

DP

kontakt

ZA OPONOU NOSTALGICKÉ LINKY 23

JAK VYLADIT PRAHU DO ROKU 2030

JSME TAKOVÁ VELKÁ RODINA



POZNEJTE S NÁMI BOHATOU HISTORIÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Navštivte Muzeum městské hromadné dopravy s unikátní sbírkou více než padesáti historických tramvají, dalších dobových vozů, modelů, listin a plánů používaných v městské hromadné dopravě. Nezapomeňte projet Prahu v historické tramvaji na speciální lince č. 41, která odjíždí na okružní jízdu od Muzea v sobotu a v neděli v každou celou hodinu.

Otevírací doba	Duben až Listopad	Vstupné	
Sobota	09.00 – 17.00	Základní	50 CZK
Neděle	09.00 – 17.00	Zvýhodněné	30 CZK

Kontakt

Muzeum městské hromadné dopravy –
Vozovna Střešovice

Patočkova 4, 160 00 Praha 6

Phone +420 296 128 900 • +420 296 128 923

Spojení

Stanice: Vozovna Střešovice

Metro: Linka A Hradčanská
a dále tramvají č. 2

Tramvaj: č. 1 a 2



 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

OBSAH 3 / 2018

DP
kontakt

AKTUÁLNĚ

4-7

VÝROČÍ

8-9 45 LET GARÁŽE KLÍČOV

ŽENY V DPP

10-11 JSME TAKOVÁ VELKÁ RODINA

DPP V SÍTI

12 SCHODY HÝBOU SÍTĚMI

TECHNIKA

13-15 MALOSTRANSKÁ PREMIÉRA NOVÉ BRUSKY

KALEIDOSKOP

16-17 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

PŘÁVNÍ PORADNA

18 S ČÍM POČÍTAT PŘI ZAPOČTENÍ

AKCE

19-21 SKALKKA UŽ VE FÁZI KOLAUDACE

NOSTALGIE

22-25 CO SE ODEHRÁVALO ZA OPONOU LINKY 23?

MOBILITA

26-29 JAK VYLADIT PRAHU DO ROKU 2030

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

30-31 MEZINÁRODNÍ ASOCIACE METRO – ZAŽÍVÁ DPP DÉJĀ VU?

32 KULTURA / SOUTĚŽ

TIP NA VÝLET

33 V TRINCI SPOLEHLIVĚ, I KDYŽ „NA BATERKY“

35 KRÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
23. ročník

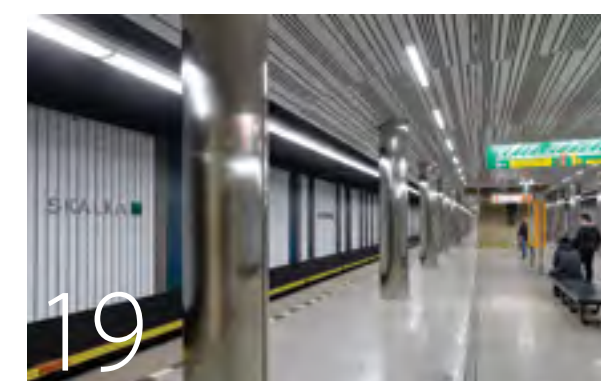
Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 332; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědná redaktorka:** Jana Šejnohová
Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; **Místopředseda:** Jiří Došlý; **Členové:** Dagmar Asztalošová,
Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek,
Miroslav Grossmann, Soňa Jindráková, Zora Karmazín Blümllová, Jaroslav Krísten,
Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 23. února 2018
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód



BAVÍ VÁS TECHNIKA? ZKUSTE VTK

Ve Společenském sále na kačerovském depu se 21. února 2018 konalo každoroční shromáždění delegátů Vědeckotechnického klubu při DP-Metro. Tradičním bodem programu je informace o činnosti a akcích spolku a předložení účetní uzávěrky za uplynulý rok. Dále shromáždění rozhoduje o výši členských příspěvků na aktuální rok; ty se pro ten letošní nemění, základní je stále 150 Kč ročně. Nejzajímavějším bodem programu je pro všechny účastníky ale to, jaké akce se chytají pro členy na aktuální rok, případně ty následující. Aktuálně jsou připraveny odborné semináře na různá témata z historie i současnosti technických oborů, jejichž seriál začal již v loňském roce. Dále jsou plánovány návštěvy Centrálního řídicího pracoviště SZDC, dispečinku Pražské energetiky či letecké základny armády v Čáslavi.

Mezi největší lákadla patří tradičně vícedenní akce; letos to bude jarní návštěva metra a železnic na Mallorce nebo podzemní návštěva Krnovských strojírny a Olomouckého kraje. A protože zahraniční zájezdy potřebují delší přípravu, byly také představeny záměry na následující roky, kdy by jedním naším cílem měl být dopravní systém v Lisabonu a druhým pak švýcarské horské železnice se zaměřením na Rhétskou dráhu, která je památkou UNESCO. Informace a pozvánky jsou průběžně zveřejňovány na nástěnkách a intranetových i internetových stránkách spolku. A pokud nejste našimi členy, rádi vás mezi námi uvítáme. Nicméně, i když nejste členy, našich akcí se v případě zájmu zúčastnit můžete. Více informací o klubu i připravovaných akcích se dozvíte na <http://vtdkpm.ic.cz>, kontaktní e-mail: vtdkpm@centrum.cz (ung)



Foto: Jan Ungerman



Foto: Petr Hejna

MODERNIZACE TOALET POKRAČUJÍ

Modernizace veřejných toalet ve stanicích metra jsou sledovaným a poměrně často diskutovaným tématem. Po prvních větších opravách, dokončených v roce 2013 (Hradčanská, Náměstí Republiky-západ) a později i komplexněji přebudovaných sociálních zařízení ve stanicích Můstek A (oba podchody – dokončení 1. října 2014), Můstek B (16. ledna 2015) a Jinoňovice (prosinec 2017) se připravuje souvislá řada modernizačních těchto zařízení. Letos již tyto práce byly zahájeny s podmínkou, že nebude uzavřeno více jak šest veřejných WC současně. Vždy budou tyto uzavřené toalety dostatečně vzdálené od sebe tak, aby veřejnost byla co nejméně omezoována. V současné době probíhá modernizace toalet v podchodech stanic Anděl (Na Knížecí) a Náměstí Republiky (Masarykovo nádraží), v dohledné době budou práce zahájeny v podchodech stanic Palmovka (Zenklova ul.), Skalka, Jiřího z Poděbrad a Dejvická. (ZdR)

ZABEZPEČOVAČ LZA NA TRASE B ZKUŠEBNĚ

V pondělí 19. února 2018 byl na trase B zahájen ověřovací provoz s cestujícími s první soupravou 81-71M vybavenou mobilní (vlakovou) částí liniového vlakového zabezpečovače LZA. Tohoto úkolu se zhostila souprava čelních vozů evidenčních čísel 3135-3123, s domovským depem Hostivař. Zmiňovaná souprava je v současné době depu v Zličín, pro provoz na lince B, dlouhodobě zapůjčena za účelem ověřování stacionární (traťové) části vlakového zabezpečovače LZA a zároveň na vykrytí výpadku části vozového parku „běčkových“ souprav při přestavbě jejich mobilní části zabezpečovače ARS na nový – LZA. Souprava 3135-3123 úspěšně odjela celý plánovaný výkon v oběhu č. 37. O den později ji stejně úspěšně následovala sesterská souprava čelních vozů evidenčních čísel 3119-3139, rovněž původem z depa Hostivař. Cestující linky B se s oběma soupravami mohou setkávat střídavě v obězích č. 37 a č. 38 (soupravy jsou do těchto oběhů přiřazeny účelově pro snazší nasazování strojvedoucích se zácvikem na tento typ zabezpečovače).

Každá ze souprav ještě za únor stihla takto najet cca 3500 kilometrů. Pro zajímavost lze závěrem dodat, že v únoru současně uplynulo 14 let od zahájení obdobného ověřovacího provozu zabezpečovacího zařízení LZA s cestujícími na trati A (ověřovací provoz s cestujícími zabezpečovacího zařízení LZA trval na trati A od 2. února 2004 do 1. srpna 2005). (ph)



Foto: Martin Svazilek

ELEKTRONICKÉ MAPY V ŘEŠENÍ

V lednovém čísle DP kontaktu jsme přinesli informaci o spuštění systému EMA u faceliftových tramvají 15 T na lince 9, a to od 1. února 2018. Při testovacím provozu byly zjištěny problémy s kompatibilitou softwaru EMA s dalšími softwary řídicích jednotek na voze. Pro dosažení 100% spolehlivosti je spuštění systému EMA prozatím oddáleno. Jednotka Správa vozidel Tramvaje tuto problematiku intenzivně řeší s výrobcem vozidla. O dalším termínu spuštění budeme čtenáře informovat. (md)



Foto: Petr Hejna

ÁČKOVÉ MUZEUM DO ČERVENCE

Postup prací při opravě stanice a modernizaci osvětlení nástupiště ve stanici Muzeum A spěje k podobnému kroku, jaký bude nezbytný i při pracích ve stanici Dejvická. Tedy k propojení již dříve modernizovaných částí na nástupišti u 1. koleje s doposud provedenými pracemi u 2. koleje do souvislých konečných celků zejména ve střední lodi nástupiště. Sice zde bude zřízeno podchozí lešení s provizorním osvětlením, ale rozsah a postup nezbytných prací si vynutil i postupné dvoudenní výluky celého nástupiště. Ty se uskuteční o víkendech 14. a 15. dubna, 12. a 13. května, 23. a 24. června a 21. a 22. července 2018, při nichž vlaky metra ve stanici Muzeum A v obou kolejích nebudou zastavovat. (ZdR)

MĚSÍČNÍ OPRAVA TRATI PŘES MALOU STRANU

Tramvajová trať v Karmelitské a Letenské ulici je opravena. Výluka tramvajové dopravy přes centrum města přinesla komplikace v dopravě, ovšem během měsíce se podařilo dostat trať do potřebné kondice pro další provoz. Pracovalo se především na obloucích v celém uzavřeném úseku, které z většiny byly buď vyměněny, nebo bočně navařeny. Vyměněna byla kolejová splítka v Letenské ulici včetně jejího rozvětvení na obou stranách. Celá trať byla kompletně přebroušena (o novém broušícím stroji se dočtete na str. 13–15). Na Malostranském náměstí byla plocha kolejí předlážděna do nové dlažby formátu 10 x 10 cm v souladu se záměry Institutu plánování a rozvoje. V celém úseku rovněž proběhla kontrola trolejového vedení. Po dokončení prací byla odstraněna všechna dočasná omezení rychlosti tramvají způsobená technickým stavem trati. Výluka trvala od 22. ledna do 20. února 2018. (mig)



Foto: Lukáš Srb

Z ÚNOROVÝCH ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Na svém druhém letošním zasedání se dozorčí rada DPP sešla 2. února 2018 a projednala informaci k založení Společného podniku, a to za účelem maximalizace potenciálu území určených pro vybudování stanic Metra D, a k výběru strategického partnera pro tento podnik. Informaci o Společném podniku projednalo i představenstvo DPP, které se sešlo letos počtvrté, 12. února. Rovněž schválilo projekty na ochranu osobních údajů (GDPR) či směrnici k provozování elektromobilů v DPP.

Představenstvo projednalo na svém zasedání mj. následující body: problematiku smluvních vztahů s Rencar Praha a euroAWK; informaci o projektu Výběr strategického partnera pro Společný podnik; schválení projektů GDPR; směrnici Provozování elektromobilů v DPP; zprávu o stavu projektu MOS; pravidla pro uvolňování zaměstnanců pro letní dětské tábory. (red)



Foto: Jaroslav Kaše

DEJVICKÁ V NOVÉM KABÁTU

Počínaje 1. březnem 2018 byly zahájeny práce v rámci projektu s názvem Modernizace stanice metra Dejvická. Budou probíhat až do konce října, a to až na níže popsané výjimky bez omezení provozu stanice, pouze s postupně se přesunujícími dílčími lokálními zábrany na nástupišti, ve vestibulech i ve spojovací chodbě mezi nimi. Hlavním cílem prací je modernizace osvětlení ve veřejných i technických prostorách a vše s ním spojené, ale renovaci se nevyhnu ani stavební prvky. Vystěhovat se proto bude muset ze služebních prostor stanice například i střešná místnost strojvedoucích. Po dobu prací bude situována v mobilní buňce, zřízené na

nástupišti za stanovištěm dozorcího stanice směrem k pevnému schodišti do vestibulu Vítězné náměstí.

Dojde i k plánovaným krátkodobým výlukám v provozu jednotlivých osobních výtahů, vždy v délce dvou týdnů. Nejcitelnějším omezením však budou dvě souvislé čtyřdenní výluky, a to velikonoční ve dnech 30. března až 2. dubna 2018 a prázdninová letní od 5. do 8. července 2018 včetně. Při nich se budou propojovat modernizované doposud provedené lokální úpravy do souvislých konečných celků, zatímco vlaky metra budou stanicí Dejvická v obou kolejích projíždět bez zastavení. (ZdR)

PALMOVKA-VÝCHOD VE FINÁLE

Po modernizaci západní části stanice metra Palmovka prošel modernizací osvětlení i stavebních částí tří staničních a jednoho podchodového ramene pohyblivých schodů také východní vestibul. Dokončení je plánováno na začátek dubna s tím, že uvedení do provozu se předpokládá od ranního vyjezdu v pondělí 9. dubna 2018. (ZdR)



Foto: Petr Hejna



Foto: SPŠD

CO SE DĚJE V SPŠD?

S Hospodářskou komorou v Praze jsme se zapojili do projektu „Cesta za řemeslem“. Ve školních dílnách organizujeme kroužky, které vedou naši mistři na pracovištích odborného výcviku. Velmi úspěšně již proběhly kroužky pro obory Autolakýrník, Elektromechanik a Aranžér. Spolu s HKP tak reagujeme na situaci, kdy na základních školách zcela chybí předměty, které děti seznámí se základy práce s nářadím a materiály, orientací v návodech a pláncích, ale také je naučí odpovědnosti za dokončení práce a samostatnosti při práci „rukama“. V našich dílnách dostávají děti příležitost zjišťovat, poznávat a učit se pracovními návyky pod vedením mistrů odborného výcviku, kteří pracovní aktivity připravili tak, aby si vyzkoušely malý základ prací, které obor charakterizují, ale aby si nakonec také odnesly vlastnoručně vyrobený dárek.

Podle ohlasů víme, že workshopy jsou zážitkem pro doprovázející maminky a tatínky, kteří mají možnost si vše vyzkoušet s dětmi. Máme radost, že můžeme naše obory prezentovat veřejnosti i tímto způsobem. Nabídku sobotních workshopů najdete na www.cestaza-remeslem.cz nebo na stránkách školy www.sps-dopravni.cz.

