

DP kontakt

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



➤ **Výstup a nástup bez bariér**

/strana 12 a 13/

➤➤ **Autobus čistý ze všech stran**

/strana 16 a 17/

➤➤➤ **Dvacetiny historické linky č. 91**

/strana 28 a 29/



Tip na výlet

PRAŽSKÝ SEMMERING

Malá ulička odbočující z Nádražní ulice mezi dvěma železničními viadukty nás zavede na severní nástupiště Smíchovského nádraží. Čtyřikrát denně odtud vyjíždí vlak, jehož jediný vagoněk šplhá do prudkých svahů nad Vltavou. Touto historickou dráhou jezdí velmi málo cestujících a ještě méně turistů. Dvacetiminutová projížďka patnáctikilometrovou tratí s nezvyklými pohledy a výhledy však stojí za to.

Trasa Pražského Semmeringu je jedinou horskou železnicí v hlavním městě. Vláček ponejprv projíždí křížem krázem Hlubočepským a Prokopským údolím, jehož hloubku překonává po dvou historických viaduktech o výšce více než 20 metrů, a poté stoupá po úpatí Dívčích hradů na Žvahov. Trať překonává na devíti počátečních kilometrech své délky 180 výškových metrů. Čím výš motorák šplhá, tím krásnější pohledy na druhý břeh Vltavy se otevírají. Ačkoliv trať zarůstá náletovou zelení a průjezd připomíná cestu pralesem či džunglí, mezi Radlicemi a Jinonicemi

se náhle ocitneme téměř uprostřed bývalé továrny na letecké motory Motorlet. Než vláček projede Vidoulí, otevře se pohled na Strahov a hned poté je vidět největší pražské nemocnice Homolku a Motol. Vystoupíme ve stanici Zličín, kde je možné přestoupit na tramvaj, která nás odveze zpět do centra města.

Železniční trať, nazvanou podle slavné rakouské vysokohorské železnice, nechala v roce 1872 postavit společnost Buštěhradské železnice. Jejím čtvrtinovým podílníkem byl kníže Fürstenberg, který chtěl trať původně stavět sám, neboť navazovala na provoz jeho koňské dráhy. I přes císařské privilegium, jež kníže na stavbu obdržel, však nakonec místo přestavby koňky došlo k vybudování zcela nové tratě, která v náročném terénu vyrostla v rekordním čase dvou let. Pražský Semmering sloužil nejprve nákladní a teprve poté i osobní dopravě, jejíž krásu můžeme dodnes ocenit i my.

Dopravní spojení:

Začátek výletu: **Praha-Smíchov severní nástupiště**
trať č. 122

Konec výletu: **Sídlíště Řepy**
linky 4, 9, 10,
164, 180, 380, 384

Co je dobré vědět:

O historii pražského Semmeringu si více můžeme přečíst ve věstníku Klubu Za starou Prahu č. 1 z roku 2005 (přístupný je na internetové adrese www.zastarouprahu.cz v sekci Publikace). Než se vydáme na výlet, je třeba si zjistit přesný odjezd vlaku, jezdí zde pouze čtyřikrát denně!



Více tipů na výlety pražskou MHD naleznete v publikaci **110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy**





- 4-6** **»» Aktuálně z DPP**
WI-FI V TRAMVAJÍCH ŠKODA FORCITY
HODNOCENÍ STANDARDŮ KVALITY V DPP
DESATERO K NOVÉMU TARIFU
- 7** **»» Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9** **»» Rozhovor**
PETR HÁNA: NEJVĚTŠÍM KAPITÁLEM
JSOU ZAMĚSTNANCI
- 10-11** **»» Z podniku**
NÁKUP ENERGIE JE ADRENALIN
12-13 VÝSTUP A NÁSTUP BEZ BARIÉR
14-15 PODBABA VYDALA POKLADY, TEĎ PŘIJME
TRAMVAJE
16-17 AUTOBUS ČISTÝ ZE VŠECH STRAN
18 CHYTRÁ A ZDRAVÁ DOPRAVA POPRVÉ
19 SČÍTÁNÍM KE KVALITĚ TRAMVAJOVÉ
DOPRAVY
- 20-21** **»» Den s...**
STRÁŽCI PRAŽSKÉHO PODZEMÍ
- 22-23** **»» Fotoreportáž**
ZEBRA SE I S TRAMVAJÍ NA PODZIM VRÁTÍ
- 24-25** **»» Historie**
PRVNÍ „SČÍTÁNÍ FREKVENCE“ V PRAŽSKÉ MHD
PROBĚHLO PŘED VÍCE NEŽ 80 LETY
- 26-27** **»» Ze světa**
ZA VYCHYTÁVKAMI METRA V DUBAJI
- 28-29** **»» Zajímavosti**
DVACETINY HISTORICKÉ LINKY č. 91
- 30** **»» Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31** **»» Zábava**
FOTOSOUTĚŽ, OSMISMĚRKA

Foto na obálce: Petr Ludvíček

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),
Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,
Miluše Macháčková, Milan Slezák a Ilona Vysoudilová.

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 3. června 2011

NEPRODEJNÉ

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy**Vážení čtenáři,**

v posledních týdnech došlo k významným změnám v orgánech naší společnosti. Vedení Hlavního města Prahy realizovalo dlouhodobě zamýšlený plán přejít u stoprocentně vlastněných společností na takzvaný německý model řízení. To znamená, že dozorčí rada DPP, volená valnou hromadou akcionáře, dostala větší pravomoci. Patnáctičlenná dozorčí rada se ze dvou třetin skládá ze zástupců akcionáře, tedy Hl. m. Prahy, a třetinově jsou zastoupeni zaměstnanci DPP. Z řad zaměstnanců zatím v dozorčí radě zasedají tři členové a dovolba dalších dvou proběhne v blízké budoucnosti. Dozorčí rada jmenuje a odvolává členy představenstva, které je dle nového modelu složeno z managementu společnosti a odborníků. Ihned poté, co změny proběhly, se orgány pustily do práce. Dozorčí rada zvolila představenstvo, a to na svém prvním zasedání schválilo Zprávu o hospodaření a Kalkulaci nákladů PID za rok 2010. V této souvislosti považují za důležité poděkovat za odvedenou práci všem, kteří orgány naší společnosti opustili a popřát hodně elánu a úspěchů novým posilám. O tom, co práce ve vrcholovém orgánu tak velkého podniku obnáší, můžete číst na stranách 8 a 9 v rozhovoru s dlouholetým členem představenstva Petrem Hánou.

Další zprávou, která v posledních dnech hýbe Prahou, je změna tarifu od 1. července. Hlavními změnami je rozšíření bezplatné přepravy pro seniory nad 65 let a pro děti do 15 let, ale také úprava ceny a prodloužení doby platnosti některých jízdenek nebo zavedení nových typů jízdních dokladů, zejména rozšíření druhů SMS jízdenky. Hlavní město Praha dlouhodobě klade důraz na podporu dlouhodobého a pravidelného cestování pražskou městskou hromadnou dopravou. Dlouhodobých časových jízdenek se proto změny nedotkly. Návrh změny tarifu předložila společnost ROPID a Rada hlavního města Prahy ji na svém zasedání dne 17. 5. 2011 projednala a schválila.

Martin Dvořák,
generální ředitel

WI-FI V TRAMVAJÍCH ŠKODA FORCITY



Od čtvrtka 2. června 2011 se mohou cestující bezdrátově připojit k internetu už i v nízkopodlažních tramvajích Škoda 15T ForCity. Službu bezdrátového připojení wi-fi DPP poskytuje zkušebně ve dvou vozech s čísly 9224 a 9225, které cestující snadno pozná podle žlutých samolepek na dveřích tramvaje s nápisem Wi-fi. Bezdrátové připojení mohou cestující využívat zcela bezplatně na lince č. 18, po které se vozy budou pohybovat. Na stránkách www.forcitytram.cz se může cestující dozvědět, kde se tramvaje 9224 s internetem pohybuje i např. jakou jede rychlostí.

Nejedná se však o první zkušenost s bezdrátovým připojením k internetu v pražských tramvajích. Wi-fi připojení DPP nabízí již od 31. března na lince č. 17 v modernizované tramvaji KT8N2. Nové technologie jsou v obou případech provozovány ve spolupráci se společností Rencar Praha, a. s., a jsou pro DPP do vozů dodávány zcela bezplatně.



Hodnocení standardů kvality v DPP



Série externích auditů zaměřených na plnění požadavků kvality v oblasti poskytovaných služeb jednotlivých organizačních útvarů DPP ocenila silné stránky společnosti především v oblasti přepravy cestujících metrem, bezpečnosti tramvajových souprav, uplatňování standardů kvality nebo činnosti společnosti směrem k tělesně a zdravotně postiženým cestujícím.

V roce 2010 externí auditoři realizovali celkem šest rozsáhlých auditů zaměřených na hodnocení kvality a míru shody s implementovanými požadavky mezinárodních norem EN ISO 9001 a EN 13816, které zahrnují standardy kvality v oblasti veřejné přepravy osob. V rámci šetření nebyly zjištěny žádné neshody, jež by vyžadovaly okamžitou nápravu. Společnost tak dosáhla nejlepšího výsledku hodnocení kvality za poslední čtyři roky.

V rámci provozu metra byly jako přednosti DPP vyhodnoceny zejména: klesající podíl stížností ze strany cestujících, vysoké plnění jednotlivých standardů kvality a jejich aplikace do praktické činnosti. Auditoři dále ocenili zaměření servisních útvarů na spolehlivost vozidel a bezpečnost cestujících a také pozitivně hodnotili nadstandardní spolupráci provozních jednotek DPP se svazy tělesně a zrakově postižených občanů při modernizaci a opravách tramvajů a autobusů společnosti.

» » Street for art 2011



Festival o životě, umění a lidech ve veřejném prostoru nese jméno Street for art a letos proběhl jeho čtvrtý ročník.

V centrálním parku u stanice metra Opatov na Jižním Městě vyrostla ve dnech 19. až 28. května 2011 platforma 30 x 30 metrů, která předvedla dobré místo pro život ve veřejném prostoru. Podstatnou součástí festivalu bylo pět odpoledních dílen pro veřejnost, na kterých bylo možné si vyrobit nějakou součást městského mobiliáře – překážku pro trial, záhon, lavici, bunkr pro děti nebo umělecký objekt.

Mobiliář mohli návštěvníci během akce jakkoli používat a přemísťovat, a to včetně laviček ENZI, které se tak Pražanům předvedly jako možné vybavení autobusových zastávek.

DESATERO K NOVÉMU TARIFU PLATNÉMU OD 1. 7. 2011

ŘADA ZAMĚSTNANCŮ DPP SE KAŽDODENNĚ SETKÁVÁ S TISÍCI CESTUJÍCÍMI. JSOU MEZI NIMI I LIDÉ, KTEŘÍ POTŘEBUJÍ VYSVĚTLIT NĚKTERÉ INFORMACE. PROTO JE DOBRÉ, KDYŽ JE KAŽDÝ ZAMĚSTNANEC DOBRĚ SEZNÁMENÝ SE VŠÍM, CO SE DĚJE A CO JE NOVÉHO, ROZUMÍ JIM A UMÍ JE LIDEM VYSVĚTLIT. NA TĚTO STRÁNCE SE PROTO DOČTETE ODPOVĚDI NA OTÁZKY, KTERÉ BY MOHLY ZE STRANY CESTUJÍCÍCH ZAZNÍT.

1) Je mi 70 a více let. Budu také potřebovat opencard?

Ne. Pro osoby starší 70 let se nic nemění, pro bezplatné cestování postačí i nadále občanský průkaz nebo identifikační průkazka PID, která dokladuje váš věk. Pokud však chcete jezdit po Praze zdarma také ve vlacích PID, potřebujete opencard s nahranou aplikací Senior 70+, která stojí 20 Kč na 4 roky.

2) Mému dítěti je mezi 6 a 10 lety. Mění se pro něj při cestách po Praze něco?

Ne. Pokud prokáže věk jakoukoli průkazkou ověřenou vydavatelem, na které bude jméno, datum narození a fotografie, jezdí po Praze i nadále zdarma. Prokazovat se samozřejmě může i pomocí opencard s nahranou tarifní kategorií.

3) Co mám udělat, abych jezdil po Praze zdarma od 1. 7. 2011? (10–15 nebo 65–70 let)

Lidé, kteří mají nově nárok na bezplatnou přepravu, budou potřebovat opencard s nahranou aplikací „Jízdné zdarma“, která stojí 120 Kč s platností max. 6 let. Je tedy nejdříve nutné zažádat o opencard (pokud ji už nemáte) a poté si na ni nechat nahrát příslušnou aplikaci na kterémkoli místě, kde se prodává elektronické jízdné PID (z technických důvodů bude v prodeji 20. 6.).

4) Odkdy a kde si mohu nahrát aplikaci na opencard, abych mohl jezdit zdarma?

Novou aplikaci pro bezplatnou přepravu pro děti od 10 do 15 let a pro seniory od 65 do 70 let na území Prahy si bude možné nahrát od 20. června 2011 na kterémkoli místě s prodejem elektronického jízdného PID (zejména ve stanicích metra). Před tímto datem není možné tuto aplikaci na opencard nahrát.

5) Co když si nestihnu opencard pořídit? Dostanu i přesto v Praze slevu?

Bezplatná přeprava pro děti od 10 do 15 let a pro seniory od 65 do 70 let je podmíněna vlastnictvím opencard s nahranou příslušnou aplikací. Pokud ale dítě prokáže věk jakoukoli jinou průkazkou se jménem, fotografií a datem narození (nebo senior „průkazkou PID“), zaplatí pouze poloviční jednotlivé jízdné. Pokud však nedoloží věk ani tímto způsobem, nárok na žádnou slevu nemá a zaplatí plnocenné jízdné.

6) Je mi mezi 60 a 65 lety. Mohu dál jezdit po Praze se slevou?

Ano. Pro seniory mezi 60 a 65 lety se vyjma změny cen jednotlivých jízdenek nic nemění. Pokud se prokážou „průkazkou PID“ nebo aplikací „průkazka PID“ na opencard nebo občanským průkazem, jezdí po Praze za poloviční jednotlivé jízdné. S opencard si lze kupovat i časové jízdenky za sníženou cenu.

7) Budu-li jezdit po Praze zdarma, co potřebuji za jízdenky při cestě mimo Prahu?

Bezplatná přeprava je v mimopražských tarifních pásmech umožněna pouze dětem do 6 let a seniorům nad 70 let (těm jen v autobusech). Kdo jezdí zdarma jen po Praze a chce jet vlakem PID nebo příměstským autobusem za její hranice, musí si dokoupit jízdenku pro příslušný počet vnějších tarifních pásem.

8) Může si opencard pořídit i mimopražský zájemce nebo cizinec?

Ano, vydání opencard není podmíněno ani trvalým bydlištěm, ani státním občanstvím.

9) Kolik stojí vydání opencard a jak dlouho to trvá?

Vydání osobní opencard je i nadále bezplatné. Standardní doba pro zpracování žádosti a výrobu je 14 dní. Pokud na její vydání spěcháte, můžete si kartu pořídit na počkání (poplatek za expresní vydání karty je 250 Kč).

