

DP

kontakt

POSLEDNÍ HOLEŠOVICKÉ AUTOBUSOVÁNÍ
METRO VČERA, DNES A ZÍTRA
JE PRAHA CHYTŘEJŠÍ?



NOVÁ KOLEKCE
na Infocentrech
a v novém fanshopu

T3 Coupé



PLECHÁČEK

299 Kč

**TUŽKA
OBYČEJNÁ**
hranatá
(nebo kulatá)

19 Kč



**LIMITOVANÁ
EDICE!**

Nástěnný kalendář 2019

Foto: Petr Hejna
formát A2, křída 250 g
+ bonus: placka T3 Coupé



**USB 3.0
FLASH DISK**
16 GB

449 Kč

299 Kč

TRIKA PÁNSKÁ unisex
s krátkým rukávem

TRIKA DÁMSKÁ
s dlouhým rukávem

(pouze ve fanshopu)

ŠÁLA
(pouze ve
fanshopu)



399 Kč

599 Kč

599 Kč



Prodej na Infocentrech: Můstek, Anděl, Veleslavín a Hradčanská
nebo nově na: fanshop.dpp.cz
Aktuální otevírací doby Infocenter na: www.dpp.cz/infocentra

**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

OBSAH 12 / 2018

DP
kontakt

- 4 – 7 AKTUÁLNĚ
- DPP V SÍTI**
8 TROCHA SNĚHU I S TECHNIKOU
- TÉMA**
9 SVÍTÍME AŽ DO TŘÍ KRÁLŮ
- UDÁLOST**
10 – 11 UITP: PRAHA TRADIČNÍM HOSTITELEM
- VELETRH**
12 – 13 POSLEDNÍ HOLEŠOVICKÉ AUTOBUSOVÁNÍ
- SMART CITY**
14 – 15 JE PRAHA CHYTŘEJŠÍ? NAPOVÍ SMART PRAGUE INDEX
- AKCE**
16 – 19 PRÁCE V METRU – VČERA, DNES A ZÍTRA
- VZDĚLÁVÁNÍ**
20 PO ŠKOLE ROVNOU DO PRÁCE
21 DRÁŽDANŠTÍ OPĚT V PRAZE
- ZAJÍMAVOST**
22 – 23 SÍŤ DOPRAVNÍCH BLÁZNŮ JE PO CELÉM SVĚTĚ
- KALEIDOSKOP**
24 – 25 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH
- LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM**
26 – 28 ZA TŘEMI MUZEJNÍMI KLENOTY METRA
- PRAŽSKÁ STOPA**
29 – 31 ČÍSLO 7079 V KRÁLOVSTVÍ DÁNSKÉM
- CESTOU EVROPOU**
32 – 33 ČISTÉ, OSPALÉ, NEUZNANÉ
- PEL MEL**
34 Z DOPRAVNÍCH PODNIKŮ V ČR A SR
- PERLY MUZEA**
35 – 37 OŽIVLÉ VZPOMÍNKY NA MEVRO A 15. KOLEJ
- PRÁVNÍ PORADNA**
38 – 39 EXEKUCE – NEJČASTĚJŠÍ SITUACE A JEJICH ŘEŠENÍ
- OHLASY**
40 PROKLETÍ TECHNIKY
41 KULTURA / SOUTĚŽ
42 KRÍŽOVKA O CENY

Foto: 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, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědný redaktor:** Zdeněk Bek
Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; **Místopředseda:** Jiří Došlý; **Členové:** Dagmar Asztalošová,
Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek,
Miroslav Grossmann, Zora Karmazin Blůmlová, Soňa Kemrová, Jaroslav Kristen,
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: 30. listopadu 2018
NEPRODEJNÉ

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

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje

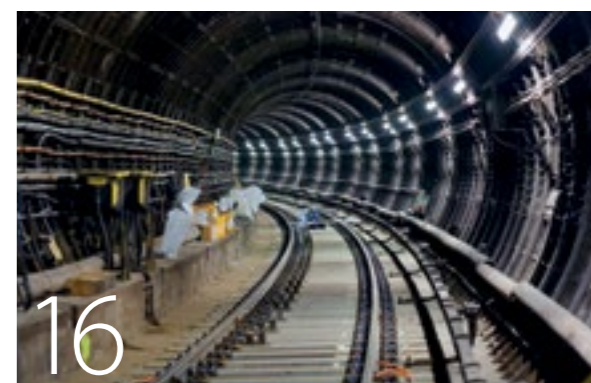




Foto: archiv sbordppp.cz

Vánoční koncert sboru se křtem nového CD

V neděli 6. ledna 2019 od 16 hodin proběhne v kostele sv. Vojtěcha v pražské Libni vánoční koncert s názvem Čas radosti, veselosti. Představí se cimbálová muzika Lašár z Velkých Pavlovic a Pěvecký sbor DPP, který zde pokřtí nové CD „Z Moravy, Slovenska, Čech“. Sbor tímto koncertem zahájí druhou stovku svých veřejných vystoupení. (red)

Jak nezamířit přímo pod kola tramvaje

Do pražských ulic na již tradiční cestu vyjela „preventivní tramvaj“, v jejímž interiéru se konají přednášky v rámci dopravně bezpečnostního projektu „Není cesty zpět“. Žáci základních škol jsou tak upozorňováni na jednu z nejnebezpečnějších dopravních situací, která může nastat – srážka chodce a tramvaje na přechodu pro chodce. Ve čtyřech pražských smyčkách tak maskot akce, kamarádka Zebra, radila: „*Při cestování buďte stále ve střehu a zbytečně neriskujte!*“, „*Přecházet mezi tramvajemi je stejně nebezpečné, jako kdyby Zebra chtěla projít mezi lvy...*“. Dispečeri a řidiči DPP společně s policisty Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy jejím prostřednictvím seznamují děti s bezpečnostními pravidly tramvajové dopravy v Praze. Ročně v pražském provozu zbytečně dochází k desítkám nehod za účasti chodců. V posledních letech navíc srážek tramvajů s chodci mírně přibývalo. Proto je důležité mít na paměti jeden z hlavních sloganů Zebry: „*Nikdy není takový spěch, aby bylo nutné hazardovat se zdravím nebo dokonce životem!*“.

(zb)



Foto: Zdeněk Bek

Nákup už jedině z domova

Více než 120 druhů dopravních suvenýrů, stále rozrůstající se nabídka, a to vše z pohodlí domova. Přesně těmito slovy by se dal ve zkratce charakterizovat nový fanshop pražského dopravního podniku. Přimo ze svých obývacích si tak fanoušci veřejné dopravy mohou zakoupit propagační předměty s tematikou MHD, včetně USB flash disků, powerbanky či publikací a brožur o pražské MHD. Nový fanshop je k nalezení na adrese: <https://fanshop.dpp.cz>. Zboží si mohou zákazníci vyzvednout na Infocentrech DPP, případně mohou využít Českou poštu. Platit je možné převodem, dobírkou České pošty nebo platební kartou. (red)

(red)

NOVÝ WEB O KOUSEK BLÍŽE

Současná webová prezentace DPP, která spatřila světlo světa v roce 2008, již dlouhodobě nesplňuje vlastnosti moderního webu. Z tohoto důvodu byly v průběhu roku 2018 zahájeny práce na nové podobě webových stránek, jejíž technická stránka ale i uživatelské prostředí budou odpovídat standardům dnešní doby. Nejvýraznější změnou pro návštěvníka bude moderní vzhled stránek, který se inspiroval weby nejen evropských dopravních podniků. Inspirace se hledala v mrazivých Helsinkách, blízkém Mnichově ale i Českých Budějovicích. Z grafických návrhů dodaných společností Prague Best byl v listopadu vybrán finální, který je v současné době rozpracováván pro použití na všechny podseky webových stránek. Tím však práce nekončí, naopak, to nejtěžší, a to technické zpracování, včetně testování funkčnosti stránek, projektový tým teprve čeká. (pv)

(pv)

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

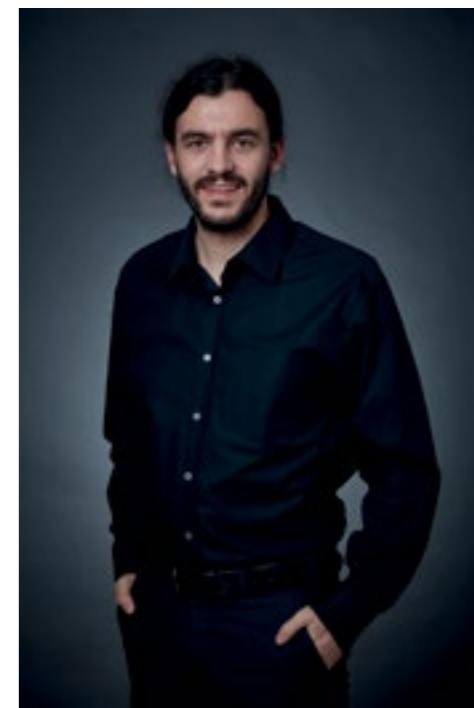
když mne redakce časopisu DP kontakt požádala o vánoční příspěvek, dlouho jsem přemýšlel. A pak mne napadlo jediné slovo – poděkování. Doprava je srdcem a tepnami našeho hlavního města. Jen díky Vám v nich denně proudí miliony lidí a mohou se dostat tam, kam potřebují. Bez vás by se Praha zastavila.

Slibuji, že ve mně budete mít zastání. Nejsem profesionální politik. Vystudoval jsem technické obory, vím něco o kolejových vozidlech stejně jako o dopravních stavbách. Ale teď mne čeká další úkol – co nejlépe poznat Vaši práci a udělat vše, abyste pro ni měli co nejlepší podmínky. Nemluvím jen o platech, ale také o pracovním prostředí a zázemí. Třeba, aby bylo možné na každé konečné zastávce důstojně zajít na toaletu.

Chtěl bych také, aby si Pražané Vaši práce mnohem víc vážili. I pro to udělám maximum. Při každé příležitosti jim budu vysvětlovat, jak je Vaše práce zodpovědná, kolik přechází pro ně obětujete a co vše pro ně děláte, když bez ohledu na roční období a počasí vstáváte uprostřed noci, abyste se dostali do vozovny, garáže či depa a vyrazili na svou trasu. Dopravní podnik a jeho zaměstnanci musí být značkou, které si Pražané váží.

Slibuji Vám, že u mne budete mít vždy otevřené dveře. Hnutí PRAHA SOBĚ má otevřenost v genech. Stejně jako je tu pro každého magistrát a radnice městských částí, které pro Pražany spravujeme, je Vám otevřena má kancelář. Neváhejte třeba poslat email na adam.scheinherr@praha.eu, napsat názor na mém facebooku nebo zkuste zavolat. Já se zároveň budu snažit, abych našel co nejvíce času na osobní setkání s Vámi přímo na Vašich pracovištích, která jsem začal navštěvovat.

Co dodat? Přeji Vám všem hodně odpočinku a krásné Vánoce. Těším se, že společně budeme v dalších letech budovat prestižní Dopravní podnik, na který jsou hrdí obyvatelé města i jeho zaměstnanci.



Váš
Adam Scheinherr,
náměstek primátora a radní pro dopravu
hlavního města Prahy

NÁBOR V AKCI

Sté výročí vzniku samostatného Československa, největší veletrh pracovních příležitostí v ČR Profesia days a jediný autobusový veletrh na našem území Czechbus 2018. Tři stěžejní akce letošního podzimu, na kterých náboráři Dopravního podniku nemohli chybět. Letenská pláň hostila koncem října, v rámci oslav sta let od založení Československa, více než 150 ks současné, historické a speciální vojenské techniky. Zaměstnanci DPP při této příležitosti prezentovali volná pracovní místa, rozdávali reklamní předměty a také informovali a odpovídali na dotazy zvědavých návštěvníků. K dispozici byl i trenážer tramvaje, který návštěvníky velmi lákal. I když se nejednalo čistě o náborovou akci, lidé se přesto dotazovali, jaké jsou v DPP možnosti uplatnění. Návštěvníci u stánku potvrdili, že o zaměstnání, ale i historii a působnost pražského dopravce je mezi veřejností velký zájem.

Úvod listopadu byl ve znamení již osmého ročníku veletrhu práce Profesia days. V průběhu akce bylo možné najít nejen zajímavé pracovní pozice, ale zúčastnit se i různých přednášek, prezentací a také poradenství – například, jak napsat zajímavý životopis. V letošním roce se představilo přes 130 vystavovatelů a ani nábor největšího městského dopravce v ČR nezůstal stranou. Lidé projevíli zájem zejména o pozice řidičů a řidiček jak tramvajů, tak autobusů, dále o elektroprofese, informátory v dopravě a také o administrativní pozice. Na tomto veletrhu šlo zejména o vzájemné navazování a předávání přímých kontaktů mezi zástupci zaměstnavatelů a potenciálními zaměstnanci. Náboráři si do své databáze uchazečů při této akci zavedli téměř stovku nových kontaktů.

Poslední akce, které se naši personalisté v letošním roce zúčastnili, byl veletrh CZECHBUS. Kde jinde hledat řidiče autobusů, než přímo na akci jim určené. Jen během účasti personalistů na veletrhu se přišlo ke stánku popat po práci několik desítek kandidátů. Nezapomnělo se ani na propagaci SPŠD, a tak jsou její žáci častými pomocníky u stánků, kde získávají budoucí žáky školy. I přesto, že prioritně vyhledáváme nové pracovníky, často se u stánků zastavují naši bývalí zaměstnanci – pamětníci, kteří se chtějí podělit o svoje pracovní vzpomínky. Jejich zážitky, zkušenosti a věrnost k zaměstnavateli krásně ilustruje odpovědnost a důležitost náboru pro firmu s více než 120letou tradicí. (zb)

(zb)

Krátce z listopadových odborných návštěv

V listopadu jsme přijali několik specifických odborných zahraničních návštěv. Samostatné články na dalších stránkách DP kontaktu jsou věnovány výročnímu 40. zasedání Marketingové komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP, které se odehrálo na půdě DPP koncem listopadu, a třítydenní stáži studentů drážďanské Střední průmyslové školy dopravní. Ti v Praze strávili takřka celý listopad. Mezi nekonvenční odborné zahraniční návštěvy lze do třetice zařadit stáž studentů ze slovenské Střední průmyslové školy z Levíc, kteří se na různých pracovištích DPP pohybovali po dobu 14 dní. Asijské delegace reprezentovala čínská delegace z města Zhejiang, zajímající se o význam podzemní dráhy v Praze v kontextu městské hromadné dopravy. (jd)

(jd)



Foto: Petr Hejna

Muzeum MHD: akce již 5. ledna

Zcela zásadní novinkou pro návštěvníky Muzea MHD v Praze jsou jeho otevření brány i v zimním období. Zkušební budou expozice zpřístupněny o sobotách a nedělích i v lednu až březnu 2019. Hned první sobotu v novém roce, tedy 5. ledna, střešovická vozovna plánuje k otevřenému muzeu i doprovodné jízdy historickou tramvají na vybrané lince v běžném provozu za běžné jízdné. Tedy v době, kdy linka 41 bude ještě spát zimním spánkem. Hlavní sezona, již 27., pak bude zahájena na Velký pátek 19. dubna. DP kontakt velikonoční program včas přinese, muzejní sezona se totiž odehraje v prostorách slavicích 110. výročí. Třeba tak dojde k překonání počtu návštěvníků z roku 2018, kdy jich do Střešovic dorazilo téměř 21 tisíc. Budeme se těšit i na speciální prezentace vozů. Vždyť letos jich bylo hned několik, např. jízdy vozu KT8D5 v rámci zážitkové turistiky, kam spadala i jízda vyhlídkového vozu č. 500. Představil se i autobus Jelcz při DOD, trolejbus Škoda 8Tr v Prosecké ulici a opakovaně autobus ŠM 11. Muzeum bylo také součástí akce Pražské věže, Pražská muzejní noc, Evropský týden mobility a samozřejmě oslav 110 let od zahájení provozu autobusů v Praze. (red)

Změny ve složení dozorčí rady DPP

Rada hlavního města Prahy v působnosti valné hromady DPP svým usnesením č. 3006 ze dne 4. 12. 2018 odvolala k tomuto datu z funkce člena dozorčí rady DPP Ing. Marka Doležala, Ing. Petra Hlubučka, Ing. Vojtěcha Kocourka, Ph.D., JUDr. Petra Novotného, Ing. Karla Grabein Procházku, Martina Slabého, Mgr. Jana Smetanu, Petra Šimůnka a Jaroslava Štěpánka.