Ve dnech 12. a 13. dubna 2018 budeme na závodech vodíkových aut reprezentovat naši školu už podruhé a hned se dvěma modely vodíkových modelů aut. Po loňském úspěchu získali kluci další sponzory a podporovatele a rozšířit tak svoje šance na skvělé umístění ve dvou týmech. Týmy mechaniků elektrotechniků se rozrostli o elektrikáře a automechaniky z nižších ročníků. Závody opět proběhnou na půdě ČVUT. Hotové modely můžete pak vidět v červnu na akci Legendy 2018. Držte nám palce! (mf)

JARNÍ ÚDRŽBA LANOVKY V PLNÉM PROUDU



Foto: Petr Hejna

Pravidelná jarní revize na lanové dráze na Petřín probíhá od pondělí 5. března 2018. Z dlouhého výčtu činností, prováděných v rámci výluky, jmenujme alespoň geodetické měření prvků trati a rozchodu kolejí, čištění navijecí komory, údržbu dotykových sběračů na vozích a v koncových stanicích, vjezdových vrat stanic, osvětlení tratě a stanic, magnetických snímačů na trati, výměnu tratových kladek, vyčištění odvodnění, sanaci tratě, nátěry, údržbu budov a další. Po opravách, údržbě a nezbytných kontrolách bude lanovka opět vozit cestující od soboty 24. března 2018 od 9 hodin. (red)



PÁTÝ ROČNÍK CHARITATIVNÍHO BĚHU LÁKÁ NA START

Na Sázavě ve Stříbrné Skalici se v sobotu 21. dubna 2018 uskuteční 5. ročník charitativního běhu „Od nevidím do nevidím“. Akce, pořádaná nevidomým běžcem a horolezcem Honzou Říhou, tradičně nabízí možnost zúčastnit se v různých kategoriích s rozdílnou délkou distance. Sportovně zdatní mohou vybírat mezi trasou na 12 nebo 5,5 kilometru, pro děti a všechny ostatní, kterým na časech až tak nezáleží, je pak připravena kilometrová trať vedoucí po zpevněných lesních cestách. Výtěžek ze startovného poputuje Lukášovi Havelkovi, postiženému chlapci z Říčan. Více o akci i bohatém doprovodném programu se dozvíte na www.odnevidimdonevidim.cz (red)



Foto: Petr Ludvíček

REKONSTRUKCE NA KOLBENCE

Od soboty 3. března 2018 do začátku letních prázdnin je obousměrně přerušeno provoz tramvají v úseku náměstí OSN – vozovna Hloubětín. Důvodem je nezbytná rekonstrukce tramvajové trati v Kolbenově ulici, která probíhá v koordinaci s pracemi dalších investorů v dotčené oblasti. Po rekonstrukci se mohou cestující těšit na rychlejší jízdu, kterou nyní omezovaly dosluhující velkoplošné panely. Obě nástupiště zastávky tramvají Poštovská navíc budou nově bezbariérové, opatřené navigačními prvky pro nevidomé a slabozraké. Povrch trati bude z větší části zatravněn a automaticky zavlažován, na přejezdech, křižovatkách a místech pro přecházení komunikace bude povrch živičný. (red)



Na notové lince Pěveckého sboru DPP

Od začátku roku cvičíme pilně, ale zatím nikoli neomylně, nové skladby. Náš repertoár obohatily melodické lidové písně v nových aranžmá, přibyla i jedna originální duchovní skladba od Lukáše Janírka, našeho sbormistra. S chutí zkusíme také například směr písní z muzikálu Noc na Karlštejně a další písně s texty od vážnějších až po rozverně. A protože i naším sborem se prohna vlna nachlazení a chřipek, nezbyvá než nacvičovat i doma. V pátek 23. března 2018 budeme mít jedinečnou příležitost zazpívat si na společném koncertě s pěveckým sborem Continuo v Mnichově Hradišti, a další veřejná vystoupení budou následovat.

Více informací na www.sbordpp.cz

(dol)



Foto: Miroslav Sedlmajer

USMĚVAVOU TROJICI NA STÁNKU DPP TVOŘILY: KATEŘINA ŠUMPIKOVÁ, TEREZA BOHÁČOVÁ A JITKA MODRÁ

KlokArt

KOLEKCE NA INFOCENTRECH DPP

V druhé polovině března 2018 si už budete moci na Infocentru Můstek zakoupit trička, jejichž pořízením přispějete na dobrou věc. KlokArt kolekce, na jejímž vzhledu a propagaci se podílí řada známých osobností (například herec Jakub Kohák, zpěvák Matěj Ruppert nebo cestovatel Dan Přebáň), byla nedávno obohacena i o dopravní motivy z dílny Janka Rubeše. Koupí trička finančně podporujete provoz Klokanků, tedy zařízení, jejichž cílem je nabídnout dětem namísto ústavní výchovy přechodnou rodinnou péči na dobu, dokud se nemohou vrátit zpět do své rodiny, nebo dokud pro ně není nalezena trvalá náhradní rodinná péče. (red)

DPP NA VELETRHU HOLIDAY WORLD

Ani na sedmadvacátém ročníku středoevropského veletrhu cestovního ruchu, který se konal ve dnech 15.–18. února 2018 na pražském Výstavišti, nechyběl stánek Infocentra Dopravního podniku. Sympatické dámy seznamovaly přítomné s aktivitami DPP, které se u zahraničních návštěvníků hlavního města těší největší oblibě – tedy Muzeum MHD a linky č. 23 a č. 41. Kromě letáčků si mohli přítomní odnést také plakety s motivem na přání. Placety bylo takto vyrobeno a rozdáno „do světa“ více než 1700 kusů. (red)

Záhada dopraváckého hlavolamu



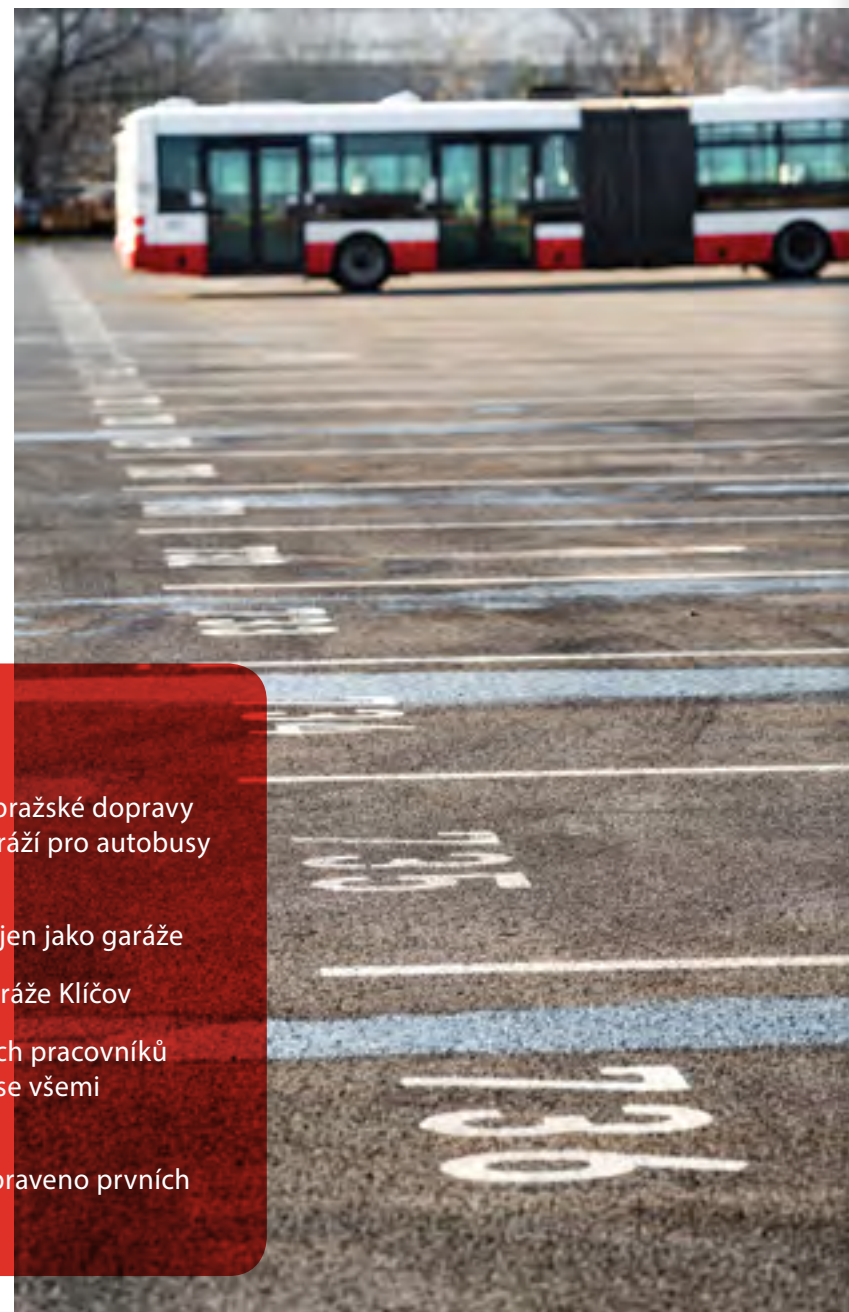
- Tak to vím naprosto přesně. Votvírák na lanšmíd.
- Necouvá se pomocí toho u starších tramvají?
- Ladička pro klakson metra
- Pomůcka pro chytání plazů v odvodňovacích kanálcích v metru.
- Pomůcka na uchycení klobásky při grilování na konečné
- To je řákej obouvák, ne?



Jedná se o tzv. **kliku reverzoru**, která se u ruských souprav používala v první řadě pro navolení jízdy vpřed či vzad. Dále k ovládní odpojovače vysokonapěťových obvodů či k ovládní kontroleru nouzového řízení (u souprav metra 81-71). Strojvedoucí jistě vědí, že se používala k ovládní blokovačky LVZ (liniový vlakový zabezpečovač) ARS, vypouštění kondenzačních jímek (neoficiálně :-)), zavírání kohoutů knotových mazačů a oklepávání vodítek.



45 LET GARÁŽE KLÍČOV



Stav vozového parku k 1. 3. 2018

SD	32 + 1 (MB Tourismo 15 RHD)
SDN	89 + 1 (SOR NBT 12)
KB	26
KBN	113
MDN	12 + 1 (zapůjčený od SOLARIS)

Běžné vypravení:

- 221 spojů ráno, 198 odpoledne
- 36 obsluhovaných linek

Historická data

- 1953 ve výhledovém plánu rozvoje pražské dopravy se počítalo s Klíčovem coby garáží pro autobusy i vozovnou pro trolejbusy
- 1960 započala příprava projektu, již jen jako garáže
- 27. 2. 1973 slavnostní zahájení provozu garáže Klíčov
- 3. 3. 1973 prvních 83 řidičů a 14 dílenských pracovníků se seznámilo s provozovnou a se všemi obsluhovanými linkami
- 5. 3. 1973 zahájen pravidelný provoz; vypraveno prvních 37 autobusů

Připravil: Petr Vítů / Foto: Petr Hejna

1973-2018

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna

JSME TAKOVÁ VELKÁ RODINA

MÁ RÁDA STŘEŠOVICKÉ MUZEUM. JEHO VŮNI, ATMOSFÉRU, POKLADY, JIMIŽ SE MŮŽE CHLUBIT, I PARTU LIDÍ, KTERÁ SE O NĚ S LÁSKOU STARÁ. NĚKTERÉ Z NICH JSME VÁM JIŽ V RŮZNÝCH SOUVISLOSTECH V DP KONTAKTU PŘEDSTAVILI. TENTOKRÁT SE ZAMĚŘÍME NA DÁMY, KONKRÉTNĚ NA JEDNU, U NÍŽ BY ASI MÁLOKDO TIPOVAL, ŽE V PODNIKU ZAČÍNALA JAKO REVIZORKA. PŘIPRAVTE FANFÁRY, BABIČKA OSMI VNOUČAT A ŠESTI PRAVNOUČAT, ZRUČNÁ ŽENA, KTERÁ SI LECCOS DOMA OPRAVÍ, PRŮVODKYNĚ MUZEA MHD, KARLA TESAŘOVÁ, PŘÁVĚ PŘICHÁZÍ.



Do Dopravního podniku jste nastoupila v roce 1974 po mateřské. Jak na své první povolání vzpomínáte?

Revizorku jsem dělala čtyři roky a musím spravedlivě přiznat, že dřív to bylo jiné než dnes. Ne, že by se nás lidé přímo báli, ale měli jsme respekt. A občas jsme zažili i legraci...

Opravdu? Vyprávějte...

Sloužila jsem zrovna na jedenáctce, a když jsem přišla do prvního vozu, volal na mě řidič: „Pojď sem, támhle ty čtyři Slovenky jedou určitě zadarmo.“ Vypravila jsem se tedy jejich směrem a zeptala se na jízdenky. Odpovědí mi bylo, že nemají peníze a vlastně ani neví, co to jízdenka je – prý jen jedou do Prahy prodávat česnek... Požádala jsem je tedy, ať se mnou vystoupí, protože budu muset zavolat příslušníky VB. Toho se zalekly a vyndaly bez dalších řečí dvě stovky. Úplatek v podobě slovenského česneku jsem nepřijala, i když věřím, že byl dobrý.

Další vaší pracovní zastávkou v rámci DPP byl sklad ve Vokovicích...

Původně jsem dělala řidičák na tramvaj, ale neudělala jsem praktické jízdy. Když přišel čas na opravy, z rodinných důvodů jsem je vzdala. A tak mi nabídli práci ve skladu, kde jsem nakonec zůstala sedmáct let. Ve Vokovicích jsem poznala také svého druhého manžela, který mě bohužel před dvanácti lety navždy opustil.

Po příchodu svérázné kolegyně do vokovického skladu jste načas vzala práci v inventurním oddělení...

Hodně jsem toho díky bývalé práci znala, a to byla velká výhoda. Například, když mi dali do výměnného systému jiný typ stykačů, hned jsem to odhalila a žádala správný. No, neměli mě rádi...

A pak přišla nabídka od Luboše Kysely, která vás přivedla do Muzea MHD...

Přišel za mnou do tehdejší budovy DPP na Bubenské s tím, že by nutně potřeboval průvodce do muzea. Protože jsem nic podobného nikdy nedělala, poradila jsem se doma s manželem a na jeho doporučení tuto práci vzala. Prý to může být pohodové, když mám už jen pár let do důchodu. A vidíte, už jsem tady přes dvacet let.

Měla jste v začátcích své průvodcovské kariéry trému?

Na úplném začátku určitě. Staré vozy jsem sice znala z vokovického depozitáře, nicméně roky výroby či příchodu do Prahy a další podrobnosti jsem nevěděla. Od Luboše jsem dostala knížky a poznámky psané rukou, které jsem si postupně nastudovala. Výhoda byla v tom, že ze začátku chodily na prohlídky povětšinou

děti. A ono, když přijdou ti malíci z mateřské školky, ti se na nic neptají, jsou rádi, že se podívají.

Kolik prohlídek zvládnete řekneme za týden?

Školky chodí třeba i třikrát do týdne, v zimních měsících jako je leden a únor, méně. Často chodí starší děti, z nichž některé to baví a jsou přímo zapálené, zatímco zbytek si spíš prohlíží interiér. Hodně jezdí taky různé zájezdy důchodců, přičemž někteří už jsou našimi pravidelnými návštěvníky, takže si povídáme jako staří známí.

Zažila jste při prohlídce už nějakou situaci, při které by vás zamrazilo?

