarijním stavu, kvůli čemuž teď musejí spoje jezdit omezenou rychlostí," uvedl Penc. Přibude bezbariérová zastávka v Lazarské ulici poblíž výtahu do stanice metra Národní třída. „Plus bezbariérová stanice ve Vodičkově ulici ve směru na Václavské náměstí. Proto je třeba upravit polohu kolejí," vypočetl, co se v centru metropole změní před dvouměsíčním volnem. Konkrétní termín DP ještě upřesní. O prázdninách pak pracovní čety nastoupí na koleje, které vedou na Karlově náměstí. První etapa zahrnuje renovaci části Myslíkova–Resslova, druhá části Resslova–Na Moráni. „Tenhle úsek se rekonstruoval naposledy v roce 1984," poznamenal Penc. Trať přitom vydrží právě přibližně třicet roků. „Za tu dobu je třeba ji zcela demontovat a postavit znova, tomu říkáme rekonstrukce. Mezitím provádíme různé zásahy, které nazýváme opravy. Nejčastěji se jedná o výměny kolejových konstrukcí na křižovatkách, o výměny opotřebených kolejnic v obloucích," vysvětlil Penc. DP podle něj poslední léta pracuje intenzivněji. Hlavně proto, že koleje dožívají. Velká vlna rekonstrukcí totiž nastala v 80. letech minulého století. „Pak máme tratě, které byly rekonstruovány, mezitím jim předčasně dožily panely, v 90. letech jsme je vyměnili, jenže teď dožívají zase," poznamenal. Od roku 1977 se koleje vkládaly do panelů. Dnes existují modernější, kvalitnější technologie. Buď kolejnice leží na pražcích, které se zakrývají asfaltem, trávou, dlažbou, nebo zůstávají bez zákrytu. Druhou možností jsou kolejnice upevněné do betonové desky.

PRÁVO

Na seznamu plánovaných rekonstrukcí nechybí ani úsek Braník–Modřany, který utrpěl loni při červnové povodni. Na zásah řemeslníků čeká část pod mostem Inteligence, kam nateklo asi 80 cm vody, a u Nádraží Modřany, kde rozvířená Vltava zatopila trať. „Trať není ve stavu, že by hrozila akutní havárie, ale po povodni bylo třeba snížit rychlost, což je velice nepříjemné," vysvětlil roční prodlevu Miroslav Penc. Nejbližší akcí, která nastane, jsou práce v horní části trati v Trojské ulici kolem Hercovky, která pochází z roku 1977. Začíná 20. ledna. Tramvají se nedotkne, ty tudy nejezdí od podzimu, kdy začala likvidace mostu přes Vltavu zvaného Rámusák v souvislosti s výstavbou nové spojnice přes řeku. Pracovat se bude po etapách nejen v lednu, ale i v únoru a březnu. Práce zkrátí trasu náhradního autobusu X17. Nepojede v úseku Nad Trojou–Kobylisy, ale jen mezi zastávkami Nádraží Holešovice–Nad Trojou.

TRAMVAJENKA PRO STATEČNÉ

SLOUPEK REDAKTORA ROBERTA OPPELTA, METRO, 24. LEDNA 2014

Určitě to slýcháte taky. Bejvávalo líp. Baví se o tom štamgasti v hospodě, cestující v tramvaji i lidé, kteří rohlíky před samoobsluhou krmí holuby. Když pominu, že ve špatných dobách se ptactvo nekrmí pečivem, ale lidi ptactvem, tak se většinou debatující nedokážou shodnout, kdy že to bylo lépe. Jestli za „zlatejch komunistů", za první republiky, za Rakouska, nebo za krále Holce, když byla za groš ovce. Teď na začátku roku byla častým tématem podobných rozprav cena jízdného, či spíš ročního kuponu pražské městské hromadné dopravy. Kupon stojí 4750 korun a můžete s ním jezdit po celé Praze, klidně i lanovkou nebo přívozem. Od vydání první pražské tramvajenky letos v lednu uplyne 115 let, kromě kulatého výročí mě zaujala její cena. Tehdejší „permanentní lístek přepravní" stál 120 korun, tedy šestisetnásobek normálního jízdného. Navíc neplatil na všechny tratě, ale jen na ty patřící Praze, u soukromníků se muselo připlácet. Připadá vám to hodně, nebo málo? Počítejte se mnou, dneska stojí normální jízdenka (přestupní a devadesátiminutová) 32 korun. Pokud to vynásobíme oněmi šesti sty, zjistíme, že dnešní roční kupon by měl stát 19 200 korun. To je tedy čtyřikrát více, než kolik stojí roční legitka. Oproti předkům tedy jezdíme velmi levně, navíc je dnešní síť městské hromadné dopravy neporovnatelně hustší a máme i moderní metro. Tolik tedy jen pro připomenutí, až na nás zase přijde touha tesknit po starých časech a nadávat, že metro je nacpané, autobus jede pomalu a tramvaj nejede vůbec.

metro

METRO JE V DOBRÉ KONDICI

Vnímavý čtenář jistě ví, kolik vedoucích jednotek Dopravního podniku jsem v rámci pravidelných rozhovorů na tomto místě představil. A že tedy jedním z posledních respondentů je vedoucí jednotky Dopravní cesta Metro. Z letmého pohledu do organizačního schématu DPP je zřejmé, že strom odborů a oddělení se v případě této jednotky větví nejvíce. Je nabíledni, že v následujících otázkách a odpovědích tak s Markem Kopřivou můžeme poodhalit jen zlomek témat.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Pojďme na úvod stručně zapátrat v historii jednotky…

Jednotka Dopravní cesta Metro (JDCM) vznikla v roce 2005 v rámci transformace Dopravního podniku, při které byla ukončena existence samostatné divize Metro, jejíž základní organizace stála na sedmi suverénních útvarech – službách. V rámci těchto změn se služba dopravní přejmenovala na jednotku Provoz Metro (JPM), služba vozová na jednotku Správa vozidel Metro (JSVM) a zbylých pět služeb se transformovalo do stávající jednotky Dopravní cesta Metro. Služby Elektrotechnická, Sdělovací a zabezpečovací, Stavby a tratě, Dopravní zařízení, Technologická zařízení a OSM (Ochranný systém metra – pozn. red.) i nadále tvoří základní páteř JDCM. Jedná se o naprosto logické členění s jasně definovaným rozhraním podle svěřených a provozovaných technologií. Co se týká jednotlivých činností JDCM, tak jen strohý výčet by vyšel na celou dvoustranu.

Dá se v krátkosti popsat hlavní náplň JDCM?

Stručně řečeno, posláním JDCM je především správa, údržba, opravy a provoz svěřených staveb a technologií. Základním úkolem jednotky je udržet infrastrukturu metra v takovém stavu, aby JSVM měla kam vyslat své soupravy a JPM mohla nerušeně organizovat provoz metra. Tady je potřeba zdůraznit, že v uplynulém období nedocházelo a nedochází k mimořádným událostem s výrazným omezením plynulosti a bezpečnosti provozu metra vlivem technického stavu nám svěřených staveb a zařízení. A to samozřejmě bylo, je a bude i naším hlavním úkolem do budoucnosti.

Přesto se „mimořádek" v metru nelze úplně vyvarovat…

Během roku pochopitelně dochází i k mimořádným situacím, které tzv. jdou za naší jednotkou, a to hlavně v souvislosti s dopravními zařízeními. Ale nedochází k tomu, že by musely být zavedeny pomalé jízdy anebo několik dní metro z důvodu rozsáhlých havárií nejezdilo. Kolejový svršek, stav stanic, zabezpečovacího zařízení a dalších zařízení jsou v takovém stavu, že nevyvolávají mimořádné události s dlouhodobým dopadem do provozu.

Nelze se nezeptat, jak se dá uřídit tak rozvětvená organizační složka, jakou JDCM je?

Jednotka Dopravní cesta Metro má v současné době něco málo přes 1650 zaměstnanců, z toho asi 60 inženýrů a 630 středoškoláků. Každý z nich je odborníkem a profesionálem ve svém oboru. Zastávám názor, že při rozsahu činností a odborností, které jednotka má, nelze uplatňovat direktivní a autoritativní styl řízení. Samozřejmě jsou oblasti, jako např. personální a mzdová, kde je potřeba občas tzv. bouchnout do stolu. Po stránce odborné je ale potřeba před samotným rozhodnutím umět především dobře naslouchat a vyhodnotit jednotlivé dopady a přínosy v rámci celého Dopravního podniku. Aby mohla moje jednotka vystupovat navenek jako jeden celek, je její řízení také hodně o koordinaci a nastavení priorit. Nic z toho by však nebylo možné dělat, pokud bych pod sebou neměl opravdové profesionály a fandy metra.

Od podřízených k vám. Můžete přiblížit svou životní a profesní dráhu?

Narodil jsem se na Moravě v Troubkách v roce 1972, jsem ženatý a mám dva syny, Adama (10) a Daniela (8). Studoval jsem VŠ Dopravní v Žilině a po rozdělení Československa jsem studium zakončil na Dopravní fakultě Univerzity Pardubice, obor Dopravní prostředky, provoz a údržba. Po ukončení vojny a hlavně po ničivých povodních jsem se v roce 1997 přestěhoval do Prahy a nastoupil do Dopravního podniku. Zastával jsem technickou profesi u nezávislé trakce metra, právě v době, kdy se naplno rozbíhaly modernizace lokomotiv řady T.212. Poté jsem asi rok působil ve štábním útvaru přímo pod ředitelem metra, kde mi byla pro osobní rozvoj umožněna půlroční stáž napříč všemi profesemi celého metra. Když začaly dodávky nových elektrických souprav M1, posílil jsem technický tým na službě vozové. Postupně jsem se stal odpovědným za řízení a koordinaci odstraňování reklamačních závad a optimalizaci technologických postupů plánovaných oprav na celém obnoveném vozovém parku metra. Pak už to šlo rychle, na podzim roku 2007 jsem se stal zástupcem vedoucího jednotky SVM a v únoru 2008 vedoucím jednotky DCM.

S odstupem času mohu prohlásit, že žádné uměle zorganizované cvičení by neprověřilo naši připravenost lépe než červnová povodeň, vzpomíná Marek Kopřiva na rok 2013.

Ing. Marek Kopřiva (41) nastoupil do Dopravního podniku v roce 1997 do technické profese u nezávislé trakce metra. Po absolvování půlroční stáže napříč profesemi metra posílil v roce 2000 s příchodem souprav M1 tým služby vozové. Na podzim roku 2007 se stal zástupcem vedoucího jednotky Správa vozidel Metro a v únoru 2008 vedoucím jednotky Dopravní cesta Metro.

Půlroční stáž byla určitě k nezaplacení, dnes těžko myslitelná. Získat takový rozhled by vám mohl kdekdo závidět…

Také mi to někteří záviděli. Byl to ale dobrý základ pro moji stávající funkci. Když jsem byl osloven generálním ředitelem Dvořákem na pozici vedoucího jednotky, asi jako jeden z mála jsem si uměl představit, co funkce z globálního pohledu obnáší. Prošel jsem si všechny provozy a viděl jsem tak rozsah činností v rámci celého metra. Je to dnes téměř nemyslitelné, aby někdo měl čas minimálně půl roku na podobnou stáž.

Pojďme k aktuálním tématům. Jak hodnotíte uplynulý rok?

Z hlediska provozního rozpočtu musím rok 2013 hodnotit jednoznačně kladně. Provedli jsme nebo zahájili všechny podstatné naplánované opravy, včetně zásadních výměn dalších pěti nejstarších výhybek na trase C pražského metra. Jedinou akcí, která byla kvůli klimatickým podmínkám raději odložena na tento rok, je oprava živičných povrchů autobusového obratiště u stanice metra Kačerov. V případě potřeby jsme však připraveni provést nejnutnější havarijní zásahy vlastními silami.

Pravidelně se výměnám výhybek v DP kontaktu věnujeme. Vidíte to tak, že jste před dvěma lety šli do neznáma a postupně se vypracovali ke stále složitějším úkolům?

Vnímám to také tak. Psal jsem vloni touhle dobou hodnocení roku 2012. A hodnotil jsem tuto činnost jako průlomovou, protože to byly první výhybky, které se za provozu sanovaly. Byly to první práce, kdy jsme si dovolili plánovaně omezit provoz metra. A šlo to i díky tomu, že na pozici dopravního i technického ředitele jsou lidé tzv. z provozu. U výměn výhybek jsme stále více sebejistí, protože například na letošní Velikonoce plánujeme už tři výhybky najednou. To již o našich zkušenostech svědčí. Naopak, v září jsme měli v plánu další tři výhybky ve stanici Pražského povstání, ale při konfrontaci s realitou jsme od tohoto příliš odvážného plánu ustoupili, protože tentokrát to časové a prostorové možnosti již opravdu neumožňují.

S rokem 2013 jsou neodmyslitelně spojeny povodně, metro zásadně ohrožující…

S odstupem času mohu prohlásit, že žádné uměle zorganizované cvičení by neprověřilo naši připravenost lépe než červnová povodeň. Všechna potřebná opatření podle povodňového plánu jsme provedli včas a v dostatečné míře. Samozřejmě se ukázalo také pár organizačních záležitostí, které je potřeba dotáhnout a na základě toho aktualizovat a rozpracovat dotčené vnitřní normy.

Aby mohla jednotka vystupovat navenek jako celek, je její řízení mj. o koordinaci a nastavení priorit. Nic z toho by však nebylo možné dělat, pokud bych pod sebou neměl opravdové profesionály a fandy metra, říká v rozhovoru Marek Kopřiva, vedoucí jednotky Dopravní cesta Metro.

Co se vám podařilo zrealizovat v rámci Komplexního bezpečnostního systému metra?

