

# DP kontakt

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

› **Ideální revizor?  
Důsledný i tolerantní!**  
/strana 10 a 11/

›› **Akciová společnost  
má dvacetiny**  
/strana 12 a 13/

››› **Eskalátory**  
bezpečně svezou  
přes milion lidí denně  
/strana 16 a 17/

REGINA 92,6 FM, DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY A GALERIE HARFA VÁS ZVOU NA

# HRAVÉ VELIKONOČNÍ ODPOLEDNE

## SOUTĚŽ

ZÁJEZD DO ŘECKA  
BTV SONY  
MOBIL LG  
NAVIGACE TOMTOM

## PROGRAM

BEK OFIS  
DAVID DEYL  
A DALŠÍ

**KINOBUS**  
OD 20:30 ZDARMA  
FILM  
ROMÁN PRO MUŽE

**ČTVRTEK 21. DUBNA**  
**OD 14:00 DO 23:59**  
**GALERIE HARFA**

více na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz) a [regina.rozhlas.cz](http://regina.rozhlas.cz)

miluju Reginu



/OBSAH/

- 4-6 **»» Aktuálně z DPP**  
MEMORANDUM MINISTERSTVA KULTURY  
A DOPRAVNÍHO PODNIKU  
POKŘTĚNÝ TONDA VYRAZIL K RAŽBĚ  
VOZOVÝ PARK LINKY C SE OPĚT ROZROSTL
- 7 **»» Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 **»» Rozhovor**  
PODPORUJI TALENTOVANÉ A VÝKONNÉ LIDI
- 10-11 **»» Z podniku**  
IDEÁLNÍ REVIZOR? DŮSLEDNÝ I TOLERANTNÍ!  
12-13 AKCIOVÁ SPOLEČNOST MÁ DVACETINY  
14 BEZPEČNOST ŘIDIČŮ V CENTRU ZÁJMU  
15 HYBRIDNÍ POHON – INFUZE PRO  
SPALOVACÍ MOTOR
- 16-17 EŠKALÁTORY BEZPEČNĚ SVEZOU  
PŘES MILION LIDÍ
- 18 S KARABINOU, LANEM A POSTROJEM V ZOO  
19 NEŽ SOUPRAVA METRA POPRVÉ  
SVEZE CESTUJÍCÍ
- 20 JAK HASIČI POMOHLI STŘEŠOVICKÉMU  
MUZEU
- 21 TRAMVAJE 15T JIŽ MOHOU NA LINKU č. 11
- 22-23 **»» Fotoreportáž**  
CO SE DĚJE V METRU PO UKONČENÍ  
PROVOZU?
- 24-25 **»» Historie**  
O TRAMPOTÁCH PRVNÍHO PRAŽSKÉHO  
ESKALÁTORU
- 26 **»» Ze světa**  
DNIPROPETROVSKÉ KONTRASTY
- 28 **»» Zajímavosti**  
ZÁŽITKY ČEKAJÍ NA OSMATŘICÁTÉ KOLEJI  
29 DĚTI HLEDAJÍ V MUZEU MHD SKŘÍTKY!  
30 ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICCE – OSTRAVA

Foto na obálce: archiv DPP

## DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9,  
telefon: 296 192 013, e-mail: komunikace@dpp.cz

Šéfredaktorka: Hana Pohanová

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),  
Viktor Baier, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,  
Zuzana Nesvadbová, Milan Slezák a Ilona Vysoudilová.

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5.

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 1. dubna 2011

NEPRODEJNÉ

Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

/EDITORIAL/



Vážení kolegové,

v minulých týdnech jsme v některých médiích zaznamenali sérii reportáží, které svou neprofesionalitou hrubě poškozovaly pověst naší společnosti a všech pracovníků DPP. Reportáže, jež se věnovaly konfliktům mezi cestujícími a kontrolory, byly vedeny zcela tendenčně proti Dopravnímu podniku a bohužel zcela obrátily fakta o zmíněných incidentech. Naše společnost se proto proti tomuto neprofesionálnímu přístupu ohradila a požaduje zveřejnění omluvy. Pokud k ní nedojde, zvážíme podniknutí dalších právních kroků.

Revizoři DPP byli ve všech reportážích demonizováni a popisováni jako agresoři, kteří útočí na cestující. Přitom právě pasažéři, kteří cestovali bez platného jízdního dokladu, byli v uvedených případech iniciátory konfliktů, když napadli naše kontrolory. Počet takových událostí se v posledních letech neustále zvyšuje, například v minulém roce skončilo po útocích cestujících v pracovní neschopnosti 33 našich kontrolorů.

Jsem přesvědčen, že drtivá většina těchto útoků vychází od pasažérů cestujících bez platného jízdního dokladu. Jen v minulém roce naši revizoři přistihli bez jízdenky více než 240 tisíc cestujících, což je velmi vysoký počet, který by například výrazně omezilo opětovné zavedení turniketů do vestibulů metra.

Na závěr bych rád dodal, že naši kontroloři procházejí pravidelnými školeními a do DPP přicházejí pouze po splnění náročných kritérií výběrového řízení. Pokud je prokazatelné, že poruší pracovní předpisy, musí jako každý pracovník počítat s následky. Rozhodně ale nikdy nebudeme postihovat pracovníky, kteří se stali terčem útoků třetí osoby. I to jsem se ke svému překvapení doslechl v televizní reportáži.

(Pozn. red.: více o tématu na stranách 10 a 11)

Martin Dvořák,  
generální ředitel

## ELEKTRONICKÝ NÁKUP V DPP STARTUJE

Projekt „C13 – SAP Rozvoj“ pokračuje III. etapou – implementací modulu elektronického nákupu SAP SRM, jehož pilotní provoz bude zahájen začátkem dubna 2011. Elektronický nákup je implementován do uživatelsky přívětivějšího webového prostředí, umožňujícího výběr požadovaných produktů z katalogu, doplněného mnoha upřesňujícími informacemi a ve většině případů i obrázky. Kromě poskytnutí vyššího komfortu žadatelům o nákup umožňuje přístup do aplikace z prostředí intranetu i zpřístupnění vyššímu počtu uživatelů, tedy i omezení rutiny a chybovosti vzniklé při předávání požadavků mimo systém. Součástí projektu je i elektronická komunikace mezi DPP a dodavatelem produktů zařazených v publikovaném katalogu.

O dalším vývoji budeme informovat na stránkách některého z příštích vydání DP kontaktu i prostřednictvím intranetu.



K ražbě tunelů trasy metra V.A ze stanice Dejvická do Motola jsou použity dva nové razicí štíty dovezené z Německa. Oba stroje do České republiky poprvé přináší technologii, která je díky své šetrnosti vhodná pro ražby v městských aglomeracích. Technologie je založena na rozpojování horniny na čelbě tunelu pomocí rotující řezné hlavy (je osazena čtyřmi obrysovými valivými disky a řeznými noži, které lze podle druhu horniny vyměnit za valivá dláta).

Slavnostní křest prvního razicího štítu jménem Tonda proběhl 21. března 2011 na staveništi na břevnovském Vypichu. Stroj pokřtili primátor hlavního města Bohuslav



## MEMORANDUM MINISTERSTVA KULTURY A DPP

Ve čtvrtek 31. března podepsal ministr kultury Jiří Besser a generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák memorandum o koordinaci investičních akcí Národního divadla a Dopravního podniku, obsahující mimo jiné i účast DPP na dodávce materiálu kolejí a trolejí.

Rekonstrukce tunelů v historické budově Národního divadla předpokládá vyloučení tramvajové dopravy. Od 18. dubna 2011 dojde k výluce tramvajového provozu na Masarykově nábřeží. V létě v rámci rekonstrukce Klementina bude vyloučena tramvajová doprava v Křižovnické ulici a na Smetanově nábřeží. Dopravní podnik bude souběžně rekonstruovat tramvajovou trať v úseku od Mánesa po stanici metra Staroměstská.

Smyslem koordinace uvedeného projektu je optimalizace nákladů na realizaci rekonstrukcí, a především minimalizace jejího vlivu na omezení tramvajové dopravy mezi Mánesem a náměstím Jana Palacha, resp. v celé délce významné páteřní linky číslo 17.

## Pokřtěný Tonda vyrazil k ražbě

Svoboda, první náměstek Karel Březina, starostka Městské části Praha 6 Marie Kousalíková, generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Martin Dvořák a Metrostavu Pavel Pilát.

Jméno stroje Tonda vybrali již dříve malí pacienti z Kliniky dětské chirurgie Fakultní nemocnice Motol. Metrostav pro ražbu traťových tunelů využije dva razicí stroje (druhý dostal jméno Adéla), jejich délka přesahuje 100 metrů a průměr čelního štítu činí 6 metrů, váha každého z nich je téměř 900 tun.

Úsek trasy metra V.A měří 6 134 metrů, má celkem čtyři stanice – Červený Vrch, Veleslavin, Petřiny a Motol. První práce byly zahájeny v dubnu 2010 a stavba bude uvedena do provozu v roce 2014.

## VOZOVÝ PARK LINKY C SE OPĚT ROZROSTL



Ještě donedávna obsluhovalo linku C celkem 48 souprav typu M1 vyrobených ve třech sériích. Na přelomu let 2009 a 2010 bylo ovšem do kačerovského depa přivezeno 5 zbrusu nových souprav typu M1D (4. série).

Ty zde následně během roku 2010 postupně prošly všemi fázemi oživování a zprovoznění. První ze souprav s inventárním číslem 350 (4199-4300) mohla v září 2010 zahájit zkušební provoz s cestujícími. Začátkem února 2011 byly do „ostrého“ provozu zařazeny i soupravy 349 (4197-4198) a 351 (4301-4302), které byly oficiálně DPP předány 4. a 5. února 2011.

Souprava 350 se oficiálně stala majetkem dopravního podniku až nyní, konkrétně 22. března 2011. Zbylé dvě soupravy M1D, tedy 352 (4303-4304) a 353 (4305-4306) stále netrpělivě čekají na dokončení rekonstrukce zkušební trati v depu Hostivař, aby si zde mohly odjezdit dynamické zkoušky mobilní části zabezpečovacího zařízení PA 135.

## ÚČETNÍ UZÁVĚRKA DPP

Dne 10. března 2011 byly definitivně dokončeny a zpracovány výsledky hospodaření DPP za rok 2010. Dopravní podnik vykázal k 31. 12. 2010 zisk ve výši 1 354 272 tis. Kč. Správnost a průkaznost účetnictví ověřila auditorská společnost Deloitte Audit s.r.o., která konstatovala, že účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz finanční pozice společnosti, její finanční výkonnosti a peněžních toků za rok 2010 v souladu s českými účetními předpisy. Zaměstnanci všech útčáren vynaložili veškeré úsilí, aby byly doklady ze všech provozů DPP včas a se všemi náležitostmi doručeny na příslušná oddělení a doklady byly v termínu zaúčtovány. Práce pro účetní je v období roční závěrky náročná, protože musí zpracovávat dvě období – starý rok a současně se účtuje i do nového roku. Během zpracování roční závěrky docházelo k migraci nových modulů SAP.

## Změny v jízdních dobách v tramvajové síti

Od 1. dubna 2011 došlo ke změnám v jízdních dobách mezi jednotlivými zastávkami v síti tramvajových linek. Tato změna byla vyvolána třemi zásadními důvody. Prvním z nich byl rostoucí počet podnětů cestujících na tramvaje vyčkávající na čas odjezdu v kontrolních bodech. Dalším důvodem pro změnu byl fakt, že vlaky svou neplynulou jízdou a „vyčkáváním do času“ blokovaly jízdu ostatním tramvajím. Často docházelo k situacím, kdy se zpožděnému spoji zvyšovalo zpoždění nad rámec standardů provozu tím, že byl v zastávce s kontrolním bodem blokovan jiným tramvajovým vozem, který by jinak odjížděl předčasně. Třetím důvodem je snaha o odstranění nežádoucích předjetí v zastávkách, ve kterých není kontrolní bod.

Úprava spočívá tedy převážně v tom, že doba před kontrolním bodem je mírně zkrácena tak, aby na kontrolní zastávce bylo mírné zpoždění, a tím se odstranilo ono „čekání do času“. Jízda tramvajů se tak stane plynulejší.



Většině tramvajových linek zůstala doba z konečné na konečnou zcela beze změny. Pouze na velmi pomalých linkách (např. linka 9) se celková jízdní doba zkrátila. Naopak na problematických linkách byla jízdní doba přidána (např. linka 22).

Tyto úpravy byly učiněny na základě vyhodnocení zhruba tisíce průjezdů tramvajových vlaků mezi jednotlivými zastávkami, což je dostatečně vypovídající vzorek.

K tématu se podrobně vrátíme v jednom z dalších čísel DP kontaktu..



# Podporuji talentované a výkonné lidi



POZNÁNÍ ZAMĚSTNANCE JAKO ČLOVĚKA S JEHO POTŘEBAMI A PROBLÉMY. NALÉZÁNÍ ŘEŠENÍ MEZILIDSKÝCH KONFLIKTŮ DÍKY NASLOUCHÁNÍ JEDEN DRUHÉMU A VZÁJEMNÉ KOMUNIKACI. TAK CHÁPE SVÉ POSLÁNÍ U DPP NOVÁ ŘEDITELKA SEKCE LIDSKÝCH ZDROJŮ LUCIE ŠINDELÁŘOVÁ.

