

DP kontakt

Kdo maže, ten jede. A potichu
Seriál: Fakta o pátém áčku
K požáru i po stopách psa



Unikátní publikace z edice Dopravního podniku hlavního města Prahy se stále rozšiřuje. K zakoupení v Infocentrech.

Na roky 2014 a 2015 připravil Dopravní podnik hlavního města Prahy unikátní vydavatelský projekt Encyklopedie MHD, která se skládá ze dvou dílů, prvního, věnovaného historii a současnosti pražské městské hromadné dopravy, a druhého, jehož obsahem je vozový park. Encyklopedie MHD je vydávána formou jednotlivých listů, které si čtenáři vkládají do šanonů. Listy mohou být libovolně řazené, anebo si zájemci mohou listy doplňovat vlastními. Již od května 2014 jsou k dispozici v Infocentrech DPP oba šanonů a nyní již 5 svazků.

Encyklopedie
šanon 2. díl
130 Kč

Encyklopedie
šanon 1. díl
150 Kč



Vklad do 1. dílu:
Historie
a současnost metra
450 Kč



Vklad do 1. dílu:
Historie
trolejbusů
135 Kč

NOVINKA



Vklad do 2. dílu:
Trolejbusy, lanové dráhy,
historická vozidla
320 Kč



Vklad do 2. dílu:
Vozový park metra
170 Kč



Vklad do 1. dílu:
Historie lanovek
80 Kč

Infocentra Dopravního podniku hl. m. Prahy

Muzeum

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

Hlavní nádraží

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

Hradčanská

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

Budova Magistrátu hl. m. Prahy

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

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

**Od 14. ledna probíhá rekonstrukce
Infocentra na Andělu. Opětovné zahájení
provozu je plánováno na začátek března.**

Letiště Václava Havla Praha - Terminál 1, Terminál 2

(přiletové haly letišť)
Otevřeno: Po – Ne od 7.00 do 21.00 hodin.

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

lidé přicházejí a – bohužel – také navzdly odcházejí. Je tomu už deset let, kdy nás zákeřná nemoc připravila o generálního ředitele Milana Houfka. Stalo se to 23. února 2005. Byl prvním nejvyšším představitelem městského dopravního podniku, který zemřel ještě během výkonu své funkce. Jeho odchod byl o to smutnější, že byl nejmladším ze všech ředitelů, generálních ředitelů, správců (či jak se funkce nejvyššího výkonného představitele podniku během bezmála 118 let jeho existence jmenovala).

Když 17. ledna 1995 – vlastně před 20 lety – nastupoval do funkce generálního ředitele Dopravního podniku, bylo mu jen 32 let. A přesto se dokázal zařadit v dosavadní dvacítce ředitelů svými deseti lety ve funkci hned na čtvrté místo. I to svědčí o jeho organizačních a řídicích schopnostech. Začal budovat vskutku moderní a silný městský dopravní podnik a podnikl první, pro mnohé možná nepopulární kroky ve vnitřní organizaci podniku, které jsme označovali za počátek transformačního procesu. Bohužel, nebylo mu dopřáno, aby své představy o podobě DPP dovedl do konce. Na tomto místě musíme připomenout, že právě krátce po svém nástupu do funkce rozhodl, že se bude vydávat podnikový časopis,

a na počátku roku 1996 se skutečně objevilo jeho první číslo. Když jsme před deseti lety obdrželi tu nepřijemnou zprávu o Houfkově odchodu, bylo nám to velmi líto.

Lidé přicházejí a navzdly odcházejí. Shodou okolností jsme právě v době, kdy si připomínáme odchod Milana Houfka, obdrželi další smutnou zprávu. V pátek 8. ledna 2015 nás ve věku nedožitých 83 let opustil Pavel Flajšhans, jehož celý profesní život byl spojen s pražským Dopravním podnikem. Potkávali jsme ho zde i v době, kdy už byl dávno v důchodu, protože díky svým velkým odborným a jazykovým schopnostem do poslední chvíle doprovázel četné zahraniční delegace, ať již na odborných pracovištích podniku anebo v Muzeu MHD v Praze. Odešla legenda, kterou mnoho z nás znalo pod přezdívkou „král Ječmínek“. Ještě na samém konci minulého roku jsme ho mohli vidět v repríze televizního pořadu Retro věnovaného tramvajím T3, které pomáhal



uvádět do provozu a díky jejímuž prototypu získal právě zmíněnou přezdívku.

Milan Houfek a Pavel Flajšhans byli představiteli dvou zcela odlišných generací. Kromě toho, že několik let strávili v Dopravním podniku společně, dokonce v kancelářích nedaleko od sebe, oba spojovala také upřímná snaha zlepšit městskou hromadnou dopravu v Praze a udržet ji na světové úrovni. Každý k tomu jistě svým způsobem přispěl.

Pavel Fojtík,
vedoucí odd. Archiv

OBSAH 2 • 2015

- 4 Aktuálně
- 5 Významné kulatiny roku 2015 se blíží
- 6 Přišlo od cestujících
- 7 Co o nás píše média

ROZHOVOR

- 8–9 Není nad účelné vynakládání finančních prostředků

Z PODNIKU

- 10–11 Fakta o pátém áčku – část 13.
- 12 Novinka vozového parku
- 13 Kdo maže, ten jede. A potichu
- 14–15 K požáru autobusu i po stopách psa
- 18–19 Když se řekne: Změna provozu
- 20–23 Co nového v preferencích tramvajové dopravy
- 24–25 Realizace pilotních projektů osvětlení

VÝROČÍ 140 LET MHD

- 16–17 140 let historickým objektivem: Dana Molnárová

ZAJÍMAVOSTI

- 26–27 Seznamte se s... Komunikačním vagonem

HISTORIE

- 28–29 Únorový historický kaleidoskop 2015

VZPOMÍNKA

- 30–31 Král Ječmínek odjel do tramvajového nebe

KULTURA

- 32 Kam v Praze za kulturou

Foto na obálce: Michal Brunner (Cvičení HZS na Trojském mostě v září 2015 před zahájením pravidelného provozu)

**DP kontakt****Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti**

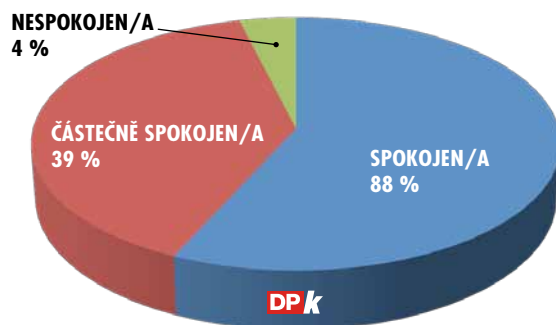
Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
 • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63
 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 23. 1. 2015 • NEPRODEJNÉ

DO 20. ROČNÍKU S DVOJKOU NA VYSVĚDČENÍ

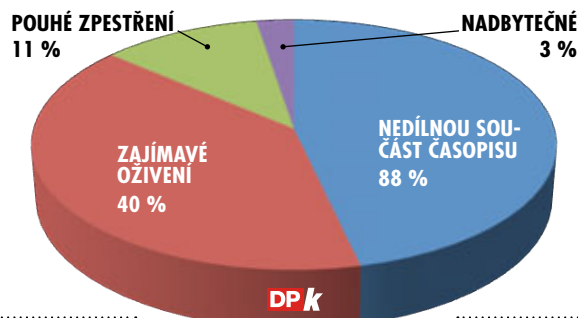
V úvodníku říjnového čísla jsem Vás žádal o vyplnění ankety spokojenosti s DP kontaktem a podnikovým Intranetem, následovala ještě anketa k Extranetu. Zatímco výsledky posledních dvou budou vodítkem pro tvůrce elektronických nástrojů komunikace v plánované nové podobě, známky pro DP kontakt již redakce vyhodnotila. Názory čtenářů jsou vždy cenné, zvláště když přinášejí podněty. Na jedné straně jste v drtivé většině vyjádřili souhlas se sestavou rubrik a s představováním úseků prostřednictvím zajímavých profesí. Zároveň byste si přáli více historických článků, zahraničních zkušeností, informací o nové technice a společenskou rubriku. Jak je z výsledků ankety patrné, odpovídali v ní ti, kteří časopis ve většině čtou pravidelně a přečtou ho téměř celý. Čtenáři při hodnocení „dostatečné informovanosti“ nejčastěji uvedli „spíše ano“, stejně jako v otázce grafiky a celkového dojmu. Na vysvědčení tak udělili DP kontaktu celkovou dvojku. Jak jste určitě zaznamenali v lednovém čísle, ke zlepšení grafiky jsme přispěli typem písma přívětivějším pro oči. I letošní kulatá výročí, která Dopravní podnik oslaví, jsou pro DP kontakt příležitostí přinést poutavé čtení nejen v Historickém kaleidoskopu, ale i v rozhovorech s těmi, kteří v době minulé zaznamenávali historii podniku na filmy či paměťové karty. Již první dvě dámy nám jsou živoucím důkazem, že práce na popularizaci podniku je nejen pestrá a zajímavá, ale že má i smysl. A v roce dvacátých narozenin DP kontaktu dodejme, že i v papírové podobě.

Petr Ludvíček, šéfredaktor

Se současnou skladbou rubrik a členění jsem:



Představování útvarů a zaměstnanců DPP považují za:



FORCITY S NOVÝM FACELIFTEM OD KVĚTNA

Pražské tramvaje 15T letos čekají výrazné změny především v prostoru určeném pro cestující, do kterého bude zavedena klimatizace a také wifi připojení k internetu s technologií LTE. Stávající dřevěné sedačky ve vozidlech potom nahradí sedačky plastové s lepším bočním vedením. Upravena bude vnější barevnost tramvají; horní pás vozu bude oproti stávajícímu tmavému provedení bílý, stejně jako v místech pod okny. Střední díl čela vozu bude žlutooranžový a celé čelo dostane nový design; snížení počtu plastových dílů přinese rychlejší a levnější opravitelnost po nehodách.

Na úpravách tramvají 15T modelové řady 2015 pro DPP spolupracoval jejich výrobce Škoda Transportation s architektem Patrikem Kotasem (rozhovor s ním jsme přinesli v DP kontaktu 12/2014). Letošní řada tramvají 15T zaznamená i některé technické změny. Velkou úpravou projde mechanická brzda, jejíž třmen bude opatřen magnetem, který zafixuje brzdové desky tak, aby nedocházelo k nežádoucímu hluku při přejezdech přes kolejová křižení. Do kabiny řidiče pak bude vyvedena zásuvka 230 V pro potřeby servisu a jednodušší úklid vozů. V tomto redesignu DPP odebere do konce roku 2018 podle smlouvy celkem 125 vozů. (red)



JEDEN SVĚT ROZPRASKÁ OCHRANNÉ BUBLINKY

Cílem 17. ročníku festivalu dokumentárních filmů o lidských právech pod názvem Jeden svět, jehož partnerem je i letos DPP, je narušit předsudky, pohodlné nevědomí a fámy šířené českou společností. Festival, který se uskuteční v Praze od 2. do 11. března 2015, své publikum přivítá výzvou „Praskněte své bublinky!“

Jeden svět letos přichází ve chvíli, kdy světem hýbou zásadní události, jako útok na redakci satirického týdeníku v Paříži, válka na Ukrajině, rozpínání Islámského státu či nárůst rasismu v České republice podporovaný čelnými politiky. Právě proto Jeden svět vyzývá českou veřejnost, aby „praskla své ochranné bublinky“ například už tím, že navštíví projekce dokumentárních filmů s aktuálními tématy a po nich následující debaty. „Každý z nás má nějakou svou ochrannou zónu. Takovou bublinkovou fólii, která sice chrání, ale taky uzavírá před světem. Festival Jeden svět chápeme jako možnost, jak si pár svých bublin propíchnout, mít větší kontakt se světem a s tím, co se v něm děje,“ říká Michaela Klakurková, spoluautorka kampaně.

Téma letošního ročníku se neodráží v jedné konkrétní filmové kategorii, ale prochází napříč celým programem. Novinkami jsou kategorie V zajetí mysli, která nabídne filmy o duševním zdraví, a Co se v mládí naučíš, jež představí dokumenty o vzdělávání. 17. ročník Jednoho světa přináší také čtyři premiéry českých filmů: Jenica & Perla, Zatajené dopisy, Stále spolu a Cukr Blog. Podrobný program s přehledem kin najdete na stránkách jedensvet.cz.



Vás zve do kina



Významné kulatiny roku 2015 se blíží

Není to tak dlouho, kdy dozněly oslavy 40 let od zprovoznění pražského metra. Rok 2015 je na významná výročí, která si Dopravní podnik připomene, bohatší, což dokazuje tato první pozvánka a také nové webovky mhd140.cz.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Aleš Karlovský a Michal Chrást**

Po dubnovém slavnostním prodloužení trasy metra A do Motola a samotném startu roku velkých oslav, o který se postará 16. dubna tradiční projekt Naladte se v metru, už přijde řada na autobusy. Dopravní podnik započne oslavy 90 let od zahájení jejich pravidelného provozu v sobotu 6. června, kdy do garáže ve Vršovicích zavítají návštěvníci v rámci Dne otevřených dveří. V neděli 7. června budou před Pražany defilovat jednotlivé typy autobusů v rámci průvodu, aby ty nejmodernější z nich zakončily období oslav tradiční účastí na Muzejní noci, tentokrát v sobotu 13. června.

Vrchol roku bude patřit oslavám 140 let pražské MHD, které připadají na 23. září. Už 1. 9. bude zahájena výstava na zastávkách, kde bude instalováno 140 plakátů s osobnostmi, událostmi a zajímavostmi z pražské MHD. Následovat bude další výstava, a to pod názvem Tramvaje v Evropě, jejíž instalace se plánuje ve stanici metra Florenc. Na druhém břehu Vltavy, v Království železnic u Anděla, budou mít v sobotu 12. 9. návštěvníci možnost vyslechnout přednášky speciálně věnované „stočtyřicítce“, a to počátkům dopravy v Praze až po nejmodernější technologie používané v řízení dopravy. Týden na to se budou moci vydat na oblíbenou akci, Den otevřených dveří, v neděli 20. 9. potom na velký průvod tramvají Prahou. Očekává se křest již kompletního dílu Encyklopedie pražské MHD týkající se vozového parku.

Třetí kulaté narozeniny roku 2015 se dotknou metra – na 2. listopad připadá zahájení provozu na prvním úseku trasy B. K 30. výročí je plánovaná výstava o budoucnosti pražské MHD a také jízdy historickými soupravami metra.

Přípravy na tato významná výročí začala už vloni. S pomocí soutěže mezi zaměstnanci DPP vznikla loga ke 140. i 90. výročí, která se objevila na stolních i nástěnných kalendářích a letos provázejí všechny propagační materiály. V sobotu 17. ledna 2015

Strossmayerovo náměstí bylo 23. září 1995 svědkem průjezdu historických tramvají v rámci oslav 120 let pražské MHD. Na snímku historická souprava 2222 + 1111 + 1219.

Mánesův most, 18. září 2005. Vedle kolony tramvají seřazené autobusy. Obrázek ze 130. výročí MHD v Praze.




**140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015**



**90 let provozu
autobusů v Praze
1925–2015**

v rámci celoročního seriálu proběhla první z veřejných přednášek v Království železnic na Smíchově, věnovaná historii tramvajových tratí a jejich současné údržbě. Zajímavá témata si řečníci nejen z DPP vezmou „na paškál“ i během dalších setkání, na která dojde vždy v sobotu jednou do měsíce. Projekt vydávání Encyklopedie pražské MHD, který započal vloni před čtyřicátinami metra, pokračuje. Počátkem letošního roku měli

zájemci možnost si přikoupit nové svazky věnované vozovému parku – trolejbusům, lanovkám a také muzejním vozům. Další vydavatelský počín, kterým jsou „Výlety“, rovněž doznají reedice a k zájemcům o putování v Praze a jeho okolí se tak dostane symbolických 140 výletů s Dopravním podnikem. Dalšího vydání se dočká i Slang pražských dopraváků – po dvou knižních podobách se za přispění veřejnosti připravuje třetí vydání, a to v elektronické podobě.

Výročí pražské MHD připomenou na svých cestách i pravidelné jízdy tzv. Zážitkové turistiky, tradiční Kinobus a o finále se v prosinci postará akce Naladte se v metru také o Vánocích. Stejně jako u příležitosti oslav 40 let metra již má i 140. výročí pražské MHD v provozu své webové stránky, kde podrobnosti k jednotlivým akcím budou postupně přibývat: mhd140.cz. 



Chci touto cestou poděkovat řidiči tramvaje č. 17, který jel v pondělí 19. 1. 2015 ve směru od Národního divadla k Právnické fakultě, kde jsem v 8:20 vystupovala. Zachránil mi život, když kolem tramvaje v zastávce projíždělo auto, docela rychle a nezastavilo. V okamžiku, kdy jsem už vstupovala na vozovku, řidič rychle zazvonil, já se lekla, zastavila jsem se na posledním schodu a auto projelo. Děkuji. **Libuše Tillová**



Dobrý den, chtěla bych tímto vyjádřit poděkování a pochvalu panu řidiči tramvaje číslo 12, se kterým jsem jela 28. 1. 2015 v 17:05 z Palmovky a který mi pomohl s kočárkem, u něhož se mi při nástupu do tramvaje zaseklo kolečko. Z cestujících se neměl nikdo k tomu, aby mi pomohl. Pan řidič tedy vyšel ven a věc vyřešil. Navíc byl milý a nabídl mi, že kdybych potřebovala pomoci při vystupování, mohu se na něj obrátit. Jízda pak už probíhala bez jakýchkoli problémů. Dopravní podnik by potřeboval více takových schopných lidí. Nevím, jak jinak mu poděkovat, než touto cestou. **Petra Kolaříková**



Chtěla bych moc poděkovat panu Josefu Stránskému za vrácení mobilního telefonu. V úterý 13. 1. 2015 odpoledne syn vytrousil mobilní telefon na autobusové lince 170 v autobuse č. 3288. Večer zkoušel volat na svůj mobilní telefon a paní na výpravně mu sdělila, že má telefon u sebe, protože ho tam odevzdal pan Stránský, řidič dotyčného autobusu. Tímto mu moc děkujeme a přejeme jen to nejlepší. **Jitka a Přemek Šulcovi**



Dobrý den, denně jezdím do práce noční linkou 508 z Luka na Anděl. Donedávna jezdily tyto autobusy s nízkou podlahou, nyní už jezdí zase vysoké. Jsem starší žena se zhoršenou pohyblivostí, proto mi dělá problém dostat se do schodů. Nejsem jediná, která si na to stěžuje, a ne dej bože, že by chtěl jet invalida, ten by se nedostal nikam. Proto Vás prosím, vraťte nízké autobusy na tuto linku. Děkuji mnohokrát za pochopení. **Věra Květoňová**

Z odpovědi: Dle sdělení odborného útvaru DPP na lince č. 508 nebylo nařízeno organizací ROPID garantované vypravování nízkopodlažních autobusů. Pokud se tam objevily, bylo to vždy neplánovaně. Při nejbližším jednání ohledně garancí nízkopodlažních autobusů uplatníme tento požadavek.



