



Z OBSAHU:

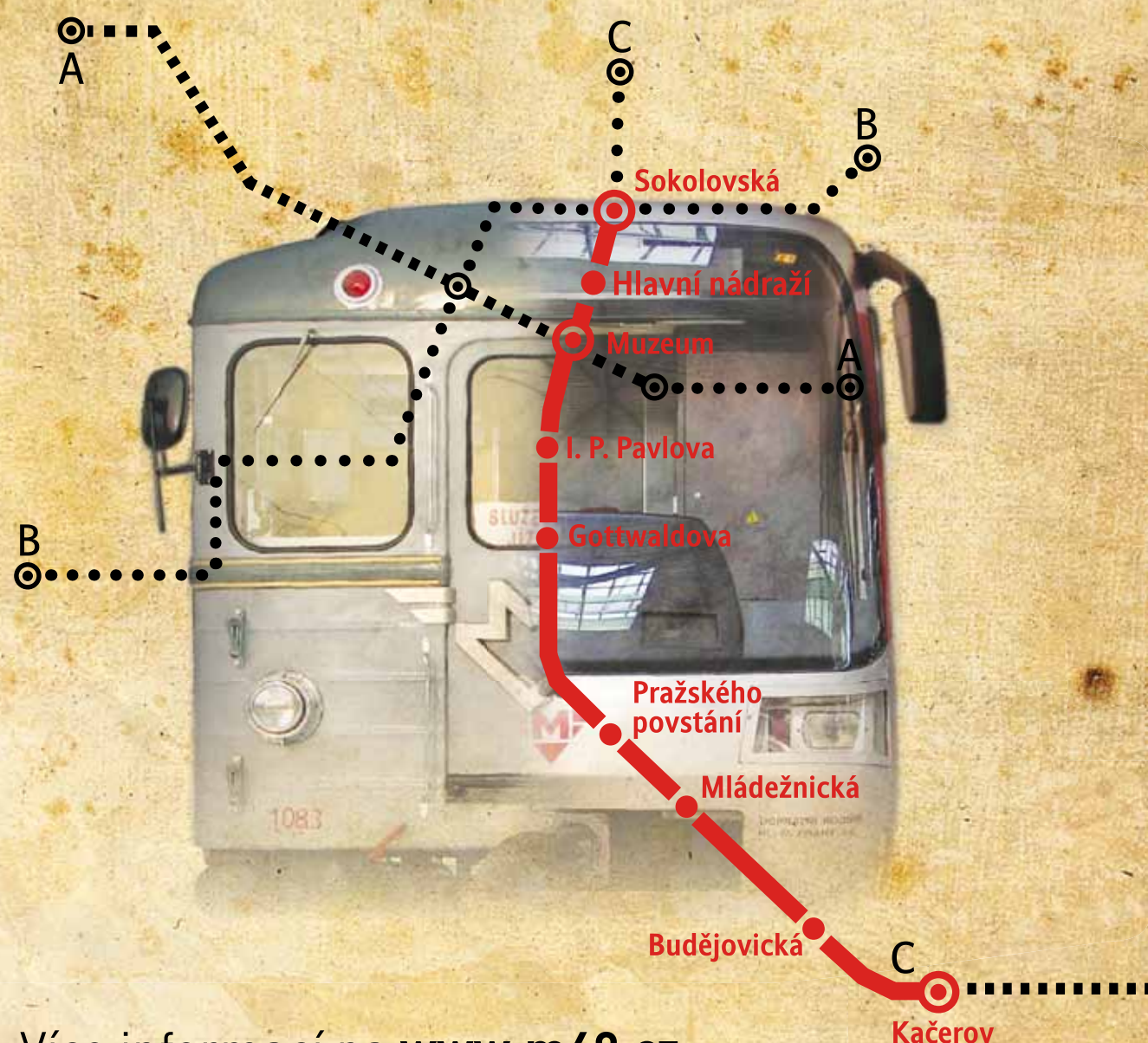
Dát informaci na první dobrou
Trojská předstihla Blanku
EURO VI je zde...

DP kontakt



Pražské metro slaví 40 let

Oslavujte spolu s námi
5.–9. května 2014



Více informací na www.m40.cz
www.facebook.com/DopravniPodnikPraha

 **Dopravní podnik hlavního města Prahy**

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

již za necelý měsíc oslavíme 40 let od zahájení provozu první linky pražského metra v úseku Sokolovská – Kačerov. Při takto významné události, která vstoupila do života obyvatel hlavního města, můžeme zavzpomínat i si říci, co nás dále čeká.

9. květen 1974 znamenal zásadní posun v zajišťování přepravy cestujících v Praze. Velmi rychle a spontánně vzali Pražané tento dopravní prostředek za svůj a život ve městě si bez něj již nedovedeme představit. Úloha metra v městské hromadné dopravě je nezastupitelná. Velkou měrou se na pozitivním vnímání metra podíleli a podílejí naši zaměstnanci. Profesionální, hrdost a fandovství jsou nenahraditelnými atributy zvládnutí mnoha etap vývoje provozu metra.

Pro připomenutí uvedme několik historických mezníků: provoz tří- až čtyřvozových souprav Ečs, zahájení provozu na druhé lince metra mezi stanicemi Náměstí Míru a Leninova v roce 1978, dodávky nových vozů 81-71 a zprovoznění pětivozových souprav, dále přesun dispečinků metra do budovy CD v ulici Na Bojišti, prodloužení obou linek metra do stanic Kosmonautů a Želivského v roce 1980, čtyři roky nato další prodloužení linky C do stanice Fučikova a v následujícím roce otevření třetí linky

metra mezi stanicemi Sokolovská a Smíchovské nádraží. Současně v roce 1985 došlo k zásadní změně v odbavování cestujících, když byly v metru zrušeny turnikety. V druhé polovině 80. let se postupně otevřely stanice Strašnická, prodloužila se linka B do stanice Dukelská a byl zahájen dvoukolejný provoz do Depa Hostivař. Po roce 1990 výstavba metra pokračovala a byly zprovozněny úseky metra do stanic Českomoravská a Zličín a otevřeno Depo Zličín. Postupně došlo k výměně zabezpečovacího zařízení na lince C a následně A, byla zahájena výměna eskalátorů, ukončen provoz vozidel typu Ečs v roce 1997 a zahájena příprava a realizace obměny vozového parku vozidly M1 a 81-71M. Koncem 90. let byl zprovozněn další úsek metra do stanice Černý Most.

V minulém desetiletí následovalo prodloužení linky C ve dvou etapách, a to do stanice Ládví a následně do stanice Letňany. V tomto období také došlo z pohledu provozu pražského metra k zatím nejhorší situaci. V roce 2002 způsobily letní povodně v Praze zaplavení mnoha stanic metra, půlroční omezení provozu a mnohamiliardové škody. Musím se zmínit o obrovském hrdinství zaměstnanců metra při odstraňování povodňo-



vých škod a obnově provozu a o neustále trvajícím vděku za odvedenou práci.

V současné době zajišťují provoz metra tři jednotky ve vzájemné spolupráci, a dělají to dobře. Za to jim patří velké poděkování. Pražské metro se v celoevropském měřítku nemá za co stydět. Standardy kvality v oblasti přesnosti provozu, bezpečnosti, dostupnosti a informování cestujících, potvrzené certifikací, jsou plněny v nejvyšší kvalitě.

A nejbližší budoucnost? Otevření dalšího úseku linky A do stanice Nemocnice Motol, zajištění dopravy při MS v hokeji a udržení nastaveného trendu při přípravě cestujících.

Vážení spolupracovníci, děkuji Vám všem za odvedenou práci a s heslem Náš zákazník náš pán jedeme dál červeno-žlutým údolím podél bílých skal...

Ladislav Urbánek,
dopravní ředitel

OBSAH

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

ROZHOVOR

- 8–10 Rodinné stříbro chceme udržet

Z PODNIKU

- 11–13 EURO VI je zde...
14–15 Trojská předstihla Blanku
18–19 Fakta o pátém áčku – 3. část
24–25 DPP zapojen v projektu POSPOLU
Druhý ročník Absolventského programu

DEN S...

- 16–17 Když si zvyknete, už nechcete měnit

PŘEDSTAVUJEME

- 20–22 Dát informaci na první dobrou

JEDEN Z NÁS

- 23 Řekli mi: Tady máš a hraj si

HISTORIE

- 26–28 Březenový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL

- 29 Letem dopravním světem

KULTURA

- 30 Kam v Praze za kulturou

- 31 Zábava / Soutěž

Foto na obálce: Petr Hejna



DP kontakt

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

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

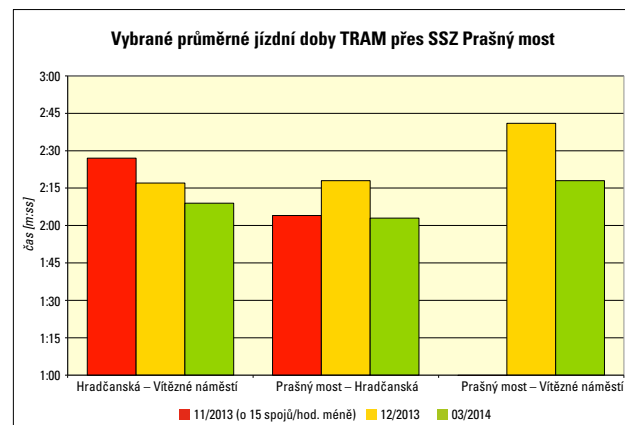
• e-mail: internikomunikace@dpp.cz • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 26. 3. 2014 • NEPRODEJNÉ

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

VYLEPŠENÍ SIGNALIZACE NA PRAŠNÉM MOSTĚ

Na konci února 2014 byla provedena úprava SSZ Prašný most. Hlavním účelem bylo zajištění spolehlivějšího rozlišení autobusů a tramvají ve společném pruhu od Vozovny Střešovice, kde docházelo ke značným zdržením. Dle vyhodnocení z DORISu se úpravou dosáhlo v pracovních dnech 7–19 hod. zkrácení jízdních dob proti stavu před úpravou v průměru všech vjezdů o 11 sekund na průjezd tramvaje. Proti pevnému programu, který na křižovatce fungoval do listopadu (navíc při slabším provozu tramvají), je úspora 12 sekund. Nejvyšší zkrácení vzniklo v relaci Vozovna Střešovice – Vítězné náměstí (23 sekund). Další úspory jsou patrné z grafu. Křižovatkou Prašný most projíždí 120 tramvajových spojů za špičkovou hodinu a dále 138 autobusových spojů po kolejkách na signály pro tramvaje, celkem tedy 138 spojů MHD. Nejzatíženější pražskou křižovatkou je Karlovo náměstí (150 spojů/hod.) a dále Palackého náměstí (143 spojů/hod.).

(mig)



Poznámka: Jízdní doby od Hradčanské ZC jsou od průjezdu kolem označnicku. Všechny ostatní profily jsou vztaženy k vyhlášení zastávky.

INVESTIČNÍ PLÁN A ROZPOČET DPP NA ROK 2014

V orgánech společnosti proběhlo schvalování investičního plánu na rok 2014 a rozpočtu DPP na rok 2014. Návrh plánu investic na rok 2014 vychází z následujících zdrojů:

- vlastní zdroje (odpisy) – předpoklad 2 500 000 tis. Kč, kompenzace roku 2014 – přiměřený zisk 534 000 tis. Kč, kompenzace roku 2012 – přiměřený zisk 321 274 tis. Kč;
- schválené dotace z rozpočtu HMP na rok 2014 – provozní úsek trasy metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol 137 000 tis. Kč, I. provozní úsek trasy D metra (Pankrác – depo Písnice) 345 500 tis. Kč, RTT Karlovo náměstí 2 723 tis. Kč (dotace schválena pro rok 2013, nebyla čerpána, je požádáno o převod do roku 2014);
- dotace z OPD – stavba Provozní úsek metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol předpoklad 4 218 665 tis. Kč;
- půjčka z EIB – stavba Provozní úsek metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol (formou dotace z rozpočtu HMP), nedočerpaná 2. tranše 469 902 tis. Kč, 3. tranše předpoklad 2 500 000 tis. Kč;
- úvěr – nákup tramvají 15T ve výši 1 633 216 tis. Kč;
- předfinancování akcí z rozpočtu Hlavního města Prahy – DPP požádá MHMP o poskytnutí finančních prostředků na předfinancování projektů v rámci operačního programu Praha Konkurenceschopnost ve výši 542 202 tis. Kč.

Ke klíčovým investičním akcím patří především strategické akce města: příprava I. provozního úseku trasy D metra a pokračování výstavby provozního úseku metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol. Dále obnova vozového parku, tedy splátka úvěru za 20 ks souprav M1 metra, nákup tramvají 15T, nákup autobusů kloubových nízkopodlažních a midibusů. Mezi investiční akce patří i ty, na které chce DPP získat dotace z EU v rámci operačního programu Praha Konkurenceschopnost, tedy bezbariérové zpřístupnění stanice metra Můstek A/B, Anděl a I. P. Pavlova, dále RTT Průběžná – Švehlova (V Olšínách – Hostivařská), RTT Bělohorská (Malovanka – Ankerská). Mezi akce již realizované patří RTT Poděbradská a RTT Evropská.

Z rozpočtu HMP byla na rok 2014 vyčleněna celková výše kompenzace 11 629 492 tis. Kč, provozní část tvoří 11 095 492 tis. Kč a přiměřený zisk 534 000 tis. Kč při objednavce dopravních výkonů 163 000 tis. vozkm. Oproti odhadu kompenzace na rok 2014, který předložil DPP, nebylo ze strany HMP pokryto: odpisy vozů tramvají ve výši 70 000 tis. Kč a směnečný program ve výši 55 000 tis. Kč. Rozpočet zahrnuje plánovanou roční dotaci na příměstské linky v pásmu 0, ve vnějších pásmech a na linku 292 ve výši 51 900 tis. Kč. Do rozpočtu 2014 byla zároveň zahrnuta úspora nákladů ve výši 120 000 tis. Kč. Rozpočet nezahrnuje náklady na zprovoznění trasy metra V.A (Dejvická – Nemocnice Motol). Součástí provozního rozpočtu na rok 2014 je i odložená daň, která nevstupuje do výpočtu provozní části kompenzace, ale ovlivňuje vyšší účetního hospodářského výsledku DPP.

(dh)

ŘEDITEL DP MOSKVY V PRAZE

Foto: Petr Ludvíček



Generální ředitelství Dopravního podniku v Sokolovské ulici navštívil 31. března 2014 generální ředitel moskevského dopravního podniku Mosgortrans Jevgenij Michajlov.

V rozhovoru s generálním ředitelem DPP Jaroslavem Ďurišem hovořili o specifikách fungování dopravních podniků v obou zemích, konkrétně pak si vyměnili zkušenosti v rámci údržby infrastruktury tramvajových tratí a dalších technologických komponentů. Jedním z témat rozhovoru obou ředitelů bylo i blížící 40. výročí zprovoznění pražského metra.

(red)

PRAŽSKÁ LÍTAČKA POPÁTÉ

Dne 4. dubna 2014 se uskutečnil 5. ročník Pražské litačky – soutěže v používání městské hromadné dopravy. Akce pod záštitou Pražské pobočky Sdružení přátel Jaroslava Foglara, s podporou Ropidu a za vědomí Dopravního podniku se letos zúčastnilo celkem 31 závodníků. Ti měli za úkol během tří hodin absolvovat cestu v co největším počtu dopravních prostředků, přestoupit, vystoupit a nastoupit na co nejvíce zastávkách, případně využít bodové lépe hodnocených, bonusových míst. Nejúspěšnějším cestovatelem pražskou MHD se s 324 body stal soutěžící Martin S., který za odměnu obdržel knihu Pavla Fojtíka Zmizelá Praha, Tramvaje a tramvajové tratě.

(jaš)

AUTOBUSOVÝ SVÁTEK V DRÁŽDANECH

U příležitosti 100. výročí autobusů v Drážďanech se v neděli 6. dubna 2014 v garážích Gruna uskutečnila výstava historických a současných autobusů. K vidění byla bohatá galerie historických vozů Ikarus, IFA a Mercedes-Benz, dále pak současných autobusů s pohonem nejen na naftu a své místo měla i vozidla hybridní a elektrobuses. Mezi autobusy se krčil i nenápadný trolejbus typu Škoda 9 Tr, který zavítal z pruského Eberswalde.

(ak)



Foto: Aleš Karlovský



Foto: Petr Hejna

STŘEŠOVICKÉ EXPONÁTY DO ČERVENCE POD PLACHTOU

Letošní sezona v Muzeu MHD ve Střešovicích je zkrácená a své brány prvním návštěvníkům otevře v sobotu 5. července. Od konce roku 2013 totiž probíhá v první a druhé hale vozovny oprava protipožárního nástřiku dřevěných konstrukcí. Ještě do konce dubna se provádí odstraňování původních nátěrů nejšetrnější možnou metodou, a to tryskáním suchým ledem, jen na sloupech bylo třeba k odstranění použít, z důvodu směsi původních nátěrů, ruční metodu. Na čisté dřevo se poté na vytýpovaná místa nanese fungicidní nátěr proti dřevokazným houbám, plísním a hmyzu. Protipožární ochrana se provede stříkáním, aby se ohnivzdorná látka dostala i do prasklin trámů. Využita bude látka tónovaná do původního odstínu a parametrově ochraňující konstrukci do 30 minut proti zahoření. Pro zajímavost, v případě dvou hal muzea se jedná o ošetřenou plochu přesahující 7 tisíc metrů čtverečních. V plánu je protipožárním nástřikem ošetřit i třetí a čtvrtou halu vozovny.

(pel)

PŘIJĎTE OSLATIT ČTYŘICÁTINY

Týden akcí k oslavám 40. výročí zprovoznění pražského metra zahájí výstava „Jak se stavělo metro“, umístěná ve vestibulech všech stanic úseku I.C metra. Její vernisáž proběhne v pondělí 5. května v 9 hod. ve stanici Kačerov společně se křtem nové Encyklopedie MHD. Výstava, přístupná do 2. června 2014, přiblíží prostřednictvím textů a dobových fotografií vznik a vývoj jednotlivých stanic metra. V úterý 6. května naváže ve vestibulu stanice Florenc druhá výstava, a to s názvem „Metro ve světě“.

Zájemcům přinese odpovědi na otázky, které metro je nejstarší, nejděší nebo třeba nejsevernější. I tento přehledný průvodce o podzemní dopravě ve světě bude k zhlédnutí do 2. června. Středa 7. května bude od 6 do 21:40 hod. patřit tradiční akci Dopravního podniku, a to šňůře 45 koncertů pod hlavičkou Nalaďte se v metru. Ve stanicích Muzeum, Florenc, Budějovická, Vyšehrad a Hlavní nádraží se ve 40minutových vystoupeních představí na 34 hudebních těles z Konzervatoře a Vyšší odborné školy Jaroslava Ježka. Ve stanici Vltavská se pak vystřídá Pěvecký sbor DPP s kapelami, vybranými z řad veřejnosti na základě konkurzu po výzvě z webu DPP.

Dnu otevřených dveří v depu Kačerov bude patřit státní svátek ve čtvrtek 8. května. Od 10 do 16 hodin si budou moci návštěvníci prohlédnout zázemí depa, jednotlivé typy dopravních i pracovních vozů a uvidět techniku i ukázky příslušníků Hasičského záchranného sboru. Je připraven i tradiční doprovodný program pro děti, prezentace společností a jako bonbónek jízdní řád speciálních jízd historických souprav Ečs a 81-71 na lince C. Na hudbu v metru pak v pátek 9. května naváže umění v metru. Akce má cestujícím prostory metra představit nejen jako praktické místo pro cestování. Výstava upozorní na estetizující tvář metra představovanou sochami, uměleckými objekty či celkově výtvarnými řešeními jednotlivých stanic. Celkem ve 24 stanicích, a také na webu DPP, zájemci najdou popisky k jednotlivým dílům s názvem díla a jménem autora.