Ilona Vysoudilová, Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna



## Můžete na úvod rozhovoru přiblížit svá minulá působišťe?

Před nástupem do DPP jsem zhruba jeden a půl roku strávila na mateřské dovolené. Aktivně jsem se věnovala studiu a příležitostně pracovala na projektech v oblasti lidských zdrojů se zaměřením na obsazování volných pracovních míst a na tzv. outplacement, tedy řízení a sociálně citlivý způsob snižování počtu zaměstnanců využívaný zodpovědnými zaměstnavateli. Před tím jsem po návratu z Velké Británie působila devět roků v mezinárodní auditorské a poradenské společnosti Deloitte. V centrále pro střední a východní Evropu jsem vystří-

dala řadu pracovních pozic. Všechny se týkaly oblasti lidských zdrojů.

## Proč jste se rozhodla přijmout nabídku pražského dopravního podniku?

Dopravní podnik vnímám jako obrovskou příležitost. Vidím zde množství práce, které je potřeba udělat. Mám chuť měnit věci a zaběhané principy. Spojovat zájmy jednotlivců a celku. Nalézat rovnováhu mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci.

## Jaké devizy jste si z minulých pozic přinesla?

Domnívám se, že jsem se naučila do značné míry rozumět lidem. Vnímát

nejen jejich potřeby, ale zejména příčiny, které ony potřeby vyvolávají. V minulosti jsem se setkávala v různých situacích s lidmi různých národností a kultur. Pracovala jsem s Američany, Afričany, Asiaty. Zejména mě ale zajímali lidé z bývalého východního bloku. Lidé pocházející ze zemí s nesrovnatelně obtížnější výchozí situací, než v jaké se začátkem devadesátých let nacházela Česká republika.

## Z té pestrosti se asi dá sestavit něco obecnějšího...

Díky poznání toho, co se nachází „pod povrchem“ navenek projevovaného charakteru a vystupování člověka,

jsem byla schopná zprostředkovat řešení konfliktů mezi zaměstnanci navzájem nebo s jejich nadřízenými. Přivést je k tomu, aby naslouchali jeden druhému. Odstranit nedorozumění a nakonec mezi nimi dosáhnout dohody. To bude myslím velmi důležité při jednání o požadavcích zaměstnanců prostřednictvím odborových svazů.

## Do Dopravního podniku jste nastoupila 1. března. Jaký byl první měsíc v nové funkci?

Jednoduše obtížný. Těsně po nástupu do funkce jsem se začala aktivně účastnit řady důležitých jednání. V tomto smyslu je pro mě velmi podstatné vždy důkladně porozumět obsahu věcí, o kterých se jedná. Zároveň jsem na sebe přísná a chci přinášet užitek od prvního dne ve funkci přesto, že vím, že seznámit se s náročnou agendou probíhajících jednání a projektů nelze ze dne na den. Chci rovněž dobře poznat celou společnost. Nejen lidi ze sekce lidských zdrojů a z vedení firmy. Mám v úmyslu vypravit se také do provozu. Hovořit přímo se zaměstnanci. Pochopit jejich potřeby a požadavky. Ptát se jich, co je baví na práci v dopravním podniku, jak se cítí být spojeni s firmou.

## Jaké budou vaše nejbližší priority?

V souladu s koncepcí řízení a rozvoje lidských zdrojů, kterou jsem zpracovala a 29. března představila vedení firmy, bude nejdůležitějším úkolem

dále prohloubit spolupráci s odborovými svazy. Je důležité zaměřit se postupně na přípravu nové kolektivní smlouvy. Ta současná vyprší koncem příštího roku. Do té doby zbývá relativně hodně času. Kolektivní smlouva je nicméně základní dokument („ústava“) vymezující podmínky spolupráce zaměstnanců se zaměstnavatelem. Záměrně používám slovo spolupráce. Přeji si, aby nová kolektivní smlouva tuto myšlenku odrážela. Aby se stala jednoduchým, přehledným a praktickým dokumentem.

## A na co se zaměříte v horizontu jednoho roku?

Společně se spolupracovníky ze sekce lidských zdrojů připravíme plán projektů, které chci v průběhu nadcházejících zhruba 12 měsíců realizovat. Jejich účelem bude zejména stabilizovat současný kádr zaměstnanců a zvýšit atraktivitu práce v dopravním podniku. Zároveň zavedeme programy podpory a rozvoje talentovaných a výkonných lidí.

## Můžete přiblížit vizi fungování tak důležité oblasti podniku, jakou řízení lidských zdrojů je?

Smyslem činnosti sekce lidských zdrojů je poskytovat služby a podporu ostatním útvarům dopravního podniku a jeho zaměstnancům, a to přímo nebo prostřednictvím odborových svazů. Budeme pracovat ve všech oblastech, které se jakýmkoliv způsobem dotýkají zaměstnanců.

Budu se snažit, abychom dosáhli rovnováhy mezi požadavky zaměstnanců a možnostmi zaměstnavatele, říká Lucie Šindelářová



## Co pro vás bude při komunikaci s odbory důležité?

Posláním mým a sekce lidských zdrojů je poskytovat službu tzv. vnitřnímu zákazníkovi. A odborové organizace zastupují v tomto smyslu „konečného spotřebitele“ našich služeb. Reprezentují zaměstnance. Jsou proto pro nás důležitým partnerem. Mým cílem je identifikovat příležitosti a navrhnout programy, které společně s odborovými svazy uskutečníme a jejichž výsledkem bude především zvýšení spokojenosti zaměstnanců. Dobré pracovní podmínky vytvářejí předpoklady pro kvalitně odvedenou práci. Budu se snažit, abychom vždy dosáhli rovnováhy mezi požadavky zaměstnanců a možnostmi zaměstnavatele.

## Prozradíte něco o sobě? Třeba jak relaxujete, co ráda děláte, jaké máte koníčky?

Rovnováha mezi pracovní činností a volným časem je podle mého názoru velmi důležitá pro každého. Odpočinek podporuje pracovní výkonnost. Dobré nápady, které se týkají plnění úkolů v zaměstnání, často přicházejí v okamžiku klidu, fyzické práce či při sportu. Volný čas se snažím trávit aktivně. Často jezdíme s rodinou v létě i v zimě na hory. Lyžujeme, jezdíme na horských kolech, užíváme si odpočinku v krásných koutech české přírody. Velkou radost mi dělá pozorovat děti, jak se rychle rozvíjejí a rostou.

# IDEÁLNÍ REVIZOR?

## Důsledný i tolerantní!

DBAJÍ NA TO, ABY CESTUJÍCÍ ZA VYUŽITOU SLUŽBU ZAPLATIL. SLUŠNÉ PASAŽÉRY CHRÁNÍ, OD TĚCH DRUHÝCH VYŽADUJÍ, ABY SE K PŘESTUPKU POSTAVILI ČELEM. ČASTO SE PROTO STÁVAJÍ TERČEM BRUTÁLNÍCH ÚTOKŮ.

Text a foto: Petr Ludvíček

„Teď mám na stole čerstvé služební hlášení. Cestující vytasil v autobusu na revizora zbraň ráže 9 mm. Přiložil mu pistoli na břicho a vytlačil ho ven,“ vítá mě do drsné reality přepravních kontrolorů jejich vedoucí Josef Hocek. Od roku 1996, kdy do DPP přišel, zažil v čele revizorů leccos. Ale 50 až 70 napadení ročně je pro něho nepochopitelné. „Taková agresivita je neadekvátní postihu za černou jízdu,“ zdůrazňuje.

Josef Hocek se netají názorem, že mnoho lidí po roce 1989 zná hlavně svoje práva, povinnosti už méně. A hlavně cítí problém komunikace ve společnosti a obecný odpor k autoritám. Mnozí se totiž neumějí odpovědně postavit k svému přestupku. Nárůst agresivity cestujících a útoků na revizory má stoupající tendenci právě od roku 1989. „Samozřejmě počítáme s tím, že naše práce nepocivě cestující netěší, a naši lidé vědí, do čeho jdou, o čem jejich práce je a jak jsou vnímáni. Rozhodnutí, zda opravdu chtějí tuto práci vykonávat, je na každém z nich, my se jim snažíme vytvořit co nejlepší podmínky a pomáháme jim. Pracují u nás třeba bývalí vojáci či policisté, kteří jsou odolní a mají předpoklady pro tuto práci,“ dostáváme se k tématu výběru uchazečů.

### Přijde i hvězdná pěchota

V současnosti pražský dopravní podnik zaměstnává 150 přepravních kontrolorů. To je optimální stav. Při poměrně vysoké fluktuaci je třeba jednou či dvakrát ročně vyhlásit nábor, na který dorazí průměrně na 400 uchazečů. „Mnozí mají zkeslené představy. Myslí, že přijdou, vyfasují kontrolní odznak, průkaz, bloky a jdou kontrolovat,“ říká Hocek. Dopravní podnik od nich ale očekává maturitu, znalost jednoho světového jazyka, čistý trestní rejstřík, psychickou a fyzickou odolnost. „Přesto sem vždy tzv. hvězdná pěchota dorazí,“ popisuje realitu Hocek a dodává, že při kvalifikačních nárocích je někdy těžké vybrat skupinu 25 až 30 osob,



**Josef Hocek,**  
vedoucí odboru Přepravní kontrola, má na starosti nejen 150 revizorů, ale i kompletní administrativu a komunikaci s advokátními kancelářemi

kteřá postoupí do měsíčního kurzu. Tam frekventanty čeká mj. podrobné seznámení se všemi právními a přepravními předpisy a také absolvování psychotestů. Závěrečný písemný test je dalším sítem, které vyřadí zhruba třetinu účastníků kurzu. Během prvních třech měsíců praxe práci vzdají další.

Ti, kteří překonají počáteční těžkosti, začínají být přínosem pro dopravní podnik a pro celé město. Tím ale dohled na jejich práci zdaleka nekončí. Revizori i nadále procházejí školeními, učí se jednat s cestujícími a rozpoznat agresivního pasažera. „Školení jsou velmi užitečná, ale samotná praxe je nenahraditelná. Naučí je zdaleka nejvíc,“ ví ze zkušeností Hocek a dodává, že základy asertivního chování musí mít každý z dobrých revizorů pod kůží.



Pro srovnání nejstarší odznak revizora ze sbírky J. Hocka a ten v současnosti platný

### Napadení revizori potřebují ochranu

Revizori jsou každodenně vystaveni při komunikaci s cestujícími stresové zátěži. Cestující bez platného jízdního dokladu se často snaží vyhnout pokutě tím, že si na pracovníky přepravní kontroly stěžují. Ovšem po jejich důkladném prošetření je většina stížností prokazatelně neoprávněná. DPP proto své revizory chrání. Důležitá je také pomoc při návratu do zaměstnání po delší pracovní neschopnosti, způsobené napadením cestujícím. Hocek k tomu říká: „Do duše jim nevidím, ale vnitřní pnutí tam určitě je. Věřím, že příště lépe vycítí potencionální nebezpečí a rozmyslí si, jak budou postupovat. I přes naši péči, a zejména psychickou podporu někdy přesto na vlastní žádost odejdou.“

Revizor by neměl být zlatokop za každou cenu, popisuje Josef Hocek ideální prototyp kontrolora a pokračuje: „Dokonce v určitých případech by měl být schopen udělit výjimku, měl by být schopný rozpoznat, zda jde o úmysl, nebo neznalost. Takže určitě důsledný, ale zároveň v oprávněných případech tolerantní. Ačkoliv se to nezdá, je to velké umění. Dobrý revizor by se měl také umět vyvarovat fyzického střetu. Z mé strany nebude nikdy perzekuován proto, že případ nedotáhne do konce. Zdraví je na prvním místě. I kolega, který dovede ‚prohrát‘, je pro mě dobrým revizorem.“

### Jsmo tu pro slušné lidi

Dojde-li při přepravní kontrole ke konfliktu, dostane hlášení nebo stížnost „na stůl“ Josef Hocek. Přidají-li se ovšem média s cíleným útokem, navíc nespravedlivým, nelíbí se to samotným revizorům ani DPP. „Nikdo tu práci nezná lépe než my. Když dojde ke křivdě, těžko se nám to může líbit,“ zdůrazňuje Hocek. Zkušenost mu ale velí brát podobné mediální kauzy s nadhledem: „I podřízeným se snažím vysvětlit, že je to záležitost krátkodobá a většinou brzy vyšumí.“

Přepravní kontrola plní i funkci preventivní – její aktivní činnost pomáhá udržet procento černých pasažerů v mezích šesti až sedmi procent přepravených cestujících. V rámci České republiky se hovoří o škodě ve výši půl druhé miliardy korun ročně, kterou způsobí dopravním podnikům „černí“ pasažéři. Podle čtyři roky starých propočtů jde téměř miliarda na vrub Prahy. To jsou obrovské peníze, které by se daly využít ve prospěch městské dopravy, ve prospěch platících pasažerů. A bez prodloužené ruky – kontrolorů se žádný přepravce neobejde.