10) Kde a jak půjde vrátit nevyužité jízdenky?

Nevyužité již neplatné jednotlivé jízdenky PID se budou zpětně vykupovat v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2 (hala v přízemí, přepážka číslo 9), a to až do konce roku 2011.

Víte, že...

je rozšířena možnost nákupu SMS jízdenky?
Na známém čísle **902 06** je možné koupit SMS jízdenku na 30 nebo 90 minut, 24 nebo 72 hodin.

Více informací o novinkách v Tarifu PID najdete na www.ropid.cz, www.opencard.cz nebo www.dpp.cz.





V REAKCI NA ČLÁNEK PAVLA FOJTÍKA Z 5. ČÍSLA DP KONTAKTU O HISTORII TĚMĚŘ ZAPOMENUTÉ LANOVKY NA LETNOU PŘIŠEL DO REDAKCE DOPIS PRAVIDELNÉHO ČTENÁŘE A ZÁROVEŇ VYZNAVAČE MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY – FILOSOFA ERAZIMA KOHÁKA.

Vážení,

nepochybně máte pravdu, že Letenskou lanovku už sotva kdo pamatuje v provozu. Žije však ještě nemálo nás pamětníků jejího drážního tělesa.

Žil jsem jako chlapec na Letné až do neblahých událostí v únoru 1948. Letenská stráž byla naším oblíbeným hřištěm. Velmi dobře pamatuji drážní těleso bývalé lanovky. Koleje tehdy už dávno zmizely, ale podlaží bylo na místě, pěšinka schodů mezi nimi taktéž, stejně jako masivní zdi po obou stranách a můstky přes ně.

Vstup tam byl ovšem zakázán, ač snad právě proto jsme tam my kluci s oblibou vstupovali a dělali jsme si iluze, jak v bájné budoucnosti – to pro nás bylo „po válce“ – tam zas budou jezdit vozy lanové dráhy. Městský strážník nás sice vyháněl, ač v těžké uniformě a přilbě se v letním horku příliš nenamáhal, takže jsme pokaždé unikli spravedlivému trestu a druhý den jsme tam vlezli zas.

Nevím, kdy těleso Letenské lanovky vzalo za své. Předpokládám, že k tomu došlo, když vzal za své i krásný visutý Štefáníkův most. Bohužel jsem až do radostných událostí v listopadu 1989 nemohl bývalou lanovku navštívit. K tomu za války si malí chlapci mohli o fotoaparátu leda tak nechat zdát, takže nemohu poskytnout fotodokumentaci. Leč pokud se obrátíte na své starší čtenáře, jistě se fotografie najdou a potěší srdce všech milovníků Prahy a její hromadné dopravy.

Děkuji vám za jediný časopis, který měsíc co měsíc přečtu od první do poslední stránky, a přeji vám, a tím i nám všem, vše dobré, ba nejlepší.

S úsměvem



/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

☒ Dobrý den, včera (23. 5. 2011) jsem cestoval autobusovou linkou č. 197 ze stanice sídliště Lhotka do stanice Petýrkova. Jelikož jsem pohybově postižený, uvítal jsem velmi vlídné chování řidiče autobusu, který se nebojí podat pomocnou ruku. S takovým chováním jsem se už dlouho nesetkal. A to i přes pozdní hodinu – jel jsem z Lhotky cca v 18:22 hod.

Luděk Beran

☒ Dobrý den, dne 19. 5. 2011 jsem byla v autobusu číslo 100, který se pokazil směrem z letiště na Zličín a musel zastavit uprostřed velmi rušné silnice. Chtěla bych moc pochválit řidiče, který skvěle zvládnul situaci, cestující uklidnil, rychle autobus označil a vzhledem k místu, kde jsme museli zastavit, šel ještě za autobus raději ukazovat autům, aby do nás nenarazila. Vyřídte tomu pánovi, že se zachoval profesionálně, lidi uklidnil a situaci zvládl skvěle.

Veronika Bolhová

☒ Prosím, udělte velkou pochvalu řidiči autobusu č. 114, který jel v neděli 29. 5. 2011 cca v 15:15 od stanice IKEM směrem Kačerov. Viděl nás totiž s mou malou dcerou vycházet od IKEMU, a ačkoliv jsme se ani nesnažily autobus dobíhat, neb zastávka je daleko a nemělo by to smysl, viděl nás a poctivě na nás ve stanici čekal. Netušíc jeho ochotu jsme ani neběžely, až po chvíli dcera říká: Hele on na nás čeká – a tak jsme se daly do běhu. Čekal na nás a ještě byl milý, usměvavý, příjemný, takže nám ten den po spíše sklíčující návštěvě příbuzného po operaci srdce v IKEMU takzvaně rozsvítil.

Ivana Bessogonovová

☒ Dobrý den, dne 5. 5. 2011 (a poté ve stejný čas 6. 5.) jsem jela autobusem číslo 137 (směr Knížecí), číslo vozidla 3086, čas 8:29 a byla jsem nemile překvapena, když jsem zjistila, že řidič řídí se sluchátky v uších. Mylně jsem si myslela, že má třeba jen jedno sluchátko nebo že se jedná o hands-free. Bohužel poslouchal muziku, což pokládám za zcela nepatřičné, pakliže se jedná o profesionálního řidiče, který nemá na svědomí jen sebe, ale také několik cestujících.

Andrea Vuová

☒ Dobrý den, ve čtvrtek 4. 5. 2011 jsem na informacích DPP (přepojen z telefonu ústředny) obdržel informaci, že v sobotu a v neděli je na některých tramvajových tratích – směrem z centra – povolena přeprava kol a že mezi těmito tratěmi je také trať na Barrandov. Tato informace platila v sobotu 7. 5. 2011, ale v neděli 8. 5. 2011 v uvedený čas a na uvedené tramvaji jsem byl ze zcela prázdného vozu vykázan hlášením řidiče pro cestujícího, že „přeprava kol je v tramvajích zakázána“. Vzhledem k tomu, že okamžitě po vystoupení řidič zavřel u soupravy dveře a odjel, nemohl jsem se pokusit s ním dohodnout. Bylo to velmi nepříjemné, neboť absolvovat pěšky cestu až k Poliklinice Barrandov je pro člověka ve věku 72 let s kolem velmi namáhavé.

Miloslav Vaniš

☒ Dobrý den, řidič autobusu na lince 115 odjel 9. 5. 2011 ze zastávky Chodovec o cca 55 vteřin dříve, než mu ukládá jízdní řád. Místo 10:30 odjel v 10:29.

Zdeněk Krajčovič

Co o nás píší média

Skoro dvě třetiny metra jsou bez bariér, výtah má Národní třídu

ČTK, 6. KVĚTNA 2011

Stanice metra Národní třída má nový výtah, který umožní bezbariérový vstup tělesně postiženým i rodičům s kočárky. Stavba stála Prahu 185 milionů korun. Pražské metro tak má v současnosti z 57 stanic bezbariérově přístupných 36. V dalších letech by měly přibýt i další výtahy pro bezbariérové zpřístupnění stanic Můstek, I. P. Pavlova a Anděl.

Do výtahů stanice Národní třída se vstupuje z ulice Magdalény Rettigové. Pro tělesně postižené má výtah na Národní třídě velký význam, protože na trase B jsou dosud v centru města nejbližšími stanicemi přístupnými pro handicapované Florenc B a Smíchovské nádraží. Podle sdružení Asistence, které tělesně postiženým v Praze pomáhá, žije v hlavním městě asi 200 000 lidí se zdravotním postižením, z toho 33 500 lidí má těžké postižení pohybového ústrojí. Bariéry v MHD ale mohou být problémem i pro desítky tisíc seniorů a rodičů s kočárky.

Chodci pozor, tramvaj má přednost

MF DNES, 10. KVĚTNA 2011

První tři měsíce letošního roku se zapsaly do dějin neslavně. Devětadvacet chodců se srazilo s tramvají, čtyři nepřežili. To je oproti minulému roku velký nárůst. Dopravní podnik společně s policií proto zahájil kampaň, která má upozornit cestující, že tramvaj má vždy přednost před chodci, a to i na přechodech.

„Čísla ukazují, že srážka s tramvají činí téměř čtvrtinu všech nehod chodců. Proto je nezbytné připomenout lidem, že chodec nemá přednost před tramvají s výjimkou přechodů řízených semaforem,“ říká šéf pražské policie Martin Vondrášek.

V rámci kampaně budou cestující v tramvajích upozorňováni na základní bezpečnostní pravidla. Při jízdě v pražských linkách také mohou zaznamenat hlášení, které je bude i několikrát během jízdy upozorňovat na nebezpečí, které jim hrozí, pokud nedají tramvaji přednost.

Průzkum v tramvajích

SEDMIČKA, 12. KVĚTNA 2011

Dopravní podnik zkoumal, kolik lidí nastupuje a vystupuje na jednotlivých tramvajových zastávkách. Cestující počítalo sedmnáct set brigádníků. Shromážděná data mají sloužit pro projektování sítě městské hromadné dopravy a parametrů jednotlivých linek v Praze.

DPP mění podobu SMS jízdenek

PRÁVO, 25. KVĚTNA 2011

Podoba SMS jízdenek oblíbených cestujícími pražskou hromadnou dopravou se změní. Od 1. července bude možné pomocí textové zprávy zakoupit jízdenku na 30 a 90 minut, 24 i 72 hodin. Cestující nově na číslo 90206 odešle zprávu DPT plus cenu příslušné jízdenky. Podoba třicetiminutové tedy bude DPT 24, devadesátiminutové DPT 32. Jízdenka platná 24 hodin přijde po zaslání zprávy DPT 110, na 72 hodin pak po zaslání zprávy DPT 310. Čtyřiařicetihodinová jízdenka tak vyjde na 110 korun, 310 korun stojí jízdenka na 72 hodin.



„Tramvaj T3 je nedostižný vzor, ta moje na ni naváže“

Nové tramvaje 15T ForCity už vozí cestující po Praze. Jejich autor architekt Patrik Kotas se netají tím, že nová tramvaj se měla podobat starší pražské tramvaji T3. Z Kotasovy dílny také pochází celá řada dopravních staveb v Praze.

PRAHA Architekt Patrik Kotas se věnuje především navrhování dopravních staveb. Z jeho atelieru vzešly mimo jiné i nové tramvaje pro Prahu. Vydávat si je už mohli mnozí Pražané, po metropolitě jich ještě více než dvacet.

Ještě městečko hromadnou dopravou?
Ano, Jiráskův, Časno.

Jaká tramvaj je pro vás jako pro cestujícího nepodobnější? Klasická T3. Je sice z hlediska požadavků napříkladem na nízkopodlažnost napříkladem na nízkopodlažnost tramvajů či elektronické informační systémy o několik desítek let zpátky, ale přesto si myslím, že vyvoila historický vzor toho, jak má fungovat městská tramvaj. Já ji považuji za nedostižný vzor.

Navrhl jste design tramvaje 15T, snažil jste se, aby dokázala konkurovat staré T3? Šel jsem jako ona bude sloužit mnoho let. Samozřejmě, že ano. Měla na T3 symbolicky navazovat. Podobně

měl být například interiér. Snažili jsme se, aby byl přehledný, aby to nebyla různá rozdílná sezení nebo výškových úrovní. Starší T3 přinesla i fenomenální proskleného čela. Podobné je to u modelu 15T. Chci jsem, aby z tramvaje bylo vidět ven velkým sklem u řidiče.

Traf na Barrandov není vzor pro Prahu. Výrazné zastávky se hodí k tamnímu sídlišti.

Jel jste už tramvají 15T v Praze? Jak se vám procházelo nejdříve městem v klobouku, není to úskalí těchto vozů?

Ano, jel jsem a mi, na lince 18 byla pokladně přeplyná lidmi. Toto místo je limitované mechanikou a prostorovou geometrií. Kola

tramvaje vymezila dostupný prostor. I kdybychom se zbláznili, nemohli by být širší, i když by to třeba cestující ocenili. Je to dáno z celostátního pohledu tramvaje.

Vale tramvaj jezdí i v lotyšské Rize, proč jsou tamní vozy lípě vybavené (mají klimatizaci, ale si v nich vybrat peníze)?

To byly požadavky ruzských dopravních podniků, respektive ruzského magistrátu. I pražská tramvaj vznikala v různých variantních výběrech a některé prvky je možné posunout dopředu. Magistrát z Rigy pojí tramvaj jako nízkoúhelný prostředek města, který bude vybavený tím nejlepším, ale také dává tamní podnikatelům: když často přeli nebo jsou velké srážky, je důležité, že si některé služby můžete vyřadit na přebobě tramvaje.

Čím tedy lze pražskou tramvaj ještě vylepšit? Například klimatizaci nebo monitor, dalšími informačními systémy. Na obzoru však, které jsou již



V kanceláři. V své pracovně má Patrik Kotas model nejnovější pražské tramvaje.

Foto: Michal Šala, MF DNES

například v některých autobusech, se raději vyřadit informace o městě nebo o návazné dopravě.

Jste i autorem architektonické podoby tramvajové tratě na Barrandovské sídlišti. Myslíte si, že si takovou megapolitickou trať zastavíte?

Já jsem hluboce přesvědčený, že ano. A rozhodně bych ji nemazával „megapolitickou“. Několikrát jsem byl dotazován, zda ta trať je prototypem toho, jak mají vypadat ostatní po Praze. Určitě ne. Když jedu u Národního divadla, jedu prostředím, které je architektonicky velmi bohaté, trať je tam doplněna. Nevím potřeby se zastavět dle orientace body. Naopak je tomu na sídlišti, kde je jeden panelák jako druhý.

Tě trať bylo také vyřezáno, že byla velmi drahá. Spousta lidí podléhá klamu, že cenu stavby určují hlavně její viditelné části. Když vidí zastávku mezi hořkými betonovými zdmi,

myslí si, že to bylo levné. Když má něco určit vizuálně styl a vybavení, myslí si, že stavba musela být dražší. To je velká myšlka. Cenu nevytváří koncová podoba stavby. Samozřejmě, že vybavení něco stojí, ale leccdy tvoří cenu z devadesáti procent například výkupy pozemků, přeložky stůl a podobně.

Vytvořil jste v Praze mnoho staveb – například stanice metra, Lahevickou estakádu na Pražském okruhu. Kam se člověk podívá, všude je něco od vás.

To je omyl, vzniká spousta staveb, které nemají architekta nebo designéra, a bohužel v dopravní architektuře u nás platí, že projekty vznikají často na základě standardizovaných řešení, nevídkově se jim vizuálně identita. Méně se možná podařilo dát jim zapamatovatelnou podobu – ať někdo posoudí, zda v dohledu či špatně. Možná se tím pádem zdá, že jsem byl u této a tamté stavby, ale mnohem víc staveb vzniklo beze mě.

Ríká se, že na tyto stavby máte moosapal.

To je naprosto nepravdivé. Ze sedmadesáti stanic pražského metra jsem dělal tři. Z tramvají, které ne jení, dvě. Z vozů metra jeden typ. Je to možné tím, že se na dopravní stavby a vozy soustředím. Nicméně daleko víckrát jsem při schůzích se o projekty probral, než vytvářel.