V oblasti obnovovacích investic se projekt Komplexního bezpečnostního systému metra (KBS) podařilo rozjet naplno. V jeho rámci bylo dokončeno zakruhování páteřní optické sítě a postupně je doplňována nebo modernizována stávající technologická síť metra, elektronická požární signalizace, kamerové systémy a elektronické zastřežení objektů. V plánovaných termínech také proběhly výměny dalších 14 ramen pohyblivých schodů typu Transporta. Rekonstrukce v dalších oblastech díky nedostatku investičních prostředků bohužel pokulhávaly. V minulém roce jsme rovněž dokončili Koncepci obnovy technologií a staveb v letech 2013–2022, která byla následně představena managementu a orgánům společnosti. Nemalé úsilí vložili pracovníci JDCM do příprav zadávacích dokumentací nových investičních projektů, které mohly být financovány z Operačního programu Doprava (OPD). Bohužel

›››

Evropská komise přesun až 3,7 miliardy Kč z Operačního programu Životního prostředí do OPD nepodpořila.

Co bylo impulzem pro vznik této dlouhodobé koncepce?

Začalo se otevřeně mluvit o vnitřním dluhu JDCM, resp. dluhu metra jako takového, protože do investičního plánu nebyly dlouhodobě alokovány potřebné investiční prostředky na obnovu dopravní cesty. Vznikla tedy potřeba vnitřní dluh vyčíslit. Je pravda, že změnami vedení v DPP se tyto podklady předkládaly již několika představitelům. V každém případě byla vyčíslena částka 8,3 miliardy, kterou bylo třeba popsat. Patří tam mj. modernizace stanic, měníren a distribučních transformoven, vzduchotechniky, výměny eskalátorů, tedy v podstatě všechny technologie s překročenou životností převážně z prvního céčka 1974 a prvního áčka 1978. To, že některé technologie jsou staré 40 let, je nevídané a mají nárok na výměnu. Koncepce byla rozdělena na plán nejnutnější obnovy v horizontu tří až čtyř let. Tyto akce jsou zahrnuty v plánovaném investičním plánu, ale jejich krytí je z dnešního pohledu problematické. Následuje střednědobý plán až do roku 2022, který zahrnuje mimo nutnou obnovu i potřebný rozvoj.

Jsme v roce 2014, v roce oslav 40. narozenin pražského metra. Můžete ve stručnosti popsat plány pro tento rok?

Jubilejní rok 2014 prožije JDCM v hektickém pracovním tempu. V prvním čtvrtletí dokončíme práce na kolejovém svršku (výměna kolejnic, broušení) a zahájíme již zasmluvněné opravy technologických celků, elektrických zařízení a plánované generální opravy eskalátorů, které provádíme vlastními silami. Výměny výhybek odstartujeme o prodloužené velikonoční výluce celé trasy A, kdy chceme poprvé provést výměnu tří výhybek současně. Připravujeme také modernizaci nejméně tří veřejných toalet ve vestibulech stanice Můstek a dlouho odkládanou komplexní opravu provozně jednací místnosti ve stanici Muzeum. Pokračovat bude také odstraňování bezpečnostních rizik na výtazích a plánované výměny pražců, těsnění tunelového ostění a nejnutnější opravy stanic.

Jsou v plánech i taková známá místa, jako je Národní třída či Dejvická?

V oblasti investiční bude pokračovat realizace projektu KBS, výměny pohyblivých schodů Transporta a bude provedena rekonstrukce nástupiště stanice metra Chodov. Pevně věřím, že se podaří v rámci DPP najít také vlastní zdroje na zahájení rekonstrukce nástupiště stanice Muzeum, rekonstrukci VN rozvaděče na stanici Pražského povstání a zahájení projektové přípravy projektů pro další období. Rok 2014 bude ale především rokem přejímek a zprovozňování. Zahájíme přejímkami stanice Národní třída, která má být otevřena k 1. červenci 2014, pokračovat budeme stropní deskou Dejvická a v posledním čtvrtletí nás čekají přejímky prodlouženého úseku trasy A.

Rád bych využil této příležitosti a poděkoval nejen všem zaměstnancům jednotky Dopravní cesta Metro, ale i managementu, spřáteleným útvarům a sociálním partnerům za úsilí a podporu při realizaci celé řady kroků, které vedly k optimalizaci a zefektivnění činností spojených s opravami, údržbou a provozem dopravní cesty metra.

To je určitě téma roku. Jaké jsou v případě prodloužení trasy A vaše aktuální aktivity?

V současné době aktivně spolupracujeme na přípravě prováděcí dokumentace jednotlivých celků, následovat budou časově náročné přejímky a zprovozňování celé trasy V.A. Aktuálně je projednáváno zřízení nových pracovních míst k 1. červenci 2014, termín jejich fyzického obsazení se však bude odvíjet od pevně stanoveného termínu uvedení trasy do provozu. Přejímky staveb a technologií by měly odstartovat na podzim 2014, cca 2–3 měsíce před samotným zahájením provozu metra s cestujícími.

Co je na tomto novém úseku v oblasti technologií odlišné?

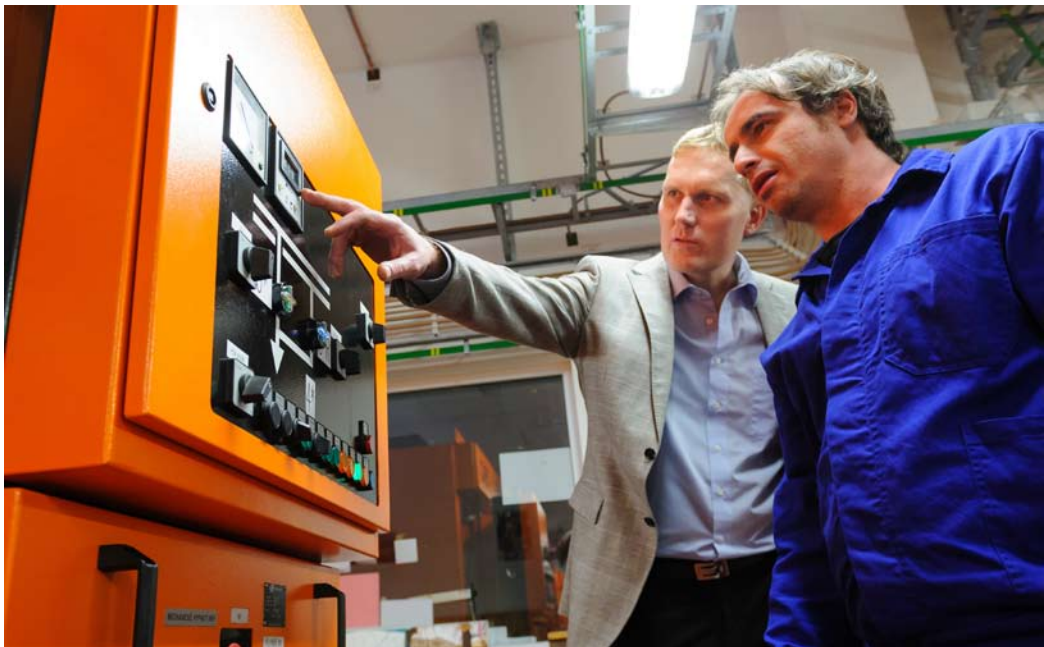
Obecně se dá říci, že tato stavba bude díky uplatnění novějších a přísnějších norem bezpečnější, a to především z pohledu požární prevence. Jako inovativní prvek lze zmínit např. propojky mezi traťovými tunely po cca 200 m. Poprvé přímo při výstavbě bude použito upevnění kolejnic pružným systémem Ortec v místech, která byla vyhodnocena jako problematická z pohledu šíření hluku do okolní zástavby. Páté áčko je již také v oblasti bezpečnostních a informačních technologií realizováno dle koncepce Komplexního bezpečnostního systému, což ve zkratce znamená, že se přechází na IP technologii s datovým přenosem po technologické síti. Tato koncepce se bude postupně rozšiřovat i na stávající stanice. V oblasti vzduchotechniky se trasa V.A pochlubí zcela novými ventilátory hlavního větrání.

Jaké byste nastínil plány jednotky pro nejbližší roky?

Naše vize, záměry a plány do budoucnosti jsme precizně popsali v již zmiňované Koncepci obnovy technologií a staveb v letech 2013–2022. Samozřejmě realizace této koncepce vyžaduje nemalé investiční prostředky, kterých se Dopravnímu podniku v současné době nedostává. Mým osobním cílem a přáním je však dle této koncepce v co největší míře postupovat. Pražské metro je přibližně staré jako já, což znamená, že je ještě v dobré kondici, ale postupně se jeho „zdraví“ bude muset věnovat čím dál větší pozornost.

Kam řadíte svou kvalitou pražské metro?

Pražské metro si stojí velmi slušně, ve škole bych mu dal dvojku. Vyzdvihnout je potřeba zejména čistotu a prostředí pro cestující, kam patří třeba i zabezpečení stálé teploty a kvality vzduchu v prostorách metra. Po technické stránce samozřejmě nemůžeme stávající linky srovnávat s technologiemi používanými nyní v zahraničí na nových trasách, kde se např. setkáváme s nejmodernějším zabezpečovacím zařízením v kombinaci s bezobslužným provozem.



Elektrobus Siemens-Rampini zkušebně

Na základě nabídky výrobce otestoval DPP v období 22. – 26. ledna 2013 na lince 216 elektrobus Siemens-Rampini se systémem průběžného dobíjení v konečné zastávce.

Z podkladů Siemens a DPP zpracoval: Jan Barchánek, foto: Petr Hejna

Problematice elektromobility v silniční dopravě DPP v posledních letech věnuje významnou pozornost, a to jak v rovině sběru informací, tak i praktického testování elektrobusů v provozu. Kromě téměř dvouletého provozování elektrobusů Breda na lince 292 proběhly v rámci DPP prezentace či předváděcí jízdy elektrobusů od dalších výrobců (SOR, Solaris). Nabídka společnosti Siemens na praktické předvedení elektrobusu se systémem průběžného dobíjení tak vhodně navázala na dříve získané informace a provozní zkušenosti.

Základním parametrem pro praktické využívání elektrobusů je dojezd vozidla, který vychází z kapacity baterií a zajištění jejich nabíjení. Aktuálně dostupné akumulátorové technologie zatím neumožňují z hlediska dojezdu srovnatelné parametry s naftovými autobusy. Dojezd elektrobusů se v městském provozu pohybuje mezi 80 – 120 km. Zvyšování dojezdu přidáním dalších bateriových článků je sice možné, ale z hlediska objemu a zejména hmotnosti baterií jedině na úkor obsaditelnosti autobusu. Možným řešením pro zvýšení dojezdu je tak průběžné dobíjení elektrobusu během denního výkonu. Toto řešení vyžaduje vybudování dobíjecích míst, umožňuje však vhodně nadimenzovat baterie tak, aby byla zvýšena obsaditelnost autobusu a zároveň zajištěn celodenní provoz vozidla. Podmínkou je samozřejmě přizpůsobení provozního režimu vozidla a jízdních řádů tak, aby vznikl příslušný časový prostor pro průběžné tzv. rychlé nabíjení. I v těchto případech zůstává zachováno tzv. pomalé nabíjení v nočních hodinách pro zajištění vyrovnání nabití všech bateriových článků.

Předváděný elektrobus Siemens-Rampini je jedním z dvanáctikusové série vozů vídeňského dopravního podniku, který tato vozidla začal v závěru roku 2012 provozovat na dvou linkách (2A a 3A) v historickém centru Vídně. Zajímavostí elektrobusu je způsob zajištění nabíjení. Kromě standardní možnosti nabíjení pomocí kabelu je vozidlo navíc osazeno dvoupólovým jednoramenným pantografem, který umožňuje nabíjení z trolejbusové troleje. Tento způsob nabíjení je z hlediska obsluhy jednodušší a s výhodou využitelný ve městech, kde jsou trolejbusy provozovány, či kde lze dvoustopé trolejové vedení připojit na napájecí tramvajovou infrastrukturu, jako v případě Vídně. Použití systému průběžného nabíjení navíc umožnilo osazení elektrického topení a klimatizace, tudíž je předváděný elektrobus skutečně bezemisní.

Pro ověřovací provoz elektrobusu byla vybrána midibusová linka 216, která je ukončena v obratišti Bořislavka, kde se nachází tramvajová měnírna. Pracovníci JDCT zde zajistili výstavbu cca 20 m dočasného dvoustopého trolejového vedení. Týdenní pražský program zahájilo v pondělí 20. 1. školení řidičů a prezentace pro zainteresované útvary DPP. Oficiální představení a předváděcí jízdy pro zástupce hl. m. Prahy a média proběhly v úterý 21. ledna. Od středy 22. do neděle 26. ledna pak byl elektrobus nasazen na zvláštní pořadí linky 216, přičemž cestující byli přepravováni v rámci tohoto ověřovacího provozu zdarma. Elektrobus v rámci předváděcích jízd zavítal i na trasu linky 292 k Nemocnici pod Petřínem a ve čtvrtek 23. 1. byla při prezentační jízdě pro zástupce Úřadu městské části Praha 1 projeta trasa plánované linky přes Staré Město. Elektrobus byl deponován ve vozovně Střešovice, kde také probíhalo noční „pomalé“ nabíjení pomocí kabelu. Provoz zajišťovali vybraní řidiči garáže Řepy a v řepské garáži také probíhalo mytí a úklid vozu.

První pražskou zastávkou elektrobusu bylo Mariánské náměstí před budovou magistrátu. Další záběry naleznete ve fotoreportáži na str. 22 a 23.

Ověřovací provoz plně prověřil technické a provozní parametry elektrobusu. Kopcovitý podélný profil linky 216 ukázal možnosti, jízdní vlastnosti a chování elektrobusu včetně rekuperačního brždění. Nepříznivé klimatické podmínky ve středu 22. 1. ráno a zejména teploty okolo -10 °C o víkendu 25. 1. – 26. 1. sice zkušební provoz negativně ovlivnily, ale přinesly pro DPP i pro výrobce řadu dalších zkušeností a podnětů.