K 5. 12. 2018 RHMP zvolila do funkce člena dozorčí rady DPP Ing. Marka Doležala, Ing. Petra Hlubučka, Jana Marka, Ing. Tomáše Mikesku, Ing. Adama Scheinherra, Ph.D., MSc., Ing. Michala Štěpána, PaedDr. Ivo Vašíčka, Pavla Vyhnaníka, M.A., a Ing. Michala Zdenka, M.A.

Na základě výsledků voleb členů dozorčí rady z řad zaměstnanců DPP byli zvoleni (pořadí dle zprávy o volbách) Bc. Oldřich Schneider, Jiří Obitko, Jan Holub, Tomáš Novotný a Josef Buriánek.

Ve svém působení v dozorčí radě pokračuje ve funkci místopředsedkyně dozorčí rady Mgr. Petra Kolínská, dozorčí rada má tak plný počet, tj. 15 členů. (red)

FAIRPLAY na hřišti i v časopise

Bill Shankley, slavný skotský fotbalista a manažer FC Liverpool, kdysi řekl: „Fotbal není záležitostí života a smrti. Je mnohem důležitější.“ Lojalita k fotbalu a fairplay je na prvním místě, a proto je důležité si přiznat i pochybení. V listopadové aktualitě „Zlatý fotbalový hatrick“ (str. 5) bylo nesprávně uvedeno, že bronzovým týmem bylo mužstvo Strašáci. Ve skutečnosti se na třetím místě turnaje „O pohár generálního ředitele DPP“ umístil tým Loskabelos. Všem hráčům a realizačnímu týmu se za chybu omlouváme, gratulujeme ke třetímu místu a přejeme hodně štěstí do budoucích zápasů. (red)

Z listopadových zasedání orgánů DPP

V pořadí 23. zasedání představenstva DPP v tomto roce se uskutečnilo 5. listopadu 2018. Z projednaných bodů připomeneme: návrh investičního plánu pro rok 2019, aktualizace směrnice o organizaci zimní služby, rozbor nehodovosti za září 2018 či organizační opatření k 1. 12. 2018. Následující zasedání bylo na programu 19. listopadu 2018. Představenstvo projednalo mj. zprávu o hospodaření, kalkulaci nákladů PID za 1.–3. čtvrtletí 2018, aktualizaci plánu interního auditu na rok 2018, změnu investičního plánu pro rok 2018, aktualizaci plánu krizové připravenosti DPP či organizační opatření k 1. 1. 2019.

Dozorčí rada DPP na svém třináctém jednání dne 14. listopadu 2018 požádala o doplnění návrhu na odkup pozemku v k. ú. Modřany, zatíženého nedorekultivovanou skládkou. Dále dozorčí rada pozitivně přijala předložené informace k restrukturalizaci Pražské strojírny a.s., k zavedení Integrovaného systému řízení rizik a přerušila projednání tisku k založení obchodní společnosti pro revitalizaci vestibulu stanice metra Nádraží Holešovice a přilehlého okolí. (red)



Foto: Petr Ludvíček

Bezbariérové Maniny a Kamenická

V listopadu 2018 byly dokončeny a plně uvedeny do provozu vídeňské zastávky Maniny. Původní nástup cestujících z vozovky v úrovni trati byl v obou směrech nahrazen zvýšenou pojížděnou nástupní hranou. Ta zajišťuje bezbariérový přístup do tramvají. Příznivý vliv na bezpečnost cestujících má nájezdová a sjezdová rampa, která vede ke snížení rychlosti projíždějících vozidel. Oproti myšlům mají vídeňské zastávky výhodu především v tom, že segregují provoz tramvajové dopravy od automobilové a nedochází tak ke zdržování vozidel MHD vlivem výskytu aut, často tvořících kolonu na kolejích. Vzhledem k požadavku nevidomých byly v rámci akce zastávky zkráceny na délku jednoho tramvajového vlaku. Zastávku využívají jako vídeňskou také autobusy. Investorem akce byla Technická správa komunikací. V Praze je v současné době celkem jedenáct vídeňských zastávek, většina právě v oblasti Holešovic. Úpravou prošla také další zastávka na Praze 7, a sice Kamenická (na snímku). Původní nástup z vozovky byl nahrazen zastávkovým mysem. Nástupiště byla rovněž zkrácena na délku jednoho vlaku. Ulice Milady Horákové je v tomto úseku zklidněná komunikace. Pražská MHD by měla být do roku 2025 plně bezbariérová. (mig)



Foto: Ondřej Volf

Bus of the Year 2019 na skok v Hostivaři

Po skončení veletrhu Czechbus, kde si Mercedes-Benz Citaro Hybrid odbyl českou premiéru, zavítal v pátek 23. listopadu 2018 také na krátkou návštěvu do hostivařské garáže. Autobus, aktuálně oceněný prestižním titulem „Bus of the Year 2019“, představila spol. EvoBus zástupcům JSVA a JPA. Vozidlo je vybaveno zcela nově pojatým hybridním systémem. Tvoří jej sestava konvenčního vznětového motoru v kombinaci s běžnou automatickou převodovkou, kterou pouze doplňuje elektromotor o výkonu 14 kW a točivém momentu 220 Nm. Elektromotor, který je vložen mezi převodovku a motor, není určen k navýšení výkonu pohonného systému autobusu, ale má především snižovat zatížení spalovacího motoru při rozjezdu. Díky tomu se podílí na poměrně výrazném snížení spotřeby paliva a to až o 8,5 % ve srovnání s konvenčním pohonem autobusů Citaro. Elektřina pro elektromotor je získávána rekuperací kinetické energie a je ukládána v superkapacitorech (kondenzátorech). Výrobce je schopen tento druh pohonu zastavět do jakéhokoliv provedení autobusů Citaro (standardní, kloubový, příměstský, low-entry...), a to i k motorům spalujícím zemní plyn. K přednostem nového hybridního systému patří nízká hmotnost (pouze 160 kg navíc) a také ekonomická nenáročnost na pořízení a údržbu. (ov)

Předvečer vánoc ve střešovické vozovně

První prosincová sobota ve střešovické vozovně patřila již tradičně všem hodným i zlobivým dětem. Mikuláš, čert a anděl, známá to trojice, přivítala všechny účastníky Mikulášského odpoledne s Dopravním podnikem. Pro děti zde byl připraven bohatý program se spoustou her a sladkých odměn. Nechyběl ani zvyk v podobě jízdy historických Mikulášských tramvají, tento rok okořeněný o jízdy vyhlídkových vozů Sluníčko, Měsíček, T1 a dokonce T3 Coupé. Jelikož trasou A jezdila historická souprava metra Ečs, vyzdobená do vánoční podoby, dalo by se říci, že do pražských ulic a tunelů vyrazily téměř všechny historické vozy, které byly k dispozici. Zlatým hřebem večera bylo slavnostní rozsvícení vánoční tramvaje 15T ForCity (ev. č. 9401) a legendární mazačky. Obě vánoční tramvaje jsou v provozu do 6. ledna 2019. Jízdní řády naleznete na webových stránkách DPP. (zb)



Foto: Jakub Šurovský

ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR Z PRAŽSKÉHO METRA

Ani v letošním roce se v pražském metru nezašlo a pokračovalo se v odstraňování bariér pro handicapované spolucestující. Speciálním hřebenovým profilem „Gap Filler“, který pomáhá vozíčkářům při vjíždění do salonu vozu metra, tak byly osazeny všechny plánované stanice na tratích A i B. Jedná se o rektifikační pásy o šířce 90 mm. Na nejstarší trase pražského metra se postupně instaluje profil širší 50 mm ve stanicích, kde to stav hrany nástupiště dovoluje. V ostatních stanicích lze pás osadit až po nutných postupných rekonstrukcích hran nástupiště. (ZdR)



Foto: Petr Eliáš

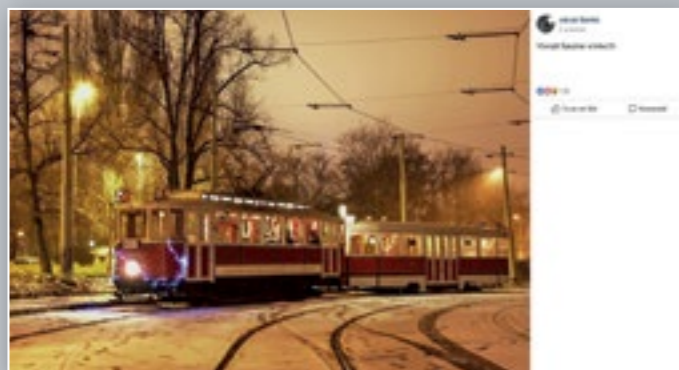
Historické jízdy metrem i v následujícím roce

I v jubilejním roce pražského metra se můžete těšit na historické jízdy souprav Ečs a 81-71. V lednu a březnu 2019 budou ve spolupráci s Klubem železničních cestovatelů probíhat prohlídky depa Kačerov s následnou jízdou po trase C. Historickým vlakem z pražského hlavního nádraží do depa, jízda po trase C a zpět, to je v kostce program těchto výjimečných jízdy. V únoru pak proběhne jízda soupravy 81-71, a to v rámci trasy B a její domovské základny v depu Zličín včetně jízdy po zkušební trati depa. Vstupenky na jednotlivé jízdy jsou k zakoupení na webových stránkách www.prahatechnicka.cz (red)

TROCHA SNĚHU I S TECHNIKOU

V sychravých ulicích hlavního města bylo v listopadu a začátkem prosince na co koukat. Do provozu vyjel testovací autobus Iveco Crossway, s netypickou délkou 14,5 metru, který téměř celý měsíc postupně kroužil na 6 vybraných linkách. Příležitost vyfotografovat si toto vozidlo využilo velké množství autobusových nadšenců, což dokládá i zájem o jízdní řád, který byl zveřejněn na webových stránkách DPP.

Další příležitost zachytit v ulicích neobvyklá vozidla přišla úvodem prosince. Dopravní podnik již tradičně pořádal Mikulášské odpoledne, pro jehož vnitřní pódium bylo nutné zajistit volnou halu ve spodní části vozovny Střešovice. Příkaz zněl jasně: Všechno musí ven! A tak vyjela téměř kompletní flotila historických komerčních vozidel. V rohu neseděli ani kolegové z metra, kteří vypravili Mikulášskou soupravu Ečs, a to v úseku Želivského – Petřiny. Pod zemí se nejlépe cítil asi čert, kterého na řetězu držel jak hodný Mikuláš, tak usměvavý anděl.



Vánoce jsou za dveřmi a všichni uživatelé sítí, nejen sociálních, vyhlíží další neobvyklou techniku ve svátečně nasvícených ulicích. Pro tento rok se nám do rubriky již více nevejde, a proto děkujeme všem čtenářům za krásné snímky a přejeme mnoho štěstí v následujícím roce.



SVÍTÍME AŽ DO TŘÍ KRÁLŮ

Foto: Zdeněk Bek

Jsme dvě pražské tramvaje, číslo 5572 a 9401. Obě už máme se svým vánočním outfitem zkušenost. Letos nám do převleku vedle ochotných zaměstnanců motolského depa pomohla i děvčata – aranžérky ze SPŠD. Děk patří i společnosti Bonjour Illumination za půjčení andělů a 8384 žároveček, stejně jako Vánočnímu dvoru Dobrovíz. Nazdobení proběhlo úžasně rychle, už v sobotu 1. prosince 2018 nás, dvě tramvajové vánočky, rozsvítil čert s Mikulášem a andělem na dvoře střešovické vozovny. Už v první polovině prosince jsem já, tramvaj 15T, stihla Prahu projet s lidmi na téměř desítku pravidelných linek, zatímco sestra mazačka si plnila své technické povinnosti. Fotit si nás budete moci až do 6. ledna 2019. Krásné Vánoce.

Jiří Fouček, vedoucí provozu vozovna Motol:

Vloni jsme vánoční vůz zdobili poprvé a trvalo nám to dva dny v osmi lidech. Letos jsme měli práci urychlenou o tu část, kterou na střeše provedly aranžérky. Vloni byla na voze čistě bílá světla, letos přibyla modrá a krápníky. A kdybychom takto pokračovali, mohli bychom mít za rok vzadu červený a vpředu žlutý řetěz, které by s tramvají ladily.

Pavla Míková, učitelka odborného výcviku SPŠD:

Úkol zněl jasně – vyzdobit vánoční tramvaj. K dispozici jsme měly dva druhy světylka a rampouchy. Práce od návrhů přes přípravu a realizaci nám při hodinách ve škole trvala čtrnáct dnů. Vystřídala se šestice žáků ze všech ročníků. Časově to bylo dost náročné, ale obdobné práce jsou velkým zpestřením pro nás všechny.



Foto: Petr Ludvíček



Foto: Petr Hejma

S ANDĚLEM NA ZADNÍ PLOŠINĚ VOZU 9401 ZLEVA: RENATA (UČITELKA ODBORNÉHO VÝCVIKU), HANA, ZUZANA, PAVLA (UČITELKA) A ADÉLA



Foto: Petr Hejma

Text: Aneta Řehková
Foto: Petr Hejna

UITP: PRAHA TRADIČNÍM HOSTITELEM

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY VE DNECH 25. AŽ 27. LISTOPADU 2018
HOSTIL V PRAZE JUBILEJNÍ 40. ZASEDÁNÍ MARKETINGOVÉ KOMISE
MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY (UITP). A JAK TOTO SETKÁNÍ
V REŽII DPP VYPADALO?

Možnost uspořádat pravidelné jednání marketingové komise má kterákoliv členská země. Praha se úspěšně ucházela o pořádání tohoto, již 40. zasedání. Letos se jednalo už o druhé setkání této komise, předtím v červenci předcházelo pravidelné jednání s pořadovým číslem 39 trochu netradičně na asijském kontinentě, a to v Singapuru. Na konferenci, kterou v listopadu hostil DPP, dorazili zástupci z většiny evropských metropolí, nejdelší cestu měl však pro tentokrát člen z portugalského Lisabonu.

Po krátkém večerním welcome drinku v neděli 25. 11. následovalo v pondělí oficiální přivítání účastníků ze strany Josefa Voltra, vedoucího odboru Marketing a obchod. Poté přišla na řadu úvodní prezentace hostitele, představující pražskou MHD, marketingové aktivity, novinky a plány pod záštitou DPP, ale i společné kampaně pod hlavičkou Sdružení dopravních podniků ČR.