Při výjezdu z Nádraží Modřany se tramvaje rozjíždějí zcela tiše a na rozdíl od dřívější praxe už nyní nedávají žádné zvukové znamení. Už několikrát jsem byl svědkem nebezpečné situace, kdy lidé při přechodu kolejí vstoupí přímo před tramvaj. Navrhují opět zavést povinnost řidiče použít v takové situaci zvukové znamení, alespoň na zastávkách, kde lidé přecházejí před tramvají koleje. Je jen otázkou času, kdy dojde k nějakému neštěstí. **Lubomír Skála**

Z odpovědi: Návěští „Pozor“ (zvoněním) řidič upozorňuje okolí na uvádění tramvaje do pohybu nebo na jedoucí tramvaj. O použití této návěsti rozhoduje řidič v závislosti na provozní situaci. Při rozjezdu tramvaje tedy řidič dává zvukové znamení tehdy, je-li nezbytné upozornit ostatní účastníky silničního provozu na jízdu tramvaje. Dřívější povinnost, dávat tuto návěst při každém rozjezdu tramvaje, byla zrušena z důvodu snížení nepříznivé hlukové zátěže pro obyvatele Prahy.



Dobrý den, mám spíše připomínku, a to k linkám metra A a B, zvláště ke stanici Národní třída. Byl výborný nápad instalovat tabule s odpočítáváním času do příjezdu, ale podle mě by tabule byly lepší před eskalátory, aby člověk věděl, jestli má pospíchat, nebo pospíchat nemusí. Předem děkuji za odpověď a případnou změnu ve stanicích. **Petr Hais**

Z odpovědi: Dovolujeme si Vás informovat, že o umístění panelů s údajem o času do příjezdu následující soupravy ve vestibulech stanic nad eskalátory neuvažujeme. Důvodem je správná regulace toků a směrů pohybu cestujících a především potřeba zachování maximální bezpečnosti cestujících při jejich pohybu z vestibulu na nástupiště.



Dobrý den, ráda bych touto cestou poděkovala a vyjádřila pochvalu paní Boženě Smělé, u které jsem si 5. 1. 2015 na Zličíně (pracoviště 61) dobýjela Opencard. Byla jsem myšlenkami mimo a podařilo se mi od okénka odejít bez vrácených peněz (nebyla to zrovna malá částka). Vše jsem si uvědomila asi půl hodiny poté a vracela jsem se k okénku s obavami. Paní Smělá byla navzdory dost pokročilé večerní hodině velice vstřícná, peníze pro mne měla bokem připravené. Její přístup mě mile překvapil, protože jsem spíš čekala, že dojde na dohadování. Přeji paní Smělé mnoho štěstí a spokojenosti a Dopravnímu podniku více takových zaměstnanců. **Jaroslava Ryšavá**

PSALO SE PŘED 10 LETY (2/2005)



Soupravy M1 na lince C

Ve středu 15. prosince (2004) byla do pravidelného provozu s cestujícími na lince C zařazena souprava M1 č. 42 (čelní vozy inv. č. 4183-4184). Předáním této soupravy byl úspěšně dokončen kontrakt na dodávku 20 souprav M1 druhé série dodavatelem vozidel, firmou Siemens. V současné době všech 20 souprav M1 druhé série absolvuje garanční provoz s cestujícími. Spolu s 22 soupravami M1 první série je tak v provozu na trati C dohromady 42 souprav M1, které postačují k pokrytí současných požadavků grafikonu vlakové dopravy. Cestující veřejnost však může sporadicky za-

hlédnout na trati C ještě rekonstruované soupravy 81-71M. S otevřením nové trati IV.C2 do Letňan však bude nutné počet



provozovaných souprav na lince C navýšit. Proto byl uzavřen s firmou Siemens nový kontrakt na dodávku šesti souprav M1, který by měl být naplněn v lednu příštího roku. Tím by se počet souprav určených pro linku C uzavřel na čísle 48, tj. na 240 vozech. Nasazení nové techniky a sjednocení typu provozovaných vozidel na trati C přineslo očekávané zjednodušení v plánování provozu a údržby. Obzvláště když vzpomene-me, že ještě před dvěma a půl rokem byly provozovány na trati C tři různé typy vozidel s dvěma odlišnými vlakovými zabezpečovacími, tak si uvědomíme a opravdu oceníme přínos moderní techniky.

metro www.metro.cz | PRAHA | úterý 27. ledna 2015 04

Áčko. V podzemí se finišuje

Zatímco celá Praha řeší změny v dopravě po otevření prodloužení trasy A, v podzemí je už téměř vše připraveno na zahájení provozu.

Na prodlouženém úseku metra A do Motola byla včera zahájena kolaudace. „Jsme ve finální fázi, kdy dnes byly započaty kolaudace a zkratové zkoušky na trakčním napájení. Vše nasvědčuje tomu, že termín 6. dubna stihneme,“ řekl ředitel dopravního podniku Jaroslav Ďuriš.

Do tunelů a stanic se v následujících týdnech vypraví sedm kolaudačních komisí, které procházejí stanice a jejich technické zázemí. Kolaudace jsou naplánovány zhruba do poloviny března. Dělníci ve stanicích dodělávají například podhledy, světla a opravují obložení a dlažbu.

Úsek z Dejvické do Motola vyjde hlavní město na asi 20 miliard korun a provoz v letošním roce bude Prahu stát 313 milionů. **ĚTK**

Fotografie najdete na WWW.METRO.CZ



6. dubna tudy vejdou první cestující do stanice Bořislavka.



Stanice Petřiny



Eskalátor vede do stanice Petřiny.



Stanice Nemocnice Motol ocení hlavně pacienti.

Scan článku „Áčko. V podzemí se finišuje“ z deníku Metro ze dne 27. ledna 2015

PRAHA BUDOUČNOSTI: PROMĚNÍ SE VE VÍDEŇ

13. 1. 2015 MLADÁ FRONTA DNES

DNES

Byl to černý den pro černé pasažéry. V červnu 1914 začali revizoři cestujícím bez jízdenky rozdávat pokuty. Systém se totiž po dvouletém fungování osvědčil ve Vídni. O více než sto let později si Praha z Vídně bere další příklad. V polovině roku chystá zlevnit roční kupon na MHD zhruba o tisíc korun. Věř, že stejně jako se to povedlo v rakouské metropoli, i v té české to přiláká více lidí do autobusů, tramvají a metra. Ubýt by podle plánu naopak mělo aut v širším centru. „Příklad z Vídně bychom si mohli brát skoro ve všem. V kvalitě života, turistickém ruchu, parkovacích zónách i v bytové politice,“ říká Petr Štěpánek z Trojkoalice.

Kopírování už začalo. Podle vídeňského vzoru se budou nově opravovat významné pražské ulice. Letos to bude Bělehradská, v následujících letech například Vinohradská. Nástupní ostrůvky tramvajových zastávek splynou s chodníky, sloupy, které drží troleje, zcela zmizí. Elektrické vedení, ze kterého soupravy čerpají energii, bude upnuto přímo na fasádách domů. V ulicích rovněž vyrostou další stromy. Přibudou také takzvané „zóny 30“, tedy oblasti, ve kterých se smí jezdit maximálně rychlostí třiceti kilometrů v hodině. V nich budou mít cyklisté podle vídeňského vzoru možnost jezdit v obou směrech i v těch ulicích, které jsou pro motoristy jinak jednosměrné. „Ve Vídni funguje v režimu „zóny

30“ více než polovina tamní uliční sítě,“ říká mluvčí Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) Adam Švejda. V Praze zatím řidiči takovou zónu najdou v Karlíně. Zavést se jí nyní chystá také Praha 3 na hranici Žižkova a Vinohrad. Inspiraci pro rozvoj města sice magistrát hledá i v dalších zahraničních metropolích, právě z té rakouské však čerpá nejvíce. Důvodů je několik. „Praha i Vídeň mají společnou minulost, i když ve druhé polovině 20. století obě města prošla odlišným vývojem,“ vysvětluje Švejda s tím, že města se podobně vyvíjela především v období Rakouska-Uherska. Dodnes jsou si navíc blízko v mnoha ohledech, jako například v rozložení, počtu obyvatel či turistů. (...)

Automatické semaforey řídí dopravu již 85 let

22. 1. 2015 METRO

metro

Psal se rok 1930, když se v Praze objevil vůbec první plně automatický semafor. Místní ho nejdříve nepřijali s pochopením. Automatická světelná signalizace zastavila pražské řidiče poprvé v lednu 1930 na křižovatce uprostřed Václavského náměstí, kam ústí ulice Vodičkova a Jindřišská. Zatímco dnes je provoz veden prakticky jen po ulici kolmé k náměstí a hned za tramvajovými kolejemi začíná pěší zóna, kdysi zde byla nevytíženější křižovatka v celé metropoli. Na novinku se okamžitě snesla vlna kritiky. Pražané si stěžovali, že na rozdíl od policistů nebo od ručně přepí-

naného semaforu, který stál již od roku 1927 na křižovatce Hyberské a Dlážďené, se zdržuje plynulost provozu. První semaforey byly jednoduchá elektromechanická zařízení, která střídala červenou, zelenou a žlutou barvu v přesně daných intervalech. Neexistovala samostatná návěstidla pro chodce ani pro tramvaje. Navíc jich po celé Praze dlouhá léta bylo jenom pár. Do roku 1967 bylo v Praze pouze 33 světelně řízených křižovatek. Od té doby se jejich počet začal výrazně zvyšovat, nejdříve až o 50 ročně, v posledních letech o pět až deset ročně. Dnešní přechody umí měnit své přepínání podle hustoty dopravy, rozlišují signály pro chodce, auta, cyklisty

a tramvaje a na některých místech odpocítávají čas. „Nyní máme v hlavním městě 640 světelných signalizačních zařízení. Z toho je 129 samostatných přechodů, 329 je centrálně řízeno, 246 je na tramvajové síti, 177 preferuje tramvaj a 183 zase autobus,“ uvedl Ladislav Pivec, šéf Technické správy komunikací. Největší modernizace semaforů začala v roce 2007 a podle plánu potrvá až do roku 2022. Za tuto dobu by mělo dojít k obnově všech původních světelných signalizací ve správě TSK. Momentálně je celá akce téměř v polovině. Od roku 2007 bylo obnoveno 107 světelných signalizačních zařízení a 61 jich je kompletně nových.

Není nad účelné vynakládání finančních prostředků

Problémy jsou od toho, aby se řešily a nikoli zakrývaly. Takto vystupujeme i vůči akcionářům a orgánům společnosti. Tak by se dala ve dvou větách shrnout strategie, s kterou Lukáš Kruml řídí odbor Investice. Proto ho ani největší probíhající investice v podobě pátého áčka ze spaní nebudí. Naopak, rád by se svým týmem byl i u výstavby prvního děčka, pro něj v současné době zajišťují přípravnou fázi projektu.

Ptal se: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Máte na starosti odbor, který spravuje nemalé finanční částky. Můžete jej na úvod krátce představit?

Odbor Investice má dvě oddělení – Stavby o 11 lidech a Strojní investice, kde pracuje 5 lidí. Ročně realizujeme stavby v hodnotě zhruba 10 miliard korun, což představuje přibližně 200 projektů. Z nich nejvýznamnější je v současnosti samozřejmě stavba metra V.A, která představuje kolem 4 až 6 miliard ročně. Do odboru Investice jsem nastoupil v roce 2009 společně s dalšími třemi kolegy. Všichni jsme měli mnohaleté zkušenosti s investicemi, a to včetně zahraničních zkušeností. V mém případě to byla rok a půl dlouhá práce na výstavbě terminálu 5 letiště Heathrow, projekt byl v celkové hodnotě 4 miliardy liber. S kolegy jsme si v rámci své praxe prošli všemi stupni přípravy investic od projektanta, přes dodavatele a konzultantskou činnost až po činnost investorskou.

Deset miliard, 200 projektů, 17 zaměstnanců i s vámi... Není to nepoměrné?

Myslím, že se nám za uplynulé roky podařilo vybudovat tým velmi kvalitních lidí, přesto nám vychází více jak deset projektů na osobu včetně vedoucích. V tomto objemu práce se nelze všem projektům dostatečně efektivně věnovat, takže bez dalších posil to nejde. Koncem loňského roku se podařilo projednat, jak s vedením DPP, tak se zástupci odborových organizací, posílení našeho týmu o dva nové spolupracovníky, jejich výběr byl počátkem tohoto měsíce ukončen. Práce našich lidí je významná a při objemu financí, který spravují, se jejich činnost zaplatí za dva až tři měsíce na rok dopředu. Mou vizí je, aby jeden projektový manažer měl na starosti jeden velký projekt nad 50 milionů a tři menší projekty. Tento předpoklad vychází z předchozích zkušeností a běžné praxe v investiční výstavbě, jinak

nelze dle mého názoru efektivně jednotlivé projekty řídit.

Kdy jste se poprvé pracovním setkal s pátým áčkem?

Poprvé to bylo v roce 2009, kdy investiční odbor v rámci transformace DPP vznikl v podobě, jakou dnes v rámci technického úseku známe. V tom roce probíhala soutěž na výběr dodavatele stavební části V.A, rok poté jsme se spolupodíleli na přípravě zadávací dokumentace na výběr technologie. Na vysvětlenou – balík činností v rámci V.A je rozdělen na 4 části: v roce 2013 tak proběhly ještě dvě soutěže na výběr dodavatele výtahů a eskalátorů a také zabezpečovací techniky. Tyto 4 projektové balíčky mají u nás na starosti dva projektoví manažeři, Ing. Hončl za stavební část a Ing. Mičoch za technologickou část.

Mediálně zajímavá je stále otázka objemu financí, které V.A „spolkne“. Můžete tuto oblast stručně objasnit?

V roce 2008 se předpokládalo, že v nákladech toho roku bude stavba stát 18,7 mld. Kč. Po započítání původně předpokládané inflace jsme se měli pohybovat s celkovou cenou kolem 21,2 mld. Inflace naplněna nebyla, ale v projektu jsme se museli vypořádat s mnoha změnami, a to jak s dopady nerealizace Buštěhradské dráhy, OC Bořislavka, tak nezískání povolení na některé části stavby, či zjištění jiné geologie než se předpokládalo apod. V roce 2012 byla na základě predikce dopadů výše uvedených změn do ceny zastropována cena na 22,5 mld., což byla původní cena plus odhady dodavatelů a některé nevysoutěžené části plus rezerva. Dnes víme, že máme 2,3 mld. rezervu, kterou nenaplníme. Dostáváme se tedy na 20,2 mld. a ještě zbývá cca za 1,1 mld. predikované navýšení, které může být čerpáno na základě schválených

změnových listů. V současné době nepředpokládáme zasluznění celé této částky, takže se opravdu dostáváme pod 20 mld., což je podle mne velmi dobrý výsledek u takto složitěho projektu.

Jaké problémy vás provázely, když jste v roce 2009 nastoupili do rozjíždějího se vlaku?

Potýkali jsme se například s nezískáním některých stavebních povolení, což vedlo ke zdržení výstavby asi o 4 měsíce. V průběhu pak došlo ještě k celé řadě změn, dostali jsme zhruba lehce pod 50% změněného obsahu stavební části dle metodiky zákona o veřejných zakázkách, ale cena díla se navýšila jen o cca 5 procent. Za stejnou cenu tedy stavíme stejný projekt při zachování stejné kvality, avšak dle zákona o veřejných zakázkách částečně jinak. Je tedy logické, že si v rámci realizace projektu velmi hlídáme tento zákon, a proto byl mj. v roce 2013 v rámci projektu zaveden systém kategorizací dodatečných prací v gesci DPP, kterou pro DPP zajišťuje externí organizace ve spolupráci s INŽ.

A co vás z pozice investora trápí dnes?

Asi nejčastějším problémem je koordinace dodavatelů, o kterou se nám stará INŽ, jako ostatně všechny investorské činnosti v rámci tohoto projektu. Aktuálně řešíme problematiku zasluznění změn, kdy dodavatelé často nárokuje poměrně velké změny, které však z našeho pohledu nejsou vždy opodstatněné. Díky naší bedlivé kontrole předložených požadavků na změny jsme z nároků za 1,8 mld. uznali 1,4 mld. Je to o schopnosti hledání kompromisu s dodavatelem s cílem se dohodnout. Jindy dodavatel nárokuje prodloužení výstavby, což je také častý obsah diskusí. Jakékoli nedodržení termínu či zákona by mělo dopad na čerpání evropských dotací, proto vše pečlivě sledujeme. Druhou částí

Ing. Lukáš Kruml (37) nastoupil do Dopravního podniku na post vedoucího odboru Investice v roce 2009. Před tím pracoval ve společnosti EC Harris. Vystudoval na ČVUT fakultu stavební.



projektu je uznatelnost prostředků z pohledu EU a proplácení evropské dotace, které má na starosti ing. Dohnal z odboru Strategický a investiční rozvoj. My jsme spíše ti dělníci, co spravují, hlídají stavbu, hlídají plnění harmonogramu a odsouhlasují fakturaci k proplácení. Takoví hlídači psi, co dohlížejí nad efektivním a účelným vynakládáním finančních prostředků.