Základní technické údaje

Motor	třífázový asynchronní vodou chlazený 85/150 kW
Hmotnost prázdného vozidla	8250 kg
Baterie	Li-Fe 96 kWh
Délka / šířka / výška	7720 / 2200 / 3050 mm
Max. rychlost	62 km/h
Počet míst	až 46 míst, z toho 13 k sezení, 33 ke stání

FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část 1.

Prodloužení trasy A pražského metra, jako nejdůležitější dopravní tepny metropole, vstoupila do finální fáze. Jak jsme v minulém čísle DP kontaktu avizovali, budeme až do zprovoznění pátého áčka přinášet v rámci tohoto seriálu data a fakta o stavbě. Začínáme rozklíčováním základních smluvních vztahů, harmonogramu prací a celkové ceny. V přehledné podobě připojujeme i data o stavbě.

Stavba metra V.A pro technický úsek prioritou

Činnosti při realizaci investiční výstavby spadají především do odboru Investice v technickém úseku. Tento fakt byl zdůrazněn rozhodnutími představenstva Dopravního podniku z 15. dubna 2013 a 9. září 2013, kdy jsem byl pověřen koordinací i dalších útvarů DPP nespadajících do technického úseku.

Jan Šurovský, foto: Jiří Junek

V praxi se to týká především vazby technického úseku na ekonomický úsek, odbor Strategie, který má na starosti financování stavby, včetně problematiky Operačního programu Doprava, příp. na Evropskou investiční banku. Této problematice se bude věnovat článek Davida Dohnala v příštím čísle našeho časopisu.

Druhým hlavním partnerem mimo technický úsek je odbor Právní, neboť problematika tzv. dodatečných stavebních prací je všeobecně velmi komplikovaná, navíc v průběhu stavby dochází ke změnám legislativy a výkladu práva. I na dané téma připravujeme do březnového vydání DP kontaktu samostatný článek z pera odboru Právního, protože 15. prosince 2013 představenstvo rozhodlo o formě zasmluvnění tzv. dodatečných stavebních prací na projektu V.A.

Nahoře: Železobetonová konstrukce v hloubené části objektu v ulici Evropská.

Záběr do stanice Petřiny 30. 1. 2014 při prohlídce novinářů.

Většina čtenářů vnímá, že metro V.A staví Metrostav. To je pravda, Metrostav je spolu se společností Hochtief ve sdružení a realizují stavební část projektu. To však není jediná základní smlouva. Tou druhou je tzv. technologie (měnírny, větrání, vzduchotechnika, rozvod vody, slaboproudé rozvody atd.), kterou realizuje společnost Skanska. Třetí kontrakt se týká výtahů a eskalátorů, zhotovitelem je firma Metrostav. Poslední základní smluvní vztah je uzavřen se společností AŽD a jeho náplní je zřízení zabezpečovacího zařízení.

Součástí stavby metra V.A, ale svým způsobem separátní, je i akce Rekonstruk-

ce stropní desky Dejvická, kterou realizuje OHL-ŽS. Tato akce má velký a dlouhotrvající dopad do dopravního režimu v oblasti Vítězného náměstí. Součástí projektu metra V.A není nákup vozového parku metra, neboť vozidla byla zajištěna již v minulosti díky modernizačnímu programu starých ruských vozů 81-71.

V současné době probíhá intenzivní dolaďování harmonogramu se všemi zhotoviteli, neboť smlouvy na dodávku výtahů a eskalátorů, stejně jako na dodávku zabezpečovacího zařízení, byly uzavřeny teprve na podzim minulého roku. O harmonogramu budeme informovat v některém z příštích čísel DP kontaktu. Podstatné však je, že termíny dokončení stavby (nikoliv tedy zprovoznění) jsou potvrzeny na polovinu listopadu letošního roku.

K problematice ceny projektu lze uvést, že v roce 2008 se předpokládalo, že investiční náklady dosáhnou 18,7 mld. Kč bez započtení inflace. S inflací očekával DPP, že by mohl projekt stát 21,1 mld. Kč. Tato očekávání se naplní, neboť již téměř 2 roky DPP předpokládá, že projekt bude stát maximálně 22,5 mld. Kč, přičemž v této částce byla na jaře 2012 uvažována cca půlmiliardová rezerva. Ke konci roku 2013 se však rezerva, zejména díky výrazně nižší inflaci, „rozmnožila“ a činila téměř 1,6 mld. Kč. Dá se tedy říci, že projekt by se mohl dostat pod částku 21 mld. Kč, tedy na hodnotu nižší, než se v roce 2008 očekávalo. Málokterý investiční projekt má takto pozitivní závěrečnou bilanci.

POPIS STAVBY:

Trasa A metra navazuje na současnou konečnou stanici metra Dejvická. Pod Evropskou ulicí stoupá západním směrem k úpatí hřbetu Červeného vrchu a Hanspaulky, ve Vokovickém sedle se stáčí k jihu, prostupuje od severu Bělohorskou terasu s ostrohem Petřin a vyúsťuje pod jižními svahy Motolského údolí. Maximální sklon trati činí 39,5 promile a minimální směrový oblouk má poloměr R = 630 m.

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ TRASY:

Je navrženo v převážné míře jako ražené. Staniční tunely stanic Bořislavka, Nádraží Veleslavín a Petřiny byly raženy technologií NRTM (Nová rakouská tunelovací metoda) za použití trhacích prací z přístupových tunelů. Jednokolejné traťové tunely byly prováděny technologií TBM (Tunnel Boring Machine) pomocí moderních tunelovacích strojů. Prstence ostění jsou z železobetonových dílců s výplní rubového prostoru. V menší míře bylo užito technologie NRTM s trhacími pracemi pro ražbu dvoukolejných tunelů a propojek mezi nimi. Stanice Nemocnice Motol je mělce hloubená, tunely za stanicí Nemocnice Motol pro obratové koleje jsou hloubené.

***Příště:** Jak je to s dotací EU?*
Problematika dodatečných stavebních prací
Popis stavby: obratové koleje a stanice Nemocnice Motol

PLÁNOVANÉ TERMÍNY PŘÍPRAVY A REALIZACE STAVBY:

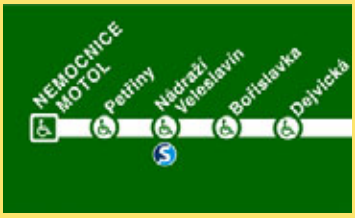
Fáze investičního procesu	zahájení	ukončení
Realizace stavební části	12/2009	11/2014
Předstihové práce technologické části	07/2010	06/2013
Výtahy a pohyblivé schody	10/2013	11/2014
Zabezpečovací zařízení	11/2013	11/2014
Realizace technologické části stavby	08/2013	11/2014
Stavební dokončení díla – předpoklad		11/2014

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:

Provozní úsek metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol
Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Obstaratel: Inženýring dopravních staveb a.s.
Projektant stavební a technologické části do úrovně DVZ vč. autorského dozoru: METROPROJEKT Praha a.s.
Dodavatel stavební části včetně realizační dokumentace: „Sdružení metro V.A (Dejvická – Motol)“ Metrostav a.s. jako „vedoucí účastník sdružení“ a HOCHTIEF CZ a.s. jako „člen sdružení“
Dodavatel technologické části: Skanska a.s.
Dodavatel části Výtahy a eskalátory: Metrostav a.s.
Dodavatel části Zabezpečovací zařízení: AŽD Praha s.r.o.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TRASE:

Stavební délka:	6134 m
Počet stanic:	4
Maximální spád :	39,5 promile
Časová dostupnost stanice Můstek:	15 min.



Na bocích traťového tunelu jsou již vidět kabelové konstrukce.

PREFERENCE TRAMVAJÍ V ROCE 2013

Cestovní rychlost a dodržování jízdních řádů patří mezi důležité parametry veřejné dopravy. Levným a účinným nástrojem, jak obě kritéria příznivě ovlivňovat, je preference MHD. Ta navíc přináší finanční úspory dopravcům, potažmo městu, které u nich veřejnou dopravu objednává.

Text a foto: Miroslav Grossmann

Preference MHD je zakotvena jako dopravně politická priorita města v dokumentu Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy, které byly schváleny zastupitelstvem města v roce 1996. Smysl preference MHD spočívá především v motivaci lidí k používání efektivnějšího způsobu dopravy, než je například doprava individuální automobilová. Prostředkem k tomu jsou mimo jiné atraktivní jízdní doby a vysoká přesnost provozu.

Preference MHD přitom nevede jen k vyšší kvalitě veřejné dopravy, a tedy k její vyšší atraktivitě pro lidi, ale současně také ke snižování nákladů na její provoz. V tramvajové dopravě patří mezi nejúčinnější způsoby preference kvalitní řešení světelných signalizačních zařízení, realizace betonových tvarovek podél tramvajových tratí, případně opatření v organizaci dopravy.

V roce 2013 byla preference tramvají na světelných signalizačních zařízeních (SSZ) zavedena celkem na deseti místech. Jednalo se jak o výstavbu nových semaforů, tak o obnovu či úpravy signalizací původních, které fungovaly bez preference a mnohdy byly značným zdrojem zdržení tramvajové dopravy. Podíl signalizací s preferencí (byť v některých případech bohužel nedostatečnou) tak dosáhl 72 procent.

V ROCE 2013 DOŠLO K TĚMTO ZÁSADNÍM POČINŮM NA SSZ V PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTI:

0.384 Švehlova – Vladycká
Upravené SSZ, na kterém byl doplněn přechod pro chodce, a tím změněna absolutní preference tramvají na podmíněnou.

0.398 Švehlova – Hostivařská
Obnovené SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají.

Vylepšení preference nastalo na SSZ nábřeží Kapitána Jaroše – Dukelských hrdinů.

0.625 Černokostelecká – Dřevčická
Nové SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají.

0.726 Chodovská – Baumax
Nové SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají. Signalizace přesto zdrží v běžném provozu téměř všechny tramvaje ve směru z centra z důvodů nedostatečného prodlužování vlastního volna.

1.056 Křižovnická – Kaprova (Staroměstská)
Obnovené SSZ, na kterém zůstala podmíněná preference tramvají. Došlo ke zhoršení řízení zvláště při vkládání fází, čímž byla kvalita preference snížena.

2.066 Vyšehradská – Benátská
Obnovené SSZ, na kterém zůstala absolutní preference tramvají. Došlo k doplnění vkládání fáze pro tramvaje, čímž byla kvalita preference mírně zvýšena.

2.332a Náměstí Míru – Francouzská
Obnovené SSZ, na kterém zůstalo řízení bez preference tramvají. SSZ je vybaveno detekcí tramvají.

3.309 Vinohradská – Jičínská (Flora)
Na SSZ obnovené v roce 2012 byla v roce

2013 doplněna podmíněná preference tramvají. Obsahuje však také nedokonalosti a signalizace čeká na doladění.

5.761 Radlická – přechod Karla Engliše
Nové SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají. Tramvaje zde nyní pravidelně nejezdí.

6.145 Prašný most
Obnovené SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají. K plynulejšímu průjezdu tramvají zde významně přispěla dvě vzdálená rádia pro přihlašování tramvají do příslušného směru v předstihu před příjezdem ke křižovatce (od Hradčanské a ze Svatovítské). Jako problematické se naopak ukázalo nedostatečné rozlišování tramvají a autobusů při příjezdu více tramvají a autobusů za sebou v zastávce Prašný most na vjezdu od vozovny Střešovice (kde se tramvaje přihlašují výhybkou a autobusy videodetekcí). Pracuje se na vylepšení.

6.148 Patočkova – Střešovická
Obnovené SSZ, na kterém zůstala podmíněná preference tramvají.

6.149 Patočkova – Myslbekova
Obnovené SSZ, na kterém zůstala absolutní preference tramvají.

6.818 Evropská – přechod Súdánská
Nové SSZ, které je řízeno pevným programem bez preference tramvají. SSZ je vybaveno detekcí tramvají.

6.836 Milady Horákové – přechod u zastávky Prašný most
Nové SSZ, na kterém byla zavedena absolutní preference tramvají.

7.028 nábř. Kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů
Na SSZ obnoveném v roce 2012 byla v roce 2013 vylepšena preference tramvají, která se tak změnila z podmíněné na absolutní.

7.163 Dukelských hrdinů – Kostelní
Na SSZ obnoveném v roce 2012 byla v roce 2013 zavedena podmíněná preference tramvají.

7.995 jednokolejná TT Troja
Zrušeno provizorní SSZ na řízení jednokolejného provozu.

9.217 Poděbradská – U Elektry
Upravené SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají.

9.221 Poděbradská – U Tesly
Upravené SSZ, na kterém byla alespoň mírně vylepšena podmíněná preference tramvají.

Velké proměny a také zavedení preference tramvají se dočkala křižovatka na Prašném mostě.

9.223 Poděbradská – Kbelská
Upravené SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají.

9.228 Poděbradská – Hloubětínská
Na SSZ byla opravena detekce tramvají, a byla tak obnovena podmíněná preference tramvají.