ČÍSLA A FAKTA:

Marketingová komise UITP v Praze

Oficiální název komise:

Marketing & Product Development Commission

Pořadí zasedání: **40.**

Počet účastníků pražského zasedání: **16**

Nejvzdálenější účastník: **2244 km (Lisabon)**

Nejbližší účastník (mimo zástupce DPP): **85 km (Plzeň)**

Nejvíce zastoupená země: **Německo**

Předsedající člen pražského zasedání: **Martell Beck (BVG, Berlin)**

Počet pracovních jazyků zasedání: **1 (anglický)**



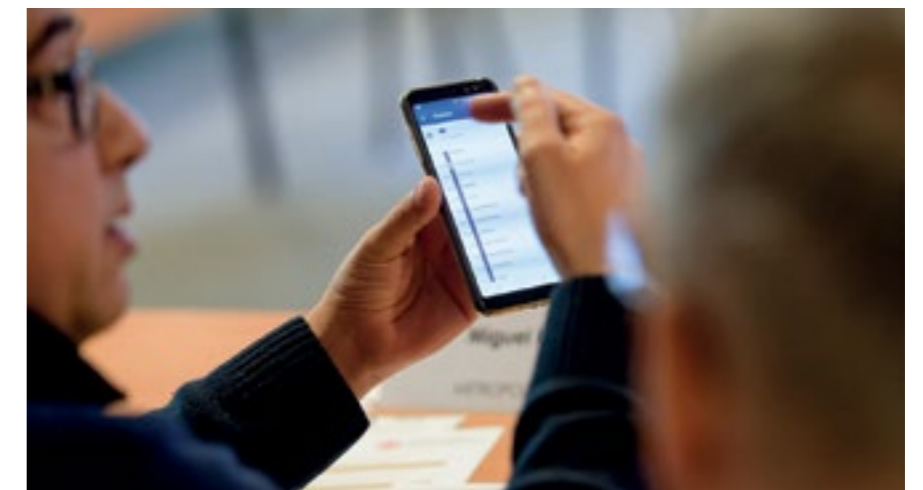
Největší úspěch a pozornost dozajista sklidil video spot se známým hercem Tomášem Matonohou, lákající na nové řidiče autobusů neotřelou kreativitou a nadsázkou. Dokonce i pár dnů před konáním konference spot zvítězil v kategorii Kariérní video roku v rámci čtvrtého ročníku soutěže „Recruitment Academy Awards“.

Dále zúčastněné během prezentace neskrývaně zaujal nejnovější tramvajový přírůstek v Praze v podobě T3 Coupé, který v odpolelním bloku představila designérka, podílející se na vzniku této tramvaje, osobně. Anna Marešová se poté zúčastnila i praktické ukázky, čili samotné projížďky tímto designérským kouskem. Členové komise tak měli jedinečnou možnost ozkoušet si tuto výletní tramvaj v prvních dnech ostrého provozu a zároveň i s doprovodným komentářem mohli obdivovat pamětihodnosti a významná místa našeho hlavního města.

Během třetího dne nechyběly na programu prezentace zájemců z jednotlivých dopravních podniků, zaměřené na aktuální počiny v oblasti marketingu a PR v jejich domovských končinách. Zásadním bodem bylo také stanovení plánu činnosti této komise pro nejbližší období včetně chystaných ocenění „Marketing awards“, a tak se nechme překvapit, zda-li se DPP v budoucnu nedočká třeba další ceny.

Probírána byla mj. obvyklá agenda: informace z dalších komisí UITP či stav a výhled připravovaných změn, zejména co se týče pracovních skupin. Zkušenosti, rozhovory a odborné znalosti všech účastníků z těchto setkání jsou pak lecky zajímavou a osvěžující inspirací pro další práci.

Hosté byli velice spokojeni s úrovní organizace zasedání, která byla zvládnuta na výbornou, za což patří veliké poděkování především všem kolegům, kteří se na zajištění a přípravě celé této akce s nadšením podíleli.



DPP tak znovu jednoznačně ukázal, že patří mezi špičkové dopravce s vysokým standardem a ve světě se zkrátka neztratí.

Nebyla to však premiéra, kdy se DPP ujal hostování konference v rámci světové organizace UITP, jak dokládá Jiří Došlý, vedoucí odd. Komunikace a vnější vztahy: „Taktika každoročně od roku 2013 zasedá v Praze ně-



jaká komise UITP – od Podvýboru kolejových vozidel metra přes jubilejní 100. zasedání Autobusové komise, Školící program pro mladé manažery ve veřejné dopravě až po zasedání Bezpečnostní komise v roce 2017. Na příští rok je kupříkladu naplánováno zasedání Mezinárodní asociace Metro, které bude v květnu rovněž hostit DPP.“

Text a foto: Jakub Lachout



POSLEDNÍ HOLEŠOVICKÉ AUTOBUSOVÁNÍ

HOLEŠOVICKÉ VÝSTAVIŠTĚ V PRAZE PŘIVÍTALO VE DNECH 20. AŽ 22. LISTOPADU 2018 NÁVŠTĚVNÍKY OSMÉHO ROČNÍKU CZECHBUS. SVĚTOVÍ VÝROBCI AUTOBUSŮ, SLUŽEB, SERVISU A KOMPONENTŮ TAK MĚLI MOŽNOST PŘEDSTAVIT VEŘEJNOSTI NOVINKY ZE SVÉ PRODUKCE.

Zastavíme-li se u společnosti SOR Libchavy, tak představila nový vůz SOR NS18, tedy kloubovou verzi nového typu NS. Minulý ročník představil krátkou verzi. Společnost vystavila i elektrobuses SOR NS12 Electric, který je testován i Dopravním podnikem pod ev. č. 4002.

Polský výrobce autobusů Solaris představil vůz Solaris Urbino 12 LE Lite IV. generace,

kteřý měl světovou premiéru letos v říjnu na veletrhu TRANSEXPO v polském městě Kielce. K úplnosti známého trojlístku značek dodejme, že společnost Iveco se letošního ročníku nezúčastnila.

Vedle výrobců autobusů mohli návštěvníci poznat i různé dodavatele a firmy, kteří pro autobusové výrobce dodávají informační systémy, klimatizace, vybavení interiéru



KROMĚ PROPAGAČNÍCH MATERIÁLŮ BYLO MOŽNÉ NA STÁNKU DPP ZÍSKAT INFORMACE O VOLNÝCH PRACOVNÍCH POZICÍCH

a podobně. Dopravní podnik hl. m. Prahy si pro návštěvníky připravil prezentační jízdy elektrobuses a trolejbusů a samozřejmě svůj prezentační stánek. Volné místo ke své prezentaci využila i Střední průmyslová škola dopravní.

Na shledanou za rok, ovšem na výstavišti v Letňanech, a snad v lepší kondici.



VÝROBCE SOLARIS SE NA CZECHBUSU POCHLUBIL NOVÝM VOZEM URBINO 12 LE LITE, KTERÝ MĚL PREMIÉRU LETOS V ŘÍJNU NA VELETRHU TRANSEXPO V POLSKÝCH KIELCÍCH



VÝROBCE SOR LIBCHAVY PŘEDSTAVIL KLOUBOVOU VERZI TYPU NS, VŮZ SOR NS18



SPOLEČNOST MAN LETOS VYSTAVILA VŮZ LION'S CITY



U SPOLEČNOSTI ŠKODA BYLA MOŽNOST SI PROHLÉDNOUT VŮZ PERUN 29BB, KTERÝ VYCHÁZÍ Z KAROSERIE VOZŮ SOLARIS URBINO 8,9LE III. GENERACE



V RÁMCI VELETRHU DPP ZAVEDL JÍZDY Z HOLEŠOVICKÉHO VÝSTAVIŠTĚ NA PALMOVKU VOZEM SOR NS12 ELECTRIC, KTERÝ JE DLOUHODOBĚ TESTOVÁN NA LINCĚ 109, NA PALMOVCE PAK BYL ZAJIŠTĚN PŘESTUP NA TROLEJBUSOVOU LINKU 58. NA SNÍMKU JE PŘED PRŮMYSLVÝM PALÁCEM ZACHYCEN VŮZ Č. 4002 S ŘIDIČEM OTOU BURGEREM



I PŘESTO, ŽE SE SPOLEČNOST IVECO LETOŠNÍHO ROČNÍKŮ NEZÚČASTNILA, BYLO MOŽNÉ V LEVÉM KRÍDLE SPATŘIT NOVÝ KLOUBOVÝ URBANWAY URČENÝ PRO DOPRAVCE COMETT PLUS TÁBOR



NA VELETRHU NESMĚLA CHYBĚT ANI HISTORIE, TU ZASTOUPILY MJ. ŠKODA 706 RTO LUX ČI PRAGA RND

Text: Jiří Došlý
Foto: Operátor ICT



JE PRAHA CHYTŘEJŠÍ? NAPOVÍ SMART PRAGUE INDEX

KONCEPT CHYTRÉHO MĚSTA, TZV. SMART CITY PROJEKTY, BYL POPSÁN V DP KONTAKTU 11/2017. DOPRAVNÍ PODNIK SE SVÝMI SMART CITY PROJEKTY PATŘÍ MEZI KLÍČOVÉ MĚSTSKÉ ORGANIZACE, KTERÉ PŘÍSPÍVAJÍ KE STÁLE CHYTŘEJŠÍ PRAZE. ZAMĚSTNANCI DPP MOHOU TAK BÝT PYŠNÍ, ŽE DÍKY VYUŽITÍ DIGITÁLNÍ, INFORMAČNÍ A KOMUNIKAČNÍ TECHNOLOGIE ZLEPŠUJÍ KVALITU ŽIVOTA OBYVATEL A NÁVŠTĚVNÍKŮ NAŠÍ METROPOLE.

Městská společnost Operátor ICT, zastřešující a koordinující veškeré smart city projekty v Praze napříč všemi městskými organizacemi, sleduje postupující smartifikaci Prahy. Rok 2017 byl pro Operátora ICT klíčový – příprava, koordinace, realizace a implementace jednotlivých projektů.

V současné době veškeré dříve prováděné činnosti v oblasti smart city projektů začínají přinášet své ovoce a jsou již vidět konkrétní výsledky. A to je důvod, proč vznikla ročenka Smart Prague Index, která formou uceleného pohledu do realizace Konceptce Smart Prague monitoruje pokrok v chytrosti města.

Operátor ICT vydal historicky první ročenku Smart Prague Index. Ročenka monitoruje prostřednictvím kvantifikovatelných indikátorů

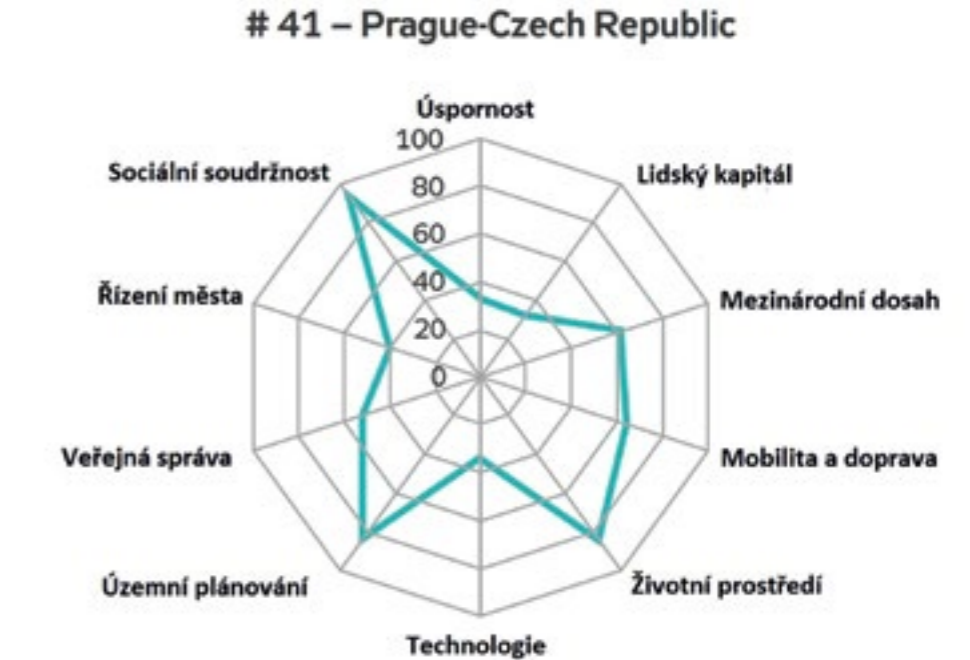
postup smartifikace Prahy, neboli zavádění chytrých technologií a řešení. Tyto indikátory mapují výchozí stav, sledují změny v čase a monitorují dopad a vyhodnocení úspěšnosti implementovaných tzv. smart city projektů z hlediska uplatňování „Konceptce Smart Prague do roku 2030“. Cílem Operátora ICT je všechna data související s touto koncepcí monitorovat a každoročně zveřejňovat tak, aby občané i všechny městské organizace měli přehled o vývoji měřitelných výstupů v čase.

Proč se k tomuto počínu Operátor ICT rozhodl? Pravidelným sledováním indikátorů využívaných k měření smartifikace města v čase se totiž rozšiřuje základna snadno dostupných dat, která jsou využívána pro plánování rozvoje Prahy a jeho udržitelnost. Smart Prague Index byl sestaven na základě „Konceptce Smart Prague do roku 2030“, která určuje směr zavádění inovací do konce roku 2030. Pro souvislost je vhodné uvést, že tato Konceptce vznikla v roce 2017 na základě porovnání dlouhodobých priorit města ve strategickém plánu a dalších sektorových koncepcích s ohledem na světové technologické trendy.

Při sestavení metodiky pro sledování postupující smartifikace Prahy spolupracoval Operátor ICT se společností Ernst & Young. Ta metodicky definuje Smart City Index (ze kterého vychází i Smart Prague Index) jako srovnávací postup pomocí indikátorů, které měří stav města, jeho zdroje a vlivy na jeho ekosystém perspektivou základních principů chytrého města s cílem identifikovat slabá místa a možné přístupy k řešení problémů při současném zvyšování kvality života obyvatel. Metodika Smart Prague Indexu vychází ze šesti klíčových oblastí Smart Prague, jejich vhodný vývoj je popsán prostřednictvím kvalitativně nastavených strategických cílů. Tyto cíle jsou interpretovány jako obecné projevy chytrosti, které odrážejí trendy vývoje v dané oblasti.

Z pohledu Dopravního podniku je nejdůležitější strategickou oblastí Mobilita budoucnosti. Ta je postavena na několika pilířích. Jedním z nich je motivace k intenzivnějšímu využívání sítě MHD, která představuje další způsob ekologicky šetrné dopravy. Ročenka dále informuje, že zvyšování moti-

Více informací ke Smart Prague Indexu je k dispozici na stránkách Operátora ICT www.smartprague.eu/smart-prague-index



41. MÍSTO PRAHY NA SVĚTĚ: OBRÁZEK DOKAZUJE, ŽE PRAHA SI VEDE DOBRĚ V OBLASTI SOCIÁLNÍ SOUDRŽNOSTI, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ. NEJNIŽŠÍ HODNOTY BYLY NAOPAK NAMĚŘENY V OBLASTI EKONOMIKY, LIDSKÉHO KAPITÁLU, VEŘEJNÉHO MANAGEMENTU ŘÍZENÍ A V OBLASTI TECHNOLOGIÍ. ZHODNOCENÍ PRAHY, CIMI, ZDROJ: IESE (2017)

vace k využívání veřejné dopravy je provázáno s kontinuálním navyšováním komfortu cestujících i za pomoci nejmodernějších technologií. Praha bude rovněž postupně zavádět adaptivní real-time data (data v reálném čase), řízení světelné signalizace na křižovatkách, které omezí výskyt dopravních kongescí a sníží dobu čekání, když už dopravní kolona vznikne.