„Pracujeme v sankčním aparátu DPP, takže konflikt mnohdy visí ve vzduchu. Ale jsou meze, které revizor nikdy nesmí překročit. Na druhou stranu, pokud není zjištěno závažné pochybení, jako podnik se za něj v rámci šetření stížností postavíme,“ uzavírá Josef Hocek s tím, že nikdy nebyl přesvědčen o tom, že by revizori měli mít statut veřejného činitele: „Mám pocit, že se zvyšující se agresivitou by stálo za to, aby se o změně začalo diskutovat. Nemůžu to nevidět v kontextu s obrovským nárůstem počtu a intenzity napadení.“

### Počet napadených revizorů v pražské MHD

rok 2005	53
rok 2006	56
rok 2007	47
rok 2008	70
rok 2009	79
rok 2010	64

### NEJČASTĚJŠÍ ÚRAZY REVIZORŮ:

- poranění očí, úst
- zlomeniny nosu
- vyražené zuby
- pohmožděniny v oblasti krční a bederní páteře
- úrazy končetin
- tržné rány



Na mediální kauzy má J. Hocek jednoduchý recept: brát je s nadhledem

Odbor Přepravní kontrola v roce 2010 řešil 462 stížností na přepravní kontrolory. Jedna byla vyhodnocena jako oprávněná, kdy kontrolor uložil neoprávněně přírazku. Osm stížností bylo vyhodnoceno jako částečně oprávněných, tj. přírazky byly uloženy v souladu s právními předpisy, ale byl prokázán nevhodný postup kontrolorů. Jako sankce byly kontrolorům sníženy výkonnostní prémie a v některých případech byly uloženy ústní výtky.

V DPP pracuje 150 revizorů, kteří přistihnou 18 až 20 tisíc cestujících bez platného jízdního dokladu měsíčně. V roce 2010 zaznamenal DPP 241 722 černých pasažerů, zkontrolováno bylo celkem 6,7 mil. cestujících.



# AKCIOVÁ SPOLEČNOST MÁ DVACETINY «

PRVNÍHO DUBNA 2011 UPLYNULO DVACET LET OD CHVÍLE, KDY SE PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK STAL AKCIOVOU SPOLEČNOSTÍ. DVĚ DESÍTKY LET JSOU VE STOTŘICETIŠESTILETÉ HISTORII PRAŽSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY VÝZNAMNÝM ÚSEKEM. POJĎME PROTO STRUČNĚ ZREKAPITULOVAT, JAK SE ZA TUTO DOBU HROMADNÁ DOPRAVA ZMĚNILA A CO DŮLEŽITÉHO SE UDÁLO.

Hana Pohanová, Pavel Fojtík  
Foto: archiv DPP



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

Logo Dopravního podniku se v průběhu let měnilo. Černo-bílá verze z roku 1971 platila i za éry akciové společnosti do r. 1994. Od té doby platila žluto-červená verze a současně logo používá DPP od roku 1999.

Prvního dubna 1991 byl Dopravní podnik hl. m. Prahy změněn na akciovou společnost. S tím přišla i změna názvu. Stoprocentním vlastníkem společnosti je Hlavní město Praha. Transformací na akciovou společnost bylo završeno období změn tehdejších Dopravních podniků hl. m. Prahy, které o necelý rok dříve – přesně 1. 7. 1989 – dostaly právní formu kombinátu a státního podniku. Akciová společnost byla zapsána do obchodního rejstříku 11. 7. 1991. Společně s porevolučním vývojem celé společnosti i technologií se rozvíjel také dopravní podnik. Za posledních dvacet let proto vznikla řada důležitých staveb a zcela se změnila čísla, která jsou pro hromadnou dopravu významná, jako je například počet přepravených osob nebo počet nízkopodlažních vozidel.

## Významné události

V roce 1992 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zavádí první příměstské autobusové linky do Hovorčovic a Ořechu, a vytváří tak základ systému Pražské integrované dopravy. O dva roky později se již o systém stará společnost ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy), což je považováno za konec monopolu DPP v pražské MHD.

Poslední dvacetiletí je velmi důležité pro rozvoj metra. Byla zprovozněna celá řada nových úseků. V roce 1994 to byl úsek Nové Butovice – Zličín, v roce 1998 úsek Českomoravská – Černý Most, v roce 1994 úsek Nádraží Holešovice – Ládví, v roce 2006 úsek Skalka – Depo Hostivař a v roce 2008 byl zprovozněn traťový úsek metra Ládví – Letňany. Celková

délka sítě pražského metra tak dosáhla bezmála 60 kilometrů. Významným je také rok 2010, ve kterém byla zahájena stavba nového úseku metra – prodloužení tratě A Dejvická – Motol. Změnil se vozový park metra – skončily klasické sovětské vozy a jezdí jednak rekonstruované a jednak nové vozy M1.

Pro tramvajovou dopravu je významný rok 2003, kdy pražský dopravní podnik zahajuje provoz na nejmodernější tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov. O pět let později je zahájen provoz na tramvajové trati Laurová – Radlice a tramvajová síť přesáhla celkovou délku 140 kilometrů.

## ZE STATISTICKÉ ROČENKY ZA ROK 1991

Zastupitelstvo hl. m. Prahy zrušilo ke dni 31. 3. 1991 Dopravní podnik hl. m. Prahy – kombinát, státní podnik bez likvidace a založilo jednorázově dnem 1. 4. 1991 akciovou společnost holdingového typu s obchodním názvem Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Zastupitelstvo současně provedlo jmenování orgánů, to je představenstva, dozorcí rady a revizora účtů.

## Těžké okamžiky

Bezesporu nejtěžšími chvílemi hromadné dopravy v Praze byly v posledních dvaceti letech srpnové dny roku 2002. Prahu postihla velká povodeň, která mimo jiné zaplavila



Provozní délka sítě podle osy ulice v kilometrech

	1991	2010
<b>Metro</b>	38,5	59,1
<b>Tramvaje</b>	130,5	141,6 (bez lanové dráhy na Petřín)
<b>Autobusy</b>	607,3 (údaj zahrnuje i ČSAD)	823,0 (z toho 681,0 na území Prahy a 142,0 mimo území Prahy)

také velkou část tunelů metra a na několik měsíců vyřadila z provozu značnou část podzemní dopravy. Materiální škody byly největší v historii pražské hromadné dopravy vůbec.

## Nároky rostou

S rozvojem individuální automobilové dopravy roste význam dopravy hromadné. Dopravní podnik hledá cesty ke zlepšení a zefektivnění svých služeb. Dá se říci, že převratnou událostí byla chvíle, kdy poprvé do ulic města vyrazila nízkopodlažní vozidla. Zatímco v roce 1991 se o takových dopravních prostředcích mohlo hůře se pohybujícím lidem, invalidům nebo třeba maminkám s kočárky jen zdát, dnes jsou nízkopodlažní vozy samozřejmostí a na řadě linek DPP garantuje odjezdy nízkopodlažních spojů. První nízkopodlažní vozy se začaly v Praze objevovat v roce 1994. Jako první mohli Pražané využívat tři nízkopodlažní vozy Neoplan N 4014. V roce 1995 a 1996 k nim přibýly první čtyři nízkopodlažní autobusy Karosa – Renault City Bus. V roce 1994 také do zkušebního provozu vyrazily první nízkopodlažní tramvaje RT6-N1. Tyto první nízkopodlažní tramvaje ale kvůli technickým problémům od roku 1999 skončily jen ve vozovkách. Postupem času nízkopodlažních tramvajů jiných typů přibývalo a nyní nastává období další generační výměny vozového parku, a to tramvajemi 14T a 15T. Významnou pomocí při cestování jsou bezbariérové stanice metra. Informace o bezbariérovém cestování a garantovaných nízkopodlažních spojích naleznou cestující na internetu nebo v Infocentrech DPP.

Velký pokrok udělal dopravní podnik v oblasti přepravy nevidomých (hlášení zastávek, akustické hlášení příjezdů linky na přání nevidomého atd.) a v orientacích ve vozidlech povrchové dopravy – dnes jsou již samozřejmě informace elektronické.

Samostatnou kapitolou je změna odbavovacího systému – ten se změnil nejdříve v roce 1996 z mechanického na elektronický. V roce 2007 došlo k zavedení SMS jízdenek a o rok později elektronického jízdného na kartě opencard. V roce 1996 byl po mnoha letech znovu zaveden přestupný tarif. V roce 2010 dopravní podnik přepravitel na území hlavního města Prahy 1 212 mil. osob. V roce 1991 to bylo 1 554,8 mil. osob. Tyto statistické údaje ovšem zkrášlují změny metodik při zpracování údajů.

## Generální ředitelé

Ing. Vavřínek Bodenlos	1990 – 01. 05. 1991 <sup>1)</sup>
Ing. Milan Hašek	01. 05. 1991 – 31. 10. 1993
Ing. Rudolf Mládek	01. 11. 1993 – 21. 12. 1994 <sup>2)</sup>
Ing. Milan Houfek	17. 01. 1995 – 23. 02. 2005
Ing. Tomáš Jílek	10. 10. 2005 – 01. 04. 2007 <sup>3)</sup>
Ing. Martin Dvořák	od 01. 04. 2007

Vysvětlivky:

<sup>1)</sup> Od 3. 5. 1990 pověřen řízením

<sup>2)</sup> Do 17. 1. 1995 pověřen řízením Mgr. Oldřich Hanuš

<sup>3)</sup> Pověřený generální ředitel od února do října 2005



Zástupci DPP přihlížejí zkušebnímu ohlášení tísňe řidičem

Právě za tímto účelem se 4. března 2011 sešli dopravní ředitel DPP Petr Blažek a vedoucí jednotky Provoz tramvaje Petr Hloch s ředitelem hlídkového oddílu Městské policie hl. m. Prahy Karlem Kreuzerem, aby projednali aktuální stav a rozšíření spolupráce v oblasti bezpečnosti řidičů autobusů a tramvají.

Ta funguje na území hlavního města hned v několika rovinách. Kromě pravidelných nočních hlídek ve vozech či sledování stanic metra se jedná také o efektivní tísňový systém, který od května 2010 využívají řidiči všech autobusů a nyní se, po dohodě všech zúčastněných stran, v testovacím provozu spouští i v pražských tramvajích.

Základním kamenem tohoto zabezpečení je tzv. tísňové tlačítko umístěné v každém jednotlivém voze, které po stisknutí řidičem okamžitě informuje dispečink DPP. Ten se obratem automaticky spojuje s kabinou řidiče tak, aby byla vyhodnocena vzniklá situace. O užití „tísňe“ se zároveň dozvídá i služebna Městské policie, a to jak výrazným vizuálním, tak akustickým signálem, doprovázeným přenosem výše zmíněné komunikace dispečinku DPP s vozem. Poli-



Monitor operačního střediska Městské policie Praha s mapovým podkladem znázorňujícím aktuální polohu autobusů

## Bezpečnost ŘIDIČŮ V CENTRU ZÁJMU

TO, ŽE PRÁCE ŘIDIČE AUTOBUSU ČI TRAMVAJE V ŽÁDNÉM PŘÍPADĚ NENÍ PROCHÁZKOU RŮŽOVÝM SADEM, BY URČITĚ MOHLA VYPRÁVĚT VĚTŠINA KOLEGŮ. A CO TEPRVE, KDYŽ SE STANE SVĚDKEM, ČI DOKONCE TERČEM NEZÁKONNÉHO JEDNÁNÍ? JAK BY MĚL REAGOVAT? KDO SE POSTARÁ O JEHO BEZPEČNOST?

Tomáš Hajduk, Foto: Martin Jágr

cisté tak mohou případ rychleji vyhodnotit a vyslat hlídku. S operačním střediskem DPP je služebna následně spojena i takzvanou „horkou linkou“, díky které si obě pracoviště operativně vyměňují aktuální informace.

Nikdy nemůže nastat situace, že by se snad autobus či tramvaj volající o pomoc v pražské dopravě „ztratily“. Díky GPS modulům umístěným ve všech autobusech má Městská policie k dispozici přesnou polohu vozů. K jejímu vyobrazení využívá systém mapových podkladů, které navíc v případě vzniku mimořádné události rovněž výrazně upozorňují na tísňovou situaci řidiče. Podobně policie získává data i o tramvajích, v jejich případě díky infračidlům umístěným v zastávkách – hlídka tak vyjíždí do přesně určeného úseku trati. Stále probíhající komunikace s dispečinkem navíc hlídce upřesňuje, co ji v poloze vozidla čeká.

Může se jednat o dopravní nehodu se zraněními, ničení majetku či v nejhorším případě i napadení řidiče – schopnost reagovat co nejrychleji tak musí být vždy nejvyšší prioritou. Policisté mohou kratší dojezdovou rychlostí na místo okamžitě řídit dopravu, poskytnout první pomoc, zpacifikovat pachatele či se pustit do pátrání po něm.

Podobný případ policie řešila také v nedávné době, konkrétně ve stanici autobusů na Kačerově. Řidič zaregistroval skupinu osob ničící vybavení jeho vozu a reagoval okamžitě. I přes útěk dotyčných ještě před příjezdem hlídky došlo nakonec k jejich dopadení, a to hlavně díky přesnému popisu pachatelů a rychlému zahájení pátrání policisty.

Toto je však jen jeden příklad z mnoha, v roce 2010 bylo celkem zaznamenáno 93 tísňových událostí. Ačkoliv se v některých případech může jednat o nechtěné stisknutí nebo lehkou dopravní nehodu, podstata celého systému je neodiskutovatelná. Bezpečnost řidičů musí být vždy na prvním místě a bezchybná, rozvíjející se spolupráce Dopravního podniku s pražskou Městskou policií je tomu zárukou.