Aktuální informace k akcím jsou k dispozici na novém webu: www.m40.cz

(pel)

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA DPP ZA ROK 2013

Dopravní podnik dosáhl za rok 2013 výsledku hospodaření před zdaněním ve výši 112 849 tis. Kč. Zisk byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2013 částky 10 829 100 tis. Kč. Celkový výsledek hospodaření za rok 2013, tj. včetně proúčtování odložené daně, činí ztrátu 371 903 tis. Kč. Nejvýznamnějším titulem pro odložené daňové závazky jsou přechodné rozdíly mezi daňovou a účetní zůstatkovou cenou odpisovaného dlouhodobého majetku. Vlastní kapitál k 31. 12. 2013 činí 59 669 667 tis. Kč. Je tvořen základním kapitálem, kapitálovými fondy, neuhrazenou ztrátou minulých let ve výši 1 465 673 tis. Kč a výsledkem hospodaření za rok 2013 ve výši ztráty 371 903 tis. Kč. Dle zákona o účetnictví č. 563/1991 Sb. v platném znění je povinná účetní jednotka sestavit účetní závěrku k rozvahovému dni, tj. v případě DPP k 31. 12. 2013. Účetní závěrka je nedílný celek a tvoří ji rozvaha, výkaz zisku a ztráty, příloha. Statutární orgán společnosti je odpovědný za sestavení účetní závěrky, která musí podávat věrný a poctivý obraz o stavu a pohybu majetku a jiných aktiv, závazků a jiných pasív, o nákladech, výnosech a výsledku hospodaření a finanční situaci účetní jednotky. K 31. 12. 2013 byla sestavena účetní závěrka v plném rozsahu.

(dh)

BUDOUcí MAMINKY BY UVÍTALY KAMPAŇ V MHD

Překvapivě jednoznačným výsledkem skončila anketa z webu Dopravního podniku, v níž oslovil budoucí maminky. Z 2138 odpovídajících respondentek se celých 81 % ocitlo v situaci, kdy jim spolecestující neuvolnili místo k sezení, a 82 % by uvítalo kampaň zaměřenou na ohleduplnost cestujících vůči těhotným ženám. Placku upozorňující na radostné očekávání by pak nosilo 1132 budoucích maminek (na snímku jeden z návrhů).

(jaš)



VELIKONOČNÍ VÝMĚNA VÝHYBEK NA LINCĚ A

Z důvodu výměn výhybek a pražců na více místech současně bude od pátku 18. dubna (cca 17:30 hod.) do ukončení provozu v pondělí 21. dubna 2014 přerušen provoz metra na celé lince A. Poprvé v historii těchto výměn, které započaly v pražském metru v roce 2012, se při jedné výluce vymění tři výhybky najednou. Týká se to výhybek č. 3 a 4 ve stanici Náměstí Míru – tedy v kolejové spoje mezi 1. a 2. traťovou kolejí, situované ve směru ke stanici Jiřího z Poděbrad – a výhybky č. 1 ve stanici Dejvická na odjezdové koleji směrem do centra. Kromě sanací výhybek se budou nahrazovat původní dřevěné pražce v kolejích 1a i 2a ve stanici Dejvická jako příprava napojení nového prodloužení trasy V.A. Provedení těchto prací při souvislé výluce je výrazně levnější variantou než provádění výměn v jednotlivých nočních výlukách, dojde tak k úspoře v řádu milionů korun. Navíc při pracích ve stanici Náměstí Míru neexistuje účinná varianta náhradního provozu metra, proto je vhodné tyto uvedené akce sloučit. Od minulého týdne již začalo probíhat o nocích navážení materiálu do obou uvedených stanic. Logistika při souvislé výluce pak je rozdělena z důvodu nesjízdnosti výhybek ve stanici Náměstí Míru: pro stanici Dejvická bude poskytovat servis jen v nočních výlukách depo Kačerov, zatímco materiál pro Náměstí Míru se bude navážet hlavně z a do depa Hostivař, a to průběžně – z důvodu velkého objemu.

(pel)



Foto: JDCM



Dobrý den, dne 26. 2. 2014 jsem cestovala autobusem linky 195, č. 6832. Na Zahradním Městě nastoupila opilá dvojice, která po celou dobu jízdy dělala v autobuse rozruch. Řidička se rozhodla, že to tak nenechá a opilce dál nepoveze. V 18 hodin je na stanici Limuzská vyzvala, aby si vystoupili. Žena tak učinila, ale muž odmítl a začal se k řidičce chovat neurvale. Křičel na ni a odmítl ji poslechnout. Jak už je u nás zvykem, nikdo z cestujících ji nepodpořil. Paní řidička byla ve složitém postavení, ale nevzdala to. Je mi 65 let, moc jsem pomoci nemohla, ale nabídla jsem jí alespoň, že zavolám policii. V té chvíli za ní zastavil autobus linky č. 188 a řidič tohoto autobusu jí pomohl opilce vyvést. Proč to píšu? Protože si uvědomuji, jak složité situace v autobusech nastávají, jak neurvale a agresivně se často cestující chovají, o dalších přestupcích jako pes bez košíku či lidé, kteří jedí, nebo bezdomovci spící na zadních sedadlech, ani nemluvě. Pozorovala jsem, že řidiči často tyto věci nechávají bez povšimnutí, protože nechtějí riskovat konflikt. O to více si vážím odhodlání a nekompromisního přístupu paní řidičky. Má moje sympatie. Prosím, vyřídte jí mé uznání, moc si přeji, aby nepodlehla lhostejnosti jako někteří její kolegové.

Dagmar Andrésová



Dobrý den, v sobotu 8. 3. 2014 jsem v tramvaji č. 17 ztratila mobilní telefon. Když jsem si na něj zavolala, ozval se mi pan řidič s tím, že telefon našel a rád mi ho vrátí. Chtěla bych mu tímto poděkovat, vůbec jsem nepočítala s tím, že by se mi mohl telefon vrátit. Jsem matka-samoživitelka s těžce postiženým dítětem a náklady na nový telefon by pro mne byly neúnosné. Pan řidič odmítl přijmout nálezný. Jmenoval se pan Kellner a tramvaj č. 17 měla dodatkovou tabulku č. 203. Ještě jednou děkuji za perfektní lidský přístup.

Ludie Hellerová



Dobrý den, chci se zeptat, proč někdy na výstupu na Florenci fungují všechny eskalátory a občas pouze dva. Nemohly by ráno ve špičce třeba od 7:00 do 9:00 jezdit všechny (dva směrem nahoru a jeden dolů) a odpoledne od 16:00 do 18:00 jezdit v opačném směru? Díky moc.

Michal Prokop

Z odpovědi: Provozní režimy pohyblivých schodů jednotlivých stanic jsou stanoveny na základě vnitřních norem dopravce a konzultovány s příslušným Místním úřadem – Odborem dopravy. Pro provozní zaměstnance obsluhující pohyblivé schody v zásadě platí pravidlo, že náhradní (posilový) schodový pás se spouští tehdy, pokud cestující neuvolní nástupišť do příjezdu následujícího vlaku stejného směru. O změně režimu pohyblivých schodů ve stanici Florenc v současné době neuvažujeme.



Dobrý den, ráda bych ještě jednou touto cestou poděkovala dozorcím v metru na Chodově (nad schody) a na Pražského povstání (na nástupišti), kteří nám velmi pomohli s králíčkem zapadlým do kolejíště. Sice to byl jen malý žlutý králíček, dětem by ale velmi chyběl. Celá záchranná akce se odehrála kolem třetí hodiny dne 5. 3. 2014. Oběma pánům ještě jednou moc děkujeme za úžasný přístup a ochotu.

Michaela Synková



Dobrý den, rád bych Vám sdělil, že ve středu 26. 3. 2014 metro C, které mělo podle jízdního řádu přijet ve 23:09, přijelo ve 23:10. Vysoce kvalitní metro, které prý jezdí na čas na vteřiny.

Vladimír Musil

Z odpovědi: Šetřením události bylo z grafu o průběhu jízdy zjištěno, že k minutovému zpoždění vlaku došlo z provozních důvodů. Toto minutové zpoždění strojvedoucí v nácestných stanicích eliminoval.

Z DOPISU PAVLA MOJŽIŠE, ADRESOVANÉHO GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP JAROSLAVU ĐURIŠOVI, ZE DNE 12. 3. 2014:

Vážený pane inženýre, rád bych tímto dopisem sklonil velkou poklonu před dobře odvedenou prací Vašeho zaměstnance. Před časem jsem totiž pro mateřskou školkou na Praze 10 (konkrétně MŠ Rembrandtova) sháněl, a to naprosto beznadějně, dopravu pro malé plavčíky. Marně jsem se snažil dopátrat kvalitního dopravce za dobrou cenu. Celá záležitost se velmi komplikovala, protože všichni oslovení dopravci nastavovali nákladovou položku velmi vysoko. Bylo již velmi pravděpodobné, že jak dospělý doprovod, tak i dětský potěr budou cestovat klasickou MHD. V dnešních slunečních dnech by to nebylo asi nic nepřijatelného, ale jednalo se o přesuny již od února, kdy teploty byly velmi nepříjemně nízké. Nejsem pracovník z MŠ, ale rodič jednoho z dětí. Nechtěl jsem jen přihlížet tomu, jak se děti dostanou z bazénu a čekají na klasickou nedomluvenou dopravu. Do celé akce jsem se tedy pokusil vložit, ale zdálo se, že neuspějeme. Na doporučení paní ředitelky ze ZŠ v Rybníčkách, kam jsem volal, jsem kontaktoval ing. Jana Cibulku. Ten mne již od prvního telefonátu naplnil optimismem, že udělá vše pro, abychom pro malé něco vymysleli. Jen musíme vše dobře prokombinovat se změnou jízdních řádů apod. Od slov došlo skutečně k činům. Musím říci, že jsem byl prací, profesionalitou, ochotou a konečně i cenovou nabídkou nadšen do té míry, že píšu tento pochvalný dopis. Možná že to bude znít přehnaně, ale buďte rád, že máte takové lidi v týmu. Já bych osobně rád rozhodně na vašem místě byl. Ještě jednou vyslovuji velké díky panu Cibulkovi. Alespoň občas má člověk pocit, že něco funguje, tak jak má. Velké díky.

S úctou Pavel Mojiš, spokojený rodič

PSALI JSME PŘED 10 LETY (04/2004)



Vliv rekuperace elektřiny na spotřebu trakční elektrické energie

Staré sovětské vozy metra, provozované v síti pražského metra od zahájení provozu v roce 1974, mařily elektřinu při brzdě-

ní v odpornících, tj. měnily ji bez užítu na teplo. Jednou ze zadávacích podmínek pro konstrukci nových vozů metra i pro rekonstrukci sovětských vozů byla možnost rekuperace, tj. vrácení elektřiny vznikající při brzdění do elektrické sítě tak, aby ji bylo možné využít pro jízdu ostatních vozů na trati. Zahraniční literatura i cizí zkušenosti uvádějí možnost úspory elektřiny rekuperací kolem 25 % trakční energie. Před uvedením nových vozů do provozu tuto úsporu potvrzovaly u vozů M1 i u rekonstrukci

jak teoretické výpočty, tak počítačová simulace i zkušební jízdy. Nové vozy M1 a rekonstrukce byly postupně zprovozněny na trati C v průběhu roku 2002, kdy byla i napájecí síť přizpůsobena rekuperaci. (...) Plného obsazení tratě C vozy s rekuperací bylo dosaženo v průběhu v průběhu roku 2003. Porovnáním měrných spotřeb trakční elektrické energie v kWh/vozkm na trati C v roce 2003 proti spotřebě v roce 2001 plyne fakticky dosahovaná úspora elektřiny ve výši přes 30 %.



Město změnil územní plán, aby mohlo rozhodnout o trase D

Praha šetří, proto plánuje levnější variantu děčka.

Samostatná trasa, nebo jen odbočka a trasy C? Město včetně otevřelo vstřik levnější varianty připravované nové trasy metra D. Řada měst schválila změnu územního plánu. „Překračujeme v přípravě možnosti, že chystaná trasa D bude jen odbočkou stávající trasy C,“ porovnal primátor Tomáš Hudeček.

Změnou územního plánu ale město neruší možnost budování samostatné trasy, jen chce připravit i levnější variantu v podobě odbočky. Možnost v Pankraci jako přestupní stanici je o několik miliard korun dražší. O tom, jaké děčka bude, podle Hudečka rozhodne až příští zastupitelstvo po podzimních volbách.

V současné době jsou ve hře dvě varianty napojení trasy D na trasu C. Stanice Pankrác by byla buď přestupní, to znamená, že by byla výbo-



Nová trasa metra by měla být hotová do roku 2022.

dvěma nová samostatná stanice Pankrác – stejně jako je tomu u ostatních přestupních stanic. Nebo by město vybudovalo odbočku z trasy C, kdy by soupravy z obou tras zastavovaly ve stávající stanici Pankrác. Pokud by se Praha rozhodla pro variantu odbočení, pak ve stanici Pankrác by se střídaly vozy tras C a D. Při rozhodování, ke které variantě se město přikloní, vezme Praha ohled jednak na finanční náročnost projektu, jednak na možnost budoucího prodloužení trasy přes náměstí Bratří Šynků na náměstí Míru, kde by měla vzniknout další přestupní stanice a trasu A.

Děčka bude malá

První úsek trasy metra D povede z Pankrác do Plzně a vyjde na štrubu 25 miliard korun. Trasa by měla být hotová do roku 2022.

- Děčka má mít přes deset kilometrů a mělo by odbočit z nároží vstřik v oblasti Krče, Uhřet, Uhřet, Nových Dvůrů a Plzně a další spádové odbočky. Odehnout by měla trasu C.

- Kromě úseku od Pankrác na jih se v budoucnu počítá s trasou mezi náměstím Míru a Pankrací. Vznikla by tak dopravní varianta k hlavnímu městu, které bude třeba v budoucnu opravit.

- První plány trasy D vznikly už v 70. letech minulého století. Původně měla být štruba ve směru dnešní pražské tramvajové trati směrem do Modřan. Plány se ale měnily a vždycky byl problém s financováním.



ROBERT OPPELT

Bezpečnost tramvají bude řídit štafetový kolík

MLADÁ FRONTA DNES, 27. BŘEZNA 2014

V řízení dopravy lze dnes použít GPS navigaci, různá elektronická zabezpečovací zařízení, vysílačky, mobily a kdovíco ještě. Pražský Dopravní podnik však došel k závěru, že nejjednodušší a nejbezpečnější je štafetový kolík. Pomůže se jí jím v době výluky tramvají v Troji. O kuriozitě napsal jako první deník Metro.

Řidič bude vjíždět na jednokolejný úsek, kde budou pendlovat dvě tramvaje. Aby byla jistota, že v jednokolejném úseku už nebude žádná jiná tramvaj, se kterou by se mohl eventuálně srazit, pře-

dají si řidiči v prostřední stanici speciálně označený kolík.

Linka 37 bude jezdit na trase Kobylisy – Ke Stírce – Trojská. Cestující předávka nijak nezdrží. Tramvajáci si kolík předají, zatímco budou lidé vystupovat a nastupovat ve stanici, kde budou ještě v provozu obě koleje. Po jednokolejné trati dolů k Vltavě pojedou pouze ten, kdo bude mít kolík u sebe.

DPP původně předpokládal, že na konci dubna 2014 bude provoz obnoven v celé délce linkou 17, proto takové pro-

vizorium logicky dopředu nikdy nepřipravoval. Omezení provozu sedmnáctky souvisí s rekonstrukcí tramvajové trati a také s tím, že tramvaje stále nemohou jezdit přes Vltavu, protože nový Trojský most není dokončen a na starém Rámusáku už nejsou koleje. Štafetový provoz bude trvat necelý měsíc, skončí 26. dubna. Omezení se dotknou i druhého břehu řeky. Tramvaje nebudou jezdit mezi holešovickým Výstavištěm a Dělnickou ulicí.

Dříve než v metru jezdily eskalátory v Bílé labuti

PRÁVO, 1. DUBNA 2014

Eskalátory, které usnadňují pohyb v metru, považuje většina cestujících za samozřejmost. Před tím, než se v květnu 1974 poprvé rozjela podzemní dráha, však měli Pražané a návštěvníci metropole minimum příležitosti pohyblivé schody vyzkoušet.

První pražský eskalátor fungoval na Letné v trase dnes už zapomenuté lanoové dráhy. Ta vedla od ústí tehdy neexistujícího Letenského tunelu k restauraci na pláni. Zanikla během 1. světové války a její opuštěné těleso si po demontáži kolejí pronajala soukromá instituce, která tam od roku 1926 do první poloviny 30. let provozovala pohyblivý chodník.

V roce 1939 začal eskalátor jezdit v Bílé labuti. „Vedl z přízemí do prvního patra a byl jen pro směr nahoru,“ vzpomíná archivář dopravního podniku Pavel Fojtík. Toto jedině rameno se udrželo

v provozu do rekonstrukce obchodního domu v 60. letech.

Jugoslávské a německé pohyblivé schody v sedmi výstupech podchodu pod křižovatkou Václavské náměstí, Vodičkova a Jindřišská, který dnes chápeme jako nedílnou součást metra, přestože tenkrát tam projektanti s podzemní dráhou vlastně ani nepočítali, se rozjely v roce 1968. Podchod byl dokončen u příležitosti 50. výročí vzniku samostatného československého státu.

Po rozhodnutí vlády v létě 1968 o výstavbě metra se stala otázka vývoje eskalátorů ještě aktuálnější. Na začátku 70. let na nich pracovala chrudimská Transporta. „Málokdo ví o vazbě Českého Krumlova na pražské metro. Právě tam se zkoušel prototyp,“ připomněl Fojtík. O testech se nedochovalo moc podrobností, kromě toho, že se vyskytla spousta poruch.



Aneta Řehková

Scan článku: „Město změnil územní plán, aby mohlo rozhodnout o trase D“ z deníku Metro ze dne 2. dubna 2014.



RODINNÉ STŘÍBRO CHCEME UDRŽET

Tento rozhovor by za normálních okolností vyšel na prahu již otevřené 21. sezony střesovického Muzea MHD. Proč jsou a celé jaro ještě budou jeho brány uzavřeny, čím žijí zaměstnanci jednotky Historická vozidla a co se chystá pro návštěvníky nového, to nám v rozhovoru prozradil její vedoucí Milan Pokorný.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Začneme méně příjemným tématem, a to je uzavření muzea. Co je důvodem a na kdy plánujete přijetí prvních návštěvníků?

Běžně otvíráme s Velikonocemi. Protože letos v kalendáři vycházejí až na závěr dubna, měli jsme v plánu otevřít už v sobotu 5. dubna. Provádění protipožárních nástřiků v 1. a 2. hale, tedy v muzeu, se protáhlo a reálně vidíme otevření sezony v sobotu 5. července, uzavření pak tradičně 17. listopadu. Osobně mě posunuté otevření mrzí, protože nemůžeme v závěru školního roku nabídnout program tradičním návštěvníkům, tedy školám a školám. Nejen ze statutu kulturní a technické památky je ale ošetření nutné. Dřevěné krovy jsou z roku 1909 a v budoucnu nás čekají nástřiky i ve zbytku objektu vozovny. Co už zájemcům od 5. dubna poskytujeme, je oblíbená linka č. 91. Vyjíždí o víkendech a svátcích, jen první den zrovna její jízdní řád ovlivnil pulmaraton.