Nebudí vás někdy sny o pátém áčku?

Metro mě ve snech neprovází, snažím se oddělovat soukromí od pracovních povinností. Myslím, že stavba je řízena tak, že i dodavatelé si uvědomují nutnost dokončení prací ve smluvním termínu a zahájení provozu s cestujícími k Velikonocům letošního roku. Původní předpoklad zahájení provozu s cestujícími v závěru roku 2014 byl změněn v návaznosti na uzavřené smlouvy s jednotlivými dodavateli a zejména v návaznosti na koordinaci těchto dodavatelů. Od listopadu 2014 probíhají přejímková řízení, teď nás čekají zkoušky, kolaudace s magistrátem a zhruba od počátku března ověřovací provoz.

Ptal jsem se na problémy, ale co považujete za svůj úspěch?

Myslím, že silní jsme jak v celkovém řízení projektu, tak ve změnových řízeních. Osobně považuji za úspěch to, že se nám daří držet celkovou cenu při dodržení rozsahu díla. Ve městě je jiná velká dopravní stavba, kde nebyl dodržen termín a kde náklady výrazně stouply. U nás, i přes dřívější predikce, že cena poroste, se držíme v původním

gardu. A to nejen díky výši inflace, ale i díky tomu, že celkové navýšení není zásadní. Dbáme i na to, aby papírově byla stavba v pořádku, aby se plnily smlouvy a aby se postupovalo v souladu se zákonem, což jsou základní podmínky pro čerpání prostředků z EU OPD.

Máte na prodlouženém úseku oblíbenou stanici?

Podle mého názoru nejpodatřejší je stanice Nádraží Veveřská. Bude asi nejvyužívanější a přesto, že není prostorově největší, architektonicky si ji cením nejvíce i z důvodu účelného členění. U stanice bude autobusový terminál a bude navazovat na rekonstruovanou Bušetřadskou dráhu. Hezká je i nadzemní stanice Nemocnice Motol, kde jde o zajímavou kombinaci skla, dřeva a jejího zasazení do svahu. Nevýhodou je, že v okolí nelze vytvořit konečnou pro autobusy, protože tato stanice nebyla původně připravovaná jako konečná stanice metra. To je ale pouze můj osobní dojem.

Kdy odbor Investice pomyslně zavře skříň se šanony za trasou V.A?

Finančně bychom měli mít stavbu uzavřenu do konce roku 2015. Kdy definitivně zavřeme skříň, to záleží na tom, jak dlouho se budou řešit případné vady a nedodělky a kdy se nám podaří celou trasu zkolaudovat. Trasa teď bude uvedena do zkušebního provozu s cestujícími, kolaudace může nastat třeba až za dva za tři nebo za pět let. Například u trasy IV.C2 proběhla po 6 letech od zahájení provozu. Zkušební provoz


Zvláště nyní koordinujeme naše činnosti na pátém áčku zejména s budoucími uživateli, tedy jednotkou Provoz Metro a jednotkou Dopravní cesta Metro, dochází totiž k přejímání díla ze strany těchto jednotek, říká Lukáš Kruml, vedoucí odboru Investice DPP.

může generovat nějaké změny v návaznosti na jeho vyhodnocení, např. protihlukové úpravy. Další částí je aktivace majetku, tzv. ho dostat do našeho účetnictví. Jde o aktivaci stovek souborů, to je práce i na několik let, kterou musíme stihnout co nejkratší dobou. Na stavbu je v průměru 5letá záruční doba.

Jaké další velké investiční akce v současnosti běží?

Určitě jde o bezbariérové přístupy do metra ve stanicích I. P. Pavlova, Můstek a Anděl, které budou dokončeny ve 4. čtvrtletí tohoto roku. V rámci JDCM se připravují modernizace měření a stávajících stanic metra. Největší je samozřejmě příprava trasy metra I.D, kdy je dokončeno zpracování dokumentace pro stavební povolení, na konci roku by měla být připravena žádost o stavební povolení v závislosti na úspěšnosti výkupu pozemků. Před námi stojí nelehký úkol – zpracování dokumentace pro výběr zhotovitele a zahájení výběru zhotovitele. Ruku v ruce s tím bude probíhat zajištění financování. Pro představu, půjde o investici 35 až 40 miliard. Tady se snažíme počítat z některých nedostatků z V.A, jako je geologický průzkum, kvalita dokumentace, stavební povolení apod. Když budu mít příležitost účastnit se realizace toho strategického projektu, budu velmi rád.

Dopravní podnik bude chtít i v případě I.D určitě využít evropských peněz...

Již dříve tu byly projekty financovány z EU jako půjčka Evropské investiční banky, kdy šlo o projekty OOPK v roce 2008 a DPP se na základě těchto projektů hodně naučil. Budeme-li chtít metro D financovat z prostředků EU, je třeba tomu přizpůsobit výběrová řízení, způsob přípravy projektu apod. Standardy jsou dnes již nastaveny v interních směrnících DPP a budou tomu podléhat i případná změnová řízení tak, aby nenastal problém s uznatelností nákladů. Žádný projekt není ideální, vždy se najdou nějaké slabiny, ale do budoucna chceme takové problémy minimalizovat. Druhá rovina je vlastní čerpání prostředků. Když nečerpám nebo ohrožuji čerpání přidělených dotačních prostředků, tak musím průběžně i vyhodnocovat rizika s tímto postupem spojená. Tato rizika musíme od počátku identifikovat, sledovat a minimalizovat. 

FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část

13.

Jednotka Dopravní cesta Metro měla díky rozsahu spravovaných zařízení v současné době s přípravou na zprovoznění „pátého áčka“ ze všech jednotek asi nejvíce práce. Ale činnost jednotky začala již v době, kdy šitý Tonda a Adéla teprve vrtaly tunely. Práce totiž začaly předstihovými pracemi, spočívajícími v rekonstrukci měřirny ve stanici Dejvická tak, aby umožňovala nejen napájení stávající trasy I.A, ale i navazujícího sklonově náročné úseku V.A směrem k měřirně Kanadská.

Text: Jáchym Bláha a Jan Ungman • Foto: Bedřich Plachý a Metrostav

Jakmile byla dokončena hrubá stavba trati a začala montáž kolejového svršku, začali se na trase podle svých profesí objevovat pravidelně pracovníci jednotky Dopravní cesta Metro (JDCM), aby sledovali průběh a kvalitu realizovaných prací. Po kolejovém svršku postupně následovala příprava nosných prvků na montáži technologií a montáž všech technologií průřezově za celou jednotku.

Dle aktualizovaného harmonogramu stavby z února 2014 bylo prodloužení metra V.A připraveno k zahájení přijímacích řízení k 17. 11. 2014. Po tomto datu probíhají přejímky, odstraňování vad a nedodělků, či některé dokončovací práce nemající vliv na provoz. Pro představu uvedeme některé důležité technologie, bez nichž by provoz byl nemyslitelný. Z hlediska elektrotechniky byly dokončeny provozní soubory měření a distribučních transformoven, páteřní kabelová vedení 22 kV, silové rozvody a ASDŘ-E. Byl zprovozněn a převzat nový přívod 22 kV z rozvodny PRE Západ do stanice Nemocnice Motol, současně byly již odpojeny všechny provizorní staveništní rozváděče z rozvoden

Pohled na nástupiště stanice Petřiny s pracovištěm dozorců stanice.



Vlevo: Ražená jednolodní stanice Bořislavka přivítá cestující v charakteristické červené a červenohnědé barvě v kombinaci s „áčkově“ opálově zelenou.

Vpravo: Stejně jako eskalátory ve stanici Bořislavka jsou i všechna ostatní dopravní zařízení osazena.

PRE. Proběhly zkoušky páteřních rozvodů 22 kV, automatické záskoky VN a NN, napojení mezi V.A a I.A na Dejvické.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení byla v době tvorby tohoto článku rovněž ve finále. Elektronické stávedlo ESA11M a vlakový zabezpečovač LZA na Dejvické byly převzaty a zprovozněny, zatím v rozsahu potřebném pro provoz trasy I.A. Technologie staničních a vlakových zabezpečovacích zařízení, ASDŘ-D, průmyslové televize, rozhlasu, VKV, telefonů, EPS, EZS, hodin, technologické datové sítě, informačních panelů atd. byly již namontovány

a probíhalo postupně jejich ožívání. Pro zdárný průběh některých činností, i když nepřevzatých, bylo zprovozněno zařízení VKV a z telefonní ústředny na Dejvické byly reorganizovány funkční provizorní telefonní linky na vybraná pracoviště V.A, jako jsou např. SPT, DS, MDT.

Stejně tak byla osazena i všechna dopravní zařízení, tedy jak pohyblivé schody, ať už staniční či podchodové, tak i výtahy, protože bezbariérovost nových stanic metra je již samozřejmostí. Život trasy by byl nemyslitelný bez funkčních čerpacích stanic a vzduchotechniky, i tyto technologie jsou zde již osazeny a plně funkční.





Při souhrnu toho, co se již udělalo, nesmíme zapomenout ani na personální obsazení nově budovaného úseku metra. Zprovoznění čtyř nových stanic metra a pěti elektrických stanic si vyžádá nárůst počtu provozních pracovníků. Většina nově vytvořených míst je již obsazena tak, aby bylo umožněno postupné zprovoznění trasy.


Podle předchozích řádků to může vypadat, že již nic nebrání zprovoznění trasy. Opak je však pravdou. Teď nastává ta mravenčí a vysoce zodpovědná činnost všech pracovníků JDCM, kdy je třeba realizovat postupně technické prohlídky, kontrolovat odstraňování vad a nedodělků, provádět zkoušky všech technologických celků a jejich vzájemných vazeb, provést závěrečné komplexní zkoušky a přejímky stavby a technologií.

SLOVNÍČEK

ASDŘ-E	automatický systém dispečerského řízení – elektro
ASDŘ-D	automatický systém dispečerského řízení – dopravní
LZA	liniový zabezpečovač pro trať A
SPT	samostatný provozní technik
DS	dozorčí stanice
MDT	měníma a distribuční transformovna

Do stanice Nemocnice Motol vede nová přípojka 22 kV z rozvodny PRE Západ.

Na stavbě byla provedena finalizace jednotlivých částí napájení, a to jak NN rozvodů, tak i trakčního napájení. Dále proběhlo oživení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Proběhly také kontrolní jízdy se šablonou tak, aby byly odstraněny případné zásahy do průjezdného průřezu. Výše uvedené činnosti směřují k tomu, aby mohly začít komplexní zkoušky technologií, ale především k prvním zkušební jízdě elektrického vlaku po novém úseku, kterou uskutecnila společnost Skanska, soupra-

vou zapůjčenou na základě smlouvy od DPP, dne 10. února během noční výluky. Nyní budou navazovat jízdy společnosti AŽD Praha, opět zapůjčenou soupravou, ověřující funkčnost zabezpečovacího zařízení. A pak už bude možno uvažovat o zahájení zkušebního provozu, který bude zahájen počátkem března. Souběžně budou také dokončovány poslední detaily jednotlivých technologických celků a bude se finalizovat i v dokončení konečného vizuálního vzhledu stanic. 

FOTOGRAFIE PO UZÁVĚRCE:

Úterý 10. února 2015, 1.20 hod.
První zkušební jízda elektrického vlaku v novém úseku trasy metra V.A. Petr Bernášek přivezl soupravu 81-71M s čelním vozem 3143 do stanice Petřiny.

Foto: Petr Hejna



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

NOVINKA VOZOVÉHO PARKU

Pod spojením pojmů Dopravní podnik a autobus si prakticky každý z nás představí městský či příměstský vůz, který je určen pro přepravu na krátké vzdálenosti v rámci sítě PID. Toto, v posledních letech neměnné pravidlo, bylo ovšem nyní porušeno díky nově pořízenému reprezentativnímu autobusu, který je v mnoha směrech odlišný od zbytku vozového parku.

Text a foto: **Ondřej Volf**

Někteří pamětníci si jistě vzpomenou, že DPP již v minulosti vlastnil zájezdové autobusy, které tvořily doplněk portfolia služeb poskytovaných naší společností. V rámci transformace podniku a optimalizace jednotlivých činností došlo k přehodnocení a ukončení provozování zájezdové dopravy na plnohodnotné komerční bázi.

Po určité době však opět nastala diskuze, zda by DPP, jakožto významný poskytovatel přepravních služeb a provozovatel téměř 1200 autobusů, neměl přeci jen disponovat alespoň jedním autobusem, který by nebyl konkurencí pro ostatní dopravce v segmentu zájezdové dopravy, ale naopak se mohl stát jistou vlajkovou lodí autobusové flotily a sloužil by zejména pro účely reprezentace společnosti. Inspiraací byla řada ostatních dopravních podniků v ČR, které i přes výrazně menší rozsah vozového parku reprezentativní zájezdový autobus vlastní a provozují. Tato myšlenka byla naplněna na sklonku minulého roku a výsledkem je zcela nový autobus, který splňuje náročná kritéria pro bezpečné a komfortní cestování jak v tuzemsku, tak i zahraničí.


Na základě vyhodnocení podaných nabídek byl vybrán autobus typu Mercedes-Benz Tourismo 15 RHD. Dvounápravový vůz o standardní délce 12 metrů je osazen motorem splňujícím nejpřísnější emisní normu EURO VI (první autobus této normy v majetku DPP), šestistupňovou manuální převodovkou s pneumatickou podporou řazení a odlehčovacím hydrodynamickým retardérem Voith. Na bezpečnou jízdu „dohlíží“ řada elektronických jízdních asistentů, ABS, ASR, ESP, BAS atd. Interiér autobusu je vybaven pohodlnými sedadly s možností jejich sklopení a vysunutí do uličky, klimatizací, audio/video systémem se dvěma LCD monitory a přehrávačem CD/DVD disků. Za zmínku rovněž stojí insta-



lace jak USB zásuvek pro nabíjení různých mobilních zařízení, tak i klasických 230V zásuvek dostupných u každé dvojice sedadel. Základní technické údaje jsou uvedeny v příložené tabulce. Mercedes byl zakoupen v čisté bílé barvě a dle návrhu DPP byl opatřen grafikou, vycházející z loga společnosti.

Nový autobus, který je „ustájen“ v klíčové garáži, bude primárně sloužit našim zaměstnancům pro dopravu na různá školení, zájezdy, návštěvy veletrhů a další kulturní a společenské akce (organizované DPP, odborovými organizacemi či jednotlivými zaměstnanci), na které bylo dosud mnohdy nutné najímat

vozidla jiných dopravců. Autobus bude samozřejmě využíván při různých akcích v Praze i blízkém okolí, jež DPP pořádá či zajišťuje z dopravního hlediska. Dále se předpokládá jeho využití také pro potřeby Magistrátu hl. m. Prahy, případně dalších městských organizací. Zbývající volná kapacita může být využita i pro komerční jízdy.

Jednotky Správa Vozidel a Autobusů a Provoz Autobusů, v jejichž gesci se toto vozidlo nachází, pak společně vyslovují přání mnoha ujetých kilometrů bez nehod a spokojených cestujících, kteří ocení kvality vozu, jež představuje současný standard v dané kategorii. 

ZÁKLADNÍ TECHNICKÁ DATA

Mercedes-Benz Tourismo 15 RHD

Dvounápravový zájezdový autobus se zvýšeným komfortem pro cestující

Výrobce:	..... EvoBus GmbH, SRN
Motor:	..... Mercedes-Benz OM 470 LA.6-2 (EURO VI)
Výkon:	..... 290 kW při 1800 ot.min ⁻¹
Objem válců:	..... 10 677 cm ³
Převodovka:	..... šestistupňová M-B GO 210-6
Max. povolená rychlost:	..... 100 km/h
Obsaditelnost:	..... 51 k sezení + lůžko pro střídajícího řidiče
Celková délka:	..... 12 140 mm
Šířka:	..... 2550 mm
Výška:	..... 3650 mm
Poznámka:	..... celovozová klimatizace Konvekta EvoCool Basis, audio/video systém Bosch s CD/DVD + 2 monitory, hydraulický retardér Voith + odlehčovací brzda SWR

Kdo maže, ten jede. A potichu

Pracovní tramvaj T3M ev. č. 5572 brázdí pražské koleje téměř 25 let. V současné době je používána především jako sněhový pluh a tramvaj pro odvoz materiálu z ústředních dílen, případně jiných vozoven, do vozovny Pankrác. Během léta a podzimu roku 2014 bylo její uplatnění rozšířeno o systém mazání okolků a hlavy kolejnice. V lednu 2015 byl dokončen proces schvalování na Drážním úřadě a bylo vydáno rozhodnutí pro zkušební provoz.

Text a foto: **Michal Chrást**

Nejdříve se podíváme do historie tohoto tramvajového vozu. Původní tramvaj T3CS ev. č. 6498 byla do DPP dodána z výrobního závodu ČKD TATRA v roce 1965 a až do roku 1990 zasahovala do osobní dopravy ve vozovně Motol, kde byla vyřazena z osobní dopravy a bylo rozhodnuto o přestavbě na pracovní vůz. Po celkové rekonstrukci opustila Ústřední dílny roku 1992. V roce 1995 se poté demontovala hydraulická ruka a vozovna Pankrác pracovní tramvaj využívala k přetahům ostatních tramvajů nebo na dovoz materiálu a agregátů.

Další část své historie začala tramvaj psát v roce 2003, kdy došlo ke zprovoznění nové tramvajové tratě na Barrandov. Protože pluhování této tratě nelze zajistit stávajícími vozy T3 s odporovou regulací, byla tramvaj T3M 5572 určena k přestavbě na sněhový pluh pro vozovnu Pankrác. Byla na ni instalována šířková radlice, a to do prostoru pod předními dveřmi. Touto úpravou došlo ke zkrácení a odpojení od pohonu levého křídla předních dveří.