Většina elektro výzbroje je umístěna na střeše: baterie, proudový měnič ze stejnosměrného zdroje na střídavý proud a jeho chlazení. Kombinace pohonu z bateriového zdroje a spalovacího motoru vysvětluje, proč je v názvu slovo hybridní.

Automobilový průmysl je jedna z nejlépe se rozvíjejících oblastí výroby s velkým vlivem na ostatní odvětví průmyslu a se schopností významně ovlivňovat ekonomiku celého regionu. Kromě nezpochybnitelného přínosu přináší rozvoj automobilismu také dvě nevýhody. Jako palivo pro motory využívá produkty vyráběné z ropy při velmi malé účinnosti a současně při spalování dochází ke znečišťování životního prostředí. Jedna z nabízejících se možností je náhrada klasického spalovacího motoru.

### Archaický stroj, oblečený do moderního hávu

Za posledních dvacet let je pokrok v odvětví nepopíratelný. Nové materiály, zvýšený komfort, nové prvky pasivní a aktivní bezpečnosti. Vyšší úspornost motorů a přísnější emisní limity vztažené na jednotku výkonu jsou však často v absolutních číslech znehodnoceny navyšováním dalších zdrojů spotřeby, jako je například klimatizace, denní svícení a také vzrůstající obliba větších aut, které mají také větší spotřebu.

Z tohoto pohledu je pokrok v nových konstrukcích spalovacích motorů zanedbatelný. Technické možnosti více jak sto let konstrukčně starého pístového spalovacího motoru jsou vyčerpány a jejich malou účinnost nejde donekonečna zvyšovat přeplňováním. Alternativou je využití hybridního pohonu.

### Hybrid je dobré řešení, budoucností jsou ale elektromobily

Na rozsáhlé využití elektromobilů nejsou připraveni zejména výrobci automobilů. Významně neinvestují a nepodporují vývoj baterií, jakožto jediné větší překážky pro rozvoj elektromobilů. Výhody by byly jednoznačné. V místě provozu nezatěžují životní prostředí, ve městech nezvyšují hlukovou zátěž, umožňují rekuperaci brzděné energie a výrobně jsou jednodušší. Hybridní pohon je tak jen částečným řešením a vylepšením. Pro automobilky je asi důležité, že zůstane vyšší přidaná hodnota výrobku. Automobil je složitější, těžší, dražší, ale pořád bude mít spalovací motor. Úspornější provoz si tak bude muset vydělat na vyšší vstupy a bonusem bude příznivější vliv na životní prostředí.

## HYBRIDNÍ POHON – INFUZE PRO SPALOVACÍ MOTOR

BLÍŽÍ SE DOBA, KDY SE STÁLE ČASTĚJI BUDEME I V BĚŽNÉM PROVOZU SETKÁVAT S ALTERNATIVNÍMI POHONY AUTOMOBILŮ. Z TOHOTO POHLEDU JE PŘÍNOSEM, ŽE V DOPRAVNÍM PODNIKU MŮŽEME OD ZAČÁTKU LETOŠNÍHO ROKU SBÍRAT ZKUŠENOSTI Z PROVOZU DVOU HYBRIDNÍCH AUTOBUSŮ V PROSTŘEDÍ TAK NÁROČNÉM, JAKO JE PRAŽSKÁ MHD. ŘEKNĚME SI, PROČ VLASTNĚ ALTERNATIVNÍ POHONY.

Viktor Baier / Foto: autor a archiv DPP

### Jak to vše funguje? Pomáhá elektromotor

Spalovací motor má obecně proměnlivý rozsah kroutícího momentu v závislosti na otáčkách motoru. Jeho nedostatek v nižších otáčkách, např. při rozjezdu, se tak musí kompenzovat naddimenzováním celkového výkonu motoru. Paralelní hybridní technologie tento nedostatek eliminuje. Složitá vícestupňová řídicí technologie získává vstupní údaje ze systému elektromotoru, spalovacího motoru, převodovky, brzd a baterií. Potřebný výsledný kroutící moment na kolech vozidla v různých režimech jízdy tak získává kombinací využití elektromotoru a spalovacího motoru, který pracuje v optimálním režimu provozu. Systém tak umožňuje použít menší spalovací motor, který pracuje v optimálním režimu a umožňuje v případě potřeby dobíjení baterií. Možnost využití elektromotorů při brzdění vozidla jako generátoru umožňuje také rekuperovat elektrickou energii zpět do baterií.

Z principu hybridního pohonu je tak ideální jeho využití a vyzkoušení v městském provozu a hromadné dopravě zvláště, kdy vozidlo se často rozjíždí a zastavuje. Hybridy a případný nákup dalších elektrobuses je příslibem, že DPP získá provozní zkušenosti s využitím alternativních pohonů blízké budoucnosti.



Do rozměrů standardní převodovky se podařilo vměstnat dva elektromotory. Převodovka se chová jako elektricky variabilní. Funguje jako dvoustupňová, pro nízkou a vysoké rychlosti. Paralelní proto, že může kombinovat souběžně dva toky výkonu přes převodovku na výstupní kroutící moment.





# ESKALÁTORY BEZPEČNĚ SVEZOU PŘES MILION LIDÍ DENNĚ

DNES UŽ NEJSOU POHYBLIVÉ SCHODY OPRAVDU NIČÍM VÝJIMEČNÝM. SETKÁVÁME SE S NIMI NEJEN V METRU, ALE I V NÁKUPNÍCH CENTRECH, GALERIÍCH, RESTAURACÍCH... JEN V PRAŽSKÉM METRU SE NAŠI KOLEGOVÉ Z TECHNICKÉHO ÚSEKU STARAJÍ O 248 RAMEN POHYBLIVÝCH SCHODŮ.

Ilona Vysoudilová / Foto: archiv DPP

Vystupuji z metra na Náměstí Míru, kde se setkávám s Petrem Vondráčkem, vedoucím služby Dopravní zařízení, a hned mi vysvětluje: „Stanice Náměstí Míru je nejhlubší v celé síti pražského metra. Má jeden podzemní vestibul, který je s nástupištěm spojen nejdelším eskalátorovým tunelem dlouhým 75 metrů se třemi eskalátory o délce každého schodového pásma 185 m. Dopravní výška těchto eskalátorů je 43,6 m, což je pro srovnání zhruba výška Nuselského mostu.“

## Každou minutu přepraví jeden eskalátor 150 lidí

Eskalátor – slovy encyklopedie – je specializovaným dopravním zařízením, které slouží k přepravě osob mezi různými výškovými úrovněmi. Podle zákona o drahách je eskalátor tzv. určeným technickým zařízením, které klade zvláštní požadavky na provoz a údržbu.

„Z plošného pohledu celkové vytiženosti těchto zařízení jsou nejméně zatížené eskalátory právě v našem metru. K tomu, aby bylo možné zabezpečit stoprocentní provozuschopnost, je potřebná nadstandardní údržba. Dvaceti jedna hodinový provoz vyžaduje nutnou důslednou každodenní kontrolu a přípravu na každý den provozu. Nejen o tuto činnost pečují téměř třicet pět mechaniků v každé směně celé sítě metra,“ říká Petr Vondráček a dodává: „Služba Dopravní zařízení je součástí jednotky Dopravní cesta Metro a je jednou z mála, která provádí nejen vlastní servis zařízení, kompletní generální opravy, ale zároveň i výrobu některých náhradních dílů. Součástí servisní činnosti jsou i operativní zásahy na pohyblivých schodech a výtazích. Tato operativa je přímo řízena Technologickým dispečinkem.“

## Co cestující nevidí

Hlavní konstrukcí eskalátoru je nosný rám. Spojnice dvou nástupišť nese dráhový systém, podobně jako koleje nesou vlak. Pohonná jednotka přenáší točivý moment přes

převodovou skříň přímo na hlavní hřídel. Schodové pásmo spojující vratnou a hlavní hřídel je nejdiskutovanější částí stroje. Současně s poháněným pásmem je hnací hřídel poháněné madlo. Na rozdíl od pásma se může madlo pohybovat až o 2 % rychleji. Nutí nás tak při cestování na pásmu přehmátnout, a tím zvyšovat naši bdělost.

Dnešní moderní eskalátor je řízen počítačem. Ten sleduje stav jednotlivých částí stroje, a zvyšuje tak bezpečnost provozu. Není tedy náhodou, že mnohdy stačí drobná odchylka od standardu a počítač stroj zastaví. Každé zastavení, i třeba jen v důsledku nahodilého použití STOP tlačítka, má za následek spuštění brzdového systému. Pohybující se schodové pásmo eskalátoru o velké hmotnosti zatížené navíc cestujícími, musí být bezpečně zastaveno. Ani tady nelze zastavit na pár centimetrech. Čím kratší brzdná dráha, tím vyšší riziko pádu cestujících, ale i zde je vše stanovené normou ČSN EN 115. Mohlo by se zdát, že při pokroku doby půjde bezpečnost ruku v ruce s vývojem. A však studie hovoří za vše. Při nižší rychlosti pásma, je více pohyblivých se cestujících po eskalátoru a zároveň i vyšší riziko střetu osob. Mnohdy i s následkem pádu.

## Eskalátory od světových výrobců

Ve stanicích pražského metra se v současnosti setkáváme s eskalátory řady výrobců – Transporta Chrudim, Koltjakov Leningrad, Schindler, Thyssen, Kone a Otis. „V současnosti je v 57 stanicích pražského metra provozováno celkem 248 eskalátorů, z toho 66 eskalátorů na trati A, 124 na trati B a 58 ve stanicích tratí C,“ říká Petr Vondráček a dále vysvětluje: „Od roku 1899, kdy byl zkonstruován první komerční eskalátor, uběhla řada let. Málokdo ale ví, kolik se toho postupem času změnilo. Postupný vývoj doby je patrný i z naší škály typů eskalátorů. Nejen počet výrobců, ale i samotný vývoj výroby zasáhl do rozdílnosti našich zařízení. Proto není náhodou, že nejméně odborníků na pohyblivé schody nalezneme právě v našem Dopravním podniku.“



Instalace bezpečnostních kartáčů byla zahájena 3. března 2011 ve stanici metra Anděl

Právě proto je možné provádět generální opravy v tak velkém rozsahu, který nemá u jiných společností obdobu. Také rychlost operativních oprav v krátkém časovém úseku je možná. Mnohdy i kratší jak desetiminutová výluka pohyblivých schodů má za následek uzavření stanice. Stačí naplnění nástupiště cestujícími a je zřejmé, že každý eskalátor musí „šlapat“.

## Výměny a opravy

Na počátku 90. let se ukázalo jako nezbytné, zahájit postupné výměny původně instalovaných pohyblivých schodů z důvodu končící životnosti nosné konstrukce. „V roce 1993 byl instalován u výstupu z podchodu stanice Muzeum k Vinohradské třídě poprvé eskalátor Otis, který je automaticky ovládán fotobuňkou při vstupu chodce,“ vysvětluje Petr Vondráček a dodává: „Náročné výměny všech eskalátorů se v některých případech odehrály v rámci rekonstrukcí celých stanic, např. ve stanici Hradčanská nebo Malostranská. Takové rozsáhlé výměny se uskutečňují za úplné výluky stanic, případně za výluky jednoho eskalátorového tunelu a vestibulu. Poprvé se tak vyměňovaly pohyblivé schody na Můstku v letech 1992–1993. Unikátní byla výměna ve stanici I. P. Pavlova v roce 1995, při které byla postupně nahrazena původní tři ramena eskalátorů čtyřmi novými.“ Po celou dobu několikaměsíční rekonstrukce byla stanice v provozu a v chodu byly vždy dva eskalátory. Jen v letošním roce je v plánu výměna staničních eskalátorů č. 224, 225 a 226 ve stanici Náměstí Republiky a přešupních eskalátorů č. 233, 234, 235, 236, 237 a 238 ve stanici Můstek. Nad rámec uvedených výměn jsou plánované také generální opravy na 17 eskalátorech. V tomto roce se setkáme s opravou na pohyblivých schodech ve stanicích Palmovka (5x), Muzeum (5x), Budějovická (2x), Smíchovské nádraží (2x), Můstek, Národní a Kačerov.

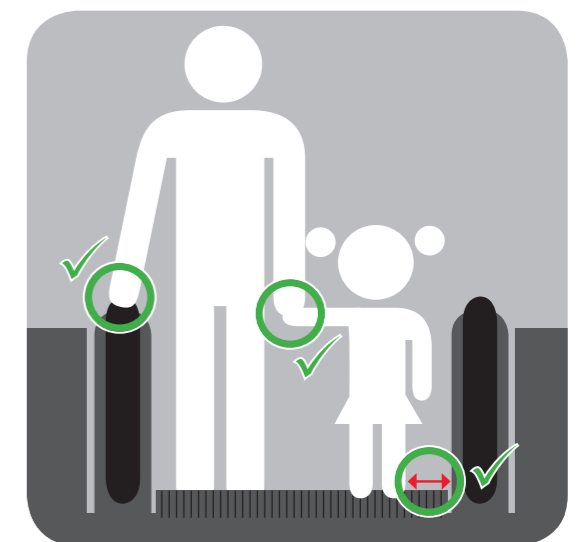
## Bezpečné cestování na eskalátorech

Na počátku března 2011 DPP započal instalaci bezpečnostních kartáčů, které na konci května budou umístěny na eskalátorech jedenácti stanic, na tratích A a B. „Montáž odkláněcích kartáčů je jedním z nových opatření pro zvýše-

ní bezpečnosti jízdy na starších eskalátorech ruské výroby,“ říká Vondráček a upřesňuje: „Odkláněcí kartáče budou nově montovány na celkem 48 eskalátorů ruské výroby. Odkláněcí kartáče jsou pasivním bezpečnostním prvkem pro zvýšení bezpečnosti na eskalátorech. Cestující si však musí uvědomit, že pohyblivé schody jsou pouze stroje, proto je nutné především dodržovat všechny bezpečnostní pokyny, a tak neohdát předcházet.“

## Pravidla jízdy na pohyblivých schodech

Při jízdě na pohyblivých schodech je nutné vždy dodržovat základní pravidla. Cestující se musí přidržovat pohyblivých madel, stát vždy čelem a špičkami nohou ve směru jízdy pohyblivých schodů, nestřkat prsty pod gumovou část madla, rodiče musí držet při jízdě po pohyblivých schodech dítě za ruku a věnovat při jízdě na eskalátoru zvýšenou pozornost svým dětem. Není dovoleno pohybovat se proti směru jízdy pohyblivých schodů, běhat po pohyblivých schodech nebo se např. dotýkat botou ani jinou částí oděvu bočnice pohyblivých schodů.