Zajišťování propagace Dopravního podniku a veřejné dopravy v hlavním městě Praze prostřednictvím muzejních činností a smluvních jízd historických vozů, tak zní ve stručnosti základní poslání jednotky Historická vozidla.

V této nostalgické lince se svezou dospěli za 35 korun, zvýhodněné jízdné je za dvacet. Neuvažovali jste o zvýšení částky, vezmeme-li v úvahu srovnání běžného jízdného s unikátností této linky?

Otázka výše může být diskutabilní, ale nabídnou trochu jiný pohled. Jednak cena koresponduje s vyšší vstupné do muzea, které je shodné, a také vycházíme z filozofie, aby tato atrakce byla dostupná pro co nejvíce lidí. Pro nás je dobrá zpráva, že se nám návštěvníci muzea i zájemci o jízdu vrací. Vloni jsme na lince svezli přes 18 tisíc cestujících a návštěvnost muzea dosáhla výše 23 tisíc osob, což u žánrového muzea je myslím velmi dobré. K té filozofii bych ještě rád přidal citaci ze školní publikace muzejní propedeutiky, kterou jsem absolvoval: „Muzeum je stálá nevýdělečná instituce ve službách společnosti a jejího rozvoje otevřená veřejnosti, která získává, uchovává, zkoumá, zprostředkuje a vystavuje hmotné doklady člověka a jeho pro-

středí za účelem studia, vzdělávání, výchovy a potěšení.“ Myslím, že ani na to poslední slovo by se nemělo zapomínat.

Rádi připravujete pro návštěvníky muzea novinky. Čím se chcete pochlubit letos?

Přešli jsme přes dvacet let otevření muzea a každý rok plníme své motto, že chceme představit nový exponát. I pro letošek chystáme překvapení, kterým bude článková tramvaj KT8D5 ev. č. 9048, jejíž celkovou opravu a uvedení do stavu po roce 2000 jsme stihli a uvedeme ji mezi exponáty. Nový nátěr včetně celkové opravy a elektrovýzbroje proběhl v OT v Hostivaři. Zajímavostí je i úprava stávající muzejní tramvajové soupravy ev. č. 2294 do doby protektorátu 40. let. Chceme tak ukázat, jak v té době vypadalo zatemnění vozu a věci související s válečným stavem. A konečně, početnou sbírku staničních sloupků obohatíme o světelný sloupek ze 70. let.

Nedávno do Střešovic přijely i dva autobusy...

Je i naším zájmem, aby kontinuita vývoje dopravních prostředků byla zachována. Proto jsme na počátku jara převzali do stavu midibus Ikarus E91 ev. č. 2004, který ukončil provoz na lince a stal se novým exponátem. I dalším vozidlem dokazujeme, že nejsme jen tramvajovou expozicí, jedná se o nízkopodlažní autobus Karosa-Renault City Bus ev. č. 3251 z roku 2000. Čas plyne a postupujeme stejně, jako když jsme v roce 1998 vyřazovali poslední Ikarus. Přibyla k nám i tramvaj T6A5 ev. č. 8702 se sedadly ve třech řadách a zatím zvažujeme, zda definitivně skončí v muzeu nebo v komerčních jízdách.

Tyto jízdy probíhají celoročně na objednání klientů. Jak je to pro podnik přínosné?

Jezdíme mimo linkové vedení, klient si může objednat libovolnou trasu s nástupem a výstupem prakticky kdekoli, pokud

Ing. Milan Pokorný je absolventem strojí průmyslovky v Masné ulici, kde po změně statutu školy po roce 1970 absolvoval i dopravní postgraduál. Po vojně nastoupil jako řidič ČSAD, v tomto podniku prošel za 21 let různé pozice. Stihl vystudovat ekonomiku dopravy a spojů na pražské VŠE. Po zániku ČSAD nastoupil v roce 1995 do DPP, a to na post asistenta generálního ředitele. V září 1995 byl pověřen funkcí ředitele Elektrických drah, po transformaci podniku přešel v roce 2005 na pozici vedoucího jednotky Historická vozidla.



se nevyjíždí přímo z vozovny. Vozíme rodiny, soukromé společnosti, cestovní kanceláře, svatby a je to velmi populární. A ukazuje se, že veřejnost není stále nasycena a lidé na přítomnost starých tramvají reagují. Vlastní cestující pak oceňují zejména pohled z vozu na Prahu. Pro představu, s třemi stálými řidiči a řidiči na dohodu o pracovní činnosti, čtyřmi průvodčími a dalšími (opět na dohodu o pracovní činnosti) dosáhly tržby na smluvních jízdách za loňský rok téměř sedmi milionů. Představuje to zhruba 2500 jízd ročně a více jak 120 000 odvezených lidí. K tomu připočteme 18,5 tisíce cestujících z linky 91.

Měli jsme už možnost v historických prostorách vozovny potkat Českou Miss a zažít natáčení zábavního televizního pořadu. Jsou to časté akce?

Ke komerčním účelům jsou hojně využívány prostory hal vozovny, které využívají agentury či cestovní kanceláře pro akce různého typu. Kapacita je až 800 osob, prostor má svoji atmosféru, řekl bych vo-
zovny rakousko-uherského typu. Přes Střešovice prošlo již mnoho významných osob české i světové kultury, politiky, sportu či královen krásy. Z toho vyplývá, že tu žijeme tak naplň – muzejnictvím a provozováním jízd či pronájmem prostor. Takže naplňujeme poslání a zároveň to přináší ekonomický efekt. Není to tedy

jen věc osvěty, ale zároveň je to pro podnik přínosné.

Když se vrátíme k muzejnictví, jsou malé prostory opravdu velkým problémem?

Ano, stále řešíme dobře známou nerudovskou otázku Kam s ním. Zatím si pomáháme přesuny exponátů v rámci možností, ale místo tím nevyřešíme. Letos se ale po mnohaletém úsilí podařilo prosadit stavbu depozitáře pro asi šest vozů, který by měl vyrůst ve spodním dvoře areálu vozovny. Nám by se tak podařilo rozšířit expozici o prostor třetí haly. Díky pochopení podniku by se měla letos tato investiční akce realizovat. Otevře se tak prostor pro další záměry do budoucna – představit kompletní sbírku vozidel pražské MHD, což je jedinečnost střesovického muzea. Snažíme se tak plnit poslání jednotky Historická vozidla, která vznikla po osamostatnění v rámci transformace v roce 2005 z provozovny Elektrických drah, bylo definováno jako: zajišťování propagace Dopravního podniku a veřejné dopravy v hlavním městě Praze prostřednictvím muzejních činností a smluvních jízd historických vozů.

Mohu vás požádat o stručné představení jednotky?

Jednotka má tři střediska. Prvním je stř. Opravy vozidel s jedenácti zaměstnanci, které se zabývá denním ošetřením a kon-

Muzeum není jen pro ty, kteří chtějí vzpomínat na císaře pána, ale i pro další generace. Proto se snažíme o kontinuitu dopravních prostředků, říká vedoucí jednotky Historická vozidla Milan Pokorný.

trolou provozuschopných vozů, tedy komerčních. Jsme připraveni i na drobné opravy kolemjedoucích vozidel na linkách a drobnou údržbu na trati. Dále provádíme rekonstrukce vozů – vloni to byl např. vůz ev. č. 2172. Další středisko je Dopravně-ekonomické, které se zabývá výpravarenskou činností, sjednáváním jízd apod. Poslední je středisko Muzeum MHD, které se se svým správcem a dvěma zaměstnanci a za výpomoci DPČ věnuje údržbě, renovaci, získávání a péči o exponáty. Využíváme i pracovníky na DPČ na místa dozorců muzea v sezoně a dvou stálých průvodců pro návštěvy mimo otevírací dobu.

Jedna ze zmíněných činností, renovace, je asi u každého exponátu dlouhý proces. Co se teď u vás na dílně tzv. za plentou připravuje?

Za plentou jsme vloni dokončili již zmíněný vůz ev. č. 2172 tak, aby zahájil provoz na lince 91. Jeho místo v dílně nyní zaujal vlečňák 1304, který je z řady nízkopodlažních velkoobjemových přívěsů, lidově zvaných krásin. Bylo jich vyrobeno zhruba deset a byly populární pod názvem stodola, protože se lišily zejména výškou. Po renovaci bude zapojen za vůz 2172, aby vznikla unikátní souprava. Přibude nám tak devátá souprava v možnostech vypravení. Rekonstruuje také autobus Škoda 506 N z roku 1929. Skříň je před dokončením, stejně tak podvozek. »»



Nyní pracujeme na obstarání motoru a převodovky. Zhruba za tři roky by mohl být hotový. Máme tu ještě montážní plošinu Praga RN zvanou šibenice, u níž probíhá oprava motoru.

Vaše exponáty je možné potkat i v jiných provozech DPP...

Je potřeba všem jednotkám, které v rámci své náplně opravují i exponáty, poděkovat. Kátěčko přišlo do Opravny tramvají vloni na podzim a v květnu by mohlo vyjet. Trolejbus Praga, který se též nachází v Hostivaři, je samostatnou kapitolou, je totiž jediný zachovalý tohoto typu. V jeho případě jsme si dali termín v roce 2016, kdy si připomeneme 80 let od zahájení provozu trolejbusů v Praze. Přidal by se

lidí. Uteklo ale pár exponátů z poválečných let, mám na mysli hlavně autobusy, které se ještě objevovaly při oslavách výročí v 50. letech, ale pak byly zlikvidovány. U autobusů „vaříme“ z toho, co je, a největší řada je u nás již zachována. Muzeum není jen pro ty, kteří chtějí vzpomínat na císaře pána, ale i pro další generace. Ročníky 1970 či 1980 vzpomínají i na Ikarus jako starou záležitost. Celý tento proces vlastně souzní s mým životním mottem: převzít, přidat a předat.

Zdá se, že bez nadšenců by se exponáty těžko stěhovaly z Vokovic a muzeum by nedorostlo dnešních parametrů...

Před více jak 20 lety byla vozovna Střešovice vyřazena ze sítě pražských vozoven

Letos aktivně vstoupíte do výročí 40 let zprovoznění metra. Co přesně plánujete?

Ano, mnozí z nás se 9. května 1974 tlačili, aby se dostali na Sokolovské do metra. Ale coby tramvaják vítám, že můžeme připomenout ukončení provozu dvounápravových tramvají, které bylo z 8. na 9. května 1974 v noci. Chceme to Pražanům připomenout a s původním označením vypravit historické soupravy dvounápravových vozů, a to na třech posledních linkách, tedy 3, 18 a 23. Raritou je, že vlastními silami zrenovovaný vůz ev. č. 2172 byl opravdu posledním vozem, který té noci končil. Uchoval se díky zájmu Kroužku přátel dopravy, který ho odstavil a uchoval. Vzpomněl bych třeba jednoho z nadšenců, a to Vlastimíra Mudru. Vlečňák 1502, který byl poslední v provozu, se ale nedochoval.

Na trasách metra jezdí pro zájemce historické soupravy, ale jak je to s expozicí metra u vás?

Vůz první série Ečs je nyní v muzeu v depozitáři. Z čelních vozů metra tu máme ještě typ 81-71 a z pracovních lokotraktor. Po rozšíření depozitáře se tyto vozy stanou přístupnými exponáty. Pro zájemce je určitě přitažlivé, že se takovými soupravami mohou v rámci zážitkové turistiky i svézt. Tyto vozy ale nejsou exponáty muzea, patří pod jednotku Správa vozidel Metro.

Hovořil jste o nadšení lidí a poslání muzea. Jak chcete tyto atributy promítnout do budoucna?

Pokud stávající přístup a vývoj zůstane zachován, bude to největší výhra. To znamená, že bude zachován zájem vlastníka, tedy podniku, a muzeum nezačne stagnovat. Velmi pozitivní je rozšíření o depozitář. Abychom mohli exponáty vyhledávat, přijímat a udržet, potřebujeme místo. Je třeba pokračovat v trendu podchycování vývoje dopravních prostředků a předmětů i nadále. Když se toto povede, není to rozhodně málo. Pro všechny je to zavazující a zároveň srdeční záležitost. Všichni si uvědomují, že pracují s čímsi jedinečným. Navíc vnímám, že dobrá vůle celého podniku tady dneska je.

Lidé chodí do Střešovic za historií, za zážitkem. Jaký je váš pohled z okna opačným směrem, tedy na současnou MHD?

Ono to bude znít jako fráze, ale doprava funguje, proto ji mám rád. Pravidelnost nebo celonoční provoz jsou jedněmi z věcí, nad kterými zahraniční návštěvníci žasnou. Hustota linek, délky sítě a 3 miliardy převezených cestujících ročně hovoří za vše. Pro mě je pražská MHD vymožeností. 

EURO VI je zde...

Silniční vozidla jsou jedním z nejdynamičtější se rozvíjejících odvětví průmyslu s přesahem do mnoha dalších sfér lidské činnosti. Doprava po silnici je stále tím nejrozšířenějším a nejdostupnějším způsobem, jak přepravovat osoby a zboží různorodého charakteru. Součástí pokroku v této oblasti jsou také nejrůznější pravidla, která se snaží upravovat, nařizovat, regulovat i zakazovat cokoli, co by mohlo negativně ovlivnit životy lidí. V případě autobusů, a nejen jich, se mimo jiné jedná o limity škodlivin ve výfukových plynech, které se začaly direktivně uplatňovat pro nově vyrobené vozy počátkem devadesátých let minulého století. Tento evropský legislativní nástroj, všeobecně známý jako „EURO“, má od ledna 2014 pořadové číslo VI.

Marcel Heverle, foto: Ondřej Volf a archiv DPP

Pokud je pro pohon autobusů použit spalovací motor, tak se téměř ve všech případech jedná o čtyřtákní naftový agregát. Jinak tomu není ani v případě vozového parku jednotky Správa Vozidel a Autobusů (JSVA), který ke konci února 2014 čítal 1214 autobusů určených pro přepravu osob na linkách pražské hromadné dopravy. Všechny tyto vozy musí samozřejmě plnit exhalanční limity platné pro daný typ v okamžiku jeho uvedení do provozu. Kamiony a autobusy se vznětovými motory jsou zařazeny do kategorie „heavy-duty“, tedy vozidla s těžkým provozem. Zde jsou pak definovány hodnoty limitovaných složek výfukových plynů, které tvoří CO (oxid uhelnatý), HC (nespalené uhlovodíky), NO_x (oxidy dusíku) a PM (částice sazí). Na rozdíl od ostatních kategorií vozidel, kde se jednotlivé složky měří v g/km, je v tomto

případě použito více vypovídající jednotky g/kWh. V praxi se ovšem u autobusů v rámci ročních emisních kontrol měří jiný a současně jediný parametr, který popisuje chování vznětového motoru v běžném provozu, a tím je kouřivost. Ta je vyjádřena součinitelem absorpce světla (opacitou) výfukového plynu „k“ (m⁻¹).

VOZOVÝ PARK DPP Z POHLEDU EMISNÍCH NOREM

Aktuální vozový park autobusů Dopravního podniku představuje z hlediska plnění emisních norem EURO průřez všemi dosud vydanými úrovněmi.

EURO I je charakteristické pro Karosy řady B 700 s motory LIAZ, EURO II pro Karosy řady B 900, stejně tak i City Busy s motory Renault. EURO III zastupují rovněž Karosy B 900 a City Busy (Irisbus), zde se však jedná o motory IVECO Cursor 8. Nejmenší zastoupení mají vozy EURO IV, jejichž představiteli jsou dva Citelisy a šest Crosswayů LE. Příchod autobusů SOR je pak užce spjat s EURO 5/EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). V rámci zjednodušení lze říci, že do úrovně EURO III byly emisní předpisy plněny konstrukčními úpravami motorů jako »»

ROK 2014 BUDE PRO VŠECHNY DOPRAVCE UVAŽUJÍCÍ O MODERNIZACI VOZOVÉHO PARKU VE ZNAMENÍ EMISNÍ NORMY EURO VI.

Autobus SOR NB 18 v provedení EURO VI v barvách DPP.



HLAVNÍM POSLÁNÍM JEDNOTKY HISTORICKÁ VOZIDLA JE ZAJIŠŤOVÁNÍ PROPAGACE DOPRAVNÍHO PODNIKU A VEŘEJNÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE PROSTŘEDNICTVÍM MUZEJNÍCH ČINNOSTÍ A SMLUVNÍCH JÍZD HISTORICKÝCH VOZŮ.

tak k dalším exponátům muzea, které jsou všechny provozuschopné. Bude to určitě unikát jak technický a historický, tak estetický.

Víte o některých exponátech, které v minulosti pozornosti muzea tzv. proklouzly mezi prsty?

Pokud by se mluvilo o našich prstech, tak jsme vozidla udrželi a nic nám neproklouzlo. Záleží to vždy na mnoha okolnostech, jako je vůle podniku či zájem

Elektrických drah. Sluší se vzpomenout ty, kteří se o to zasloužili, protože vyjmout vozovnu a rozhodnout o muzeu není nijak jednoduché, stejně tak o konkrétní podobě a poslání této instituce. Nedopracovali bychom se tak k dnešní světově uznávané podobě muzea. Z důvodu této jedinečnosti jsme se zajímali i o zařazení mezi památky UNESCO, což je dlouhodobý, ale ne nereálný cíl.



Nahoře:Autobus Mercedes-Benz Citaro, nositel ocenění Autobus roku 2013.

Vlevo:Jako další se na půdě DPP představil prototyp kloubového autobusu Solaris Urbino 18.

takových. V praxi se jednalo o optimalizaci způsobu přívodu paliva do spalovacího prostoru válců motoru a zlepšení jeho celkového energetického využití. Toho bylo docíleno přechodem z klasických mechanicky ovládaných řadových vstřikovacích čerpadel na elektronicky řízené systémy, v našem případě PD (čerpadlo-tryska), kde každý válec získal samostatnou čerpací-vstřikovací jednotku ovládanou společnou řídicí jednotkou.

S nástupem EURO IV již nebylo možné u většiny výrobců dosáhnout požadovaných hodnot pouze dalšími úpravami motorů, tudíž se přistoupilo

k řešení této problematiky na výstupu – výfuku, který byl opatřen již delší dobu známým, ale materiálově vylepšeným filtrem pevných částic DPF (Diesel Particulate Filter) či zcela novým systémem SCR (Selective Catalytic Reduction). SCR pak představoval takovou malou revoluci, která spočívala ve vstřikování vodního roztoku syntetické močoviny, obecně známého jako AdBlue, do výfuku před instalovaný katalyzátor. Přechod na EURO V /EEV pak v podstatě znamenal optimalizaci systému SCR. Někteří výrobci (netýká se autobusů JSVA) se vydali odlišnou cestou a potřebných paramet-

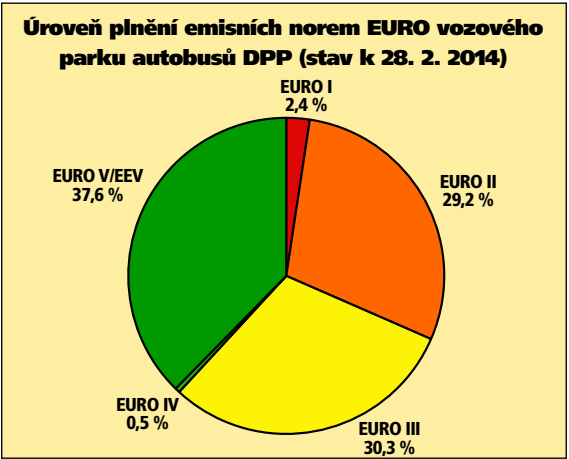
Vlevo:Tabulka vývoje emisních norem.