Nejnovější úpravou je dovybavení tramvaje mazacím zařízením. V březnu 2014 došlo ve vozovně Pankrác k prezentaci maziva na hlavu kolejnice. Jelikož tato zkouška proběhla úspěšně, bylo rozhodnuto vyzkoušet mazání hlavy kolejnice na pracovní tramvaji T3M 5572. Inspirací byl nápad z GVB Gera, kde vlastní pracovní tramvaj T4DM-T 104, která používá stejné zařízení. K realizaci u nás byla vybrána firma Sklenář, jež v ČR zastupuje společnost IGRALUB a reprezentuje sdružení firem Sklenář-IGRALUB-REBS. V srpnu 2014 došlo k montáži zařízení pro mazání hlavy kolejnice doplněné o mazání okolků. Po individuálním vyzkoušení a nastavení všech trysek došlo k dalším úpravám v elektrickém zapojení, za které můžeme poděkovat zejména elek-

Malé foto shora:

Ovládací jednotka REBS v kabině řidiče.

Invertor.

Nádrž s mazivem IGRALUB a čerpadlem REBS.

Detail kola s tryskami pro mazání okolků a tryskou pro postřik hlavy kolejnice.




tromechanikovi Stanislavu Hrubíšovi. Ten v následujících měsících chrlil nápady, jak zařízení vylepšit a také jak docílit potřebných parametrů napájení pro správnou funkci kompresoru.

Tato mazací souprava je umístěna před třetí nápravou – tj. na druhém podvozku. Soupravu tvoří zásobník maziva se dvěma čerpadly, kompresor se zásobníkem vzduchu, baterie z tramvaje 14T, odpojovač baterie a samotné trysky. Na stanovišti řidiče jsou vyvedena dvě tlačítka pro ovládnutí mazání, a to 1x postřik v délce 6 sekund a 2x postřik v délce 2x 6 sekund s pauzou 3 s. Dále nechybí přepínač k zapínání mazacího zařízení či ovládací jednotka, která je vybavena vypínačem jednotky REBS, kontrolkou sepnutí ovládacích ventilů, přepínačem mazání, a to v rozsahu okolků nebo hlava kolejnice či souběh obou systémů. Dále je možné i na této jednotce ovládat mazání okolků či hlavy kolejnice v rozsahu postřiku 1x až 4x.

Řidič ovládá mazání zásadně tlačítky na panelu, která jsou umístěna místo výstrahy a otevírání předních dveří. Vzhledem k tomu, že je tramvaj

v každodenním provozu, byl v rámci úpravy vůz osazen lepší mechanickou sedačkou a sluneční roletou. Panel řidiče je maximálně unifikován se stávajícími typy tramvajů T3.

V druhé polovině ledna 2015 došlo ke zkušebnímu provozu a proškolení řidičů. Od 2. února je tramvaj v pravidelném provozu dle určeného vlakového jízdního řádu, aby namazala problematická místa v tramvajové síti. Hlavním jejím úkolem je prokázat pozitivní účinek mazání hlavy kolejnice ke snížení hluku z projíždějících tramvajů a může přispět ke snížení opotřebení kolejnic. Mnohaleté zkušenosti z GVB Gera dokladují, že provozování této tramvaje má pozitivní vliv na snížení hluku. Věřím, že i naše řešení prokáže v tak složitém provozu své pozitivní účinky.

Závěrem bych chtěl poděkovat pracovníkům vozovny Pankrác, kteří přispěli svojí prací k realizaci této myšlenky. Dále děkuji za pomoc i odboru Technicko-provozní jednotky Správa vozidel Tramvaje. 

Pracovní tramvaj T3M ev. č. 5572 při zkušební jízdě na náměstí Republiky.



K požáru autobusu i po stopách psa

Hasičský záchranný sbor podniku zaznamenal v roce 2014 celkem 552 výjezdů. Při pohledu na statistická data je zřejmé, že v průběhu posledních tří let došlo k mírnému poklesu absolutního počtu výjezdů jednotek HZS DP a až na dílčí výkyvy zůstávají překvapivě neměnné procentuální podíly jednotlivých druhů událostí. Za jednotvárnou statistikou se však skrývají neopakovatelné, někdy dramatické a jindy i kuriózní události.

Text: Michal Brunner • Foto: HZS DP



Výjezd č. 003 – vyprošťování autobusu po nehodě s osobním automobilem, Radotín, 4. 1. 2014.

počtu výjezdů k živelním pohromám. Podnikoví hasiči opakovaně vyjíždějí čerpat vodu ze zatopených podchodů stanic metra Můstek A, Ládví a z tramvajového podjezdu U Bulhara. S námrazou, která ochromila hlavní město na začátku prosince, souviselo šest zásahů jednotek HZS.

Značně rozmanité byly technické zásahy. K nejzávažnějším případům patřila únorová záchrana zaměstnance v kolapsovém stavu z členitých prostor větrací šachty stanice metra Florenc C. Lezecká skupina HZS zajistila bezpečný transport zraněného přes několik výškových úrovní větrací šachty až na povrch a do sanitky. Ve dvou případech hasiči v součinnosti se zdravotníky vyprošťovali strojvedoucí metra, kteří se zřítili do kolejíště před odstavenou soupravou. Tyto dvě velmi podobné události se staly v listopadu s odstupem jen osmi dny. Hasiči DP zasahovali také při listopadové havárii eskalátoru ve stanici Můstek B, kde zejména pomáhali záchranné službě s ošetřením a vnesením zraněných cestujících. K typickým technickým zásahům patřilo i v loňském roce vyprošťování osob z výtahů pro imobilní cestující. Ve dvou případech byl

Jednotky HZS DP zasahovaly u 31 požárů. K závažným požárům s větší škodou patřily požáry kloubových autobusů v lednu na sídlišti Novodvorská a v březnu v Suchdole. K typickým požárním zásahům patřilo ochlazování brzd autobusů nebo elektrické výzbroje tramvají. V těchto případech vždy pohotová reakce podnikových řidičů a včasný hasičský zásah zabránily rozšíření požáru mimo poškozenou technologii a větším škodám na vozidle nebo ohrožení cestujících.

V kategorii dopravních nehod zasahovali hasiči u patnácti střetů osob se soupravou metra a u tří kolizí osob s tramvají. Technicky nejsložitější bylo nakolejování lokotraktoru ve zhlaví depa Kačerov v červnu a odstraňování následků vážné nehody automobilu Policie ČR s tramvají 15T v Olšanské ulici v říjnu. U dopravních nehod zpravidla nekončí práce podnikových hasičů vyproštěním osob a provedením protipožárních opatření, ale podílejí se v ko-

ordinaci s dalšími pohotovostními složkami DPP na odstranění trosk havarovaných vozidel a celkové likvidaci události tak, aby mohl být co nejdříve obnoven provoz.

V loňském roce se naštěstí neopakovaly předloňské povodně, ale i tak se letní deštivé počasí, zejména v červenci, podepsalo na větším

Výjezd pod číslem 320 – šetrné vyproštění ruky zaklesnuté v konstrukci sedačky, Černý Most, 7. 8. 2014.





vyhledáván pes zaběhnutý v tunelu metra a dva zásahy patřily likvidaci vosích hnízd.

Kuriózní situace nastala 7. srpna, kdy se paní ve voze metra shýbala pro brýle tak nešťastně, že se jí ruka zaklínila mezi sedačkami. Hasiči rozmontovali konstrukci sedačky a ruku šetrně vyprostili. Paní byla pro jistotu odvezena záchrannou službou k ošetření a nepoškozená souprava metra mohla znovu vyjet na trať.

Úniky nebezpečných látek byly ve většině případů představovány únikem provozních kapalin z porouchaných autobusů. Nejvíce takových případů nastalo v prvních zářijových dnech po skončení prázdninového provozu. Ve dvou případech na začátku února likvidovali podnikoví hasiči únik rtuti z rozbité zásilky lékařských tlakoměrů. Také poslední výjezd roku 2014 s číslovkou 552 se týkal unikajících látek, konkrétně oleje z převodovky vykolejené tramvaje KT8 v Letenské ulici.

Mezi hasičské zásahy jsou dle příslušné metodiky započítávána také taktická a prověřovací cvičení. Loňský rok přinesl tři významné akce integrovaného záchranného systému, u kterých nechyběl ani HZS DP – chemické cvičení Metro 2014, taktické cvičení na řetězovou nehodu v tunelu Blanka a metodické cvičení záchranných služeb Pražská 155. Ke všem těmto událostem jsme

přinesli na stánkách DP kontaktu samostatné reportáže. Souběžně s přípravou na uvedené velké akce probíhala rutinní prověřovací cvičení jednotek HZS, zaměřená zejména na průzkum a evakuaci objektů DPP, detekci a dekontaminaci nebezpečných chemických látek a vyprošťování osob zpod soupravy metra.

Dopravní podnik investuje značné finanční částky i lidské úsilí do bezpečnosti a plynulosti všech svých provozů. Potýká se přitom s řadou vnějších vlivů, jakými jsou zejména povětrnostní podmínky, ale i hrozby masivních výpadků elektrické energie nebo násilných činů některých jednotlivců či skupin. Jednotky Hasičského záchranného sboru jsou

Nahore: Zásah č. 465 – nehoda tramvaje s osobním automobilem, Švehlova ulice, 29. 10. 2014.

Dole: Výjezd 416 – požár krytu přívodní kolejnice na zkušební trati metra, Depo Zličín, 1. 10. 2014.

výkonnou složkou podniku, která mu umožňuje vlastními silami řešit široké spektrum krizových situací. Nemůžeme očekávat, že by počet hasičských zásahů v letošním byl výrazně nižší než v letech předchozích. Přejme si alespoň, aby podíl událostí s tragickými následky byl letos co nejmenší.



Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet výjezdů HZS DP	541	608	609	577	556	552

Rok	2012		2013		2014	
	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	32	6	33	6	31	6
Dopravní nehoda	30	5	26	5	36	6
Živelní pohroma	8	1,5	34	6	22	4
Technická událost	209	36	178	32	177	32
Únik nebezpečných látek	66	11	42	7	37	7
Ostatní mimořádná událost	1	0,5	3	1	1	0,5
Planý poplach/signalizace EPS	198	34	208	37	220	40
Prověřovací a taktické cvičení	33	6	32	6	28	5
Celkem	577	100	556	100	552	100

140 let historickým objektivem: **Dana Molnárová**

Slavnostní otevření prvního úseku pražského metra, testovací jízdy nových automobilů na Cukrák, reportáž z premiérové plavby motorové lodi na Vranovskou přehradu, nebo třeba fotodokumentace dětského tábora v rekreačním objektu Dopravního podniku. Černobílé fotografie, které známe z knih, televizních dokumentů či novinových článků, na nás dýchají atmosférou tehdejší doby. Doby, v níž standardní výbava fotografa vážila kolem 4,5 kilogramu a během které v Dopravním podniku působila jako fotografka a později i redaktorka Dana Molnárová.

Text: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejna a Dana Molnárová**

Co vás k fotografování dopravy přivedlo?

Bylo mi teprve třináct a půl, když jsem se hlásila na Střední grafickou školu. V tak mladém věku člověk ještě neví, co všechno bude v životě dělat. Můj otec pracoval v Dopravním podniku, stejně jako maminka, která byla skladnicí v trolejbusových garážích v Košířích. U podniku se vyučil i můj bratr a strýc pro změnu jezdil s tramvají v Kobylisích. Byli jsme prostě taková dopravní rodina. A když přišla v roce 1960, tedy rok před maturitou, nabídka na fotografování spartakiády pro podnik, přijala jsem ji.

V Dopravním podniku jste začínala jako fotografka pro boku staršího kolegy Karla Semráda. Právě on měl být tím, který vás zasvětil do dění. Realita však byla nakonec jiná...

Když jsem v roce 1961 nastoupila, pan Semrád už byl nemocný a já do toho pěkně spadla. Vůbec jsem neznala chod věcí a na všechno jsem byla sama. Má první fotka? To bylo strašný! Dali mi vyfotit Symfonický orchestr Dopravního podniku hl. m. Prahy na skleněné desky, přičemž mi neměl kdo přisvítit nebo cokoli podat... I když nejsem věřící, tak tenkrát se nade mnou někdo smíloval a fotka se povedla. Minutu jsem dělala expozici a dodnes se divím, že se ti s těmi houslemi nepohnuli.

Jaké focení v Dopravním podniku vás nejvíce bavilo?

Bavily mě reportáže. Měly jsme to s Jarkou Hussarovou, s níž jsem od roku 1966 pracovala, tak trochu rozdělené. Jarka přišla z Fotografie a lidé, kteří se kolem ní pohybovali, byli umělečtí fotografové. Zatímco ona ráda fotila architekturu nebo modely a hrála si se světýlky, já zase ráda běhala. Bavilo mě utíkat před delegacemi dopředu, předem se



Nahore: Z autorského archivu je i záběr z Národní třídy u tehdejšího obchodního domu Máj (1984).

Dole: Také zde tramvaje dnes nepotkáme...

připravit a zachytit je pak v pohybu. Takže když se otvíralo metro, šla Molnárová na Kačerov a Hussarová fotit poslední jízdu starých dvounápravových tramvají.

Na jaké období v podniku vzpomínáte nejraději?



Jako fotografka na dobu pro roce 1965, kdy přišel ředitel Lacek. Oddělení Propagace, jehož jsme byli součástí, se hodně rozšířilo. Měli jsme pět výtvarníků a dole i vlastní tiskárnu, kde se tiskly propagační materiály. Dělal se všechno a bylo to fajn. K podniku patřily lodě, taxíky, kolektory, půjčovna aut... Fotila se výstavba metra a zdokumentovávaly se i chyby ve výstavbě, třeba když na I. P. Pavlova pronikly pohonné hmoty. Měli jsme pořád co dělat, protože se fotilo opravdu všechno, třeba i zapalování kotle v rekreačním středisku.

V roce 1977 jste Dopravní podnik na určitý čas opustila. Co bylo důvodem?

Hlavními důvody toho, proč jsem na tři roky zmizela, bylo to, že za prvé nám na propagaci škrtili hodně peněz a za druhé se začalo dělat hrozně moc konferencí. Například, když se fotila Stranicko-technicko-ekonomická konference, která byla vždycky kolem Mikuláše, znamena-

lo to sedět v sále od rána od devíti do sedmi do večera a fotit každého diskutujícího, jenž vystoupil. Pokud fotíte podobné akce často, už víte kam si stoupnout, aby fotografovaný neměl velký nos nebo třeba lesklou pleš. Když jsem se pak do podniku vrátila, dozvěděla jsem se, že se pánové vsázeli, kdy z pódia spadnu.

Po necelých třech letech v celostátní redakci Dopraváka jste se vrátila zpět do Dopravního podniku. Nikoliv však do Propagace, nýbrž rovnou do redakce Pražského dopraváka...

V redakci to bylo fajn a můj šéf Adolf Vodrážka, který mě nejvíc přemlouval, abych se vrátila zpátky, mi přidělil i pěkná témata – ženy, mládež a zdravotnictví v podniku. Co bylo potřeba vyfotit jsem mu samozřejmě vyfotila, ale psala jsem i texty. Původně jsme seděli na Pernštýně, pak nás přestěhovali na Bubenskou, kde už Adolf působil jen krátce, než se pak stal ředitelem Kulturního domu Elektrických drah. Místo něj na pozici našeho vedoucího nastoupil vedoucí tiskového Vlastík Novák. Z doby po revoluci, kdy jsem na tiskovém zůstala sama, mám i jednu veselou historku. Zrovna se zdražily jízdenky, bylo pět hodin, pátek odpoledne. Nějaký redaktor chtěl znát podrobnosti a já nevěděla vůbec nic. A protože mi nezbylo nic jiného, než mu opakovat pořád dokola „Prosím vás, já o tom opravdu, ale opravdu nic nevím“, vyšlo to tehdy přesně takhle i v novinách. Spousta kolegů z podniku si mě pak dobírala, zda opravdu, ale opravdu nic nevím...

To však není jediný úsměvný moment, který jste v DPP zažila...

Samozřejmě. Jednou se mi stalo, a to na sebe klidně prozradím, že jsem udělala kuriózní chybu v článku o srazu pionýrů v Brdech. V článku jsem zapomněla čárku, a protože jsem dělala i korektury v tiskárně, opravila jsem ji. Opravila jsem ji ale tak, že tím, jak se text posunul, vyhodilo to údaj o tisících. Takže nakonec v Pražském dopraváku vyšlo, že do Brd se dostavili čtyři pionýři místo čtyř tisíc...

Vaše veselá povaha jako by přímo přitahovala netradiční situace. Pozoruhodný zázitek máte i s tehdejšími řediteli Opravárenské základny tramvají Janákem...

Bylo to v době, kdy různé delegace z podniku navštěvovaly nedokončené metro. Původně jsem měla jít



na Florenc fotit s paní redaktorkou Frantinovou, která ale měla z tunelů fobii, na poslední chvíli si vše rozmyslela a já tím pádem hlavní výpravu nestihla. Protože to bylo narychlo, nestačila jsem se převléct a vyrazila jsem do metra v šatech a lodičkách. Hned na začátku mě zarazil nějaký pracovník, že prý mě tam bez helmy nepustí. A tak, když jsem uviděla svářeče, který měl helmu položenou jen tak vedle sebe, požádala jsem ho, ať mi ji půjčí. Půjčil, i když křičel, že ji má na sebe napsanou. Když jsem výpravu v tunelu doběhla, zjistila jsem, že tunel tvoří zčásti laguna, na kterou oni, na rozdíl ode mě, byli vybavení. Jim dali holínky, zatímco já byla v lodičkách. Teď už by to asi nikdo neudělal, ale tehdy mě ředitel Janák vzal do náručí a přes celou tu lagunu přenesl.

Jste velmi čínorodá, a tak nikoho nepřekvapí, že pilně sledujete i současné dění kolem podniku...

Některé věci se mi líbí, jiné ne. Nelíbilo se mi třeba, když se spouštěl nový úsek metra Kobylisy – Letňany, že jsme nebyli dost dobře informováni. Vycházela sice spousta knížek, kde se člověk dozvěděl, jak se dostat na Sv. Jana pod Skalou, ale nevycházely knížky o tom, jak dojet MHD


Dana Molnárová (72) nastoupila do Dopravního podniku v roce 1961. Zprvu působila jako fotografka, později byla i redaktorkou Pražského dopraváka. Přestože již nefotí, černobílou fotografii stále miluje.