Ano, na to nikdy nezapomenu. Je to nějakých deset, dvanáct let, kdy k nám přišla skupina vysokoškoláků. Kolegové zrovna myli vnitřek tramvají, odskočili si na svačinu a nechali zapnutou trolej. A já najednou zahlédla dva mladíky na střeše. Nechtěla jsem křičet, abych nezpůsobila paniku, tak jsem je klidným hlasem žádala: „Chlapci, prosím vás, pojdte dolů, je tam 600 voltů.“ A oni začali s tím, že když jsou tam šlapky, proč by se nešli podívat nahoru. Přemlouvala jsem je dál, hlavně aby šli dolů a ničeho se nechytali, protože by shořeli na troud. To byl můj nejhorší pracovní zážitek.

Celý den komunikujete s lidmi, býváte z toho někdy unavená?

Ani ne, není to náročná práce, jenom jsme někdy s kolegy umluvení. Při provázení nachodíme i pár kilometrů, což je zdravé. V létě je to tedy samozřejmě o něco příjemnější. Jinak jsem mezi lidmi, mezi chlapy, a to mě baví. Jsme tady ve Střešovicích taková velká rodina.

Jak dlouho trvá jedna standardní prohlídka?

Bývá to hodina, ale když přijde skupina, kterou doprava opravdu zajímá a chtějí si speciálně něco prohlédnout nebo se zeptat, klidně s nimi zůstanu i další hodinu, pokud není někdo objednaný.

Jaký exponát je z pohledu návštěvníků nejoblíbenější?

U dětí jednoznačně koně. A pak v zadní části expozice zadní část tramvaje, kde je kontrolér a brzda, takže si mohou i něco vyzkoušet. S tímto exponátem si hrají i dospělí, protože je úžasný. A vyrobili ho naši kluci z dílny. U koňky se mě děti zpravidla ptají, proč nejsou koničci živí a jen vycpaní...

Máte i vy mezi vystavenými skvosty svého favorita?

Mám, je to Té-trojka. Je to nejkrásnější tramvaj,



NA NOVOU SEZONU SE UŽ TĚŠÍME. PROTOŽE CHODÍ HODNĚ LIDÍ, JSME SPOKOJENÍ, ŘÍKÁ PRŮVODKYNĚ V MUZEU MHD KARLA TESAŘOVÁ

Karla Tesařová (70 let)

nastoupila do Dopravního podniku v roce 1974. Čtyři roky dělala revizorku, pak 17 let ve skladu ve Vokovicích a nyní je více než dvacet let věrná Muzeu MHD ve Střešovicích, kde pracuje jako průvodkyně. Má tři dcery, osm vnučat a šest pravnučat a volný čas nejraději tráví na chatě na Slivenci.

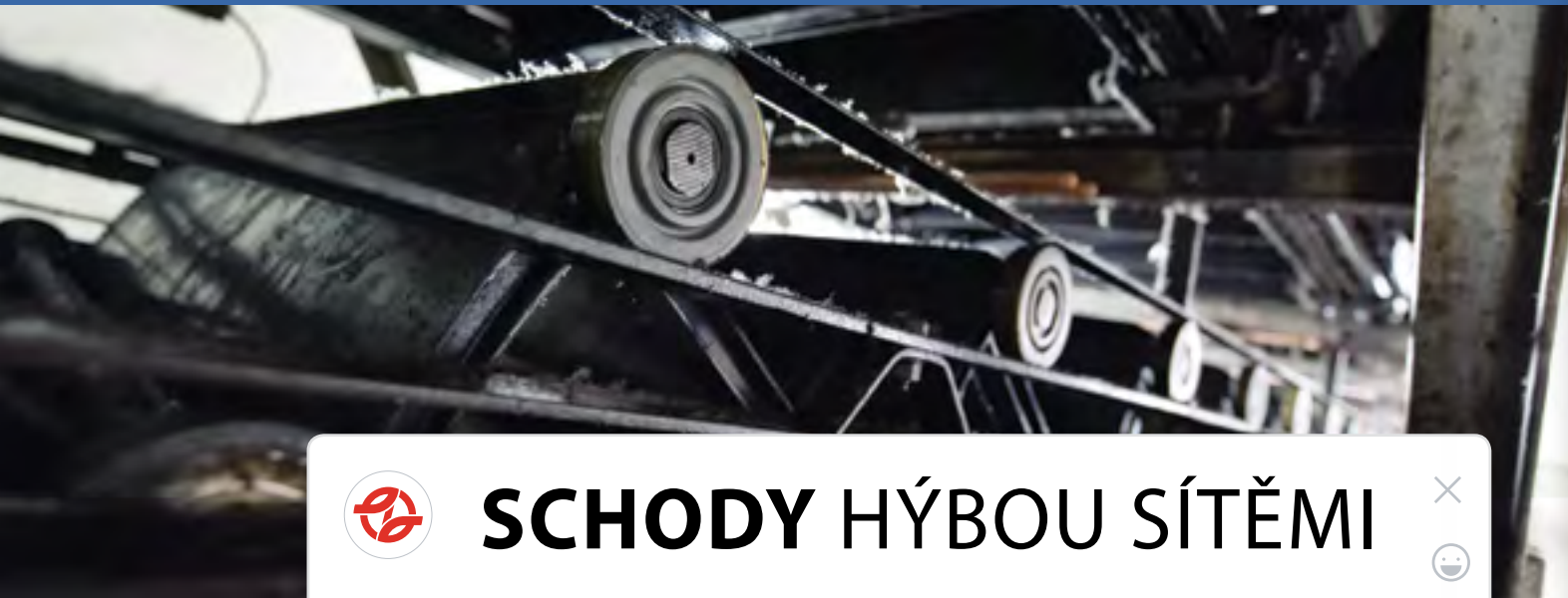
kteřá jezdí všude. Nové tramvaje? Ty se mi vůbec nelíbí a myslím, že se do Prahy ani nehodí.

Už 30. března se otevřou brány muzea, které tak odstartuje šestadvacátý ročník své existence. Jak se na tento moment těšíte?

To víte, že už se těšíme! Chodí nám hodně lidí, tak jsme spokojeni. Návštěvnost? Hodně záleží na počasí. Když je velké horko, lidi raději chodí k vodě, ale přesto k nám nějakých 200 za víkend zavítá. A když začne pršet, máme návštěvu třeba i 350 lidí. Ani holky v pokladně si nemohou stěžovat, protože zájem o suvenýry je velký. Lidé kupují prakticky všechno, hlavně tedy knihy.

V muzeu už sloužíte jen na zkrácený úvazek, co vás baví ve dnech volna?

Mám chatu na Slivenci, kterou postavil před 75 lety můj tatínek. Na zahrádce pěstuju hlavně kytičky, ale také vinnou révu, ze které dělám marmeládu. S tímto nápadem přišla před mnoha lety moje maminka, když jsme měli obrovskou úrodu a už nevěděli co s ní. Jinak v zimě pletu a háčkuju a teď, když u mě bydlí má nejstarší dcera, začaly jsme korálkovat. ■



SCHODY HÝBOU SÍŤEMI

Propagovat příspěvek
Zveřejnit

"Proč to tak dlouhá trvá? Flákáte se, nikoho jsem na stavbě neviděl! Včera jsem šel okolo a nikdo tam nepracoval. Jak si to jako dovolujete? V Japonsku opraví dálnici za dva týdny a tady práce trvají skoro rok!"

To je jen drobný výčet příspěvků od cestující veřejnosti, které razanci povodňové vlny zaplavují sociální sítě Dopravního podniku. Jako protipovodňovou hráz jsme pro naše fanoušky připravili sérii několika videopříspěvků, pojednávajících o aktuálních výměnách eskalátorů ve stanicích Anděl, Náměstí Republiky a Palmovka.



Výměna eskalátorů Anděl

Rozebrání několik tun vážící strojovny původních sovětských eskalátorů ve stanici metra Anděl je možné zhlédnout na videu z 18. října 2017, tedy necelý měsíc od zahájení prací v této stanici.



Rekonstrukce vestibulu Náměstí Republiky

Začátkem ledna 2018 došlo k uzavření frekventovaného výstupu ze stanice metra Náměstí Republiky. Toto omezení se dočkalo zvýšeného mediálního zájmu, a proto záběry z počátku rekonstrukce nesměly chybět.



Palmovka – převoz eskalátorů

Noční cesta části eskalátoru z depa Zličín do rekonstruované stanice Palmovka je zaznamenána na videu z 12. února 2018.

Všechna videa zveřejněná na facebookové stránce DPP si můžete prohlédnout po načtení QR kódu.



MALOSTRANSKÁ PREMIÉRA NOVÉ BRUSKY

NOVÝ BRUSNÝ STROJ PŘEVZALI DO UŽÍVÁNÍ ZÁSTUPCI SERVISNÍHO ÚTVARU PRAŽSKÉ STROJÍRNY, A. S. V POLOVINĚ PROSINCE LOŇSKÉHO ROKU. STROJ BUDE PROVÁDĚT BROUŠENÍ KOLEJNIC PŘEDEVŠÍM PRO DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, A TO JAK NA DRÁZE SPECIÁLNÍ, TAK I TRAMVAJOVÉ.

Broušení je prováděno nejen u nových kolejnic z důvodu odstranění nerovností vzniklých při jejich výrobě, ale především u „starých“ kolejnic, a to z důvodu odstranění vad, ke kterým patří tzv. head-check, vlnovitost, squat, ale i k prodloužení životnosti. Novým strojem bude dále prováděna reprofilace kolejnic, broušení izolovaných styků a svarů, z důvodu snížení hlučnosti, a broušení výhybek.



Důležitým aspektem je vysoká operativnost nasazení „vlastního“ broušícího stroje. V současné době je totiž brusný stroj pronajímán od firmy GTR z Vídně. Pro připomenutí uvádíme, že je broušení prováděno naší dceřinou společností, tedy Pražskou strojírnu, na základě smluvního vztahu. V článku si představíme tento speciální stroj nutný pro údržbu kolejového svršku po technické stránce.

Brusný stroj AT 2200 – 12E od švýcarské firmy AUTECH je dvoucestné vozidlo určené k provozu na dráze speciální (metro) a tramvajové o maximálním sklonu 80 %, s oblouky s maximálním převýšením 150 mm a minimálním poloměrem oblouku 30 m.

Základní nosnou částí brusného vozu je konstrukce nákladního automobilu **Mercedes-Benz ANTOS 1843 L**, která je zde zkrácena a upravena za účelem získání prostoru pro zadní kolejový podvozek. Přední kolejový podvozek je umístěn za předními koly. Z tohoto důvodu jsou tlakové nádrže, nádrže PHM a vzduchové filtry umístěny nad šasi mezi kabinu řidiče a technologickou nástavbu, která je z tohoto důvodu posunuta a tvoří zadní převis vozidla.

Skříňová nástavba má část technologickou, kde jsou umístěna čerpadla, kardan, prvky hydrauliky, vzduchové a olejové filtry, chladič, vodní a olejové nádrže, segmenty brusné jednotky a generátor proudu. Druhá část nástavby představuje kabinu strojvůdce s ovládacími prvky pro jízdu na kolejích. Stejnými ovládacími prvky pro pohyb vozidla na kolejích je vybavena i přední kabina. Vybavit vozidlo dvěma kabinami, z důvodu samostatné jízdy na/z pracovního místa, byl požadavek pracovníků jednotky Dopravní cesta Metro.



Kolejové podvozky mají speciální konstrukci – přední podvozek se skládá ze svařovaného rámu, přišroubovaného k šasi automobilu za předními pneumatikami, ke kterému jsou zároveň připevněny pomocí spojovacích čepů hydraulické válce. Ty vedou vodicí ramena, nesoucí nápravu kolejového pojezdu s hydromotorem a brzdovým systémem. Čelní část je vybavena ochrannými smetači kolejnic. Kolejový podvozek lze ovládat hydraulicky, mechanickou dvojčinnou pumpou na pravé straně vozidla, nebo elektronicky pomocí panelu situovaného v kabině strojvůdce.

Zadní (otočný) kolejový podvozek se skládá ze dvou speciálních rámců, které jsou spojeny dvěma hydraulickými válci a vodicím ramenem. Rám je na jedné straně přišroubován k šasi automobilu v místě za zadními pneumatikami, kde jsou také spojovací čepy uchyceny hydraulické válce a vodicí rameno. Svařovaná konstrukce rámu, nesoucí

dvě nápravy kolejového podvozku na opačném konci, umožňuje pomocí otočného segmentu vytočit podvozek v horizontální rovině. Uchycení hydraulických válců a vodicího ramena je na statické části podvozku.

Kolejový podvozek lze ovládat mechanicky hydraulickou dvojčinnou pumpou na pravé straně vozidla nebo elektronicky pomocí panelu situovaného z kabiny strojvůdce, případně elektronickou regulací hydraulického nastavení umístěnou na levé straně pod zadní kabinou strojvůdce.

Brzdy se skládají ze dvou základních brzdových systémů – provozní a parkovací brzdy. Dále je možné brzdřit pomocí hydrostatického pohonu, který za podpory motorové brzdy působí brzdícím účinkem na jízdní pohon. Vzniklý brzdový moment je založen na vlečném momentě naftového motoru. Teprve při volnoběžných otáčkách naftového motoru brzdný účinek polevuje a vozidlo se



zastaví brzdovým ventilem motorového vozidla (nožní brzdový pedál). Aby se zabránilo prudkému brzdění s nebezpečím zploštění, způsobí zařízení protiskluzové ochrany.

Nouzové brzdění se spustí při stisknutí stávajících tlačítek „nouzového vypnutí“. Aktivuje se činnost parkovací brzdy, hydraulické čerpadlo se přenastaví na volnoběh a spustí se posypové zařízení. Přerušení smyčky nouzového vypnutí se signalizuje na displeji. Vytážením tlačítka po zastavení je vozidlo opět připraveno k jízdě.

Hydraulická soustava slouží k ovládní kolejových podvozků, nastavení a pohonu brusné jednotky. Skládá se z čerpadel, rozvaděčů, nádrže hydraulické kapaliny s příslušenstvím, ovládacích a bezpečnostních prvků, hydraulických válců, trubek a hadic.

Elektrická soustava slouží k ovládní vozidla, napájení pomocných zařízení a osvětle-

ní a k signalizaci provozních stavů a poruch. Je napájena z baterie automobilu a propojena s elektrickou instalací tak, aby bylo možno volit funkce provozu na silnici či na kolejích. Napětí je 24 V. Hlavní elektrický rozvaděč je umístěn v automobilové kabině vozidla za řidičem a v zadní části kabiny pro strojvedoucí.

Ke sledování provozních a poruchových stavů slouží elektronický systém ZWEIWEG a ZAGRO. Elektrická soustava rovněž napájí a ovládá okruh CCTV pro sledování tratě při procesu nakolejování, broušení a jízdy. Dále napájí výstražné osvětlení, osvětlení uvnitř vozu, pracovní osvětlení a veškeré elektronické řídicí procesy.

Speciální částí drážního vozidla je **brusná jednotka AT2212 – 12E**. Základním prvkem je dvanáct nastavitelných rotačních hřídelí, na které se připevňují brusné kotouče. Správné nastavení úhlu náklonu, rotace

brusného prvku ve vysokých otáčkách okolo své osy a pohyb celého brusného stroje má za následek odstranění výše popsaných vad v kolejnicích.