Dole:Graf aktuálního stavu autobusů DPP z hlediska plnění emisních norem.

trů dosáhli kombinací DPF a EGR (Exhaust Gas Recirculation). Filtrem pevných částic opatřili motory se systémem zpětné recirkulace spalin EGR, kde je část výfukových plynů po jejich zchlazení opět nasávána do motoru a znovu se účastní spalovacího procesu. Autobus s motorem EURO VI Dopravní podnik zatím nevlastní, ale disponuje jedním zapůjčeným vozem SOR NB 18 plnicím tuto nejnovější normu, který je nasazován do pravidelného provozu za účelem funkčních zkoušek. Z praktického hlediska lze konstatovat, že postupným omezováním produkovaných emisí došlo ke zlepšení životního prostředí, což lze doložit pouhým vizuálním porovnáním výstupu výfukového potrubí na vozech EURO I a EURO V, kde u EURO V již nenalezneme stopy sazí. Při jízdě a zejména při rozjezdech autobusů pak ty nejnovější prakticky neprodukuje žádný černý kouř, který byl dlouhá léta typický pro tuto kategorii vozidel.

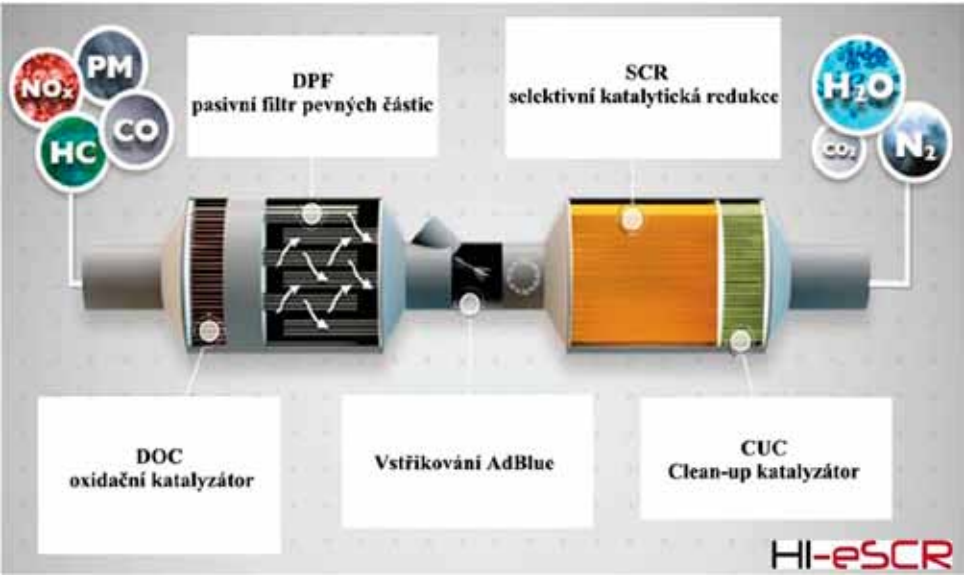
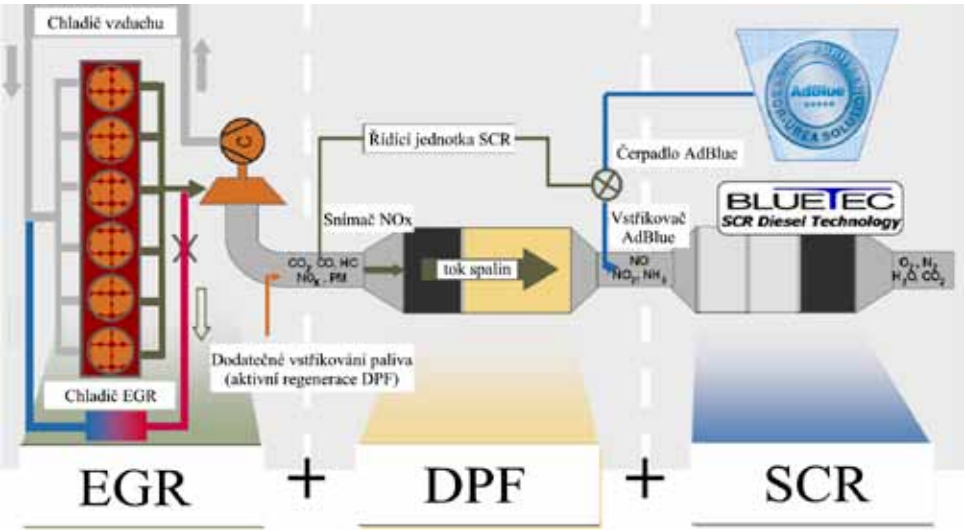
UKUTEČNĚNĚ PREZENTACE VÝROBCŮ
JSVA se, s ohledem na očekávaný nástup normy EURO VI, zaměřila v průběhu

Emisní normy pro naftové motory (kamiony a autobusy) hodnoty jsou uvedeny v g/kWh (kouřivost v m ⁻¹)						
Pořadí	Platnost	CO	HC	NO _x	PM	Kouřivost
EURO I	1992, < 85 kW	4,5	1,1	8,0	0,612	
	1992, > 85 kW	4,5	1,1	8,0	0,36	
EURO II	říjen 1996	4,0	1,1	7,0	0,25	
	říjen 1998	4,0	1,1	7,0	0,15	
EURO III	říjen 1999 (pouze EEV)	1,0	0,25	2,0	0,02	0,15
	říjen 2000	2,1	0,66	5,0	0,10	0,8
EURO IV	říjen 2005	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V	říjen 2008	1,5	0,16	2,0	0,02	0,5
EURO VI	leden 2014	1,5	0,13	0,4	0,01	



roku 2013 na poznání prvních kusů autobusů vyrobených v této specifikaci. Postupně byli osloveni všichni velcí výrobci městských autobusů, aby uskutečnili prezentace svých nejnovějších výrobků. Jako první se v DPP představil Mercedes-Benz Citaro, který mimochodem získal ocenění Autobus roku 2013. Toto nové Citaro bylo vybaveno 6válcovým motorem OM 936 s palivovým systémem Common Rail o objemu 7,7 litru a nezbytnými doplňky v podobě EGR, SCR a DPF pod souhrnným názvem BlueTec 6. Jako druhý vůz byl představen prototyp vozu Solaris Urbino 18, kloubový autobus se 6válcovým motorem DAF (PACCAR) MX-11 o objemu 10,8 litru, palivovým systémem Common Rail a opět kombinací prvků EGR, SCR a DPF.

Třetí v řadě byly hned tři novinky z produkce nadnárodní společnosti Iveco Bus. Kromě modernizovaných Crosswayů 10,8 a 12,8 m, rovněž v provedení EURO VI, byl nejzajímavějším modelem Urbanway, který je nástupcem dobře známé řady City Bus a Citelis. Tento 12metrový autobus byl osazen 6válcovým motorem Cursor 9, jehož hlavním rozdílem proti předchozímu Cursoru 8 byl objem zvýšený z 7,8 na 8,7 litru a použití nové generace vstřikování paliva Common Rail (místo původních PD jednotek). Pro následnou úpravu výfukových plynů je zde použit inovovaný systém SCR pod názvem Hi-eSCR (High Efficiency SCR) patentovaný společností FPT Industrial. Proti konkurenci zde není aplikován prvek EGR, což by mohlo kladně ovlivnit provozní spolehlivost. Je vhodné také zmínit, že u tohoto vozu byl prostor kabiny řidiče upraven s ohledem na standardy EBSF (European Bus System of the Future), což by mělo zajišťovat maximální komfort pro práci řidiče.



„ŠESTKA“ V PRAŽSKÉM PROVOZU

Posledním z řady městských autobusů EURO VI představených v DPP byl SOR NB 18. V tomto případě výrobce přistoupil přímo k zápůjčce vozidla, jak již bylo zmíněno výše. Tento kloubový autobus používá stejný hnací agregát jako vůz Urbanway od Iveco Bus, včetně zařízení Hi-eSCR.

Na závěr tedy lze říci, že EURO VI

Shora:Obrázek znázorňující systém EGR+DPF+SCR autobusu Mercedes-Benz.

Nákres systému Hi-eSCR od společnosti FPT.

Dole:Dvanáctimetrový autobus Urbanway je dalším představitelem normy EURO VI.

je skutečně zde, tedy i v DPP, a rok 2014 bude pro všechny dopravce uvažující o modernizaci vozového parku ve znamení EURO VI. Těm, kteří pak budou provozovat a současně udržovat tyto moderní technologie v optimální kondici, nezbyvá než popřát mnoho ujetých kilometrů bez závad a zbytečných technických komplikací, jejichž řešení nebude levnou záležitostí. 🚍



TROJSKÁ PŘEDSTIHLA BLANKU

Výstavba tunelového komplexu Blanka je v posledních několika letech původcem množství tramvajových výluk. Současně však díky ní dochází k modernizaci tramvajové sítě. Přerušlení provozu lze navíc využít i k rekonstrukci tratí v přilehlých úsecích. Jako právě v Trojské ulici, kde se stavělo od ledna do března.

Text a foto: Miroslav Grossmann



SPECIFIKA TRAMVAJOVÉ TRATI V TROJSKÉ

Fakt, že trať vznikla jako nouzové řešení, předznamenával mnoho problémů. Předně provizorní přemostění Vltavy (mostem, který časem získal označení Rámusák – viz DP kontakt 11/2013) znamenalo v dlouhém období sníženou rychlost tramvají na 30 km/h, navíc s nepraktickým napojením dvěma protisměrnými oblouky na holešovickém břehu. Vlastní trať v Trojské ulici má místy sklon přes 80 %, což si dodnes vyžaduje bezpečnostní opatření. Navíc v horní části prochází obytnou zástavbou, která nebyla pro provoz tramvají připravená.

Na druhou stranu však stavba přinesla kýžené kapacitní spojení terasy s centrem města. Její význam opadl až v roce 2004, kdy bylo uvedeno do provozu metro Nádraží Holešovice – Ládví, tedy zcela v souběhu s tramvajovou tratí. Později si výstavba Blanky vyžádala zavedení jednokolejného provozu přes Vltavu, čímž

se ještě více snížila atraktivita tramvají. Z původních tří linek zde zbyla jedna jediná, byť ve špičce v polovičním intervalu.

Právě Blanka však má potenciál tuto radiální trať trochu nastartovat. V rámci výstavby Trojského mostu je zřizována tramvajová trať v jeho středu a bez omezení rychlostí, byť s poněkud nešťastným směrovým vedením pro změnu na trojské straně. K napojení nové trati na původní úsek v otevřeném tělese dojde těsně pod ulicí Nad Kazankou.

REKONSTRUKCE PROBĚHLA VE DVOU ETAPÁCH

Pokračování trati směrem na sever bylo rekonstruováno v letech 1992 a 1993, část na křížení s metrem C ještě o 10 let později. Tato asi jeden kilometr dlouhá část tedy nyní zůstává bez zásahů, kromě oprav. Vlastní akce RTT, o které pojednává tento článek, začíná těsně před koncem otevřeného kolejového svršku, kde se trať a vozovka slučují do společné komunikace



Nahoře: Trojskou ulici začala ihned po dokončení stavby jezdit náhradní tramvajová doprava linky 37. Pendluje mezi Kobylisí a zástavkou Trojská.

Vpravo: Dokončuje se litý asfalt.

Tramvajová trať v Trojské ulici se zrodila téměř před 40 lety náhradou za tramvajovou trať, která vedla přibližně ve stopě ulice V Holešovických. Výstavba magistraly tehdy vyvolala potřebu nového mostu Barikádníků a zkapacitnění navazující radiály. Původně se počítalo s tím, že součástí primárně silniční stavby bude i nová tramvajová trať.

Výluka trati přitom ukázala, že autobusy nejsou schopny množství cestujících ze severní terasy odvézt. A nedostatečné bylo také napojení severní tramvajové sítě přes Zenklovu ulici. Proto bylo třeba hledat rychlé řešení, které by nouzově spojilo centrum a sever města další kapacitní kolejovou trasou. V roce 1977 tak byla uvedena do provozu trať v Trojské ulici, tehdy označovaná jako provizorní. Dnes už víme, že termín provizorium byl po revoluci opuštěn a tramvaje se v Trojské ulici usídlily natrvalo. Trať byla původně zakrytá, postupem času však byly ze samostatných úseků zádlazbové panely odstraněny.

NOVÁ KONSTRUKCE JE PROVEDENA OPĚT KLASICKÝM ZPŮSOBEM, A TO NA ŽELEZOBETONOVÝCH PRAŽCÍCH VE ŠTĚRKU. JAKO KRYT JE NOVĚ POUŽIT LITÝ ASFALT. TENTO ZPŮSOB PROVEDENÍ MÁ ZA ÚKOL MIMO JINÉ ZMÍRNIT NEGATIVNÍ DOPADY TRAMVAJOVÉHO PROVOZU DO OKOLNÍCH OBJEKTŮ, PŘEDEVŠÍM VIBRACE.



Trojská. Rekonstrukce trati začala vlastně už 14. října 2013 předstihovými pracemi. Během deseti dnů byl vybudován bahník pro odvodnění trati v blízkosti křižovatky Stírka. Naplno se práce rozběhly až 20. ledna tohoto roku, kdy započala činnost na vlastní tramvajové trati.

Stavba byla rozdělena do dvou zásadních etap s dělením u ulice Nad Hercovkou. To bylo nezbytné vzhledem k tomu, že Trojská ulice je jedinou plnohodnotnou komunikací, která prochází celou zástavbou Hercovky. Úplné vyloučení Trojské by znamenalo totální nedostupnost oblasti „nepěší“ dopravou. Díky rozdělení stavby bylo možné vždy zástavbu obsloužit, a to buď od Troje, nebo od Stírky. I tak byla situace pro místní nepříjemná, protože znamenala mnohakilometrové objíždění.

Při akci byla kompletně odstraněna konstrukce, která spočívala na dřevěných a železobetonových pražcích ve šterku (či spíše šterkoblátě) a byla zakryta zádlazbovými panely. Nová konstrukce je provedena opět klasickým způsobem, a to na železobetonových pražcích ve šterku. Jako kryt je nově použit litý asfalt. Tento způsob provedení má za úkol mimo jiné

zmírnit negativní dopady tramvajového provozu do okolních objektů, především vibrace. Lze očekávat také mírné snížení hlučnosti provozu, a to jak z kolejové, tak nekolejové dopravy. A cestování je nyní o něco pohodlnější.

Mimo vlastní rekonstrukci trati proběhly také opravy a údržba úseku pod stavbou, tedy v otevřeném tělese, včetně úseku s extrémním podélným sklonem. Trať byla podbita a opraveny byly dva přejezdy. Nejvíce práce se odehrálo na přejezdu u ulice Nad Kazankou, kde byla odhalena konstrukce trati nevalné kvality. Právě v těchto místech se v minulosti opakovaně vyskytovaly poruchy s vynuceným omezováním rychlosti. Došlo tedy k výměně kolejových polí a jejich zabetonování. Pod přejezdem Nad Kazankou se pak trať napojí na úsek, který bude budován v rámci Blanky.

PROZATÍMNÍ JEDNOKOLEJNÝ PROVOZ LINKY 37

Původně se předpokládalo téměř současné zhotovení a zprovoznění obou staveb. Nejasnosti ve vztazích investora se zhotovitelem, které vyústily v zastavení

Provizorní konečná tramvaje na Trojské připomíná zátíší venkovské lokálky. Na snímku je dobře vidět také opravený přejezd Nad Kazankou.

práci na tunelovém komplexu, tedy i Trojském mostě, však odsouvají kompletní obnovu provozu nejdříve na konec léta.

Trať od přejezdu Nad Kazankou až ke Stírce je však od konce března dokončena. I díky tomu, že počasí stavebním pracím nečekaně přálo, se dílo podařilo úředně uvést do zkušebního provozu o několik dní dříve, než předpokládal původní harmonogram. Proto se přistoupilo k maximálně možné obnově provozu. Dne 29. března byl zaveden provoz tramvajové linky 37 v trase Trojská – Kobylis, s kolejovým přejezdem v zastávce Nad Trojou a jednokolejným provozem v posledních stovkách metrů spodního úseku trati. U ulice Nad Kazankou bylo zřízeno provizorní nástupiště, ze kterého je možné dojít na linku 112, mířící k metru.

Toto řešení bohužel nezajišťuje to nejpotřebnější, tedy přímé kolejové napojení Troje na centrum města a metro Nádraží Holešovice, které je závislé na zprovoznění Trojského mostu. V noci tramvaje nejedí a Trojskou ulici je provozována autobusová linka X53 mezi Kobylisí a Nádražím Holešovice. 

Vlevo dole: Podbíječka projížděla celou tratí od Stírky až k ulici Nad Kazankou.



REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI TROJSKÁ

Termín: 20. 1. – 28. 3. 2014

Zhotovitel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Délka rekonstruované tratě: 700m

Úsek: U Sloupu – Zenklova (křižovatka Stírka)

Konstrukce trati: příčné železobetonové pražce ve šterku se zákrytem z litého asfaltu

Další realizované objekty a činnosti: odvodnění trati, ohřev a signalizace postavení a uzamčení výhybky Ke Stírce od Trojské, dráhové kabely, výměna kolejových oblouků křižovatky Stírka v relaci Ke Stírce – Trojská a zpět, oprava přejezdů Nad Kazankou a Trojská 80, podbíjení OKS

KDYŽ SI ZVYKNETE, UŽ NECHCETE MĚNIT

V putování za pamětníky začátků provozu pražského metra jsme již navštívili vlakový dispečink, středisko Pohotovost i Provozně-technické oddělení. Náš čtvrtý respondent, František Měchura, provozní dozorcí v depu Hostivař, nás nejenže seznámí se svými každodenními povinnostmi, ale zavzpomíná i na své první měsíce u Dopravního podniku, kdy byl jako člen druhého kurzu strojvedoucích vyslán na zkušenou do tehdejšího Sovětského svazu.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna



Do Dopravního podniku jste nastoupil původně jako strojvedoucí. Jak probíhalo zaškolování?

Do Dopravního podniku jsem se dostal nábořem na jaře roku 1973, v červenci jsme pak odjeli do Kralup, kde do nás dva měsíce hustili ruštinu, no a v září jsme odcestovali do Ruska. Byli jsme druhá parta strojvedoucích, která tam mimo jiné zažila i krutou rouskou zimu. Kurz trval celkem sedm měsíců a první čtyři měsíce jsme měli jen teorii. Byli jsme mladí, byla jiná doba, tak jsme samozřejmě vymýšleli i různá alotria. Také jsme se podívali do řady zajímavých měst, jakými jsou například Leningrad nebo Zagorsk (dnes Petrohrad, resp. Sergijev Posad). Když jsme se pak z kurzu vrátili, museli jsme absolvovat přezkoušení v češtině a zkoušku z dopravních předpisů. To bylo snad největší úskalí.

Na počátky provozu pražského metra vzpomíná František Měchura rád.

Jakým způsobem probíhala příprava na spuštění provozu?

Jezdit jsme začali asi měsíc předtím, než se oficiálně spustilo metro. Jezdilo se na zkušební trati a prováděly se různé zkoušky, které byly potřeba. Jezdilo se ve dne v noci, aby vše fungovalo. A pak přišlo slavnostní otevření. Ten den jsem nastupoval do práce až kolem poledního a střídal kolegu na Muzeu. Jezdění v prvopočátcích bylo pozvolnější, intervaly byly delší, takže když člověk

na Kačerově zavolal na Povstání: „Postav mi vodu na kafe,“ přijel tam, dal si hrneček a jelo se dál.