Nahore vlevo: Kolegyně-fotografky z Dopravního podniku. Dana Molnárová (vpravo) s Jaroslavou Husarovou, s kterou jsme si povídali v minulém čísle.

Nahore vpravo: Z rekonstrukce v ulici Otakarova (1976).

Dole: S fotoaparátem Flexaret IV Dana Molnárová svou kariéru začínala.

z jednoho konce Prahy na druhý. Víím, že dneska už je systém úplně jiný, ale když je nějaká větší událost, jako třeba prodloužení metra, informovanost by měla být podle mého o trochu větší. Ráda jsem za pana generálního, který nastoupil nyní. Líbí se mi na každoročních sezeních s důchodci, jak dokáže všechno srozumitelně vysvětlit. Dokáže starým lidem věnovat svůj čas a odpovídat i na prkotiny. Pro mě je to velký sympaták. 



Když se řekne: Změna provozu

Prísloví, že změna je život, platí pro nejrůznější situace v našem každodenním a zaběhlém rytmu. Každý zásah do našich opakujících se běžných činností znamená zvýšenou pozornost. V málokterém odvětví je to však taková pravda jako v hromadné dopravě, na kterou jsou odkázány tisíce lidí – našich cestujících.

Text: Tomáš Párys • Foto: JPA

O přípravě změn v autobusové dopravě z pohledu jednotky Provoz Autobusy (JPA) jsme již podrobněji psali v minulých číslech DP kontaktu. Dnes se proto zaměříme zejména na jejich rozsah a četnost, neboť i zdánlivě drobná úprava provozu se mnohdy dotýká překvapivě velkého počtu řidičů i dalších pracovníků DPP.

PROČ VŮBEC ZMĚNY?

V případě změn na pravidelných linkách PID do hry vstupují dva základní faktory. Prvním z nich jsou požadavky na úpravu provozu z důvodu rozvíjející se bytové zástavby, administrativních center, požadavků jednotlivých městských částí a také na základě přepravních průzkumů. Na všechny tyto aspekty je nutné pružně reagovat tak, aby se dopravní nabídka všem těmto potřebám vždy přizpůsobila.

Druhou rovinnou jsou pak změny dočasné. Jedná se o jakýkoliv zásah do pravidelné sítě z důvodu investiční a rekonstrukční činnosti, kterých je v porovnání s první skupinou změn o mnoho více. Důvodem je především rozsah a hustota sítě autobusových linek v Praze a přilehlých oblastech Středočeského kraje.

Mimo změny na pravidelných linkách PID je samozřejmě nutné zajistit i další dopravně-provozní požadavky. Patří k nim zejména náhradní autobusová doprava (NAD)

Ukázka části Avíza, které stanovuje změny na prázdninový provoz (jeden řádek = jeden grafikon).

za kolejovou dopravu (metro, tramvaje), včetně NAD za České dráhy. Zde DPP kromě plánovaných akcí zajišťuje rovněž akce operativního charakteru, při kterých od vznese požadavku k realizaci samotné uběhne leckdy i pouze několik minut. Pro tyto operativní případy jsou základní provozní podklady a data v příslušných programech a odbavovacím a informačním systému (OIS) alespoň rámcově předpřipraveny pro možnost okamžitého použití.

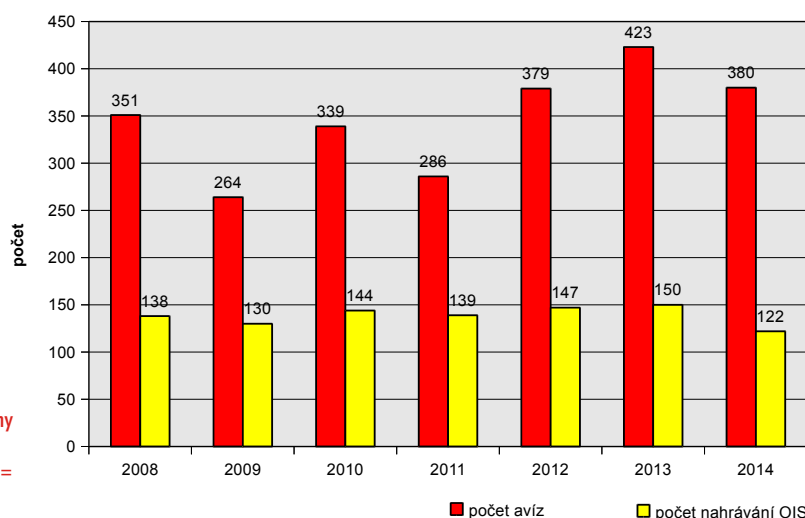
ZÁKLADEM ZMĚNY JE AVÍZO

Na každou změnu jízdního řádu je pro provozní pracovníky dle příslušných garáží vydáváno tzv. Avízo k zajištění požadovaných změn.

Jedno Avízo však často soustřeďuje i několik různorodých změn ke stejnému datu, proto jedno jediné Avízo může obsahovat změny velkého počtu linek. Typickým příkladem jsou např. prázdninové jízdní řády.

Z grafu vývoje počtu Avíz (viz níže) vyplývá, že např. v roce 2014 připadla v průměru na jeden pracovní den 1 až 2 Avíza. V roce 2013 pak byl jejich počet ještě větší zejména vinou povodní. Počet těchto Avíz však ani zdaleka neznamena počet změn nutných k zajištění. Jedno Avízo totiž většinou stanovuje změny všech provozních dnů. Na každý provozní den, tzn. na pracovní den, sobotu a neděli, je zpravidla nutné zpracovat nový grafikon.

Počet Avíz a počet nahrávání OIS v autobusech (2008 – 2014)



Linka	Den	Platí od	Čís. graf.	Chron. karta	Číslo CHRK	Kursy	VJŘ změněné	VJŘ přidáné	VJŘ zrušené	VJŘ nezměněné	ZS	Typ vozu	Garáž
101	PD	30.6.2014	P4894		18	ano	3-11		12		3-11	MdN	Vršovice
101	So+Ne	28.6.2014	T4893		18		1,2,4				1,2,4	MdN	Vršovice
102	PD	30.6.2014	P5209		15	ano	1-6		7		1-6	SdN, Sd	Klíčov
103	PD	30.6.2014	P5063		8		1,2,4,5	3	6		1-5	SdN, Sd	Klíčov
105	PD	30.6.2014	T4427		5		2			1	2	SdN	Kačerov
106	PD	30.6.2014	P5057		15	ano	1-5,7		6		1-5,7	SdN	Kačerov
106	PD	30.6.2014	P5057		15	ano						501	Vršovice
107	PD	30.6.2014	PV2130		4	ano	1-6		7,9,10,16		1-6	Kb, KbN	Řepy



AKTUALIZACE DAT V AUTOBUSECH

Kromě vypraven JPA musí na garážích změny připravit a zajistit také provoz jednotka Správa Vozidel a Autobusů (JSVA). Úpravy ve vypravení jednotlivých autobusů jsou ošetřeny softwarovou návazností na plánování služeb řidičů. Klíčovým úkolem pro zajištění změny v provozu a zejména správné informování cestujících je však aktualizace jízdních řádů a dalších dat v OIS, přičemž přípravu datových souborů zajišťuje JPA a aktualizaci dat v autobusech pak JSVA.

V současné době při nahrávání těchto dat významným způsobem napomáhají Wi-Fi přenosy. Díky nim je možné aktualizovat 51 % autobusů bez nutnosti fyzické přítomnosti pracovníka JSVA v autobusu. Aktualizace dat ve zbývajících 49 % autobusů však dosud probíhá původním manuálním způsobem, tedy přehráním PCMCIA karty s novými daty přímo do zařízení ve voze při každé změně jízdního řádu. Při změnách v názvech zastávek je navíc nutné obdobným způsobem aktualizovat ještě další dva komponenty v každém autobusu – hlásič zastávek a elektronické informační panely, což je časově velice náročné. Za rok 2014 se jednalo průměrně o 2–3 plošné aktualizace dat v jednom kalendářním týdnu.

Cílem pracovníků, kteří připravují datové soubory, je eliminovat počty aktualizací OIS na nezbytné minimum. Dle technických a kapacitních možností jsou tak změny a úpravy jízdních řádů ve více navazujících termínech soustředovány do jednoho datového souboru. Nezbytnou podmínkou pro tuto optimalizaci je však včasná dostupnost grafikonů a alespoň částečná koordinace jed-

notlivých změn. Pokles počtu nahrávání dat v roce 2014 oproti roku 2013 při pokračování nárůstu počtu změn grafikonů ukazuje pozitivní efekt a úspěšnost tohoto principu (viz graf na předchozí straně).

Každá změna grafikonu vyvolává řadu návazných činností na dotčené garáži. Jedná se o změny časů zahájení a ukončení jednotlivých směn a při zásadnější změně i úpravy diagramů, změny počtu a struktury vypravených autobusů, ale také o výměnu a aktualizaci všech dokumentů v deskách řidičů – tzv. vozových náležitostí.

KLÍČOVÁ JE KOORDINACE TERMÍNŮ


Ať už se jedná o jakýkoliv druh změny nebo zásahu do jízdního řádu, je nezbytné jednotlivé termíny různých akcí vzájemně koordinovat. Vhodná koordinace termínů změn umožní v rámci JPA snížit četnost úprav směn a diagramů řidičů a v rámci JSVA omezí časově velmi náročné manuální nahrávání dat do autobusů. Speciálním případem jsou změ-

Zajištění náhradní autobusové dopravy je jedním z příkladů změn provozu.

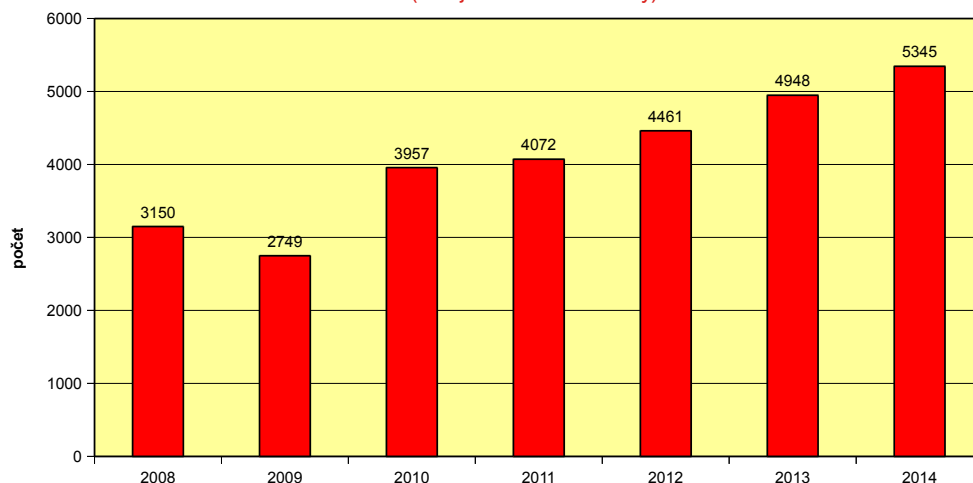
Koordinace termínů jednotlivých změn provozu snižuje četnost úprav směn a diagramů řidičů a omezuje časově velmi náročné manuální nahrávání dat do autobusů.

ny se zahájením nebo ukončením během provozního dne. Zde je bohužel datová příprava velmi složitá a přechodový grafikon je vytvářen jen ve výjimečných případech (např. plánované NAD). Realizace změny pak probíhá operativním způsobem s omezením některých funkcí OIS a nutností manuálních úprav při vyhodnocení dopravních výkonů.

Samostatnou kapitolou je projekt automatického vyhlašování názvů zastávek a dalších provozních informací. Tento nový systém přispívá k zajištění pohodlnější služby řidičů autobusů i zpřesnění fungování OIS v autobusech. Určitou „druhou stranou mince“ je však skutečnost, že pokud nebylo v minulosti nezbytné aktualizovat data OIS v autobusech, např. při přemístění zastávky o 100 metrů vpřed, nyní se to naopak stane nutností.

Pražská autobusová síť včetně přilehlých oblastí Středočeského kraje je svým rozsahem a hustotou ojedinělá. Na samotný závěr je proto nutné poznamenat, že zdárné zabezpečení všech požadovaných změn v provozu autobusů má jednu podstatnou a neodmyslitelnou podmínku, kterou je souhra a spolupráce všech dotčených útvarů a pracovníků, kteří se na přípravě a realizaci podílejí. Za tuto operativnost a pracovní nasazení při jejich nelehké práci všem patří velký dík. Téměř ve všech případech se změny v provozu dotýkají směn, případně diagramů řidičů autobusů. V některých nezbytně nutných případech je řidičům dokonce po předchozím projednání operativně měněna již plánovaná služba nebo její rozsah. Proto také jim je nutné za pochopení a spolupráci poděkovat. 

Přehled počtu změn grafikonů za rok (2008 – 2014)
(zdroj odd. JŘ Autobusy)



CO NOVÉHO V PREFERENCÍCH TRAMVAJOVÉ DOPRAVY

Nově zavedená preference tramvají na deseti světelných signalizačních zařízeních (SSZ) a stovky metrů betonových tvarovek podél tramvajových tratí vznikly v roce 2014 na pražské tramvajové síti. To jsou hlavní přínosy k plynulosti provozu tramvají. Naopak došlo k prohloubení problémů páteřní kolejové dopravy na Malé Straně.

Text a foto: **Miroslav Grossmann**

Kvalitní a dostupná veřejná doprava motivuje lidi k jejímu používání a má tedy vliv na dělbu práce mezi veřejnou a individuální dopravou. Vzhledem k tomu, že individuální doprava je ve velkých městech – a pro Prahu to platí zvláště – schopná dobře uspokojit jen menší část poptávky lidí po dopravě, je veřejná doprava klíčovým nástrojem jednak k eliminaci dopravních komplikací a jednak pro zajištění mobility lidí, na které závisí ekonomická aktivita obyvatel i návštěvníků města.

Lidé při rozhodování o tom, zda použijí veřejnou dopravu, nebo zvolí jinou možnost (obvykle osobní automobil), vnímají řadu parametrů. U individuální dopravy jde například o náklady, rychlost, zvláště s ohledem na obvyklou zaplněnost komunikací, možnosti parkování, stres. U veřejné dopravy vnímají kromě

Vylepšení preference se v roce 2014 dočkalo SSZ Bělehradská – Otakarova. Letos bude doplněna detekce tramvají, v rámci RTT přibude vzdálené rádio od Nuselských schodů.

Na SSZ Poděbradská – Podkovářská byl uplatněn inovativní přístup. Ač jde o křižovátku, pro chodce svítí přes koleje trvalá zelená, přerušovaná jen nároky tramvají. Výsledkem složitějšího řešení je absolutní preference a současně příjímavé podmínky i pro ostatní.



ceny například čistotu, bezpečnost, rychlost, přesnost, komfort cestování, ale také intervaly spojů. Roli hrají i specifické potřeby, jako je cestování „nalehko“, nebo s větším množstvím věcí a další.

Kvalitu veřejné dopravy, a tedy její atraktivitu pro uživatele, je možné

ovlivňovat. Řadu důležitých parametrů, především přesnost a rychlost, lze zlepšovat pomocí preference veřejné dopravy. V silném městském provozu a v husté síti křižovatek včetně řízených je kvalitní preference veřejné hromadné dopravy (VHD) nezbytnou podmínkou pro splnění požadavků většiny cestujících.

Preference VHD přináší nejen zvýšení kvality cestování, ale současně snižuje náklady dopravců, potažmo objednatelů dopravy. Je tedy dobrým nástrojem, jak za stejné nebo nižší peníze odvádět lepší službu veřejnosti a přimět uživatele k využívání efektivního druhu dopravy. Preference je v hlavním městě systémově zaváděna od roku 1994, kdy se objevily první signalizace s preferencí tramvají.

V tramvajové dopravě došlo v roce 2014 k zavedení preference tramvají v rámci obnovy světelných signalizací (6 SSZ), v rámci úprav stávajících (1 SSZ) a v rámci výstavby nových (4 SSZ). Také došlo k dočasnému zrušení preference tramvají (1 SSZ). Současně došlo na několika dalších signalizacích ke změně charakteru preference či k obnovám bez změny charakteru preference nebo k menším úpravám řízení.





V ROCE 2014 DOŠLO K TĚMTO ZÁSADNÍM POČINŮM NA SSZ V PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTI:

SSZ 0.350

Vinohradská – přechod zast. Vinohradské hřbitovy

Upravené SSZ, na kterém byla vylepšena absolutní preference. Bylo eliminováno časté zdržení „druhé“ tramvaje a SSZ již uvažuje s nulovým odbavením v zastávce.

SSZ 0.370

Průběžná – V Korytech

Upravené SSZ, na němž byla vylepšena podmíněná preference. Zlepšení napomohlo mimo jiné zřízení nového přihlašovacího kontaktu na vjezd do zastávky Radošovická do centra a zavedení alespoň omezeného předvýběru fáze dle TRAM.

SSZ 0.391

Švehlova – Pražská

Obnovené SSZ, na kterém byla vylepšena podmíněná preference, čemuž napomohla především lepší detekce tramvajů.

SSZ 0.394

Černokostecká – smyčka tramvajů

Obnovené SSZ, kde byla zavedena podmíněná preference. Dosud se nepodařilo vyřešit problematiku obsazování kolejí neukázněnými řidiči aut.

SSZ 0.620

Švehlova – Topolová

Obnovené SSZ, byla zavedena podmíněná preference.

SSZ 0.621

Švehlova – přechod zastávka Sídliště Zahradní Město

Obnovené SSZ, na němž byla zavedena absolutní preference.

SSZ 1.106

Malostranské náměstí – Letenská

Upravené SSZ pro provoz minibusu. Došlo k zásadnímu zhoršení podmíněné preference a průjezdu SSZ (včetně kolejové splítky) pro tramvaje a k negativnímu dopadu na zdržení tramvajů v Karmelitské ulici severním směrem.