Vozidlo je také vybaveno nádrží na vodu o objemu 1000 litrů pro zkrápění kolejí před zahájením a po skončení broušení, předepsaným osvětlením pro provoz na dráze speciální, zařízením pro označení čísla služebního vlaku, spřáhly a podvozky pro nouzové odtažení stroje apod.

V současné době probíhá na Drážním úřadě proces schválení nového typu nejdříve do zkušebního provozu, po jehož vyhodnocení bude typ schválen trvale. Souběžně probíhá seznámení obsluhy se strojem, různé zkoušky a zkušební broušení, jakým bylo to z Malé Strany letos v únoru. Na dráze speciální bude prováděno zkušební broušení až po povolení zkušebního provozu. ■

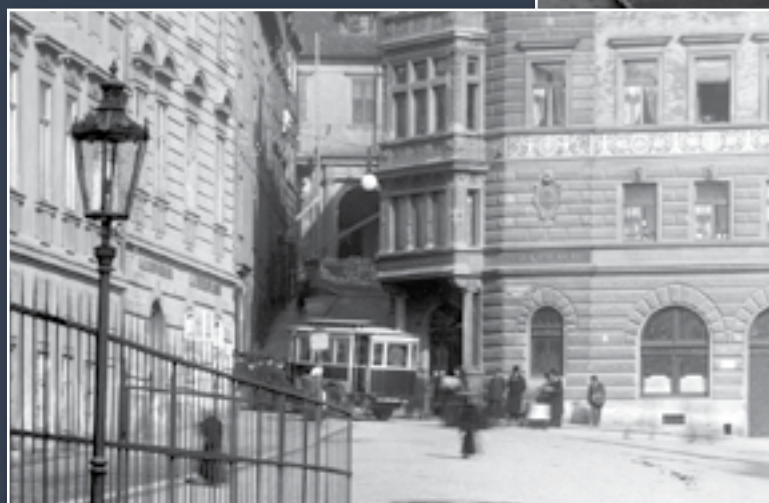
MERCEDES BENZ ANTOS 1840, L4X2

Motor:	Daimler-Benz OM 470, 6válcový, 290 kW, Euro VI	
Hydraulický olej:	biologicky odbouratelný	
Jízda po silnici:	ovládání z přední kabiny, 16stupňová manuální převodovka	
Rychlost po silnici:	0 až 90 km/hod.	
Pohon po kolejnicích:	hydrostatický s proměnlivým výkonem hydrostatického motoru	
Rychlost po kolejnicích:	při řízení z kabiny 0 až 45 km/hod. při dálkovém řízení 0 až 5 km/hod.	
Podvozek:	ocelová konstrukce s pružným zavěšením, podvozek vozidla je modifikován pro uchycení broušící jednotky	
Silniční brzdy:	nožní brzda s ABS	
Drážní brzdy:	hydrostatická brzda na všech čtyřech drážních kolech hydraulická brzda na všech čtyřech drážních kolech	
Pneumatiky:	přední 315/80 R22.5 (2x) + zadní 12 R 22.5 (4x)	
Drážní kola:	1 sada kol pro tramvajový provoz + 1 sada kol pro provoz v metru	
Zaškolení obsluhy:	v ceně, zaškolení v reálném provozu v Praze (2 až 3 týdny)	
Nádrže:	cca 400 l PHM / 1000 l vody	
Kabina:	přední pro silniční pohon, přední i zadní pro drážní pohon	
Broušící jednotka:	12 broušících válců (6 pro každou kolejnici) hydraulicky poháněných	
Základní rozměry:	délka	10 400 mm
	šířka	2 340 mm
	výška na silnici	3 400 mm
	výška na kolejnicích	3 600 mm
Maximální hmotnost	19 000 kg	

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP, Archiv hlavního města
Prahy a sbírka Ludvíka Lososa

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Před 110 lety, 7. března 1908, některý z fotografů Atelieu Eckert (samotný jeho zakladatel, proslulý fotograf Jindřich Eckert, zemřel o tři roky dříve) stiskl spoušť, aby zachytil horní Malostranské náměstí s Lichtenštejnským palácem. Už se asi nedozvíme, zda si všimnul děje v pozadí na nároží Nerudovy ulice. Na výřezu z fotografie totiž vidíme **AUTOBUS LAURIN & KLEMENT**, kterým Elektrické podniky královského hlavního města Prahy právě zahájily provoz první pražské autobusové linky. Datovaný negativ snímku se dochoval v Archivu hlavního města Prahy. Je to krásná ukázka, co všechno lze na obyčejných historických fotografiích objevit.



Čas letí. I fotografie z moderní doby se rychle stávají historií. Před 45 lety zahájila provoz **GARÁŽ KLÍČOV**. Slavnostní zahájení provozu proběhlo 27. února 1973 a zachytila ho sériálem snímků fotografka Dopravních podniků Dana Molnářová. První autobusy z Klíčova vyjely až 5. března, což je datum skutečného zahájení provozu. My si klíčovské výročí ale připomeneme jinou fotografií, která byla pořízena o několik let dříve, 10. října 1969. Jaroslava Hussarová se tehdy podívala na stavbu. Díky ní můžeme vidět halu garáže v neobvyklé, ještě obnažené podobě. O obou ženách jsme psali na začátku našeho seriálu MHD v hledáčku fotografů (DPK č. 1 a 2/2015).

Přibližně před 40 lety vznikl tento snímek, který nám dnes připomíná, jak vypadala **KŘÍŽOVATKA VYCHOVATELNA** v době, kdy se začínala stavět severojižní magistrála. Při pozorném prohlížení snímku odhalíme, že už je pro běžný provoz uzavřena ulice V Holešovičkách (tramvaje z ní zmizely na počátku roku 1975) a 1. března 1978 byla zrušena i zdejší tramvajová smyčka. Rozvodna a měničnice v době pořízení snímku ještě sloužila svému účelu a nesla jméno Rokoska podle zdejší nedaleké usedlosti. Snímku ale dominuje budova Vychovatelny postavená v letech 1906–1907 podle návrhu architekta Jana Kříženeckého, kterého zřejmě většina z nás zná jako fotografa a průkopníka české kinematografie. Vychovatelna je od roku nemovitou kulturní památkou České republiky. Negativ má rozměr 5,5 x 5,5 cm.



Podívejme se také na další snímek fotografa Antonína Novotného. Mnohé čtenáře na něm možná překvapí (zkušenější zájemce o historii pražské MHD jistě ne), že **TRAMVAJE JEZDILY AŽ NA SANTOŠKU**, i když je tam dost prudké stoupání. Snímek z konečné stanice s motorovým vozem č. 174 má krásnou atmosféru. Originál má rozměr 8 x 12 cm. Fotograf stisknul spoušť někdy v roce 1914, ale my jsme snímek zařadili jako připomínku toho, že před 105 lety, 23. března 1913, do těchto míst začaly jezdit tramvaje. Udržely se tady až do roku 1938, tedy čtvrt století. Dnes má v těchto místech bezmála už půl století zastávku autobusová linka č. 137.



S ČÍM POČÍTAT PŘI ZAPOČTENÍ

NĚKDY DOJDE K SITUACI, ŽE JSOU SI OBĚ STRANY SOUKROMOPRÁVNÍHO VZTAHU POVINNY NAVZÁJEM POSKYTNOUT FINANČNÍ PLNĚNÍ. NAPŘÍKLAD JEDNA ZE SMLUVNÍCH STRAN DODÁ ZBOŽÍ POZDĚ A VZNIKÁ JÍ NÁROK NA ZAPLACENÍ KUPNÍ CENY, ALE DRUHÉ SMLUVNÍ STRANĚ VZNIKÁ NÁROK NA SMLUVNÍ POKUTU ZA POZDNÍ DODÁNÍ (POKUD BYLA SJEDNÁNA). LZE POUŽÍT ZAPOČTENÍ?

Pochopitelně lze v takové situaci postupovat i jinak, než zaplatit protistraně celé finanční plnění a následně po ní požadovat úhradu jejího závazku. Pohledávky stejného druhu lze totiž započíst, tedy ponížít vlastní platební povinnost o závazek druhé strany. Jak správně postupovat, upravuje § 1982 a následující občanského zákoníku.

Předpokladem účinného započtení jsou: **plnění stejného druhu** (tedy plnění druhově určené, typicky se jedná o peníze), **pohledávka je již splatná** (lze započítat pohledávku splatnou proti pohledávce nesplacené), **projev vůle** (započtení nenastává automaticky), **pohledávku lze uplatnit před soudem a není nejistá nebo neurčitá**. Zánik (části) závazku nastává k okamžiku, kdy se pohledávky střetly. Tedy k momentu, kdy bude projev vůle o započtení znám druhé straně.

Započtení má samozřejmě určitá omezení. Zákon výslovně zakazuje započtení proti pohledávce výživného pro nezletilého, který není plně svéprávný a rovněž započtení proti

pohledávce na náhradu újmy způsobené na zdraví, ledaže se jedná o vzájemnou pohledávku na náhradu téhož druhu. Další omezení vyplývá z rozdělení práva na soukromé a veřejné. Započtení je přípustné pouze u soukromoprávních pohledávek, nelze tedy započítat pohledávku vůči obci (státu) proti pohledávce obce (státu) na úhradu poplatku (daně) uloženého podle veřejnoprávních předpisů.

Zvláštní pravidlo stanoví zákon pro **započtení již promlčené pohledávky**. I kdyby byla pohledávka promlčená a tedy soudně nevyzpytatelná, lze ji započíst, pokud se stala způsobilou k započtení (tedy splatnou) před jejím promlčením. V tomto případě není rozhodující okamžik, kdy se protistrana o započtení dozvěděla.

Výslovně pak zákon upravuje možnost započtení pohledávky toho, kdo vede pro druhou stranu účet (tedy banka nebo družstevní záložna), může započíst peněžní prostředky na něm uložené na úhradu vzájemné pohledávky vzniklé na základě smlouvy o účtu.

Zaměstnavatel může započítat svou pohledávku za zaměstnancem pouze v omezené výši, která se stanoví stejně jako při srážkách prováděných exekutorem.

Vedle občanského zákoníku upravuje započtení částečně i zákoník práce, který stanoví, že **započtení proti pohledávce na mzdu, plat, odměnu z dohody a náhradu mzdy nebo platu smí být provedeno jen za podmínek stanovených v úpravě výkonu rozhodnutí srážkami ze mzdy**. Zaměstnavatel tedy může započítat svou pohledávku za zaměstnancem pouze v omezené výši, která se stanoví stejně jako při srážkách prováděných exekutorem. Nesmí být započítáváno proti součtu tzv. základní nepostižitelné částky určené nařízením vlády a jedné třetiny zbytku čisté mzdy, platu, odměny z dohody o pracovní činnosti nebo náhrady mzdy nebo platu. **Zaměstnavatel tedy nesmí zaměstnanci oznámit, že svou pohledávku zcela započte proti jeho nároku na mzdu a nevyplatit mu vůbec nic.**

Započtení tedy může být elegantním a rychlým řešením vzájemných pohledávek a závazků, bez zbytečných transakčních a soudních nákladů.

Milan Zeman,
odbor Právní

SKALKA UŽ VE FÁZI KOLAUDACE

Prvotním impulsem k rekonstrukci stanice Skalka byly rozsáhlé průsaky do stanice, v jejichž důsledku došlo k velké degradaci glazovaného keramického obkladu z tvarovek Hurdís a jeho nosného systému za 1. staniční kolejí. S ohledem na to, že se také blížil termín nutné výměny obou ramen pohyblivých schodů, bylo přistoupeno k rozsáhlejší modernizaci stanice.

Po ukončení provozního dne 27. srpna 2017 byla zahájena postupná **modernizace (především) veřejných prostor stanice metra**, a to počínaje nástupištěm přes pevná schodiště, stanoviště dozorčího stanice (pod vstupem do uzamykatelného prostoru), podchod až k přístřeškům autobusových zastávek po obou stranách ulice Na Padesátém. K ní se od zahájení provozu dne 21. října 2017 přidala modernizace **obou ramen pohyblivých schodů ev. č. 171 + 172**, jedněch z několika málo zbývajících, v pražském metru provozovaných eskalátorů domácí provenience od již zaniklé firmy s více než stoletou historií, Transporty Chrudim.

MODERNIZACE STANICE METRA SKALKA, ZAHÁJENÁ NA SKLONKU LOŇSKÝCH LETNÍCH PRÁZDIN, SE BLÍŽÍ DO FINÁLE. JE TO AKCE V NĚKOLIKA OHLEDECH NOVÁ, ATYPICKÁ, A PROTO NEBUDE NA ŠKODU VĚNOVAT SE JEJÍMU PRŮBĚHU TROCHU PODROBNĚJI. A NAVÍC, ŠLO O DVĚ PARALELNÍ STAVBY, PROBÍHAJÍCÍ PO CELOU DOBU BEZ PŘERUŠENÍ PROVOZU STANICE.

Výčet všech prací zahrnoval mimo jiné zábradlí omezující průsaky do stanice, výměnu všech podhledů, rekonstrukci osvětlení včetně rozváděčů a veškeré kabeláže, výměnu obkladů za kolejištěm, obnovu nerezových plechů kolem nosných sloupů či výměnu skel v zábradlích schodišť. Dále opravu hrany nástupiště, výměnu poškozených dílů podlahy a obkladů, výměnu pohyblivých schodů včetně celé jejich konstrukce i souvisejících rozváděčů a kabeláže.

Současně, s ohledem na technický stav **zastřešení povrchových zastávek MHD**,

bylo (na rozdíl od původního záměru dílčích oprav) přistoupeno k celkové rekonstrukci těchto zastřešení, k obnově nátěrů konstrukcí, výměně bočních skel i plastových dílů střešních. Tím se ale prodloužil sjednaný termín dokončení celé stavby (původně jím měl být 26. únor 2018). Nezbytné bylo (a je) respektovat i meteorologickou situaci, neboť vzhledem k nízkým teplotám nelze provádět některé nátěry či jiné, na teplotu prostředí citlivé práce.

Pro velký objem potřebných rekonstrukčních prací v kolejišti bylo **aplikováno běžně neu-**



OBĚ RAMENA POHYBLIVÝCH SCHODŮ SE NA SKALCE DOČKALA VÝMĚNY. POHLED NA NĚ V BŘEZNU, POTÉ V PROSINCI ROKU 2017 A KONEČNĚ V ÚNORU 2018. SNÍMKY VLEVO ZACHYCUJÍ I POSUNUTOU STĚNU ZA PEVNÝM SCHODIŠTĚM



živané dopravní opatření, a to výluky 1. staniční koleje, zaváděné vždy v pátek po pravidelném, grafikonem stanoveném posledním zátahu soupravy do depa Hostivař (cca ve 22:20 h) a trvající průběžně přes zbytek pátku a po celý následující víkend až do pondělního zahájení provozu. Stejným způsobem byly k pracím využity i všechny tři podzemní státní svátky.

Toto opatření bylo umožněno existencí obousměrného zabezpečovacího zařízení (tzv. banalizované koleje) mezi stanicí a depem, takže provoz v době výluky byl v úseku Skalka – Depo Hostivař zajišťován výhradně po 2. koleji. Dopad na cestující tím nevznikl žádný, zato však docházelo k pravidelným a nepříjemným komplikacím při provozu služebních vlaků v 1. pracovní směně z neděle na pondělí jak při výjezdu, tak i při jejich návratu zpět do depa. Práce v kolejišti stanice Skalka ale mohly od konce září až téměř do poloviny prosince rychle pokračovat.