Jako strojvedoucí jste odkroutil jedenáct let. Co vás přimělo ke změně?

Byl to moment, když jsem viděl, jak lidi začínají jen tak chodit po pásu a z legrace naznačují, že vám tam skočí. To jsem si řekl pozor, končím. Znal jsem strojvedoucího, který jako vůbec první přešel člověka. Stalo se to na Hlavním nádraží a ta paní byla schizofrenní. Strojvedoucí musel ježdění po půl roce nechat a úplně zešedivěl. Bohudík mě žádný smrták nepotkal, ale byl jsem docela rád, že jsem ježdění pověsil na hřebík. Dřív byli lidi ukáznění a ze strojvedoucích i pomocníků měli trochu respekt. Dneska nikdo nikoho neposlouchá a lidi si na metru dělají, co chtějí.

Kam vás vítr zaval, než jste definitivně zakotvil na depu Hostivař?

V osmdesátých letech jsem odešel dělat personálního dozorcího na Kačerov. Tam jsem rozpisoval lidem směny. Kdo byl v turnusu, měl směnu z turnusu a „letáci“ se museli dokomandovávat. V roce 1985 jsem přešel na Hostivař a tam dělám dodnes provozního dozorcího. To je dozorcí, který vypravuje soupravy na trať, odstavuje je do oprav, vystavuje zálohy, když se něco pokazí nebo třeba když souprava někoho přejede. Tohle dělám doteď, tedy v podstatě třicet let života...

JEZDIT JSME ZAČALI ASI MĚSÍC PŘEDTÍM, NEŽ SE OFICIÁLNĚ SPUSTILO METRO. JEZDILLO SE NA ZKUŠEBNÍ TRATI A PROVÁDĚLY SE RŮZNÉ ZKOUŠKY, KTERÉ BYLY POTŘEBA. A PAK PŘIŠLO SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ. TEN DEN JSEM NASTUPOVAL DO PRÁCE KOLEM POLEDNÍHO A STŘÍDAL KOLEGU NA MUZEU.



Pracujete ve směnném provozu, jak vypadá vaše „klasická“ denní?

Denní začíná v sedm hodin a jezdí se určitý grafikon, některé soupravy vyjíždějí, jiné zatahují. Musím hlídat, které soupravy mají nějakou prohlídku nebo mytí, případně které musí do OZM na vyšší opravy. Všechny činnosti, které se daný den budou provádět, sepišu, vytisknu a předávám dál. Jeden výtisk dám pomocníkovi dozorcího depa, který chodí zatahovat soupravy, druhý obdrží operátorka, aby si mohla zaznamenat jména, čísla souprav a kolej, z níž soupravy pojedou, a další dva jsou pro manipulační četku a firmu zajišťující úklid. No a pak plánuju noční zátahy a vlastně i ranní výjezdy. Soupravy musíte seřadit tak, aby ty z předních pozic vyjížděly dřív než ze zadních a nemuselo se zbytečně přeskačovat nebo stěhovat.

Už víme, jak vypadá vaše denní směna. Co se děje při noční?

Stejně jako denní, i noční začíná v sedm hodin, ale večer. Jsou naplánovány zátahy, ale když se něco stane, musíte rychle plán měnit. Může se jet ověřovací jízda, nebo se souprava přetahuje na zkušební trať, případně se jezdí „tébězety“ – to jsou zkoušky brzdového systému po opravách. Protože se na Dejvické pořád něco děje, často nám odtud posílají soupravy do

depa, a to pak musí člověk vymyslet, kam co sestěhovat, aby se vešel. V jednu všechno zatahne a ve 4:20 zase vyjíždí. Ve 3:50 musím jít odzónovat halu, ve 4:20 vyjíždí první mašinka a v půl šesté přichází druhý dozorcí, aby mi pomohl. On pak dělá výjezdy a já hlídám, co případně pojedou místo souprav, které neprošly přejímkou. Jsou to tedy především organizační věci a za těch pět, deset a více let je to už rutina.

Zminil jste několik spolupracovníků, s nimiž fungujete. Kolik part se takto střídá?

Střídáme se čtyři party v režimu denní – noční – denní. Například teď jsem měl pondělí, úterý den, středa a čtvrtek mám volno a pak sloužím pátek, sobota, neděle noční. V pondělí ráno skončím, v úterý mám volno, středa, čtvrtek den, sobota, neděle volno a pondělí noční, a tak pořád dokola...

Nejen v médiích se stále častěji objevují zdravotní negativa práce na směny. Jak to vidíte vy?

Když si na to zvyknete, už nechcete měnit. Dělat od osmi do pěti, asi bych se zbláznil. Je něco kouzelného mít volno ve všední den. To pak jen tak courám po krámech, nebo odjedu na chalupu. Ve své podstatě, když v máte v týdně dvě noční nebo dvě denní a vezmete si dovolenou, hned je z toho týden volna.

Do kompetencí provozního dozorcího patří například řazení souprav v depu. Řídí se podle určitého klíče?

Každý pátek dostáváme tzv. ROS, což je rozpis oběhu souprav. V něm je po dnech uvedeno, jaké soupravy dělají jaký oběh. Je tam dáno také, které půjdou do opravy či do větší revize, a podle toho pak řazení sestavuju. V podstatě je to velmi jednoduché. Když přijede v pon-



Historická fotografie účastníků druhého kurzu strojvedoucích, kteří odjeli do Ruska v září roku 1973.

dělá souprava v jedničce, zpravidla v úterý dělá dvojku, ve středu trojku. Když do toho nevlítne revize, tak normálně pokračuje čtyřkou a pětou. V případě oprav se vkládá jiná souprava ze zálohy.

Jaké pravidelné opravy musí soupravy absolvovat?

Každý den jde jedna souprava do R1, což je taková nižší oprava, při níž se překontrolová funkčnost různých aparátů. Pak je tu R0, kterou musí projít souprava po ujetí určitého počtu kilometrů. To se pak musí souprava prohlédnout a oklepat, což se provádí na kanále v hale. A v neposlední řadě jsou to vyšší opravy R2 a R4.

Jak často se soupravy čistí?

Čištění provádí externí firma a denně se umyje 6 – 7 souprav. Povrchní úklid se dělá přes den a v noci jdou soupravy i do myčky. Něco uklízí ranní směna, něco noční, jak to ale přesně funguje, ví směnový mistr.

Při jakých příležitostech dochází k vypravování mimořádných souprav?

Ty se nasazují v případě, že se v Praze hraje mimořádný fotbal, hokej, nebo se koná nějaký velký koncert. Většinou jsou to tak dvě až tři mašinky, maximálně čtyři. Trať má totiž určitou propustnost a víc se na ni zkrátka nevejde.

Jedenáct let jste řídil pražské metro a devětdvacet let nyní působíte jako provozní dozorcí v depu Hostivař. Jaké jsou z vašeho pohledu výhody těchto dvou povolání?

U firmy jsou určité výhody čistá hlava a ruče. Zezačátku nás to navíc všechny bavilo, protože to bylo něco nového. Výhoda provozního dozorcího spočívá hlavně v tom, že věci, které jeden den zapomenete, se dají opravit další den, a přitom nejde nikomu o život.



Průkaz strojvedoucího Františka Měchury, opravňující ho k řízení sovětského metra.

FAKTA O PÁTÉM ÁČKU



V seriálu o novém úseku metra jste již mohli kromě základního popisu číst o financování této stavby, právním výkladu pojmů, podívali jsme se do stanice Nemocnice Motol a rozkryli spolufinancování V. úseku z fondů EU. Ve 3. pokračování přinášíme aktuální harmonogram výstavby a nahlédneme do podzemí stanice Petřiny.



Představujeme stanici metra Petřiny

V rámci seriálu přinášíme informace o dalším úseku a stanici z nového úseku metra V.A. Stanice Petřiny je jednoduchá ražená stanice o délce 402,67 metru s ostrovním nástupištěm. Hloubka stanice je 37 metrů a jde o vůbec nejhlubší stanici na trase V.A.

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

Stanice je situována pod ulicí Brunclíkovou jižně od křižovatky s ulicí Na Petřinách. Osová vzdálenost kolejí ve stanici je 14,7 metru. Na stanici ve směru ke stanici Nemocnice Motol navazuje obrátová kolej umístěná v jednokolejném tunelu mezi oběma traťovými tunely. V místě, kde končí, jsou všechny tunely propojeny a dále pokračuje strojovnou hlavního větrání zakončenou větrací šachtou. Jižní část nástupiště je bezbariérově propojena s povrchem dvěma výtahy a únikovým schodištěm umístěným ve společné svislé šachtě s povrchovým vstupním objektem. Výstup ze severního konce stanice do vestibulu je umožněn pomocí trojice eskalátorů v raženém eskalátorovém tunelu.

Od stanice Nemocnice Motol směrem ke stanici Petřiny se trasa levostranným obloukem stáčí na sever a je přivedena do prostoru stanice Petřiny. První úsek je ražený dvoukolejný tunel délky 750 metrů, provedený pomocí NRTM (Nová rakouská tunelovací metoda). Od místa šachty pro montáž razících mechanismů pokračují dva jednokolejné tunely délky cca 500 metrů. Ražba stanice byla realizována technologií NRTM bez použití trhačích prací. Jednalo se tedy pouze o mechanické rozpovíjení horniny. Jelikož se

Nahoře vlevo: Nástupiště stanice Petřiny s originálním řešením pracoviště dozorčího a označením názvu.

Nahoře vpravo: Zařízení staveniště Petřiny, konkrétně vestibul stanice.

stanice nachází v bezprostřední blízkosti zástavby, jsou veškeré práce prováděny s ohledem na dodržování hygienických norem, týkajících se především omezení hlučných prací v nočních hodinách.

Ražby stanice byly zahájeny v červnu 2010 ražbou přístupové štolky Markéta, následoval objekt strojovny hlavního větrání a dále tunel pro obrátovou kolej. Až po vyražení cca 500 metrů tunelu byly zahájeny v únoru 2011 ražby bočních výrubů stanice. V celé délce stanice se razily pouze boční tunely, aby byl umožněn průjezd strojům TBM (zeminné štíty pořadových čísel 609 a 610, jejichž jména – Tonda a Adéla – vymysleli pacienti dětské chirurgie Fakultní nemocnice Motol). Tonda prorazil do stanice koncem července 2011 a Adéla začátkem září 2011.

Dalších 8 měsíců sloužily boční tunely k zásobování TBM. V této době probíhala ražba středního výrubu, po které následovala ražba eskalátorového tunelu. Od srpna 2012 byly zahájeny práce na izolacích a následně od září 2012 práce na definitivním ostění stanice. Od září 2012 se pracovalo také na hloubení výtahové šachty ze stavební jámy vestibulu pro výtahový výstup ze stanice.

Co se týče současného stavu prací, ve stanici probíhají práce HSV (hlavní stavební výroba – zemní práce, zakládání, lešení, demolice) a PSV (pomocná stavební výroba – řemesla, instalace, dokončovací práce, kompletace). Pokračují také práce na měnícím, transformovém, na montáži vzduchotechniky v energobloku a silových rozvodech.



Vpravo: Ražený eskalátorový tunel ve stanici Petřiny.

AKTUÁLNÍ HARMONOGRAM STAVBY PRODLOUŽENÍ METRA V.A

S blížícím se termínem dokončení stavby s názvem „Prodloužení trasy metra V.A ze stanice Dejvická“ se v tisku objevují nepřesné informace o termínu zprovoznění. Přinášíme proto v následujícím článku informace o skutečnostech, které bylo nutno při tvorbě harmonogramu této stavby zohlednit. Najdete také informace o plánovaném termínu zprovoznění této trasy s cestujícími, který se často nesprávně zaměňuje s termínem stavebního dokončení.

Z podkladů technického úseku DPP a IDS připravil Petr Ludvíček, foto: Jiří Junek

Stavba byla z technického hlediska rozdělena do 4 logických celků, pro které byli samostatně vybíráni zhotovitelé. Jedná se o stavební část, technologickou část, zabezpečovací zařízení a dodávku výtahů a eskalátorů.

VZNIK PŮVODNÍHO HARMONOGRAMU

V dubnu roku 2012 vznikl harmonogram, který hovořil o termínu zprovoznění k 15. listopadu 2014. Tento harmonogram však byl vytvořen a odsouhlasen pouze zhotoviteli stavební a technologické části, bez znalostí termínů dodavatelů zabezpečovacího zařízení a výtahů a eskalátorů, kteří v tu dobu ještě nebyli vybráni, mj. z důvodu nutnosti opakovat soutěž na dodavatele zabezpečovacího zařízení. Smlouvy s dodavateli posledních dvou celků byly uzavřeny na přelomu října a listopadu loňského roku s termínem dokončení cca do poloviny listopadu 2014.

Pro stanovení relevantního termínu zprovoznění celé trasy bylo potřeba zkoordinovat termíny dokončení jednotlivých celků a současně si uvědomit, že po dokončení zabezpečovacího zařízení a výtahů a eskalátorů musí zhotovitel stavební části provést závěrečné dokončovací práce a zhotovitel technologické části napojit a odzkoušet výše uvedená zařízení v rámci technologie jako celku. K takto vzešlým termínům bylo nutné připočítat odhadovaný čas na zahájení komplexních zkoušek, přejímací řízení stavby a zařízení, ověřovací provoz bez cestujících a samotný legislativní proces místních šetření a řízení pro povolení ke zkušebnímu provozu jak traťových tunelů, tak i stanic.

CESTA K PŘEDPOKLÁDANÉMU TERMÍNU

Výběrová řízení na jednotlivé dodavatele probíhala v logické časové ose. Prvně byl vybrán zhotovitel stavební části, který výstavbu metra zahajuje. Výběr dodavatele technologické části následuje v relativně těsném sledu, neboť je již známá technologická koncepce a některá zařízení mají velmi dlouhou výrobní a dodací lhůtu. Výběr dodavatelů zabezpečovacího zaří-

PŘEHLED ROZHODUJÍCÍCH TERMÍNŮ STAVBY

Zabezpečovací zařízení – dokončení	3. 11. 2014
Eskalátory a výtahy – dokončení	17. 11. 2014
Připravenost stavební a technologické části k zahájení komplexních zkoušek a přejímacích řízení	17. 11. 2014
Zkoušky vlakového zabezpečovače	3. 11. 2014 – 30. 11. 2014
Komplexní zkoušky a přejímací řízení	17. 11. 2014 – 31. 12. 2014
Místní šetření pro povolení ke zkušebnímu provozu traťové tunely a stanice	2. 1. 2015 – 28. 2. 2015
Ověřovací provoz bez cestujících	1. 3. 2015 – 5. 4. 2015
Zahájení provozu s cestujícími	6. 4. 2015

zení a výtahů a eskalátorů probíhá vždy s dostatečným odstupem tak, aby výběr těchto dodavatelů již reflektoval na aktuální průběh stavby, tzn., že zadávací dokumentace je tvořena na základě podkladů z realizační dokumentace stavební a technologické části. Tímto postupem se minimalizují změny a z nich vyplývající dodatečné práce u těchto dodavatelů.

Závěrem se dostáváme k samotnému harmonogramu stavby, resp. k předpokládanému termínu zprovoznění nové

trasy s cestujícími. V současné době je dokončen harmonogram, který již zahrnuje termíny dodavatelů zabezpečovacího zařízení a výtahů a eskalátorů, a zároveň obsahuje koordinaci jednotlivých činností, aby práce všech zhotovitelů probíhaly efektivně, bez zbytečných kolizí a průtahů. Z tohoto rozsáhlého materiálu pro čtenáře DP kontaktu shrneme a uvádíme v tabulce rozhodující termíny stavby „Prodloužení trasy metra V.A“ pro zprovoznění s cestujícími.



Pohled na větrací objekt v hloubené části zařízení staveniště EI – Kanadská.

DÁT INFORMACI NA PRVNÍ DOBROU

Kapsování, čockologie, mikuláš, značkaři. To jsou slangová slova běžně používaná při práci. Takové, která je na první pohled banální. Vždyť vyvěsit jízdní řád by dovedl každý. Tuto zjednodušenou představu jsme si přijeli ověřit do budovy Centrálního dispečinku na tzv. zastávkovou službu.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Je to už nějaký pátek, kdy jsme na stejné adrese navštívili odbor Jízdní řády a představili jeho činnost. Teď je na řadě úsek, který s podklady od svých kolegů dále pracuje. A to s cílem udržovat a aktualizovat platný provozní stav zastávkových informací. Tedy označení názvů zastávek, zastavujících linek, umístění platných zastávkových jízdních řádů (JŘ) a dalších vývěsek a letáků. Tak se dá ve stručnosti popsat balík činností spadající do několika oddělení zabývajících se dopravními informacemi na zastávkách v Praze a okolí, dříve známé jako zastávková služba.

Návštěvu v budově CD jsme začali v 6. patře, dalo by se říci v přípravně. Štosity jízdních řádů, výlukových vývěsek, map, informací o tarifu či SMS jízdenkách a dalších informačních letáků. Nad vel-

Zámečníci v akci, tedy Martin Felix a Petr Navrátil, při výměně kovového rámečku na autobusovém označníku v Budějovické ulici.

kým stolem stojí či sedí několik zaměstnanců, kteří dle rozpisu právě připravují podklady pro vývěs konkrétní výluky. K nim hotové podklady doputovaly od kolegů, kteří jízdní řády a další podklady obsahově a graficky zpracovávají, poté tisknou a ořezou v potřebných formátech. Informačním zdrojem všech materiálů je jednak již zmíněný odbor Jízdní řády, jednak vydávaná dopravní opatření z odboru Organizace provozu a také informace z Ropidu. Na základě těchto podkladů pak vznikají jednotlivé typy informačních materiálů (např. letáky a grafické vývěsky, které připravuje oddělení Provozní informace, textové vývěsky a další).

Někdy se v odjezdech jednotlivých spojů nemusí v JŘ změnit vůbec nic. Stačí ale jedna výluka, jež „odstříhne“ vozovnu, a již nemusejí být všechny spoje zabezpe-

čeny nízkopodlažními vozidly. A impuls pro vývěs nových JŘ je na světě.

Jeden nový jízdní řád či jedna výluka vyvolává řetězovou reakci. „V potaz se při plánování počtu lidí a vozidel musí brát nejen dotčená trasa linky, počet zastávek v obou směrech, ale také souběžně jedoucí tramvajové či autobusové linky a případné související výluky,“ popisuje **Petr Volf, vedoucí oddělení Provozní zabezpečení zastávek**. Dalším hlediskem v přípravě je typ zastávky, protože existuje několik typů desek, resp. tabel pro informace – jsou dvou-, čtyř- nebo šestidílné. A samotné zastávkové sloupky jsou buď stálé či přenosné, anebo informace patří do nástěnek v přístřešcích. Odlišné sloupky jsou například na tramvajové trati do Podbavy nebo v Plzeňské ulici, vitríny zase na Barrandově. Je pochopitelné, že při této pestrosti



má každý sloupek ve městě své elektro-nické dvojče a že tato databáze probíhá neustálou aktualizací.

Možná vás napadá otázka, proč se na zastávce nevymění jeden konkrétní jízdní řád, ale celá tabula. „V praxi nelze na místě měnit například 4 listy. Je to časově náročné, navíc jsou mnohdy tabula špi-navá a utrpení mohou i děle vyvěšené ostat-ní informace. Uvědomme si i skutečnost, že vývěsy probíhají i v noci a za všech po-větrnostních podmínek,“ vysvětluje Petr Volf a dodává: „Osvědčilo se nám na CD provést údržbu, zařadit čerstvé a platné řády a vyjet s hotovým tablem.“ Z toho vyplývá, že logistika musí být v přípravě pečlivá, vlastní vývěs v terénu pak může proběhnout bleskově.