# S KARABINOU, LANEM A POSTROJEM V ZOO

LANOVKA V PRAŽSKÉ ZOO PŘEPRAVILA V LOŇSKÉM ROCE PŘES ČTVRT MILIONU CESTUJÍCÍCH. ABY 26. BŘEZNA 2011 SVEZLA PRVNÍ NÁVŠTĚVNÍKY LETOŠNÍ SEZONY, MUSELI ZAMĚŠTNANCI DPP POD DOHLEDEM INSTRUKTORA PROJÍT PRAVIDELNÝM VÝCVIKEM ZÁCHRANY OSOB.

Text a foto: Petr Ludvíček



Nácvik evakuace patří neodmyslitelně k zahájení každé sezony lanové dráhy. V rámci zákonného proškolení obsluhy lanovky zaměstnanci DPP procvičovali se specialistou na práci ve výškách záchranu osob ze sedaček. Při simulované havárii a zastavení lanovky evakuovaly určení pracovníci obsluhy figuranty. Používali přitom pomůcky v podobě přileb, celotělového postroje a lana. Cestující, jištění karabinami a lanem, slézali z lanovky po žebříku.

„Pro případ záchranu handicapovaných osob byla použita také záchranná smyčka. Jištění bylo opět provedeno pomocí karabin a lana,“ vysvětlil instruktor Dalibor Plíšek. „Zaměstnanci provedli předepsané úkony a vše proběhlo bezchybně,“ dodal.

Statistiky v loňském roce v případě lanovky v ZOO nezaevidovaly žádný „ostrý“ zásah. Výcvik se však provádí pravidel-

ně nejen proto, že je předepsán, ale významné je také faktické prověření připravenosti obsluhy a úrovně používané výbavy.

Lanovka mimořádně zajímá také záchranáře podnikového Hasičského záchranného sboru. Podle vedoucího oddělení Odborné služby HZS Michala Brunnera provádějí členové lezeckých skupin, které jsou součástí každé ze čtyř sloužících směn, výcvik na lanovce každoročně, a to rovněž před zahájením sezony. Prověřují všechny varianty nouzového spuštění osob ze sedaček pomocí lezecké techniky.

Lanovka je jednou z atrakcí pražské ZOO, která byla vloni nejnavštěvovanějším místem Prahy. Od zahájení sezony, tedy od 26. března až do 2. října 2011 jezdí o sobotách, nedělích a svátcích od zastávky Nádraží Holešovice k zoologické zahradě bezplatná speciální autobusová linka.



## VYBRANÉ TECHNICKÉ PARAMETRY LANOVÉ DRÁHY V ZOO:

Délka:	105,9 m
Výškový rozdíl stanic:	50,1 m
Průměrný sklon trati:	28°12'
Převážná kapacita:	720 osob
Dopravní rychlost:	0,85 m/s
Výkon motoru:	13 kW
Rok výroby:	1970
Uvedení do provozu:	1977

# Než souprava metra poprvé sveze cestující

OSLAVY, DOPROVÁZEJÍCÍ DODÁNÍ A PŘÍJEZD POSLEDNÍ MODERNIZOVANÉ SOUPRAVY PRAŽSKÉHO METRA TYPU 81-71M, POZVOLNA UTICHLY A NAPLNO ZAČALY PRÁCE NA JEJÍM OŽIVENÍ A PŘÍPRAVÁCH NA PŘEDÁNÍ DO PRAVIDELNÉHO PROVOZU.

Text a foto: Petr Havlíček

Ačkoliv se jedná o soupravu určenou pro provozní výkony na lince A s domovským depem Hostivař, musela být po svém návratu z Plzně (tedy přesněji řečeno během navazující přepravní výluky dne 13. 2. 2011) prostřednictvím tažné soupravy 3328-3333 a za stálého doprovodu dvou lokotraktorů přepravena nejprve na opačný – západní cíp Prahy. Vzhledem k dlouhodobé výluce hostivařské zkušební trati totiž probíhaly u zbývajících šesti ze série třinácti souprav 81-71M v provedení LZA-B jejich prvotní oživovací a zkušební jízdy v areálu depa Zličín.



Zahájení montáže zbývajících komponent

## Průběh oživení soupravy

Než se souprava, složená z čelních vozů evidenčních čísel 3903-3904, mohla na koleje zličínské zkušební trati vypravit poprvé, museli pracovníci plzeňské Škody nejdříve provést instalaci všech komponent, které bylo nutné před cestou po železnici demontovat. Opětovně bylo u všech vozů vzájemně propojeno napájecí a brzdové potrubí pneumatické brzdy, mezivozová kabeláž komunikačních linek a palubní síť vozových baterií.

Znovupřipojení se dočkaly i podvozky, které se skříní vozu toho času pojal jen středový otočný čep (tzv. nicholav) zasazený do torny a zajištěný pojistným klínkem. Současně byly podvozky navíc dovybaveny trámci se spodními sběrači trakčního proudu. Nainstalovala se zpětná zrcátka, konstrukce bezpečnostního ventilu autostopu, plechové spoilerly spřáhel. Na obě stanoviště strojvedoucího se dodaly radio stanice VKV společně s další povinnou výbavou (zkratovací souprava, klíč střadačové brzdy, odtlačovaná tyč sběračů, dielektrické rukavice pro zkratování přírodní kolejnice, předepsaná lékárníčka, reflexní vesta, přístěnka, dva hasicí přístroje na každý vůz a další).

Podvozek „b“ vozu 3683, který byl repasován jako poslední z dlouhé řady rekonstruovaných podvozků pro modernizované vozy 81-71M



Po provedení závěrečné vizuální kontroly elektroinstalace a zapojení tlakových spínačů, mohli pracovníci odboru Technické kontroly jednotky Správa vozidel Metro přistoupit k vykonání výchozí revize určeného technického zařízení el. části vozu metra a kompletní kvalitativní kontrole celého vlaku (pneumatické části, mechanická části, interiéru atd.).

Poté bylo možné soupravu v depu připojit prostřednictvím vlečných kabelů na trakční napětí 750 V Ss a provést stacionární otestování pohonů, veškeré elektrovýzbroje, diagnostiky vlaku a podobně. Teprve pak se mohla souprava poprvé vypravit na zkušební trať metra.

## Za závěrečnými zkouškami

První jízdy na zkušební trati jsou takzvané jízdy „rozjížděcí“. Kompletně jsou při nich přezkoušeny všechny funkce vlaku a případné závady či nedostatky se pak následně v depu ještě opraví. Jelikož se při nich neobjevily žádné fatální nedostatky, mohlo dojít k vykonání osmihodinové spolehlivostní zkoušky. Ta představuje simulaci běžného provozu metra. Během osmi hodin jsou kyvadlově prováděny jízdy po zkušební trati, testuje se otevírání a zavírání dveří, hlášení názvů stanic, funkce informačních panelů atd.

Dalším stěžejním bodem bylo měření zábrzdných vzdáleností podle předpisu V2/1 – Předpis o brzdění elektrických vozů. Při něm se v prostorách tunelů linky B na úseku Zličín – Nové Butovice provádí zastavení soupravy ze stanovených rychlostí 50 a 80 km/h pomocí zadání plného účinku brzdy provozní (elektrodynamické) a nouzové (pneumatické).

V současné době zůstává historicky poslední zprovozněná souprava v hostitelském depu Zličín a dále se u ní na zdejší zkušební trati testuje systém protiskluzové ochrany a softwaru nadřazeného řízení 4.02 (LZA-B). V nejbližších dnech bude ale již v pravidelném provozu přepravena do svého domovského depa v Hostivaři. Zde na ni bude dle harmonogramu nainstalována mobilní část zabezpečovacího zařízení.



Strojní zatlačovačka se pomalu sune na podstavec



## Jak hasiči pomohli STŘEŠOVICKÉMU MUZEU

Začátkem letošního roku se na nás obrátil vedoucí jednotky Historická vozidla Milan Pokorný s prosbou o pomoc s přesunem muzejní strojní zatlačovačky SZ 1 na podstavec z panelů BKV, připravený na dvoře muzea. V součinnosti s dílenským mistrem muzea Petrem Koloničným jsme začali řešit technické detaily akce.

Strojní zatlačovačka SZ 1, coby zvláštní kolejové vozidlo používané k zatlačování gumových pásů do panelů podél kolejnic, patří mezi nejnovější exponáty muzea. Její hmotnost dosahuje úctyhodných 19 750 kg. Umístění stroje na podstavec jeřábem se jevílo jako technicky náročné z důvodu nutnosti současného nasazení dvou autojeřábů AD 20 a potřeby rozpojení členitého trolejového vedení na dvoře vozovny. Domluvili jsme se proto na využití hydraulického nakolejovacího zařízení LUKAS z výzbroje HZS.

Provedení přesunu bylo domluveno na pátek 25. 3., aby novým oranžovým lakem svítící zatlačovačka na podstavci před vozovnou stihla přivítat první návštěvníky letošní muzejní sezony.

Vlastní přesun komplikovala nízká výška rámu zatlačovačky nad temenem kolejnice. Bylo nutné nejprve vozidlo přizvednout pomocí pneumatických zvedacích vaků a až pak mohly nastoupit hydraulické zvedáky, pomocí kterých bylo vozidlo umístěno na posuvné mechanismy nakolejovacího zařízení. Následoval posun do strany, prováděný citlivě po centimetrových úsecích silou přímočarých hydromotorů. Takto byly překonány 3 metry osově vzdálenosti mezi kolejí vozovny a podstavcem.

Na závěr tříhodinové operace byla zatlačovačka spuštěna postupně pomocí hydraulických zvedáků a pneumatických vaků do žlábkových kolejnic v podstavci. Potlesk přihlížejících zaměstnanců byl zaslouženou odměnou hasičům směny C, kteří technicky náročný přesun prováděli.

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DPP PROVEDL NETRADIČNÍ TECHNICKÝ „ZÁSAH“ V MUZEU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY VE STŘEŠOVICÍCH. DVACETITUNOVÁ STROJNÍ ZATLAČOVAČKA COBY NEJNOVĚJŠÍ EXPONÁT TAK DOSTALA V MUZEU ČESTNÉ MÍSTO.

Michal Brunner / Foto: Kamila Drábková a Karel Stárek



Jištění zatlačovačky navijákem technického automobilu



Tým hasičů po úspěšném stěhování zatlačovačky

## Tramvaje 15T již mohou na linku č. 11

OBĚŽNÍK DOPRAVNÍHO ŘEDITELE č. 260-2010 PLATNÝ DO 22. BŘEZNA 2011 ZAKAZOVAL VJEZD VOZŮ 15T DO ÚSEKU I. P. PAVLOVA – MUZEUM – FLORA Z DŮVODU NESJÍZDNOSTI ŠKRÉTOVY ULICE. Z TOHOTO DŮVODU NEBYLO MOŽNÉ VOZY 15T NA LINKU č. 11 NASAZOVAT.

Jan Šurovský / Foto: autor, P. Ludvíček a archiv DPP

Přítom linka 11 je pro provoz celonízkopodlažních tramvají vysloveně vhodná: v oblasti se pohybuje velké množství starších lidí a kromě toho z Pankráce, kde jsou vozy 15T dislokovány, se právě linka 11 vypravuje.

V únorovém DP kontaktu jsme připomínali tzv. Lackovy tratě a jmenovitě krátký úsek ve Škrétově ulici, potažmo Bělehradské mezi Římskou a Mikovcovou ulicí, který je z listopadu 1966. Tam však tramvaje 15T problém neměly. Ten následoval až na přeložce ve Škrétově z roku 1978, která byla vyvolána výstavbou II. severojižní magistrály. Jak se nyní znovu ukázalo, byla stavěna velmi provizorním způsobem. Koneckonců se také měla zrušit v roce 1980 spolu s provozem na Václavském náměstí a na Vinohradské mezi Muzeem a Florou. Vinohradská však nakonec byla zrekonstruována metodou BKV panelů a nově zapojena do přeložky u dnešních zastávek Muzeum. Trati ve Škrétově ulici dojížděly poslední tramvaje linek 10, 19 a 29 na Václavské náměstí v prosinci 1980. Od jejího zrušení tudy projíždí už jen linka 11.