Průběžně bylo pracovní úsilí věnováno i opačné 2. staniční koleji, takže v současné době jsou stěny za kolejištěm i prostor kolejí ve finální podobě po obou stranách nástupiště. Pravda, technické možnosti barev

modulového nového materiálu neumožnily původní barevné podání, proto se projektant společně s IPR (Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy) rozhodl zřídit vizuální repliku původní stěny, nikoliv zcela věrně rekonstruovat její bývalou podobu.

Kromě lehké změny vizuálního pojetí obkladů cestující zaujme i **nová podoba osvětlení nástupiště**. To původně začínalo být v neudržitelném stavu. Svítidla v korytkách zakomponovaných do kazetového podhledu byla nahrazena novým podhledem s integrovaným osvětlením, přičemž osy svítidel byly otočeny o 90°. Systém osvětlení přitom musel být v průběhu realizace v provozu současně, tedy stávající i nově budované osvětlení. Zesvětlením barvy podhledu celá stanice nyní působí světleji.

Za pozornost stojí i **rozfázování stavebních prací ve veřejných prostorech stanice**. Etapizace prací stanovila napřed zábor ramene pevného schodiště mezi nástupištěm a vestibulem ve směru ke stanici Depo Hostivař i poloviny pevného schodiště mezi vestibulem a podchodem. Ve 2. etapě pak schodiště směrem ke stanici Strašnická i opačné polovině „horního“ schodiště.

Po celou dobu prací měl dozorcí stanice náhradní stanoviště na nástupišti u odjezdové hrany 1. staniční koleje, a to i s přenesením podstatné části jím obsluhovaných technologií, zatímco jeho kmenové pracoviště ve vestibulu bylo komplexně modernizováno.

Nelze nezmínit, co běžný cestující asi ani nepostřehne: **mramorová stěna podél pevného schodiště z podchodu do vestibulu** je zcela nová a vysunuta oproti původní poloze cca 10 cm do schodiště. Původní obklad byl totiž vlivem průsaků ve velice špatném stavu. Byl tedy sejmut, stěna byla zajištěna injektáží proti průsakům, ale tato ochrana byla navíc doplněna řízeným svodem (žlábkem) podél schodiště a nová stěna byla posunuta až za tento žlábek. A přesto, že je stěna o 28 let mladší než okolní obklady, podařilo se kámen vybrat tak, že není vidět rozdíl. Je proto třeba za toto úsilí hlasitě pochválit jak prováděcí firmu Hochtief, tak i projektanta Ing. arch. Škrábka.

Technologické i stavební práce, a to nejen při výměně původních ramen pohyblivých schodů za nové eskalátory od firmy Thyssen, ale ve všech prostorách stanice přístupných veřejnosti, **musely ctít všeobecná pravidla**

pro provádění pracovních činností za provozu stanice. Nesmělo dojít k sebemenšímu ohrožení bezpečnosti cestujících, ani k jejich obtěžování hlukem, zápachem, možným znečištěním či například nepřiměřenými světelnými efekty při elektrickém sváření.

Převážná většina prací s takto popsanými efekty se proto mohla provádět pouze v době přepravní výluky, což vyžadovalo důsledné dodržování harmonogramu prací a u cestující veřejnosti vyvolávalo mylný dojem, že na stavbě nikdo nepracuje. Zdrárně se však podařilo i přes všechna uvedená omezení práce v podzemních prostorách stanice prakticky dokončit, **nové pohyblivé schody zprovoznit a po krátkém ověřovacím provozu dne 24. ledna 2018 uvést do provozu s cestujícími**.

To umožnilo další netypickou akci: od ukončení provozu 28. 1. do zahájení provozu 20. 2. 2018 bylo uzavřeno pevné schodiště mezi podchodem a vestibulem, protože se na jeho spodním konci, kvůli změně hydrogeologických poměrů při shora popsané opravě mramorové stěny, nečekaně objevil silný výtok podzemní vody, který bylo nutno ihned sanovat. Vstup do stanice i výstup z ní byl proto možný jen za použití nových ramen pohyblivých schodů, případně osobonákladním výtahem ev. č. 165, který zůstal v provozu po celou dobu všech prací.

V praxi se vyzkoušelo i náhradní opatření pro případ poruchy pohyblivých schodů – 14. února se v poledne zastavily PS 171, určené pro jízdu směrem nahoru. Odpovědný pracovník zhotovitele po ohlášení od dozorcího stanice neprodleně zajistil zpřístupnění vyloučeného pevného schodiště mezi podchodem a vestibulem tak, že se nad rozebrané stupně schodiště nasunula dřevěná plošina, plně překlenující pracovní místo. Po devíti



STĚNY ZA KOLEJIŠTĚM NA NÁSTUPIŠTI V PŮVODNÍM I V NOVÉM BAREVNÉM PODÁNÍ. NOVÉ OSVĚTLENÍ SPOLU SE SVĚTLEJŠÍM PODHLEDEM CELKOVĚ PROSVĚTLILO (ZÁBĚRY Z ČERVNA A ŘÍJNA 2017 A POTÉ Z BŘEZNA 2018).



PŘÍSTRĚŠKY ZASTÁVEK POVRCHOVÉ MHD PO REKONSTRUKCI

minutách byly pohyblivé schody opět spuštěny. Dle záznamu záběrů průmyslové televize byla patrná i příčina: zneužití STOP-tlačítka malým, nedůsledně hlídaným dítětem.

Tím ale modernizace stanice metra Skalka ještě nekončí. Začátkem března byly zahájeny stavební práce na zbývajících autobusových přístřešcích, na opravách části ramp i části

poškozených zídek kolem fontány. Nezbytná bude i oprava přilehlého chodníku – tyto stavební práce by měly skončit zhruba do 10. 6. 2018. Kromě toho bude začátkem dubna zahájena rekonstrukce toalet, byť jiným dodavatelem.

Nezbývá než doufat, že tyto zbývajících práce se podaří dokončit stejně kvalitně jako ty dosud odvedené a připravené ke kolaudaci, která měla dle žádosti DPP proběhnout během pondělí 12. března 2018. Určitě při ní dojde k poděkování zástupcům firmy Hochtief za výtečnou spolupráci po celou dobu prací.

Text a foto: Martin Brejša



CO SE ODEHRÁVALO ZA OPONOU LINKY 23?

JE TO JIŽ ROK, CO KOLEJE PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SMYČKY KRÁLOVKA ZCELA OBSADILY TRAMVAJOVÉ VOZY. NA TOM BY NEBYLO ASI NIC ZVLÁŠTNÍHO, POKUD BY SE MEZI NIMI NEPOHYBOVALY STOVKY LIDÍ, KTERÉ POJIL JEDINÝ ZÁJEM A CÍL. V SOBOTU 25. BŘEZNA 2017 ODTUD TOTIŽ VYJELA NOSTALGICKÁ LINKA 23, OBSLUHOVANÁ LEGENDÁRNÍMI VOZY ŘADY T3. JAKÝ SERIÁL AKTIVIT MUSEL PROBĚHNOUT PŘEDTÍM, NEŽ VOZY VYJELY NA SVOU TRASU, SE DOČTETE V NÁSLEDUJÍCÍM ČLÁNKU.

O tom, že je záměrem představitelů města zachovat jeden z obrazů Prahy v oblasti do-pravy, který už nás provází téměř po dobu tří generací, a tedy je nesmazatelně a nerozlučitelně spjatý s osudy města a jeho obyvatel, v podobě dalšího provozování nmodernizovaných vozů T3 nejlépe na samostatné lince s velkým turistickým potenciálem, se šušovalo od jara 2016.

Začali jsme nelehkým výběrem vozů

Na základě předběžných zpráv bylo vytipo-váno 18 vozů typu T3M2DVC, které na kon-

ci 90. let prošly celkovou opravou ve formě výměny vozové skříně za novou a jsou tedy v „nejlepších“ letech. Nicméně po stránce esteticko-historické bylo zřejmé, že díky jejich podobě (elektronický informační systém, poptávkové otevírání dveří atd.) to nebude úplně ono a stále chyběl onen „trhák“ – tedy vozidlo, které by opravdu vytvořilo nostalgii.

Bohužel slepou uličkou se ukázalo vyjednávání o využití střešovické soupravy vozů T3 č. 6892+6921 a bylo nutné se rozhlédnout mezi provozními vozy. S ohledem na fakt,

že v té době zbývalo v provozu 8 vozů typu T3SUCS z 80. let a 3 vozy T3M ze 70. let, volba byla jasná a začalo se uvažovat právě o jedné dvojici původních vozů T3M. Mezitím bylo rozhodnuto u vozů T3M2DVC o překrytí čelního maticového transparentu plechovou cedulí, jakožto vlastně jediném kroku, který měl vytvořit dojem nostalgie.

Na konci listopadu 2016 bylo zastupitelstvem hl. m. Prahy odsouhlaseno financování provozu linky 23 a přípravy tedy mohly běžet naplno. Nicméně stále chybělo stanovení

pevné podoby provozu: trasa, interval a rozsah provozu. Postupem času se vše ujasňovalo a začínalo do sebe zapadat – nebyl proto žádný důvod k panice – zejména díky tomu, že všechny vozy T3M2DVC byly stále provozní a bylo to „jen o té ceduli“.

To, že nic není jednoduché, zafungovalo hned na začátku prosince. V této době ROPID a hlavní město Praha oznámily posílení provozu tramvají, a to mj. navýšením kapacity linky 15 přes Malou Stranu, která rychle po svém nedávném zavedení nabyla popularity. Zde již důvod k panice byl a to značný. Vozy T3M2DVC byly v nové situaci potřebné pro pravidelný provoz a celý projekt linky 23 zůstal bez vozidel. V té době sice jezdilo ještě několik vozů T3M a T3SUCS v pravidelném provozu, ale termínu zahájení provozu linky 23 stanovený na 25. března 2017 se měly dožít jen dvě soupravy, a to s výhledem provozu na dva až tři měsíce...

Kolotoč práce se roztočil naplno

Tímto okamžikem začalo něco, co člověk zažije v rámci zaměstnání jen zcela výjimečně. S ohledem na fakt, že v onen březnový termín se za velké účasti veřejnosti vyjelo a nebyl zaznamenán jediný negativní ohlas, nezbyvá nic jiného, než být hrdý, že se něco povedlo na více než výbornou.

Co tomu předcházelo? Z porady technického ředitele Jana Šurovského a vedoucího jednotky Správa vozidel Tramvaje (JSVT) Milana Slunečka vzešlo velice rychle rozhodnutí využít pro projekt linky 23 dosluhující vozy T3M, T3SU a T3SUCS. A to i za cenu provedení dalších VKP-PU (velká kontrolní prohlídka a pravidelná údržba) na vozovných. Tím dostal nostalgický charakter linky nový rozměr, neboť tato skupina vozů představovala opravdové retro kousky nesmazatelně zapsané do historie pražské MHD.

Nejdříve odbor Technicko-provozní JSVT vedený Ladislavem Povýšilem musel prověřit stav všech „původních“ vozů, kdy se ukázalo, že se musí i sáhnout do „kopřív“ a některé vozy vrátit zpět „pod dráty“. Byly zastaveny odprodeje vozů, některé vozy byly i z likvidačního střediska přeřazeny zpět pod JSVT.

Dalším jasným faktem bylo, že všechny vozy musí projít prohlídkou VKP-PU s opravou elektrovýzbroje, zkorodovaných míst karosérií, schodů (některé vozy nebyly i přes rok v provozu) a hlavně opravit a zajistit příslušný počet podvozků (3,5 měsíce do výjezdu). Na začátku byl počet vozů stanoven na 5xT3M a 20xT3SUCS. Zhruba v polovině ledna 2017 byla potvrzena závaznou objednávkou finální podoba provozu linky 23 a díky tomu byl

počet vozidel zredukován na sestavu: **4xT3M** a **16xT3SUCS**.

Opravy pod Damoklovým mečem termínu

Téměř okamžitě Opravna tramvají rozjela pod dohledem vedoucího Jaroslava Jandy navýšený počet oprav podvozků T3 tak, aby šibeniční termín mohl být naplněn. Následovalo velké „losování“ v provozovně Správa dep pod taktovkou Radovana Kaprála, které činnosti a jaké rozsahy prací budou jednotlivé vozovny na vozech provádět. Po ujasnění většiny detailů byly vybrány následující vozy pro zajištění provozu na lince 23: **T3M č. 8013, 8014, 8042, 8085; T3SUCS č. 7121, 7122, 7142, 7144, 7188, 7189, 7191, 7205, 7234, 7235, 7262, 7275, 7282 a 7290**.

Je třeba poznamenat, že vozy **7174, 7256, 7269, 7273 a 8038** byly uvažovány pouze jako rezervní, než bude provoz linky 23 definitivně ustálen, proto jsou uváděny v informačních letáčích o provozu linky 23. Zajímavostí bylo, že se podařilo zachovat soupravy 7188+7189 a 7234+7235, které absolutně drtivou většinu svého provozního života tvořily nerozlučné dvojice. První z nich ve vozovně Vokovice, druhá na opačném konci města, na Žižkově, na lince 23 tak zůstávají v autentických sestavách z dob pravidelného provozu.



"TRHÁK" VŮZ SE PREZENTUJE JAKO ČELNÍ PO VíCE NEŽ 25 LETECH, A TO V PODOBĚ, JAK VYPADAL DO ROKU 1991. JEDINOU VIZUÁLNÍ NEAUTENTIČNOSTÍ JE HRAZDA VELKÉHO ZPĚTNÉHO ZRCÁTKA



"TRHÁK" PŘED ČERVENOU, ZA ČERVENOU NIKDO NESMÍ STÁT, NEBO NEBUDU HRÁT... UŽ JEDU

Ještě před uvedením vozidel do provozu muselo proběhnout diagnostikování rozsahu oprav pomocí odboru Technická kontrola vedeného Martinem Doubkem, dále pracovníky vozoven oprava karoserie, výměna podvozků, výměna předepsaných komponent elektrovýzbroje, proměření a přezkoušení elektrovýzbroje, převzetí funkčního vozu opět Technickou kontrolou a samo sebou ověření zábrzdých drah.

Došlo i na nechtěné retro

Kvůli poškození laku podokenními reklamami muselo u většiny vozů dojít k obnově červené části laku. Tato akce měla i jeden pro Prahu zvláštní aspekt, kdy se po Praze pohybovaly „flekaté“ vozy určené na lak, ovšem vykytované a přebroušené v jiné vozovně, aby se optimalizovalo využití lidí a technologií jednotlivých pracovišť. Někteří pamětníci to v žertu přirovnávali ke stavu vozů v 80. letech, kdy, aby se vůbec vyjelo, kompletnost laků zrovna nebyla hlavní prioritou, a v žertu ponoukali, že takto by to bylo to správné retro.