Kapitola 4.1 ročenky je věnována Mobilitě budoucnosti, tedy mj. i DPP. Čtenář se u indikátoru „nájezd e-busů“ dozví, že autobusy poháněné elektrickým motorem v roce 2017 objely více než 25x naši republiku. Indikátor míra preference MHD na křižovatkách je v případě tramvajové sítě označen indexem 0,8 což znamená, že 197 světelných signalizačních zařízení z celkových 248 na tramvajové síti umožňují absolutní či podmíněnou preferenci tramvaji. Pokud by všech 248 křižovatek se světelným signalizačním zařízením s provozem tramvají mělo nějaký stupeň preference, znamenalo by to index 1. Přehled všech indikátorů ve vztahu k MHD v Praze přibližuje tabulka vpravo.

Stejně jako ostatní hlavní města, i Praha se snaží v oblasti Smart City zařadit mezi evropské a světové lídry. Na základě Konceptce Smart Prague 2030 je postavení české metropole zkoumáno z pohledu dvou zdrojů – indexu Cities in Motion (Města v pohybu) a stu-

die Evropského parlamentu. **Podle prvně zmiňovaného indexu se Praha ze 180 zemí umístila celkově na 41. místě.** V porovnání s ostatními roky si tak Praha drží své umístění okolo čtyřicítky (rok 2014: 40. místo, rok 2015: 43. místo, rok 2016: 41. místo).

V regionu východní Evropy si Praha od začátku měření indexu drží první umístění, ke kterému pomáhá vysoké skóre naměřené v oblasti sociální soudržnosti (Social Cohesion) a životního prostředí (Environment). Detailní pohled na to, jak si v jednotlivých oblastech Praha stojí, zachycuje obrázek nahoře.

4.1 Mobilita budoucnosti

- 4.1.2.1 Autobusy poháněné elektrickým motorem
- 4.1.2.2 Nájezd e-busů
- 4.1.3.3 Míra preference MHD na křižovatkách
- 4.1.3.6 Plynulost jízdy autobusů
- 4.1.4.3 Využívání autonomního řízení v metru
- 4.1.4.4 Využívání autonomního řízení v hromadné dopravě
- 4.1.5.2 Vypěstlost platebních systémů MHD
- 4.1.5.4 Informační panely na zastávkách

Text: Zdeněk Rampa

PRÁCE V METRU

– VČERA,
DNES
A ZÍTRA

KUMULACI VOLNÝCH DNÍ PŘI VÍKENDECH, PRODLOUŽENÝCH O STÁTNÍ ČI CÍRKEVNÍ SVÁTKY, I V ROCE 2018 VYUŽILA JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA METRO K ČILÉ AKTIVITĚ PŘI MODERNIZACI PRAŽSKÉ PODZEMNÍ DRÁHY. KROMĚ SOUHRNU ZA UPLYNULÝ ROK PŘINÁŠÍME I VÝHLED NA ROK PŘÍŠTÍ.



Foto: Petr Hejna



Foto: Ondřej Krulíkovský

Trasa C: Budějovická – Pankrác

Cílem výluk provozu metra v úseku Pražského povstání až Kačerov (dvou čtyřdenních, „velikonoční“ i letní „cyrilometodějské“, a jedné třídní – „svatováclavské“) byla především náhrada dožívajících dřevěných pražců novými, železobetonovými, a to v úseku mezi stanicemi Budějovická a Pankrác.

Další, neméně důležitou metou se stalo snížení hlukové zátěže, pronikající z poměrně mělce založených tunelů do okolní zástavby. Na jaře i na podzim probíhaly hlavní práce souběžně v obou kolejích uvedeného úseku, v létě však jen ve 2. koleji. To ale neznamenalo, že by se v 1. koleji nedělo nic – ba právě naopak! Od Budějovické po Pražské povstání se činily dodavatelské firmy mobilních operátorů, aby provedly přípravné práce před instalací vyzářovacího koaxiálního kabelu v rámci zavedení mobilní telefonie do tunelů metra. Nutno dodat, že tyto činnosti byly v omezené míře umožněny i v části úseku Pražského povstání až Pankrác ve 2. koleji.

Ale zpátky k hlavní náplni těchto souvislých výluk. Úhrnem se podařilo vyměnit 1148 starých pražců a poslední várka, kterou zbývá v tomto úseku dokončit (téměř 500 ks), čeká na jaro příštího roku. Měl by tak být odstraněn zdroj neustávajících stížností obyvatel Prahy 4.

Při předchozích akcích tohoto typu bývala součástí přípravných prací mimo souvislou výlukou demontáž informačního pásu vlakového zabezpečovače PA 135 a po skončení

ÚSEK BUDĚJOVICKÁ – PANKRÁC:
VÝMĚNA DOŽÍVAJÍCÍCH DŘEVĚNÝCH
PRAŽCŮ

v 1. koleji, po úspěšném vyhodnocení se nyní aplikuje již standardně.

Depo Zličín – zkušební trať

Do výčtu dalších výlukových prací s omezením vlakové dopravy, ale bez vlivu na cestující, je nutno zahrnout jednak střídavé výluky zkušební trati v depu Zličín, jednak souvislou výlukou dvojitě kolejové spojky ve stanici Dejvická včetně obou obrátových kolejí za ní. Obě uvedené akce byly netypické, proto jim nyní věnuji pár následujících řádků.

Výměna dožívajících dřevěných pražců za betonové byla nezbytná i v celé délce zkušební trati depa. Nepřetržitá výluka by však znamenala ochromení návazných procesů v údržbě vozového parku i v přípravě nových strojvedoucích. Po dohodě s jednotkou Správa vozidel Metro i s JPM byl proto dohodnut vzájemně přijatelný model, kdy vlastní práce probíhaly jen v lichých týdnech, zatímco sudé týdny byly vyhrazeny zkouškám jak vlakových souprav po opravách, tak i zácvičku a zkouškám kandidátů na strojvedoucí. Od 8. dubna až do 23. července 2018 se tímto způsobem podařilo vyměnit všech 2700 pražců a podstatně zlepšit stav celé „zkušebky“.



DEPO ZLIČÍN – ZKUŠEBNÍ TRATĚ MÁ ZA SEBOU ROVNĚŽ VÝMĚNU PRAŽCŮ

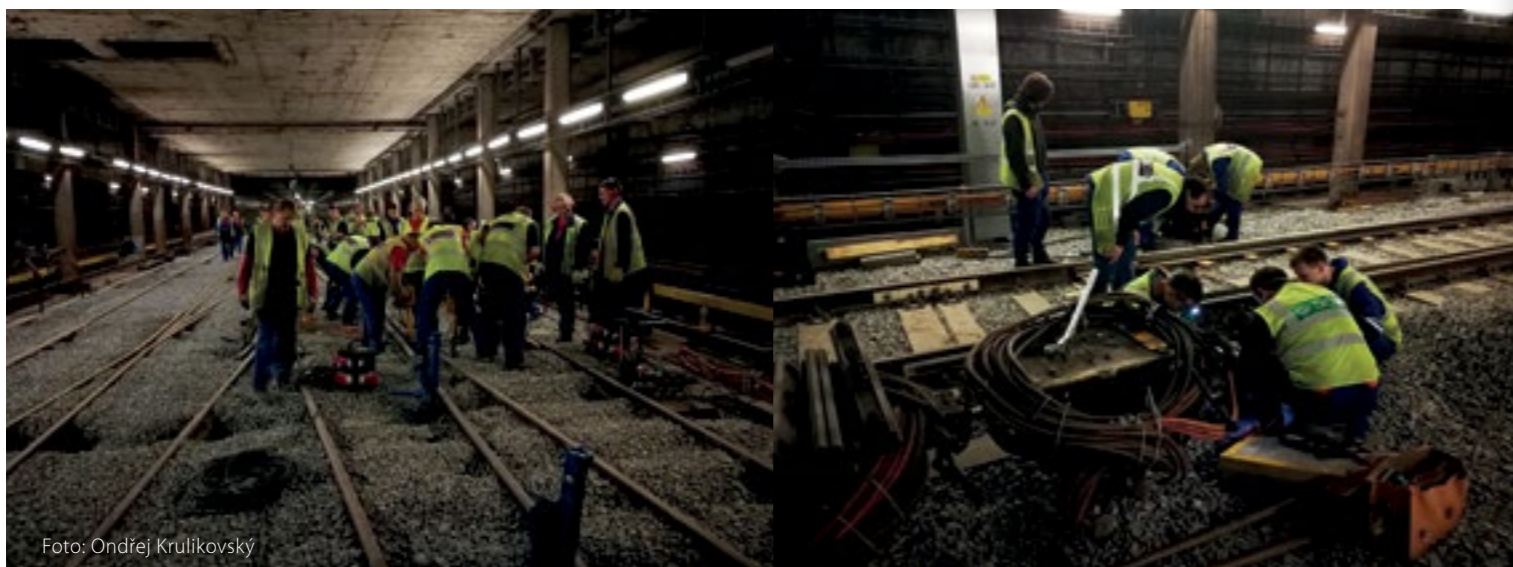


Foto: Ondřej Krulíkovský

DEJVIČKÁ: SERIÁL ČINNOSTÍ VE VÝHYBKÁCH Č. 3 AŽ 6

Stanice Dejvičká

Výměna kolejnicových částí výhybek, pražců a šterku ve výhybkách č. 3 až 6 na Dejvičké je posledním masivním zásahem do výhybek ve šterkovém loži v pražském metru. Po zprovoznění trati V.A do Motola se tak otevřel prostor k realizaci těchto prací bez podstatného vlivu na provoz s cestujícími. Veškeré práce, zahájené 1. října 2018, probíhaly až do začátku prosince výhradně v pravidelných nočních přepravních výlukách. Obrátové koleje se na Dejvičké zprovozní před Vánoce.

Jediným neblahým důsledkem pro vlakový provoz bylo snížení operativních možností při potřebě zavést mimořádné obraty v této stanici. To se nejvýrazněji projevilo při říjnovém průvrtu do tunelu v 1. koleji Bořislavka – Dejvičká. Dokud se bezpečně neověřilo, že nezamýšlený vrt ze zakládání stavby obchodního centra Kladenská až do prostoru metra neohrozil statiku tunelu, byl přerušen provoz na lince A v nejzatíženější části města od Náměstí Míru pod centrem města až ke stanici Petřiny. Jediným „kladem“ na této mimořádné události byl fakt, že k ní došlo v neděli dopoledne v období relativně slabé přepravní poptávky.

Přehled akcí v roce 2018

A jsme u prací, které v roce 2018 omezily dopravu cestujících při zachování provozu. Uvedu jen jejich stručný výčet, protože o nich DP kontakt průběžně, mnohdy velice podrobně, informoval; především jde o společné akce investičního úseku a JDCM:

- 2. 1. **trať B** – zahájena výměna 3 ramen eskalátorů stanice Náměstí Republiky, výstup Kotva (dokončena 3. 9.)
- 26. 2. **trať A** – dokončení rekonstrukce stanice Skalka (zahájena 11. 7. 2017)
- 1. 3. **trať A** – zahájena akce modernizace osvětlení stanice Dejvičká (dokončení koncem roku)
- 9. 4. **trať B** – dokončení výměny 4 ramen eskalátorů stanice Palmovka, výstup východ (zahájena 22. 11. 2017)
- 13. 4. **trať A** – do provozu uvedeny dva nové („chybějící“) eskalátory ve stanici Nádraží Veveřslavín
- 11. 6. **trať B** – dokončení výměny 3 ramen eskalátorů stanice Anděl, výstup sever (od 25. 9. 2017)
- 24. 8. **trať A** – dokončena 3. etapa rekonstrukce stanice Muzeum (zahájena 28. 8. 2017)
- 9. 10. **trať B** – zahájena výměna 3 ramen eskalátorů stanice Karlovo náměstí, výstup Resslerova (předpoklad dokončení 10. 8. 2019)

Plánované výlukové akce v roce 2019

Tradiční tři souvislé sváteční výluky s omezením provozu metra na trati C v následujících úsecích:

- 19.–22. 4. **Pražského povstání – Kačerov** = výměna pražců v 1. + 2. koleji Pražského povstání až Budějovická (4 dny, 496 pražců)
- 29. 6.–6. 7. **Pražského povstání – Kačerov** = výměna pražců v 1. koleji Pražského povstání až Pankrác (8 dní, 497 pražců); pozn. provoz bude obnoven

- již v neděli 7. 7. z důvodu megakoncertu na letišti v Letňanech
- 26.–28. 10. **Muzeum – Kačerov** = výměna pražců v 1. koleji Vyšehrad až Pražského povstání (3 dny, 484 pražců)

Bez dopadu na provoz s cestujícími proběhnou od května do července 2019 postupně víkendové montáže kolejí či výhybek na betonových pražcích v depech metra (depo Kačerov 1x, depo Zličín 8x).

Omezení přepravy cestujících při zachování rozsahu vlakové dopravy bude pokračovat až do srpna ve stanici Karlovo náměstí (Resslerova).

Dále lze očekávat následující, doposud termínově neukotvené akce, nyní se nacházející v různých stadiích schvalovacího procesu či již výběru dodavatele:

- **Jiřího z Poděbrad** – úplná výluka celé stanice, vlaky budou po dobu 290 dní projíždět: výměna tří ramen pohyblivých schodů, bezbariérové zpřístupnění kaskádou výtahů, revitalizace stanice v délce celkem 25 měsíců
- **Karlovo náměstí** – bezbariérové zpřístupnění kaskádou výtahů, omezení pohybu ve stanici po dobu celkem 12 měsíců
- **Anděl, vstup jih (Na Knížecí)** – uzavření po dobu 9 měsíců pro výměnu tří ramen eskalátorů
- **Opatov** – omezení pohybu ve stanici pro modernizaci osvětlení po dobu celkem 8 měsíců

2018: Objem vytěženého šterku v tunelích

1 300 zkušební trať
depa Zličín

270 stanice
Dejvičká

Počet vyměněných pražců

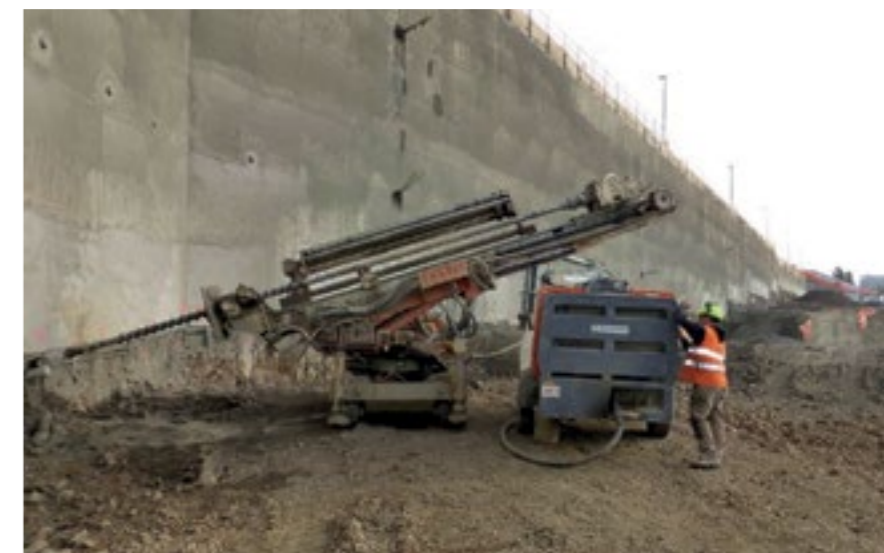
2 700 zkušební trať
depa Zličín

1 148 Budějovická
– Pražského
povstání

- **Florenc C** – rekonstrukce stropní desky v několika etapách s dopadem na okolí stanice, podchod a vestibul (u ÚAN), lze očekávat i částečná omezení vlakové dopravy
- **Nádraží Holešovice, vestibul sever** (u nádraží ČD) – rekonstrukce stávající svislé plošiny, resp. její náhrada osobním výtahem (cca VIII - XII/2019)
- **Muzeum A** – výměna eskalátoru ev. č. 024 (podél budovy Národního muzea) s uzavřením přilehlého pevného schodiště směr Vinohradská (cca IX - XII/2019)

Přesné termíny budou stanoveny až ve vazbě na uzavření smluvního vztahu s vítězi výběrových řízení.