Podle uvedených hledisek putují vy-tištěné materiály do zmíněné přípravní. Jízdní řády nacházejí své místo v určených deskách v přesně daném pořadí konkrétní posádky. Stejně tak se další vývěsky kapsují do dalších obalů pro tzv. mikuláše, tedy do rámečků, které se nacházejí nad jízdními řády. Vytisknuté černobílé a barevné podklady v potřebném množství poté dostanou přesný rozpis, či chcete-li „jízdní řád“, pro jednotlivé po-sádky k vlastnímu rozvozu od sloupku ke sloupku. Spolu s vozíkem plným na-kapsovaných materiálů už můžeme sjet výtahem do suterénu CD k vozidlu jedné z posádek, jež vyrazí do terénu. Posádky jsou tvořeny zpravidla zámečníky a značkaři. Pracovníci obou profesí vyvěšují,

Při hustotě linek MHD je úroveň informací poskytovaných cestujícím ve srovnání s Evropou na vysoké úrovni. Budoucnost vidí v elektronické komunikaci i Jiří Černík, vedoucí odboru Dopravně provozní informace.

vyměňují a odstraňují zastávkové jízdní řády, vývěsky a letáky na označnicích zastávek a udržují dopravně přepravní informace ve vitrínách a v přístřešcích.

Nejprve vyrazíme do areálu depa Kačerov. Tady má v malém objektu své království Marek Hrudka, který provádí na přenosných označnicích drobnou údržbu. Například odstranění stop po řádění sprejerů na plexisklech, opravy rámečků a pantů apod. Zámečníkům pak vydává náhradní díly a dle plánu daný počet přenosných sloupků k zajištění krátkodobých či mimořádných zastávek. K dispozici jsou rovněž kovové rámečky na tabula s JŘ i patky, jež sloupky zatíží. „Správou a údržbou zhruba stovky přenosných sloupků jsme převedli z technického úseku. Ty opravy, které nezvládneme vlastními silami klempířů, nám zařizují autobusové opravny v Hostivaři, kde je očistí, zbaví rzi či starého nátěru a znovu natrou,“ říká už **vedoucí odboru Dopravně provozní informace Jiří Černík** a dodává, že vloni si poprvé vyčísili částku způsobenou vandalismem na sloup-cích a dostali se na 4 miliony!

Podíváme-li se pro představu, co obsahuje přenosný sloupek, začneme nahoře tzv. čockologií, tedy názvem zastávky, linky, směrem linky. Následuje vývěska, kde může být doplňkové informační tablo nebo informační vývěska s informací o výlukové akci. Poslední jsou jízdní >>>



Vlevo: Martinu Jágrovi vyjždí z plotru velkoformátová informace k výluce, kterou se polepí velkoplošná tabule.

Dole: Kapsování – neodmyslitelná činnost v přípravě informačních sad pro posádky vozidel. Zleva Vladimír Moudrý, Tibor Jacko, Milan Prchal.

CO OBSAHUJE PŘENOSNÝ SLOUPEK? ZAČNEME NAHOŘE TZV. ČOCKOLOGIÍ, TEDY NÁZVEM ZASTÁVKY, LINKY, SMĚREM LINKY. NÁSLEDUJE VÝVĚSKA, KDE MŮŽE BÝT DOPLŇKOVÉ INFORMAČNÍ TABLO NEBO INFORMAČNÍ VÝVĚSKA S INFORMACEMI O VÝLUKOVÉ AKCI. POSLEDNÍ JSOU JÍZDNÍ ŘÁDY VE SKŘÍNI.



řády ve skříní. „Jako zázemí v zámečnickém vozidle má posádka v zásobě 5 až 10 vík od každého typu rámečku na sloupku, náhradní kolejnice rámečků a další materiál včetně montážního nářadí s možností dobíjení aku vrtačky či aku šroubováku,“ popisuje Jiří Černík. Posádky vyrážejí podle plánu na opravy anebo náhodně po cestě poškozený sloupek opraví. Jak to v praxi probíhá, to dokazují na trase Martin Felix a Petr Navrátil. Po drobné opravě rámečku ve Vyskočilově ulici bravurně provedou výměnu tabla na Budějovické. Na další zastávce musíme sehraný pár zastavit, aby jejich koncert pro čtyři ruce, aku šroubovák a aku vrtačku zopakovali, a stihli jsme tak pořídit pár fotografií. Po Praze a okolí se takto ve 12hodinovém turnusu střídají dvě dvoučlenné posádky, a to celoročně.

Vloni posádky zvládly na 1500 akcí. Jsou mezi nimi jak celoplošné převěsy, které vyžadují zhruba tak čtyři dny na přípravu akce před výjezdem a cca další čtyři dny na provedení, tak třeba i „drobnosti“, jež se dají zvládnout za 3 hodiny. V každém případě vždy podle přesného harmonogramu, připraveného podle všech výše zmíněných kritérií. To ale mluvíme o klidovém stavu. „Jsou situace, kdy v rámci nepřetržitého provozu vyvěšování nastane mimořádná událost a je třeba ji řešit bez ohledu na vzdálenost, kde posádka je,“ popisuje reálnou situaci Jiří Černík. Jsou situace, kdy přenosné sloupky jsou v terénu všechny. „K mimořádkům může patřit prasklá voda, kdy dispečink nastaví novou trasu, a my musíme zastávky ošetřit. A není to jen o sloupcích, ale také o informacích na zrušené zastávce a někdy i o tabulích s informacemi, kde posunutou zastávku cestující najde,“ dodává Černík. A to nehovoříme třeba o loňských povodních, kdy se celý týden pracovalo prakticky nonstop, za což patří všem velký dík.



Zejména v takových situacích a dále i při investorských akcích zajišťovaných DPP útvar využívá tzv. investorské tabule, známé jako jedny ze svislých dopravních značek, které má již v majetku. K tabulím se vyplatilo pořídit i plotr, takže je možná pružně reagovat nejen grafickým zpracováním podkladů pro danou akci, ale i velkoformátovým tiskem. „Za loňský rok jsme používáním vlastních tabulí ušetřili 800 tisíc korun. Takže jsme operativní – grafiku si nejen připravíme, vytiskneme, polepíme, ale i odvezeme na místo sami,“ říká Jiří Černík. Okolím asi nejvíce vnímanou změnou bylo převlečení, jak potvrzuje Jiří Černík: „Zaměstnanci jsme přestrojili do červených pracovních montérek s reflexními prvky. Pracují ve dne i v noci a pohybují se v provozu, nejen na chodníku,

Stopy vandalské činnosti nebo jen prostá únava materiálu způsobují nikdy nekončící proces čištění a oprav přenosných označků, jak vidíme v podání Marka Hrudky na Kačerově.

Jiří Coufal v suterénu budovy CD v úložišti dopravních značek používaných ke grafickému informování cestujících veřejnosti při výlukách a mimořádných událostech.

ale i na silnici, v kolejisti apod. Jde v první řadě o jejich bezpečnost. „I vozidla jsou opatřena oranžovými majáky a fotoluminiscenčními prvky. Došlo i na úspornější přepínání tras posádek a zároveň zavedení kontrol, což se projevilo v úrovni sledovaných standardů kvality: „Závady se minimalizovaly a v plnění těchto standardů jsme někde na 98 %. To má dopad nejen na kvalitu informování veřejnosti, ale i image celého podniku,“ dodává Černík.

Uvedené novinky mají původ v organizační změně. K té předchozí došlo v roce 2004, kdy byla zastávková služba převedena pod technický úsek na dopravní cestu. Zde byla do konce roku 2012 a počátkem roku 2013 byla zpět převedena na dopravní úsek právě proto, „že veškeré dopravní informace a všechny podklady, na kterých je služba závislá, vznikají na DÚ. Vznikají tady jízdní řády, dopravní opatření k plánovaným i mimořádným událostem i informační materiály,“ vysvětluje Jiří Černík.

Všechny akce zajišťuje 16 zaměstnanců v turnusových službách a 7 jako techniko-hospodářští pracovníci, a to ve dvou odděleních: Informační zabezpečení zastávek a Provozní zabezpečení zastávek. Před organizační změnou trvaly převěsy déle. V současné době se ale časy pro převěsy zkracují tím, že se povedlo nahradit dvě stálá pracovní místa zaměstnanci na dohodu o pracovní činnosti. Ti jsou využíváni operativně, podle aktuální potřeby. „Většinou jde o zaměstnance DPP, kteří jsou znalí věci a práci dělají se zájmem. Nejvíce práce se udělá od šesti večer do šesti rána, kdy je Praha prázdná,“ doplňuje Jiří Černík. Třetí oddělení – Provozní informace – připravuje textovou a grafickou podobu materiálů včetně tisku. Má na starosti také informační systém metra, a tedy mj. výměnu jízdních řádů v metru nebo aktualizaci a údržbu cca 11 500 informačních prvků ve stanicích.

Nárůst převěsů je na základě změn od organizátora dopravy oproti minulosti několikanásobný. Něco jiného je změna dopravy na povrchu, související třeba s otevřením nové trasy metra, tu zpravidla, pokud jim přináší nějaké vylepšení, cestující akceptují. Ale výluky či změny, jež pro určitou část lidí výrazně zlepšení nepřinesou a některým z nich vezmou zažité automatismy při cestách městem, nepřijímají cestující příliš kladně a nesnadno se vysvětlují, říká Jiří Černík a dodává, že v oblasti informování cestujících „jsem zastáncem využití map, schémat a grafických prvků namísto rozsáhlých textů. Prostě poskytnout přesnou informaci na první dobrou.“



Řekli mi: Tady máš a hraj si

Stanislav Chrpa pracuje v Dopravním podniku už sedmnáct let. Původně železničář nejdříve v DPP řídil tramvaj, kterou nyní jako elektromechanik ve vozovně Hloubětín opravuje. Jeho velkou láskou, které věnuje převážnou část svého volného času, je sbírka starých psacích a počítačích strojů.

Text a foto: Jana Šejnohová



Vaši zálibou číslo jedna jsou staré psací stroje. Proč právě ony?

To je dílem náhody. Protože jsem potřeboval nějaké železo do betonu, šel jsem do sběru a tam byl vyhozený psací stroj. Tak jsem si řekl, proč ho nezkusit dát dohromady...

Své exponáty by Stanislav Chrpa nejraději viděl tam, kde by potěšily druhé.

Kdy jste svůj první kousek sestavil?

Je to asi šest let. Tím úplně prvním strojem byl Remington – Zeta No. 16, vyrobený Zbrojovkou Brno. Sice jsem ho nějak dohromady dal, ale protože si člověk ještě s řadou věcí nevěděl rady, nebyl výsledek takový, jaký by měl být. Když s něčím začínáte, je to většinou metodou „pokus-omyl“.

V popředí je jeden z unikátů ve sbírce – přenosný kufříkový stroj Royal, vyrobený v Kanadě v polovině 30. let 20. století, s nadčasovým designem a originálními klávesami.

Jak jste se dostal k dalším strojům?

Zmínil jsem se a lidé mi začali staré stroje nosit. Ve smyslu: „Tady máš, hraj si.“ A tak nějak má záliba vznikla. V souvislosti s kompletováním strojů jsem musel časem oslovit i odborníky, hlavně z řad mechaniků. No a čím víc bylo otázek, tím víc i odpovědí, které zase vynesly nové otázky...

Kolik kusů čtá vaše sbírka aktuálně?

Těch udělaných je relativně málo, zhruba 40 – 45 kusů je ve stavu, kdy by se daly vystavit. Jinak strojů mám v současnosti zhruba 200 a okupují s nimi díky benevolenci spoluvlastníků našeho bytového domu dvě nevyužívané sklepní místnosti.

Který psací stroj je z vaší sbírky nejstarší?

Nejstarším vystaveným v kanceláři vedoucího provozu Hloubětín je mercedeska „Model III.“ z roku 1920. Doma pak mám ještě starší under-

woodku No. 2, která se vyráběla v USA v letech 1896 – 1900.

Jak dlouho vám trvá kompletování jednoho stroje?

To záleží na tom, v jakém stavu stroj pořídíte. Když je zachovalý, dá se počítat s cca 40 hodinami. Když je stroj v horším stavu a má například zrezlou či poškozenou mechaniku, je to třeba i 100 až 150 hodin. Někdy se také stane, že stroj dohromady nedáte z důvodu nekompletnosti a musíte ho zakonzervovat.

Jsou všechny vaše stroje funkční?

Prakticky jsou funkční všechny a snesou takové to „nostalgické“ psaní. Je to jako s jinými starými věcmi, musí se vzít v úvahu stáří a opotřebení.

Zmínil jste, že určité stroje, které jste získal, již měly své tzv. „odepsáno“. Podle čeho se to pozná?

Tyto stroje mají zpravidla ošoupané lakování, vydržená písmenka na klapkách klávesnice, velké vůle a zasekávají se jim písmenkové páky.

Z vaší dílny nevycházejí ale pouze psací stroje, repasujete i počítačky...

Počítačích strojů je ale poměrně málo, protože málokdo si je bral domů. Hotových jich mám asi tucet. Je to sice okrajová záležitost, ale krásná.

Aktuálně větší část vaší sbírky zdobí kancelář vedoucího provozu vozovny Hloubětín Pavla Uhlíka. Máte s ní ještě jiné plány?

Rád bych ji umístil někde, kde by byla na očích a těšila lidi. Možná by ji ocenily návštěvy, které čekají ve vestibulu ředitelství na Sokolovské, než si je vyzvedne příslušná osoba. Nenásilnou formou by mohly poznat práci úředníka schovaného za zdmi kanceláře. Z Muzea MHD ve Střešovicích a občas i z ulic Prahy známe historická vozidla a další techniku usnadňující pohyb po městě. S čím a na čem ale lidé v minulosti v kancelářích pracovali, to mnohdy netušíme. Expozice, zbudovaná i na malém prostoru, by podle mého mínění při občasné obměně měla stále čím návštěvníky zaujmout.



DPP zapojen v projektu POSPOLU

V lednu 2014 byla mezi aktualitami DP kontaktu zveřejněna stručná informace o projektu POSPOLU. Nyní přinášíme více informací o zaměření projektu a jeho realizaci v Dopravním podniku. Nejdříve vysvětlení názvu projektu: POSPOLU je zkratka pro Podporu spolupráce škol a firem se zaměřením na odborné vzdělávání v praxi.

Alena Fimanová, foto: archiv SPŠD

Projekt POSPOLU realizuje Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR spolu s Národním ústavem pro vzdělávání. Cílem projektu je podpořit spolupráci středních odborných škol a učilišť se zaměstnavateli, a zvýšit tak kvalitu odborného vzdělávání. Projekt je financován z Evropského sociálního fondu (ESF) a státního rozpočtu ČR.

POSPOLU JE CELONÁRODNÍM PROJEKTEM

Do projektu je v ČR v současné době zapojeno celkem 25 škol a 82 spolupracujících firem v rámci 16 partnerství. Uvedených partnerství se účastní celkem 994 žáků v 21 oborech vzdělání, kteří ve sledovaném období, tj. od října 2013 do ledna 2015, v souhru absolvují téměř 200 000 hodin odborného výcviku či odborné praxe v reálném pracovním prostředí. Nejvíce je zastoupena skupina oborů vzdělání Strojírenství a strojírenská výroba – např. v oboru Mechanik opravář motorových vozidel.

PARTNERSTVÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU A SPŠD

Dopravní podnik uspěl společně se Střední průmyslovou školou dopravní (SPŠD) ve vyhlášeném výběrovém řízení a v prosinci loňského roku vytvořil partnerství v rámci projektu POSPOLU. Vytvoření partnerství v praxi znamená, že v období od 24. února 2014 do 31. ledna 2015 DPP zajistí na svých pracovištích odborný výcvik pro 86 žáků SPŠD a odborné staže pro 5 pedagogů SPŠD. V oblasti praktického odborného vzdělávání žáků již DPP se SPŠD dlouhodobě spolupracuje. Díky zapojení do projektu je nyní možné spolupráci ještě rozšířit. Při ověřování odborných kompetencí žáků a praktických potřeb pracovišť Dopravního podniku můžeme například iniciovat úpravu školních vzdělávacích programů a ovlivnit profil absolventů školy v oborech uplatnitelných v DPP.

OČEKÁVANÉ PŘÍNOSY PROJEKTU PRO DPP

- využití finančních prostředků ESF a státního rozpočtu ČR (partnerství

DPP a SPŠD má po splnění všech podmínek projektu možnost získat téměř 2 mil. Kč)

- zlepšení odborných kompetencí žáků SPŠD
- možnost úpravy školních vzdělávacích programů vybraných oborů SPŠD
- vliv na profil absolventa dle potřeb DPP
- prohloubení spolupráce mezi odborníky z DPP a pedagogy SPŠD při odborném vzdělávání žáků SPŠD
- přenos odborných poznatků z praxe

do výuky žáků prostřednictvím odborných stáží pedagogů

- vyšší kvalifikovanost absolventů SPŠD, kteří do DPP nastoupí

ODBOBNÝ VÝCVIK ŽÁKŮ SPŠD NA PRACOVÍŠTÍCH DPP

Odborný výcvik v rámci projektu je pro žáky SPŠD zajišťován v těchto oborech vzdělání: automechanik, karosář, autolakýrník, autotronik, elektromechanik pro dopravní prostředky. Většina žáků je

ÚTVARY DPP, KDE BUDOU V RÁMCI PROJEKTU POSPOLU PROBÍHAT ODBORNÉ STÁŽE PEDAGOGŮ SPŠD

ÚSEK DOPRAVNÍ

Příprava provozu
Řízení a kontrola provozu
Organizace provozu
jednotka Provoz Tramvaje – Řízení a zabezpečení provozu

ÚSEK TECHNICKÝ

jednotka Správa vozidel Tramvaje – provoz Motol, Pankrác, Vozové skříně
jednotka Správa Vozidel a Autobusů – provoz Hostivař, Ústřední dílny
jednotka Dopravní cesta Metro – služba Elektrotechnika, provoz Dopravní zařízení

ÚSEK EKONOMICKÝ

Skladové hospodářství

přidělena na vybrané provoz y jednotky Správa Vozidel a Autobusů a jednotky Správa vozidel Tramvaje.

ODBOBNÉ STÁŽE PRO PEDAGOGY SPŠD

V rámci projektu POSPOLU je spolupráce se SPŠD rozšířena o odborné staže pro pedagogy, kteří budou mít možnost prostřednictvím těchto stáží poznat reálné prostředí vybraných pracovišť Dopravního podniku. Staže jsou zaměřeny na opravárenství, lakýrnickví, karosářství, organizaci

dopravy, řízení jakosti, skladové hospodářství atd. Přínos stáží očekáváme zejména v přenosu poznatků z praxe do výuky žáků, a tím i zvýšení kvality odborného vzdělávání. Předpokládáme, že tento program bude přínosný pro obě strany, školu i útvary DPP, které do pracovního poměru absolventy SPŠD přijímají. Staže umožní pedagogům získat konkrétní představu o tom, co je potřeba žáky naučit, aby teoretické znalosti získané ve škole co nejlépe odpovídaly praktickým potřebám DPP.