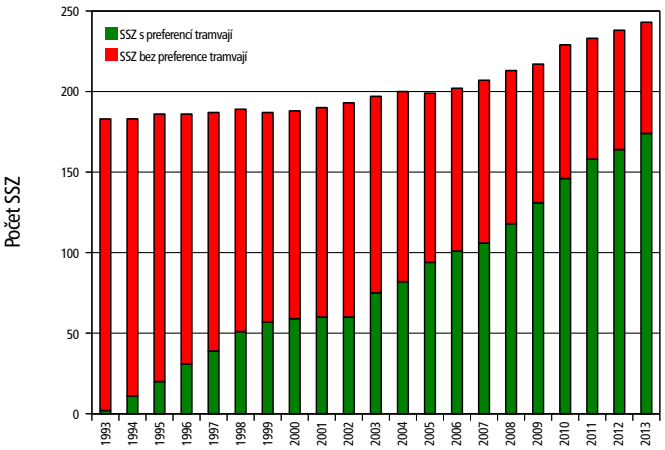
Světelné signalizace **6.118 Evropská – Horoměřická, 6.159 Evropská – Alžírská a 9.213 Poděbradská – Podkovářská,** které byly v roce 2013 obnoveny, fungují provizorně v pevném řízení. Na SSZ 9.213 tak zatím došlo ke zrušení podmíněné preference tramvají. Není uvedeno provizorní SSZ Svatovítská – Generála Píky (bez preference), které bylo zřízeno kvůli objízdné trase uzavřené části Evropské ulice v rámci rekonstrukci stropní desky metra Dejvická.

SSZ na tramvajové síti – srovnání let 2012 a 2013

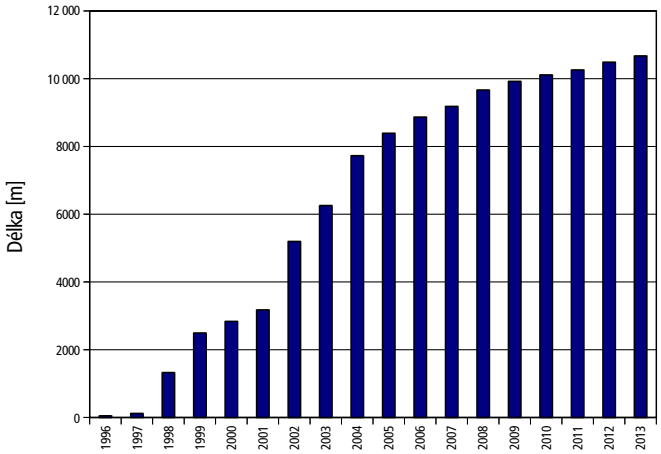
	Celkem SSZ	SSZ s preferencí	Z toho s absolutní preferencí	Podíl SSZ s preferencí
31. 12. 2012	238	164	60	68,9 %
31. 12. 2013	243 (+5)	174 (+10)	62 (+2)	71,6 %

›››

Preference tramvají na SSZ v Praze



Zvýšené betonové tvarovky



Přes slušné výsledky roku 2013 je třeba dodat, že dosud nebyly dořešeny některé starší problémy na SSZ. Jedná se třeba o SSZ na Želivského (přechod i velká křižovatka), SSZ Letenské náměstí, kde byla preference v roce 2012 zrušena, nebo SSZ náměstí Míru – Jugoslávská.

Rozvoj preference tramvají pokračoval i oddělováním tratí od vozovky pomocí zvýšených betonových tvarovek.

Důležití pomocníci vznikli například mezi zastávkou Veletržní a křižovatkou se stejnojmennou ulicí ve směru z centra, či na Ostrčilově náměstí. Realizovány byly také v okolí Prašného mostu. Celkem činí v roce 2013 přírůstek bumlíků 186,5 m a celková délka dosáhla 10 674 m. Navíc byla provizorně na zkoušku oddělena trať i na náměstí Curieových.

Přes rozvoj preference MHD se ve městě zatím nedaří zvyšovat cestovní rychlost tramvají, která se dlouhodobě pohybuje mezi 18 a 19 kilometry v hodině a je zřetelně nižší než například u autobusů. Přesnost provozu zůstává přibližně v rozmezí 85 – 90 %.

Příčinou je nízká nebo nulová preference na některých signalizacích, včetně nových, případně její zhoršování proti původnímu stavu, dále špatný technický stav části tramvajové sítě, zřizování nových tramvajových zastávek (z nichž jen některé jsou přínosné), ale i automobilová doprava, jež ve městě vytrvale sílila v letech 1990 až 2010.

Vzhledem k tomu, že cestovní rychlost je důležitá pro zájem lidí o cestování veřejnou dopravou a současně výrazně ovlivňuje náklady na provozování veřejné dopravy – a tedy i rozsah provozu, který město může u dopravců objednávat – věřme, že hlavně rozhodující organizace a instituce budou vnímat prostředky MHD v provozu letos i v dalších letech jako prioritní.

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v metrech

Komunardů	z centra	od čela zastávky Dělnická k Dělnické ulici	-47
Svatovítská	oba směry	Vítězné náměstí – Kafkova	80
Milady Horákové	z centra	před křižovatkou s U Brusnice	60
Francouzská	z centra	za křižovatkou s nám. Míru	-20
Dukelských hrdinů	z centra	před křižovatkou s Veletržní	36,5
Ostrčilovo náměstí	do centra	v křižovatce	30

Pozn.: Tvarovka v Komunardů je odstraněna dočasně, tvarovka ve Francouzské ulici byla navrácena v lednu 2014.

V roce 2013 se tramvaje vrátily na rekonstruovanou trať do Patočkovy ulice a na obnoveném SSZ Patočkova – Myslbekova opět funguje absolutní preference tramvají.

KOMUNIKOVAT SE VYPLÁCÍ

O tom, že je důležité hovořit se zástupci médií a s veřejností, není pochyb, že to ale přináší i své ovoce, to možná tuší málo lidí. Přinášíme pár příkladů z nedávné minulosti, kdy se ukázalo, jak je důležité se včas ozvat.

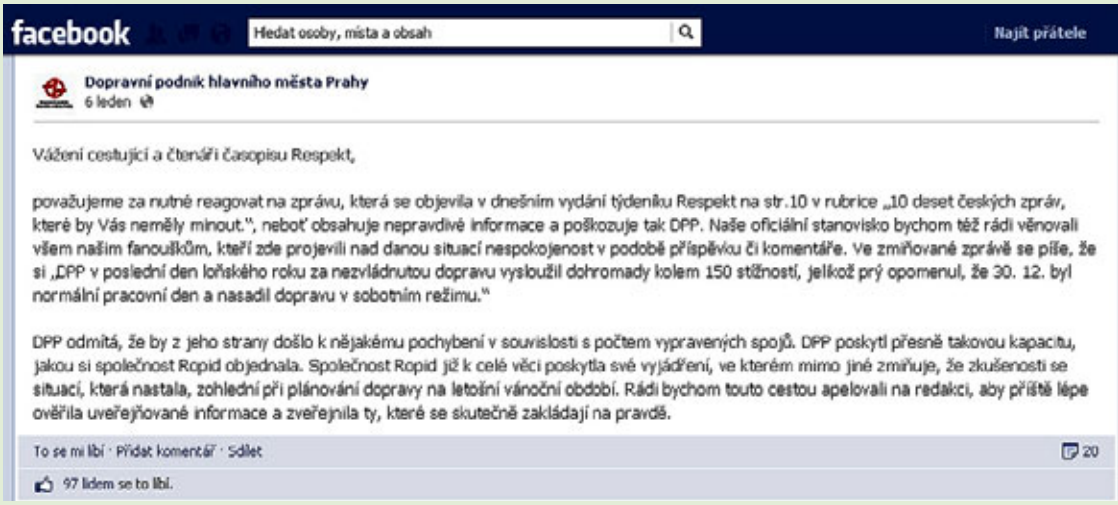
Jiří Štábl, foto: archiv DPP

Příklad první: sloupek v deníku Respekt ze dne 6. 1. 2014 (rubrika 10 českých zpráv, které by vás neměly minout), jehož přepis přinášíme: „Za nezvládnutou dopravu si v poslední den roku vysloužil Dopravní podnik (DPP) dohromady kolem 150 stížností. DPP totiž opomenul, že v pondělí 30. prosince byl normální pracovní den, a nasadil dopravu v sobotním režimu. Ta nezohledňuje ranní špičku a řídí se podle zcela jiného rozvrhu i počtu cestujících. DPP už informoval, že se z chyby, kvůli které se lidé nevešli do autobusů ani do metra, plánuje příští rok poučit."

Vzhledem k tomu, že byly ve zmiňovaném sloupku uvedeny mylné informace, které vrhaly na DPP velmi špatné světlo, rozhodli jsme se reagovat:

„Vážení cestující a čtenáři časopisu Respekt, považujeme za nutné reagovat na zprávu, která se objevila v dnešním vydání týdeníku Respekt na str. 10 v rubrice ´10 deset českých zpráv, které by vás neměly minout´, neboť obsahuje nepravdivé informace, a poškozuje tak DPP. Naše oficiální stanovisko bychom též rádi věnovali všem našim fanouškům, kteří zde projevili nad danou situací nespokojenost v podobě příspěvku či komentáře. Ve zmiňované zprávě se píše, že si ´DPP v poslední den loňského roku za nezvládnutou dopravu vysloužil dohromady kolem 150 stížností, jelikož prý opomenul, že 30. 12. byl normální pracovní den, a nasadil dopravu v sobotním režimu´. DPP odmítá, že by z jeho strany došlo k nějakému pochybení v souvislosti s počtem vypravených spojů. DPP poskytl přesně takovou kapacitu, jakou si společnost Ropid objednala. Společnost Ropid již k celé věci poskytla své vyjádření, v němž mimo jiné zmiňuje, že zkušenosti se situací, která nastala, zohlední při plánování dopravy na letošní vánoční období. Rádi bychom touto cestou apelovali na redakci, aby příště lépe ověřila uveřejňované informace a zveřejnila ty, které se skutečně zakládají na pravdě."

Reakce splnila svůj účel. Po jejím uveřejnění na facebookové stránce DPP a zaslání do týdeníku Respekt se telefonicky ozvali zástupci redakce zmiňovaného týdeníku s omluvou. Na základě naší reakce měli možnost uvědomit si souvislosti – vztah mezi objednatelem a dopravcem. Do budoucna tak prý budou rozlišovat mezi tím, za co zodpovídá a co může ovlivnit náš podnik, případně co je v kompetencích objednavatele a zřizovatele.


facebook
Hledat osoby, místa a obsah
Najít přátele
Dopravní podnik hlavního města Prahy
6 leden

Vážení cestující a čtenáři časopisu Respekt,

považujeme za nutné reagovat na zprávu, která se objevila v dnešním vydání týdeníku Respekt na str.10 v rubrice „10 deset českých zpráv, které by Vás neměly minout.", neboť obsahuje nepravdivé informace a poškozuje tak DPP. Naše oficiální stanovisko bychom též rádi věnovali všem našim fanoušků, kteří zde projevili nad danou situací nespokojenost v podobě příspěvku či komentáře. Ve zmiňované zprávě se píše, že si „DPP v poslední den loňského roku za nezvládnutou dopravu vysloužil dohromady kolem 150 stížností, jelikož prý opomenul, že 30. 12. byl normální pracovní den a nasadil dopravu v sobotním režimu."

DPP odmítá, že by z jeho strany došlo k nějakému pochybení v souvislosti s počtem vypravených spojů. DPP poskytl přesně takovou kapacitu, jakou si společnost Ropid objednala. Společnost Ropid již k celé věci poskytla své vyjádření, ve kterém mimo jiné zmiňuje, že zkušenosti se situací, která nastala, zohlední při plánování dopravy na letošní vánoční období. Rádi bychom touto cestou apelovali na redakci, aby příště lépe ověřila uveřejňované informace a zveřejnila ty, které se skutečně zakládají na pravdě.

To se mi líbí · Přidat komentář · Sdílet
20
97 lidem se to líbí.

Příklad druhý: náhlá změna počasí v pondělí 22. ledna 2013 způsobila dopravní komplikace na Praze 4, 5, 6 a 10. Přišla rozhořčená reakce jedné z cestující, v které se mj. uvádí: „…kalamita v okolí Motola a Vypichu nebyla způsobená sněhovou bouří, ale neschopností pražského Dopravního podniku. K dnešnímu rannímu dopravnímu chaosu vůbec nemuselo dojít, pokud by zledovatělé silnice v okolí Motola a Vypichu byly včas posypány. ... Byla bych ráda, kdybyste jako tiskový mluvčí nazýval selhání Dopravního podniku správnými jmény. Možná by to Pražané přijali lépe než ty neustálé lži a výmysly, jak jste (Dopravní podnik) připraveni na zimu, ale jakmile lehce nasněží, už je to sněhová kalamita nebo bouře…"

Oprava

V článku Praze pomáhá s tramvajemi Radek Šnábl, který vyšel v HN v pondělí 27. ledna, jsme mylně uvedli, že stávající ředitel pražského dopravního podniku přišel do čela firmy z plzeňského dopravního podniku. Jaroslav Ďuriš do Prahy ale nastoupil z postu šéfa českobudějovického dopravního podniku. Za chybu se čtenářům i panu Ďurišovi omlouváme.

Ačkoliv byla reakce této cestující pochopitelná, považovali jsme za nutné zejména vysvětlit, že se DPP v průběhu této „mimořádné události" snažil v rámci komunikace s dotčenými složkami (TSK, policie) o co nejrychlejší návrat do provozu podle jízdních řádů. Bohužel rozmary počasí, stejně jako následné zpoždění při zprůjezdnění komunikací, nemůže DPP nijak ovlivnit. Reakce cestující na sebe nenechala dlouho čekat, zde přinášíme její část: „…musím uznat, že jsem si postěžovala na nesprávném místě, a tím se Vám i Dopravnímu podniku omlouvám. Máte pravdu, moje stížnost měla být směřována TSK a médiím, což jsem si uvědomila až Vaším vysvětlením."

Z výše uvedeného vyplývá, že DPP jsou leckdy kladeny za vinu okolnosti, skutečnosti nebo činnosti, se kterými buď nemá nic společného, nebo je nemůže žádným způsobem ovlivnit. Proto je důležité reagovat na všechny podněty a stížnosti, stejně tak jako vysvětlovat mylně uvedené informace a „uvádět věci na pravou míru".

Jedním z dalších příkladů je výstřižek z deníku Hospodářské noviny (29. 1. 2014), který otiskl opravu na základě reakce DPP.