Jak je z uvedeného patrné, i příští rok bude na výlukové akce velmi bohatý. Je však provozní nutností udržovat veškerá technická zařízení dopravní cesty pražského metra v co nejlepší kondici. ■



V přepravní výluce 31. 10. 2018 byla firmou Zakládání staveb dokončena podle projektu Metroprojektu Praha oprava poškození tunelu metra v 1. koleji v úseku Bořislavka – Dejvičká. Došlo k němu v neděli 21. 10. 2018 kolem 8. hodiny ranní závrtem ze stavby obchodního centra mezi Evropskou a Kladenskou ulicí. Následkem toho došlo k průsaku vody ve stanici Bořislavka a po dobu dvou a půl hodiny musel být zastaven provoz mezi stanicemi Náměstí Míru a Petřiny. Na seriálu snímků je vrtací stroj, narušený tubus tunelu, konečný vzhled sanovaného otvoru a detail poškozené střechy soupravy metra.

Foto: Milan Petráček, Miroslav Stuchlý a JSVM





Dopravní podnik
hlavního města Prahy



Text a foto: Zdeněk Bek

JAN ZAJÍC, JAN KAŠPAREC, JAROMÍR
MICHALOVSKÝ, JIŘÍ KYSELA, KAREL
CHROMÝ A DOMINIK LOMOZ.
PRVNÍCH ŠEST STATEČNÝCH STUDENTŮ
PŘIHLÁŠENÝCH DO STIPENDIJNÍHO
PROGRAMU DPP

PO ŠKOLE ROVNOU DO PRÁCE

ZAJÍMÁŠ SE O MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU V PRAZE? BAVÍ TĚ DOPRAVA A DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY? PŘESNĚ TĚMITO SLOVY ZAČÍNÁJÍ PROPAGAČNÍ MATERIÁLY, KTERÉ LÁKAJÍ STUDENTY NA STIPENDIJNÍ PROGRAM DPP. CO TENTO PROGRAM OBNAŠÍ, JAKÁ JSOU JEHO PRAVIDLA A NAOPAK, CO MŮŽE ZÁJEMCE ZÍSKAT? POJĎME SI PROGRAM PŘEDSTAVIT PODROBNĚJI.

Proč by vůbec měli studenti mít zájem na tom zapojit se do Stipendijního programu DPP? Slyšíme to ve zprávách každý den. Firmy nemají zaměstnance, ekonomika se přehřívá, a tak jako každý den vyjde a zapadne slunce, je jasné, že ani dnům hojnosti není přáno věčného trvání. V první řadě tak program přináší jistotu práce v největším dopravním podniku v republice. V druhé řadě zájemce, za předpokladu, že splní všechny podmínky a kritéria, obdrží po dobu maximálně deseti měsíců měsíční stipendium ve výši 3000 Kč. V poslední řadě má po nástupu do firmy zajištěnou mzdu a zaměstnanecké benefity dle kolektivní smlouvy.

Zní to jako slova z brožury, pojďme si však Stipendijní program představit trochu detailněji. „Program byl spuštěn 1. června 2018, k dnešnímu dni se nám přihlásilo 10 zájemců. Primárním cílem byli žáci naší Střední průmyslové školy dopravní. Samozřejmě i zde máme nastavené síto, takže dva zájemci nesplnili podmínky a třetí se sám odhlásil,“ říká **Jitka Nosková z oddělení Rozvojové programy**, která má Stipendijní program na svých bedrech.

Znamená to tedy, že je program určen pouze pro studenty SPŠD? Ne tak docela, přihlásit se může každý, kdo studuje podporované obory na střední odborné škole nebo učilišti. „Pro nás je důležité, aby měli alespoň elementární představu o tom, jak to ve firmě funguje a co je čeká. Máme nastaveno, že se studenti v posledním ročníku dostanou do provozu, kde se mohou setkat s případným budoucím vedoucím a položit si tak otázku, zda je to cesta, na kterou se chtějí vydat. Důležitý je i opačný pohled z firmy. Když to řeknu slangově – starým bardům to připomíná dobu před revolucí, kdy se učili pro Dopravní podnik. Bylo to ideální, protože firma si své zaměstnance vychovála. A teď se k tomu vracíme,“ doplňuje **Jitka Nosková**.

Tato slova potvrzuje i **Jan Ungrman z jednotky Dopravní cesta Metro** a zároveň jeden z příznivců programu. „Nepochybují o tom, že mezi kandidáty byli studenti, které zajímaly ty 3 tisíce a co bude potom, je jim tak trochu jedno. Nám se podařilo po pohovorech vybrat zájemce, kteří mají vztah k dopravě a mají to v hlavě srovnané.“ Seznámit se s profesí, poznávat složitost elektřiny v metru, která je specifická, a plnit si své pracovní povinnosti,

to je absolutní základ. „Trvá dva až tři roky, než se student zapracuje natolik, aby mohl práci vykonávat sám. V rámci programu samozřejmě nemusí pracovat na jednom pracovním místě. Pro nás je ale důležité, aby zůstal na metru, protože žádný člověk se zkušenostmi z provozu se u nás neztratí,“ dodává Jan Ungrman.

Důležitý je i pohled z druhé strany. Co vede studenty k tomu přihlásit se do tohoto programu? Jan Zajíc a Jan Kašparec, dva studenti SPŠD, kteří projeví zájem o práci v pražském metru, přinášejí svůj pohled na Stipendijní program. „Pamatuji si, že program nám představovala paní Nosková přímo ve škole, zároveň jsme měli možnost se do něj hned přihlásit,“ zmiňuje **Jan Kašparec** a jeho spolužák dodává. „O škole jsem se dozvěděl od strejdy, který říkal, že škola má dobré reference a že si firma jejím prostřednictvím připravuje zaměstnance, stejně jako Škoda Auto. Takže to bude dobré pro můj osobní rozvoj. My jsme v rodině po generaci elektrikáři, proto jsem měl v oboru hned jasno.“ Prostory metra jsou však výrazně specifické, podzemí, místa kam se běžný člověk nedostane... „a to mě na tom právě lákalo. Metro mě zajímá již od malička, proto jsem ani neuvažoval, že bych se přihlásil na jiný obor,“ přidává svůj pohled na věc **Jan Zajíc**.

Nezbývá než všem účastníkům programu popřát hodně štěstí k závěrečným zkouškám a úspěšný nástup do nového zaměstnání. Pokud se mezi čtenáři našel zájemce o tento program, bližší informace nalezne na www.dpp.cz/stipendium



Text: Vlasta Vondráková
Foto: SPŠD

STÁŽ BUDOUCÍCH DRÁŽDANSKÝCH ŘIDIČŮ A ŘIDIČEK TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ SE V DPP, JAKO JIŽ TRADIČNĚ, USKUTEČNILA V LISTOPADU. NETRADIČNÍ BYLA JEJÍ NOVÁ PODOBA, KTERÁ VYCHÁZELA Z POŽADAVKŮ PROGRAMU ERASMUS+, DÍKY NĚMUŽ VZÁJEMNÉ VÝMĚNY ŽÁKŮ DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE S UČITELI A ŽÁKY STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ TRVAJÍ UŽ VÍCE NEŽ 15 LET.



DRÁŽDANŠTÍ PO ROCE V PRAZE



ŘEDITEL SPŠD FRANTIŠEK NOVOTNÝ A ŘEDITEL DRÁŽDANSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU LARS SEIFFERT

Nově se kladl mnohem větší důraz na aktivní zapojení zaměstnanců i stážistů. Všem zúčastněným patří obrovský dík za to, že se nezalekli a spolupráci neodlehli. Odměnou jim snad byla spokojenost, nadšení i zvědavé dotazy německých stážistů.

Co se vlastně mezi 12. a 30. listopadem 2018 dělo? Po slavnostním přivítání na SPŠD a seznámení s bezpečností práce čekalo na německé žáky střešovické muzeum a tedy výlet do historie městské dopravy. Následující dny trávili v depu a garáži Kačerov. Účastníci se

prezentace Zuzany Větrovcové k náboru zaměstnanců a situaci na pracovním trhu, s Karlem Pátkem si prohlédli základnu hasičů DPP a den zakončili v metru.

V garáži Kačerov poznali pod vedením Davida Londina systém bezpečnostních kontrol a technických prohlídek autobusů. Byl jim průvodcem i na poli elektromobility. V prvním týdnu

hosté ještě stihli Centrální dispečink a příspěvek Jana Cibulky k mimořádným událostem na metru, problematiku jednání se zákazníky a řešení jejich podnětů s Jiřím Došlým.

Druhý týden byl opět velmi pestrý. Po dni s vodíkovými autíčky v SPŠD v Motole a prohlídce vozovny Motole s Jiřím Foučkem se vrhli v Hostivaři na diagnostiku závad autobusů s Filipem Fürstem. Se Štěpánem Janderou, Janem Odvárkou a Petrem Blažičkem si prohlédli autobusové a tramvajové provozovny, navštívili veletrh Czechbus a Pražskou strojírnou.

Poslední týden zahájili opět v Hostivaři vyhodnocením svých prací a setkáním s dopravním psychologem Radkem Stehlíkem. Pak už je čekal pod přátelským, přesto bedlivým dohledem Miloše Zvolánka dopravní průzkum tramvajové linky číslo 10 a práce se zjištěnými daty. Za vstřícnost děkujeme všem řidičům, se kterými žáci cestovali.

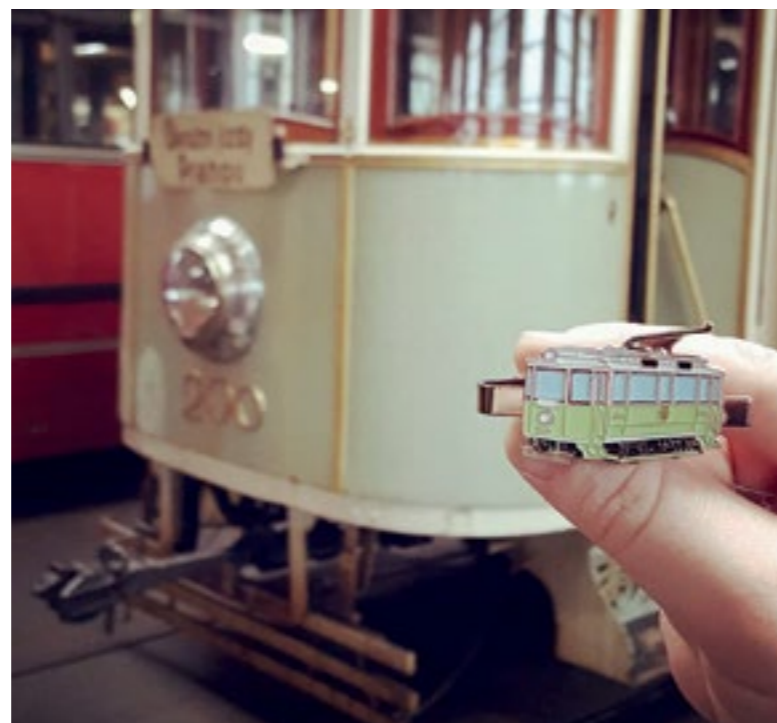
Nejen prací živ je člověk, a proto k výměnným pobytům patří i poznávání běžného života a kultury v dané zemi. Německým žákům je částečně zprostředkovali žáci a učitelé SPŠD. Věnovali se jim ve volném čase, uspořádali pro ně výlet do liberecké Technánie, návštěvu Národního technického muzea i fotbalového zápasu.

Pobyt žáků byl zakončen slavnostním obědem a předáváním certifikátů. Závěrečného setkání se účastnili zástupci pražského dopravního podniku, vedení školy a vedení dráždanského dopravního podniku včetně generálního ředitele Larse Seifferta.

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: archiv Štěpána Pavlíčka

SÍŤ DOPRAVNÍCH BLÁZNŮ JE PO CELÉM SVĚTĚ

VIDÍTE JE VŠUDE, V INFOCENTRECH DPP, V MUZEU OZUBNICOVÉ DRÁHY KOŘENOV, V LIBERCI, NA KRAVATÁCH ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ, AUTOBUSŮ, ALE I NA BRAŠNÁCH ZAMĚSTNANCŮ RŮZNÝCH DOPRAVNÍCH SPOLEČNOSTÍ. O ČEM JE ŘEČ? O DOPRAVNÍCH SPONÁCH. PROČ ZROVNA KRAVATOVÉ SPONY A JAKÁ CESTA K NIM VEDLA? O ZAČÁTCÍCH, VÝLETECH DO ZAHRANIČÍ, ALE I O SMĚŘOVÁNÍ ŽIVNOSTI. O TO VŠE SE S NÁMI PODĚLIL ŠTĚPÁN PAVLÍČEK, ŘIDIČ TRAMVAJE A VÝROBCE NEJEN DOPRAVNÍCH SPON.



I SALONNÍ VŮZ ANEB „PRIMÁTORSKÁ TRAMVAJ“ MÁ SVOU KRAVATOVOU SPONU

Když člověk nastupuje na provozní pozici, nenasazuje i kravatovou sponu. Automaticky jsem si to spojil s vámi, že to musel být prvotní impuls k tomu je vyrábět, bylo tomu tak?

Mně osobně se spona DPP velice líbí. Je decentní, ale i trochu noblesní. Má cesta ke sponám však byla trochu jiná. Pražský dopravní podnik před dávnou dobou udělal kravatovou sponu s tramvají T6A5, dnes už velmi raritní. Já jsem jí dostal od kamaráda, líbila se mi a začal jsem je sbírat. Kdykoliv jsem jel za tramvajemi do Německa, tak tam je dopravní podniky prodávají úplně standardně. Jenže nikde nebyly české tramvaje. Předem mnou spony chvíli dělal kolega, ale když mělo dojít na výrobu spony tramvaje KT8D5, tak s tím skončil a to byla chvíle, kdy jsem je začal dělat já. Udělal jsem první sponu s tramvají RT6N1, která v Praze už nejezdila, poté se ozvali kluci od autobusů, že chtějí Karosu, potom železničáři, že chtějí „Bardotku“, pak se ozvali kluci z Polska, že chtějí polskou tramvaj... Obchod se rozjel takovým způsobem, že jsem si udělal e-shop. Časem jsem si začal sám kreslit návrhy, aby spony byly kvalitnější.