Úroveň přeložky u magistrály je ovšem velmi nízká, poplatná plánované životnosti 2 roky. Z dnešního pohledu vadí především dvojnásobný zákaz potkávání tramvají KT v obou hlavních obloucích. Daleko horším zjištěním je, že kolejnice jsou uloženy pouze na boso. Tím je jasně vysvětleno, proč se živitý „povrch“ ihned po zřízení destruuje a vstupuje do jízdního profilu. Nad zastávkami Muzeum jsou kolejnice alespoň částečně podbetonovány, ale horní oblouk, který se stavěl v lednu 1978 pouhých 5 dní, leží pouze na udusaném štěrku. Výluka kvůli



napojování přeložky na Vinohradské (i na Václavském náměstí a Wilsonově) začala 9. ledna 1978 ve 4.30 hodin a provoz byl obnoven 13. ledna 1978 v 17 hod.

Pro možný provoz vozů 15T byly v březnu 2011 rozpadlé živice odstraněny a vyměněn horní oblouk směrem z centra. Vzhledem k poměrně slabému provozu tramvají v tomto místě věříme, že přijaté skromné řešení umožní solidní provoz do doby komplexního řešení tohoto nešťastného dopravního prostoru.



Rekonstrukce spodní, dnes neexistující části Škrétovy ulice, posloužila v roce 1966 i k natáčení videoklipu Yvonne Přenosilové

Takto vypadá nově vyměněný oblouk na boso



MYCÍ SOUPRAVA TRAŤOVÝCH TUNELŮ, TUNELOVÝ VYSAVAČ ČI SLUŽEBNÍ VLAK URČENÝ K PIKOVÁNÍ A VRTÁNÍ. PŘESNĚ NA TATO ZAŘÍZENÍ, KTERÁ JSOU NEZBYTNÁ PRO ZAJIŠTĚNÍ PROVOZU METRA, ZA BÍLÉHO DNE PŘI CESTĚ DO PRÁCE NENARAZÍTE. SPOLEČNĚ S PRACOVNÍKY DPP SE NOVINÁŘI VYPRAVILI PROZKOUMAT, CO SE DĚJE PRÁVĚ BĚHEM NOČNÍ VÝLUKY PO VÝJEZDU POSLEDNÍ SOUPRAVY METRA.

Milan Petráček a Aneta Řehková  
Foto: Jaromír Chalabala

## CO SE DĚJE V METRU PO UKONČENÍ PROVOZU?



Příprava na mytí kolejového spodku. Obsluha stojící na plošině před cisternou ručně myje pochozí stezku, odstupovou rampu, kolejové betony pod přívodní kolejnicí a centrální žlab tunelového odvodnění, které je zaústěno do nefekálních jímek. Odtud jsou tyto vody, včetně průsakových, přečerpávány výtlačným potrubím do ukliďňovacích jímek a dále pak do dešťové kanalizace.

Mycí souprava traťových tunelů jezdí min. čtyřikrát týdně na všech trasách metra. Fotograf soupravu zaznamenal při mytí ostění traťových tunelů. Mytí se provádí pomocí soustavy trysek na rampě, kopírujících profil tunelů. Ve spodní části je soustava 4 (2+2) velkých trysek, kterými se umývá kolejový spodek i svršek.



Speciální čistící souprava (tunelový vysavač) TWS 30 slouží k vysávání prachu a nečistot v traťových tunelech. Vlastní zařízení je tvořeno hnacím vznětovým motorem o výkonu 420 kW při 1 900 ot/min, který pohání sací ventilátory a ostatní točivé stroje a zařízení čistící soupravy.



Tunelový vysavač pracuje v pětidenním režimu, kdy čtyři směny vysává a pátá je určena k údržbě stroje.



Služební vlak – sestava Pvd + dieselkompresor (případně s lešením) – je určen k ručnímu pikování a vrtání železobetonového ostění, kolejových betonů, betonů pochozích stezek a odstupových ramp. Dále je pneumatickým nářadím odpikován usazený sanytr v tunelovém odvodnění. Napikovaný odpad se naloží na vlak Pvd a po vyvezení z tunelu se odváží na skládku.

Štáb pořadu Víkend s tiskovou mluvčí DPP při natáčení v tunelu ve stanici metra Florenc. Natáčení začalo po jedné hodině ranní a skončilo před ukončením noční výluky. „Všem pracovníkům metra, kteří se na perfektní přípravě a spolupráci při natáčení podíleli, patří velké poděkování,“ řekla Ilona Vysoudilová, vedoucí Tiskového odd. DPP.

OJEDINĚLOU MOŽNOST NAHLÉDNOUT DO PODZEMÍ VYUŽIL I ŠTÁB TV NOVA, A TAK SI NENECHTE UJÍT VYSÍLÁNÍ POŘADU VÍKEND, KTERÉ SE OBJEVÍ NA OBRAZOVKÁCH PRAVDĚPODOBNĚ 24. KVĚTNA 2011. O PŘESNÉM TERMÍNU VYSÍLÁNÍ BUDEME INFORMOVAT NA INTRANETU.



Nečistoty a prach uvolněné nárazovým, resp. pulzujícím paprskem vzduchu, jsou před vstupem do zásobníku tunelového vysavače zvlhčeny a poté po šikmých deskách zásobníku stékají do jeho spodní části. Vyprázdnění zásobníku se provádí otočením do boku, kdy tzv. smetky samovolně sjedou po nerezovém dně do přistaveného kontejneru.

FILMOVÍ FANOUŠCI  
JISTĚ ZNAJÍ SLAVNÝ  
FILM MUŽI V OFFSIDU.  
OBJEVIL SE V NĚM NA  
CHVILKU TZV. POHYBLIVÝ  
CHODNÍK. VE SKUTEČNOSTI  
ALE ŠLO O POHYBLIVÉ  
SCHODY – PRVNÍ PRAŽSKÝ  
ESKALÁTOR.

Pavel Fojtík  
Foto: archiv DPP



Neznámější fotografie prvních pražských pohyblivých schodů  
– tzv. pohyblivého chodníku na Letné

## O trampotách prvního pražského eskalátoru » » »

Eskalátor býval v místech, kde původně jezdila první pražská pozemní lanová dráha, uvedená do provozu 31. května 1891 (před 120 lety). Naposledy se letenská lanovkou cestující svezli 10. listopadu 1916. Po skončení první světové války Elektrické podniky neměly zájem její provoz obnovit a 10. března 1921 (před 90 lety) se rozhodly lanovku zrušit. Koleje včetně ozubnice byly demontovány, odstraněno bylo i lano a trolejové vedení. Těleso lanovky zůstalo zachováno, protože jeho likvidace by byla v té době příliš drahá.

### Místo lanovky stavba eskalátoru

Přesto se našel zájemce, který chtěl na tomto místě vybudovat nový dopravní prostředek – pohyblivý chodník. Byl to Augustin Hašek, předseda Sdružení internovaných a vězňů, které se chtělo z výtěžku provozu údajně postarat o oběti politické perzekuce z dob Rakouska.

Projekt vypracovala firma Stroje zvedací a průmyslová zařízení – Ing. Jan Pryl z Bubenče. V říjnu 1923 se městská rada rozhodla propůjčit potřebné pozemky za roční nájemné 5 200 Kč a pověřila Elektrické podniky, aby se Sdružením uzavřelo potřebnou smlouvu. To se stalo 28. května 1924. Smlouva zaručovala, že Sdružení zřídí a bude provozovat pohyblivý chodník na svůj náklad a svoje nebezpečí a bude ručit za veškeré škody, které by stavbou a provozováním na objektech pražské obce vznikly. Smlouva byla uzavřena na dobu do 30. června 1935 bez nároku na automatické prodloužení. Po uplynutí této doby mělo celé zařízení přejít zdarma do vlastnictví Prahy. Ve stejný den Sdružení internovaných a vězňů převzalo protokolárně zděné těleso bývalé lanové dráhy a obě staniční budovy.

Potřebná pochozí komise v místech projektovaného eskalátoru se konala 12. února 1925 a 1. června 1925 vydal Magistrát hlavního města Prahy Správu pohyblivého chod-

níku na Letnou povolení ke stavbě. Ještě se ani pořádně nezačalo stavět a už 25. června 1925 oznamovala úctárna Elektrických podniků, že Sdružení internovaných a vězňů v Praze dluží na nájemném 5 000 korun. V srpnu začal Augustin Hašek, zaštiťující se hlavičkou Sdružení, dělat první potíže. Domáhal se snížení poplatků za elektřinu a stěžoval si na chatrný stav budov, ačkoliv je o rok dříve osobně přebíral. V té době byla hotova teprve spodní konstrukce s vodicími kolejkami, zastřešení a začínaly se montovat vlastní schody. Práce trvaly celou zimu.

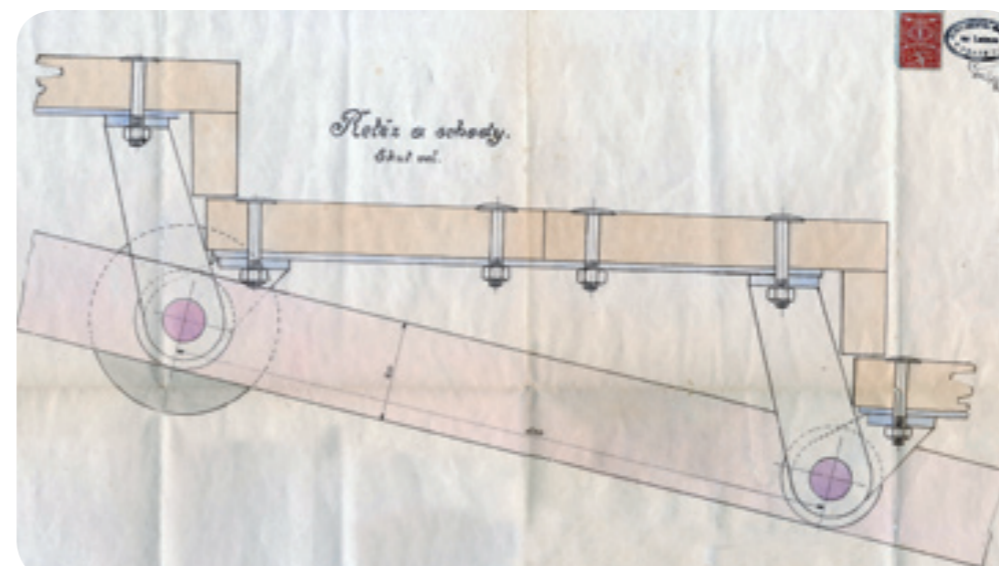
V tak zuboženém stavu přebíraly Elektrické podniky pohyblivý chodník v srpnu 1935



### Trvalé spory o platby elektřiny

Teprve 20. března 1926 odpoledne se sešla na Letné úřední komise, aby hotové pohyblivé schody zkontrolovala. Následující den, 21. března 1926 v 9 hodin dopoledne, tj. právě před 85 lety, zahájil první pražský eskalátor – pohyblivý chodník – provoz. Chodník jezdil celkem pravidelně a byl oblíbený návštěvníky Letenských sadů, a především tamní restaurace. Jediným problémem bylo, že Sdružení internovaných a vězňů bylo notorickým neplatičem a jeho předseda hledal neustálé záminky ke sporům s pražskou obcí.

Správa pohyblivého chodníku dokonce demonstrativně 6. srpna 1934 zastavila provoz celého zařízení s odůvodněním, že „enormně vysoká cena proudu... jest pro nás nesnesitelnou.“ Augustin Hašek vyčíslil, že od roku 1926 přeplatil Elektrickým podnikům 200 000 korun, a proto současně vypověděl smlouvu o odběru proudu a vyžádal si novou, výhodnější. Přitom jen za období duben–srpen 1934 dlužil za elektřinu 9 193 Kč! Přestože byly Elektrické podniky s Haškem ve sporu, vyšly mu částečně vstříc, a tak chodník začal 18. srpna 1934 opět jezdit. Jak vyplývá z dalších materiálů, chodník byl v částečném provozu nejméně do počátku března 1935, ale jen v sobotu odpoledne a v neděli. Kdy vyjel eskalátor naposledy, to se zatím nepodařilo zjistit.



Část dosud nepublikovaného výkresu letenského eskalátoru

Po opakovaných sporech s Augustinem Haškem rozhodla rada hlavního města Prahy 3. května 1935, že až do vyřešení otázky chystané rekonstrukce starého Štefánikova mostu a letenské stráně nebude po vypršení smlouvy pohyblivý chodník dál provozován ani pronajímán.

Augustin Hašek se nenamáhal, aby Elektrickým podnikům pronajaté objekty řádně předal, a tak podnikům nezbylo nic jiného, než se dostat ke svému majetku pomocí exekuce, vykonané 26. srpna 1935. Obě staniční budovy byly v dezolátním stavu, také střecha nad chodníkem byla značně poničená. Spodek dráhy byl na pravé straně v délce 16 metrů rozebrán.

### Jak první pražský eskalátor vypadal?

S ohledem na skutečnost, že využíval těleso lanové dráhy, můžeme odhadovat, že měl podobné parametry. Šikmá délka proto byla kolem 108 metrů a zařízení překonávalo výškový rozdíl asi 38 m. Sklon byl zřejmě také stejný jako u lanovky, tj. 330 promile. Těleso tvořilo zděný žlab o šířce 4,6 m. Chodník byl zakryt plechem krytou střechou na železných sloupcích. Dolní peróny byly zakryty sklem.