Na druhou stranu, díky výběru vozidel, s nimiž se již nepočítalo v provozu (původně uvažované vozy T3M2DVC měly v době slabšího

vypravení na lince 23 vypomáhat v běžném provozu), se mohly úpravy do nostalgické podoby daleko výrazně prohloubit. Jako klíčové pro JSVT byly stanoveny tři oblasti:

- 1) instalace repliky původních popisů (evidenční čísla, znaky, vnitřní popisy),
- 2) hlásič s původním gongem a mužským hlasem,
- 3) původní vzhled linkových orientací.

U prvního bodu byl jako vzor vybrán vůz č. 6340 z Muzea MHD, který je věrně rekonstruován do druhé poloviny 80. let. Druhý bod znamenal mít separátní hlásiče a hlavně nepoplést jejich verze s „normálními“ vozy. Třetí bod opět mohl být splněn ve spolupráci s muzeem, kde byly naskenovány původní orientace a zadány do výroby.

Další „dobrovolnou“ úpravou vozů bylo navrácení některých dobových komponent, o které v průběhu času přicházely během pravidelných oprav. Zde je namístě zmínit, že to, jak vozy vypadají, bylo možné i díky rychlé a obětavé pomoci kolegů z českých a slovenských tramvajových provozů. Na některých vozech linky 23 tak můžeme spatřit oprášené a vyleštěné kousky z Liberce, Mostu, Plzně,

Brna, Ostravy a v neposlední řadě z Košic a Bratislavy.

U některých vozidel byly vráceny původní výstražky „NEVYSTUPUJTE“ (č. 7121, 7122, 7142, 7144, 8013, 8014, 8085), kulaté reproduktory (č. 7142, 7144, 8014, 8085). Dále byly všechny vozy vybaveny věrnými replikami původního vzoru evidenčních číslic, vnitřních popisů atp.

Na čele vůz číslo 8085

Z pohledu rozsahu úprav je nepřehlédnutelný vůz č. 8085, který byl zvolen jako reprezentační pro zahájení provozu, zejména z důvodu, že jako poslední na území bývalé ČSSR dojezdil s původní kabinou, jež byla na vozech dodávána v letech 1962–1976. S ohledem na fakt, že tento vůz byl posledních 25 let provozován výhradně jen jako zadní v soupravě, musel být doplněn kompletní odbovovací a informační systém pro čelní vozy (tohoto nejednoduchého úkolu se zhostili pracovníci vozovny Vokovice František Marek a Filip Kopejtko).

Nezapomeňme, že tento systém se u vozů nástavbově rozšiřuje již od roku 1996 a zde nebylo téměř nic. Dále musel být doplněn ta-

chograf s rychloměrem, kde firma CTM upravila původní ručičkový rychloměr, a tak se vůz 8085 stal jediným pravidelně provozovaným vozem na lince s opticky původním rychloměrem.

Dalším smutným osudem zadních vozů je i obrovské vandalské poškození – z tohoto důvodu muselo dojít k přesklení, výměně dveřních křídel, částečné výměně vnitřního obložení, obnově stropů atp. Ovšem díky navrácení původního vnějšího osvětlení (blinkrů, zadních sdružených svítilen), hliníkových okapů čelního okna a sání motorgenerátoru se dnes mohou cestující svězt v běžném provozu vozem, který věrně vystihuje pražský provozní kolorit 80. – 90. let.

Opravy všech vozidel probíhaly ve vozovnách Hloubětín, Motol, Strašnice, Vokovice a největší měrou se na nich podílel Žižkov, kde byla většina vozidel kmenově přidělena.

Závěrem je vhodné opět všem zúčastněným poděkovat, protože zprovoznění 20, již převážně v té době odstavených vozidel za 3 měsíce, je výkon hodný jen velice obětavé práce, která nesměla snížit či ohrozit kvalitu údržby a provozu běžných vlaků. ■

T3M – karoserie z vozů T3 vybavené na tu dobu moderní polovodičovou (tyristorovou) výzbrojí TV 1, umožňující hospodárnější provoz než s původní odporovou výzbrojí. První prototyp vyjel počátkem 70. let. Sériové rekonstrukce v DPP započaly v roce 1976 a skončily v roce 1981. Takto zrekonstruováno na T3M bylo celkem 102 vozů (8005–8106). Rozeznávacím prvkem vyjma charakteristického „zpívání“ a ev. čísla je viditelná skříň s brzdovými odpory, která je umístěna na střeše, a to před třetími dveřmi.

T3SU, T3SUCS – vozy odvozené od exportní modifikace pro Sovětský svaz s odporovou výzbrojí stejnou jako u vozů T3, ale s navýšeným výkonem topení v salónu i v kabině řidiče předtápěním zářivek vnitřního osvětlení, se zcela uzavřeným stanovištěm řidiče a drobnými úpravami v trakčním a ovládacím obvodu. Dodávány byly v letech 1982–1989. Podtyp T3SUCS obsahoval některé drobné úpravy vozů T3SU pro československý trh.

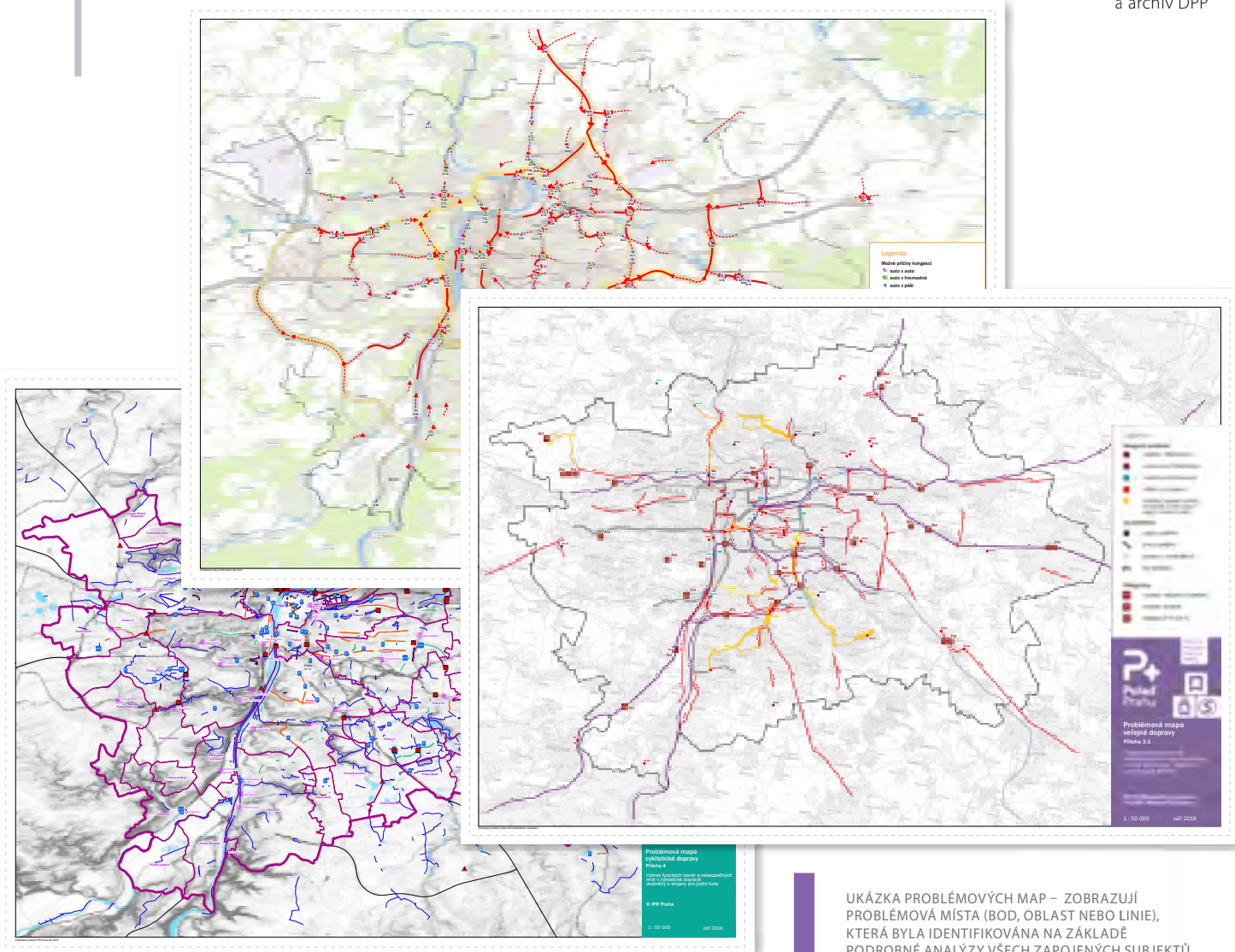
T3M2DVC – ekvivalenty vozů T3M s výzbrojí TV 1, avšak s novými karosierami dosazenými za původní, které byly silně poškozeny korozi. Karoserie byly vyráběny ve stejné specifikaci jako poslední dodávané vozy T3SUCS z roku 1989. Rekonstrukcí z typu T3M na T3M2DVC náhradou za provedení celkové opravy prošlo celkem 18 vozů v letech 1996 až 1999, evidenční čísla zůstala stejná. Z technických úprav jmenujme zvětšení kabiny řidiče, dílčí změny v ovládacích obvodech či doplnění poptávkového ovládání dveří cestujícími. V průběhu provozu vozy obdržely v rámci prohlídek v Opravně tramvajů elektronické transparenty.



INSTALACE PRVKŮ INFORMAČNÍHO A ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU ČI PŮVODNÍHO OSVĚTLENÍ SI VYŽÁDALA ZÁSADY HRUBÉ SÍLY A ZÁROVEŇ SMYSL PRO JEMNÝ DETAIL S MILIMETROVOU PŘESNOSTÍ

BEZ DVEŘÍ, BEZ OKEN, ALE NE V KOVOŠROTU... PARTA VOZOVNY VOKOVICE ZAČÍNÁ ZASKLÍVAT. KE KAŽDÉMU VOZU BYLA VYTVOŘENA "HRŮMÁDKA" RETRO DÍLŮ – NA PROSTŘEDNÍM SNÍMKU PARTA VOZOVNY HLOUBĚTÍN INSTALUJE "NEVYSTUPUJTE" U VOZU Č. 7122

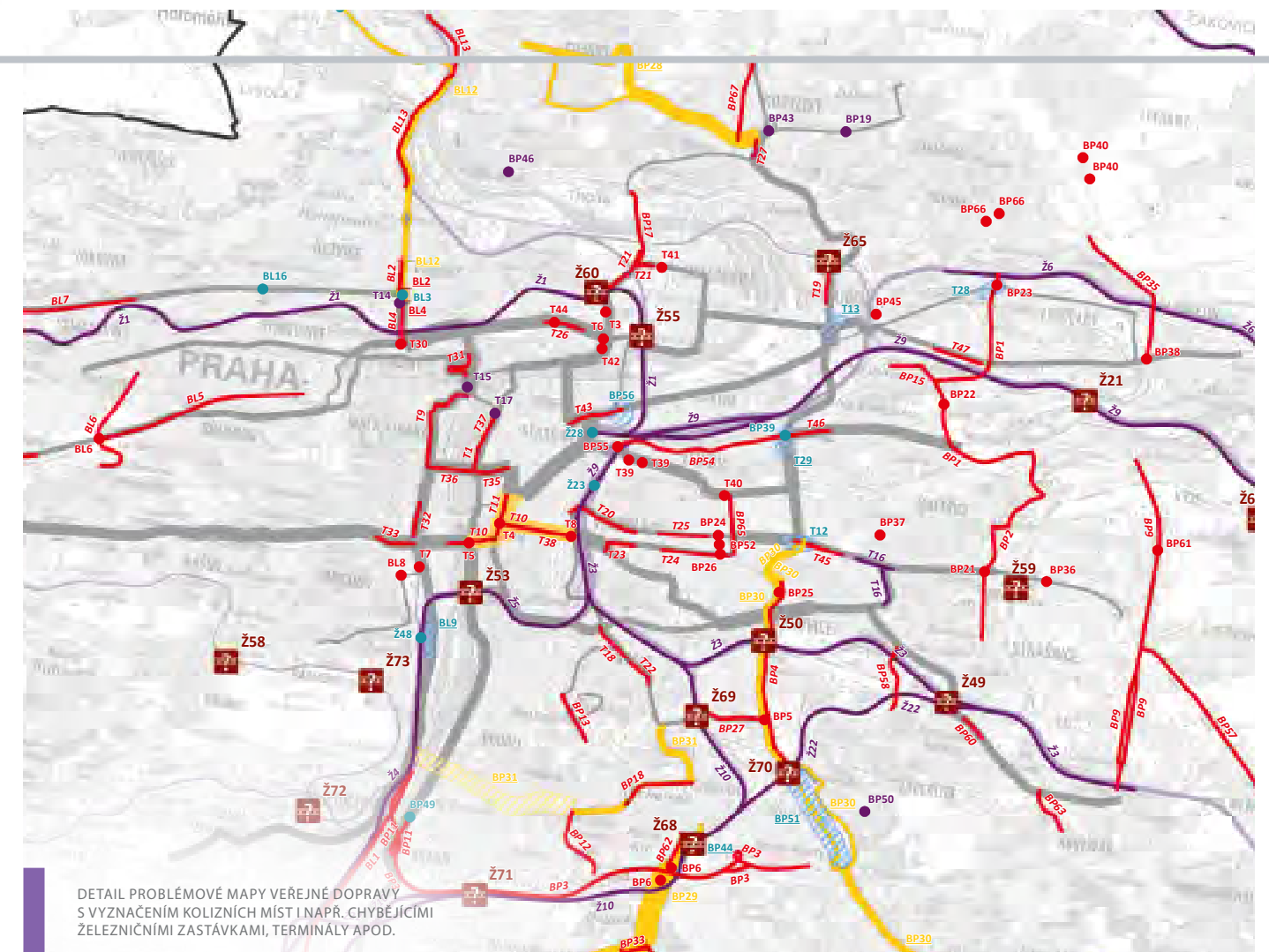
Ptala se: Jana Šejnová
Foto: Michal Andelek
a archiv DPP



UKÁZKA PROBLÉMOVÝCH MAP – ZOBRAZUJÍ PROBLÉMOVÁ MÍSTA (BOD, OBLAST NEBO LINIE), KTERÁ BYLA IDENTIFIKOVÁNA NA ZÁKLADĚ PODROBNĚ ANALÝZY VŠECH ZAPOJENÝCH SUBJEKTŮ I ŠIROKÉ VEŘEJNOSTI. SBĚR PODNĚTŮ PROBIHAL V PRVNÍM POLOLETÍ ROKU 2016. PROBLÉMOVÉ MAPY JSOU VEŘEJNĚ DOSTUPNÉ NA WWW.POLADPRAHU.CZ

JAK VYLADIT PRAHU DO ROKU 2030

NOVÁ DOPRAVNÍ POLITIKA PRAHY COBY SOUČÁST TZV. PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY BYLA SCHVÁLENA RADOU HL. M. PRAHY V ZÁŘÍ LOŇSKÉHO ROKU. MĚSTO PLÁN ZPRACOVÁVÁ OD ROKU 2015 A MEZI VĚTŠINOU MĚSTSKÝCH ORGANIZACÍ SE NA TVORBĚ PODÍLÍ I DOPRAVNÍ PODNIK. KONKRÉTNĚ ZÁSTUPCI Z ODBORU STRATEGICKÝ A INVESTIČNÍ ROZVOJ, KAM SPADÁ ODDĚLENÍ STRATEGIE, S JEHOŽ ZÁSTUPCEM, MICHALEM ANDELKEM, JSME SI NA TOTO TÉMA POVÍDALI.