Admá Pačková

FAKTA

Stavby Patrika Kotase

Vypracovaný architekt se specializuje na dopravní stavby a navrhování dopravních prostředků. Kromě tramvají 15T pro Prahu je také autorem například stanice metra Sýkovek na lince metra C či Rajské zahrady na lince B. Navrhl také vozy Siemens ML, které cestující potkávají v pražském metru. Z jeho dílny je také Lahevická estakáda na Pražském okruhu.



SOUČASNÝ PŘEDSEDA VÝBORU ZASTUPITELSTVA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY PRO OBLAST DOPRAVY PETR HÁNA ZASVĚTIL HROMADNÉ DOPRAVĚ ZNAČNOU ČÁST SVÉHO ŽIVOTA. ŘADU LET SE JÍ VĚNOVAL Z POZICE ČLENA PŘEDSTAVENSTVA DPP. PROTO JSME JEJ POŽÁDALI O ROZHOVOR, JEHOŽ TÉMA ZE ZKUŠENOSTÍ PETRA HÁNY PŘÍMO VYPLÝVÁ. ŘEČ JE O DOPRAVĚ V PRAZE Z RŮZNÝCH ÚHLŮ POHLEDU.

Hana Pohanová
Foto: Petr Hejna

PETR HÁNA:

Největším kapitálem jsou zaměstnanci

V oblasti hromadné dopravy máte velké zkušenosti a vidíte i pro laika nepříliš znatelné souvislosti. Jaká je tedy podle Vás tato doprava v Praze obecně?

Městská hromadná doprava v Praze je hodnocena jako čtvrtá nejlepší v Evropě. Jsem přesvědčen, že toto hodnocení je objektivní a předpokládám, že

Dopravní podnik v brzké době svou pozici potvrdí či zlepší. Z titulu své funkce pomáhám vytvářet všechny předpoklady pro zlepšení této pozice a věřím, že práce přinese výsledky. Stavět je třeba na největší devize, kterou je rozsáhlá síť dopravních spojů, četnost zastávek a pevné jízdní řády. Málokdo ví, že v Evropě je jen málo metropolí s pevným jízdním řádem městské hromadné dopravy. Většina měst v Evropě nemá jízdní řády s pevnými intervaly, nýbrž pouze orientačními.

Členem Představenstva DPP jste byl 12 let. Můžete srovnat, jaký byl podnik tehdy a jaký je dnes?

Rozdíl mezi roky 1998, kdy jsem byl poprvé zvolen do představenstva, a 2011, kdy jsem své členství ukončil, je veliký. Dopravní podnik prošel velkými organizačními změnami a velikou obměnou vozového parku, přičemž se výrazně zvětšil rozsah obsluhovaného území a kvalita přepravních prostředků. Když

jsem začínal, měl Dopravní podnik organizační strukturu postavenou tak, že velikou roli hrály tři závody – autobusy, metro, elektrické dráhy. Z tohoto důvodu bylo nesmírně obtížné prosazovat harmonickou dopravní politiku a tato roztržitost značně komplikovala vnitropodnikovou kulturu. Zrušení závodů a sjednocení pod jedno vedení – generální ředitelství – přineslo racionálnější řízení a kvalitnější podnikovou kulturu. Následná restrukturalizace přinesla další zefektivnění Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, a proto je dnes pražský dopravce vnímán ve srovnání s evropskými metropolemi jako špička.

Splnily se během Vašeho působení všechny cíle, kterých jste v oblasti hromadné dopravy chtěl dosáhnout?

Splnění všech cílů nebo přání v oblasti hromadné dopravy není příliš reálné, neboť finanční možnosti Dopravního podniku a Hlavního města Prahy jsou

Petr Hána

- v listopadu 2010 zvolen uvolněným předsedou Výboru pro dopravu Zastupitelstva hlavního města Prahy
- od roku 1998 do roku 2011 člen představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
- od roku 1995 do roku 2010 starosta městské části Praha 12
- v roce 1994 zvolen místostarostou v městské části Praha 12 s kompetencemi: doprava, územní plán, životní prostředí a investice



limitovány. Přesto v oblasti kvality a rozsahu dopravní obslužnosti mohu říci, že jsem spokojen. Velkým úspěchem v minulosti bylo ukončení provozu autobusů maďarské výroby zn. Ikarus, protože tento dopravní prostředek nepříjemným způsobem znečišťoval ovzduší v Praze. V posledních letech můžeme vidět velké zlepšení kvality dopravních prostředků ve všech technických ukazatelích. Za velký přínos považuji masivní zavádění nízkopodlažních dopravních prostředků, ať již autobusů, nebo tramvají. V současné době mám velkou radost z nových tramvají 15T ForCity. Tento plně nízkopodlažní dopravní prostředek Praze velmi chyběl a každý, kdo již tramvaj v provozu použil, může potvrdit, že jde o pohodlný dopravní prostředek s velkou estetickou hodnotou. Mým nesplněným cílem, na kterém se však intenzivně pracuje, je výstavba trasy metra D.

Jak vidíte vývoj dopravy v Praze v blízké budoucnosti?

Aktuálně byla zahájena dostavba prodloužení trasy metra A do Motola a jsem přesvědčen, že do tří let zde bude spuštěn provoz. Intenzivně se pracuje na přípravě výstavby trasy metra D na jihu Prahy a předpokládám, že vlastní realizace bude zahájena do konce našeho volebního období. Velkým přínosem pak bude dokončení

výstavby tunelového komplexu Blanka, čímž dojde ke zprovoznění severozápadní poloviny městského okruhu. V dohledné době bude dokončena významná část vysočanské radiály a rovněž se intenzivně pracuje na průzkumné štole radlické radiály. Tyto dopravní stavby město velmi potřebuje a po dokončení očekávám zklidnění dopravy, zejména v individuální automobilové dopravě. Nezbytnou součástí dopravy v Praze je Pražský okruh, a proto v současné době intenzivně jednáme s Ministerstvem dopravy o realizaci dalšího úseku tohoto okruhu, a sice propojení D1 a Běchovic. Dokončení základního silničního skeletu je naší

obrovskou prioritou, neboť jen tak je možné vytěsnit automobilovou, především tranzitní, dopravu z města.

Praha je velmi vyhledávaným turistickým cílem. Co je podle vašeho názoru pro turisty z dopravního hlediska nejdůležitější?

Jednoznačně jde o informační a navigační systém. Je nezbytně nutné, aby se turisté jednoduše a rychle orientovali v pražské integrované dopravě a zde, myslím, máme ještě nějaké rezervy. Současná úroveň není špatná, avšak je nezbytně nutné sjednotit symboliku a grafiku orientačního systému tak, aby byl každému srozumitelný.

Jak se díváte na těsnější propojení metropolitní hromadné dopravy se středními Čechami?

Jsem přesvědčen, že velmi těsné propojení stávajících organizátorů dopravy v Praze a ve Středočeském kraji by přineslo zefektivnění. Výbor pro dopravu ZHMP již začal spolupracovat s výborem pro dopravu Středočeského kraje na této myšlence. Inspirací nám byl Hamburk, kde došlo ke sloučení dvou organizátorů dopravy do jedné organizace a výsledkem byly o 30 % nižší provozní náklady při zachování rozsahu a kvality dopravní obslužnosti. Jde o organizační opatření, které se nám zdá vhodné i pro Prahu a Středočeský kraj, a to zejména s ohledem na

geografické umístění Prahy uprostřed Středočeského kraje. Snížení provozních nákladů při zachování rozsahu a kvality dopravní obslužnosti by samozřejmě umožnilo nasměrovat ušetřené finanční prostředky do dalšího zkvalitnění vozového parku, služeb, oprav tramvajových tratí atd.

Co je tedy celkově největší plus a mínus dopravy v Praze?

Achillovou patou dopravy v Praze je neúplnost základního silničního skeletu, tedy městského a pražského okruhu a radiál. S tím souvisí rovněž malá četnost dopravních napojení na pražský okruh. Dalším nedostatkem je oblast dopravy v klidu, tedy parkování, a to nejen v centru Prahy, ale i na sídlištích, která jsou situována především v okrajových částech města. Na odstranění těchto nedostatků je třeba velmi intenzivně pracovat. Naopak velkým plusem dopravy v Praze je městská hromadná doprava, která denně přepravuje daleko větší počty cestujících, nežli je evropský průměr, přičemž docházková vzdálenost stanic MHD je ve srovnání s evropskými městy nepoměrně kratší. Velkou předností je rovněž dobrá návaznost spojů a dodržování jízdních řádů. Chtěl bych na tomto místě poděkovat všem zaměstnancům Dopravního podniku, kteří k velmi dobrému hodnocení městské hromadné dopravy v Praze přispívají rozhodující měrou. Výborné výsledky DPP umožňují finanční prostředky uvolněné Hl. m. Prahou, kvalitní management, avšak největším kapitálem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, jsou jeho zaměstnanci. Bez kvalitních zaměstnanců není možno dosáhnout dobrých výsledků a je nezbytné tuto skutečnost všem připomínat.

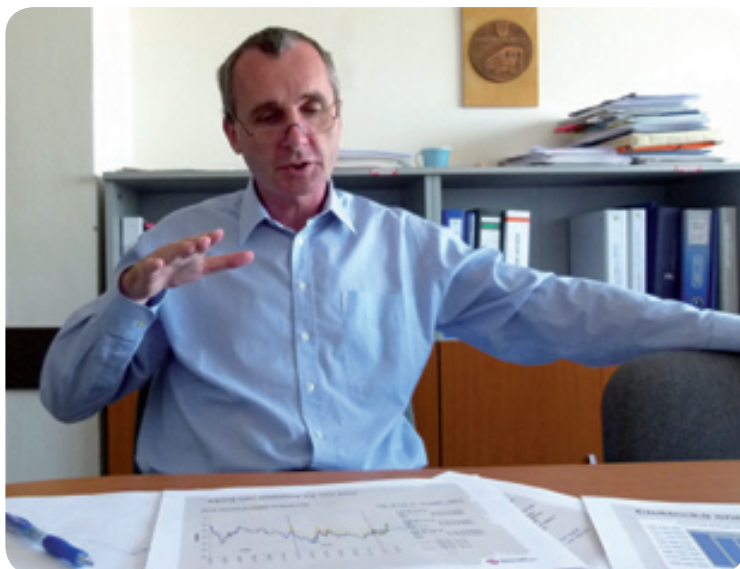


PODĚKOVÁNÍ

Petr Hána se jako dlouholetý člen představenstva DPP výrazně podílel na rozvoji této společnosti ve prospěch jejích zaměstnanců i cestujících veřejnosti. Za odvedenou práci mu náleží srdečné poděkování a přání, aby působení v roli předsedy Výboru pro dopravu ZHMP přineslo stejné úspěchy.

Martin Dvořák,
generální ředitel DPP

Nákup energie je **adrenalin**



SPOTŘEBUJE VÍCE ELEKTŘINY METRO, NEBO TRAMVAJE? CO JE TO PEAK-LOAD A BASE-LOAD? DÁ SE USPOŘIT I V KANCELÁŘI? NEJEN NA TYTO OTÁZKY JSME HLEDALI ODPOVĚDI S VLADIMÍREM HOUDOU, VEDOUCÍM ODBORU ENERGETIKA.

Text a foto: Petr Ludvíček

Vyplatí se sledovat trh, ceny emisních povolenek či kurz eura a pak nakoupit, říká **Vladimír Houda**, vedoucí odboru Energetika

Aby bylo hned v úvodu v záplavě čísel jasno, DPP spotřebuje ročně přes 370 GWh elektrické energie. S dodavatelem je pro trakci metro nasmlouván kontrakt na 200 GWh, pro trakci tramvaje zhruba 160 GWh a pro tzv. netrakce, tedy všechny ostatní provozy, asi 17 GWh. I z grafu je na první pohled patrné, že i přes výrazná a soustavná úsporná opatření v DPP se náklady na elektřinu díky soustavnému nárůstu ceny zvyšují.

Dopravní podnik kupuje elektřinu prostřednictvím PRE na Energetické burze Praha PXE, kde šikovnost, zkušenosti i štěstí mohou konečnou cenu výrazně ovlivnit. Na burze existují dva typy kontraktů: base-load a peak-load. Rozhodující složkou, kterou je třeba sledovat zejména, je base-load.

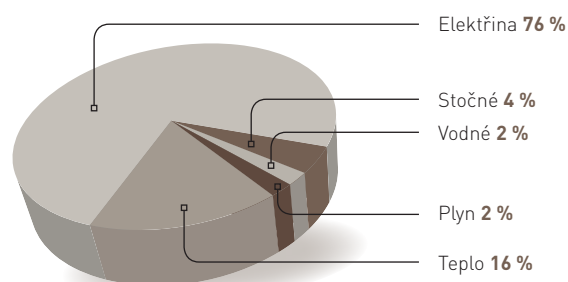
Elektřina se prodává vždy tři roky dopředu, takže např. pro rok 2012 se začala energie prodávat 1. ledna 2009. Zákazník pak má dvě možnosti; buď nejít do rizika, zbavit se možnosti volby a v závěru roku 2011 sjednat tzv. postupný nákup a začít každý den nakupovat 1/365 celkového objemu elektřiny, a to za průměrnou cenu v roce. Anebo sledovat vývoj na burze, světové vlivy na cenu a v pravou chvíli během dvou let se rozhodnout pro nákup.

„To jsme v případě nákupu pro rok 2012 udělali,“ říká vedoucí odboru Energetika DPP Vladimír Houda. „Sledovali jsme od počátku roku 2010 stálý pokles ceny, chvíli počkali a pak se rozhodli.“ Povedlo se to tak přesně, že se DPP s nákupem trefil do dlouhodobého minima, v tomto případě do 46,55 euro za 1 MWh. To už konkuruje adrenalinovým sportům. „Je to svým způsobem adrenalin. Částečně je to náhoda, ale vyplatí se porovnávat cenu ropy a uhlí, sledovat cenu emisních povolenek a kurz k euru,“ vysvětluje Houda.

Aby to nebylo tak jednoduché, cena elektřiny se skládá ze dvou částí – ze silové elektřiny, již může zákazník na burze nakoupit výhodně či nevýhodně, a z distribuce. „Cenu distribuční složky energie určuje stát pomocí Energetického regulačního úřadu, a to jednou za rok. Poměr je zhruba 68 ku 32 v prospěch silové energie,“ popisuje Houda. Pro zajímavost – cena distribuce za poslední dva roky šla rapidně nahoru kvůli podpoře obnovitelných zdrojů (přečerpávací, větrné a malé vodní elektrárny, solární panely apod.). Nejen Dopravní podnik, ale každý občan to ve faktuře poznal a pozná.

Z přiloženého grafu je patrné, že se DPP podařilo zejména v roce 2009 snižovat náklady spojené se spotřebou elektřiny. „Největší úspory jsou samozřejmě v trakci a konkrétně u největšího spotřebiče, tedy vozu metra a tramvaje. Projevilo se tehdy nasazování nových a rekonstruovaných vozů, umožňujících rekuperaci, tedy vrácení energie vzniklé elektrodynamickým brzděním do stejnosměrné sítě,“ zdůvodňuje Vladimír Houda a pokračuje: „Pokud se najde spotřebič, nejlépe protijedoucí souprava v daném elektrickém úseku, rekuperovaná energie se využije.“ V roce 2009 už všechny vozy metra a více jak polovina tramvají jezdily s rekuperací. V roce 2010 došlo opět k nárůstu spotřeby – byla vypotřebována všechna opatření, která měla větší účinek. Přidala se i extrémní zima, např. u tramvají to ovlivnilo topení ve vozech či vytápění výhybek. Téma využití rekuperované energie je pro samostatný článek.