„Chodník samotný sestává ze dvou částí a sice jedna pro jízdu vzhůru, druhá dolů. Každá má 2 rosety, jednu nahoře, druhou dole, přes které je napnut nekonečný pás opatřený kladičkami, které pojíždějí po kolejnicích. Tyto jsou přimontovány na sloupech, které nesou nejen zábradlí, ale i střešní konstrukci. Mimo to na pásech jsou dřevěné, otočné schody,“ popisuje konstrukci eskalátoru protokol o převzetí zařízení pohyblivého chodníku na Letnou, pořízený při exekuci. „Před strojovnou (v horní stanici) na plošině jest šnekový převod, sestávající z nekonečného šroubu spojeného hřídelí s hnacím motorem. Bronzové šnekové kolo je opatřeno hřídelí, na níž je převodový pastorek.“

A na jiném místě se uvádí: „Ve strojovně jest třífázový elektromotor, výrobek Českomoravská–Kolben–Daněk Typa A 40 o výkonu 44 kW při 965 obrátkách,

napětí 2208/380 Voltů a 193-93/97 amp. Motor jest opatřen kontrolerem a skříňovým odporem. Na prodloužené hřídeli motoru je brzdový kotouč s elektromagnetickou brzdou.“ Tolik protokol.

V listopadu 1936 sadový odbor Stavebního úřadu upozornil na dezolátní stav pohyblivého chodníku, a tak nakonec nařídil magistrát Elektrickým podnikům, aby staniční budovy a střechu pohyblivého chodníku odstranily, stejně jako příslušné

strojní zařízení. Staniční objekty i celé zařízení rozbourala firma architekta A. Plevného z Prahy VII. ve dnech 4. května – 16. června 1937. Tím se definitivně završila historie prvního pražského eskalátoru.

V letech 1949–1955 probíhaly na letenské stráni velké terénní práce, rekonstruovalo se nábřeží pod Letnou, stavěl se nový most, prorážel se Letenský tunel a budoval se Stalinův pomník. Teprve tehdy těleso lanové dráhy (eskalátoru) začalo mizet. Ale i dnes, po desítkách let, můžeme na Letné, kousek pod hranou stráně u Letenského zámečku, vidět zbytky opěrné zdi i zábradlí. Těleso lanovky bylo tedy z větší části zasypáno. Kdoví, možná se i dnes v hloubi letenské stráně dochovala v nějaké podobě většina spodní stavby dráhy. Je to ale jen naše nepodložená spekulace.



Souprava vozů T3 pocházejícího původně z německého Schwerinu nabírá cestující před hlavním nádražím

## DNIPROPETROVSKÉ KONTRASTY

MĚSTO, KTERÉ JE POČTEM OBYVATEL SROVNATELNÉ S PRAHOU, LEŽÍ NA BŘEŽÍCH DNĚPRU (DNIPRU) VE VÝCHODNÍ ČÁSTI UKRAJINY. SAMOTNÉ MĚSTO NENABÍZÍ PŘÍLIŠ MNOHO ZAJÍMAVOSTÍ – CENTRUM TVOŘÍ NĚKOLIK KILOMETRŮ DLOUHÝ PROSPEKT KARLA MARXE. ZAJÍMAVÁ JE ALE MĚSTSKÁ DOPRAVA DNIPROPETROVSKU, KTERÝ JE TAK NAŠÍ POSLEDNÍ ZASTÁVKOU NA UKRAJINĚ.

Text a foto: Jiří Tvarůžek

**Začneme metrem.** V provozu je jediná linka o délce sedmi kilometrů, která zahájila provoz v roce 1995 a vede od nádraží západním směrem. Prochází přes průmyslovou čtvrť a dotýká se jednoho ze sídlišť. Intervaly jsou neuvěřitelně dlouhé, v ranní špičce je to 7 minut, ovšem mimo špičku jezdí vlaky metra až po šestnácti minutách. Vytíženost je velmi slabá. Počet cestujících v celé čtyřvozové soupravě se pohyboval v řádu jednotlivců.

**Tramvajová síť** v Dnipropetrovsku je rozsáhlá, svést se můžeme celkem třinácti linkami. Na linkách 18 a 19 jezdí Ust-Katavské vozy KTM5 a KTM8, zbytek patří českým vozům T3 a T6B5. Zejména na lince 1, která jezdí po bulváru K. Marxe a je jakousi páteří zdejšího systému, lze spatřit nejužší vozů, zpravidla opatřené celovozovou reklamou. Některé „té trojky“ sem byly dodány jako ojeté z německého Schwerinu.

Za pozornost stojí trať linek 6 a 9, které vycházejí z náměstí Ostrovského nedaleko nádraží. Tyto dvě linky totiž překračují jen pár stovek metrů od zmíněné konečné Dněpr, a to po zajímavém mostě. V jeho spodním patře vede železniční trať, horní patro pak tvoří vozovka s tramvajovou tratí. Celkově zajímavá je i mostní příhradová konstrukce se zvedací částí.

**Trolejbusy** rovněž disponují poměrně rozsáhlou sítí s patnácti linkami. Je vidět, že několik tratí zde ovšem nedávno zrušili. Nejezdilo se na lince 13, kde bylo v části trasy vedení již sneseno. Vozový park je obdobného složení jako v jiných městech, tedy například vozy ZIU a JuMZ.



Zajímavostí je v Dnipropetrovsku visutá „kabinková“ lanovka. Kabinky jsou ovšem pro našince poněkud zvláštní, jde o jakousi kovovou klec pro dva cestující, ve které se stojí. Lanovka byla v době naší návštěvy mimo provoz.

**Na závěr ještě pár postřehů z celé Ukrajiny.** Jízdné je velmi levné, a pohybuje se mezi 0,90 až 1,50 hřivny (cca 2 až 3,30 Kč). V metru je jízdné dražší, například v Kyjevě to bylo 1,70 hřivny (3,70 Kč). Nutno ovšem zmínit, že jde vždy o jednorázové nepřestupní jízdenky. Jednodenní jízdné (vyjma Simferopolu) neexistuje, předplatní jízdenky jsme viděli pouze v Kyjevě. S nákupem jízdenek si není třeba lámat hlavu, neboť v každém vozidle jede průvodčí, který jízdenky prodává. V Simferopolu bylo dokonce možné koupit jízdenku i u revizorky, aniž bylo nutné platit jakoukoliv pokutu. Ovšem ani ta by vás nezruinovala, neboť její výše byla většinou 20 hřiven (44 Kč).

Průvodčí se vyskytovali nejen v tramvajích a trolejbusích, ale dokonce i v maršrutkách, tedy mikrobusech pro maximálně dvacet cestujících. Ve většině měst prakticky suplují autobusovou dopravu, mnohdy též kopírují linky tramvajů a trolejbusů. I když vesměs je jejich síť nepřehledná, dostanete se s nimi prakticky vždy a všude.

Stav kolejového svršku je většinou nevalný a občas je až s podivem, po čem všem jsou zde schopní poměrně svižnou rychlostí jezdit. Paradoxně nejlépe působily tratě, které byly provedeny v BKV panelech. Klasikou byla ovšem bezzábková kolej v živičném krytu. Tramvaj si již žlábek „vytlačí“ sama. Některé ulice, kterými vedla tramvaj, pak tvořil pouze nezpevněný prašný povrch. Výhybky jsou výhradně jednojazykové. Přesto se zdejší dopravě nemůže upřít jedno, a to, že funguje.

## Kam v Praze za KULTUROU

Milan Stezák

V prostorách **Národní technické knihovny** v Praze se 29. dubna uskuteční již **12. veletrh neziskových organizací NGO Market 2011**. Návštěvníci se budou moci seznámit s pestrými paletami aktivit neziskových organizací a s možnostmi, jak se do projektů zapojit, a to buď jako klienti, dobrovolníci, či jako dárci. Veletrh se zaměřuje na lidi bez práce a inspiruje k aktivnímu a hodnotnému využití volného času. Nabízí možnost uplatnění se v této oblasti nejen lidem v produktivním věku, ale také seniorům s nabídkou oboustranně přínosné spolupráce na projektech neziskových organizací. Speciální program je připraven i pro školy. Vstup na veletrh je zdarma. Součástí veletrhu bude také doprovodný program zahrnující diskuse, workshopy, přednášky a další zpestření, od dětského koutku přes tvůrčí dílny, ochutnávky exotických jídel až po kulturní program na pódiu. Patrony letošního ročníku se stali zpěvačka Tonya Graves a herec a mim Boris Hybner, kteří se dlouhodobě dobrovolnické činnosti věnují.

## VÝSTAVA



## MUZEUM



V sobotu 30. dubna zahajuje svou letošní sezonu **Letecké muzeum Kbely**. Muzeum bylo založeno v roce 1968 v areálu historického vojenského letiště Praha – Kbely, které bylo první leteckou základnou vybudovanou po vzniku Československa v roce 1918. Rozsahem a kvalitou sbírek patří k největším leteckým muzeím v Evropě. V současnosti má ve sbírkách 275 letadel, z nichž 85 je vystaveno ve čtyřech krytých halách, 25 v nekrytých expozičních prostorech, 155 je uloženo v depozitářích a 10 letuschopných je provozováno. Řada letounů patří ke světovým unikátům. Expozice muzea se vztahuje bezprostředně k historii československého a českého (zejm. vojenského) letectví. Pro srovnání zde jsou vystaveny také vybrané typy světové významných letadel a kromě toho i množství leteckých motorů, výstroj, uniformy, prapory, vyznamenání a další památky, které se vztahují k historii československého a českého letectví. Muzeum je otevřeno denně mimo pondělí od 10 do 18 hodin a vstup je zdarma.

## HUDBA

V pátek 29. dubna bude pódium **Divadla Archa** patřit programu **Párty na kolečkách** s kapelou **The Tap Tap**. Většinu členů této originální skupiny tvoří studenti či absolventi škol pražského Jedličkova ústavu. Benefiční večer zasvětili vzdělávacímu centru STUDEO, které se věnuje mimoškolnímu vzdělávání osob se zdravotním postižením s cílem zvýšit šance handicapovaných na trhu práce. Večerem provedou bubeník a „spíkr“ koncertů **The Tap Tap** Láda Angelovič a herečka Iva Pazderková. Na scénu zavítají mimo jiné třeba Kamil Střihavka, Vojta Dyk, Xindl X nebo Luboš Andršt. Zlatým hřebem večera bude uvedení světové premiéry klipu k písničce **Řiditel autobusu**. Song vznikl podle skutečných událostí, které prožívá člen kapely Marek Valenta při cestování městskou dopravou. Píseň složil Xindl X a zpívá v ní společně s Vojtou Dykem, Danem Bártou a samozřejmě souborem **The Tap Tap**.



## TELEVIZE

Koncem dubna vyvrcholí tradiční společný charitativní projekt České televize a **Nadace rozvoje občanské společnosti Pomozte dětem** na podporu znevýhodněných a ohrožených dětí, jehož jedním z partnerů je DPP. V průběhu Velikonoc bude jeho již 13. ročníku patřit obrazovka České televize. Velké finále se pak odehraje na Velikonoční pondělí 25. dubna od 20 hodin v rámci velké zábavné show s názvem **Letem světem s Kuřetem**. Čtveřice moderátorů Marcela Augustová, Tomáš Hanák, Míša Maurerová a Vojta Kotek přivítá na pódiu nejruznější známé tváře od kapel Čechomor, Sto zvířat, Eddie Stoilow nebo Chinaski, přes zpěvačku Tonyu Graves až třeba ke kouzelníkovi Richardu Nedvědovi.





NESTÁVÁ SE TAK ČASTO, ABY TÝDEN PO VYHLÁŠENÍ AKCE BYLY REZEROVÁNY TERMÍNY NA NĚKOLIK MĚSÍCŮ DOPŘEDU. U DOPRAVNÍHO PODNIKU SE TO STALO VE CHVÍLI, KDY NA WEBU PRAŽSKÉ ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY NASKOČILA MOŽNOST OBJEDNÁVEK JÍZD BEZMÁLA ČTYŘI DESÍTKY LET STARÝMI HISTORICKÝMI SOUPRAVAMI METRA Z DOB SOVĚTSKÉHO SVAZU.

Text a foto: Petr Ludvíček

## Zážitky čekají na OSMATŘICÁTÉ KOLEJI

Zhlaví, zkušební trať, zátah, obratiště. S těmito a dalšími pojmy se návštěvníci setkali při výkladu pracovníků jednotky Správy vozidel Metro v rámci prohlídky exteriérů kačerovského depa, kde dvouhodinová akce začala. Skupina 90 osob se poté přesunula do haly k prohlídce údržby vozidel, technického zázemí, až mezi desítkami moderních vlaků dorazila na 38. kolej, kde čekala třívozová historická souprava Ečs ze známého Mytiščínského strojírenského závodu. A jízda z Kačerova na Nádraží Holešovice a zpět mohla začít.

Pohled z kabiny strojvedoucího do rozsvíceného tunelu metra, tajemných odboček a křižovatek lákal zejména nejmenší pasažéry speciálních jízd pražským podzemím. V úzkém prostoru dveří se jich tísnil vždy hrozen. Každý chtěl mít dokonalý výhled do tunelu a přehled o všech úkonech, které oba strojvedoucí provádějí. Zastavení uprostřed tubusu Nuselského mostu a čekání na průjezd protijedoucí soupravy s následným zahoupáním konstrukce byl doprovázen vzdechem některých pasažérů.