DETAIL PROBLÉMOVÉ MAPY VEŘEJNÉ DOPRAVY S VYZNAČENÍM KOLIZNÍCH MÍST I NAPŘ. CHYBĚJÍCÍMI ŽELEZNIČNÍMI ZASTÁVKAMI, TERMINÁLY APOD.

Co vlastně Plán udržitelné mobility je?

Plán udržitelné mobility je základním koncepčním dokumentem v oblasti mobility, který stanovuje na předem stanovené období, v tomto případě do roku 2030, jasné zásady a priority v oblasti rozvoje všech oblastí dopravy, tedy veřejné, individuální, ale i cyklistů, pěších a městské logistiky.

K čemu naše hlavní město plán potřebuje?

V mnoha zemích především na západ od našich hranic je strategie tohoto typu běžnou praxí již několik desetiletí (např. Mnichov, Lyon, Paříž či Vídeň). Pražským koncepčním dokumentem v oblasti dopravy byly dosud Zásady dopravní politiky, které platí již od roku 1996 a jsou do značné míry zastaralé. Svým rozsahem se navíc jedná o velmi obecný text, a to je jedním z hlavních důvodů, proč bylo potřeba vytvořit novou strategii. Ta nebude jen obecně doporučovat, ale na základě zjištěných problémů stanoví konkrétní plán investic a záměrů s jasnými prioritami. Zároveň se jedná o jednu z podmínek čerpání dotací z fondů Evropské

unie, kterou musí disponovat všechna velká města EU nejpozději do konce roku 2018.

V jaké fázi tvorby plánu se právě nacházíme?

Celý proces přípravy Plánu udržitelné mobility (anglicky Sustainable Urban Mobility Plan) byl zahájen již v roce 2015 a je připravován vlastními silami hlavního města. V současnosti se projekt nachází již ve své závěrečné fázi. V analytické části byly shromážděny a popsány problémy, které v oblasti dopravy v Praze vnímá odborná i široká veřejnost. Následně byly navrženy tři různé způsoby řešení – tzv. scénáře mobility, kterými by se Praha mohla do budoucna ubírat tak, aby naplnila cíle udržitelné mobility a vyřešila většinu definovaných problémů. Po výběru nejoptimálnějšího scénáře, na kterém se podílela odborná i široká veřejnost, byla vytvořena Dopravní politika města, která již jasně definuje směr rozvoje a priority v oblasti dopravy.

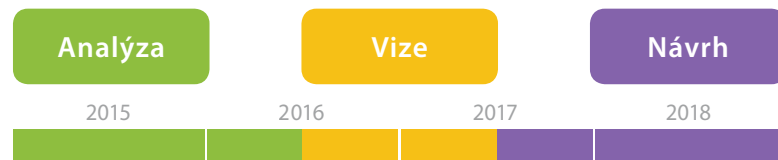
V rámci projektu se hovoří i o jakémsi zásobníku...

Ano, v rámci přípravy finálního návrhu došlo ke shromáždění více než 450 různých

CO JE PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY?

- Strategická koncepce dopravy s přesahem do jiných odvětví
- Navrhuje zlepšení mobility osob a zboží při co nejmenším dopadu na okolí
- Klade důraz na plánování pro uživatele a město

opatření, záměrů a idejí, které by v příštích 12 letech mohly či měly být zrealizovány. Jedná se právě o jakýsi obsáhlý zásobník, ze kterého budou dále vybírány a specifikovány projekty, které dostanou jasnou prioritu. V zásobníku se nacházejí jak notoricky známé projekty (např. metro D, tramvajové tratě či východní část městského okruhu), tak i mnoho nových námětů, které dosud nebyly sledovány. V říjnu a listopadu 2017 proběhlo hodnocení všech položek zásobníku. Hodnocení spočívalo v posouzení, do jaké



Polad' Prahu

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ
– ETAPY VÝVOJE PROJEKTU

V ZÁŘÍ 2017 BYLA RADOU HL. M. PRAHY SCHVÁLENA NOVÁ DOPRAVNÍ POLITIKA, JEŽ NAHRAZUJE JIŽ PŘES 20 LET STARÉ ZÁSADY DOPRAVNÍ POLITIKY. PŘINÁŠÍ PŘEDEVŠÍM KOMPLEXNĚJŠÍ A AKTUÁLNĚJŠÍ POHLED NA ROZVOJ MOBILITY V PRAZE A JEJÍM OKOLÍ. PRIORITOU JE PŘEDEVŠÍM ROZVOJ KOLEJOVÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY A KVALITA VEŘEJNÉHO PROSTORU. MOBILITA NENÍ PRIMÁRNÍM CÍLEM, ALE POUZE NÁSTROJEM K PŘÍJEMNĚJŠÍMU A KVALITNĚJŠÍMU ŽIVOTU VE MĚSTĚ



míry jednotlivá opatření naplňují předem stanovené indikátory, přičemž při hodnocení musely být také známy alespoň přibližné investiční a provozní náklady opatření. Hodnotiteli byli zaměstnanci zapojených organizací, kteří však nejsou členy pracovní skupiny. Za DPP se zúčastnilo 10 zástupců napříč všemi úseky. Zásobník opatření včetně výsledků hodnocení je veřejně přístupný na <http://zasobnik.poladprahu.cz>.

Kdy se můžeme dočkat konečné podoby plánu?

Nyní se celý projekt nachází ve své závěrečné fázi, kdy vzniká tzv. Návrh. Ze zmiňovaného zásobníku jsou na základě širší diskuze vybírána prioritní opatření, která budou dále rozpracována, a doufáme také realizována dle rámcového harmonogramu. V rámci opatření by mělo být jasně definováno, kdo za přípravu i realizaci odpovídá. Na tomto procesu participují opět i externí partneři projektu a následně bude pracovní návrh předložen i široké veřejnosti. Finální Plán udržitelné mobility včetně posouzení jeho vlivu na životní prostředí (tzv. proces SEA) by měl být dle schváleného harmonogramu předložen radě i zastupitelstvu HMP ještě v tomto volebním období (nejpozději do září 2018).

Jak byste shrnul účast DPP v tomto projektu?

Vedle toho, co jsem již zmínil, bych navíc zdůraznil, že výsledná dopravní politika úzce koresponduje s naším základním posláním – zajišťovat kvalitní a udržitelnou veřejnou dopravu v Praze. Podpora veřejné dopravy je jednou ze základních priorit schválené Dopravní politiky. Nemělo by se však jednat pouze o proklamaci, ale i o závazek pro nás pro všechny – zvyšovat komfort cestování novými moderními a ekologickými vozidly, aktivně podporovat rozvoj kolejové infrastruktury, zlepšovat technologickou úroveň našeho zázemí a v neposlední řadě nadále zlepšovat přístup k cestujícím.

Setkávat se při tvorbě plánu s inovativními přístupy?

V první řadě se jedná o trochu jiný pohled na mobilitu jako celek. Dosud jsme vždy slýchávali „až se dobuduje to či ono, uleví se těm či oněm...“ apod. Jenže ono se začalo ukazovat, že to tak nefunguje. Každá nová infrastruktura přinesla určitá řešení, ale také určité problémy. A typickou reakcí pak bylo vždy budování další a další infrastruktury. Zkušenosti měst v západní Evropě, kde si

STRATEGICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY HL. M. PRAHY

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

tímto procesem prošli ve druhé polovině 20. století, však přinesly zjištění, že nová infrastruktura neznamená automaticky vyřešení problému, ale s sebou přináší zpravidla i další novou dopravní zátěž.

Co si pod tím můžeme představit?

V Praze jsme tento proces mohli sledovat na příkladu Strakonické ulice či Jižní spojky po otevření jižní části Pražského okruhu. Strakonická ulice i Jižní spojka byly ze dne na den zcela průjezdné a intenzita dopravy na nich výrazně poklesla. Jenže s otevřením

Pražského okruhu nedošlo k žádným návazným opatřením, která by se snažila tento stav do jisté míry udržet (např. vytvoření preferenčního pruhu pro autobusy veřejné dopravy apod.) Uplynuly 1 až 2 roky a na Strakonické jsme opět stáli v dlouhých kolonách a zpoždění autobusů veřejné dopravy nezřídka dosahovalo i desítky minut. K jistému zlepšení došlo až v nedávné době díky realizaci preferenčního pruhu. Na uvedeném příkladu je však zřetelně vidět, že volná kapacita komunikací časem přitáhne další dopravní zátěž. Tento proces je známý pod názvem „indukce dopravy“.

Projekt má přesah i za hranice Prahy...

V posledních 20 letech se z Prahy do Středočeského kraje stěhuje neustále více lidí a důsledky tohoto trendu pociťujeme každý den – pravidelné ranní kolony na většině příjezdů do Prahy, přeplněné autobusy apod. Pozitivní je rostoucí obliba železnice, která představuje rychlou a spolehlivou alternativu. Bohužel vlivem velmi pomalého procesu zkvalitňování či výstavby infrastruktury je již mnoho úseků na hranici své provozní kapacity – jednoduše řečeno, po stávajících kolejích už více vlaků neprojde. Nová Dopravní politika proto nahlíží na další rozvoj mobility v Praze a středních Čechách více v souvislostech.

Můžete nám je přiblížit?

Jasnou prioritou jsou především udržitelné módy dopravy – veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava. Zvláštní důraz je kladen především na elektrickou kolejovou dopravu (metro, tramvaje a železnice), která je schopna nabídnout vysoký komfort cestování, rychlost i dostatečnou kapacitu. Navíc v území často tvoří jasný městotvorný prvek, kdy například u stanic metra či přestupních terminálů vznikají lokální centra služeb a obchodu.

Jaké místo má v plánech automobilová doprava?

„Auto není nepřítel, ale zároveň by nemělo být vládcem města.“ Město patří především lidem, proto bude velký důraz u všech opatření kladen na kvalitu veřejného prostoru. To by však nemělo znamenat, že všude přibudou jen lavičky a cyklostezky. Velkým dluhem z minulosti je nedostatečně vybudovaná síť záchytných parkovišť P+R, a to nejen v Praze, například u metra, ale hlavně ve středních Čechách u železničních stanic. Nejlepší auto pro Prahu je totiž takové, které do Prahy vůbec nedejde. Jasně deklarována je i podpo-



I TAKTO MŮŽE V BUDOUCNU VYPADAT CESTOVÁNÍ VEŘEJNOU DOPRAVOU. PŘEHLEDNÉ, BEZBARIÉROVÉ A PŘÍJEMNÉ PŘESTUPNÍ BODY. NA SNÍMKU JE MODERNÍ PŘESTUPNÍ UZEL V NĚMECKÉM AUGSBURGU, NÁMĚSTÍ KÖNIGSPLATZ



POSÍLENÍ A ROZVOJ MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE, METRA, TRAMVAJÍ ČI DALŠÍCH KOLEJOVÝCH SYSTÉMŮ, VYUŽITÍ MĚSTOTVORNÉ FUNKCE KOLEJOVÉ DOPRAVY – I TO PATŘÍ DO PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MOBILITY

ra sdílení aut či kol. V neposlední řadě Plán udržitelné mobility přináší i mnoho organizačních či procesních opatření – příkladem může být zavedení mýtného systému, rozšíření zón placeného stání a podobně. Jedná se však mnohdy o oblasti, kde bude nutné najít dostatečnou politickou vůli učinit i na první pohled nepopulární rozhodnutí.

V čem vidíte hlavní rozdíl mezi předchozími koncepcemi a Plánem udržitelné mobility?

Plán udržitelné mobility je platformou, ve které spolupůsobí všechny složky hlav-

ního města i jeho okolí a vzniká současně za široké spolupráce veřejnosti. To je jednoznačně dobrým předpokladem pro to, aby mohl být společným úsilím naplňován. Cílem není technokratické plánování, ale smysluplná kombinace všech dostupných nástrojů za účelem dosažení příjemnějšího a funkčnějšího městského prostředí.

Mobilita je jednou ze základních společenských potřeb, ale není primárním cílem. Tím je zvýšení kvality života obyvatel a návštěvníků Prahy a jejího okolí.

MEZINÁRODNÍ ASOCIACE METRO – ZAŽÍVÁ DPP DÉJÀ VU?

SE ZAČÍNÁJÍCÍM JAREM SE V RUBRICE LETEM – SVĚTEM VYDÁME VÝCHODNÍM SMĚREM, KDE JEŠTĚ PANUJE ZIMA. PŘIVÍTÁ NÁS RUSKÁ FEDERACE, NEBOŽ SÍDLO MEZINÁRODNÍ ASOCIACE METRO JE NA ÚZEMÍ TOHOTO NEJVĚTŠÍHO STÁTU SVĚTA.



TOTO ČÍSLO ČTVRTLETNÍKU ASOCIACE METRO INFO INTERNATIONAL MIMO JINÉ PŘEDSTAVUJE VÝROČÍ MERTA V TBILISI



JEDNA Z MNOHÝCH NÁVŠTĚV ČLENŮ MEZINÁRODNÍ ASOCIACE METRO V PRAZE, VČETNĚ ZÁSTUPCŮ NEJVYŠŠÍHO VEDENÍ

Z pohledu zahraniční agendy Dopravního podniku je na stránkách DP kontaktu nejčastěji zmiňován již představený Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP (DP kontakt 5/2017). Aby byl výčet členství DPP v mezinárodních profesních sdruženích kompletní, budeme se dnes věnovat druhému (a poslednímu) uskupení, Mezinárodní asociaci Metro.

PŘEDSTAVENÍ ASOCIACE

Mezinárodní asociace Metro byla založena v roce 1992 a jejím sídlem je Moskva. Vznikla z důvodu zániku systému centralizovaného řízení metra ve městech bývalého Sovětského svazu. Začátkem 90. let minulého století totiž bylo na území tehdejšího SSSR zrušeno hlavní ředitelství metra tehdejšího Ministerstva železnic. Systémy podzemní dráhy byly následně převedeny do městských správ, což po rozpadu SSSR fakticky znamenalo, že dopravní podniky zůstaly osamoceny při řešení mnoha problémů, jejichž závažnost narůstala s probíhající transformací politického i společenského zřízení.

V době založení asociace, v únoru 1992, zahrnovala pouze členy z některých nástupnických zemí Sovětského svazu: Ruska, Ukrajiny, Běloruska, Gruzie, Arménie, Ázerbájdžánu a Uzbekistánu. V roce 2010 se k těmto členům připojil Kazachstán, následován akademickým sektorem (Moskevská státní univerzita) a největšími průmyslovými podniky, hlavně výrobci kolejových vozidel pro podzemní dráhu (např. Alstom, Bombardier).

Obecně řečeno, Mezinárodní asociace Metro dnes pomáhá prosazovat zájmy provozovatelů metra, usnadňuje spolupráci mezi provozovateli metra a výrobci v oblastech údržby vozidel metra a výroby náhradních dílů a konečně působí jako platforma pro výměnu zkušeností.