Podíl jednotlivých druhů energií na nákladech DPP



Base-load kontrakt představuje dodávku elektřiny 24 hodin denně každý den v roce. Na druhé straně **peak-load kontrakt** znamená dodávku od pondělí do pátku 12 hodin denně.

A co úspory v kancelářích? Někdy stačí málo – včas dopoledne zhasnout světla po ranním svícení, do rychlovarné konvice dávat jen tolik vody, kolik potřebuji, nepřetápět apod. Na celý DPP se chystá další balík opatření – rekonstrukce osvětlovacích soustav, jak říká Vladimír Houda: „Je rozhodnuto o rekonstrukci světelných zdrojů, v současnosti ve všech nadzemních areálech. Nyní je ve stadiu příprav výběrového řízení. Všechny zdroje svícení by se měly vyměnit do 3 let za úsporné LED zdroje. V modelech se počítá při nejhorší variantě s úsporou 50 %, výrobci uvádějí 70–80 %.“ Jde samozřejmě o velkou investici a návratnost by měla být 5 až 6 let.

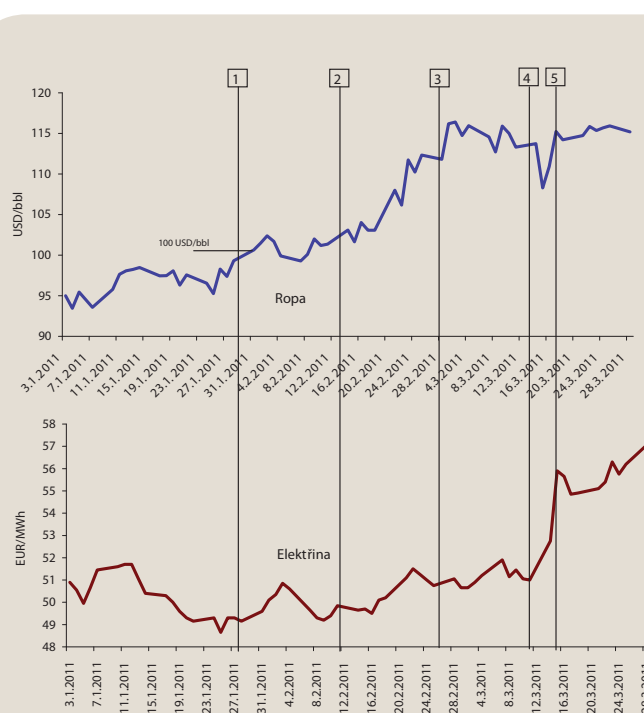
Tolik o elektřině, která představuje v rámci DPP 76 % všech nákladů energií. Dalším významným druhem energie je teplo s 16 %. Největším dodavatelem tepla pro DPP je České teplo, které vytápí většinu nadzemních areálů. Ve smlouvě je ošetřena dodávka tepla a energetické služby (oprava a údržba tepelných zařízení). K dalším dodavatelům patří Pražská teplárenská a Pražská plynárenská. Tady jsou ceny nasmlouvány mimo burzu na každý rok.

Jak se choval energetický trh v roce 2011 vlivem světových událostí:

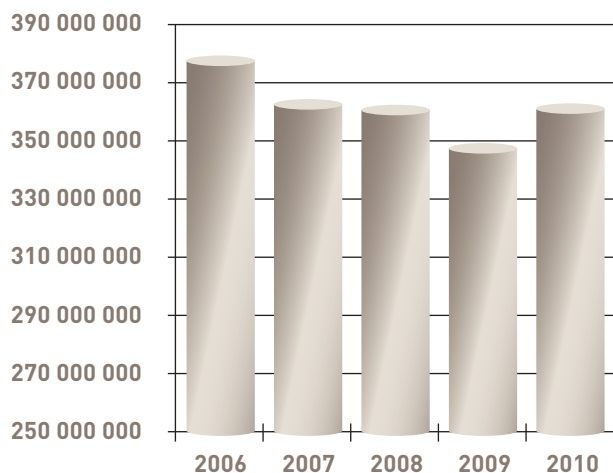
- 1) Nepokoje v Egyptě – cena ropy se přiblížila 100 USD/bbl
- 2) Odstoupení Egyptského prezidenta
- 3) Rozšíření nepokojů do Libye
- 4) 11. 3. 2011 zemětřesení doprovázené přílivovou vlnou tsunami
- 5) Odstavení 7 reaktorů v Německu

I v oblasti tepla se provádějí docela masivní úsporná opatření. „V Motole je rekonstrukce vytápění u konce, nyní probíhá na Klíčově a v depu Zličín. Je vytipováno několik dalších úsporných akcí – přestěhování kompresorů z Hostivaře na Zličín, zrušení parní kotelny a nahrazení parním vyvíječem apod.“ popisuje Houda. Největší úspory v teple jsou však v dodržování a kontrolách vnitřních teplot vytápěných prostor. „To je takový permanentní boj nás, energetiků, se zaměstnanci a jejich potřebami či přáními oproti normám,“ dodává. V největších halách jsou nainstalovány záznamové měřiče teploty, kde lze měsíčně vyhodnotit průběh teplot v každé hale. Podařilo se tak eliminovat přetápění. Pro zajímavost – každý jeden stupeň Celsia představuje 6 % spotřeby tepla navíc.

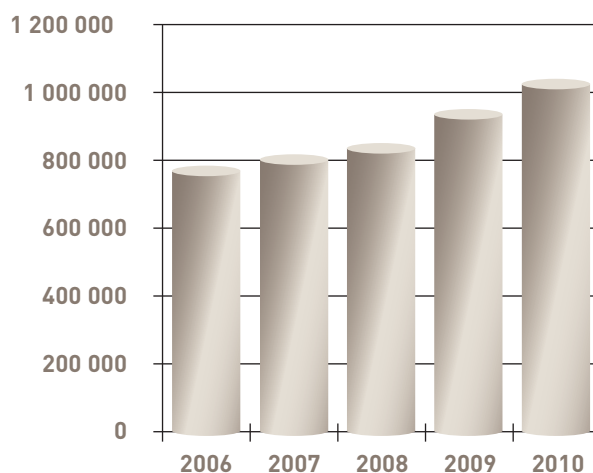
Vývoj energetického trhu počátkem roku v roce 2011



Elektrická energie kWh



Elektrická energie v tis. Kč



Spotřeba elektrické energie a náklady na ni v DPP 2006–10



VÝSTUP A NÁSTUP **bez bariér**

V MINULÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU JSME ZMAPOVALI NÍZKOPODLAŽNOST AUTOBUSOVÉ DOPRAVY. NYNÍ SE PODOBNĚ ZAMĚŘÍME NA TRAMVAJE. V SOUČASNÉ DOBĚ JEZDÍ SICE V PRAZE POUZE ZHRUBA JEDNA ŠESTINA NÍZKOPODLAŽNÍCH TRAMVAJÍ, V BLÍZKÉ BUDOUCNOSTI BY SE ALE SITUACE MĚLA VÝRAZNĚ ZMĚNIT.

Hana Pohanová
Foto: Petr Ludvíček a archiv DPP

bylo těchto tramvají nakoupeno celkem 60. Další nízko-
podlažní posilou byly v roce 2005 vozy typu KT8D5.RN2P
(prostřední článek tramvaje je s nízkou podlahou). Vznikly
rekonstrukcemi obousměrných vozů typu KT8D5. Doposud
bylo do provozu uvedeno 31 těchto tramvají, celkový počet
47 kusů by měl být dosažen v roce 2013.

Nejvíce nízkopodlažních tramvají, celkem 38, přibylo v roce 2008

Od roku 2006 byla rozšířena modernizace vozů T3 o čas-
tečně nízkopodlažní typ T3R.PLF. V Opravně tramvají DPP
vzniklo celkem 33 těchto modernizovaných tramvají.
Od počátku letošního roku je do provozu uváděn nový typ
stoprocentně nízkopodlažní tramvaje 15T. V současné době
jich je od výrobce převzato 23, celkem by jich do roku 2018
mělo být 250.

Nízkopodlažní tramvaje nové i rekonstruované

Jako úplně první nízkopodlažní tramvaje se v ulicích Prahy objevily v roce 1996 čtyři tramvaje typu RT6N1. Konstrukce těchto vozů ale nebyla pro pražské podmínky příliš vhodná. Použitá výzbroj navíc i přes snahu pracovníků DPP a vynaložené nemalé finanční prostředky neumožnila vozy zprovoznit. Potvrdil to zkušební provoz s cestujícími, který započal v roce 1996 a probíhal po tři roky. Velké množství závad rovněž zabránilo provést zkoušky předepsané Drážním úřadem k získání homologace pro uvedení do standardního provozu. Proto tyto tramvaje dlouhodobě nejezdily a v září 2009 byly prodány.

Rok 2005 byl zlomový

Velmi důležitým je pro zavádění nízkopodlažních tramvají do provozu pražské městské hromadné dopravy rok 2005. Právě tehdy byl zahájen nákup nových nízkopodlažních vozů typu 14T (Škoda Transportation a.s.). Do roku 2009

**Přehled typů nízkopodlažních tramvají
ve vozovém parku DPP (k 7. 6. 2011)**

Typ	Počet
ŠKODA 14T	60
KT8D5.RN2P	31
T3R.PLF	33
Škoda 15T	23

Nízkopodlažnost je cesta budoucnosti

Stejně jako u autobusů i u tramvají platí, že nízkopodlažnost je velmi vítaná nejen cestujícími, ale také dopravcem. Kromě toho, že nízkopodlažní vozidlo usnadňuje pohyb při výstupu a nástupu špatně se pohybujícím a starším cestujícím nebo třeba maminkám s kočárky, umožňuje také rychlejší odbavení vozidla v zastávkách, a to je pro dopravce výhodné. K 7. červnu 2011 má DPP celkem 939 tramvají, z toho je 147 nízkopodlažních. „Pokud vše proběhne podle předpokladu, budou v roce 2017 tvořit nízkopodlažní tramvaje nadpoloviční většinu vozového parku. Celkem jich bude 390 v rozložení dle typu – 33ks T3R.PLF, 47 ks KT8N2, 60 ks 14T a 250 ks 15T. „Dlouhé“ tramvaje musíme z důvodu přepravní kapacity a délky vozidla počítat jako dvě „krátké“. V přepočtu se tedy jedná o náhradu 720 „krátkých“ tramvají,“ říká Milan Slunečko, vedoucí jednotky Správa vozidel tramvaje.


I současný počet nízkopodlažních tramvají již umožňuje, aby bylo ve všední den vypravováno 84 garantovaných nízkopodlažních vlaků z celkového počtu 395. Tyto garantované spoje jsou rozvrženy téměř ve všech linkách. Nejvíce jich je na linkách 3 a 20, kde jezdí po sedmi nízkopodlažních vozech. Současně s nárůstem počtu nízkopodlažních tramvají bude přibývat také těchto garantovaných spojů.



V hlavním městě Praze žije na 200 tisíc zdravotně postižených. Už dnes nejen jim slouží na 150 nízkopodlažních tramvají na 84 garantovaných spojích

15T mají větší prostor pro invalidní vozíky

Bezbariérová doprava je pro mnohé jen příjemným bonusem při cestování, pro postižené jde ale o nezbytnost. Proto je důležitá spolupráce s různými organizacemi. Letošní

přírůstek do rodiny pražských nízkopodlažních tramvají – typ 15T – jsme například po dohodě s výrobcem a po konzultaci s Pražskou organizací vozíčkářů upravili. Zvětšení se dočkal prostor pro invalidní vozíky. Ty jsou dnes totiž kvůli pokroku v jejich výrobě větší. Změna se uskutečnila i přes to, že původní prostor splňoval rozměrově platnou ČSN. Tato norma je ale dnes již zastaralá. Snahou DPP je nacházet v takových případech možná optimální řešení. 



Snadný výstup a nástup maminkám s kočárky, malými dětmi, seniorům a zdravotně handicapovaným by mělo do roku 2018 umožňovat již 250 souprav tramvají ForCity



PODBABA vydala poklady, teď přijme TRAMVAJE

V TYTO DNY UŽ VŠE PŘEKRÝVÁ NOVÉ TRAMVAJOVÉ TĚLESO SE SMYČKOU, CHODNÍKY A ULICE. INVESTIČNÍ AKCE S NÁZVEM TRAMVAJOVÁ TRÁŤ PODBABA SE CHÝLÍ KE KONCI, NABRALA ALE ZPOŽDĚNÍ – STAVBA TOTIŽ VYDALA NA 200 KRABIC ARCHEOLOGICKÝCH NÁLEZŮ.

Petr Ludvíček / Foto: Labrys a autor

Břehy Vltavy proti proudu až k Podbabským skalám tvoří vysoké ostrohy a právě až rozšířený levý břeh v oblasti Podbaby byl odpradávná příhodný k osídlení. Pro archeology výhoda první. Výhoda druhá – vlivem eroze se pomalu sesouvaly jednotlivé vrstvy zeminy i se stopami jednotlivých vývojových etap a dole v Podbabě překrývaly vrstvy pravěkých sídlišť a pohřebišť. Proto není divu, že už v roce 2004 se tu při stavbě bytových domů našlo kulturní souvrství v mocnosti od jednoho do 1,5 metru, které je svým charakterem unikátní.

O archeologický průzkum v oblasti prodloužení tramvajové trati z ulice Jugoslávských partyzánů do Podbabské a smyčky v ulici Pod Paťankou požádal Dopravní podnik společnost Labrys. Zjišťovací sondy odhalily archeologický terén značné mocnosti. „Vycházeli jsme z toho, že stavba je veřejně prospěšnou akcí, navíc v krátkém termínu, takže jsme se snažili vyjít maximálně vstříc,“ popisuje začátky prací Milan Kuchařík, ředitel Labrydy. „Myslím, že na objem zkoumaných archeologických prací jsme to stihli v rekordně krátkém čase,“ hodnotí po posledním „kopnutém“ dnu, tedy 10. květnu 2011.

Český pravěk v kostce. Tak by se dala zjednodušit charakteristika nálezů pod vrchem Baba. „Nejzajímavější na této

lokalitě je, že se na ni dá stavět vývoj českého pravěku, jemná chronologie jednotlivých období. Celá tato lokalita je dost specifická, na jejím vývoji se podíleli jak lidé svou činností, tak příroda,“ popisuje Kuchařík. A časová osa jak vystřižená z učebnic. Takže, začínáme nálezy z paleolitu ze starší doby kamenné, pokračujeme zemědělským neolitem, kompletním pravěkem až do ranného středověku.