Zákulisí metra je pro návštěvníky velmi atraktivní. Ačkoliv se zdá, že metro je dnes pro většinu Pražanů samozřejmostí, mimořádné jízdy umocněné historickou soupravou a prohlídkou jindy nepřístupných míst jsou něčím zvláštním s příchutí tajemna. Tento nevšední zážitek si příznivci historie městské hromadné dopravy DPP mohou v rámci projektu Hospodářské komory hl. m. Prahy dopřát každou třetí sobotu v měsíci v 10 a 14 hodin, a to až do konce letošního roku.



## Děti budou v Muzeu MHD HLEDAT SKŘÍTKY!

MUZEUM MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE UVÍTALO 2. DUBNA ZNOVU SVÉ NÁVŠTĚVNÍKY. JAKÁ BYLA MINULÁ SEZONA A JAKÁ BUDE TA LETOŠNÍ? UVÍTÁME ČTVRTMILIONTÉHO NÁVŠTĚVNÍKA? COPAK JE V MUZEU NOVÉHO?.

Text a foto: Pavel Fojtík



Průvodčí čeká na děti kdesi ve střešní konstrukci vozovny

vším školní exkurze různých věkových kategorií. Celkem jsme tak v Muzeu MHD v Praze během roku 2010 zaznamenali 31 808 návštěvníků. Průměrný běžný výstavní den se tak do muzea přišlo podívat 193 lidí, budeme-li počítat i Muzejní noc a Den otevřených dveří, tak na jeden výstavní den připadá 390 návštěvníků.

Jsou to zajímavá čísla, v porovnání s předchozím rokem vzrostl počet návštěvníků o více než tři tisíce. Uvidíme, jaký bude trend, když má naše muzeum staronového konkurenta – Národní technické muzeum. Kdyby byly letos počty zájemců o prohlídku muzea stejné, možná bychom mohli v závěru roku přivítat i čtvrtmiliontého návštěvníka!

A co ještě je letos v muzeu nového? Zajímavá novinka čeká nejmenší návštěvníky. Řezbář Jaroslav Talaš, který v minulosti vyhotovil například figuríny v životní velikosti pro soupravu kočky, tentokrát připravil tři loutky – říkáme jim třeba skřítkci muzea. Malé děti, které upřímně řečeno moc krasiny, vamberáky a dvou-tisícovky nezajímají, se je budou snažit v prostoru expozice najít. A jaké skřítky mohou hledat? „Kdesi v hale“ na děti čekají průvodčí s kleštěmi, traťový dělník s lopatou a uklízečka s nezbytným hadrem (ale i s kbelíkem). Jsou to hodní skřítkové a na děti se moc těší.



Odpovídající traťový dělník se na návštěvníky dívá také poněkud shůry

O nejdůležitějších novinkách mezi exponáty Muzea MHD jsme vás už informovali několikrát v průběhu loňského roku. Jen zopakujme, že mimořádně cenným a obdivovaným exponátem se stal především autobus Škoda 706 RO a své místo ve třetí hale, která je ale zatím veřejnosti běžně nepřístupná, zaujal i vůz metra 81-71. To pochopitelně není vše, co se v muzeu odehrálo. Bývá zvykem před zahájením nové sezony uvést pár statistických údajů o té uplynulé. Muzeum bylo otevřeno o sobotách, nedělích a svátcích od 3. dubna do 17. listopadu 2010. Celkem měla expozici veřejnost k dispozici 72 dní, což zahrnuje i Muzejní noc.

O běžných výstavních dnech do Muzea MHD v Praze přišlo 13 513 návštěvníků. Odhadujeme, že během Muzejní noci přišlo asi 5 600 návštěvníků a během Dne otevřených dveří dokonce kolem 9 tisíc lidí! Po předchozích domluvách navštívilo střešovické muzeum dalších 3 695 osob během pracovních dnů. Byly to přede-



Opravdu drobná uklízečka „pucuje“ okno jednoho z tramvajových vozů

## Otázky a odpovědi:

### Proč je souprava jen třívozová a v prostředním vagoně nikdo nejedí?

V této podobě vyjel vlak poprvé 9. května 1974 v úseku Kačerov – Sokolovská. K zážitkovým jízdám jsou využívány jen čelní vozy, kde je možnost nahlédnout do kabiny.

### Proč nejsou stanice hlášeny podle původních názvů?

Historické názvosloví stanic metra, tzn. včetně stanic Gottwaldova a Sokolovská, bude již pro nejbližší jízdu zařazeno.

### Kde je možné jízdy rezervovat?

Pouze na webových stránkách [www.prahatechnicka.cz](http://www.prahatechnicka.cz). O jízdenky je velký zájem a dubnový termín je již vyprodáný. Vy, čtenáři DP kontaktu, ale můžete právě teď o jízdenky na květen bojovat ve Fotosoutěži (str. 31).

# Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICĚ



V NAŠEM SERIÁLU O DOPRAVNÍCH PODNICÍCH ČESKÉ REPUBLIKY POKRAČUJEME NA MORAVĚ. PROSTŘEDNICTVÍM ZÁKLADNÍCH ÚDAJŮ O PROVOZOVANÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ ČI CENÁCH JÍZDNÉHO I ODPOVĚDÍ NA TŘI POLOŽENÉ OTÁZKY PŘEDSTAVUJEME OSTRAVU.

**Název:**  
Dopravní podnik Ostrava a.s. (DPO)

**Historie:**  
V den narozenin císaře, 18. srpna 1894, byl zahájen provoz parní tramvaje na trase Přívoz – Moravská Ostrava – Vítkovice. Kromě dopravy osob byla provozována také nákladní doprava. Z velké části šlo o přímý přechod železničních vozů na tramvajovou síť, která měla (a dodnes má) stejný rozchod kolejí jako železnice, přesně 1 435 mm. Budování tratí pokračovalo v roce 1899, kdy byla zprovozněna trať do obce Lhotka, známé později pod názvem Mariánské Hory. První elektrické tramvaje se v ulicích města objevily 1. května 1901; 15 elektrických vozů dodala vagónka v polském Sanoku. V roce 1907 pak byla mariánskohorská trať prodloužena do Svinova, a navíc bylo zprovozněno spojení Mariánských Hor s Vítkovicemi. Tak byl položen základ tramvajové sítě v Ostravě, který přetrval do dnešních dnů.

DPO v číslech			
	Počet linek	Přepravené osoby (v tis.)	Přepravní výkon(vozkm) (v tis.)
Tramvaje	17	51 465	13 725
Trolejbusy	9	7 583	3 053
Autobusy	58	43 552	17 276

Počet zaměstnanců	Základní jízdné pro 2 zóny	Předplatní jízdenky nepřenosné pro 2 zóny	Vydávané tiskoviny:
2 283	14 Kč (15 minut)	400 Kč (základní měsíční)	Zpravodaj DPO (dvouměsíčník)
	22 Kč (60 min.)	3 800 Kč (základní roční)	

## 3 TŘI OTÁZKY TISKOVÉMU MLUVČÍMU DPO MIROSLAVU ALBRECHTOVI

### 1. Jak byste popsal největší přednosti městské hromadné dopravy v Ostravě?

Snažíme se budovat kvalitní MHD, která je přijatelná pro všechny obyvatele Ostravy. Proto pořizujeme pouze nízkopodlažní vozidla, starší vozidla na tento standard modernizujeme, optimalizujeme linkové vedení a zavádíme služby a novinky, které ztraktivňují používání MHD. Výrazné úsilí věnujeme ekologizaci provozu – více než polovinu autobusů provozujeme na ekologickou, tzv. emulzní naftu. Kromě toho jsme vloni zprovoznili první elektrobuse, který je poháněn čistě na bateriový provoz.

### 2. Za co Vás naopak Ostrava nejčastěji kritizují?

Geografické rozložení Ostravy s sebou přináší nutnost využívat při cestování více spojů – přestupovat. S ohledem na neustále se zvyšující podíl individuální automobilové dopravy a zahlcování komunikací se pak stává, že se cestujícím ne vždy podaří využívat optimálně sestavené návaznosti mezi jednotlivými spoji. Řešením této situace by mělo být plánované vybudování nových přestupních terminálů a odstavných parkovišť, které mohou zajistit nejen pohodlnější a příjemnější přestupování, ale také zvýšení počtu cestujících obecně.

### 3. Co Vás v poslední době potěšilo nebo na co se v dohledné době těšíte?

Mám radost ze zavedení naší nové značkové služby „E-karta“. Prostřednictvím této novinky jsme od 1. února 2011 umožnili předplatitelům nakupovat dlouhodobé jízdenky na novém e-shopu, čímž naši zákazníci šetří čas a získávají další výhody. Od konce loňského roku jsme také začali používat nové logo Dopravního podniku Ostrava a.s., které navazuje na jednotný vizuální styl města Ostravy. V průběhu následujícího období budeme nové logo aplikovat na všechna naše vozidla, čímž jej patřičně „propagujeme“.

# FOTOSOUTĚŽ

»» Poznáte toto místo v Praze ?



## Pro VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

I v dubnovém čísle DP kontaktu zveřejňujeme snímek, který ukrývá známé místo v Praze. Svoji odpověď zasílejte nejpozději do 29. dubna 2011 na e-mailovou adresu: [komunikace@dpp.cz](mailto:komunikace@dpp.cz) se svým jménem a kontaktem.

Pro 3 výherce je připraveno: **po 2 vstupenkách na jízdu historickou soupravou metra Ečs (21. 5. 2011) a výpravná publikace Praha a metro.**

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 3 zněla: Nemocnice Pod Petřínem. Do redakce přišlo 90 správných odpovědí.



Čestnou vstupenku do Národního technického muzea pro 2 osoby a publikaci Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě od redakce získali: **Josef Minář, Pavel Král, Vilma Havlínová.**

## KŘÍŽOVKA

SPZ ŠUMPERK	ČESKÝ NOVINÁŘ A SPISOVATEL	ZKR. KOMISE PRO ATOMOVU ENERGI (ATOMIC ENERGY COMMISSION)	ŠACHOVÉ ZAKONČENÍ	ZN. ARSENU	TAKOVÁ (NÁŘEC)	VÝTVARNÝ SLOH FR. CÍSAŘSTVÍ	SOMÁLSKÉ SIDLO	PRUDKÉ POHNUTÍ MYSLI	ŘÍMSKY 2	KOVÁRSKÉ UHLÍ	RUSKY RÁNO	NAMOUTĚ	OZNACENÍ LETADEL RUMUNSKA	OPADÁVÉ ČÁSTI STROMU	ÚCINEK
STĚCÍ PO KAPKÁCH						GLAZURA				MELANCHO-LICKY					
ENZYM HYDROLYZUJÍCÍ MOČOVINU						ZLOČINECKÁ ORGANIZACE DRUH VÝŠIVKY				SAZBA INČ. SPISOVATELE ZOLY					
ANGL. SKUTEK SONDA				DRUH PAPIRKY ZKRATKA INVENTURNÍ				SPORTOVNÍ ODĚVŮ ANGL. VČERA					2. díl tajenky		
MENŠÍKOVY INICJÁLY		VÁLCOVITÁ NADoba S DRZADLEM	1. díl tajenky ZÁKON MŮSTY V MAFII					ZOOLOGICKÁ ZÁHRADA INICJÁLY STAVIDELE PARLÉRE					KÓD TOKELAU ÚŘADOVNA		
DŽEZOVÝ STYL				NĚMECKÁ REKA OSOBNÍ ZÁJMEMO			PULS			KÓD LESOTHA	UTLOUIT KAZASKE DOSTIHY V OBTIŽNĚM TERÉNU				
ANGL. TRAMVAJ				ANGL. NEBO PŘEDLOŽKA		ŽENSKÉ JMÉNO (22.3.)	DĚLOVÝ GRANÁT	PEVNĚ JEZY SLOVEN. NÁRODNÍ POVSTÁNÍ						BÍLE KVETOUČÍ KEŘ	REC. MYTH. BOJOVNÍK V TROJSKÉ VÁLCE
ETIOPSKÉ OZNACENÍ STOLOVÝCH HOR	IGNORANCE JMÉNO MODELY CAMPBellové							NÁRODÍ K ROZETŘÁNÍ. MODELOVÁNÍ. UHLAZOVÁNÍ OBRUBA							
ŽENSKÉ JMÉNO (26.9.)					ČESKÝ MEDAILER A ZLATNÍK STAROČRÁNSKÝ BŮH SETI					POKLOP	ULOHA DOMÁCKY OTAKAR				
EGYPTSKÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ					3. díl tajenky DĚLKA									OSOBNÍ ZÁJMEMO INDOÉNS. SIDLO NA ŽÁP. RÁNU	
NEOBUTA				ZUB (DOBORNĚ) ZNAČKA TECHNICA				ROZEDNÍVAT MEZINÁRODNÍ KÓD ČINY						SEVERSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO	
AUTOMOTO-KLUB (ZKRATKA)		NÁMĚT					CHÝŠKA							SPZ SOKOLOVA	
INDOÉNS. SIDLO		HRANIČNÍ POPLATEK					POLYAMID							4. díl tajenky	





**Tramvaj má přednost  
na přechodech pro chodce!**

**Die Strassenbahn hat Vorrang  
auf den Fussgängerübergängen!**

**Tram has priority  
on pedestrian crossings!**



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