VÝJEZDY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU PODNIKU

HZS DP zaznamenal v roce 2013 celkem 556 výjezdů k mimořádným událostem, včetně prověřovacích a taktických cvičení.

Michal Brunner, foto: HZS DP

Vpravo: Výjezd 334 – prudká bouře smetla stromy i střechu zastávkového přístřešku, Nádraží Braník, 4. 8. 2013.

Při pohledu na statistická data je zřejmé, že v průběhu posledních dvou let došlo k mírnému poklesu absolutního počtu výjezdů jednotek HZS DP a s výjimkou výkyvů v počtu živelních pohrom zůstávají téměř neměnné procentuální poměry jednotlivých druhů událostí.

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet výjezdů HZS DP	539	541	608	609	577	556

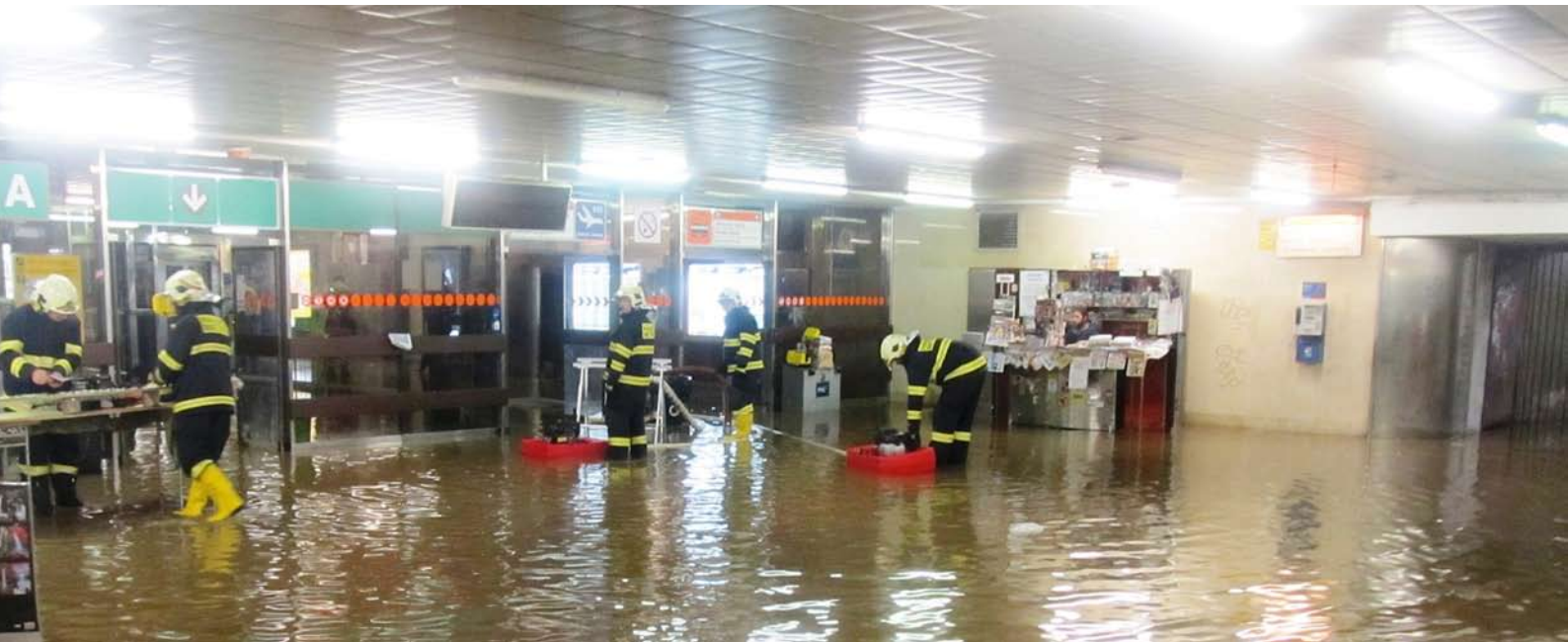
	2011		2012		2013	
Typ události	**počet**	**%**	**počet**	**%**	**počet**	**%**
Požár	29	5	32	6	33	6
Dopravní nehoda	40	7	30	5	26	5
Živelní pohroma	14	2	8	1,5	34	6
Technická událost	204	33	209	36	178	32
Únik nebezpečných látek	48	8	66	11	42	7
Ostatní mimořádná událost	2	0,5	1	0,5	3	1
Planý poplach / signalizace EPS	243	40	198	34	208	37
Prověřovací a taktické cvičení	29	5	33	6	32	6
Celkem	**609**	**100**	**577**	**100**	**556**	**100**

Jednotky HZS DP zasahovaly u **33 požárů.** K těm častějším patřily ty v důsledku závad elektrických zařízení měníren a distribučních transformoven ve stanicích metra. Tyto požáry se zpravidla nerozšíří mimo vlastní skříň elektrického zařízení, hasičská jednotka má však plné ruce práce se zjišťováním ohniska požáru, odvětráváním zakouřených prostor a měřením koncentrace škodlivin v ovzduší. Dokud není zajištěna dýchatelná atmosféra, smějí do nebezpečné zóny vstupovat jen hasiči v dýchacích přístrojích. Celkový počet požárů na majetku Dopravního podniku je ale velmi nízký, což vypovídá o vysoké úrovni požární prevence.

K dalším mimořádným událostem, u kterých podnikoví hasiči pravidelně zasahují, patří **dopravní nehody.** K nejtragičtějším nehodám v provozu DPP patří bohužel každoročně pády osob pod kolejová vozidla. V roce 2013 zasahovaly jednotky HZS DP u deseti pádů osob do kolejiště metra a u čtyř střetnutí tramvaje s chodcem. Technicky nejsložitější dopravní nehodou byla květnová srážka dvojice tramvají v Evropské ulici, kdy po vyproštění zraněných a jejich předání záchranné službě bylo třeba zajistit odtažení poškozených tramvají do blízké vozovny Vokovice a obnovit provoz. Navzdory roztržení článků havarované tramvaje 14T se podařilo zprovoznit trať v přiměřené době díky precizní spolupráci pohotovostních skupin jednotky Správa vozidel Tramvaje, posádky havarijního autojeřábu a podnikových hasičů na místě události.

Do počtu zásahů při **živelních pohromách** loni výrazně vstoupila červnová povodeň. S povodňovým ohrožením přímo souviselo 20 výjezdů jednotek HZS DP, některé v délce trvání celé dvanáctihodinové směny. K hlavním činnostem hasičů patřila výpomoc při stavbě povodňových hrazení kolem stanic metra, čerpání vody prosakující do nadstropních prostor tunelu metra u stanice Nádraží Holešovice a čerpání vody z tělesa tramvajové trati v Modřanech. Nezůstalo ale jen u povodní. Hasiče z celého města zaměstnaly také intenzivní deště a větrné smršti, které se

Výjezd 549 – čerpání vody po destrukci vodovodu bagrem, stanice metra Dejvická, 12. 12. 2013.



střídaly s rekordně horkými dny na přelomu července a srpna. Naše jednotky byly nejvíce vytíženy při prudké bouřce v neděli 4. srpna večer, kdy bylo nutné odklidit značné množství popadaných stromů z tramvajových tratí, zejména v úsecích mezi Braníkem a Modřany a od Chotkovy ulice po Břevnov.

Mezi typické **technické události** patřilo i v loňském roce vyprošťování osob z výtahů pro imobilní cestující ve stanicích metra. Neobvykle velký rozsah měly některé zásahy spojené s haváriemi vodovodních potrubí. Do médií nejvíce proniklo proražení vodovodu bagrem nad stropem stanice metra Dejvická ve čtvrtek 12. prosince dopoledne. Na likvidaci této události s vážnými dopady na provoz linky A metra byly nasazeny jednotky všech tří požárních stanic HZS DP s veškerou čerpací technikou. Obdobně rozsáhlý technický zásah proběhl již v noci na sobotu 26. října, kdy po havárii vodovodu podél Sazečské ulice došlo k masivnímu zaplavení přízemních prostor budovy E v depu Hostivař.

Úniky nebezpečných látek byly ve většině případů představovány únikem provozních kapalin z porouchaných autobusů. V kategorii „ostatní mimořádná událost“ jsou za rok 2013 evidovány dva případy, kdy hasičská jednotka poskytla první pomoc občanům postiženým náhlým zdravotním kolapsem.

Mezi zásahy jsou dle příslušné metodiky započítávána také **hasičská cvičení.** Kromě pravidelných prověřovacích cvičení s námětem požáru ve vybraných objektech DPP proběhly loni tři větší akce. V červnu se uskutečnilo ve stanici metra Florenc cvičení „Aktivní střelec“, zaměřené na součinnost složek IZS při výskytu nebezpečného jednotlivce se střelnou zbraní v metru. V září se HZS DP zapojil do realizace metodického cvičení záchranných služeb s námětem výbuchu bomby v cíli maratonu (viz DP kontakt 11/2013) a v listopadu proběhlo společné taktické cvičení jednotek HZS Praha a HZS DP s námětem výskytu nebezpečné chemické látky ve stanici metra Anděl. Všechna tři cvičení přinesla řadu praktických poznatků v oblasti událostí, které – naštěstí – nejsou v hlavním městě na denním pořádku.

Jednotky HZS DP řešily v roce 2013 již šestým rokem po sobě více než 500 událostí. Přes složité podmínky u řady zásahů nedošlo v průběhu roku k žádným vážným zraněním zasahujících hasičů, ani k většímu poškození používané techniky. Zásahovou činností bylo zabráněno značným primárním škodám na objektech a zařízeních přímo ohrožených požárem nebo přírodními živly, stejně jako sekundárním škodám v podobě neúměrně dlouhého přerušení provozu, a především bylo vždy minimalizováno ohrožení zdraví a životů cestujících i zaměstnanců DP.

Nahoře: Výjezd 480 – požár zařízení měnírny a distribuční transformovny, stanice metra Lužiny, 21. 10. 2013.

Dole vlevo: Výjezd 446 – hašení požáru elektrické výzbroje tramvaje T3 pomocí plynného oxidu uhličitého, náměstí Hrdinů, 28. 9. 2013.

Dole vpravo: Výjezd 251 – řezání poškozeného zábradlí po nehodě tramvaje s osobním automobilem, Vršovická ulice, 21. 6. 2013.

KDYŽ SE DLOUHO NIC NEDĚJE, JSEM NERVÓZNÍ

Ve druhém dílu seriálu medailonků u příležitosti čtyřicátých narozenin provozu pražského metra vám představíme Štěpána Psutku, energického vedoucího střediska Pohotovost. Ten po vzoru Tomáše Bati poznal Dopravní podnik prostřednictvím několika profesí a dnes jako „velitel" Pohotovosti tedy dobře ví, který šroub povolit jde, a který ne. Proč? Snad právě proto, že u této činnosti v červenci 1987 začínal.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

Vedoucí střediska Pohotovost Štěpán Psutka:V případě absencí jsem zálohou já.Vracím se k práci, kterou jsem dělal dřív a rád.

Do Dopravního podniku jste původně nastoupil na pozici traťového dělníka. Jak dál pokračovala vaše profesní kariéra?

Na této pozici jsem setrval do konce roku 1987 a 1. ledna 1988 jsem začal dělat mistra traťové distance. Tuto práci jsem zastával do konce června roku 1993, abych pak následně nastoupil jako směnový mistr do služby Stavby a tratě. Po organizačních změnách se náplň práce rozšířila a funkce byla přejmenována na dispečera pohotovosti. Od roku 2010 pak vykonávám funkci vedoucího střediska Pohotovost.

Kolik lidí tvoří váš tým a v jakém režimu zaměstnanci fungují?

Středisko Pohotovost tvoří pět dispečerů v nepřetržitém pracovním režimu, nepřetržité pracovní době. Středisko musí, už ze své podstaty, fungovat neustále, tzn. 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, ve dne v noci, o sobotách, nedělích i svátcích… Na prvotní a nejakutnější zásahy má dispečer k dispozici četu, kterou tvoří tři provozní zámečníci a jeden traťový dělník.

Jak už ze samotného názvu střediska vyplývá, náplní práce bude zřejmě odstraňování závad a zásahy při mimořádných situacích, ke kterým v provozu dochází…

Středisko Pohotovost je primárně dispečink. Dispečeři nejčastěji přijímají hlášení závad stavebního charakteru, což jsou závady týkající se stanic, tunelů a kolejového svršku. Dále řešíme závady traťového charakteru s vlivem na zabezpečovací zařízení, ale třeba i poruchy na cizích objektech, které máme smluvně zajištěné. Jde například o výstupy z metra, ať už ty klasické, nebo do různých objektů. Naším hlavním cílem je zajistit bezpečnost cestujících a plynulost provozu.

Neopomenutelnou součástí vaší práce je také činnost při výlukách…

Ano, konkrétně jde o koordinaci prací během noční přepravní výluky. Představa některých lidí, že přes den vozíme cestující a v noci se nic neděje, je mylná. Jakmile soupravy dojedou, vypne se přívodní kolejnice, vyrojí se lidi a začíná údržba. A právě koordinace těchto plánovaných činností i řešení mimořádností v jejich průběhu je v gesci našeho dispečera.

Velký podíl máte ale i na plánování a realizaci vícedenních výluk provozu…

V tomto případě jsme jakýmsi styčným důstojníkem pro přípravu akce. Celý proces začíná místním šetřením, což je soubor poměrně složitých činností, které sahají 4 až 5 měsíců před zahájení výluky. Vše musí být pečlivě připraveno, protože pak jde o každou minutu.

Do náplně vaší práce spadají i protipovodňová opatření…

Protipovodňová opatření jsou v Dopravním podniku rozdělena, každý útvar má něco, má určitou část. Naší povinností je stavba protipovodňových hradítek, různá opatření na kanalizačních sítích, ale třeba i zakrývání přístupů rozvaděčů MXDA. To jsou místa k připojení dieselagregátů, které se zapojují v případě výpadku proudu. Ve spolupráci s Hasičským sborem DP a Hasičským záchranným sborem hlavního města Prahy pak zajišťujeme i často medializované pytlování.