„Když shrnu naše nálezy z této lokality časově, tak máme zub mamutího mláděte, přemístěné paleolitické nálezy, sídliště kultury s lineární keramikou, s vypíchanou keramikou. Potom kultury lengyelské, což jsou tři kultury zemědělského pravěku – neolitu, to se pohybujeme od 6. do 4. tisíciletí před naším letopočtem,“ vypočítává Kuchařík. V menší míře se tu vyskytuje pozdní doba kamenná (eneolit) a doba bronzová. Dále stopy sídliště ze starší doby železné (850 až 450 př. n. l.) představované systémem hospodářských dvorců doložených základy domů a palisád.

Pokračujeme mladší dobou železnou, keltským osídlením s kostrovými hroby přímo z místa nové tramvajové smyčky a dobou římskou s poměrně zajímavými nálezy s průběhem od 1. do 5. století našeho letopočtu. „A konečně jako nej-

Jaro 2011 v Podbabě – archeologické práce jsou v plném proudu. Dnes už je naleziště překryto finišující stavbou.

mladší období je zastoupen ranně středověký příkop, kde šlo pravděpodobně o velmožský dvorec nebo sídliště obehnané palisádou, vedený přes tramvajovou smyčku v šířce 2,5 až 3 metry a hluboký kolem 2 metrů," dodává Kuchařík.

Hlavní archeologický výzkum skončil zmíněného 10. května. Milan Kuchařík dodává: „Vlastní vyhodnocení bude trvat až dva roky. Z Podbabby je pro zajímavost 200 banánových beden



Fragment keramiky – střepek z nádoby na obilí z tzv. kolkované hlíny (terra sigillata) vyráběné v římských provinciích, tato konkrétně v Porýní, někdy po markomanských válkách, tzn. po roce 180 n.l.



V místě přeložky ulice Pod Paňankou byl odhalen hrob muže staršího padesáti let, který obsahoval tři nádoby a dva broušené kamenné nástroje (sekeru a kamennou motyku neboli teslu). Šlo o hrob kultury s vypíchanou keramikou v období 5. tisíciletí před naším letopočtem

nálezů, což je v současnosti největší soubor, který máme.“ Cesta nálezů začíná v laboratoři, pokračuje do restaurátorských dílen a k evidenci a dokumentaci. Třeba železný meč z období Keltů musí projít speciální konzervací. „Prokopali jsme ručně na cca 1 500 kubíků archeologických situací, ve vrstvách máme na 1 400 objektů od drobných sloupových jam přes zásobní jámy. Někdy jsou ty samotné situace zajímavější než jednotlivé nalezené střepek,” hodnotí Kuchařík.

Společnost Labrys spolupracuje s Muzeem hl. m. Prahy, odkud Milan Kuchařík přišel v roce 2006, kdy muzeum umenšovalo své terénní aktivity. Výsledkem spolupráce byla například prezentace dvanácti nejvýznamnějších objevů pražské archeologie. „Dvě lokality pocházely z našich výzkumů. Ve spolupráci s muzeem připravujeme i publikaci o pohřebišti na Zličíně, což je největší pohřebiště z doby stěhování národů z 5. století,” dodává Kuchařík.

Se 177 kostrovými hroby s vysokým výskytem stříbrných a zlatých šperků a také skleněných nádob importovaných z římské říše jde o unikátní nálezy.

„Samotné nálezy, artefakty, jsou pro laika snadno uchopitelné, ale vysvětlit tu danou terénní situaci, kde není relativně nic vidět, je daleko obtížnější. Přitom je to ta podstatnější část získané informace z výzkumu,” trpělivě vysvětluje Kuchařík to, co často laikům opakuje. „Cílem výzkumu

je odstranit celou archeologickou situaci, která je stavbou ohrožena a snažíme se vyhnout závěru, že „tady jsme ještě mohli kopat”,“ dodává. K osvětě práce archeologů slouží právě výstavy, publikace či články v listech městských částí.



LABRYS JE NESTÁTNÍ NEZISKOVOU SPOLEČNOSTÍ, KTERÁ SE VE 100 % SVÉ ČINNOSTI ZABÝVÁ ARCHEOLOGICKÝM VÝZKUMEM A OBORY, KTERÉ S NÍM SOUVISEJÍ, JAKO JE ANTHROPOLOGIE. VZNIKLA V ROCE 2006. JE JEDNOU ZE TŘÍ ORGANIZACÍ, KTERÁ MÁ LICENCI NA CELÉ ČECHY. S DPP JIŽ SPOLUPRACOVAL PŘI VÝZKUMU TRATÍ MEZI ANDĚLEM A ŘEPY ČI AREÁLU SPŠD V MOTOLE.



Na lokalitě Podbaba se dá číst kompletní historie českého pravěku, říká ředitel archeologické společnosti Labrys Milan Kuchařík





Autobus čistý ze všech stran

NEJEN TECHNICKÉ PROHLÍDKY, OPRAVY, GARÁŽOVÁNÍ, ALE I KVALITNÍ ÚKLID JE NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ PÉČE O AUTOBUSY A STÁLE VÍCE SLEDOVANÝM HLEDISKEM ZE STRANY CESTUJÍCÍCH. ZA VŠÍM, CO SE DĚJE KOLEM ÚKLIDU, JSME VYRAZILI DO GARÁŽÍ KLÍČOV.

Text a foto: Petr Ludvíček

Úklid autobusů má v celém DPP svůj předpis, v provozně Klíčov od 1. června 2011 zkouší pilotní projekt údržby. Podle normy DPP nese název Zavedení zkušebnímu projektu systému kontroly a ošetření autobusu. Na první pohled se jeho realizace pozná podle nových žlutých štítků v kabině řidiče.

„Slibujeme si od toho úsporu času a nákladů. Odhalením drobných závad chceme předejít velkým,“ vysvětluje Jan Lebeda, vedoucí provozovny. „A také chceme do procesu péče o vozidlo více vtáhnout samotného řidiče, aby se stal součástí týmu,“ doplňuje Lebeda. Řidič má prostřednictvím štítku určeno přesné místo stání autobusu, uveden den, kdy se provádí úklid. To znamená, že den předtím se provede prohlídka, která odhalí případné závady. Nově byla také označena pracoviště Pravidelné prohlídky a zpracovány plány pravidelných prohlídek.

Údržba a úklid v režii garážmistra

Nejen úklid vozů, za kterým jsme na Klíčov přijeli, má v provozně na starosti denní garážmistr Petr Hoško. Do jeho náplně patří komplexní příprava vozidel – od kontroly

osvědčení o registraci až po povinnou výbavu, ke které patří bezpečnostní vesty, lékárny, odklepávátka, zakládací klíny na kola a další. A celková prohlídka před výjezdem. Na svých bedrech má také rozpis vozů.

„Připravuji ho v programu řízení vozového parku, kde přidělují řidičům vozy na linky s tím, že se snažím dodržet přidělenost vozů řidičům. Zároveň je ale nutné vypravit správné typy vozů – například nízkopodlažní garantované spoje. Plánuji částečně i časový rozvrh pravidelných údržeb pro dílnu podle návratů vozů z linek a také zmíněné úklidy,“ popisuje Petr Hoško. Patří sem i starost o vybrané vozy vnitropodnikové autodopravy, které jsou Klíčovu svěřeny.

Vlastní úklid má předepsány tři fáze – od denního po velký. Ten první představuje vysátí podlah, u City busů se otírají parapety a zadní plošina. Na žádost řidiče je možné umýt čelní sklo zevnitř (podrobný popis v boxu). Střední a velké úklidy představují rozdíl v tom, že při velkém úklidu se myje strop. „Zajišťujeme tu bonus – vyháčkujeme stropní světla a uklidíme také kryty, kde je nejvíce prachu,“ vysvětluje Jan Lebeda.

Měsíčně projde očištěn téměř 300 vozů

„Kromě denního se provádějí další dva stupně úklidu. Na každém autobusu garáže je proveden měsíčně tzv. mokrý úklid. V praxi to znamená, že autobus jedenkrát za měsíc projde středním nebo velkým úklidem. V rámci zjednodušení procesu a v souladu se smluvním ujednáním provádíme úklidy tak, aby se metodická a praktická činnost zjednodušila i vůči následným kontrolám a fakturaci,“ popisuje Jan Lebeda a dodává: „To znamená, že jeden měsíc se provádějí střední úklidy – zpravidla sudé měsíce, a naopak velké úklidy probíhají v lichých měsících v roce. Tímto způsobem je naplněna smlouva bez rozdílu.“ V počtu autobusů je tolerance plus minus 20 %.

Na Klíčově se starají o pět kategorií autobusů, celkem měsíčně projde úklidovým cyklem 268 vozů, čtyřikrát za měsíc se každý autobus vyluxuje. Úklidy se směřují hlavně do nočních hodin, ve 24hodinovém cyklu se zvládne zhruba desítkou vozů denně. Na denní úklidy přijíždějí autobusy do úklidové haly přímo z linky s řidičem. „Aby nedocházelo k nesrovnalostem v evidenci a fakturaci, úklid je potvrzen ve výkazu ZPA 100, případná nespokojenost s úklidem je řešena s garážmistrem,“ dodává na závěr Petr Hoško.



Z důvodu přesné evidence a zaznamenání případných nedostatků je každý úklid uveden ve výkazu vozidla, říká denní garážmistr Klíčova **Petr Hoško**



Štítek předurčuje autobus, který má na Klíčově číslo stání 216, k úklidu (luxování) v pondělí, den předtím k pravidelné prohlídce

STRUČNÁ SPECIFIKACE ROZSAHU ÚKLIDOVÝCH SLUŽEB AUTOBUSŮ

Denní úklid:	Střední úklid:	Velký úklid:
Luxování podlah včetně kabiny řidiče a prostoru mezi zdvojenými sedačkami; u nízkopodlažních autobusů utření prachu na spodních lištách oken a nad motorovým prostorem; na základě požadavku řidiče vnitřní očištění čelního skla	Oproti dennímu úklidu navíc úklid prostoru pod výklopnou plošinou; úklid schodů včetně prostor za křídly dveří; očištění zevnitř všech oken, včetně oken dveří, mokrou cestou umytí rámu oken uvnitř vozu, utření prachu v celém voze včetně krytů topení, zádržných tyčí, sedáků (resp. vyluxování); odstranění dalších znečištění (graffiti, žvýkačky, samolepky atd.)	Oproti předchozím úklidům navíc umytí stěn a stropu v kabině řidiče, vysátí sedačky (přehřátá pára); umytí stropu vozu, vnějších krytů světel, krytů a držáků dveřních mechanismů, krytů topných kanálů, měchu točny atd.



O kompletní úklid interiéru se stará externí firma podle přesného rozpisu činností

Chytrá a zdravá doprava poprvé

U příležitosti konání prvního ročníku konference se setkali zástupci dopravních podniků, státní správy a místní samosprávy, dodavatelů a odborníků z různých zemí Evropy. Prezentace k jednotlivým tématům byly zaměřeny na současné dění a problémy, se kterými se dnešní městská hromadná doprava potýká a nastiňovaly budoucí vize a směry vývoje této dopravy.

Zástupci DPP za ekonomický úsek přivítali zejména přednášku D. Trezziové z BDO TAX s názvem „Implementace Nařízení č. 1370/2007 v České republice a výzvy s ní spojené pro dopravní podniky“. Právním kontextem řešení smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících se ve svém příspěvku zabýval P. Dovolil z Mott MacDonald. Zkušenostmi s financováním dopravních podniků v Evropě se ve své prezentaci zabýval M. Poliak z Žilinské univerzity.

Zástupce úseku dopravního DPP zaujaly především přednášky týkající se problematiky preference hromadné dopravy. Zkušenosti z této oblasti ve Vídni přednesl R. Dangl z Wiener Linien, o rozšířených možnostech preference dále informoval S. Dutsch z drážďanské Technische Universität.

Významná část přednášek byla zaměřena na vývoj a použití alternativních pohonů. Vozidla CNG prezentoval P. Novák z Českého plynárenského svazu, využití elektrických nezávislých pohonů bylo prezentováno na několika příkladech. W. Presinger ze společnosti Solaris Bus & Coach S.A ve své prezentaci nastínil vývoj od hybridního autobusu přes trolejbus k elektrobuse, P. Kasenčák ze společnosti Škoda Electric ve své prezentaci mj. představil i tzv. TriHybus, tedy vozidlo, jehož pohon mohou zajišťovat až tři různé zdroje energie (palivové články, superkapacity nebo trakční baterie).

Velké poděkování patří organizátorům, Plzeňským městským dopravním podnikům, a. s., za pořádání této akce a za vysokou úroveň organizace celé konference včetně bohaté nabídky doprovodných programů, mj. návštěvy moderního dispečinku, výrobní haly Škoda Transportation či jízdy dopravními prostředky. Konference by se měla uskutečnit opět za dva roky.

PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY, A.S., USPOŘÁDALY POČÁTKEM DUBNA 2011 VE SPOLUPRÁCI SE SDRUŽENÍM DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR DVOUDENNÍ MEZINÁRODNÍ KONFERENCI „CHYTRÁ A ZDRAVÁ MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA“. AKCI, KTERÁ SE VĚNOVALA RŮZNÝM TÉMATŮM, ÚZCE SOUVISEJÍCÍCH S HROMADNOU DOPRAVOU, ZAŠTÍTILO MINISTERSTVO DOPRAVY A MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ.

Květa Veselá, Jiří Vodrážka / Foto: PMDP, a.s.



Témata konference Chytrá a zdravá městská veřejná doprava:

- Telematika jako podpora dopravního inženýrství
- Financování a legislativa městské hromadné dopravy
- Energeticky úsporné technologie a jejich míra vlivu na životní prostředí
- Marketing dopravních podniků



Sčítáním ke kvalitě tramvajové dopravy

PŘEPRAVNÍ PRŮZKUM CELÉ TRAMVAJOVÉ SÍTĚ MÁ DPP LETOS ZA SEBOU A ČEKÁ SE NA VÝSLEDKY. S DESKAMI, FORMULÁŘEM A TUŽKOU V PRVNÍ POLOVINĚ KVĚTNA 2011 TAKTO DO TRAMVAJÍ VYRAZILO PŘES 1 400 SČÍTAČŮ. K PRŮZKUMU JSME SE VRÁTILI POHLEDEM DVOU Z NICH – STUDENTŮ SPŠD.

Text a foto: Petr Ludvíček

Do ulic vyrazilo ve dnech 10. až 12. května na sedm set zaměstnanců DPP a ROPIDu a více než 700 studentů středních průmyslových škol dopravních. Od páté hodiny ranní téměř do půlnoci takto po tři dny sčítači zaznamenávali v každé zastávce počet nastupujících cestujících, čas a obsazení vozu po odjezdu ze zastávky.

„Dělám to ráda, mě to i baví a na konečně jsem si výborně popovídala s řidičem,“ hodnotí již několikátou účast na průzkumu Patricie Pokorná z 2. ročníku SPŠD, obor Obchodník. „A máme za to den volna,“ dodává s úsměvem. A jak se dá sčítání zvládnout? „Tentokrát jsem měla samostatný vůz, ale docela nechápu, jak někdo může stihnout celou soupravu. Ve špičce samozřejmě počty odhadujete, ale je to věc praxe a zvládnout se to dá,“ říká Patricie.