SSZ 2.303

Vinohradská – Šumavská

Obnovené SSZ, na kterém bylo zavedeno dynamické řízení, ale reálně dosud nefunguje preference. Ve směru do centra není zajištěna spolehlivá detekce tramvajů. Ve směru z centra

SSZ Černokostecká – smyčka tramvajů přineslo svízňější provoz především končících linek. Pomohlo k tomu i vzdálené rádio z centra, i když nemá sto procentní spolehlivost. Zbytečná zdržení však nastávají, když videodetekce zaznamená auta na kolejích – mnohdy přítom falešně.

není zohledněna omezená rychlost tramvajů v místě stavebních prací.

SSZ 2.332a

Náměstí Míru – Francouzská

Upravené SSZ (doplněné dynamické řízení), na němž preference tramvajů nadále nefunguje. Navíc proti původnímu pevnému řízení občas nedochází v daném cyklu k výběru volna pro přihlášenou tramvaj, která tak čeká o cyklus déle (propad cyklu).

SSZ 2.380

Vinohradská – Budečská

Obnovené SSZ, zde byla zavedena podmíněná preference. Zatím však dochází i k náhlému zastavování tramvajů a signalizace čeká na dolaďení.

SSZ 3.304

Táboritská – Ondříčkova

Obnovené SSZ, na kterém zůstala podmíněná preference. V době slabšího provozu preference nefunguje dostatečně a působí zbytečná zdržení tramvajů.

SSZ 3.308

Vinohradská – Boleslavská

Obnovené SSZ, zavedena byla podmíněná preference. >>>

SSZ 3.351**Želivského – Jeseniova**

Obnovené SSZ, na němž byla změněna absolutní preference na podmíněnou. Důvodem je, že signalizace nahodile mění způsob řízení, například do pevného řízení bez preference.

SSZ 3.364**Koněvova – Spojovací**

Dočasné zrušení podmíněné preference v důsledku přestavby křižovatky.

SSZ 4.401**Bělehradská – Otakarova**

Obnovené SSZ, vylepšena byla podmíněná preference. Na vjezdu od Bělehradské ulice zatím není zcela dokončena detekce tramvají.

SSZ 6.145**Prašný most**

Upravené SSZ, na kterém byla vylepšena podmíněná preference tramvají (a autobusů) na vjezdu od Vozovny Střešovice.

SSZ 6.161**Evropská – Do Vozovny**

Upravené SSZ, zavedena podmíněná preference.

SSZ na tramvajové síti – srovnání let 2013 a 2014

	Celkem SSZ	SSZ s preferencí	Z toho s absolutní preferencí	Podíl SSZ s preferencí
31. 12. 2013	243	174	62	71,6 %
31. 12. 2014	246 (+3)	184 (+10)	65 (+3)	74,8 %

SSZ 6.713**Evropská – přechod zastávka****Dejvická**

Nové SSZ, zavedena absolutní preference.

SSZ 6.807**Bělohorská – smyčka Vypich**

Nové SSZ, na němž byla zavedena podmíněná preference. Nezřídka dochází ke zbytečnému zdržování tramvají na odbočení a výjezd ze smyčky a signalizace čeká na doladění.

SSZ 6.832**Bělohorská – Vaníčková**

Upravené SSZ, na kterém byla změněna podmíněná preference na absolutní.

SSZ 6.997**Badeniho - Na Valech**

Zrušení provizorního SSZ.

SSZ 7.099**Pod Lisem – rampa Nové Povltavské**

Nové SSZ, byla zavedena podmíněná preference.

SSZ 7.100**Pod Lisem – rampa****Bubenečského tunelu**

Nové SSZ, byla zavedena podmíněná preference. SSZ je provizorně v režimu blikající žluté.

SSZ 7.266**Trojská – Pod Lisem**

Obnovené SSZ, byla vylepšena podmíněná preference.

SSZ 9.213**Poděbradská – Podkovářská**

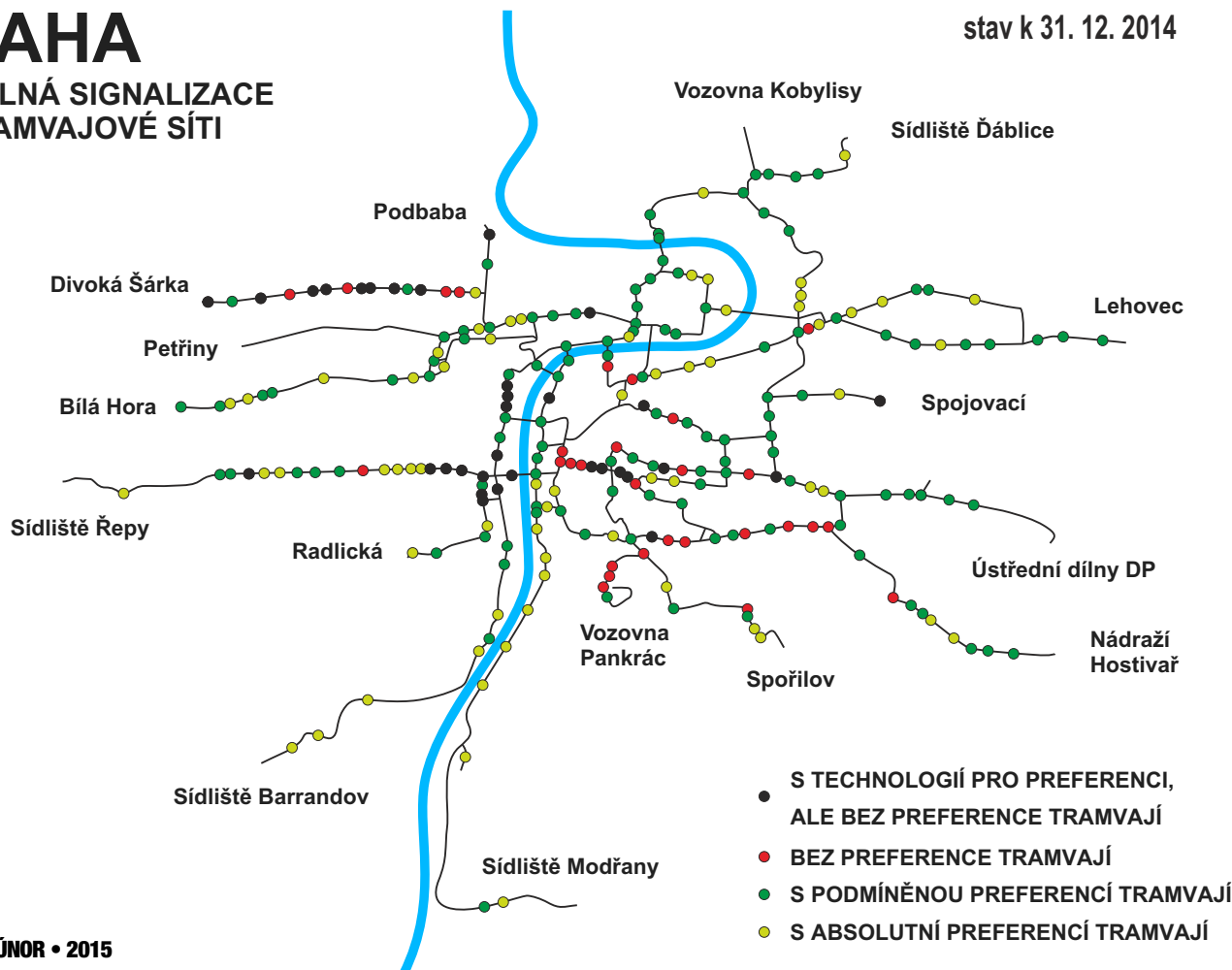
Upravené SSZ (doplněné dynamické řízení), na kterém byla obnovena absolutní preference.

Na tramvajové síti došlo také k menším vylepšením. Současně s RTT Průběžná – Švehlova byla v prvním kroku vyladěna SSZ 0.687 Švehlova – Jahodová a SSZ 0.622 Švehlova –

PRAHA

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI

stav k 31. 12. 2014






Práčská. Za zmínku stojí noční vypínání signalizace na Strossmayerově náměstí, což usnadňuje fungování přístupného bodu nočních tramvajových linek. Drobného vylepšení se dočkal semafor na odbočení do smyčky Podbaba.

K zásadnímu zhoršení v roce 2014 kromě Malé Strany nedošlo. Nadále však zůstávají nevyřešené problémy

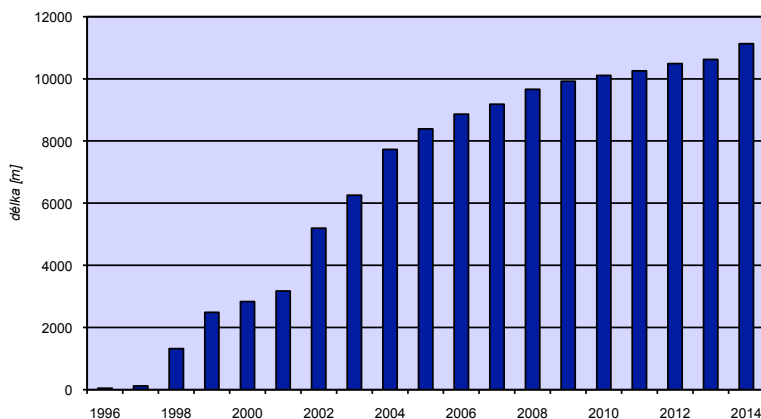
z minulosti, jako je neexistující preference tramvajů na Letenském náměstí, pevné programy na křižovatkách nám. Míru – Jugoslávská nebo nedostatečné řešení řízení přechodu pod zastávkou Želivského u metra i vlastní velké křižovatky Jana Želivského – Vinohradská. Stále bez preference zůstává oblast Smíchova i výrazná většina semaforů v Evropské.

SSZ Táboritká – Ondříčkova má nově směrový signál do centra. Tím se zvýšila bezpečnost provozu, ale na zatíženém zúženém vjezdu od Seifertovy ulice se nárazově tvoří kolony, jež mohou zdržet tramvaj. Alespoň částečně pomohla poslední úprava SSZ.

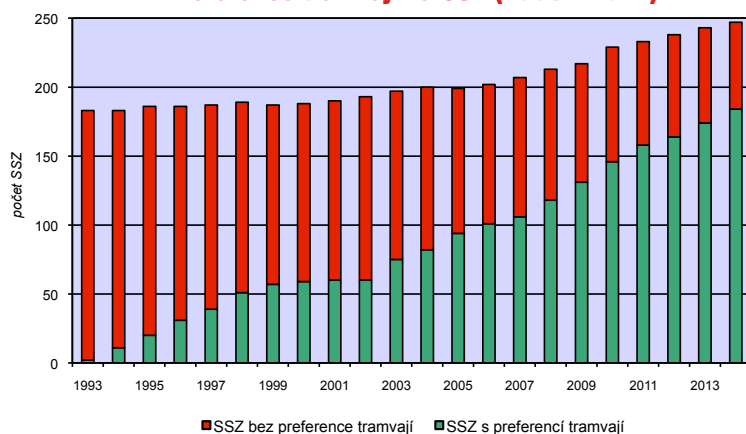
Ve městě je úhrnem přibližně 30 signalizací, které jsou vybaveny technologií pro preferenci tramvajů, včetně jejich detekce, ale preferenci neuplatňují. U většiny z nich je přítomnost zavedení preference možné a bylo by přínosné. Na některých dalších semaforech není preference, s ohledem na možnosti, dostatečná.

V roce 2014 došlo také k realizaci oddělovacích zvýšených tvarovek („bumlíků“) podél tramvajových tratí. Bylo realizováno celkem 507 metrů bumlíků, což je nejvíce od roku 2004. (Není navíc započten bumlík oddělovací otevírací těleso u zastávky Nádraží Strašnice z centra.) Většina tvarovek (360m) byla osazena na severním předmostí nového Trojského mostu. Nejužitečnější bumlík byl zřízen v délce 70 metrů ve Štefánikově ulici mezi ulicemi Viktora Huga a Kartouzská, což umožnila rekonstrukce tramvajové trati spojená s jejím mírným posunem blíže k řece. Celková délka oddělovacích prvků v Praze dosahovala ke konci minulého roku 11 134 metrů. 

Zvýšené tvarovky podél tratí (1996 – 2014)



Preference tramvajů na SSZ (1993 – 2014)



PREFERENCE PŘINÁŠÍ NEJEN ZVÝŠENÍ KVALITY CESTOVÁNÍ, ALE SOUČASNĚ SNIŽUJE NÁKLADY DOPRAVCŮ. JE TEDY DOBRÝM NÁSTROJEM, JAK ZA STEJNÉ ČI NIŽŠÍ PENÍZE ODVÁDĚT LEPŠÍ SLUŽBU VEŘEJNOSTI A PŘIMĚT UŽIVATELE K VYUŽÍVÁNÍ EFEKTIVNÍHO DRUHU DOPRAVY.

Realizace pilotních projektů osvětlení

V rámci pilotních projektů se osvětlovací tělesa podařilo dosud zrealizovat ve třetím patře administrativní budovy A v depu Hostivař, garáži Řepy a vozovně Strašnice. Přiblížíme si, co se za tímto světelně-technickým projektem skrývá a co přináší.

Text: Petr Křelina • Foto: Jan Masopust a Petr Ludvíček

K opravě havarijního stavu osvětlovací soustavy 3. patra administrativní budovy v depu Hostivař bylo přistoupeno nejen na základě zjištění nevyhovujících provozních a bezpečnostních podmínek, kdy koncové prvky již nebyly schopny plnit svůj účel (např. chybějící kryty, morálně zastaralé světelné zdroje – žárovky a zářivková tělesa), ale úmyslem bylo i dokázat, že současné moderní technologie mohou přinést úspory v oblasti elektrické energie. Pro odstranění těchto nedostatků bylo rozhodnuto o realizaci opravy v rámci pilotního projektu.

Nutno ještě dodat, že původní osvětlovací soustava objektu byla realizována v roce 1985. Navíc podle některých evropských legislativních předpisů také dochází k postupnému zákazu výroby prvků, které neenergují úspory a nelze je ani používat v případě poruchy původních zařízení, třeba jako náhradní díl.

Proto odbory Energetika a Technická správa objektů hledají možnosti, jak v budoucnu tuto problematiku řešit. V úzké spolupráci tedy připravily a následně nechaly realizovat světelně-technický pilotní projekt v oblasti úspor elektrické energie prozatím jen v jednom patře budovy s následným vyhodnocením.

Pracovníci obou zmíněných odborů vycházeli z poměrně jasné snahy minimalizovat spotřebu energie včetně optimalizace nákladů. **Pečlivě posuzovali finanční náročnost, návratnost vložených prostředků, energetickou úsporu, životnost, ale i bezpečnostní hlediska na základě zpracovaných studií a projektů.**

Jako optimální řešení se jevila oprava pouze svítidel samotných, neboť měděné kabelové rozvody jsou koncipovány s uložením pod omítkou a nevykazovaly havarijní stav. Lokality byla vhodná i z toho důvodu, že odbor Energetika provádí v tomto patře dlouhodobé měření spotřeby elektrické energie.

Elektroměr zaznamenává spotřebu celého patra, nicméně podle údajů

výrobci lze orientačně odvodit jednotlivé spotřeby chodby, kanceláří a ostatních prostor.

Systém nouzového osvětlení nebyl tímto pilotním projektem dotčen a zůstal funkční ve svém původním zapojení.

Osvětlovací soustavu patra tak bylo možné rozdělit na 3 oblasti s využitím dnes používaných produktů.

1. Kompaktní úsporné zářivky s integrovaným předehříváním byly zvoleny pro WC a úklidovou komoru. Původní žárovky 40 W a 60 W tak byly nahrazeny účinnými kompaktními zářivkami s příkonem 18 W. Integrované předehřívání bylo zvoleno záměrně, neboť v těchto místnostech je předpoklad častého spínání a krátké doby svícení. Tato technologie je schopna výrazně prodloužit životnost těchto komponentů. Úspora energie v těchto prostorách dosáhla 33 %.

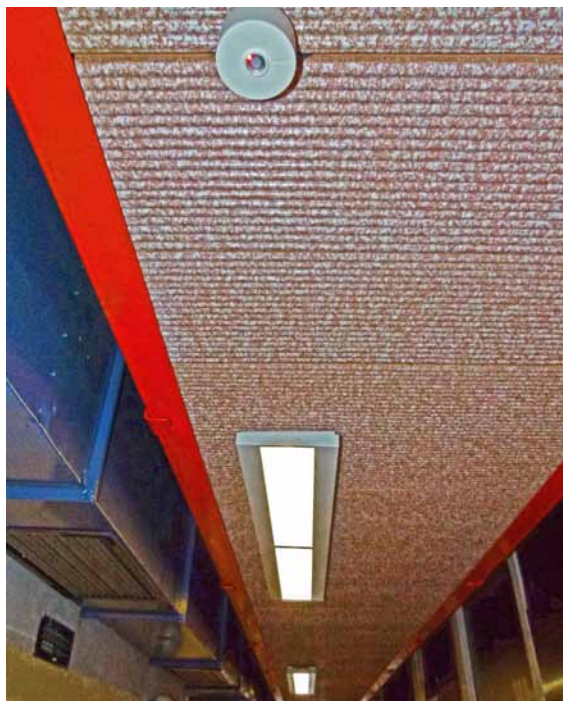
2. Liniové zářivky T5 s vysokofrekvenčním předřadníkem, které jsou schopny generovat značný potenciál úspor energie, dostaly prostor v kancelářích. Původní osvětlovací soustava byla z pohledu dnešních normových hodnot předimenzována, čímž nesplňovala hygienické podmínky pro optimální rozvržení osvětlenosti a zrakovou pohodu. Vyjmutí některých trubec ze svítidel

nebylo řešením, protože vytvářelo tmavá místa v prostoru. Neodpovídal také biologický účinek světla. S využitím současné nabídky trhu byly jako optimální zvoleny liniové zářivky T5 Eco+ 41 W, které svým optickým výkonem zvyšují kvalitu osvětlení. Navíc jejich životnost je oproti původní soustavě 3,5x delší. Po jejich instalaci bylo v kancelářích dosaženo úspory 56 % elektrické energie.