Závady jsou vám v drtivé většině hlášeny telefonicky. S jakými se nejčastěji potýkáte?

Nejčastější jsou poruchy zámků, dveří, skel, dlažby, betonů… K častým patří také průsaky, průsaková voda. Všichni to víme, ale málokdo si uvědomuje, že met-

PRÁCE U POHOTOVOSTI JE VELICE RŮZNORODÁ. EXISTUJÍ SITUACE, KDY JE TŘEBA ROZHODNOUT I PŘI NEDOSTATKU INFORMACÍ. POKUD VÁS TENTO DRUH ADRENALINU BAVÍ, MŮŽETE SE VYŘÁDIT.

Štěpán Psutka (63) nastoupil do Dopravního podniku v roce 1987. Pracoval jako traťový dělník, směnový mistr služby Stavby a tratě a dispečer pohotovosti. Od roku 2010 je vedoucím střediska Pohotovost. Jak říká s úsměvem: „Když se dlouho nic neděje, jsem nervózní!"

ro je vlastně „díra obalená vodou". Takže ta voda, co je všude, se logicky dostává do stanic i do tunelů.

Před nedávnem došlo k zaplavení vestibulu stanice Dejvická. Jak časté jsou takovéto mimořádnosti a co vše lze do nich zahrnout?
Určitě sem patří vyšinutí a vykolejení souprav. K tomu dochází tak jednou za dva roky. Na provozované trati to naposledy bylo vykolejení služebního vlaku se strojní vrtačkou mezi Jinonicemi a Radlickou; tam jsme stáli do půl osmé do rána.

Vraťme se na začátek k práci vašich dispečerů. Co děje poté, kdy je závada nahlášena?
Dispečer vyhodnotí její závažnost. Buď jde o závadu, která snese odklad a nehrozí u ní nebezpečí z prodlení – v tom případě se zaeviduje a nejčastěji předá specializovanému útvaru. Pokud ale dochází k ohrožení provozu nebo bezpečnosti cestujících, Pohotovost okamžitě vyjíždí. Například dojde-li k rozbití vitríny, nemůžeme to nechat rozmlácené, aby padaly střepy na cestující.

Na rozdíl od ostatních dispečinků slouží váš dispečer podstatnou část pracovního dne sám. Co se děje v případě, že zásah vyžaduje jeho osobní účast?
Když je něco závažného a musí vyjet, nahlásí se na vlakový dispečink a má dosah prostřednictvím spojení VKV nebo mobilního telefonu. Třikrát týdně při noční směně slouží dispečeři ve dvou, což je výhodné například při rekognoskaci závad.

Středisko má k dispozici dvě zásahová vozidla. Na této „pojízdné dílně" jsme dva roky s kolegou makali a piplali si ji jako své dítě. Je tam všechno, snad kromě baru, vzpomíná Štěpán Psutka.

Práce dispečera ve vašem středisku je bezpochyby o flexibilitě a rychlém rozhodování…
Je tomu tak. Dříve nebo později totiž přijde situace, kdy se závady nakupí. Například vypadne souprava, do toho se vám valí do tunelu řeka a souběžně zavolá dozorčí, že se nemůže dostat do budky. A on musí zvládnout i tohle, nemůže nikoho poslat do háje.

Vaše práce je, dá se říct s nadsázkou, každodenním adrenalinovým zážitkem…
Práce je to určitě nestereotypní a velice různorodá. Existují situace, kdy je potřeba rozhodovat, posuzovat a vyvozovat důsledky i při nedostatku relevantních informací. Pokud je někdo takový, že ho právě tento druh adrenalinu baví, může se vyřádit.

LINKA 216 POD PALBOU SPOUŠTÍ

Každý nový dopravní prostředek, stejně jako poslední či jubilejní jízdy vozidel, vyvolávají pravidelně mezi dopravními nadšenci pozdvižení. Nejinak tomu bylo v mrazivém 4. týdnu roku 2014, kdy z Vídně do Prahy dorazil na zkušenou elektrobus Siemens-Rampini. O vlastním vozidle přinášíme informaci na jiném místě, tato dvoustrana je vyhrazena autorům zajímavých fotografií.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna (5), Ondřej Volf (3), Michal Váňa (2), Aleš Karlovský (1) a autor (1)

Nahoře: Takto byl elektrobus dovezen z Vídně do střešovické vozovny 20. ledna ráno.

Vlevo: Siemens-Rampini na zvláštním spoji linky 216 v zastávce Talichova.

Vpravo: Bořislavka byla pro linku 216 ideálním místem průběžného dobíjení pro blízkost tramvajové měnírny.

Vlevo: Obratiště Bořislavka se po dobu provozu elektrobusu stalo jedním z míst, kde si jej nadšenci hojně užili.

Vpravo: Interiér ve vídeňském provedení nabízí 13 míst k sezení a až 33 k stání.

Nahoře: Prezentace pro média proběhla před budovou magistrátu na Mariánském náměstí 21. ledna. Nejčastější otázky směřovaly k radnímu pro dopravu Jiřímu Pařízkovi a generálnímu řediteli DPP Jaroslavu Ďurišovi.

Vlevo: V rámci jízdy po zamýšlené budoucí lince centrem města se Rampini 23. ledna zastavil i na Staroměstském náměstí.

Nahoře: Školením před vypravením linky 216 prošli: Jiří Klusáček, Pavel Semanský, Miroslav Kosík, Jaroslav Vimr a Josef Smeták.

Dole: Připravené dobíjecí místo ve vozovně Střešovice využíval elektrobus v noci.

Nahoře: Konečná zastávka vídeňské linky 3A se dvěma elektrobusy Rampini.

Vpravo: V garáži Řepy vozidlo podstoupilo každodenní očistu.

Únorový historický kaleidoskop 2014

Druhá letošní exkurze do historie nám tentokrát připomene, co všechno se muselo před čtyřiceti lety zařídit kolem vozů metra, než v roce 1974 mohly zasáhnout do provozu. Také druhé ohlédnutí je věnováno metru – ačkoliv metro slaví 40 let, teprve před pětatřiceti lety v něm začaly jezdit pětivozové soupravy. Poslední zastavení je věnováno jedné kapitole z historie prvního objektu, který dnešní Dopravní podnik postavil ve vlastní režii.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP

Vůz Ečs č. 1010 při jedné z prvních zkušebních jízd v tunelu metra. Fotografie vozu č. 1009 zatím neznáme.

VOZY METRA SE PŘIPRAVUJÍ NA PROVOZ

Začátek roku 1974 uběhl jako voda a najednou se z původně zvažovaného termínu zahájení pravidelného provozu – 1. července – stal termín nový: 9. květen 1974. To kladlo na stavbaře i na budoucího provozovatele metra mimořádně velké nároky. V jednotlivých stanicích probíhaly úpravy povrchů, podchodů, ověřoval se provoz eskalátorů, instaloval se orientační systém. Zkušební provoz, slavnostně zahájený 2. ledna 1974, ještě neprobíhal podle grafikonu, protože na to nebyly připraveny všechny potřebné vozy. Co všechno se vlastně muselo udělat, aby vozy mohly za několik měsíců vozit první cestující?

Řeklo by se, že to je jednoduché – udělá se zkušební jízda a je to. Jenže těch „papírů“ kolem vozů bylo mnohem víc, než by se na první pohled zdálo. Podívejme se například do dokladů jednoho z vozů Ečs, který se dochoval dodnes. Je to vůz č. 1009, který je v depozitáři Muzea MHD v Praze a stojí ve třetí lodi střešovické vozovny na 15. koleji. Mezi zápisy najdeme například Protokol o prověření úplnosti vozidla metro typu Ečs inv. č. 1009, který je dokladem o tom, že ve voze jsou opravdu všechny přístroje, jež v něm mají být. Celkem šlo o tři desítky položek. Kontrolovala se také výrobní čísla vzduchových jímek, zda souhlasí s pasporty od výrobce. V době, kdy se protokol psal, už musely být hotové jízdní zkoušky na záběhové trati, provedeny stacionární zkoušky a závěrečné technické prohlídky. Ve voze už musely být všechny nápisy požadované Pravidly technického provozu metra, musely být k dispozici hasicí přístroje apod. V době sepsání protokolu, 15. ledna 1974, na voze 1009 ještě chyběla stanice VKV a vlastnická značka.

Protokol vystavoval zkušební komisař odboru dopravy Národního výboru hlavního města Prahy. Z technického nálezu z počátku ledna se třeba dozvídáme, že ve voze nebyly například ještě hasicí přístroje, plány trasy metra, výňatek z přepravního řádu a chyběla tlačítka signalizace u dveří v prostoru pro cestující. Zjištěny tehdy byly i některé drobné technické závady. Najdeme také Protokol o stacionární kontrole mechanické části a rozhodujících rozměrů vozidla Ečs z 15. ledna, který obsahuje o den dříve zjištěné základní rozměry vozu a jejich srovnání s předpisovými podmínkami. Během ledna byla provedena také stacionární kontrola způsobilosti brzdové výstroje a vzduchových spotřebičů. Převážná část kontroly u tohoto vozu proběhla 9. ledna, zbytek 15. ledna. V té době měl vůz za sebou záběhové zkoušky na zkušební trati, kde musel najezdit 100 km. Zde byl zařazen ve zkušební dvouvozové soupravě s vozem 1019.

Záběhové zkoušky byly završeny jízdní částí technicko-bezpečnostní zkoušky v rozsahu první etapy. Naše „tisícdevítka“ ji absolvovala na kačerovské zkušební trati 10. ledna 1974 v době od 15 do 17:20

Zřejmě 2. ledna 1974 byla pořízena tato fotografie zkušební soupravy 1010+1020 u služebního nástupiště u obratových kolejí stanice Kačerov. Z depa k tomuto nástupišti tehdy ještě vlaky nemohly jet vlastní silou, ale přepravoval je sem lokotraktor.

hodin. Z protokolu sepsaného 15. ledna se dozvíme, že při uvedené zkoušce bylo jasno, teplota na nule a kolej byla suchá. Soupravu řídil strojvedoucí V. Ivanov a pomocníkem strojvedoucího byl p. Kutina. Vůz č. 1009 byl v soupravě jako řídicí. V prvním únorovém týdnu (5. února, v době 10:00–11:30) se vůz zúčastnil stejné technicko-bezpečnostní zkoušky, ale tentokrát byl řídicím vůz 1019, zatímco vůz 1009 byl vozem řízeným. Souprava se zkoušela v tunelu mezi stanicemi Mládežnická a Pražského povstání. Tento úsek nebyl vybrán náhodou. Je v něm totiž stoupání 40 ‰, což je podle předpisu maximální hodnota pro pražské metro.

Z 28. ledna pochází Protokol o stacionární kontrole způsobilosti elektrické části vozidla, a o den později byl sepsán Zápis o prohlídce a technicko-bezpečnostní zkoušce elektrického motorového vozu řady Ečs, inventárního čísla 1009, jehož součástí se staly i dříve uvedené protokoly. Vůz číslo 1009 byl schválen do zkušebního provozu bez cestujících a zatím s omezením na maximální rychlost jízdy 50 km/h. Zanedlouho, už 7. února, se omezení rychlosti zvýšilo na definitivních 80 km/h. Životopis vozu 1009 byl v tomto jeho „školním období“ završen jakousi „maturitou“ – technicko-bezpečnostní zkouškou v rozsahu 2. etapy. Ta se konala až 10. dubna 1974 večer (21–23:00), opět mezi stanicemi Mládežnická a Pražského povstání. Vůz už byl zařazen ve zkušební třívozové soupravě 1015+1018+1009. Následující den byl o jízdě sepsán protokol a bylo vydáno rozhodnutí, na jehož základě bylo možné vůz zařadit od 9. května 1974 do provozu s cestujícími. V té době ještě nikdo netušil, že se vůz č. 1009 o čtvrt století později stane cenným exponátem muzea. Totožnými prohlídkami a zkouškami pochopitelně procházely i všechny ostatní vozy Ečs, které tehdy měl Dopravní podnik-Metro k dispozici.

PŘED 35 LETY ZAČAL PROVOZ PĚTIVOZOVÝCH SOUPRAV NA LINCE C

Ještě jsme neoslavili ani čtyřicetiny pražského metra a připomínáme jiné výročí z jeho bohaté historie. Před 35 lety, 26. února 1979, začaly v pražském metru na lince C oficiálně jezdit pětivozové soupravy. Vlaky metra tak „teprve tehdy“, po téměř pěti letech provozu, dosáhly té délky, kterou známe dnes. Nová úprava vlaků byla zavedena příkazem ředitele DP-Metro č. 10 z 19. února 1979.

Kapacita pětivozové soupravy byla 980 cestujících. První ověřovací jízda pětivozové soupravy se uskutečnila v úterý 13. února 1979. Pokud někdo z pamětníků viděl v provozu pětivozové soupravy už 24. nebo 25. února, mohlo se to stát. Tyto dva dny už některé soupravy opravdu měly pět vozů. Oficiální vyzkoušení pětivozových souprav se uskutečnilo v noční přepravní výluce 24. února.

Snímek vlaku Ečs ve stanici Muzeum byl pořízen 10. března 1979, tedy v prvních dnech provozu pětivozových souprav.

Pamětníci si jistě vzpomínají, že metro v době zahájení provozu mělo soupravy dokonce pouze třívozové. Pamatujete si ještě, jak v určité části nástupiště byly jako ochranný prvek přenosné stojany s nataženým provazem, vyznačujícím prostor, kde žádný vagón nebude stát? Teprve od 5. srpna 1975 alespoň část souprav byla vypravována o čtyřech vozech a od 25. srpna 1975 byly všechny soupravy čtyřvozové.