To potvrzuje i Jakub Vondruška, také studující 2. ročník stejné školy. „Utíká to rychle, když píšu, ani nevnímám okolí. V přepravní špičce je sčítání složitější, ale když už nějaký průzkum máte za sebou, máte to v oku. Je to taková lehká a rychlá matematika,“ komentuje s klidem Jakub.

K čemu by se výsledky průzkumu měly podle studentů využít zejména? „Aby tramvaje jezdily častěji,“ lakonicky říká Jakub a Patricie doplňuje: „Hlavně ve špičce.“ Jakub pozitivně hodnotí jeden z výsledků předchozích průzkumů, kdy došlo k výraznému posílení pátešní linky 22: „Jezdí suprově. Když jedna ujede, víte, že brzy přijede druhá. Jede opravdu do pěti minut a frčí to.“

Velice děkujeme všem účastníkům průzkumu, kteří svou pečlivou a zodpovědnou prací přispěli k získání kvalitních dat, které poslouží jako podklady potřebné k projektování tramvajové dopravy.

Pavel Čejka,
vedoucí odd. Dopravně-provozní podpora

Mezi sedmi sty sčítači z řad studentů středních průmyslových škol dopravních byli i Patricie Pokorná a Jakub Vondruška



Z vlastní zkušenosti pak oba mladí zákazníci DPP potvrdili, že v noci a nad ránem při návratu z nočních programů jsou jednovozové soupravy nedostatečné. Při cestách se dá od lidí také leccos odposlouchat, například se oba studenti shodli na častých kritikách cestujících na chybějící klimatizaci zejména při cestách v zaplněných vozech ve špičce. „Ale jako celek je doprava v Praze v pohodě,“ dodává Jakub.

A budoucnost? „Určitě bych chtěla obor obchodníka využít, baví mě ekonomika, účetnictví, jestli to bude v dopravě, není rozhodující. Ale mohla bych pracovat třeba u účtárny u DPP,“ loučí se s úsměvem Patricie. A Jakub? „Uvidíme jak dopadne maturita, ale nebyl bych proti něco studovat dál dálkově. Obchod mě baví, možná ještě víc marketing, reklama, propagace. Třeba i v dopravě.“

PODĚKOVÁNÍ PŘI PRŮZKUMU

Dobrý den,
chtěla bych touto cestou poděkovat studentovi, který ve středu 11. 5. 2011 sčítal cestující na lince 3 ve voze ev. č. 9148 okolo 9. hodiny dopolední. Nevěděla jsem, jak se mám dostat k nemocnici Motol, student mi poradil skvělou cestu a jsem ráda, že jsem k nemocnici dojela včas a bez problémů. Děkuji za vyřízení, a pokud je to možné, poděkujte mu za mě. Já mu poděkovat zapomněla.

Děkuji.
Jana Velichová

PANÍ VELICHOVÉ JSME PŘÁNÍ SPLNILI A PODĚKOVÁNÍ STUDENTOVI PRVNÍHO ROČNÍKU STŘEDNÍ PRŮMYSLVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ PETRU NAVRÁTILLOVI VYŘÍDILI.



Strážci PRAŽSKÉHO PODZEMÍ

POTKÁTE JE V KAŽDÉ STANICI METRA. STARAJÍ SE O NAPROSTOU SPOKOJENOST KAŽDÉHO JEDNOTLIVÉHO CESTUJÍCÍHO A ZÁROVEŇ JSOU PŘIPRAVENI PROFESIONÁLNĚ ZODPOVĚDĚT JAKÝKOLIV JEHO DOTAZ. ŘEČ JE SAMOZŘEJMĚ O DOZORČÍCH PRAŽSKÉHO METRA, BEZ KTERÝCH SE PROVOZ CELÉ PODZEMNÍ SÍŤ NIKDY NEMŮŽE OBEJÍT.

Tomáš Hajduk / Foto: Petr Ludvíček

„Naším cílem a jasnou prioritou je, aby cestující z metra vždy odcházel zcela spokojen,“ představuje činnost dozorčích odpovědných zástupců vedoucího provozu trati A Jaroslav Salava. V každé stanici fungují pracovníci dozoru v nepřetržitém systému dvanáctihodinových denních a nočních směn. Počet pracovníků v každé stanici je různý a odpovídá náročnosti na zajištění provozu na daném místě.

Znalost předpisů základem

Každý dozorčí musí disponovat dokonalou znalostí postupů i přehledem o technologických zařízeních stanice tak, aby byl vždy schopen okamžitě a správně zareagovat. „Všichni pracovníci jsou při nástupu na pozici dozorčího řádně proškoleni dle předpisové soustavy metra a postupně se seznamují s jednotlivými stanicemi. Znalosti samozřejmě provádíme a průběžně rozšiřujeme řadou školení,“ vysvětluje Salava. Nedílnou součástí činnosti dozorčího je každodenní kontakt s cestujícím, který je pro veřejnost asi nejviditelnější součástí práce: „Základem není pouze řádné přijetí cestujícího, ale také jeho odbavení od vstupu do nástupní stanice, až po výstup ve stanici cílové. Speciální pozornost věnujeme cestujícím nevidomým, starším, maminkám s kočárky a invalidům, dle okolností samozřejmě také školákům,

turistickým skupinám a cizincům,“ zmiňuje. Právě zejména poslední jmenované skupiny k dozorčímu nezřídky přicházejí s prosbou o radu.

S cestujícím vždy zadobře

Nejinak tomu je i ve stanici metra A na Můstku, kde nás s úsměvem vítá dozorčí Milan Schwandtner: „Zrovna v této stanici se lidé obrací spíše na kolegy dozorčí u vstupu do stanice, protože jsou přece jen první, na které narazí. Nejčastější dotazy se zpravidla týkají cen jízdného (zejména od mimopražských cestujících) a kudy se jakým spojem nejlépe dostanou do cíle své cesty. Občas také nastane situace, kdy cestujícímu spadne do kolejiště například mobilní telefon či klíče. Pomocí vyprošťovacích kleští jsme schopni předmět velice rychle vyndat,“ popisuje.

Dozorčí musí být vždy schopen podat cestujícímu základní informace nebo jej případně nasměrovat, kde mu je poskytnou. Každý požadavek přitom řeší s klidným, asertivním přístupem, v souladu s určenými standardy kvality: „Pracovníci pravidelně absolvují psychologická školení, která jim pomáhají zvládat složité situace. Lidé jsou různí, dozorčí musí být připraven na všechno,“ dodává Jaroslav Salava.

Na mimořádnou událost připraveni

Velké starosti nastávají celému personálu stanice metra v případě mimořádné události. Dozorčí musí během desítek vteřin zareagovat na celou řadu činností tak, aby byla zajištěna naprostá bezpečnost cestujících. „Například při pádu člověka do kolejí je nutno pomoci bezpečnostních tlačítek co nejrychleji zastavit příjezdící vlak a vypnout napájení přírodní kolejničky. Celá záležitost se okamžitě hlásí vlakovému dispečerovi, který přeruší či zastaví provoz v potřebném úseku, informuje ostatní stanice a strojvedoucí dalších souprav na trati. Následuje zjištění zdravotního stavu osoby, komunikace se zdravotními složkami a vyvedení ostatních cestujících ze stanice,“ říká Milan Schwandtner. Společně s Jaroslavem Salavou se přitom shodují v jednom; postup v podobné situaci se dá popsat různě, ale v okamžiku, kdy k ní skutečně dojde, reaguje dozorčí až strojově přesně.

I během našeho povídání musí Milan Schwandtner neodkladně řešit nenadálou situaci – někdo z cestujících stiskl při jízdě po eskalátoru tlačítko pro nouzové zastavení. „Toto je naprosto běžná záležitost. Souvisí to zejména s typem schodů a umístěním daného tlačítka, kdy v některých případech může člověk o tlačítko i třeba omylem zavadit. Stává se ale také, že se někdo například bojí na eskalátor vstoupit, a tak si jej zastaví,“ popisuje. Pohyblivé schody jsou během chvilky opět v provozu, vše se navíc podařilo stihnout v limitu deseti minut. „Pokud by tomu tak nebylo, už by situace byla řešena jako mimořádná událost a bylo by nutné sepsat o okolnostech hlášení,“ dodává Schwandtner.



Dozorčí stanice Milan Schwandtner musí být schopen během desítek vteřin reagovat na nenadálé situace. K přehledu o aktuálním dění mu slouží i několik monitorů.

okamžitě přes dispečera komunikovat s odpovídajícími složkami.

Uspěchaná doba se podle Jaroslava Salavy projevuje i na vnímání cestujících: „Setkáváme se s tím, že lidé často vnímají informaci až v okamžiku, když narazí na problém. Někdy je hlášení ve stanicích zkrátka příliš mnoho, takže ve výsledku vlastně zanikají,“ popisuje situaci. „Osobně se podobné případy snažím řešit tak, že raději zprávu ohlásím staničním rozhlasem sám vlastními slovy. Cestující jsou hned vnímavější,“ doplňuje Schwandtner.

Cílem je spokojenost, poděkování těší

Pozice dozorčího je pro Milana Schwandtnera, jak sám říká, v podstatě součástí určitého soukolí, bez které by nikdy nemohlo fungovat tak, jak má. S tím, že se během své dvanáctihodinové směny nepodívá na denní světlo, dle svých slov nemá problém: „Spíš bych řekl, že mám postupem času problém s biorytmem – na obrácený režim spánku a vstávání se zvyká hůře,“ popisuje. „Lidé si za námi samozřejmě chodí stěžovat, ale nechybí ani nějaké to poděkování za dobře odvedenou práci. A to je něco, co nás motivuje do další práce,“ uzavírá.



Oproti minulosti menší respekt veřejnosti

Na otázku, zda je to s ukázněností cestujících horší než v minulosti, Milan Schwandtner souhlasně přikyvuje: „Podle mne ukázněnost v přepravě úzce souvisí s disciplínou celé společnosti. Pokud se zhoršuje ta, s cestujícími to nemůže být jinak. Oproti minulosti, kdy již dále nejsme v pozici veřejného činitele, mají lidé mnohem menší respekt,“ říká. Ve stanicích samozřejmě funguje monitorovací systém Městské policie hl. m. Prahy, pokud má navíc dozorčí podezření na nezákonné jednání, může





» Zebra se i s tramvají na podzim vrátí



Zástupci Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy a Dopravního podniku v pondělí 9. května 2011 slavnostně zahájili 2. ročník dopravně-bezpečnostního projektu v tramvajové smyčce v pražských Holešovicích. Každé ráno, po celý pracovní týden od 9. do 13. května, byla z vozovny Pankrác vypravována do parku Stromovka speciální tramvaj, ve které se konaly besedy s pozvanými mateřskými i základními školami na téma bezpečnosti v dopravě.

Příslušníci Policie ČR, ale i dispečeri nebo řidiči DPP, s dětmi ve věku od 5 do 18 let opakovali zásady správného přecházení a upozorňovali na nebezpečí, se kterým se mohou v dopravě setkat. Například MŠ U Krtečka vyhradila bezpečnosti v dopravě celý týden. „Dětem se akce moc líbila. Prevence je velice důležitá. Ve školce nás navštívili příslušníci policie, zúčastnili jsme s dětmi besedy v tramvaji a celý týden jsme zakončili návštěvou muzea MHD a jízdou Nostalgičkou linka č. 91,“ okomentovala celou akci ředitelka MŠ. Děti zároveň dostaly materiály ve formě brožur

PROJEKT NENÍ CESTY ZPĚT II, KTERÝ MĚL UPOZORNIT CHODCE NA JEJICH BEZPEČNOST V DOPRAVĚ, A ZVLÁŠTĚ PAK V TRAMVAJOVÉM PROVOZU, PO DVOU TÝDNECH SKONČIL. PŘESTO JSOU I NADÁLE CESTUJÍCÍ V TRAMVAJÍCH INFORMOVÁNI O TOM, ŽE NA PŘECHODU NEMÁ CHODCE PŘEDNOST PŘED TRAMVAJÍ, A SAMOLEPKY S OBRÁZKEM ZEBRY ZDOBÍ DVEŘE TRAMVAJÍ.

Martina Neckářová
Foto: Petr Hejna

Dopravního podniku se zebra, která je seznámila se specifiky tramvajového provozu. Učitelkám byly do tříd pro děti věnovány plakáty a další užitečné prospekty Policie ČR. Druhý týden od 16. do 20. května se celá akce přesunula na konečnou zastávku Sídliště Řepy. Tramvajová smyčka v Řepích byla vybrána právě proto, že nedaleká zastávka Slánská vychází ze statistických výstupů pražské policie jako místo s nejčastějšími dopravními nehodami „chodec versus tramvaj“.

Nahlédnout do tramvaje, kde byly předškolákům a školákům představeny například fotografie z míst nehod, kdy tramvaj porazila chodce, nebo zúčastnit se besedy mohli i kolemjdoucí a široká veřejnost. „Preventivně bezpečnostní akce Není cesty zpět II je určená zejména pro děti a seniory, nejrizikovější věkové skupiny v dopravě,“ uvedl dopravní ředitel DPP Petr Blažek a dodal: „Dle zájmu z řad veřejnosti i oslovených škol budeme s akcí pokračovat i v jiných částech Prahy.“



„Příslušníci policie byli vstřícní a velmi milí,“ uvedla paní učitelka ZŠ z Prahy 5.



Nezatížená tramvaj T3 váží 16 tun. Proto je její brzdná dráha dlouhá. I to se při besedě děti od policistů dozvěděly.



Druhý ročník dopravně bezpečnostní akce „Není cesty zpět II“ byl atraktivním tématem i pro média.

Děti si s sebou domů odnesly i informační materiály. Nejvíce se jim líbila brožura se zebrou.



Informační materiály naleznou cestující i běžně v tramvaji.





Přepavnímu průzkumu v roce 1927 předcházelo pečlivé proškolení provozního personálu. Na snímku vidíme řidiče a průvodčí při přednášce ve vozovně Žižkov.



PRVNÍ „SČÍTÁNÍ FREKVENCE“ V PRAŽSKÉ MHD PROBĚHLO PŘED VÍCE NEŽ 80 LETY

MINULÝ MĚSÍC SE USKUTEČNILO V PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTI SČÍTÁNÍ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH. TRADICE TAKOVÉHO SČÍTÁNÍ SAHÁ DO HISTORIE VZDÁLENÉ PŘES 80 LET – DO ZAČÁTKU DRUHÉ POLOVINY DVACÁTÝCH LET MINULÉHO STOLETÍ.