Vy jste evidentně našel mezeru na trhu, protože dneska vaše spony vidí člověk téměř na každém dopravákově...

Věděl jsem dopředu, že je o ně zájem. Tramvajíci chtějí mít na sobě něco, co je odkazuje na jejich oblíbenou tramvaj. Proto dělám spony hlavně podle přání řidičů: Škodu 15T pro Vokovice, historické tramvaje pro Střešovice...

Soustředíte se jen na Českou republiku, nebo i na mezinárodní scénu?

Dělám i pro dopraváky jinde. Třeba pro kolegy z Polska už mám téměř kompletní sbírku tramvajů Konstal. Loni se mi ozvali kluci z Maďarska a už jsem jim udělal trolejbusy, tramvaje, několik Ikarusů. Můj rekord je, že jsem prodal pražské metro 81-71M až do Japonska. Nebo „ertáka“ a „ešemku“ jsem posílal na Nový Zéland.

Nejlepší věc pro obchod je, když vám produkt někdo doporučí. Dostávají se k vám reakce typu: „Fanda říkal, že to děláte vy...“?

Ano, tohle hodně funguje mezi komunitou dopraváků. Když zájezd japonských turistů

vykoupi prodejnu ve středočeském muzeu, tak mi hned volají a samozřejmě i Japonci chtějí vědět, kdo to dělá. Hodně pomáhá facebook a hodně lidí ví, že v Čechách je jeden blázen, co dělá dopravní produkty. Flešku s T3 jsem prodal do USA místnímu znalci PCC tramvajů. Na oplátku mi poslal historickou dokumentaci k jejich tramvajím. Síť „dopravních bláznů“ je po celém světě.

Na e-shopu nabízíte i produkty pro fanoušky železnice. Spolupracujete i s železničními spolky, nebo je to vaše iniciativa?

Co se týká autobusů a železnice, vždycky se mi někdo ozve ve stylu „...chtěli bychom pro naše muzeum...“. Hodně spolupracuji s Českými drahami, kterým jsem třeba teď ke sto letům udělal přívěsek na klíče.

To je má další otázka, cílíte přímo na různá jubilea?

No, tím, že už toho mám vážně hodně, tak všechna výročí sám neuhlídám. České dráhy



ZA TRAMVAJÍ DO CIZINY. ŠTĚPÁN PAVLÍČEK PŘED POZNAŇSKOU RT6N1

přišli s tím, že chtějí maličkost ke sto letům republiky, ale ať jasně ukazuje pražské Hlavní nádraží a moderní a staré vlaky. No a mě napadla parní lokomotiva vedle Pendolina, já už potom něco takového nakreslím, nebo vyfotím... Přesně takhle to vzniká, oni mě „poštouchnou“ a já k tomu už něco vymyslím.

K prodeji nabízíte i vcelku netradiční předměty: kryty na mobil, cedule s číslem pořadí linky, reflexní vesty... Jak vás tyto předměty napadají?

Sníl jsem o tom, že si pořídím stroje na potisk, a když člověk zjistí, co všechno jde potisknout... Hlavně jsem rád, když lidé věci používají. Když spony nosí, když cedulky visí na oknech, dělá mi to radost.

Je známost informací, že organizujete výjezdy do ciziny za dopravou...

Ano, díky sponám mám hodně známých v zahraničí, za kterými pak jezdíme s kamarády z Česka. Člověk porovná, jak to funguje tam a tady, většinou si pronajmeme tramvaj, je to zajímavé.

Jak vybíráte místa? Čistě proto, že tam jezdí stroj československé výroby, nebo je důležité hlavně vyjet?

Spíše vymyslíme, kde jezdí české vozy, případně podle toho, kde má něco končit. Často mě přátelé zvou, ale kdybych měl jezdit všude, kam mě zvou, tak mám všechny víkendy plné. **Cílem každého obchodníka je samozřejmě opakovaný nákup, protože vynaložené prostředky na upoutání pozornosti jsou mnohem nižší. Platí to i pro vás?**

Tím, že jsme síť „dopravních bláznů“, mám přehled o zákaznících mnohem jednodušší. Hodně spolu komunikujeme i mimo čistě

obchodní vztah, takže u mě lidé opakovaně nakupují celkem pravidelně. Krásným příkladem je Brno. První byli brněnští dispečeri, kteří se na mě obrátili s tím, že chtějí sponu s jejich služebním autem. Pak přišli samotní řidiči s tím, že chtějí v Brně sponu s logem podniku, protože ji tam neměli. V Brně jsou vůbec velcí srdcaři.

Oděvní výtvarník a tvůrce uniforem pro posádku T3 Coupé Česlav Jaroš při komentované projížďce v tramvaji uvedl, že zaměstnanec dopravce pozvedne nejvíce čepice, což aktuálně postrádá. Co by byl pilot bez čepice, že?

Myslím si, že řidiči se chtějí něčím lišit. Ať už kravatovou sponou nebo něčím jiným. Takhle krásně fungují cedule s oblíbenou tramvají a názvem vozovny, protože už se necítí jako obyčejní řidiči. Je vidět, že jim záleží na tom, odkud jsou, že reprezentují svoji vozovnu. Mimochodem, je to celkem žádaný sortiment.

JAK VZNIKÁ SPONA? OD KRESBY, PO VYRAŽENÍ SPONY AŽ PO BARVENÍ A FINALIZACI



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP a autor

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Už v zájmovém DP kontaktu jsme přinesli jednu fotografii z výstavby stanice metra Florenc. Do stejného souboru snímků patří i tato fotografie, i když se nám může zdát kompozičně ne příliš povedená. Berme ale v úvahu, že je to syrový sken negativu o rozměru 6 x 6 cm a že při klasickém zvětšování na papír ve fotokomoře by zkušený fotograf udělal jistě vhodně zarovnaný výřez. Fanoušky autobusů zaujme zřejmě „ešemka“ č. 5335 a snad i „erták“ ČSAD s vlekem, směřující k nedalekému autobusovému nádraží.



Jedním z nejnovějších přírůstků v archivu DPP je tato vybledlá a poškozená fotografie nalepená na silnější papír o rozměru 9 x 14 cm. Kde a kdy byla pořízena, můžeme jen velmi těžko odhadnout. Vůz číslo 22 patří mezi nejstarší, které Elektrické podniky zakoupily – už v lednu 1898. Časovým vodítkem je číslo linky, které bylo pro linku jezdící z Holešovic, resp. z Královské obory na Smíchov, zavedeno od 3. května 1908. Z okolí bohužel není vidět téměř nic, takže lokalizovat fotografii je velmi obtížné. Můžeme tedy jen tipovat. Jediné, co je z okolí vidět, je dřevěný plot se sloupem telegrafního či telefonního vedení. Dlouhá léta linka končila na Smíchově u Červené zahrady. Dnes je to zapomenutý název pro lokalitu v oblasti dnešní zastávky ČSAD Smíchov. Že by tedy byla fotografie pořízena právě zde?



Tento snímek byl pořízen také na velkoformátový negativ 6 x 6 cm zřejmě na počátku sedmdesátých let minulého století před tehdejším sídlem Dopravních podniků. Zda vznikl jako propagační obrázek představující využití nových montážních automobilů pro práci na opravě trolejového vedení (takových snímků je několik), anebo zda šlo o skutečnou opravu troleje, to se už zřejmě nikdy nedozvíme. Jeden z těchto automobilů Škoda 706 RT-Schörling je ve sbírkách Muzea MHD v Praze. Nápis Sláva komunismu na střeše je dobovou ukázkou propagandy. Před válkou zde býval nápis Elektrické podniky.

V archívních sbírkách se nachází také skleněný negativ formátu 6 x 9 cm, na kterém je zachycen blíže neurčený autobus s poznávací značkou ND-01-92, rudou hvězdou na čele střechy, na boku s plasticky provedeným nápisem Rustonka, plastickým tzv. velkým znakem hlavního města Prahy a písmeny ROH, tj. Revoluční odborové hnutí, pod ním. O tomto vozidle nevíme vůbec nic. Zatím jsme o něm nenalezli nikde žádnou zmínku. Je šance, že by si někdo vzpomněl, že o takovém autobusu našich předků něco slyšel?



Před pětatřiceti lety to bylo s tramvajovou tratí do Radlic pěkně nahnuté a koncepční materiály předpokládaly její úplné zrušení. Bylo totiž zapotřebí vybudovat novou komunikaci do Jihozápadního Města a staré Radlice byly určeny ke zboření v souvislosti s výstavbou třetího provozního úseku tratě B metra. Aby byla alespoň část radlické tratě zatím zachována, byla vybudována provizorní konečná v zastávce Laurová v podobě kolejového trojúhelníku. Na této fotografii, pořízené v říjnu 1983 krátce před zrušením traťového úseku před radlickou školou, vidíme trojúhelník rozestavěný. Provizorium nakonec sloužilo čtvrt století. Snímek byl pořízen na běžný kinofilm.

Text: Jiří Došlý

ZA TŘEMI MUZEJNÍMI KLENOTY METRA

MOŽNÁ JSTE SE I VY BĚHEM LETOŠNÍCH CEST VRÁTILI V ČASE O NĚKOLIK DEKÁD ZPĚT A PROŠLI JSTE SE DOBOU, KDY DOPRAVNÍM PROSTŘEDKŮM VLÁDL POCTIVÝ FORTELNÝ „HARDWARE“ A NIKOLIV SOUČASNÝ „SOFTWARE“. CESTOVÁNÍ ZA TECHNICKÝMI PAMÁTKAMI SE STÁVÁ NOVÝM TRENDEM CESTOVNÍHO RUCHU A LÁKÁ STÁLE VÍCE FANOUŠKŮ. PROTO I MY DNES ZAVÍTÁME DO TŘÍ EVROPSKÝCH KULTURNĚ-TECHNICKÝCH KLENOTŮ – DO MUZEÍ METRA. DNES TEDY LETEM EVROPOU, NIKOLIV LETEM SVĚTEM...

Metro neodmyslitelně patří ke každé větší metropoli. Návštěvníci i obyvatelé měst ho považují za všudypřítomný element, který je vyhledáván při sebemenším pohybu po městě. Dnes se můžeme svázat metrem bez řidiče v takřka 50 městech světa, avšak pro pochopení této evoluce v podzemí bychom neměli zapomínat na návrat k počátkům, tedy ke kořenům. Pouze ve třech městech Evropy existují muzea, která se věnují výhradně metru. V Budapešti, Moskvě a v Berlíně.

Budapešť, 1996

V květnu 1896 byla v maďarské metropoli otevřena první linka podzemní dráhy. Budapešťské metro se tak stalo po Londýně a Chicagu třetím nejstarším systémem podzemní železnice na světě a nejstarším systémem metra na evropském kontinentu. Po sto letech od zprovoznění metra v Budapešti bylo otevřeno muzeum metra – v roce 1996.

Muzeum bylo vytvořeno s cílem představit v autentickém prostředí stoletou historii budapešťského metra. Část původního tunelového úseku, ve kterém byl ukončen provoz metra v roce 1955, navozuje jedinečnou atmosféru historické technické památky v srdci města. Ve vstupní hale muzea návštěvníky uvítá originální nápis „Gizella tér“. Kromě toho jsou ve stanici „Gizella tér“ instalovány tabulky, které obsahují seznam přispěvatelů k založení podzemní dráhy.

Jedním z historických artefaktů muzea je i mramorová deska, která informuje o návštěvě císaře Františka Josefa I. Císař cestoval podzemní dráhou týden po jejím spuštění a jelikož byl novým zážitkem velmi nadšen, tehdejší provozovatel Budapešťské podzemní elektrické dráhy se přejmenoval na Podzemní dráhu Františka Josefa.

Expozice muzea zahrnuje několik historických vozů metra nebo originální dobové dokumenty (plány, stavební zprávy apod.). Muzeum rovněž vystavuje fotografie a doprovodné materiály od výstavby v předminulém století až po



Foto: bkv.hu



Budapešť

současnost. Závěrečná část výstavy poskytuje pohled na proces výstavby metra. Kromě této stále expozice a muzejního obchodu jsou pro návštěvníky připravovány pravidelné tematické výstavy a vzdělávací programy.

Muzeum metra se nachází ve stanici metra Deák tér a je otevřeno denně kromě pondělí od 10 do 17 hodin. Dospělého stojí vstup 350 forintů (v přepočtu 28 Kč), fotografování a pořízování videozáznamu je možné za poplatek 500 forintů (40 Kč).



Moskva, 1967

Metro v Moskvě je světoznámé svým velmi zdobným architektonickým ztvárněním stanic. Během výstavby v období 30. až 50. let minulého století byly stanice obkládány žulou a mramorem, který byl doplňován o bohaté



Foto: anothercity.ru

Moskva

Text: Jan Čížek a Miroslav Dyk
Foto: Martin Mendl

Foto: museumportal-berlin.de



mozaiky. Svým způsobem je tak výstavní galerií mnoho stanic metra v Moskvě.

Ruská metropole se však může pochlubit vlastním muzeem metra. Vzniklo v roce 1967 na základě myšlenky skupiny zaměstnanců metra v důchodu. Nacházíme se přeci jen v Ruské federaci, proto expozice muzea podzemní dráhy popisuje i životy těch, kteří celý život pracovali v podzemí města. Návštěvník tak má možnost pocítit, že celý ruský národ je

dodnes těmto pracovníkům zavázaný a pyšný na to, jak efektivní a velkolepý systém města pod městem vytvořili.

Výstava samozřejmě obsahuje i technické artefakty. Návštěvník má možnost vyzkoušet pohodlí sedadla v modelu kabiny soupravy metra nebo zhlédnout výstavu světelných návěstidel podzemky. Nejnovější sbírkou je přehled jízdních dokladů a žetonů z uplynulých deseti let.

Muzeum se nachází ve stanici metra Sportivnaja červené linky (linky č. 1, Sokolničeské) nedaleko sportovního areálu Lužniki. Pokud byste ve 42 metrů hluboké stanici metra muzeum hledali, musíte se dostat do jižního vestibulu, kde je muzeum k vidění ve vyšších patrech. Výstava je volně přístupná, vstupné se neplatí. V současné době muzeum prochází rekonstrukcí a je pro návštěvníky uzavřeno.

Berlín, 1997

Poslední muzeum podzemní dráhy v Evropě nalezneme v Berlíně, tedy nejbližší Praze. Muzeum bylo otevřeno v roce 1997 v areálu historického vlakového dispečinku U-Bahn ve stanici Olympia Stadium. Provoz tohoto vlakového dispečinku probíhal mezi lety 1931 a 1983. Historicky se tak z prostor dnešního muzea řídil provoz na tratích podzemky s 99 signalizačními zařízeními a 103 výhybkami. V době spuštění dispečinku se jednalo o největší dispečink metra v Evropě.

Významným milníkem ke vzniku muzea byl rok 1983, tedy rok, kdy bylo ukončeno řízení dopravy z dispečinku ve stanici Olympia Stadium. Plánované stavební úpravy kolejí této stanice měly znamenat demolici vlakového dispečinku. Protest zaměstnanců bourání naštěstí zamezil a umožnil tak vznik muzea o několik let později. Bylo otevřeno v roce 1997, tedy 5 let před oslavou 100 let spuštění metra v metropoli nad Sprévou.