Vozy Ečs bylo možné libovolně kombinovat, takže složení jednotlivých souprav bylo proměnlivé. Dnes je situace jiná a soupravy v pražském metru, ať jde o typ M1 nebo 81-71M, jsou nedělitelné. Připomeňme si, že když začínal v roce 1978 provoz na lince A, jezdily tu od počátku čtyřvozové soupravy (81-71). »»

Stanice Muzeum s třívozovou soupravou Ečs směřující na Kačerov. Snímek podnikové fotografky Dany Molnárové vznikl zřejmě na podzim 1974.

Nejznámější z několika málo „trolejbusových" fotografií vinohradské vozovny pořídil Zdeněk Žížala. Ačkoliv z části vozovny vyhrazené oficiálně pro trolejbusy je vpravo vidět jen nepatrná část, je patrné, že se trolejbusy odstavovaly i v ostatních částech areálu, i když byly vyhrazeny provozovně pro údržbu trolejového vedení. Před malou střední halou stojí vozy Tatra T 400 a před nejstarší, horní lodí, jsou odstavené čtyři pragovky.

Až 17. listopadu 1981 byla část vlaků pětivozová a teprve od 28. února 1982 byly všechny vlaky i na „áčku" o pěti vozech. Linka B v roce 1985 měla od počátku pětivozové soupravy.

Zajímavé je, že zatímco na mladším „áčku" byla už 2. července 1979 zavedena jednočlenná obsluha, tj. strojvedoucí bez pomocníka, na starší lince C se tak stalo až 25. listopadu 1982, o více než tři roky později.

PŘED 65 LETY ZAČALY Z VINOHRADSKÉ VOZOVNY VYJÍŽDĚT TROLEJBUSY

Po druhé světové válce došlo k velkému rozmachu trolejbusové dopravy a po roce 1947 se začaly rychle dávat do provozu nové tratě. Poněkud ale zaostávalo technické zázemí a k údržbě trolejbusů se využívaly staré tramvajové objekty. První linka měla od roku 1936 k dispozici část první lodě střešovické vozovny, zatímco ve většině vozovny byly dál udržovány tramvaje. Také druhá linka při své tehdejší izolaci využívala starou tramvajovou vozovnu na Smíchově, nejdříve částečně a od roku 1947 úplně. Odtud vyjížděla i třetí linka, č. 53. Situace se nezměnila ani v případě zavádění čtvrté linky, která jezdila ve vinohradské oblasti. Dopravní podnik sice zamýšlel vystavět novou vozovnu, jež by byla od počátku přizpůsobena potřebám nového dopravního prostředku, ale protože se výrazně zdržela jednání o přidělení vhodného pozemku v Michli, muselo se improvizovat.

Vlevo: Ze stejného místa, ale jiný den, pořídil Zdeněk Žížala také tuto fotografii. Je na ní jediná tatrovka před střední lodí vinohradské vozovny. Přesná data pořízení snímků neznáme.

Dole: „Za socialismus," hlásají transparenty na vozech Tatra T 400, vyzdobených zřejmě při příležitosti květnových oslav Prvního máje a výročí osvobození. Tento snímek se podařilo získat autorům knížky Trolejbusy v pražských ulicích.

Nejjednodušším řešením pro deponování a údržbu nových 28 trolejbusů byla adaptace části staré tramvajové vozovny na Vinohradech, kterou dnes známe jako Orionku. Jednalo se o spodní loď z roku 1898 (první objekt postavený naším podnikem), jež v té době sloužila jako sklad stožárů trolejového vedení a trolejového drátu. Musely se odstranit staré kolejové konstrukce, přestavět vrata, zasypat dosavadní podsklepení haly a zřídit betonová podlaha. Vybudovány byly i čtyři montážní kanály a další místnosti byly adaptovány na výpravnu, dílenské zázemí a zřídit se muselo i sociální zařízení.

Trolejbusy začaly být z vinohradské vozovny vypravovány 25. února 1949. Do vozovny se muselo nepříliš prakticky couvat a musely se zde překládat sběrače, protože původní výhybka ve smyčce byla z praktických důvodů odstraněna. Tato dočasná trolejbusová vozovna se používala až do dubna 1955, kdy byla otevřena nová moderní trolejbusová vozovna v Michli.

LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

Ze zahraničního tisku jsme tentokráte vybrali novinky z oblasti úspory energie a tramvajových technologií, zajímavosti ze stavby tramvajové sítě v Dánsku, metra v čínském Charbinu a také aktuálně jednoho z největších infrastrukturních projektů na světě – metra v Rijádu.

Zuzana Meszárošová, foto: archiv DPP

ATLANTA BOJUJE PROTI ZÁPACHU VE VÝTAZÍCH MHD

(www.wsb-tv.com)

Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority – Úřad pro metropolitní dopravu v Atlantě (MARTA) – zavedl nové opatření řešící problém zápachu ve veřejných výtazích na zdejší dráze. Někteří cestující je totiž beztrestně využívají místo veřejných záchodků. Dopravní systém v Atlantě disponuje celkem 111 výtahy a problémy se znečištěním a zápachem jsou na denním pořádku. Ve vybrané stanici v centru města proto nainstalovali zařízení na detekci moči (Urine Detection Device – UDD). Systém funguje tak, že v případě vykonání potřeby se rozezní zvukový alarm, který upozorní policii. Ta pak může během několika vteřin chytit provinilce přímo při činu. Během pilotního projektu, kdy bylo zároveň vylepšeno osvětlení v prostorách výtahů a umístěny přídavné kamery, došlo pouze k jednomu incidentu. Náklady na vybavení jednoho výtahu detektory jsou 10 000 dolarů (cca 200 000 Kč). Po úspěchu pilotního projektu začne MARTA instalovat zařízení i do dalších výtahů.

PRVNÍ MODERNÍ PROJEKT LEHKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY V DÁNSKU

(Stadtverkehr 11/2013)

Ve druhém největším městě Dánska – Århus (350 tis. obyvatel) – se chystá na konci roku 2016 otevření 12 km dlouhé dvoukolejné trati. Jedná se o první fázi rozsáhlého projektu Århus Letbane, který má za cíl vytvořit propojení mezi existujícími železničními a novými tramvajovými tratěmi v dánském regionu Midtjylland. Na projektu se podílí město Århus, region Midtjylland a dánské ministerstvo dopravy. Celkový rozpočet je 335 mil. EUR (9,2 mld. Kč).

ŠKOLENÍ „JAK ŘÍDIT VOZY MHD" USPOŘÍ AŽ 20 % ENERGIE

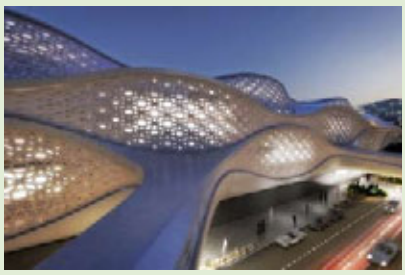
(Stadtverkehr 12/2013)

Od roku 2012 probíhá v rámci evropského vzdělávacího programu „Inteligentní energie – Evropa" projekt ACTUATE. Projekt má za cíl díky školení řidičských dovedností a speciálních postupů při řízení vozu snížit spotřebu při provozu tramvají, hybridních autobusů a dalších vozů poháněných elektrickou energií. Tréninkový program (3,5 hodiny teorie a stejný čas praktické jízdy) přinesl výsledky už během testování v Salcburku, kde dodržovali stanovené postupy řidiči 273 trolejbusů. Více než 90 % vyškolených řidičů v praxi vykázalo snížení spotřeby elektrické energie během pracovní směny v průměru o 20 %. Po ukončení projektu v říjnu 2014 budou doporučení vypracovaná pro řízení elektricky poháněných vozů sloužit provozovatelům MHD.

RIJÁD – METRO BUDOUCNOSTI

(Stadtverkehr 11/2013)

Saúdskou Arábii čekají v následujících letech revoluční změny v dopravě. V legendárních městech Mekka, Džidda a v metropoli Rijád budou jezdit nové linky metra. Rijád má od roku 2018 křižovat šest linek. Dohromady budou měřit 177 kilometrů (87 klimatizovaných stanic) a při plném vytížení by měly elektrické soupravy metra s automatizovaným řízením bez strojvůdce denně přepravit přes 3,5 milionu cestujících. Svým rozsahem i rozpočtem 16,3 mld. EUR (cca 408 mld. Kč), o které se podělí tři konsorcia, se tento plánovaný systém řadí mezi největší infrastrukturní projekty na světě. Předpokládá se, že stavební práce začnou ještě letos a metro bude zprovozněno v roce 2018. Některé stanice metra budou i architektonickým skvostem a stanou se pravděpodobně vyhledávanou turistickou destinací. Nadzemní stanici krále Abdalláha ve finanční čtvrti navrhla slavná britská architektka a designérka Zaha Hadid. Jde o několikaúrovňové křížení tras, kde se budou pěší pohybovat ve čtyřech patrech po visutých lávkách a eskalátorech. Budova bude mít typické tekuté tvary a fasádu s velkými okny v podobě očí zdobených tradičními ornamenty.



INTELIGENTNÍ TRAMVAJ UMÍ PŘEDVÍDAT

(Tramways & Urban Transit 11/2013)

Společnost Bombardier a AIT (Rakouský technologický institut) představily nový systém „3D Stereo Vision" technologie. Speciálně vyvinutý 3D senzor dokáže identifikovat předměty před tramvají až do vzdálenosti 60 metrů, a rozpoznat tak případné nebezpečí. Pokud vyhodnotí situaci jako nebezpečnou, rozezní varovný signál, který umožní řidiči okamžitě reagovat. V současné době jezdí prototypem systému vybavené tramvaje ve Frankfurtu a Bombardier chce zařízení instalovat jako součást nově sériově vyráběných tramvají.

VYHŘÍVANÉ SEDAČKY V ČÍNSKÉM METRU

(Metro Report International 12/2013)

V Charbinu (6,5 milionu obyvatel), hlavním městě čínské provincie Chej-lung-ťiang, byla na podzim roku 2013 uvedena do provozu první z plánovaných deseti linek metra. Město, které leží v severovýchodní části Číny a je známé velmi chladným zimním obdobím s teplotami až –38 °C (každoročně se zde na začátku roku koná známý Mezinárodní festival ledových soch), přizpůsobilo extrémně nízkým teplotám i nové vozy metra. Šestivozové soupravy čínského dodavatele CNR Changchun jsou vybaveny silným gumovým těsněním, zdvojenými skly okenic a dveří s výplní s příměsí argonu, vyhřívanými sedačkami a dvěma výkonnými klimatizacemi v každém vagónu.

JAK SE JEZDÍ VE MĚSTĚ SEDMI KOPCŮ

Lisabon je největší město Portugalska a rovněž jeho největší dopravní křižovatkou. Město leží na severním břehu řeky Tejo, která se vlévá do Atlantského oceánu. Čtyři linky metra jsou základem dopravní sítě Lisabonu.

Text a foto: Přemysl Kudrna

Stanice lisabonského metra jsou velice málo osvětlené, převážně zdobené keramikou. Některé vestibuly jsou příliš velké a jejich prostory s neupraveným betonem působí velice chladně. Je zajímavé, že na nástupištích bývají umístěny evakuační plány příslušné stanice. Nejzajímavější v síti metra je stanice Olaias s vysokými barevnými sloupy. Leží na nejnovější červené lince, která vznikla v roce 1998 k příležitosti světové výstavy EXPO a vede východním směrem k novému architektonicky zajímavému vlakovému a autobusovému nádraží Oriente.

Na všech linkách jezdí šestivozové soupravy (večer však poloviční), vyráběné již mnoho let se stejným vzhledem v Portugalsku (společnost Sorefame) v licenci německého Siemensu. Metro je v provozu od 6:30 hod. do 1:00 hod. Některé vestibuly jsou otevřené jen do 21:30 hod., a to jen v pracovní den. Jako jízdenka zde slouží papírová čipová dobíjecí karta v hodnotě 0,50 Eura (jednorázový nevratný poplatek). Na ni si pak můžete dobíjet jednotlivé jízdy, jednodenní či vícedenní jízdenky v automatech. Je nutné si zvyknout na skutečnost, že máte-li na kartě nahranou nějakou jízdenku, lze pak na ni nahrávat pouze tento typ jízdenky. Jízdenka se označí přiložením na turniket, který se poté otevře při vstupu i výstupu. Podzemní doprava metrem je doplněna velice rozsáhlou sítí autobusových linek a několika tramvajemi.

Visutá lanovka podél řeky Tejo postavená pro výstavu Expo 1998 (v pozadí most Vasco de Gama).

Z historie lisabonské městské dopravy je dobré připomenout, že první elektrické tramvaje byly dovezeny z New Yorku na parníku Oscar II 24. ledna 1901. Nahradily tak vozy tažené koňmi. Byly vyrobeny známou továrnou J. G. Brill Factory v Philadelphii a jejich siluety se staly běžnou součástí denního života hlavního města na několik dalších desetiletí. Do ulic Lisabonu vyjely 31. srpna 1901. Tyto vozy byly dvounápravové a uzavřené. Interiér obsahoval příčně umístěné lavice pro celkem 36 cestujících. Pohon zajišťovaly motory General Electric o výkonu 18 kW. Jízdu vozu regulovaly ruční brzdy a elektrické kontroléry, rozdělující chod na 9 různých rychlostí. Velké otevřené tramvaje začaly jezdit od roku 1902 a náramně se hodily na delší vzdálenosti do předměstských oblastí. Další kvalitní vozy dodal i výrobce St. Louis Car Co. V roce 1906 se objevily tramvaje společnosti John Stephenson & Company se dvěma dvounápravovými podvozky a čtyřmi motory. Postupně přibyly do vozového parku čtyřnápravové vozy, které byly opatřeny dvounápravovými podvozky, vyrobené továrnou J. G. Brill. Jednalo se o dlouhé uzavřené vozy, ve kterých byla sedadla soustředěna podél oken. První tramvaje, jež byly zcela navrženy v Lisabonu (třebaže užívaly podvozky Brill 21 E), se staly známými pod názvem „Estrelas“ a opustily dílny roku 1927. Byly velmi dobře přizpůsobené ke zdolávání strmých kopců ve městě. Jejich zvláštním znakem bylo to, že měly čtyři zdvojená okna, která se otevírala posunem do strany, což lisabonské obyvatele mátlo, neboť byli zvyklí otevírat okna svisle.