3. Energeticky efektivní LED technologie s pohybovým čidlem a regulací osvětlení s využitím denního světla byla instalována na chodbě patra. Původně instalované zářivky nejenže nedokázaly splnit normové hodnoty na intenzitu osvětlení, ale ročně spotřebovaly značné množství energie. Vypínání v určitou večerní a ranní dobu prováděla ostraha objektu. Na chodbě se obvykle svítilo nepřetržitě 10–12 hodin denně, přestože tam nikdo nebyl. Při provozních zkouškách se jako optimální osvědčil způsob nastavení osvitů chodby po dobu 1 minuty na normou požadovanou hodnotu + 15% navíc. V případě, že čidla nezaznamenají pohyb, dojde k vypnutí svítidla. Svítidla umístěná u oken, kde je pohyb osob téměř nulový, jsou pak nastavena pouze na 33% hodnoty ostatních světel. Celá LED technologie je řízena přes standard DALI. S využitím této dynamické technologie bylo na chodbě dosaženo úspory 90,2%. Pro zlepšení světelných vlastností LED svítidel byl prostor chodby následně vymalován.

4. Veškeré instalované koncové prvky odpovídají platným zákonům, normám, vyhláškám a pocházejí od renomovaného výrobce. Důraz byl kladen hlavně na LED svítidla, u kterých výrobce deklaruje vysokou životnost. Maximální příkon LED svítidla je 32 W, nicméně přes řídicí systém je skutečný odběr přibližně poloviční. Na opravu soustavy byla vystavena revizní zpráva s protokolem intenzity osvětlení a vyhotovena projektová dokumentace skutečného stavu.

Pohybové čidlo a osvětlovací tělesa ve 3. patře chodby administrativní budovy hostivařského depa.





Celkovou spotřebu elektrické energie v kWh za 4 měsíce srovnávacího období ve 3. patře budovy A v depu Hostivař lze graficky vyjádřit takto:

Hala garáže v Řepích po opravě světelných těles.

Spotřeba v kWh za 4 měsíce před a po opravě osvětlení v depu Hostivař



Z přiloženého grafu je zcela patrné, jak velké úspory energie bylo dosaženo po opravě stávajícího osvětlovacího systému. **V tomto případě došlo k celkové souhrnné úspoře 76,3%.**

Na základě všech těchto aspektů bylo přistoupeno k dalším opravám osvětlovacích soustav v rámci pilotních projektů. Jedná se o osvětlení opravárenské haly v autobusových garážích Řepy a uliční osvětlení vozovny Strašnice. Obě soustavy jsou v provozu více jak 30 let a jejich prostou údržbou nebylo již možné zajistit dnes požadované normové hodnoty. Na použité typy svítidel bylo obtížné zajistit i náhradní díly, neboť tato svítidla se dnes již nevyrábějí.

V garážích Řepy byla využita LED technologie s výkonnými zdroji světla nejnovější generace s minimální životností 100 000 provozních hodin dle protokolu L80. Optické asymetrické čočky z transparentního termoplastu zde umožnily individuální nastavení světelných parametrů každého svítidla tak, aby korespondovalo s osvětlovaným prostorem. Svítidla jsou s optimalizovaným robustním hliníkovým profilem pro zajištění odvodu tepla. Tento profil zde hraje neméně důležitou roli, neboť svítidla jsou umístěna v hale pod stropem, kde v letních měsících dochází ke kumulaci vyšších teplot. Z tohoto důvodu byl také použit proudový napájecí zdroj s vyšší tepelnou odolností. V určité části prostoru pak byly využity i zářivky T5. **Úspora elektrické energie činí v Řepích 68%. Současně s tím došlo ke snížení emisí CO₂ o 21,7t ročně.** V rámci této opravy navíc došlo k odlehčení stávající nosné konstrukce střechy o 2,6 tuny.


Ve vozovně Strašnice byla provedena oprava při zachování stávajících světelných bodů pomocí LED s procesorovým řízením elektrických a světelných parametrů svítidel. Svítidlům to umožňuje přesně dávkovat světlo při využití různé optiky čipu. Svítidla jsou s měkkým startem, který zajišťuje pozvolné nabíhání plného světelného toku do 2 minut. Tím dochází k výraznému prodloužení životnosti svítidla. **Úspora spotřeby je 71% při zachování stejného světelného toku po celou**

dobu životnosti technologie. Při pohledu na areál vozovny a přilehlou městskou komunikaci je rozdíl v kvalitě světla obrovský.

Díky těmto pokročilým technologiím s vysokou životností je zajištěna požadovaná osvětlenost ploch s výrazně lepší rovnoměrnou světelnou pohodou vymezeného pracoviště. Současně s tím bylo docíleno i toho, že světlem není zbytečně plýtváno. Navíc si je potřeba uvědomit, že kromě jednoznačné úspory elektrické energie dochází i ke snížení nákladů na provoz světelných prvků, spojených např. se servisními intervaly.

Dopravní podnik tak realizací těchto pilotních projektů pokračuje v požadavcích Evropské unie na zvýšení energetické účinnosti instalovaných prvků a snižování emise skleníkových plynů.

Snad tyto pilotní projekty alespoň částečně ukáží nejen spektrum současných technických možností, které jsou schopny ušetřit energii, ale budou i námětem pro odpovědné zaměstnance k efektivní obměně zastaralých technologií se zamyšlením se nad tím, jak zajistit nejen kvalitní prvky, ale hlavně vhodnou finanční stránku k příslušnému projektu v současném ekonomicky náročném období.

Samotné koncové prvky osvětlovací soustavy jsou jednou z mála technologií, do níž jsou vloženy prostředky při odpovědné přípravě schopny se ekonomicky vrátit poměrně v krátkém časovém horizontu. 

Seznamte se s... Komunikačním vagonem

Přeprava veřejnou dopravou nemusí být pouze obrazem každodenního uspěchaného života v metropoli a přesunu z bodu A do bodu B. Cestu metrem, tramvají nebo autobusem lze oživit řadou kreativních nápadů. V tomto duchu se na podzim roku 2013 zrodil zkušební projekt v podobě Komunikačního vagonu. Dnes má za sebou více jak rok života a více jak 50 tisíc najetých kilometrů. Po celý rok 2015 bude nositelem nové kampaně s názvem Seznamte se s...

Text: **Dominika Györiová** • Foto: **Petr Hejna**

Z počátku sloužil ke komunikaci mezi cestujícími a jednalo se vždy o prostřední vagon všech vlakových souprav, jezdících na lince A vždy v sobotu. Tyto soupravy nebyly nijak označeny a teprve později na jaře roku 2014 začal projekt dostávat konkrétní podobu.

Nejprve byla vybrána vlaková souprava evidenčních čísel 3901-3902 s prostředním vozem číslo 3668. Tato souprava začala jezdit v oběhu číslo 1 dne 16. června 2014. „Vnitřní reklamní plochy po domluvě s Ren-carem obsadily naše komunikační materiály,“ vzpomíná **Jana Šmejcká, vedoucí odboru Marketing a komunikace**. Materiály vznikly ve spolupráci s členy projektu Uličník, který se snaží oživit všední prostor. Vizuality, umístěné uvnitř Komunikačního vagonu v reklamních rámečcích, měly navodit mezi cestujícími zájem o komunikaci a hlavně jim pomoci při hledání tématu. Nápomocné bylo využít claimů neboli hesel, například Jak se dneska máte? Kdy se chystáte na dovolenou?

K Uličníku se později přidaly obdobné skupiny Děsir a Nestereo. Všichni se v rámci nového projektu aktivně zapojili do komunikace s cestujícími v Komunikačním vagonu, a to o víkendech. Nejdříve si s cestujícími zkoušeli povídat. Na



V lednu 2015 se v Komunikačním vagonu rozjela kampaň Seznamte se s..., a to v češtině a angličtině.

Ukázka z jízdního řádu Komunikačního vagonu, jezdícího celotýdenně na trase A.

psali si na čtvrtku konverzační téma a snažili se tvářit nenuceně. Do řeči se s nimi dávaly hlavně děti, které si hlasitě hláskovaly texty na čtvrtkách, a pak se k nim ostýchavě přidávali jejich rodiče. Povíдали si také senioři. Velký zájem vzbudil Komunikační vagon u cizinců. Jak nám později členové projektu Uličník řekli, nápad Komunikačního vagonu se jim velmi líbil a hned ho chtěli zavádět u nich doma.

Dalším nápadem Uličníku bylo připravit něco nečekaného, co by vyvolalo u cestujících zvědavost. V metru čekaly na cestující různé úkoly, které si tahali napsané na papírku z nádob. Například řekni dalšímu cestujícímu dobrý vtip, stůj jednu stanicu na jedné noze, udělej 3 dřepy, řekni dalšímu cestujícímu nějaký kompliment a mnoho dalších. Děti byly opět aktivní a jejich bezprostřednost vzbudila zájem

Komunikační vagon rozpis jízdy od 1. 1. 2015

PONDĚLÍ - ČTVRTEK SMĚR DEPO HOSTIVAŘ - DEJVIČKA linka A

DEPO HOSTIVAŘ	6:43:30	7:24:25	8:05:55	8:54:40	9:49:55	10:40:10	11:36:10
SKALKA	6:43:30	7:24:25	8:05:55	8:57:10	9:50:40	10:42:40	11:37:40
STRAŠNICKÁ	6:44:05	7:27:00	8:08:40	8:59:55	9:53:35	10:45:35	11:40:35
ŽELVSKÉHO	6:48:05	7:29:00	8:10:50	9:02:05	9:58:35	10:47:35	11:42:35
FLDRA	6:49:40	7:30:35	8:12:35	9:03:50	9:57:10	10:49:20	11:44:20
JÍŘÍHO Z PODĚBRAD	6:51:10	7:32:05	8:14:10	9:05:25	9:58:40	10:50:55	11:45:55
NÁMĚSTÍ MÍRU	6:52:40	7:33:35	8:15:45	9:07:00	10:00:10	10:52:30	11:47:30
MUZEUM	6:54:20	7:35:15	8:17:30	9:08:45	10:01:50	10:54:15	11:49:15
MŮSTEK	6:55:50	7:36:45	8:19:05	9:10:20	10:03:20	10:55:50	11:50:50
STAROMĚSTSKÁ	6:57:15	7:38:10	8:20:35	9:11:50	10:04:45	10:57:20	11:52:20
MALOSTRANSKÁ	6:58:40	7:39:35	8:22:00	9:13:15	10:06:10	10:58:45	11:53:45
HRADOČANSKÁ	7:00:25	7:41:20	8:23:50	9:15:05	10:07:55	11:00:35	11:55:35
DEJVIČKA	7:01:45	7:42:40	8:25:10	9:16:25	10:09:15	11:01:55	11:56:55

Nedala byste mi své telefonní číslo?

PŘEHLED TÉMAT KAMPAŇE SEZNAMTE SE S... PRO ROK 2015

leden	Den vzniku České republiky
únor	Den výročí holocaustu, Židé v českých zemích
březen	Jan Ámos Komenský
duben	MS v ledním hokeji
květen	.70 let od 2. světové války, 90 let autobusů
červen	90 let autobusů
červenec	.Mistr Jan Hus, Cyril a Metoděj, česká měna
srpen	.140 let pražské MHD
září	.140 let pražské MHD
říjen	.Tomáš Garrigue Masaryk, Československá republika
listopad	.Sametová revoluce
prosinec	.Mikuláš, vánoční svátky



i u dospělých. Když už se dospělí nezapojovali, tak se alespoň dívali a hlasitě se smáli.

Další velmi úspěšnou aktivitou projektu Uličník bylo natáčení filmu. Uličník si zapůjčil rekvizity ve filmových studiích Barrandov a vytvořil zdánlivý štáb. „Falešný“ režisér udílel pokyny hercům, štábu, kameře, klapce a pak cestujícím, kteří hráli kompars. Vyzýval je, aby tleskali, bučeli a skandovali podle toho, jak potřeboval natočit scény pro svůj film. Cestující se bavili nebo se dokonce zapojovali jako herci. Vznikl tak film *Láska na kolejích*, který je k dispozici na YouTube pod totožným názvem. Veškeré aktivity Uličníku, Děsirů a Nesterea byly financovány z jejich vlastních zdrojů.

Komunikační vagon Dopravní podnik vyžil i pro své aktivity, a to 6. prosince 2014, kdy jsme do něho pozvali Mikuláše a jeho družinu. Děti byly velmi překvapené a tato akce vzbudila mezi cestujícími pozitivní ohlas.

Od začátku roku 2015 čeká na cestující v Komunikačním vagonu nová kampaň s názvem *Seznamte se s...* Celkem 8 různých vizuálů v českém a anglickém jazyce je rozmístěno v rámečcích o velikosti 49 x 49cm uvnitř vagonu. Tématem pro měsíc leden byla Česká republika a cílem bylo připomenout cestujícím vznik samostatné České republiky. Během tohoto měsíce se dozvěděli cestující



Zcela nahoře: Zpestřením zejména pro děti byla jízda s Mikulášem, čertem a andělem.

ci více o pojmech Čechy a Česko, o funkci prezidenta republiky, vlády a parlamentu, ale také o vstupu země do NATO a Evropské unie. Po přečtení výkladu na zájemce čeká u každého tématu doplňující otázka. Správnou odpověď na ni mohou nalézt pod QR kódem umístěným na spodním okraji rámečku.

„Cestujícím chceme jízdu v metru co nejvíce zpříjemnit. Spojení zábavných a poučných prvků považujeme za vhodnou kombinaci. Sdělení umístěná v Komunikačním vagonu tak přibližujeme co nejlépe k cestujícím a dáváme jim tak možnost přečíst cestou i jiná, nekomerční sdělení,“ dodala **Jana Šmejcká**.

Vzdělávací témata v rámci kampaně *Seznamte se s...* plánujeme každý měsíc obměňovat. V únoru jsou zařazeny informace o výročí holocaustu a o životě Židů v českých zemích. Dalším tématem bude například Jan Ámos Komenský, 90 let provozu autobusů v Praze, 140 let MHD v Praze, mistrovství světa v ledním hokeji, česká měna a další zajímavá témata.

Komunikační vagon od 16. června do 15. ledna ujel již dlouhých 52 102km a s cestujícími strávil v provozu 2013 hodin. Zdá se, že Komunikační vagon našel svou cestu.

Více aktualit můžete sledovat na Facebooku Dopravního podniku a na webu dpp.cz v sekci Zábava a volný čas.

Seznamte se s... Holocaust

Protižidovská nařízení

- Terezínský rodinný tábor
- Terezínské ghetto
- Karel Poláček
- Milena Jesenská
- Říšský pogrom
- Holocaust
- Židovský odboj



Diskriminační označení Davidovou hvězdou se týkalo všech Židů od věku šesti let. Foto: ČTK

Od roku 1939 byli Židé na našem území vystaveni pronásledování podobně jako v nacistickém Německu. Základním nástrojem se stalo uplatnění principů tzv. norimberských zákonů, které od roku 1935 sloužily v Německu ke zdůvodnění rasové diskriminace a později i zahájení genocidy. Cílem okupantů a kolaborujících protektorátních úřadů bylo vyloučit Židy ze společnosti pomocí velkého množství nařízení, kterými je postupně „legálně“ oddělovali od ostatního obyvatelstva a zbavovali veškerých práv. Židé byli vyloučeni ze státní správy, řady povolání, byl jim omezen pobyt na veřejných místech, nesměli nakupovat některý typ zboží a potravin. Nejviditelnější diskriminací se stalo povinné nošení žluté židovské hvězdy, zavedené v roce 1941. Vše směřovalo k zastrašení, izolování, ozebračení a vyřazení židovského obyvatelstva ze společenského a hospodářského života. Prostřednictvím této každodenní přísně dodržované šikany vedla přímo cesta do vyhlazovacích táborů.

Kolik cipů má Davidova hvězda?



?

V únoru mají cestující před očima pokračování *Seznamte se s...* Tentokrát s tématem holocaustu.



Únorový historický kaleidoskop 2015

Některé měsíce jsou na historické události velmi bohaté, že je těžké vybírat. Jiné, jako například letošní únor, jsou na výročí poněkud skoupé. Ale jak praví staré přísloví, kdo hledá, najde.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP a Archiv hlavního města Prahy**

BOHNICKÉ SÍDLIŠTĚ SI PŘIPOMÍNÁ 40. VÝROČÍ ZAVEDENÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Bohnice patří mezi obce, které byly připojeny k hlavnímu městu v roce 1922. Jejich poloha na okraji Prahy, na vysokém ostrohu nad Vltavou a stranou hlavních cest, byla svým klidem ideální pro vybudování velké psychiatrické léčebny. Zemský ústav pro choromyslné, jak se tehdy zdejší zdravotnické zařízení jmenovalo, byl vybudován v letech 1906–1914, ale některé objekty se přistavovaly i později. V době, kdy se Bohnice staly součástí Prahy, v nich bydlelo přes čtyři a půl tisíce obyvatel. V léčebně žilo kolem 1500 pacientů, o které pečovalo zhruba 450 ošetřovatelů. Dopravní spojení ale bylo zoufalé. Nejbližší tramvajová zastávka byla v roce 1922 až na Vychovatelně. Kromě toho teprve po první světové válce vznikla zemská silnice z Kobylis, dnešní ulice Čimická. Do té doby do Bohnic vedla jen dnešní ulice K Ládví. Jediné spojení, zřejmě od roku 1922, zajišťovala autobusová linka provozovaná Československou poštou. Jediný pár spojů ale vůbec nedostačoval.

Západní konec
Zhořelecké ulice s au-
tobusovou smyčkou
Sídliště Bohnice před
40 lety. Nové sídliště
dostává první vlastní
autobusové linky.

Není proto divu, že dopravní ob-
sluha Bohnic dělala starosti také
městskému dopravci, Elektrickým
podnikům hlavního města Prahy.
Od 14. září 1924 byla prodlouže-
na tramvajová trať až do Kobylis,
do prostoru dnešní zastávky Ke Stír-
ce. O necelý rok později, v úterý
10. srpna 1925, začala jezdit au-
tobusová linka C, jejíž provoz zajišťoval
jeden autobus přibližně v hodinovém
intervalu. V době, kdy byly v ústavu
návštěvní hodiny, byl interval polo-
viční. Z linky C se v roce 1951 stala

změnou označení linka 102, která
existuje v upravené trase dodnes,
takže patří mezi nejstarší pražské au-
tobusové linky provozované Dopravní-
m podnikem.