Rozsáhlá expozice muzea metra pokrývá období od zahájení provozu metra (1902) dodnes. Jde o více jak 300 exponátů od jízdenek, plánů, historických výhybek, specifických hodin berlínské podzemní dráhy nebo ovládací panel dispečinku s pákovým mechanismem z roku 1931 až po vozy metra. Vozidla ve sbírce poskytují přehled o vývoji technologie vozidel U-Bahnu za 110 let provozu – od vozu typu A1 z roku 1908 až po vůz E111/5U z roku 1986. Návštěvníkům muzea neunikne ani pohnutá historie Berlína – velká dřevěná vývěska s plánem sítě podzemky z roku 1936, opatření na ochranu při náletu během 2. světové války nebo rozdělení města po válce. Součástí muzea je i malý stánek, kde je možné zakoupit knihy o vozidlech metra, brožury o starých jízdenkách, mapách a ostatní suvenýry.

Pro cestu do muzea lze zvolit linku metra U2 do stanice Olympia Stadion. Muzeum je otevřeno každou druhou sobotu v měsíci mezi 10.30 a 16.00, poslední vstup je umožněn v 15 hodin. Vstupné pro dospělého činí 2 eura. Prohlídky s průvodcem je nutné rezervovat telefonicky předem. ■



PRAŽSKÝ VŮZ Č. 7079 NIKOLIV VE „STROMOVCE“, ALE V ZASTÁVCE FLEMMINGSMINDE NA TRATI MUZEA V DÁNSKÉM SKJOLDEN AESHOLM

ČÍSLO 7079 V KRÁLOVSTVÍ DÁNSKÉM

V POLOVINĚ LETOŠNÍHO ŘÍJNA UPLYNUL ROK OD PŘEVEZENÍ PRAŽSKÉHO MOTOROVÉHO VOZU T3SUCS EVIDENČNÍHO ČÍSLA 7079 DO DÁNSKÉHO MUZEA SPORVEJMUSEET SKJOLDEN AESHOLM, SLAVÍCÍHO 40 LET SVÉ EXISTENCE. TO BYLA IDEÁLNÍ PŘÍLEŽITOST ZAVÍTAT NA NÁVŠTĚVU A ZJISTIT, JAK SE TĚTO BÝVALÉ PRAŽANDĚ DAŘÍ.



PRAŽSKÁ TRAMVAJ PŘED DEPONOVAČÍ HALOU Č. 1 SPORVEJMUSEET SKJOLDEN AESHOLM

Několik slov na úvod: vůz číslo 7079 byl vyroben v roce 1985 v ČKD Praha o. p., závod Tatra a téhož roku zařazen do provozu. Odstaven byl v roce 2016, v průběhu roku 2017 byl vytipován společně s vozem 7224 pro muzejní účely ve výše uvedeném muzeu v dánském městě Skjolden Aesholm.

Zájemce se rozhodl pro lépe zachovaný vůz 7079. Po přípravě k transportu v Ústředních dílnách DPP byl naložen na silniční podvalník polského autodopravce a Prahu opustil v dopoledních hodinách 19. října 2017. Na muzejní koleje v Dánsku byl složen 23. října 2017 a krátce na to vyzkoušen na trati.

A jak vlastně vypadá současné působiště původní pražské tramvaje? Muzejní sbírku tvoří



NAKLÁDKA V ÚSTŘEDNÍCH DÍLNÁCH V HOSTIVĚŘI 19. ŘÍJNA 2017



VE VÝSTUPNÍ ZASTÁVCE SMYČKY EILERS EG. NA KUSÉ KOLEJI STOJÍ DÜWAG 2410 Z NĚMECKÉHO DÜSSELDORFU, KTERÝ SLOUŽÍ JAKO KAVÁRNA



ČÍSLO 7079 VE SPOLEČNOSTI DÁNSKÉHO VOZU 3 Z ARHUS A AUSTRALSKEHO VOZU 965 Z MELBOURNE

Na jednokolejně smyčce v lesním porostu (nazvaná Eilers Eg) je umístěna kusá kolej, kam denně zajiždí düsseldorfský dvoučlánkový Düwag číslo 2410 upravený jako restaurace. Na opačnou stranu od remíz vede jednokolejná úzkorozchodná trať (1000 mm) zajišťující dopravu mezi parkovištěm pro automobily návštěvníků a muzeem. V areálu je ukončena smyčkou, u parkoviště je pak prostě zakončení „šturcem“.

Kolejiště na nádvoří mezi remizovacími halami je doplněno historickým městským mobiliářem, zastávkovými sloupky a koncovými majáčky. Zajímavé je řešení i okolí dvoukolejné tratě, kde jsou na zdech muzejních hal umístěny atrapy obchodů, takže jízda tramvají působí, jako by vedla běžnou městskou ulicí. V současnosti v areálu probíhá výstavba trolejbusové trati.

Při návštěvě všichni, kteří se jí zúčastnili, tedy Jan Čížek, Martin Mendl a Miroslav Mička z vozovny Strašnice, pomohli kolegům ze Sporvejmuseet nejen s ovládním vozu na trati, získáním řidičského umu pro dánského řidiče, který s tramvají bude jezdit, ale přispěli i cennými radami, jak vůz udržovat, a provedli několik drobných oprav.

Tramvaj byla vybavena orientacemi pro linku číslo 11. Rozhodně velmi zajímavý zážitek je, když si člověk usedne do notoricky známé „skořáčky“ a po chvíli jízdy se ozve hlášení „Teplárna Michle“. Realitou však je, že tramvaj stojí na výhybně v listnatém lese na zastávce Broen 800 kilometrů od Prahy. Na závěr bych poněkud pateticky řekl, že naše „esúčko“ se má v Dánsku dobře.



VE VÝHYBNĚ SKORKANTEN SE „ESÚČKO“ KŘÍŽUJE S DÁNSKÝM VOZEM 50 Z FREDERIXBERGU

více než 120 vozidel včetně autobusů, trolejbusů a dvou omnibusů. Velkou část sbírky tramvají přirozeně tvoří vozidla dříve provozovaná v Dánsku, ale najdeme tu i tramvaje z provozů ve městech Düsseldorf, Flensburg, Hamburk, Rostock, Den Haag, Basel, Malmö, Oslo, Melbourne a v současné době i Praha. Vozy jsou deponovány ve čtyřech halách, silniční vozidla pak mají halu vlastní.

K muzeu přísluší přibližně dvoukilometrová normálněrozchodná trať zakončená jednokolejnými smyčkami. Jedna je situována na nádvoří muzea, trať dále prochází dvoukolejně kolem remizovacích hal, po opuštění areálu se z ní stává jednokolejka s výhybnou uprostřed. Mezi oběma smyčkami je pět mezilehlých zastávek.



TENTOKRÁT V BLÍZKOSTI OMNIBUSU Z KODANĚ. ŽIVÍ JSOU KONĚ I VOZKA



A KONEČNĚ, VE „SVĚ“ DEPONOVAČÍ HALE SPOLU S NORSKÝM VOZEM Č. 203 Z OSLO

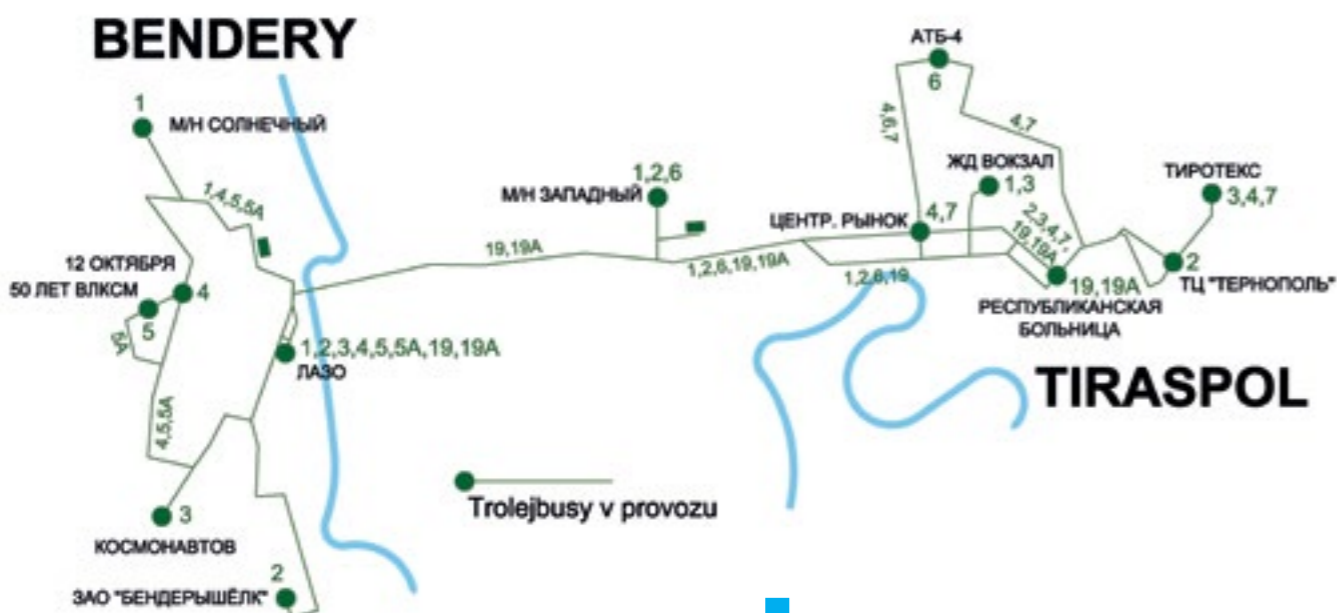
Videa o tramvaji T3SUCS č. 7079 na Youtube kanálu

- z transportu do muzea z 23. 10. 2017 zde: www.youtube.com/watch?v=1PGcu5L09BI
- ze zkušební jízdy na tratích muzea (i s pražským hlášením stanic) zde: www.youtube.com/watch?v=p4_mx00XLqs

Text: Jiří Tvarůžek
Foto: Jan Marek, Miroslav Grossmann a autor

ČISTÉ, OSPALÉ, NEUZNANÉ

TĚMITO TŘEMI SLOVY BYCHOM MOHLI STRUČNĚ CHARAKTERIZOVAT PODNĚSTŘÍ. SEPARATISTICKÝ STÁT, KTERÝ LEŽÍ NA VÝCHODĚ MOLDÁVIE, JEJÍŽ JE OFICIÁLNÍ SOUČÁSTÍ, VZNIKL V ROCE 1990. NEZÁVISLOST TĚTO ZEMĚ MEZINÁRODNĚ UZNALY JEN OSTATNÍ STÁTY, KTERÉ MAJÍ SAMY SPORNÉ POSTAVENÍ, JAKO NAPŘÍKLAD ABCHÁZIE NEBO NÁHORNÍ KARABACH. PLNÝ NÁZEV ZNÍ PODNĚSTERSKÁ MOLDAVSKÁ REPUBLIKA.



TROLEJBUSOVÁ SÍŤ V MOLDAVSKÉM TIRASPOLU A BENDERECH

Celé Podněstří má v současnosti přibližně půl milionu obyvatel, přičemž od vyhlášení jeho samostatnosti klesl počet obyvatel asi o čtvrtinu. Píše se zde azbukou a platí podněsterskými rubly. Jeden rubl je přibližně 1,30 Kč. Rubly bez problémů opatříte v místních směnárnách. Běžnou kartou zde totiž nezaplatíte, ani nevyberete z bankomatu.

Hlavním městem Podněstří je Tiraspol. Zde žije přibližně 140 tisíc obyvatel. Město nemá žádné historické centrum ani příliš mnoho turistických pamětihodností. Centrum tvoří náměstí Suvorova s pomníkem stejnojmenného vůdce a navazující ulice 25. októbrja, kde jsou soustředěny všechny významné objekty. Celkově Tiraspol působí provinčním a ospalým dojmem.

Jen pár kilometrů západně od Tiraspolu se nachází Bendery. Zde žije přibližně 90 tisíc obyvatel. Ani Bendery nezaujímou žádným historickým centrem, přesto jednu pamětihodnost nabízejí. Tou je zdejší pevnost (Benderská krepost'), která leží na vyvýšenině nad tokem Dněstru, přibližně kilometr severně od centra města. Momentálně prochází rozsáhlou rekonstrukcí, a tak se do ní vstupuje nikoliv hlavní branou od města, ale téměř dvoukilometrovou zacházkou přes průmyslové objekty. Za vstup do pevnosti zaplatíte jako „zlí“ cizinci (ze zemí, které neuznaly nezávislost Podněstří) 50 rublů. „Hodní“ cizinci mají vstupné za polovinu a místní jen za čtvrtinu této částky. Zajímavé je, že ačkoliv jsou Bendery menší a zastávka je oproti Tiraspolu téměř venkovská, působí město živěji.

Tiraspol i Bendery disponují trolejbusovými provozovými, které jsou navzájem propojeny meziměstskou tratí.

V Tiraspolu vyjely trolejbusy v listopadu 1967. V následujících letech byla vybudována síť, pokrývající všechny důležité přepravní proudy ve městě. Cestujícím v provozu slouží přibližně padesátka vozů. Nejpočetnějším typem, jak je to v postsovětských zemích běžné, jsou vozidla ZIU 9 a jejich odvozeniny. Ty jsou postupně nahrazovány moderními vozy Belkomunmaš, MAZ a VMZ „Avangard“.

V provozu je 6 městských linek, z nich dvě (č. 4 a 7) jsou polookružní. Další dvě linky 19 a 19 A jsou meziměstské, směřující do sousedních Benderů. Právě tyto dvě linky, spolu s měst-

skou linkou č. 2, nabízejí nejkratší intervaly. Ty zřídka přesahují 10 minut. Na linkách 4 a 7 jsou intervaly 18–30 minut, ostatní linky pak jezdí spíše sporadicky. Linky 3 a 6 potkáte dokonce jen ve špičkách. Provoz na většině linek je ukončen již kolem 20. hodiny. Poté projíždí městem jen několik málo spojů páteřních linek a po půl desáté končí provoz zcela.

V Benderech se trolejbusy objevily v červnu 1993 nejprve v podobě meziměstské linky z Tiraspolu. Vlastní městská síť je zprovozněna od roku 1996 a výstavba trolejbusových tratí probíhá dodnes. Zatím poslední trať byla dána do provozu v srpnu roku 2018. Údajně se chystá výstavba dalších dvou tratí.

Ačkoliv jde tedy o poměrně nový provoz, i zde tvoří základ vozového parku trolejbusy vycházející z typu ZIU 9. Těch jsou zde necelé

čtyři desítky a kromě nich se zde nacházejí dva vozy VMZ „Avangard“.

V Benderech mají všechny trolejbusy centrální konečnou zastávku v ulici Lazo v centru města. Zde se v pravidelných cyklech sjedou trolejbusy všech šesti místních linek a také meziměstský spoj. Cestující mohou přestoupit a zaměstnanci čerpají přestávku. Linky 4, 5 a 5 A jsou okružní. Intervaly zdejších městských linek jsou kratší než v sousedním Tiraspolu. Většinou jezdí každých 11 minut. Linky 5 a 5 A mají intervaly dvojnásobné a jsou vzájemně proloženy. Oproti Tiraspolu také zdejší poslední spoje zatahují později, až lehce po 22. hodině.

Jízdné na městských linkách v Benderech i v Tiraspolu činí 2 rubly. Na meziměstských linkách 19 a 19 A je to 2,50 rublů. Ovšem po-

kud nastoupíte do nového trolejbusu, pak je jízdné 3 rubly. Platí se vždy u průvodčího ve voze. Úsměvně bylo, že mladý průvodčí v Benderech se kromě prodeje jízdenek stihl věnovat i zdejším hezkým slečnám, které ve voze cestovaly.