Pavel Fojtík / Foto: autor a archiv DPP

Rok 1925 – První statistické šetření

Až do poloviny 20. let vznikala síť městské hromadné dopravy v Praze, založená především na tramvajové dopravě, takřkajíc „od oka“. Tento termín se skutečně ve své době objevil, a tak není divu, že se Elektrické podniky hlavního města Prahy začaly snažit, aby další rozvoj tramvajové sítě byl založen už na odbornějších statistických základech. Protože se v té době v Praze připravoval tzv. regulační plán (dnes máme pro stejnou problematiku označení územní plán), měly skutečnosti zjištěné v pražské dopravě mnohem větší význam, než jaký by byla pouhá korekce linkového vedení. Úplně první „statistické šetření“ v síti pražských tramvají proběhlo na počátku roku 1925 a trvalo 11 dnů, od 13. do 29. ledna. Průzkum probíhal ale jen vždy v úterý až pátek, protože soboty, neděle, ale i pondělí, byly dny, které vykazovaly proti ostatním běžným dnům značné úchytky. Toto „sčítání frekvence“ se v mnohém podobalo tomu, které se uskutečnilo letos 10. až 12. května. Sledoval se jen počet nastoupených a vystoupených cestujících v každé stanici (tak se tehdy, jak známo, říkalo dnešním tramvajovým zastávkám). Pro každý tramvajový vůz byl určen jeden zřízenec, který zaznamenával počty cestujících s uvedením přesného času. Sčítání se zúčastnilo 111 osob, mezi kterými byli členové policejní stráže a zaměstnanci podniku. Všichni byli podřízeni 6 dozorcům. Výsledky sčítání byly zpracovány do 430 diagramů. Zdá se ale, že z tohoto šetření ještě nebyly vyvozeny nějaké zásadní závěry. Ve výročních účtech Elektrických podniků za rok 1925 je o akci jediná věta konstatující, že „v lednu bylo poprvé provedeno sčítání frekvence

1	2	3	T	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4	6			11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
7	8	9											
10	12												
13	14	15											
16	17	18											
19	20	21											
5	22												
	23												
120 h	Z	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
5	10	15	20										
6	11	16	21										
7	12	17	22										
8	13	18	23										
9	14	19	24										
Z	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			

1	2	3	T	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4	6			11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
7	8	9											
10	12												
13	14	15											
16	17	18											
19	20	21											
5	22												
	23												
Z	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			

Tak vypadala zvláštní sčítací jízdenka, která se používala při sčítání v roce 1927. Cestující (zde na ukázkou) jel v půl osmé ráno pětkou z Karlína na Letnou k Čechově třídě a přestupoval na jedenáctku na náměstí Republiky.

na elektr. drahách pražských". Jinak víme zatím jen to, že část zmíněných diagramů byla vystavena na výstavišti během Pražských vzorkových veletrhů v roce 1926. To je vše, co nám dnes historicky první sčítání připomíná.

Rok 1927 – Druhé statistické šetření

Statistické šetření, které se uskutečnilo v roce 1927, bylo organizačně mnohem náročnější. Celá akce trvala poměrně dlouho, protože se během sčítání postupně sledovaly různé druhy jízdného. Sčítání proběhlo ve dnech 7.–11. března, 15.–18. března, 6.–8. dubna, 12.–14. dubna a 21.–22. dubna. Poměrně dlouhá přestávka mezi 18. březnem a 6. dubnem byla vyvolána zřícením domu čp. 697

ve Vodičkově ulici 25. března, což vedlo k několikadennímu přerušení tramvajové dopravy. Aby nebyly výsledky sčítání zkreslené, muselo se počkat na obnovení pravidelného provozu. Pražská tramvajová síť byla rozdělena na 85 pásmových okruhů, které odpovídaly běžným tramvajovým pásmům. Připomeňme, že jízdné v tramvajové síti bylo jednotné (normální jízdenka stála 1,20 Kč) a pojem pásmo označoval pro potřeby průvodčích a revizorů úsek, ve kterém cestující nastoupil jízdu. Při tomto přepravním průzkumu tentokrát nebyli ve vozech žádní zaměstnanci a veškerou agendu zajišťovali především průvodčí, kteří cestujícím vydávali ve dnech sčítání zvláštní jízdenky. Ty se skládaly ze tří částí, které se označovaly podobně jako běžné jízdenky. První část jízdenky průvodčí označil a ponechal v bloku. Sloužila k tzv. odhadu směru udaného cestujícím při zakoupení jízdenky. Průvodčí v ní označil udaný cíl cesty (pásmo). Druhá část jízdenky byla vlastně běžná jízdenka, kterou průvodčí také normálním způsobem označil. Třetí část jízdenky sloužila pro kontrolu cíle v případě, že

cestující přestupoval během jízdy na jinou linku. Pokud udal, že jede přímo, bez přestupu, průvodčí mu třetí díl nevydal. Na konečných byli připraveni pomocníci, kteří od průvodčích odebírali 3. části jízdenek a ukládali je do označených sáčků, jež se pak skladovaly v připravených dřevěných bednách. Pokud cestující přestupoval, dostal od průvodčího druhou a třetí část jízdenky. Při posledním přestupu pak průvodčí oddělil třetí část jízdenky a odevzdal ji na konečné. Druhá část zůstala jako normální jízdenka cestujícím. Zatímco v pokynech pro průvodčí se hovořilo o 3. části jízdenky, ve vyhlášce určené cestujícím se psalo jen o jízdence s kuponem či bez kuponu. O první části totiž cestující vlastně ani nevěděli.

Protože bylo nutné zjistit i přepravní směry, které využívali pravidelně i cestující vlastníci různé předplatní jízdenky, byly těmto cestujícím také výjimečně a bezplatně vydávány stejné „průzkumové“ jízdenky a cestující se měl chovat, jako by žádnou předplatní jízdenku neměl. Dny, kdy budou různé jízdenky sčítány, byly předem oznámeny vyhláškou a připomenuty zvláštními „denními návštěvami“.

Touto organizací bylo možné zjistit „dopravní intenzitu tratí a úseků sítě, přestup, dopravní potenciál městských okresů, směr a vzdálenost jízdy, intenzitu vozů dopravu obstarávajících“. Po tomto dopravním průzkumu dostalo větší význam i šetření z roku 1925, protože bylo možné alespoň částečně provoz v pražské tramvajové síti porovnat. Teprve touto akcí se poměrně přesně zjistilo, odkud a kam

cestující v Praze jezdí, kde se nejčastěji přestupuje, které části sítě jsou přetížené apod.

Pár čísel na závěr

Jen pro zajímavost si uvedme, že nejzatíženějším uzlem byla v roce 1927 křižovatka u Prašné brány, kde během dne z tramvají vystoupilo 40 015 cestujících a nastoupilo 48 248 cestujících. Nejvíce cestujících jelo v roce 1925 v horní části Václavského náměstí (obousměrně 82 860) a stejný primát tento úsek držel i v roce 1927, avšak již se 109 207 cestujících! Ve srovnání obou zkoumaných let počet cestujících poklesl jen ve dvou tratových úsecích – přes Hradčany a Loretánskou ulici, kde byla část dopravy převedena do Keplerovy a Jelení, a pak v Pařížské ulici, kde po zrušení tratí v Platněřské odpadly přestupy na Staroměstském náměstí. Nejvíce vozů projelo denně v roce 1925 po Národní třídě mezi Perštýnem a Národním divadlem (obousměrně 3 931), zatímco v roce 1927 byl nejvytíženější kratičký úsek mezi

Prašnou bránou a náměstím Republiky, kde obousměrně projelo 5 215 vozů, a na druhém místě se umístil úsek Můstek – Prašná brána, tj. ulice Na Příkopě, s 5 062 vozy. Pro srovnání – nedalekou Revoluční třídou projelo 3 031 vozů. Nejoblíbenější linkou v roce 1927 byla „jedenáctka“, kterou jelo při sčítání 56 384 cestujících. Výsledkem akce byla publikace zpracovaná Dr. tech. ing. A. Voigtsem, náměstkem ředitele el. drah a současně přednostou studijního oddělení, nazvaná Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hlav. města Prahy zahrnující 63 diagramů a tabulek. „Sčítání frekvence“ z roku 1927 se stalo na dlouhou dobu významným podkladem k plánování dalšího rozvoje pražské městské hromadné dopravy.



Potrhaný informační leták pro cestující je skromnou, ale vzácnou památkou na přepravní průzkum z roku 1927.



Za vychytávkami metra v DUBAJI

V MINULÉM ČÍSLE DP KONTAKTU JSME PŘINESLI REPORTÁŽ Z 59. KONGRESU UITP (MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY), KTERÝ SE LETOS V DUBNU KONAL V DUBAJI. DNES SI MŮŽETE PŘEČÍST VOLNÉ POKRÁČOVÁNÍ, KTERÉ SE VĚNUJE SPECIFIKÁM DUBAJSKÉ PODZEMNÍ DRÁHY.

Jiří Došlý / Foto: RTA



Jak již bylo zmíněno v pozvánce v dubnovém čísle DP kontaktu, metro v Dubaji je síť automatického metra, jehož první část byla otevřena k magickému dni 9. 9. 2009. Jde o první podzemní dráhu na Arabském poloostrově a o nejdelší automatické metro na světě, které je v současné době v provozu. Jak již bylo řečeno, metro je plně automatické, pětizovové průchozí soupravy japonské výroby Mitsubishi o celkové délce 75 metrů nemají strojvedoucího a napájení je zajištěno, stejně jako u metra v Praze, z třetí kolejnice.

Každá souprava pojme až 643 cestujících, a to sedících i stojících. Na jeden vagon připadá tedy 129 cestujících. Provozní, plně automatizovaný provoz zajistila společnost Thales Rail Signaling Solutin a umožňuje minimální provozní interval 90 sekund. Výstavba prvního úseku metra s 10 stanicemi trvala 3 roky a 3 měsíce, v současné době jsou v provozu linky dvě a v plánu jsou další dvě linky.

Cíl: 69 km a 53 stanic

Když byl v září 2009 zahájen provoz na zbrusu nové lince metra, vládce druhého největšího města Spojených arabských emirátů – Dubaje – šejk Muhammad bin Rašíd Maktúm tento mezník ve veřejné dopravě připodobnil k vypravení prvního dopravního letadla nebo k příplutí první nákladní lodi do přístavu. Metro v Dubaji je realizováno jako PPP projekt (Public Private Partnership; spolupráce veřejného a soukromého sektoru), kdy japonsko-turecké konsorcium Dubai Rail Link získalo 15letý kontrakt zahrnující naplánování, postavení a údržbu 69 km úseku metra s 53 stanicemi.

Síť metra má dvě plně klimatizovaná depa. První je na severu Dubaje u mezinárodního letiště nedaleko konečné stanice Al Rašidia s kapacitou 64 souprav a druhé je situováno na jižním průmyslovém okraji města v lokalitě Jebel Ali, kde lze na ploše

110 tis. m² umístit až 40 souprav. Celkové investice do projektu dubajského metra se vyšplhají k 14 miliardám dirhamů, což je zhruba 80 miliard korun. Nutno podotknout, že tato částka se vztahuje ke konečnému systému metra o délce 318 km. V této části jsou zahrnuty pozemní práce, stanice, veškeré vybavení, vlakové soupravy a řízení.

Klimatizované vozy i stanice

Nyní pojďme nastoupit do soupravy, která právě zastavila v naší stanici. Z pohledu Středoevropana určitě zaujme možnost využití 18 sedadel Gold Class (1. třída) v soupravě za vyšší jízdné, oddělení pro ženy s dětmi, všudypřítomná klimatizace, bezdrátový internet, honosná výzdoba vestibulů i stanic a jednotný venkovní vzhled stanic metra, což funguje jako intuitivní orientační bod. Klimatizovány jsou jak soupravy metra, tak i veškeré prostory pro cestující ve stanicích a vestibulech. Jízda metrem je nad očekávání plynulá, metro dosahuje provozní rychlosti až 90 km/h. Obdivuhodná je proto přesnost zastavení soupravy ve stanici u dveří bezpečnostní prosklené stěny, která na hraně nástupiště odděluje nástupiště od kolejiště. V centrální části města vede metro pod zemí, naprostá část tras je však provozována nad terénem mimoúrovňově na samostatném tělese, připomínající tramvajovou trať z Braníka do Modřan nebo S-Bahn v Berlíně. Koleje tedy vedou nad i pod úrovní četných dubajských mostů spojujících velkorysá kapacitní dálnice s pěti jízdními pruhy v každém směru.

V plánu i tramvajové linky a vodní cesta

Dubaj patřila v minulosti mezi jedno z nejrychleji rostoucích měst na světě. V roce 1970 zde žilo 180 tisíc obyvatel, v současné době již přes 1,1 milionu. V dalších šesti letech by měl počet obyvatel dosáhnout až 3 milionů. Z důvodu zjednodušení dopravní situace ve městě a s ohledem na udržitelnou kvalitní mobilitu obyvatel i návštěvníků města proto městský dopravce RTA (Roads and Transport Authority) vytvořil rozvojový plán dopravy. Součástí tohoto rozvojového plánu RTA je kromě 4 linek metra



o celkové délce 318 km také 7 tramvajových linek o délce 270 km, 90 tras autobusů o délce 2 500 km a 5 nových vodních cest o délce 210 km. Záměrem je zvýšit podíl veřejné dopravy v Dubaji do roku 2020 z původních 6 na 30 %.



Automatické metro v Dubaji mělo vyřešit problém s každodenními dopravními zácpami ve městě. Tento problém metro hravě vyřešilo a umožnilo zkvalitnit život nejen obyvatelům města, kteří často trávili v kolonách denně i tři hodiny, ale i návštěvníkům a turistům. Díky svým superlativům se metro v Dubaji rovněž stalo vyhledávaným cílem zážitkové turistiky.

Na světě není mnoho měst, která by se mohla pyšnit několika světovými NEJ tak, jak je tomu právě v Dubaji. Nejdelší síť automatického metra na světě ve městě, kde se tyčí do výšky 828 metrů nejvyšší budova světa, kde se v dubnu 2011



konal největší kongres UITP posledních let a kde byl Dopravní podnik hl. m. Prahy oceněn s nejpřínosnějším projektem v regionu střední a východní Evropy v rámci iniciativy zdvojnásobení podílu veřejné dopravy do roku 2025 (DP kontakt č. 4/2011). Toto všechno nabízí na světě jen jedno město, které se nazývá vstupní branou Středního východu. Dubaj.

Rádi zveřejníme v rubrice Ze světa články a fotografie ze zahraničních cest čtenářů. Přivítáme zejména postřehy a zajímavosti týkající se hromadné dopravy v různých zemích. Podklady prosím zasílejte na: komunikace@dpp.cz



Ještě v roce 1991 začala na lince č. 91 jezdit také ponorka 3062. Na fotografii přijíždí do konečné zastávky Výstaviště.



Dvacetiny historické linky č. 91

PŘED 20 LETY – PŘESNĚ 15. KVĚTNA 1991 – VYJELA DO PRAŽSKÝCH ULIC POPRVÉ LINKA, NA KTERÉ SE PRAŽANÉ MOHLI PO SEDMNÁCTILETÉ PŘESTÁVCE ZNOVU SVĚZT „STARÝMI TRAMVAJEMI“. JAKÝ K TOMU BYL DŮVOD A PROČ TO NEOBVYKLÉ ČÍSLO?

Pavel Fojtík / Foto: Zdeněk Kačena, archiv DPP a autor

Stejný den – tedy 15. května 1991 – se návštěvníkům otevřely brány pražského výstaviště, na kterém byla s velkou slávou zahájena Všeobecná československá výstava, jejímž cílem bylo zejména připomenout Zemskou jubilejní výstavu, která se konala o sto let dříve. Při příležitosti konání výstavy v roce 1891 totiž Praha získala hned tři nové dopravní prostředky – dvě pozemní lanové dráhy a také první českou elektrickou dráhu, kterou na Letné postavil slavný český elektrotechnik František Křižík.