ÚTVARY DPP, VE KTERÝCH VE ŠKOLNÍM ROCE 2013/2014 PROBÍHÁ ODBORNÝ VÝCVIK ŽÁKŮ SPŠD

ÚSEK DOPRAVNÍ

jednotka Historická vozidla

ÚSEK TECHNICKÝ

jednotka Správa vozidel Tramvaje

- provozovna Správa dep
- provozovna Opravna tramvají

jednotka Správa Vozidel a Autobusů

- provoz Hostivař
- provoz Řepy
- provoz Ústřední dílny

Více informací o projektu POSPOLU najdete na www.projektpospolu.cz. Můžete se rovněž obrátit na útvar 500020 – Vzdělávání a rozvojové programy, který za DPP spoluprací se SPŠD v rámci projektu zajišťuje.



evropský sociální fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Druhý ročník Absolventského programu

Dopravní podnik ve spolupráci se Střední průmyslovou školou dopravní (SPŠD) připravil v letošním roce druhý ročník Absolventského programu, jehož cílem je motivovat absolventy této střední školy k nástupu do DPP a nahradit jimi zaměstnance odcházející do důchodu.

Jitka Nosková

Tato forma spolupráce se SPŠD přináší svá pozitiva pro všechny zúčastněné strany. Dopravní podnik získává mladé kvalifikované zaměstnance, které si dále vychovává podle svých potřeb. Absolventi získávají v DPP po ukončení studia odbornou praxi, mají možnost dalšího profesního rozvoje. SPŠD tímto programem ztrátlivní obory, o které má DPP zájem, pro nové zájemce o studium na této škole.

Principem Absolventského programu je vytvoření absolventských pracovních míst, na která jsou na dobu určitou přijímáni vybraní absolventi SPŠD. Jednotlivé útvary DPP mohou požádat o přidělení absolventského místa za podmínky, že v útvaru pracuje zaměstnanec v příslušné manuální profesi, který nejdéle do dvou let odejde do důchodu. Smyslem tohoto programu je průběžně nahradit zaměstnance, kteří se rozhodnou ukončit svoji pracovní kariéru, absolventy SPŠD. Po dobu získávání odborné praxe vykonávají absolventi práci souběžně se stávajícími zaměstnanci a mohou využít jejich zkušenosti, znalosti a dovednosti. Pracovní smlouva s absolventem na ab-

solventském místě je uzavřena na dobu určitou s možností prodloužení až na dva roky. Při kladném hodnocení pak absolvent může získat v Dopravním podniku pracovní poměr na dobu neurčitou.

Již první ročník Absolventského programu, zavedený v loňském roce, ukázal, že tento program má v procesu generační obměny a výběru kvalitních zaměstnanců důležitou roli. Z jedenácti loni přijatých absolventů jich deset pokračuje po zkušební době v pracovním poměru, čtyři z nich byli již převedeni z absolventského na systemizované pracovní místo.

V letošním roce bude možné nově obsadit 16 absolventských míst, a to absolventy posledních ročníků vybraných tříletých oborů s výučním listem a čtyřletého oboru s maturitní zkouškou. Uplatnění absolventů SPŠD je možné například v profesích uvedených v tabulce.

Kandidáti z řad absolventů SPŠD musí splňovat několik podmínek. Mimo úspěšné ukončení studia je to také řádná docházka do školy i na odborný výcvik, nulová neomluvená absence v průběhu posledního ročníku a kladné hodnocení ze školy i z odborného výcviku. Podání přihlášky neznamenaá pro žáky automatické zařazení do Absolventského programu, stejně jako podáním žádosti útvaru o přidělení absolventského místa nevzniká nárok na jeho přidělení. O obsazení absolventského místa konkrétním absolventem a přidělení absolventského místa žádajícím útvarům rozhoduje personální ředitel na základě doporučení komise složené z odborníků DPP.

Žádosti útvarů Dopravního podniku o přidělení absolventského místa v rámci Absolventského programu pro absolventy SPŠD přijímá oddělení Vzdělávání a rozvojové programy do 31. 5. 2014.



Vybrané obory SPŠD školního roku 2013/2014

Autolakýrník
Automechanik
Elektromechanik pro dopravní prostředky
Karosář
Autotronik

Příklady profesí, ve kterých se může absolvent v DPP uplatnit

Lakýrník, Automechanik
Automechanik, Dělník v autoservisu, Elektromechanik
Elektromechanik, Elektromontér
Karosář-klempíř, Automechanik, Zámečník kolejových vozidel
Automechanik, Elektromechanik, Provozní elektrikář



Dubnový historický kaleidoskop 2014

Duben letošního roku je na historické události bohatý, a tak jsme mohli vybrat jen některé. Opět si připomeneme, co se odehrávalo poslední měsíc před zahájením provozu metra, přiblížíme si stručně vznik dceřiné společnosti Pražská strojírna a co mu předcházelo, a nezapomeneme ani na výročí jedné autobusové garáže a jedné tramvajové vozovny. Budeme tak mít v historickém ohlednutí zastoupeny všechny hlavní dopravní prostředky – metro, tramvaje i autobusy.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP, Pavel Fojtík a Robert Mara



DEN D PRAŽSKÉHO METRA SE BLÍŽÍ

Nezbytnou podmínkou pro zahájení pravidelného provozu metra s cestujícími byla dynamická zkouška Nuselského mostu. Uskutečnila se ve dnech 1. – 7. dubna 1974 a skládala se ze tří částí. Pro veřejnost bylo zřejmě nejatraktivnější zatížení impulzními raketovými motory, které po zažehnutí most krátce rozkmitaly. Ve druhé části zkoušky byly využity mechanické budiče, které most zatížily na principu rotující nevyvážené hmoty. Při třetí zkoušce vedle sebe pojížděly rychlostí 10–80 km/h jeden až čtyři zatížené nákladní automobily Tatra T 148.

Prováděly se také zkoušky s vozy metra. V tomto případě se zatěžování mostu uskutečnilo ve dnech 6. a 7. dubna v době od 22 hodin do půl šesté ráno. Prováděly se jízdy prázdnými vozy a také vagóny naloženými pytli cementu. K jízdám se použily dvě dvouvozové soupravy (tzv. minimální provozuschopné jednotky). Soupravy pojížděly odstupňovaně po 10 km rychlostí 10–80 km/h. Jízdy se prováděly nejdříve jednou soupravou po každé koleji v obou směrech a pak

Vzácný snímek z dynamické zkoušky Nuselského mostu s využitím souprav metra. Dvouvozové soupravy se právě připravují pro souběžnou jízdu stejným směrem.

Mezi novinkami, jež se Pražané museli naučit používat, byly turnikety. Také ony byly námětem mnoha propagačních inscenovaných fotografií.

dvěma soupravami jedoucimi po obou kolejích souběžně stejným směrem. Celkem se v tubusu mostu uskutečnilo 92 jízd. Zkoušky dopadly ke spokojenosti všech odborníků. Byl tak učiněn další krok k zahájení provozu metra.

V rámci kolaudace „prvního cěčka“ se musela uskutečnit také technicko-bezpečnostní zkouška. V pátek 12. dubna 1974 projela úřední komise oběma směry celou trať třívozovou soupravou 1012+1007+1022. Jízda po první traťové

koleji trvala 7 minut a 56 vteřin, po druhé traťové koleji 7 minut a 24 vteřin. Komise na závěr zkoušky konstatovala, že první provozní úsek tratě C je připraven k bezpečnému a plynulému provozu bez cestujících. Odbor výstavby NVP tak mohl jako drážní správní orgán na návrh hlavní kolaudační komise ještě ten samý den vydat povolení k zahájení provozu bez cestujících. Bylo zapotřebí provést více zkoušek, především o prověření funkčnosti a výkonnosti zabezpečovacích a ostatních zařízení v intervalu 75 vteřin pro výjezd a nájezd nejméně 6 souprav na trať. Zkoušel se také provoz na celé trati v intervalu 90 vteřin, a to nejméně po dobu dvou hodin.

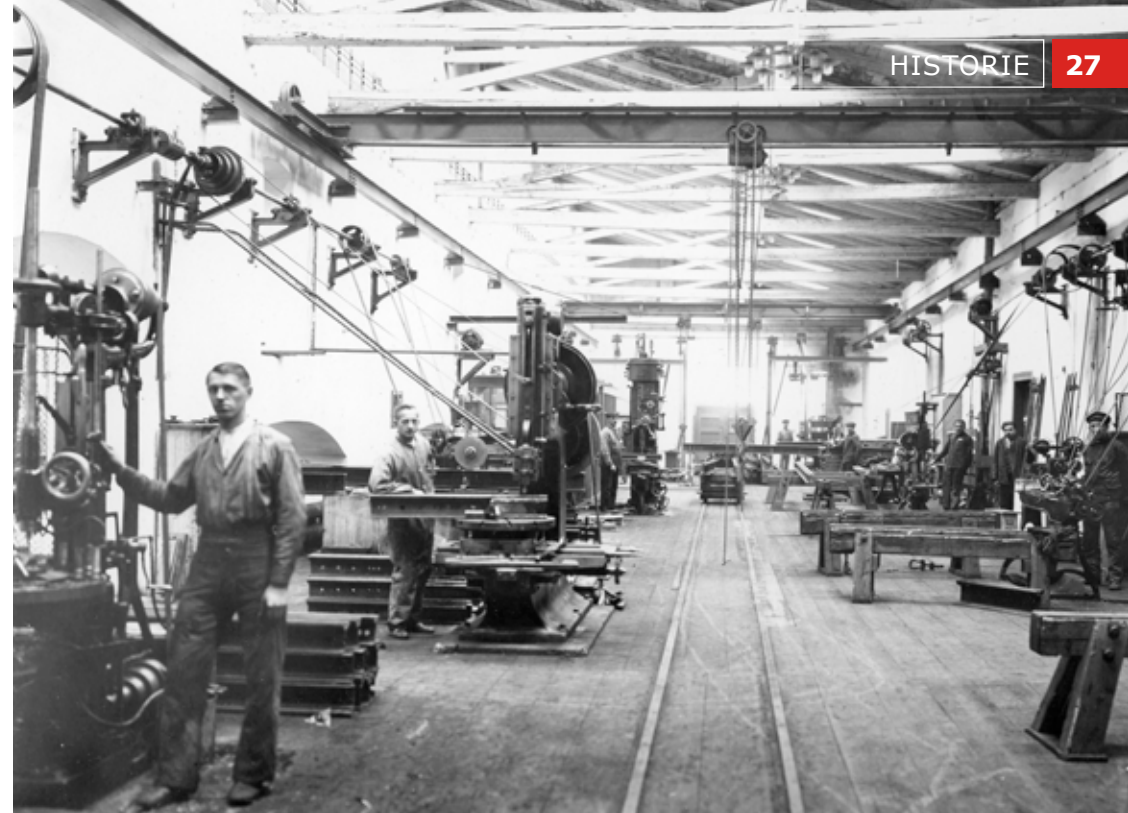
Ne všechno při kolaudačním řízení probíhalo k úplné spokojenosti. Například odborné kolaudační komise konstatovaly, že depo Kačerov nemůže být zatím doporučeno k uvedení do provozu. Byly tu důvody administrativní, ale vyskytla se také celá řada závad a nedodělků. V pořádku bylo kolejiště včetně zabezpečovacího a energetického zařízení. Většina dalších objektů mohla být užívána do odvolání jen v rámci tzv. pomocného provozu na nezkolaudované části. Pochopitelně probíhaly četné dokončovací práce na povrchu a začínala velká propagační kampaň, která měla veřejnost na nový dopravní prostředek, ale také na četné další změny v pražské MHD včas připravit.



PŘED 20 LETY VZNIKLA PRAŽSKÁ STROJÍRNA, A CO BYLO PŘED TÍM?

Před dvaceti lety, 1. dubna 1994, vznikla oficiálně zápisem do obchodního rejstříku Pražská strojírna, akciová společnost. Byla založena podepsáním zakladatelské smlouvy z části odstěpného závodu Opravny MHD k 8. prosinci 1993. V té době v rámci Dopravního podniku probíhaly přípravy na oddělení dalších nedopravních složek od akciové společnosti ve formě dceřiných akciových společností. Z Opraven MHD, které si mnozí pamatují spíše podle staršího vztěho názvu Technické služby, byla vyčleněna výroba kolejových konstrukcí a pro novou společnost bylo zvoleno jméno připomínající někdejší Pražskou akciovou strojírnou. A proč ji mělo připomínat? Výroba kolejových konstrukcí pro pražské (a nejen pražské) tramvaje totiž sídlila od roku 1914, v té době tedy už 80 let, v areálu ústředních dílen elektrických drah, nazývaném slangově Rustonka. Až do roku 1912, než areál zakoupily pro své ústřední dílny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, zde sídlila právě Pražská akciová strojírna, což byl název starší společnosti Ruston a spol. Joseph John Ruston, díky němuž získala Rustonka své jméno, byl anglický podnikatel, který tuto strojírnou společně se svým kolegou zakoupil už v roce 1850 od jiných anglických podnikatelů, bratrů Edwarda a Jamese Thomasových, kteří zde od roku 1832 vyráběli parní stroje. Pražská akciová strojírna se ve své době zařadila mezi nejvýznamnější továrny pražské aglomerace. Kromě parních strojů začala vyrábět parní lodě a také mostní konstrukce, případně jiné ocelové stavby. Strojírna vlastnila i jiné objekty, například v Adamově a v Hradci Králové, proto ve své libeňské továrně ukončila výrobu v roce 1911 a prodala ji Elektrickým podnikům. Kromě velké opravní vozidel zde Elektrické podniky zavedly i výrobu kolejových konstrukcí. Před tím existovala od roku 1908 pro tento účel poměrně malá dílna ve strašnické vozovně.

V Rustonce měli „kolejáři“ k dispozici nejen kryté montážní dílny s vlastní strojírnou, ale také montážní plochy pod širým nebem, kde se kolejové konstrukce montovaly „nanečisto“. Od poloviny šedesátých let, kdy v Praze začaly systematické rekonstrukce tramvajových tratí, musely být tyto montážní práce rozšířeny na další venkovní plochy, kterým se říkalo slangově „letišť“. Dílny v Rustonce během let přestaly svým stářím vyhovovat modernímu strojírenskému podniku. Proto Dopravní podnik dlouhá léta připravoval stavbu nové moderní strojírn



v areálu ústředních dílen. Po vytvoření Pražské strojírně z úmyslu sešlo a dceřiná společnost ještě dlouho sídlila v Rustonce. Teprve v roce 2007 se přestěhovala do svého nynějšího působiště ve Víně. Stará Rustonka byla v letech 2007 a 2008 zbourána a poslední dochovaný objekt – kotelná s komínem – vzal za své před několika týdny.

GARÁŽ HOSTIVAŘ VYPRAVUJE AUTOBUSY UŽ 20 LET

Před dvaceti lety, 2. dubna 1994, vyjely poprvé autobusy z „nové“ garáže v Hostivaři. Proč jsme použili uvozovky? V případě Hostivaře totiž nešlo o novostavbu objektu, ale o využití již téměř jedenáct let existující, ale pořádkem relativně nové opravní autobusů. Šlo tedy především o organizačně-provozní změnu. Ve prospěch

Dnes již neexistující strojírna dílen kolejových konstrukcí v Rustonce kolem roku 1920.

Stísněný dvůr garáže Libeň v roce 1990.

velkého stěhování hrály dvě skutečnosti. Na prvním místě to byly nevyhovující stísněné podmínky stávající garáže Libeň, která měla k dispozici odstavnou plochu ve Voctářově ulici u Libeňského mostu, zřízenou v roce 1966, a nepříliš dobré stísněné technické zázemí v bývalé libeňské továrně Jawa, kterou Dopravní podnik získal v roce 1964 jako další provizorní pracoviště pro opravy autobusů. Celá léta se garáž Libeň chápala jako provizorium, ale vždy byl důvod k jejímu zachování. Dalším důvodem pro stěhování do Hostivaře bylo menší využití autobusové části ústředních dílen, protože některé typy oprav se mezitím – při zpožděné stavbě hostivařské opravní – začaly provádět přímo na garážích.

Nevýhodou hostivařského areálu byla absence potřebných odstavných ploch, »»



které se zřizovaly až po řadě let. Přesto se na začátku dubna 1994 do Hostivaře nastěhovalo prvních 109 libeňských autobusů ze 198, tedy jen něco málo přes polovinu. Zbývající se musely rozdělit mezi ostatní garáže. Teprve v roce 2000 začala garáž v areálu využívat první z několika postupně vybudovaných odstavných ploch a od roku 2001 přibyla i moderní hala DODK. I dnes, po dvaceti letech, je garáž Hostivař vlastně nejmladším zázemím pro autobusy pražského Dopravního podniku. Dodejme ještě, že organizačně opravná autobusů a garáž tvořily řadu let jednu organizační jednotku, tzv. Dopravně-opravárenskou základnu (DOZ) Hostivař.

VOZOVNA KOBYLISY PĚTASEMDĚSÁTILETÁ

Je to druhá nejmladší pražská tramvajová vozovna. A přece jí je už tři čtvrtě století. Současně to je poslední vozovna, kterou postavily Elektrické podniky před válkou, tedy ve svém „zlatém období“ rozvoje tramvajové dopravy. Vozovna se nachází na nejsevernějším výběžku tramvajové sítě. Nahradila zastaralou vozovnu Centrála, umístěnou do té doby v areálu holešovické elektrárny. (Mimochodem, malý zbytek této staré vozovny ještě v areálu stojí.) Hala kobylišké vozovny je rozdělena na 4 lodě po 5 kolejích a její kapacita byla spočítána na 200 starých obousměrných vozů. Pro dvůr vozovny byla charakteristická kruhová smyčka, ze které se rozbíhaly kolejové harfy do jednotlivých lodí. Byla tu také postavena kusá kolej vedoucí za halu ke kotelně, do níž se tramvajemi dopravovalo uhlí. Na dvoře vozovny na smyčce obracely



vlaků linky číslo 3, teprve v roce 1967 bylo obratiště přeloženo na samostatnou smyčku mimo areál vozovny. Manipulační podmínky se zlepšily v roce 1970, kdy byla zřízena nová kolej kolem celé haly, která využila i větší část původní

Tak vypadala jedna z odstavných ploch garáže Hostivař 22. června 2007 ze střechy tzv. Starého skladu v areálu Ústředních dílen.



nákladní koleje. Jinak kolejiště kobylišké vozovny dlouhá léta odolávalo změnám, pomineme-li drobné posuny výhybek vyvolané nasazováním sprážených souprav T3. Teprve v roce 2009 přišla radikální změna a po letech odkladů se uskutečnila velká rekonstrukce a zásadní proměna kolejiště. Bohužel se z finančních důvodů nepodařilo zatím realizovat novou halu pro mytí tramvají, a tak se v Kobylicích i po této rekonstrukci tramvaje myly starým venkovním mycím rámem. V interiéru vozovny i v jejím technickém a sociálním zázemí se během let samozřejmě změnilo k lepšímu mnohé. Ale to se nám na pár řádků našeho historického kaleidoskopu už bohužel nevejde.

Vlevo: Interiér haly vozovny Kobylice kolem roku 1947.

Dole: Kobylišká „desítka“ se připravuje 11. října 2012 k výjezdu na svoji trasu.



LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V tomto čísle DP kontaktu opět přinášíme zajímavosti z celého světa. Podíváme se na přípravy na fotbalové mistrovství v Brazílii, zavítáme do Asie i staré dobré Anglie.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová, foto: archiv DPP

BELO HORIZONTE SE PŘIPRAVUJE NA MISTROVSTVÍ SVĚTA VE FOTBALE

(Stadtverkehr 3/2014)

Metropole Belo Horizonte (název města znamená v portugalštině „Pěkná vyhlídka“), ležící na jihovýchodě Brazílie, bude jedním z 12 míst konání fotbalového mistrovství světa v roce 2014. V této souvislosti se místní dopravní podnik Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) připravuje na nárůst dopravy. Společnost investovala do nákupu 500 podvozků firmy Mercedes-Benz pro nový BRT (Bus Rapid Transit) sys-



tém „MOVE“, které by měly být dodány v prvním čtvrtletí roku 2014. BRT trať se třemi dílčími trasami měří 23 km a zahrnuje 40 zastávek. Podle odhadů přepraví autobusy denně 700 000 cestujících a vzhledem k tomu, že BRT systém využívá vyhrazené jízdní pruhy, bude možné zkrátit přepravní čas až o 45 %. Firma Daimler, dceřiná společnost Mercedes-Benz, prodala v minulém roce 14 400 jednotek v rámci celé Latinské Ameriky, což v porovnání s předchozími roky představuje 17% nárůst. Je to především v důsledku nadcházejících významných událostí, jako je právě světové mistrovství ve fotbale 2014 a dále olympijské hry 2016.

TRAMVAJ PŘILETĚLA ANTONOVEM

(Railway Gazette 1/2014)

Čínský výrobce CNG Tangshan Railway Vehicles doručil v prosinci loňského roku první tramvaj na pobřeží Černého moře do tureckého Samsunu. Původní plány na lodní dopravu vyřadil ničivý tajfun Yolanda, který v listopadu 2013 zasáhl jihovýchodní Asii. Pro dopravu byl tedy vybrán Antonov Airlines An-225, transportní letoun s největší vzletovou hmotností (640 tun), jaký kdy byl zkonstruován. Tento kolos byl navržen pro přepravu sovětského raketoplánu Buran a částí nosné rakety Enérgija nebo Proton. Po zrušení vývoje raketoplánu byl odstaven a při své cestě z pařížské letecké přehlídky v roce 1989 přistál Antonov i na letišti v Praze. Aktuálně je nasazen do obchodního provozu.

NEJDEJŠÍ AUTOMATICKÉ METRO

(Railway Gazette 2/2014)

V Singapuru se 21. prosince otevřela pro veřejnost první část linky automatického metra. Trasa je 4,3 km dlouhá, se šesti zastávkami, a jezdit na ní bude 11 nových bezobslužných setů vozů Movia od Bombardieru – podle smlouvy by měla společnost Bombardier dodat celkem 343 vozů formovaných jako třívagó-

nové sety. Další tři fáze „Downtown“ linky budou otevřeny do roku 2017, a ta se tak se 42 kilometry stane nejdelší linkou bezobslužného metra na světě. První linka byla v Singapuru otevřena v roce 1987, v té době se systém stal druhým nejstarším v jihovýchodní Asii.

HYBRIDNÍ AUTOBUSY EURO 6 VOLVO VE SKOTSKÉM EDINBURGHU

(Stadtverkehr 3/2014)

Autobusový operátor Lothian Buses, provozující dopravu ve skotském Edinburghu, obdržel první z objednávků 20 hybridních autobusů Euro 6 společnosti Volvo 7900 H. Diesellový motor v kombinaci s elektrickým pohonem umožňuje snížit spotřebu paliva až o 39 %, s příznivým poměrem cena-výkon. Společnost Lothian Buses byla jednou z prvních britských autobusových podniků, který zavedl tyto hybridní autobusy. Lothian Buses si v loňském roce objednal 10 hybridních autobusů Euro 5 Volvo 7900 H, s nimiž byl velmi spokojen. Největším odběratelem hybridních autobusů Volvo je v západní Evropě Norsko s celkovým počtem 80 vozidel, které jezdí v Trondheimu, Hamaru a také v Oslu; testovací provoz probíhá rovněž ve švédském Göteborgu.



PRVNÍ LEHKÁ KOLEJOVÁ TRÁŤ NA TCHAJ-WANU

(Stadtverkehr 3/2014)

Kao-siung, druhé největší město na Tchaj-wanu (2,8 mil. obyvatel), bude stavět první lehkou kolejovou trať na tomto ostrově, která doplní současné metro o dvou linkách, železnici a autobusové spojení. 4. ledna 2013 oznámil Úřad pro hromadnou dopravu magistrátu města Kao-siung, že pro první etapu výstavby bylo vybráno konsorcium firmy CAF a společnosti Evergreen Construction. Projekt zahrnuje dvě okružní linky. První úsek výstavby o délce 8,7 km by měl být dokončen v říjnu 2014. Celá trasa o délce 30 km pak v prosinci 2017. Společnost CAF vybaví trať nízkopodlažními vozy Urbos série ACR se speciálním palubním zařízením pro dobíjení elektrické energie, což umožní provoz bez instalace horní troleje či nutnosti pozemního indukčního napájení. Jelikož jde o vůbec první systém tohoto druhu v celé Asii, je jeho uvedení spojeno s velkým očekáváním.



KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák, foto: archiv DPP



KINO
Filmové premiéry přinesou v dubnu do našich kin mj. i snímky dokumentární. Svě diváky si jistě najde film Liv & Ingmar, jímž mladý indický režisér Dheeraj Akolkar vzdává poctu legendární kreativní dvojici světového filmu – talentované a podmanivé herečce Liv Ullmann a filmovému géniovi Ingmaru Bergmanovi. Z české produkce bude k vidění dokument věnovaný osobitému spisovateli Bohumilu Hrabalovi u příležitosti stého výročí jeho narození. Sedmdesátiminutový snímek s názvem Bohumil Hrabal „Takže se stalo, že...“ obsahuje historické záběry, unikátní fotografie i řadu doposud neznámých informací. Na Bohumila Hrabala zde vzpomínají také režiséři Jiří Menzel, Jan Němec a Petr Kolíha, i představitel začínajícího výpravčího Miloše Hrmy z oscarových Ostře sledovaných vlaků – Václav Neckář. Zvláštní atmosféru filmu dodávají hrané dotázky a komentář Oldřicha Kaisera. Zajímavostí budou jistě i hrané životopisné snímky. Do poněkud dálnější historie zamíříme s britským fil-

mem Vášň mezi řádky. Ten sleduje vztah spisovatele Charlese Dickense a jeho múzy i milenky, mladé Nelly, která se právě kvůli poměru s ženatým spisovatelem dostává ve viktoriánské Anglii prakticky až na okraj společnosti. Další životopisný snímek už se blíží více

k současnosti. Nese název Walesa: člověk naděje a pochází z dílny polského režiséra Andrzeje Wajdy. V sousedním Polsku znamenal tento film o vůdci opozičního odborového hnutí Solidarita velký ohlas a stal se divácky nejúspěšnějším polským filmem loňského roku. A životopis do třetice. Švédský film Valčík pro Monicu vypráví o cestě švédské herečky a zpěvačky Moniky Zetterlund ke slávě v klubech ve Stockholmu a New Yorku. Během své kariéry nahrála řadu jazzových alb a objevila se i ve filmech. V roce 1963 reprezentovala Švédsko v soutěži Eurovision song. Sláva má ale i své stinné stránky. Noční život jako jedna nekonečná párty a řetěz milostných afér přinášejí nejedno trpké poznání.

DIVADLO
Na scéně Divadla Hybernia měl 9. dubna premiéru původní český muzikál Antoinetta – královna Francie. Libreto k romantickému příběhu z doby vlády Ludvíka XVI. a jeho ženy Marie Antoinetty napsal Jiří Hubač, texty k písňím Pavel Vrba. Příběh se odehrává v době, kdy Ludvíkova monarchie spěje k zániku, lid žije v bídě a celé zemi hrozí hlad. Za viníka je označena lehkomyšlná a rozmařilá královna Marie Antoinetta, propuká revoluce, padne Bastila a její život je v ohrožení. Divadlo Na Fidlovačce se v dubnu loučí s úspěšnou adaptací díla spisovatele Karla Poláčka, úsměvnou retrokomedií Hostinec U kamenného stolu. Ačkoliv je poměrně složité zpracovat pro divadelní provedení látku, kterou mají diváci zafixovanu v podobě klasického filmu (byť se jedná o tzv. „film pro pamětníky“), tentokrát se to v Divadle Na Fidlovačce, podle ohlasů diváků či recenzí soudě, povedlo. V neděli 27. dubna

budeme mít naposledy možnost se o tom na premiéře tohoto představení přesvědčit.

VÝSTAVA
V Národním památníku na Vítkově probíhá do 15. června výstava nazvaná Žižkovská bohéma. Panelová výstava (kterou připravilo Národní muzeum za podpory Městské části Praha 3) zaměřená na žižkovské umělecké osobnosti první poloviny 20. století je situována do předsálí Café Vítkov a přináší mj. i řadu zajímavých fotografií.



HUDBA
Ze zajímavých dubnových koncertů můžeme upozornit například na vystoupení slovinské kultovní skupiny Laibach, která přijede představit své nové aktuální album Spectre do Divadla Archa v pátek 18. dubna. Další pozoruhodnou akcí bude pravděpodobně i koncert mladé, v Berlíně žijící brazilské alternativně-popové zpěvačky Dillon (i zde s novinkovým albem, celkově jejím druhým v pořadí s názvem The Unknown) v neděli 20. dubna v Meet-Factory nebo elektroswingového volného sdružení muzikantů, formace Tape Five, která se poprvé českému publiku představí v úterý 29. dubna v Lucerna Music Baru. Velký sál Lucerny přivítá v sobotu 26. dubna jeden z nejvýznamnějších a nejdéle působících světových big bandů, Duke Ellington Orchestra. Patnáctičlenné těleso pod vedením pianisty Thomase Jamese předvede v rámci letošního turné pražskému publiku opět po dvou letech své „klasické“ pojetí jazzových, swingových či bebopových skladeb.



Poprvé se v Čechách představí při elektroswingovém večírku formace Tape Five, která bude prezentovat i aktuální desku Swing Patrol.

Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu Bohumila Hrabala (1914 – 1997):
Kdysi jsem se domníval, že za rozbřesku jarních jiter ptáci vítají zpěvem příchod slunce a světa. Dneska vím, že těch několik...

	ZÁKONÍK PRÁCE (ZKRATKA)	4. DÍL TAJENKY	ZPŮSOB VÝROBY MINCI	SLOVENSKÝ „DVŮR“	ČESKÁ TENISTKA	OTLOUKAT	VZOREC OXIDU URANU	TUHÝ KOMUNÁLNÍ ODPADEK (ZKRATKA)		LYŽAŘSKÁ DISCIPLÍNA	CHLÍPNOST	UŠNÍ LÉKAŘ	INICIÁLY SPISOVATELE ŘÍHY	ANGlická ČÍSLOVKA	MENŠÍ ČÁST CELKU	DRAHÉ KAMENY
S POHRDÁNÍM ODMÍTNOU (KNÍŽNĚ)									BÝVALÝ ČESKÝ PREZIDENT							
PRAVÁ STRANA LODI									1. DÍL TAJENKY PÁDOVÁ OTÁZKA							
BLEDE ČERVENÍ							KUJNÁ ŽELEZA OTOKY						CIRKUSOVÁ POBIDKA ŠAMPION			
	VÝSTROJE RYTÍŘŮ HUDEBNÍ DÍLO							OZNÁMENÍ (ZASTAR.) DOMÁCKY ANNA						LATINSKÁ SPOJKA PEČ. PLÁTEK MASA		
OCHRANNÁ ORGANIZ. AUTORSKÁ (ZKRATKA)				NUŽE AFRICKÝ PŘEZVÝKAVEC					DODATEČNÉ TISKY JMÉNO LANGEROVÉ							
ZNAČKA PLUTONIA			ZAŘÍZ. PRO PŘÍJEM TV AMERICKÝ STÁT							POROST TĚL SAVCŮ UPEVNIT LOŮ					SPÍNAČE ELEKTRICKÉHO PROUDU	STĚKÁNÍ (KNÍŽNĚ)
KONZERVOVANÁ KOUREM						2. DÍL TAJENKY VYDATNOST						SMUTEK (BÁSN.) VELKÉ				
ŠUMIVÉ VÍNO					CHASNÍK NA TOM MÍSTĚ						VELKÉ DVEŘE POROST STROMŮ					
	HUDEBNÍ SKLADBY BLÁZEN (EXPRES.)						KORÁLOVÉ OSTROVY PŘÍTOK DUNAJE						POKYNUTÍ (KNÍŽNĚ) KOPYTNATCI			
UHÁNĚTÍ (O KONI)								PÍSEMNÉ OSVĚDČENÍ NEDOSTATEK SVĚTLA						PŘEDLOŽKA INFEKČNÍ ČINITEL		
ZNALOST									VSUNOVAT NAŠE BÝVALÁ MPZ							
PALIVO					TVOROVÉ MUŽSKÉHO POHLAVÍ						3. DÍL TAJENKY					
TRUTNOVSKÝ PODNIK				MONO-POLNÍ SDRUŽENÍ PODNIKŮ								KELTSKÝ NÁZEV IRSKA				POMŮCKY: ÉIRE, ET, ISAR, ONE

Tajenka z minulého čísla skrývala dokončení citátu Bohumila Hrabala: Do blankytně modrounkého celofánu humoru lze zabalit ztrápené a krvavé součástky denních starostí.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



Nástupiště které stanice metra je na snímku?
Odpovězte správně na soutěžní otázku a získáte CD skupiny The Tap Tap a 2 vstupenky do některé z budov Národního muzea. Odpověď zašlete nejpozději **do pondělí 28. dubna 2014** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).
<<<

Správná odpověď na Fotosoutěž z DP kontaktu 3/2014 zněla: Petřské náměstí. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a DVD Dopravní podnik pro 21. století a 2 vstupenky do některé z budov Národního muzea získal: **Jan Polák.**



Dvacetiny Pražské strojírny

Oslavy výročí tramvajového provozu či zavedení nových vozů jsou události, které veřejnost většinou zaznamená. Na stránkách DP kontaktu píšeme také o kulatinách tramvajových tratí. Ale s narozeninami výrobce kolejových konstrukcí se nesetkáváme často. Výjimkou je tato připomínka 20. výročí znovuoobnovení Pražské strojírny.

Petr Ludvíček, foto: archiv PS a autor

Pražská strojírna a.s., známá pod lidovým názvem Rustonka, je spojena především s výrobou kolejových konstrukcí pro Prahu a pro ostatní města s tramvajovými provozy v Čechách a na Moravě, ale také v zahraničí. Původní historické sídlo strojírny v Libni, v lokalitě známé jako Švábký, je předmětem jiného článku v tomto čísle, a to Historického kaleidoskopu. My se zaměříme na roky po listopadu 1989, přesněji na rok 1993. Z části odstěpného závodu Opravny MHD byla podepsáním zakladatelské smlouvy dne 8. 12. 1993 vytvořena dceřiná akciová společnost Pražská strojírna. Podnik, jehož 100% akcionářem je Dopravní podnik, oficiálně vznikl zápisem do obchodního rejstříku k 1. dubnu 1994.

Prvním generálním ředitelem byl Soňslav Holec, kterému se podařilo znovuoobnovit samostatnou společnost a díky kvalitnímu portfoliu výrobků se s nimi prosadit i v zahraničí, kde se s vynikajícím úspěchem prodával např. výhybkový systém VSP-1-K, a to díky parametrům srovnatelným s nejrenomovanějšími světovými konkurenty. Pro tento výhybkový systém byla v té době k používanému elektromagnetickému přestavníku vyvinuta alternativa, a to v podobě elektrohydraulického přestavníku s využitím především ve vozovnách. Nosnými výrobky byly v tomto období především výhybkové systémy VSP-1-K a výměna s výměnnými jazyky R50-NT1-VJ s v té době revolučními manganovými jazyky s vysokou odolností proti opotřebení. Tyto dva výrobky byly Úřadem průmyslového vlastnictví v Praze zapsány do rejstříku jako užité vzory. První roky existence znovuoobnovené Pražské strojírny byly pro společnost úspěšnými. Podařilo se udržet a získat důvěru zákazníků a upevnit postavení společnosti na trhu.

Pražská strojírna i nadále vyráběla kolejové konstrukce, výhybky, výhybkové systémy a další komponenty pro tramvajový svršek. V roce 1997, již za generálního ředitele Jiřího Medlína, strojírna získala certifikát systému managementu jakosti. Podnik v té době pronikl např. na trhy v Itálii, Německu, Polsku, v zemích bývalého Sovětského svazu, na Ukrajině,

v Bulharsku či Pobaltí a také se pravidelně začal účastnit v oboru nejvýznamnějšího veletrhu Innotrans v Berlíně.

Do života firmy zasáhla významně povodeň v srpnu 2002. I díky iniciativě všech zaměstnanců se podařilo výrobu brzy obnovit a splnit všechny závazky společnosti. Za všechny nově vyvinuté výrobky jmenujme např. nízký výhybkový systém VSP-30-K se zástavbovou hloubkou 200 mm, speciálně vyrobený pro Čechův most, nebo třeba 40 kusů automatických výhybkových systémů pro nové depo v německém Frankfurtu či realizaci zakázky na celé zhlaví vozovny Pankrác, kde byly využity jednojazykové výměny R20 s výhybkovým systémem VSP-20, a také dodávku 53ks výhybkových systémů VSP-20 do depa Strogino v Moskvě, apod. Rok 2006 se do historie zapsal začátkem stěhování Pražské strojírny z Libně do Vinoře a mj. i novým systémem VSP-11-K, vyrobeným pro umístění na mostní konstrukci Palackého mostu. Prvním výrobkem z Vinoře bylo ovšem zhlaví pro vozovnu Žižkov.

V roce 2007 se ředitelského postu ujímá Vladimír Říha, který své vzpomínky na příchod do strojírny a vize čtenářům DP kontaktu představil vloni (9/2013). Co se vývoje a výroby týče, je třeba ve stručnosti připomenout obohacení portfolia výrobků o nový výhybkový systém VSP-12-K a o blokovou výměnu – tyto dva produkty tvoří páteř výroby Pražské strojírny a.s. I v DP kontaktu jsme zmiňovali zprovoznění první vi-



Kromě investic do obnovy a rozšíření strojového parku musíme investovat i do našeho areálu, například z důvodu lepší logistiky dopravovaných dílců či vyššího pracovního komfortu, říká generální ředitel Pražské strojírny Vladimír Říha.

Dole: Areál strojírenského závodu, známého jako Rustonka, v Libni kolem roku 1900.

Zcela dole: Stavba zhlaví ve vozovně Pankrác.

gnolové (rychlostní) výhybky z produkce strojírny, a to na podzim 2013. Aktuálně, tedy v roce dvacetiny Pražské strojírny, Vladimír Říha připomíná: „Chceme uvést do provozu obráběcí centrum, které jsme koupili těsně před Vánocemi v loňském roce. Ted' probíhá jeho zkušební provoz, a slibujeme si od něho snadnější realizaci dalších zakázek, tedy větší rychlost a přesnost. A ideální příležitost, kdy jej uvést do provozu, je právě výročí firmy.“

Výsledek firmy se hodnotí podle úspěšného obchodu, proto jeden příklad za všechny – Austrálie: v roce 2012 byl obrát 20 milionů korun a „vloni jsme pro tohoto zákazníka museli zřídit konsignační sklad na jeho půdě zhruba v obdobné hodnotě“, říká Vladimír Říha a dodává: „I letos se rýsují zakázky pro tohoto druhého největšího zákazníka po DPP ve stejné výši za zhruba 60 milionů korun. Pro zajímavost, nedávno se z Austrálie vrátili dva svářeči, kteří tam naše partnery učili, jak výrobky udržovat a případně opravovat. V létě by naopak měli přijet k nám se podívat se na výrobu.“