Historická tramvajová linka č. 28 je neodmyslitelnou součástí koloritu Lisabonu.

Do dnešních dnů se v Lisabonu dochovalo pouze pět tramvajových linek. Z původního úctyhodného čísla 27 je to opravdu zlomek. Také kolejová síť byla mnohem širší – za posledních padesát let bohužel poklesla délka sítě na polovinu. Dlouhé a významné tratě vzaly za své při výstavbě metra a rozvoji autobusových linek. Při procházce městem narazíte na zrušené tramvajové tratě skoro na každém rohu. Tramvaje provozuje stejně jako

autobusy a lanovky společnost Carris, lisabonský dopravce.

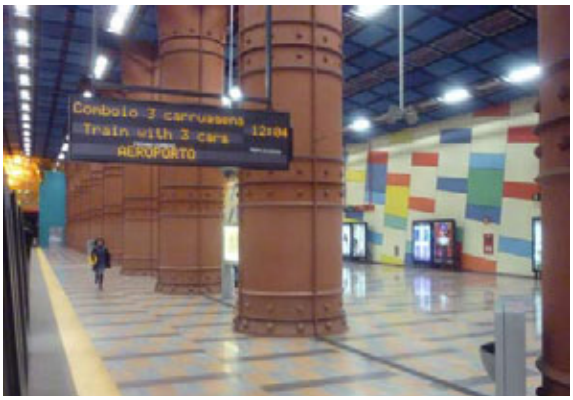
Tramvaje je možné rozdělit na dvě části – linku 15 s provozem nízkopodlažních tramvají a linky ostatní (12, 18, 25, 28). Turisty je nejoblíbenější historická linka 28. Její žluté tramvaje se staly symbolem celého města. Málokdo však ví, že tuto podobu získaly teprve v roce 1995, kdy proběhla přestavba pětačtyřiceti tramvají z původních nejstarších vozů z 30. let. Na přeměně se podílela i plzeňská Škoda (trakční motory). Zachovaly si přitom původní vzhled i tyčový sběrač (ostatní používají pantograf). Mají rozchod 900 mm, napájení 600 V DC. Při brzdění se velmi netypicky houpou. Interiér je celý dřevěný, jen sedačky mají polstrování. Řidič sedí skoro v nástupním prostoru. Pro řízení se nepoužívají pedály, ale jakási velká otočná páka na levou ruku, kterou se jak brzdí, tak akceleruje. Pravá ruka potom řidiči slouží k usilovnému zvonění na všechno, co se před tramvají zrovna hýbe. Lisabonské tramvaje rachotí, kodrcají, klepou se a cinkají.

Nedílnou součástí lisabonské MHD v centru města jsou tři pozemní lanovky (Elevador da Bica, Elevador da Lavra a Elevador da Glória). Jedná se o lanovky, které jsou umístěné v nejprudších kopcích města. Samotný Lisabon není žádná placka, je to často pěkná túra s výšlapy do kopečků a kopců. Lanovky zde jezdí po normálních uličkách, které jsou velmi příkré. Nejprve byl použit systém pohánění vozů založený na načerpávání a vyčerpávání vody. Ten byl postupem času nahrazen parním pohonem. Nyní jezdí lanovky na elektřinu. Nejznámější z nich, Elevador de Gloria, má délku 276 m, rozchod 900 mm, převýšení 45 m, stoupání 16 % a napájení 300 V DC.

Další, tentokrát visutou kabinkovou lanovku najdete v areálu světové výstavy Expo na východě města, kde se také nachází most Vasco da Gama. Most je dlouhý 12,3 kilometru (s nájezdy 17 kilometrů), široký 30 metrů a má šest jízdních pruhů, které mohou být rozšířeny na osm. Jeho základy v korytě řeky jsou uloženy na 820 pilotech dlouhých 60 metrů a o průměru dva metry. Nelze zapomenout ani na jednu z dominant města, kterou je i most 25 de Abril (most 25. dubna). Připomíná most Golden Gate v San Francisku, je dvoupatrový (v prvním patře vede silnice, pod ní pak železniční trať) a měří 2780 m.

Připomeňme ještě jeden unikátní lisabonský dopravní prostředek. Je jím volně stojící výtah – Santa Justa ve čtvrti Baixa, vysoký 45 metrů. Má dvě kabiny s dřevěným interiérem, každá z nich pojme 24 pasažérů. Z vrchní stanice je krásný výhled na starý Lisabon, kterému se říká město sedmi kopců. Jeho architektem je Raoul de Mesnier, žák slavného Gustava Eiffela.

Pozemní lanovka Elevador da Glória (tzv. šikmá tramvaj).



Dole: Nástupiště stanice Olaias červené linky metra.

Vpravo: Výtah Santa Justa (Elevador de Santa Just).

KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák, foto: archiv DPP

KINO

Cestu za únorovými premiérami v našich kinech můžeme možná začít konstatováním, že se na tento měsíc chystá poměrně dost filmů, které buďto znovu zpracovávají již jednou natočená témata, nebo na ně navazují dalším dílem. Dočkáme se tak nově zpracovaného příběhu detroitského policejního kyborga RoboCopa (nyní v režii José Padilhy), legendární Angeliky (tentokrát ve francouzsko-belgicko-rakousko-české koprodukci, viz foto nahoře), stejně jako druhých dílů snímků Babovřesky režiséra Zdeňka Trošky nebo Dědictví, tentokrát s podtitulem Kurva se neříká. Toho se namísto Věry Chytilové ujal režisér Robert Sedláček.

Mimo to se ale lze v únoru dočkat například i amerického filmu Památkáři (viz foto dole), na jehož scénáři se podílel a do režisérské stoličky usedl George Clooney. Film inspirovaný skutečnými událostmi vypráví o speciální vojenské jednotce složené ze sedmi vojáků – původně ředitelů galerií, kurátorů a historiků umění – za druhé světové války, jejímž úkolem je najít, zachránit a vrátit umělecká díla uloupená nacisty v obsazených zemích. Kromě již uvedeného George Clooneyho se na plátně objeví např. Matt Damon, Cate Blanchet nebo Bill Murray.

VÝSTAVA

V prostorách Galerie hlavního města Prahy ve druhém patře Městské knihovny na Mariánském náměstí lze navštívit výstavu Petra Nikla Hra o čas. Výstava je jakousi tematickou retrospektivou Nikla jako multižánrového umělce, která mapuje dlouhodobě přítomný fenomén času a paměti v jeho tvorbě. Na ploše téměř třiceti let přibližuje vývoj, pojetí a formy tohoto jevu (jednoho z ústředních umělcových témat) ve všech zásadních oblastech Niklovy práce. Při jeho zpracování nejde jen o prolínání vyjadřovacích prostředků dvojrozměrných s trojrozměrnými, ale i světla a tmy, fikce a skutečnosti, pohybu a statičnosti. Prostor galerie nabízí dva základní okružní labyrinty, uvnitř kterých se nezávisle odvíjejí jednotlivé rozdílné cykly. Na výstavě jsou vedle obrazů zastoupeny také kresby, grafické listy, objekty a fotografie nebo interaktivní místa průběžně měnící svou podobu. Výstava probíhá do 23. března.

DIVADLO

Švandovo divadlo připravilo na únor premiéru inscenace Šaman. Předlohou k ní byla novela jednoho z čelních představitelů domácího undergroundu Egona Bondyho. V hlavní roli se představí Robert Jašków (na snímku vpravo) a na scéně se objeví například i básník Vít Kremlička. A jaké že představení bude? V tiskové zprávě je citována režisérka inscenace Viktorie Čermáková, která představení popisuje jako poetické, chaotické, egocentrické a morálně naléhavé, ale i hudební, záměrně nedůsledné a vědomě prolhané. Vybrat si lze zřejmě cokoliv.

HUDBA

Ze zajímavých únorových koncertních akcí lze upozornit například na speciální koncert bluesové legendy Johna Mayalla (na snímku nahoře) k jeho osmdesátinám v neděli 16. února v Divadle Archa. Legendu může nakonec dodat i československá scéna. Ne až tak úplně běžný koncert v klubu Jazz Dock připravuje na středu 19. února artrockový soubor, jenž si svou proslulost na domácí scéně vydobyl vlastně již v 60. letech, Collegium Musicum v sestavě Marián Varga, Fedor Frešo, František Griglák a Martin Valihora. Jako zajímavost lze z dalších klubových koncertů vybrat například francouzskou kapelu Nouvelle Vague, která vystoupí v pátek 28. února v Paláci Akropolis. Ta se proslavila především originálními „předělávkami“ punkových či postpunkových písní tzv. „nové vlny“, jež prezentovala v dost odlišné podobě s akustickými kytarami, perkusemi a „sametově kavárenským“ vokálem zpravidla dvojice zpěvaček. Zejména ty, kteří mají naposlouchané originály třeba od The Cure, Billyho Idola (potažmo kapely Generation X), Dead Kennedys, Depeche Mode nebo New Order, čeká rozhodně nevšední hudební zážitek.

Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu Bohumila Hrabala (1914 – 1997): Jsou skvrny, které nelze...

POMŮCKY: AKAI, JOY, SORDI, SOREL	TLUSŤOCH	TONOUT	ZNAČKA ČISTIDLA OKEN	ČÁST CELKU	ČESKÉ MĚSTO	EVROPA-NOVA	NEPLAT-NOST (KNIŽNĚ)	SEKÁVAT (ŘÍDCE)		LÉKAŘSKÁ POSUDKO-VÁ KOMISE (ZKRATKA)	ZNAČKA IRIDIA	USTANOVIT DO FUNKCE	OCHUTIT SOLÍ	SLOVENSKY „OTŘES“	4. DÍL TAJENKY	ROZČILO-VÁNÍ
CHYTAT ŠTIKY									VYŠŠÍ PRIMÁTI							
3. DÍL TAJENKY									VYMEZENÁ OBLAST / INICIÁLY DELONA							
ROZSÁHLÁ EPICKÁ BÁSEŇ					OBYVATEL TICHO-MOŘÍ / ROZKAZ						ITAL. HEREC A REŽISÉR / UMĚLECKÝ TANEC					
ZNAČKA KANCELÁŘ-SKÝCH POTŘEB				SLOVENSKÁ PŘEDLOŽKA / OTÍRAT JAZYKEM						BEZCENNÁ PŘÍTĚŽ / SŮL KYSEL. SÍROVÉ						
OTEC (KNIŽNĚ)			CHYTAT ZVĚŘ / ŽVANIT (NÁŘEČ.)						KRUŤAS / STEND-HALŮV HRDINA							
BÝVAT ÚSPĚŠNÝ								MOHUTNĚT / VÝSTRAHY (KNIŽNĚ)						INICIÁLY CAPONEHO / ČESKÝ ZPĚVÁK		
1. DÍL TAJENKY						OKŘÍDLENÝ AMOR / UCHAZEČI							STARŠÍ SPZ KLATOV / ČES. DIVAD. REŽISÉR			
	ČÁSTI VĚT	SVATEBNÍ KVĚTINA / FERMENT					ČESKÝ HOKEJISTA / ZN. ELEK-TRONIKY					ANGLICKY „RADOST“ / 1004 (ŘÍMSKY)				JINAK ŘEČENÝ
ZNAČKA ŠPANĚL-SKÝCH AUT					NĚMECKY „DÁMY“ / ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA						NÁSTROJ K ŠLEHÁNÍ / DOPR. PRO-STŘEDKY					
INICIÁLY SPISOVA-TELE TOLSTÉHO				IZRAELSKÉ PLATIDLO / KÓD PLAT. KARTY						RÁMUS / ČÁST ÚST						
POHÁDKO-VÁ ZEMĚ			DOMÁCKY JOSEF / ČESKÁ AR-MÁDA (ZK.)						ÚHLEDNĚ SKLÁDATI / CITOSLOV. BUČENÍ							
2. DÍL TAJENKY												PÍSMENA L				
MILENCI (ZASTAR.)							ZÁMEZÍ VE HŘE					DÁVNO (KNIŽNĚ)				

Tajenka z minulého čísla skrývala dokončení citátu Bohumila Hrabala: Pořádná knížka není pro to, aby čtenář líp usnul, ale vyskočil z postele a rovnou v **podvlíkačkách běžel panu spisovateli naplácat držku.**

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Foto: Luděk Vidím

Do které zastávky tramvaj míří?

Odpovězte správně na soutěžní otázku a získejte publikaci 110 výletů s DPP a 2 vstupenky do některé z budov Národního muzea. Odpověď zašlete nejpozději **do pátku 28. února 2014** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Správná odpověď na Fotosoutěž z DP kontaktu 1/2014 zněla:

stanice metra Střížkov. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a publikaci 110 výletů s DPP spolu se vstupenkami do galerie Jaroslava Fragnera získal **Stanislav Brablík.** »»

Fakta o pátém áčku v DP kontaktu 2014:

- Základní smluvní vztahy, harmonogram výstavby
- Problematika celkové ceny a dodatečných stavebních prací
- Popisy stanic a mezistaničních úseků
- Návazná doprava po zprovoznění metra V.A
- Napojování zabezpečovacího zařízení
- Stropní deska Dejvická
- Příprava JPM, JDCM a JSVM na zprovoznění nového úseku
- Fotoreportáže, evropské okénko, profily zhotovitelů atd.

DP kontakt Foto: Jiří Junek