Pražské elektrické tramvaje tedy v roce 1991 oslavovaly své 100. výročí. Pořadatelé výstavy si byli vědomi významu této události, a proto v předstihu zvažovali, jak ji vhodným způsobem připomenout. Zpočátku se dokonce uvažovalo o výstavbě „tratě Křižíkovy tramvaje“ a použití repliky prvního elektrického tramvajového vozu, ale tato myšlenka byla nakonec správně opuštěna. Trať navržená ve Stromovce by stejně neměla s tou historickou nic společného, protože organizátoři výstavy neměli evidentně nejmenší tušení, kudy o sto let dříve Křižíkova tramvaj jezdila.

Nakonec se zrodil nápad, aby Prahou jezdila zvláštní tramvajová linka, provozovaná historickými tramvajovými vozy. Současně by kromě dalších dvou „normálních“ účelových linek zajišťovala atraktivní spojení na Výstaviště. Dopravní podnik stále měl několik provozuschopných historických tramvají (pochopitelně kromě historických muzejních exponátů), které ale vyžadovaly rekonstrukce a úpravy podle podmínek správy pro dopravu Ministerstva vnitra ČR. Linka byla označena číslem 91, což mělo evokovat letopočty obou výstav, tedy 1891 i 1991.

Na poradě vedení DPP byla 11. února 1991 celá idea definitivně schválena a bylo doporučeno, aby byly rekonstruovány a připraveny dvě soupravy složené z vozů 2210 + 1202 a 2110 + 1522. Zdánlivě to vypadá jednoduše, ale „jedenadvadesátce“ ve skutečnosti ještě něco – do jisté míry nenápadně – předcházelo. Byla to iniciativa tehdejšího vedoucího provozovny Strašnice Jaroslava Papsta, která začala už v roce 1989. Tehdy se podařilo zachránit před likvidací dvounápravový vůz (sněhový pluh) č. 4214, který byl do té

doby odstaven ve vozovně Pankrác. Podařilo se provést jeho opravu, při které mu bylo také vráceno původní evidenční číslo 2110. Po technicko-bezpečnostní zkoušce, úspěšně vykonané 1. září 1989, ho začala používat vozovna Strašnice k občasným příležitostným smluvním jízdám. Protože opravou této tramvaje získali strašničtí pracovníci důležité zkušenosti, byly do této vozovny převedeny i jiné dvounápravové vozy, například ponorka 3062 a krasin 1522. Jedna souprava byla i ve vozovně Pankrác. Byl to motorový vůz 2210 a plecháč 1202. V roce 1991 se na provozu linky č. 91 tedy podílely vozovny Strašnice a Pankrác.

A tak 15. května 1991 vyjela poprvé linka č. 91. Tehdy jezdila v téměř okružní trase: Výstaviště – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Václavské náměstí – Národní divadlo – Právnická fakulta – Čechův most – Strossmayerovo náměstí – Výstaviště. S ohledem na výluky tramvajových tratí se během roku několikrát změnila. Linka byla v provozu každý den odpoledne. Ve vozech se tak cestující setkali po 17 letech opět s průvodčími a za jízdenku platili 5 korun.

Linka jezdila naposledy 28. října 1991. Na rozdíl od Všeobecné československé výstavy si linka 91 získala mezi Pražany příznivý ohlas. Od té doby jezdí každoročně, ale jen o sobotách, nedělích a svátcích. Také trasa se během let několikrát upravovala. Například v roce 1992 se jezdilo zpočátku z Vápenky k Národnímu divadlu a objezdem přes Staroměstskou, Čechův most a Újezd zpět. Žižkovský úsek byl chápán jako prozatímní, protože se počítalo s vložením dvou přejezdů na odbočných kolejích v Opletalově ulici, kde by se klasicky „kuplovalo“ jako za starých časů. Z tohoto záměru ale nakonec z úsporných důvodů sešlo, ale linka se do zastávky Hlavní nádraží přesto zkrátila. Na lince ale mohly jezdit jen sólo motorové obousměrné vozy. Vůz přijel z centra, odbočil do Opletalovy ulice, kde se provedly všechny potřebné úkony (především přestavění dveří), pak vycouval zpět, zajel do Bolzanovy ulice, kde obrátil na jednoduchém přejezdu na správnou kolej.



Jedenadevadesátka projíždí atraktivními místy Prahy. Občas na ní jede motorový vůz č. 240. Tento typ není v muzejní expozici ve Střešovicích zastoupen. Snímek je z 28. dubna 2007.

Dnes už je zapomenuto, že v roce 1992 krátce jezdila i linka 92 v trase Malostranské náměstí – Dlábačov, ale ta se – na rozdíl od jedenadevadesátky – neujala. Obě linky byly vypravovány zpočátku ze Strašnic, ale od září 1992 bylo provozování „starých tramvajů“, ať už vypravovaných na linku 91, nebo na komerční jízdy, převedeno do vozovny Střešovice, která byla vybrána pro umístění trvalé expozice historických tramvajů pražského DPP. Deponace a údržba probíhají od té doby ve čtvrté hale této vozovny.

Pro sezonu 1993 a další léta se trasa ustálila. Výchozím bodem byla smyčka Výstaviště, odkud se jezdilo velkým okruhem pod Letnou, přes Malou Stranu a centrum zpět na Výstaviště. Od roku 2001 začala jedenadevadesátka jezdit v dnešní atraktivní trase z Vozovny Střešovice přes Malou Stranu a centrum na Výstaviště, čímž také odpadly tzv. jalové kilometry při vyjíždění a zatahování. Dnes tak provoz této „historické linky“ vhodně navazuje na expozici Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích a ještě lépe přispívá k propagaci pražského Dopravního podniku a jeho bohaté historie.



Je 28. říjen 1991. První sezona linky č. 91 končí. Dvoutisícovák 2210 s plecháčem 1202 projíždí křižovatkou na Klárově.



Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



LETNÍ SCÉNA DIVADLA UNGELT

Letní scéna Divadla Ungelt na hradčanském Novém světě letos od 13. 6. do 3. 9. opět nabídne zajímavý program. Již šestým rokem zde bude uvedena hra **Šest tanečních hodin v šesti týdnech**, letos poprvé však v novém nastudování. V hereckém duetu o osamělosti a nikdy neumírající naději hrají a tančí Chantal Poullain a Pavel Kříž. Dalšími inscenacemi „prázdninového programu“ jsou např. komedie **Na útěku** s Janou Štěpánkovou a Zlatou Adamovskou o náhodném setkání dvou obyčejných žen vydávajících se na cestu za svobodou a naplno prožitým životem anebo stylová anglická komedie **Ledňáček** o vdově, sirovi a jeho komorníkovi s Alenou Vránovou, Františkem Němcem a Petrem Kostkou (všichni tři herci byli za své účinkování v této inscenaci nominováni na Cenu Thálie). Poprvé bude také na Letní scéně uvedena americká tragikomédie **Fígl** s Alenou Vránovou, Václavem Postráneckým a Martou Vančurovou vyprávějící příběh profesionálního baviče, který se náhle ocitne ve velmi složité soukromé i profesní situaci.



UNITED ISLANDS 2011

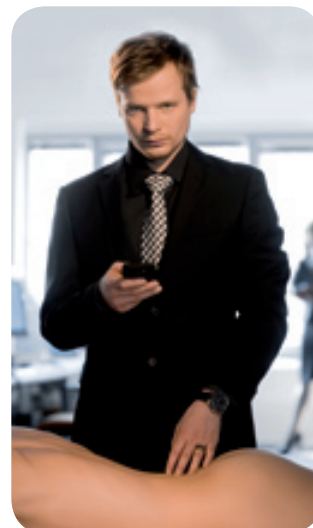
Na 23. až 25. června je připraven další ročník multižánrového open air festivalu United Islands. V rámci rozmanitého programu vystoupí více než 100 kapel a interpretů. První den bude ve znamení klubové noci, která návštěvníkům nabídne koncerty domácích souborů napříč hudebními žánry. Ve dvaceti pražských klubech vystoupí více než 50 skupin, djs a hudebních projektů. Všechny koncerty jsou stejně jako samotný festival zdarma. Další dva dny bude festivalový program probíhat na pěti hlavních scénách na Kampě, Slovanském, Dětském a Střeleckém ostrově. K tomu pořadatelé připravili i dva umělé pontonové ostrovy a několik vedlejších nehudebních scén. Hlavní program letošního ročníku nabídne mimo jiné kultovní producentské duo – ikonu britské elektronické scény – projekt **Audio Bullys**, španělský objev – katalánskou kapelu kombinující latinsko-americkou a španělskou muziku **La Troba Kung Fu** nebo ska-punkovou rakouskou recesistickou formaci **Russkaja**. Domácí scénu budou reprezentovat třeba hiphopová **Prago Union**, známí **Gipsy.cz**, triphopová dvojka **Narcotic Fields** a **Lealoo** nebo objev alternativní scény **Luno** v čele se zpěvačkou Emou Brabcovou.



METROPOLITNÍ LÉTO HERECKÝCH OSOBNOSTÍ



Osmý ročník METROpolitního léta hereckých osobností letos otevře 19. června v Divadle Palace premiéra nové české komedie Patrika Hartla **Soukromý skandál**. Další dvě premiéry, zajímavé hosty a koncerty připravilo pro diváky Studio DVA až do 11. září v Divadle Palace, na Letní scéně Vyšehrad a nově v Divadle Hybernia, kde bude uváděn hit loňského léta muzikál **Hello, Dolly!** s Ivanou Chýlkovou v hlavní roli. Letošní zahajovací premiéra, **Soukromý skandál**, s sebou přináší zcela aktuální téma. Jde o groteskní příběh o mladém manažerovi, který po uší v dlužích, využije celosvětové pandemie upřímnosti a pokusí se kvůli penězům svést svou stárnoucí nadřízenou, aniž by si uměl představit, jak velký skandál tím způsobí. Uvidíte v ní Kryštofa Hádku, Evu Holubovou, Maroše Kramára, Kristýnu Fuitovou Novákovou a Alexandra Hemalu. Více než padesátkrát přivítá publikum v červenci a srpnu také Letní scéna Vyšehrad pod širým nebem. Připraven je text letošní vítězky Ceny Alfréda Radoka v dramatické soutěži Evy Prchalové s názvem **Prší** (s Karlem Rodenem, Marianem Rodenem a Janou Krausovou) a inscenace textu Milana Lasicí **Na fašírky mi nesiahaj**, která vznikla v bratislavském Štúdiu L+S, v níž se představí po boku autora Milan Kňažko. Jako host se objeví také Iva Janžurová se svým legendárním představením **Vrátíš se ke mně po kolenou**, které uvádí pod hlavičkou Divadelní společnosti Ivy Janžurové a Stanislava Remundy.



FOTOSOUTĚŽ

»» Poznáte, jaký most je na snímku?



Pro VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Zveřejňujeme nový soutěžní snímek z hlavního města. Odpověď zasílejte nejpozději do 24. června 2011 na e-mailovou adresu: komunikace@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Na 3 výherce tentokrát čeká: knížka **Pražský dopravní zeměpis (3)** a po dvou vstupenkách na **muzikál Hello Dolly! v Divadle Hybernia**.



Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 5 zněla: zastávka I. P. Pavlova (foceno od kostela sv. Ludmily na náměstí Míru). Do redakce tentokrát dorazilo pouze 35 správných odpovědí.

Publikaci **Pražské autobusy 1925–2005** a vstupenky na Letní scénu Divadla Ungelt získali: **Luboš Bret, Jiří Růžička** a **Lukáš Staněk**.



»» OSMISMĚRKA ««

LEGENDA:

ACER, ANALYTIK,
ANION, ANOA,
AUSTRALAN, BISKUP,
CIKÁN, DALIBOR,
DÁSEŇ, DIVIZNA,
DRAMATICI, DŮRA,
DÝKA, FÁRO,
FEJETON, HONIARA,
HORY, HŘAD, CHRIE,
CHROM, CHYTILOVÁ,
KADEŘNICE, KALUP,
KANA, KÁNŮE, KREDO,
KROS, KVAS, LANO,
LAOSAN, LESK,
LODĚ, LOSI, LUPA,
LYRY, MÍRA, MNICH,
NESNÁZE, OÁZA, OBLÁ,
ODDANÝ, OKÁČ, OKNO,
OVCE, PACKA, PLÁNY,
PODLAHY, POMOC,
POPUD, PORCELÁN,
POSYP, PRODAT,
RADVANICE, RASTRY,
ROZMÍSTIT, RYSE,
SADA, SBĚŘ, SMĚV,
SOKOLI, SUDĚ, TANČIT,
TEČKA, TKADLEC,
TLAK, TROPIN, ÚKOL,
VDECH, VRTAČKY,
ZÁKLON, ZÁMKY,
ŽÁNRY

T	L	A	K	K	N	P	O	R	H	O	R	Y	K	M	R	L	S	N	O	
C	E	L	D	A	K	T	B	P	O	M	O	C	I	O	Y	K	M	Á	Z	
Y	S	Ý	S	L	D	Č	L	D	S	B	Ě	Ř	T	R	S	O	Ě	L	N	
H	K	O	U	U	B	E	Á	V	O	L	I	T	Y	C	H	E	D	V	E	A
A	A	P	O	P	U	D	Ř	K	N	V	B	L	L	A	O	Ý	S	C	F	
L	A	D	P	A	Y	L	A	N	O	B	R	R	A	L	N	N	A	R	E	
D	O	Á	C	H	C	O	S	Y	S	I	E	E	T	N	D	Á	A	N	O	J
O	R	S	R	K	I	N	O	S	N	C	T	L	A	Z	K	D	Z	P	E	
P	A	E	I	A	Á	K	K	P	A	I	E	Ř	E	Č	Ú	D	I	A	T	
N	S	Ň	E	L	O	Ú	Á	O	Č	N	H	Á	E	S	K	O	V	N	O	
K	T	C	H	P	L	P	N	A	N	K	A	O	T	A	Ž	O	Y	I	A	N
A	R	A	I	N	O	H	A	N	É	V	Á	D	L	Á	L	P	D	K	A	
E	Y	O	R	N	Z	T	P	R	O	D	A	T	E	N	O	L	K	Á	Z	
T	I	T	S	Í	M	Z	O	R	Ů	A	U	S	T	R	A	L	A	N	Á	
I	C	I	T	A	M	A	R	D	Ů	R	A	S	T	Y	K	F	Á	R	O	



Dopravní podnik hlavního města Prahy
vás zve do kina

VSTUP ZDARMA

13. 6. – 4. 9. 2011

Kinobus 2011

Film jede!



Román pro muže
Jak se krotí krokodýli
Tajnosti
Největší z Čechů
Pouta
František je děvkař
Tmavomodrý svět
Obsluhoval jsem anglického krále
Je třeba zabít Sekala
Kajínek
Odcházení
Habermannův mlýn
Hlídač č. 47
Nickyho rodina
Dáma na kolejích



Informace o programu na
www.dpp.cz/kinobus

infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

EXPRES 90.3 FM

 **regina 92.6**
ČESKÝ ROZHLAS