ČLENSTVÍ DPP OD ROKU 2015

Po roce 2010 se DPP stal cílem mnohých návštěv zástupců Mezinárodní asociace Metro, a to i na nejvyšší úrovni prezidenta a viceprezidenta. Všechny odborné návštěvy měly jedno společné – odborníci se vždy zajímali o projekt modernizace vozového parku metra v Praze, jenž byl spuštěn na přelomu milénia a díky kterému jsou dnes DPP provozovány soupravy naprosto odlišné od původních, avšak v systémech metra členů asociace dodnes provozovaných souprav z Mytiščinského závodu u Moskvy (dnes Metrovagonmaš).

Tento milník se stal impulsem, proč byla v roce 2015 učiněna DPP nabídka členství v asociaci. Dopravní podnik má tak díky členství možnost aktivně sdílet vlastní zkušenosti z obnovy vozového parku metra s městy, od kterých se do roku 1990 výhradně pouze učil a od kterých se „musel“ inspirovat. DPP v asociaci zastupuje vedoucí jednotky Správa vozidel Metro Josef Němeček.

PRACOVNÍ ORGÁNY ASOCIACE

V porovnání s víceoborovým a celosvětovým Mezinárodním svazem veřejné dopravy UITP se zdá být struktura Mezinárodní

asociace jednoduchá. V čele stojí předseda představenstva Dmitrij Pegov a jeho tým, který je tvořen sedmi vysoce kvalifikovanými odborníky na konkrétní oblasti ve vztahu k podzemní dráze. Členové asociace jsou generálním ředitelem Igorem Ermolenkem svoláváni několikrát do roka na zasedání, na kterých diskutují aktuální témata a hledají jednotná stanoviska.

Mimo zasedání jsou organizovány konference, semináře a odborné technické návštěvy s cílem nalézt praktická řešení na daném místě. Mezinárodní asociace Metro vydává čtvrtletník Metro Info International v ruském jazyce, který informuje o dění v asociaci, představuje technické novinky a slouží k výměně zkušeností.

Závěrem mi dovoluji ocenit úsilí Mezinárodní asociace Metro, které činí na podporu systémů podzemních drah na území bývalého Sovětského svazu. Ačkoliv situace v těchto městech a v těchto systémech metra není záviděníhodná, Mezinárodní asociace Metro pomáhá řešit jejich problémy. Formou přípravy dokumentů pro politické reprezentace daných měst se snaží zavést systémový přístup, který by mohl být aplikovatelný napříč členskou základnou.

Zjednodušeně lze tedy konstatovat, že asociace doplňuje zhroutený centralizovaný systém řízení metra na území bývalého SSSR. V DPP tak můžeme být právem pyšní, že jsme se stali mostem pro výměnu provozních informací a zkušeností v oblasti metra mezi UITP a Mezinárodní asociací Metro, což ve svém důsledku přináší užitek všem. ■

Text: Milan Slezák

Text a foto: Aleš Karlovský

JUBILEJNÍ FEBIOFEST JE TU

Od 15. do 23. března probíhá již 25. ročník **Mezinárodního filmového festivalu Praha – Febiofest**. Letos se promítá v multikinech CineStar Praha – Anděl a na Černém Mostě, v kině Národního filmového archivu Ponrepo a poprvé i v mobilním kině na Václavském náměstí. Připraveno je přes 160 celovečerních snímků v 15 různých sekcích v rámci více než 450 filmových projekcí v Praze.

A protože je tento ročník jubilejní, objevují se v sekci Best of nejoblíbenější filmy uvedené zde v předchozích ročnících od založení Febiofestu v roce 1993. Nechybí mezi nimi snímky jako například Lola běží o život režiséra Toma Tykwera, Mulholland Drive Davida Lynche či Pianista Romana Polanského. Připraven je tradičně i bohatý festivalový doprovodný program.

Bližší podrobnosti na www.febiofest.cz.



Jsou dny (a noci), kdy ulice, kluby, kavárny a hospůdky na Žižkově ožívají ještě větším ruchem, než bývá obvyklé. Jednou z akcí, která to mívá na svědomí, je již tradiční multižánrový festival **Žižkovská noc**. Jeho osmý ročník proběhne od čtvrtka 22. března do soboty 24. března 2018 a nabídne stovky domácích i zahraničních účinkujících z oblasti hudby, divadla či literatury na desítkách scén a velmi pravděpodobně i tisíce lidí v ulicích, pohybujících se od jednoho kulturního lákadla ke druhému. Zatím jsou potvrzena třeba taková jména, jako Lenka Dusilová, Monika Načeva, Garage and Tony Ducháček, Vypsaná fiXa, Hentai Corporation, Prago Union, Mydy Rabycad, Kalle, Manon meurt, Houpací koně nebo Root.

Uměleckoprůmyslové muzeum nabízí až do 20. května 2018 výstavu s všeřikajícím názvem **Bydliště: panelové sídliště – Plány, realizace, bydlení 1945–1989**, která přibližuje historii vybraných sídlišť v České republice i společenské, politické, kulturní a ekonomické souvislosti, jež jejich vznik doprovázely. Ideou realizačního týmu výstavy je ukázat, že všechna sídliště nejsou stejná. Jednotlivé fáze výstavby sídlišť jsou představeny pomocí plánů, modelů a dobových fo-

tografií zapůjčených z předních sbírkových institucí i soukromých sbírek z celé České republiky, či divácky přístupnými demografickými grafy. Kontext pak dokresluje bohatý výběr exponátů z oblasti výtvarného umění, bytové kultury či designu. Návštěvník získá také základní přehled o typech výstavby, důležitých konstrukčních soustavách či dobových ekonomických, společenských a kulturních podmínkách i technických možnostech ve stavebnictví.



KDE SE NACHÁZÍ CVIČNÝ VŮZ?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte tričko „Linka 23“ a publikaci „Slang pražských dopraváků“. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 1. dubna 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Ve které přestupní stanici jsou tyto eskalátory?** z Fotohádky v DP kontaktu 2/2018 zněla: **Muzeum**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Historie MHD“ a publikací „Lokálkou do České Kanady“ odměněn: **Rudolf Kísveř**.

FOTOHÁDANKA O CENY



V TŘINCI SPOLEHLIVĚ, I KDYŽ „NA BATERKY“

OD LOŇSKÉHO BŘEZNA JEZDÍ V SEVEROMORAVSKÉM TŘINCI DESET ZBRUSU NOVÝCH ELEKTROBUSŮ ŠKODA PERUN HE, SPRÁVNĚ ŠKODA 26 BB HE. S PŘEKVAPIVĚ PĚKNÝMI KAROSERIEMI SOLARIS URBINO IV. GENERACE TAK PŘÍSPÍVAJÍ I K RÁZU CENTRA TĚŽKÉHO PRŮMYSLU. TŘINEC SE PŘIDAL K MĚSTŮM, KDE JE MHD PROVOZOVÁNA V ELEKTRICKÉ TRAKCI.

Dojezd elektrobusu Škoda Perun na jedno nabití je cca 110–130 km, kapacita akumulátorů 200 kWh, nabíjecí proud 63 A. Vozy mají přípravu na průběžné nabíjení, se kterým se v blízké budoucnosti počítá na vybraných konečných zastávkách. Pomalé nabíjení včetně balancování akumulátorů trvá cca 5 hodin – nově zřízená trafostanice v garážích má příkon 400 kW a každý elektrobus má vlastní nabíjecí stojan.

Jízdné činí 12 korun bez rozdílu ujeté vzdálenosti a platí se drobnými u řidiče. Jako schůdnou alternativu doporučují jednodenní ODISku za 200 Kč. Ta s výjimkou linek MHD v Opavě platí ve všech provozech MHD i ve vlacích a autobusech po celém moravskoslez-

ském regionu a pro cesty za poznáním nejen systémů regionální dopravy je vynikající.

Jako výchozí místo pro průzkum třinecké MHD doporučují obě železniční stanice, i když je s podivem, že vlaky vyšší kategorie staví v zastávce Trinec-centrum a moderně velmi pěkně upravenou stanici Trinec projíždějí.

Centrální přestupní bod se logicky nachází na autobusovém nádraží, kam směřují i příměstské linky. Autobusy jsou nízkopodlažní a jezdí na stlačený zemní plyn. Vadou na krásu ekologického pohonu je to, že všechna zdejší vozidla používají naftové topení a v období nižších teplot a častějších inverzí tak přilíš ke zlepšení čistoty ovzduší nepřispívají. ■

ELEKTROBUS ŠKODA PERUN RZ 1TE 3304
V CENTRÁLNÍ ZASTÁVCE TŘINEC, AUTOBUSOVÉ
STANOVISŤE 27. ČERVNA 2017



NA LOŇSKÉM VELETRHU CZECH RAIL DAYS
V OSTRAVĚ SE 15. ČERVNA PŘEDSTAVIL
TŘINECKÝ ELEKTROBUS RZ 1TE 3308

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

25 let Muzea MHD

V tajence najdete dokončení textu: V létě 1992 se celé muzeum přestěhovalo z Poprvé se veřejnosti Muzeum MHD otevřelo 15. května 1993. Objekt byl již v roce 1991 vyhlášen technickou památkou.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 1. dubna 2018** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraďte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: **akumulátorový šroubovák Black&Decker CS3652LKA** a další dva podložku pod myš.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 2/2018 bylo dokončení textu: Koncepti zastřešení garážového objektu **navrhl Josef Zeman**. Hlavními nosnými prvky se staly dvě dvojice ocelových šikmých oblouků o rozpětí 104 metry.

Hlavní cenu – čelovku Petzl Actik – získává **Lucie Jelínková** a tričko s motivem tramvaje linky 23 získávají **Jaromír Nedvěd** a **Martin Rak**.

Hlavní cena:

Akumulátorový šroubovák Black&Decker

JE ŘEŠENÍM PRO PRÁCI V NEPŘÍSTUPNÝCH MÍSTECH. JEHO ŠTÍHLÁ KONSTRUKCE A PRAKTICKÉ NÁSTAVCE POMOHOU V KAŽDÉ SITUACI.

KLÍČOVÉ VLASTNOSTI: LITHIUM-IONTOVÁ TECHNOLOGIE (NETRPI PAMĚŤOVÝM EFEKTEM A SAMOVOLNÝM VYBÍJENÍM); AKUMULÁTOR S KAPACITOU 1,5 AH A NAPĚTÍM 3,6 V PRO DLOUHOU DOBU VÝDRŽE; VESTAVĚNÉ PRACOVNÍ LED OSVĚTLENÍ; PRAVÝ ČI LEVÝ CHOD; ÚHLOVÝ NÁSTAVEC PRO ZVÝŠENÍ DOSAHU; POGUMOVANÁ ERGONOMICKY TVAROVANÁ RUKOJEŤ, MAGNETICKÝ DRŽÁK NÁSTROJŮ; ŠIROKÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ; KUFŘ.



	ZMĚNA RYTMU VTEŽE BASNÍ	VZÁČNÝ NEROST	INIC. HERČEKY BAKROVÉ		ZBAVIT SEVRĚNÍ	BEZ-KMENNÁ DŘEVINA	DOMÁCKÝ ALEJEJ	ČISTIT		VODIČ ELEKTRINY	DOMÁCKÝ UVE	PODÁNÍ PACKY	ZN. ASTATU		KUŽELO-SEČKA	PARAGRAF	ISLAND. HORA	SYN. JUDŮV	ŠÁCHOVÁ UKONČENÍ	
ŘÍMSKÝCH 1990				DOPVĚTI NÁPOJ S OTRUBAMI					HROMADA ANGL. JIT					VÝVRAT STROMŮ						
ZNAK RODU				VYSÍLAT SVĚTOVÝ POHAR										LEVANT-SKA BAVLNA BAZNY (ZAST.)						
TAHLE			4. Ešit tajenky											ŠVIHAT SPZ BLANSKA						
ZKR. AMPER-HODINY			LUDOLFOVO ČÍSLO S 3. EŠIT tajenky			ZNAČKA KILOTUNY ZENSKRE JIMENO (19.9.1)		SRNČÍ MLÁDE	OZNAOVAT DOPŘEDU		ČÁST PRAHY FR. PŘED-LOŽKA									
ZÁKL. GEOM. BEZPRO- MĚRNÝ PŘEVEK			SEVERO-ZÁPAD JIŽ			DOMÁCKÝ ISABELA					MĚSTO V JORDÁNSKU						NEMOVITÝ	MYS ANTARK-TIDY	SÍDLO NA SICILII	
SLADKO-VODNÍ RYBY						OSTEN MĚSTO V TURECKU					2. Část tajenky AMER. VODOPÁDY									
POPĚVEK			OBLININÝ CITO-SLOVCE ULEHČENÍ			CITOSLOVCE PŘEKVA-PENÍ NEM. OLEŇ NEURČITÝ					STARO-GERMAN DO DNA (HOVORI)									
VYSOKÁ UMĚLECKÁ ŠKOLA				BALETRA EPIPE NAROZEN-SKÝ PŘEDSTAV-TEL										ANGL. ŽALUD CITOSLOVCE RŮZNYCH POČITŮ						
	ŘÍMSKÝCH 2495	ZKR. FIRMY FR. NÁVRHÁŘ ODEVŮ			ČISTIDLO MOTORŮ	KMEN V TANZANII ÚDER			OZNAČENÍ LETADEL MEXIKA SLOVEN. OREL					ANGLICKY PODPŘENKA (HOV) ASUKSKY STAT						
ŘÍMSKÝCH 1900		SLOV. BERAN SPZ NOVÉ ZÁMKY					AMER. GEOGRAF. DRUŽICE ZKR. ITAL. LET. SPOL.			HORKÝ VÍTR JAPON. SOU-OSTROVÍ					TEPLOTA OZNAČENÍ LETADEL SYRIE				ČÁST STODOLY MATKA ROMULA A REMA	
POČT. MĚNĚ-CENOSTI							ITALSKY LAKOMÝ													
1. Ešit tajenky							DRUH KARET													
ZKRATKA DOKTORA				ZKR. AMER. AUTOMO-BILOVÉHO KLUBU				STARO-VEKY ITAL							NA ONOM MÍSTĚ					CHEMICKÝ PŘEVEK

**STŘEDNÍ
PRŮMYSLOVÁ
ŠKOLA
DOPRAVNÍ, a. s.**



DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM A S MATURITOU

- Informační technologie
- Ekonomika městské dopravy
- Informační a zabezpečovací systémy
- Autotronik
- Automechanik
- Elektromechanik pro dopravní prostředky
- Autolakýrník
- Zámečnick
- Elektrikář
- Karosář
- Aranžér
- Logistika v dopravě

Pořádáme zkoušky nanečisto, řemeslné kroužky a exkurze pro základní školy a pro rodiny s dětmi. Více informací na webu www.sps-dopravni.cz

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Partner



242 481 933 / 778 499 636

Zastavte se pro čtení v Infocentrech DPP

DP kontakt exkluzivně
v Infocentru Můstek
ZDARMA



90 let vozovny
Pankrác
40 Kč



80 let vozovny
Motol
40 Kč



50 let oprávný
tramvaj v Hostivaři
40 Kč

BRZY V PRODEJI:

Vozidla nezávislé
trakce pražského
metra
40 Kč



Novinka



Slang pražských
doprávků
129 Kč

Publikace v prodeji v Infocentrech:
Můstek, Hradčanská a Nádraží Veveřslavín

Aktuální otevírací doby na: www.dpp.cz/infocentra