Když se na začátku sedmdesátých
let minulého století začalo v Boh-
nicích a na části trojského katastru
stavět sídliště, jeho první obyvatelé
samozřejmě používali původní linku
č. 102, jezdící ulic od zastávky Či-
mická (Ke Stírce) a v Bohnicích ulic
Ústavní, končící na křižovatce s ulicí
Bohnickou (dnešní konečná Staré



Autobusová linka číslo
177 zahájila provoz
před 40 lety, 5. února
1975. Zpočátku na ní
jezdily jen autobusy
ŠM 11. Na tomto
snímku jede bohnická
stosedmšedesátka
přes sídliště Prosek.





Bohnic). Bylo ale jasné, že stávající autobusová linka jeho obsluhu stačit nebude.

Zásadní zlepšení v obsluze bohnického sídliště přišlo právě před čtyřiceti lety, ve středu 5. února 1975. Ten den byl zahájen provoz hned na třech nových autobusových linkách, které vyjížděly z nové konečné stanice nazvané Sídliště Bohnice (v letech 1984–1997 nesla konečná jméno Visla).

Linka číslo 177 zajistila spojení v trase Sídliště Bohnice – Střelnická – Prosek – Náměstí Lidových milic – Hloubětín. V Bohnicích jela po nové Lodžské ulici. Postupně byla její trasa v Hloubětíně prodloužována na hloubětínské sídliště, na smyčku Černý Most (dnešní Lehovec) a pak stejnojmenné sídliště. V roce 1982 byla v Bohnicích přesměrována na smyčku Sídliště Bohnice jih (v letech 1984–1997 Nisa, pak Poliklinika Mazurská). Po dílčích úpravách trasy v Hloubětíně byla v roce 1997 prodloužena až na Chodov a zařadila se mezi nejdelší autobusové linky v Praze.

Druhá linka nesla číslo 183 a byla napáječem tramvajových linek. Jezdila jen v krátké trase k zastávce Ke Stírce a beze změny se udržela až do zahájení provozu na třetím provozním úseku metra C do Holešovic, kdy byla zrušena.

Třetí linka zavedená před 40 lety dostala číslo 202 a zajišťovala ve špičce pracovních dnů přepravu z bohnického sídliště přes Čimice a Dolní Chabry do Čakovice k Závodům Jiřího Dimitrova. Podobně jako linka č. 177 byla v roce 1978 přesměrována na konečnou Sídliště Bohnice jih. Během let prošla několikrát dílčí úpravou trasy. V nejdelší „verzi“ jezdila až do Víně. Dnes spojuje sídliště Bohnice, Čimice, Dáblice, Čakovice, Kbely, Satalice a Polikliniku Černý

Most. Podobně jako linka č. 177 tedy slaví své čtyřicáté narozeniny.

Jen o pár týdnů později, 28. dubna 1975, dostalo bohnické sídliště i noční spojení linkou č. 505, která začínala v trase Sídliště Bohnice – Ke Stírce, kde navazovala na tramvaj. Během let, po četných úpravách trasy, propojuje sídliště Čimice a Bohnice s protilehlou stranou Prahy, se sídlištěm Jižní Město. První období dopravní obsluhy sídliště Bohnice pak vyvrcholilo 12. května 1975 zavedením dalších dvou linek. Mimořádný význam měla rychlíková linka č. 200 v trase Sídliště Bohnice – Sokolovská (Florenc), která zajistila spojení s linkou metra C. To o ní ostatně platí dodnes, i když končí u stanice Kobylisy. Současně byla zavedena špičková linka č. 201, která jezdila přes Prosek a Letňany do zastávky Kbely, Důstojnické domy. Také ona prodělala úpravy trasy i zakončení a byla zrušena v roce 2000.

Před čtyřiceti lety tedy vznikající sídliště Bohnice získalo během necelého půl roku k původní lince č. 102 hned šest nových autobusových linek. Během let přibývaly pochopitelně i další bohnické linky. Například už v roce 1976 vznikla linka č. 144 rychlíkového charakteru v trase Sídliště Bohnice jih – Náměstí Krasnoarmějců (Staroměstská) a současně s ní linka č. 209, jezdící jen k tramvajové zastávce Ke Stírce. Na tomto místě je nutné ovšem uvést, že původní konečná Sídliště Bohnice jih byla tehdy na křižovatce Lodžská – Mazurská a teprve v roce 1978 se pod stejným názvem přestěhovala na dnešní místo, kde ji známe jako již zmíněnou Polikliniku Mazurská. Doprava na sídlišti Bohnice v dalších desetiletích prošla pochopitelně řadou změn. Největší celkem logicky přineslo prodloužování linky C metra v letech 1984 a 2000.

Ulice Ke Stírce (původně část Čimické ulice), kde bývala řada let konečná autobusových linek obsluhujících sídliště Bohnice – 102, 183 a 209.

Bohužel, nikdy se nepodařilo do Bohnic postavit tramvajovou trať, ačkoliv by si to tato část Prahy s ohledem na svoji polohu a počet obyvatel nepochybně zasloužila. Poprvé se o tramvajové trati vážně mluvilo ve 20. letech 20. století, kdy byl vypracován předběžný projekt, naposledy pak v souvislosti s prodloužením metra do oblasti Kobylis. Žádný z projektů se neuskutečnil a pro úplnost dodejme, že sešlo i z úmyslu propojit sídliště Severního Města, včetně Bohnic, trolejbusovou sítí navrženou v roce 1991.

JEDNÍM SOUVĚTÍM

- Před 70 lety, ve středu 14. února 1945, uskutečnily americké bombardéry nálet na Prahu, při kterém byly zasaženy nejvíc oblasti Nového Města, Vinohrad, Vršovic a Nuslí, zahynulo 701 osob, dalších 1184 bylo zraněno, bylo zničeno 186 domů, přibližně 200 dalších bylo poškozeno a nebyla ušetřena ani veřejná doprava, protože byly zcela zničeny čtyři motorové vozy a jeden vlečný vůz, 36 vozů bylo poškozeno vážně, 25 lehce, na 103 vozech byla rozbita okna, strženo bylo 3,6 km trolejvého vedení a vážně poškozena byla vozovna Pankrác.

Vozovna Pankrác po bombardování 14. února 1945.



- Před 25 lety, 22. února 1990, bylo v Praze přejmenováno 13 provozovaných stanic metra: Budovateli na Chodov, Družby na Opatov, Dukelská na Nové Butovice, Fučíkova na Nádraží Holešovice, Gottwaldova na Vyšehrad, Kosmonautů na Háje, Leninova na Dejvická, Mládežnická na Pankrác, Moskevská na Anděl, Primátora Vacka na Roztyly, Sokolovská na Florenc (na trati B i C) a Švermova na Jinonice, čímž byly odstraněny komunistickou ideologií poznamenané a orientaci ve městě nevyhovující názvy.



Král Ječmínek odjel do tramvajového nebe

Mnozí pamětníci, a pak i ti mladší, zasvěcení, přezdívku „král Ječmínek“ dobře znají. Inženýr Pavel Flajšhans ji získal v devětadvaceti letech, 8. března 1962, po jedné zkušební jízdě prototypu tramvaje T III (tehdy opravdu označované ještě římskou číslicí), během které se před smíchovskou továrnou Tatra jeho vůz srazil s nákladním automobilem Praga S5T plně naloženým ječmenem. Ten se pak rozsypl nejen na místě nehody, ale velké množství této obiloviny skončilo i na podlaze tramvaje. Při nehodě byl Pavel Flajšhans zraněn a tramvaj už od té doby neřídil. To ale neznamená, že by na ně zanevřel. Věnoval jim celý život. Přezdívka se mu zpočátku zřejmě příliš nelíbila, ale s přibývajícimi lety se k ní začal hlásit.

Text: **Pavel Fojtík a Robert Mara** • Foto: **rodinný archiv Pavla Flajšhansa, Pavel Fojtík a Petr Ludvíček**

Prakticky celý život zasvětil městské hromadné dopravě a pražskému Dopravnímu podniku. Přišel do něho poprvé jako devatenáctiletý v roce 1951, hned po maturitě. Jeho pracovní zařazení bylo z dnešního pohledu velmi nezvyklé – volentér. Kdo byli volentéři? Tento pojem pocházející z francouzštiny znamená doslovně dobrovolníka, osobu, která poté, co získala teoretické vzdělání, nastoupila zdarma do odborné služby, aby se dále prakticky zdokonalila. Případně šlo (či jde i dnes) o dobrovolného pracovníka vykonávajícího práci

Dvacetiletý volentér Pavel Flajšhans (v čepici) mezi kolegy Vladimírem Pechem, budoucím vedoucím konstrukční kanceláře ČKD Trakce (vlevo), a Ivanem Peroutkou, pozdějším významným projektantem elektrických výzbrojí téhož podniku (vpravo), na konečně u Lihovaru v roce 1952 před jednou z prvních té jedniček.

z vlastního zájmu či nadšení. Byl to tedy způsob, jak získat určitý odborný výcvik tzv. příučením se.

Volentér Pavel Flajšhans nastoupil do ústředních dílen v Rustonce, ale brzy přešel na údržbu čtyřnápravových tramvají T I do vozovny Motol, což byla ve své době perspektivní „líheň“ nové dopravní techniky, kde se začala psát budoucnost tramvajové dopravy v Praze. Právě tato praxe významně ovlivnila většinu další profesní činnosti. Brzy začal studovat elektrotechnickou fakultu tehdejší Vysoké školy železniční v Praze. Mezitím získal v roce 1956

oprávnění k samostatnému řízení kolejových vozidel. Studium úspěšně zakončil v roce 1957 a stal se inženýrem. Ve stejném roce byl pověřen vedením referátu technické kontroly, kde měl na starosti přejímky nových vozů po dílenských opravách, zábrzdňné zkoušky, kontroly kvality provádění dílenských oprav, sledování poruchovosti a řešení technických vylepšení, především tramvajových vozidel.

Před koncem roku 1958 byl převeden jako technik do nově zřízeného Výzkumného a vývojového pracoviště pro městské dopravy



„MILOVNÍKEM TRAMVAJÍ JSEM OD PĚTI LET. BYL TO MŮJ SEN, A TEN SE MI SPLNIL,“ ŘEKL V ROZHOVORU PRO DP KONTAKT 12/2012 PAVEL FLAJŠHANS.

při Dopravním podniku hlavního města Prahy, které mělo na celorepublikové úrovni koordinovat rozvoj a zdokonalování nových systémů pro městské hromadné dopravy v celém Československu, zde se věnoval především oblasti vozidel. Ačkoliv toto pracoviště existovalo jen krátce, do roku 1961, zrodilo se zde technické zadání a následná úzká spolupráce s ČKD a Tatrou Smíchov při vývoji a zkouškách tramvajového vozu T III. Pro Karosu Vysoké Mýto byla vypracována pokroková koncepce nové typové řady městských autobusů s unifikací autobus – trolejbus (z této řady byl neúspěšnější autobus ŠM 11), byly uspořádány srovnávací zkouš-

Nahoře: Pavel Flajšhans opět za řídicím pultem tramvaje T3. Zapózoval si tak při oslavách 50. výročí provozu tramvají T3 v listopadu 2012. V té době mu bylo 80 let.


ky trolejbusů 9 Tr a T 401 či zkušební program kloubového autobusu Š 706 RTO-K. Šlo tedy o události, které dnes považujeme z pohledu historie pražské MHD za velmi významné. Vznikla zde například



metodika sledování a vyhodnocování poruchovosti čtyřnápravových tramvají a trolejbusů v rámci celého Československa za účelem odstranění nejzávažnějších konstrukčních nedostatků.

Vyjmenovat všechny funkce, které Pavel Flajšhans v Dopravním podniku zastával, by bylo velmi dlouhé. Stál u zrodu moderní spolupráce s UITP, podílel se na koncepci podpovrchové tramvaje a následně i na první studii systému pražské MHD založené na metru. Později se věnoval technickým inovacím vozidel a tramvajových tratí. Aktivně se například účastnil vývoje tříčlánkové tramvaje KT8D5 a tyristorové pulzní regulace TV3 probíhajícího v ČKD.

V letech 1993–1998, tedy v závěru svého profesního období, se na ředitelství akciové společnosti věnoval analýzám a rešerším zahraničního tisku, kde uplatňoval své dlouholeté vynikající znalosti němčiny a angličtiny. Jeho jméno znali ve svém oboru nejen u nás, ale i v zahraničí. V posledních letech se věnoval také výměnným pobytům studentů dopravních průmyslových škol, s nimiž jsme ho potkávali při různých exkurzích po pracovištích Dopravního podniku. Ještě v závěru minulého roku tak navštívil například hostavařské ústřední dílny i Archiv DPP.

Když nás zkušený a své profesi celoživotně oddaný tramvajáči či dopraváci navždy opustí, říkáme, že odjeli do tramvajového nebe. Od tamtud se možná dívají, jak si tady na zemi vedeme. Pavel Flajšhans, král Ječmínek, odjel do tramvajového nebe nečekaně 8. ledna 2015 ve věku nedožitých 83 let. 



Nahoře: Uvitání nového inženýra Pavla Flajšhansa v motolské vozovně v roce 1957.

Vlevo: Čtvrtek 8. března 1962, dvě minuty po jedenácté hodině. Dopravní nehoda na křižovatce Pízeňské a Radlické ulice. Pavlu Flajšhansovi vynesla přezdívku „král Ječmínek“.

Vpravo: Pavel Flajšhans v dubnu 2008 v Muzeu MHD v Praze při jedné z mnoha exkurzí pro zahraniční hosty.



KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Text: **Milan Slezák**



kách biografů ale můžeme třeba také na filmech, jako je např. francouzské drama o muži mezi dvěma ženami *Tři srdce* s Charlotte Gainsbourg v jedné z hlavních rolí nebo snímek inspirovaný životem teoretického fyzika, vědce Stephena Hawkinga, nazvaný *Teorie všeho*, jež na cestu do kin provází stručný text distributora: Příběh geniálního vědce, který měl celý život před sebou, když o něj málem přišel. Příběh muže, jež jako jeden z mála rozuměl zákonitostem vesmíru, a přitom jeho samého zachránila „obyčejná“ láska.

DIVADLO

Divadlo ABC připravilo na začátek března premiéru inscenace *Vím, že vím*, že vím. Pokud snad titul někomu (spíše z pamětníků) něco připomíná, náhoda to není. Úspěšný italský film s Albertem Sordim a Monicou Vitti v hlavních rolích z roku 1982 se stejným názvem je skutečně oním příběhem, který na divadelní prkna adaptoval tým režiséra Vladimíra Strniska. Zápětka je daná. Na počátku je pouhý omyl. Soukromý detektiv si splete sledovanou osobu a místo manželky prominentního politika začne sledovat úplně obyčejnou rodinu. Co se skrývá pod pokličkou zdánlivě všedních dní všedního manželského páru středních let? V hlavních rolích se představí Michal Dlouhý a Simona Stašová.

VÝSTAVA

Až do 15. března se lze vydat do Jízdárny Pražského hradu na výstavu *Hrady a zámky objevované a opěvované*, jež je vlastně takovým velkým putováním tisíciletou historií českých zemí. Deseti historickými etapami reprezentovanými nejvýznamnějšími a nejkrásnějšími předměty spojenými s hrady a zámky na našem území. Jak na ni nalákat co možná nejstručněji? Třeba tak, že je zde možné na jednom místě a v jednom čase vidět přes 600 nejcennějších památek z 60 českých hradů a zámků.

HUDBA

hrady a zámky:
objevované
opěvované

Jízdárna
Pražského hradu
19.12.2014 – 15.05.2015

NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV

Správa
Pražského
hradů



V neděli 22. února se bude v Lucerna Music Baru vzpomínat na zpěváka Petra Muka u příležitosti jeho nedožitých padesátin, které by letos oslavil. Na pódiu by se v rámci koncertu Petr Muk 50 měli objevit jak někteří z jeho bývalých spoluhráčů v kapelách *Oceán* či *Shalom*, tak třeba také Petr Bende, Peter Nagy nebo Marcela Březinová. V březnu (konkrétně 8. 3.) přivítá scéna téhož klubu v Čechách již vcelku populární britskou rockovou kapelu *The Subways*. Živá vystoupení tria Billy Lunn, Charlotte Cooper a Josh Morgan jsou vždy naplněna energií až po okraj a nejinak tomu jistě bude i nyní. V sobotu 14. března bude pražská O2 arena svědkem zajímavého spojení. Svě společně vystoupení v rámci turné *On Stage Together* zde mají totiž naplánováno dva legendární muzikanti Paul Simon a Sting.

Lucerna Music Bar bude patřit i britskému rockovému triu *The Subways*.



KINO

V únoru se lze vypravit do kin na některý z jedenadvacítiky snímků, které se zde objevují v premiéře či v obnoveném nasazení do distribuce. Na co se můžeme těšit? Nabídka je tradičně žánrově poměrně pestrá. Fanoušci animovaných filmů se mohou vypravit třeba za „mořskou houbou“. Titul *SpongeBob* ve filmu: *Houba na suchu* se s typickým specifickým humorem věnuje boji *SpongeBoba* a jeho přátel s pirátem *Hambivousem*, který se zmocnil *SpongeBobova* tajného receptu na ty nejlepší krabí hamburgery na světě. Hrané novinky dost možná, při vši účtě, zvalcuje jedna absolutní filmová klasika, která se vrací v obnovené premiéře – *Vetřelec* režiséra Ridleyho Scotta. Boj astronautky Ripleyové tak, jak ji ztvárnila *Sigourney Weaver*, s mimozemským monstrem zná snad každý fanda sci-fi téměř nazpaměť. Uvelebit se v sedač-

Sigourney Weaver coby *Ellen Ripleyová* opět na plátně! *Vetřelec* se vrací v obnovené premiéře.

Felicity Jonesová a *Eddie Redmayne* jako *Stephen Hawking* ve filmu *The Theory of Everything* (*Teorie všeho*).