Vozy jsou slušně udržované. Díky poměrně slabé individuální dopravě je navíc provoz plynulý. Obsazenost trolejbusů je slušná. I když i zde samozřejmě existuje konkurence v podobě maršrutek, kterých jsou v každém městě k dispozici přibližně dvě desítky linek.

Návštěva Podněstří je rozhodně zajímavým zážitkem. Pokud sem navíc přicestujete z Ukrajiny, bezesporu vás jako první věc zaujme, že zde na všech veřejných prostranstvích mají neuvěřitelně čisto.



TROLEJBUS BKM-321 PROJÍŽDÍ OKOLO POUTAČE SE SOVĚTSKÝMI SYMBOLY NA KŘIŽOVATCE ULIC KARLA LIEBKNECHTA A ZAPADNYJ PEREULOK NA OKRAJI TIRASPOLU. OBDOBNÝCH POUTAČŮ NALEZNETE V PODNĚSTŘÍ MNOHO



VŮZ ZIU 9 NA LINCE 19A POBLÍŽ MOSTU PŘES DNĚSTR SMĚRUJE DO BENDERŮ. ZA POVŠIMNUTÍ STOJÍ ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ V POZADÍ S NIKDY NEDOKONČENOU ELEKTRIFIKACÍ A NÁKLADNÍM VLAKEM. TEN NENÍ NIČÍM VÝJIMEČNÝ, ZATO OSOBNÍ VLAKY BYCHOM ZDE BĚHEM CELÉHO DNE SPOČÍTALI NA PRSTECH JEDNÉ RUKY



TROLEJBUS ZIU 9 (ZIU 682G), TENTOKRÁT NA LINCE Č. 2, BYL ZVĚČNĚN V ZASTÁVCE NA NÁMĚSTÍ SUVOROVA V TIRASPOLU. TAKTO „ŽIVO“ JE V PODVEČERNÍCH HODINÁCH V CENTRU HLAVNÍHO MĚSTA. NA DOMĚ V POZADÍ JE ZŘETELNÁ REKLAMA NA MÍSTNÍ LIKÉRKU KVINT, KTERÁ MÁ PODNIKOVÉ PRODEJNY TAKŘKA NA KAŽDÉM ROHU V CELÉM PODNĚSTŘÍ



SETKÁNÍ TROLEJBUSŮ NA KONEČNÉ LAZO V CENTRU MĚSTA BENDERY. PODOBNÝ OBRÁZEK SE ZDE OPAKUJE PRAVIDELNĚ MNOHOKRÁT PO CELÝ DEN. TAKOVÉ FUNGOVÁNÍ PŘESTUPNÍ VAZBY BY MOHLO I U NÁS SLOUŽIT ZA VZOR



NAVŠTIVTE V NOCI VOZOVNU SLOVANY

Není žádným tajemstvím, že plzeňská tramvajová vozovna na Slovanech projde rekonstrukcí. Pro ty z vás, kteří jí nikdy nenavštívili, připravil západočeský dopravce unikátní noční prohlídky. Proč noční? Protože jen v noci uvidíte jeden z hlavních problémů – nedostatečnou odstavnou kapacitu depa. Zájem o návštěvu je však velký, proto se dopravce rozhodl uspokojit všechny zájemce a ve čtvrtek 3. ledna 2019 budou na webových stránkách zveřejněny další termíny prohlídek. Neváhejte, návštěva stojí za to!



VÁNOČNÍ TRAMVAJ V BRATISLAVĚ

Byl by hřích v prosincovém vydání neseznámit čtenáře alespoň s jednou vánoční tramvají. Pro ty z vás, kteří se vydají na vánoční trhy do Bratislavy, máme další důvod k návštěvě. Již tradičně ve městě jezdí vánočně ozdobená tramvaj. Vůz typu T6A5 je samozřejmě tematicky ozdoben. V letošním roce se jedná o narození Ježíše Krista. Exteriér vozidla připomíná město Betlém, kde se Ježíšek narodil. Interiér, respektive v jeho zadní části, jsou jesle s postavami svaté rodiny, třech mudrců z Východu a samozřejmě nemohou chybět ani andělé, pastýři a zvířátka. Tramvaj je v provozu od 6. do 30. prosince 2018. Podrobné informace, včetně jízdního řádu, naleznete na www.dpb.sk



Z webových stránek jednotlivých DP připravil:
Zdeněk Bek



PERNÍKOVÁ ZASTÁVKA V KOŠICÍCH

Prostředí většiny městských sídlišť provází šedá a nuda. To se nelíbilo košickým obyvatelům z komunity Active life, a proto se původně plechová zastávka v Janigové ulici, která již dávno nesloužila jen jako přístřešek, dočkala rekonstrukce. Košické sídliště KVP, kde vyrostla nová „perníková“ zastávka, má tak novou dominantu. Oproti původní zastávce je o něco větší a okna jsou z bezpečnostního plexiskla. Teď už zbývá jediné, věřit, že si nikdo nepřijde „loupat perníček“.



SVÁTEČNÍ VAGÓNY METRA VE VARŠAVĚ

Ani o letošních svátcích nebudou tunely varšavského metra bez vánočních světel. Na obou linkách M1 a M2 jezdí soupravy zdobené dekoracemi s vánoční tematikou. Od 6. prosince 2018 do 6. ledna 2019 jezdí vozy typů 81-71 a Siemens Inspiro přibližně od 7 do 20 hodin. Kromě vánočních ozdob jsou na soupravě Inspiro i motivy typické pro Varšavu: mořská panna, staré město, sloup krále Zikmunda III. či Święto-krzyski most.

BUDAPEŠŤSKÝ IKARUS V ZIMNÍCH BARVÁCH

I v maďarské metropoli se místní dopravní podnik rozhodl oslavit svátky vánoční, a to rovnou dvojicí vozidel, tramvají a autobusem. V našem přehledu již jednu tramvaj máme, takže se zaměříme na druhé vozidlo. Ikarus 260 ve vánočních barvách je v provozu od 6. do 23. prosince 2018. Jízdní řád autobusu, ale i tramvaje, naleznete na webových stránkách www.bkv.hu.

OŽIVLÉ VZPOMÍNKY NA MEVRO A 15. KOLEJ

KDYŽ JSEM PŘI SVÉ POSLEDNÍ NÁVŠTĚVĚ MUZEA MHD V PRAZE STŘEŠOVICÍCH POHLÉDL NA VŮZ EV. Č. 3083 (TZV. MEVRO), NAPADLO MNE NĚCO O TĚCHTO TRAMVAJÍCH NAPSAT. NEBUDE TO Z POHLEDU TEHDEJŠÍCH ŘIDIČŮ, KTERÝCH JIŽ MNOHO MEZI NÁMI NENÍ, ALE Z POHLEDU PRACOVNÍKA, KTERÝ 10 LET TYTO VOZY UDRŽOVAL V PROVOZUSCHOPNÉM STAVU.

Psal se rok 1948, když závod Tatra Smíchov dodal do DP Praha třicet tramvají, které v mnohém připomínaly řadu let provozované „ponorky“ (ev. č. 3005–3068). Jednalo se o sérii vozů s evidenčními čísly 3069–3098. Byly dislokovány ve vozovně Střešovice a Strašnice a oproti ponorkám došlo k podstatné modernizaci – byl to mezistupeň mezi dvounápravovými vozy a vozy T1.

Devatenáct Ni-Fe článků s napětím 24 V, které byly umístěny v levé zadní části pod seda-

dly, byly zdrojem největší výhody vozu. Do té doby používaná kolejnicová (magnetická) brzda u dvounápravových tramvají měla zásadní nedostatek. Byla účinná jedině, pokud se točil motor. Pokud se vůz dostal do smyku, byla k ničemu. To pro „mevro“ neplatilo. Řidič v případě potřeby sešlápnutím pedálu na pravé straně podlahy uváděl v činnost čtyři cca 100 kg těžké kolejnicové brzdy (dílenky „bačkory“ či „čuby“). Použití však bylo omezené a nedalo se mnohokrát opakovat. Kolejnicové brzdy v momentě použití odebíraly

proud v desítkách ampér, limitovaný pouze vnitřním odporem článků.

Zdrojem dobíjení akumulátorů a pomocného 24V okruhu byl motorgenerátor (krátce MG) umístěný pod podlahou na zádi vozu. Jednalo se o válcový stroj o váze cca 60 kg, odpružený čtyřmi silentbloky, které sloužily k snížení hlučnosti. Jednalo se o nejméně dvakrát větší zařízení metra. MG byl prakticky stále v činnosti, vyžadoval mimořádnou péči a byl zdrojem častých poruch, zejména na straně



Text: Milan Mikeš
Foto: Petr Adámek, Petr Hejna,
archív DPP a sbírka autora



NA SNÍMKU Z ROKU 1957 JE AUTOR ČLÁNKU MILAN MIKEŠ (VLEVO) S PŘÍDĚLENÝMI UČNI DP Z. KARMELOU A S. PODLENOU



TRAMVAJ MEVRO EV. Č. 3075 NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ



STŘEŠOVICKÝ MUZEJNÍ VŮZ 3083 PŘI OSLAVÁCH 140 LET MHD V PRAZE ROKU 2015

motoru (600 V). Výměnu MG prováděli vždy dva pracovníci, protože stroj bylo nutno zasunout do zvláštního rámu pod podlahou. Nebylo výjimkou, že k tomuto aktu došlo i vícekrát za směnu.

MG uváděl do provozu řidič pozvolným spouštěním otočného třístupňového spínače vlevo od přístrojové desky. Spuštění MG bylo podmínkou, aby po zařazení I. stupně jízdy sepnul linkový stykač, teprve potom byl kontrolér pod napětím. Mělo to výhodu, šetřily se měděné kontakty v kontroléru. Odpojení I. stupně jízdy proběhlo v linkovém stykači resp. jeho výfukové komoře. Linkový stykač tak nahrazoval hlavní vypínač. Umístění linkového stykače přímo nad sedačkou řidiče se posléze ukázalo jako velice nešťastné řešení a bylo hlavní příčinou vyřazení tohoto typu vozů z provozu.

Vůz měl také oproti ponorkám vylepšený okruh (odporového) topení jak na stanovišti řidiče, tak v pokladně u průvodčího. Další velkou výhodou bylo využití hydrauliky v brzdovém systému, což byla další změna oproti ponorkám, které využívaly čerpadla pouze k ovládní dveří.

Za zvláštní zmínku stojí poslední vůz série č. 3098. Byl vybaven mohutným motogenerátorem zcela jiné koncepce (vážil cca 150 kg). Byl umístěn rovněž pod zádi vozu a mimo dobíjení akumulátorů vyráběl i střídavou složku pro zabudované zářivky v interiéru.

Po ničivém požáru v Rustonce roku 1957, kdy shořela mimo jiné i dvě mevra (č. 3085 a 3086), byly všechny staženy do vozovny Střešovice. Výrobce v dalších dodávkách nepokračoval a plně se zaměřil na vozy typu T1. Mevra se dostalo na okraj zájmu, a to se projevovalo zejména na nedostatku náhradních dílů. Řada dílů se vyráběla doslova na kolena. Stále častěji bylo nutno nějak nahrazovat originální díly u stykačů, dveřních mechanismů či v hydraulice. Například nedostatek kartáčů na MG se řešil tak, že se vyráběly ze zbytků uhlíků trakčních motorů. To mělo fatální důsledky v ničení komutátorů, což vyžadovalo denní smrkování zejména na motorové straně.

Nebylo výjimkou opakované zatažení mevra na 20. kolej. Bylo to vinou nekvalitního materiálu a pohříchu také mojí nekvalitní prací nebo kolegů. Jednou z nejlépe prováděných prací v rámci údržby byla péče o Ni-Fe akumulátory, které spolehlivě pracovaly, až na malé výjimky, téměř po celých 20 let. Přesto se tyto vozy pokládaly za lepší a výpravčí je nesvěřoval kdekomu...

Soumrak tramvají známých jako mevra nastal v roce 1965 po tom, co s nástupem vozů T3 byly upraveny vypínací proudy v měnících a množily se havárie (vyhoření) linkových stykačů. Jak jsem již zmínil, umístění linkového stykače přímo nad řidičem nebylo šťastné. Stykač měl dobré krytí na střeše proti klimatickým podmínkám a zde nebyl problém. Horší to bylo u plechového krytu nad hlavou řidiče. Ten byl sice doplněn slabou vrstvou azbestu, ale to se v případě zahoření ukázalo jako nedostatečná ochrana.



S tím se pojily poměrně dramatické momenty, když řidiči začaly padat na hlavu rozžhavené části krytu. Řidič sotva stačil vůz zajistit a prchnout. Nejen, že byly propálené textilní sedačky, ale mnohý řidič měl propálené otvory i ve služební čepici. Naštěstí se tyto nepříjemné události obešly bez vážných důsledků. V roce 1966 jsem se jako pracovník OTK účastnil zjišťování příčin výše uvedených havárií stykačů, což byl hlavní důvod stažení těchto vozů z provozu.

Tenkrát bylo více názorů k zmíněnému problému, nicméně čas ukázal, že stávající konstrukce linkového stykače byla pro daný provoz nedostačující. Řešením mohlo být použití stykače z vozu T1 a umístění pod podlahou na zádi vozu tak, jako je to dnes u muzejního č. 3083.

Je to již více jak dva roky, kdy jsem měl možnost za přítomnosti správce Muzea MHD Ondřeje Lásky nahlédnout bezmála po 60 letech do prostorů vozu, které běžný návštěvník muzea nemůže spatřit. Odkrývám sedačky, prohlížím prostor regulátoru dobíjení, čerpadla hydrauliky, nahlížím do míst, kde jsem protahoval vodiče k ovládní pokladen samoobslužného provozu. Nevěřím, že muzejní exponát je ve stavu, aby mohl vyjet na

trať. Pracovníci muzea mne rychle vyvádějí z omylu. Po připojení k síti začíná pracovat motor hydraulické soustavy, po chvilce lze otvírat a zavírat dveře, technik spouští motogenerátor a můj údiv vrcholí. Stroj, který pamatuji většinou jako rachotící zařízení, běží tiše. Nyní již stačí jen pohnout klikou regulátoru a vůz může jet.

Trochu se stydím, když porovnam současné možnosti s mnou popisovanou dobou, kdy přes materiálové problémy pořád bylo do mevr co dávat. A to neplatí jen o tomto exponátu, ale prakticky o všech, co se v muzeu nalézají. Klobouk dolů před fandovstvím a šikovností personálu muzea. Hoší prostě dokazují, co je to láska, a hlavně umí.

Dovolte mi ještě malý dovětek. Linkové stykače jsem mnohokrát opravoval, provést repasi (GO) stykače byla moje závěrečná učňovská práce. V důsledku toho jsem trpěl přehnanou sebedůvěrou a to se mi vymstilo. Právě při opravě stykače jsem procházejícího vrchního mistra vyzval, aby ohodnotil moji skvělou práci. Zasedl jsem přímo (!) na kontrolér, provedl náhradní spojení MG (ten nebyl zatím namontován) a zařadil I. stupeň jízdy. Poněkud jsem zapomněl, že jsem již předtím nasadil kladku na trolej. Na to se

čtrnáctitunový vůz rozjel. Laskavý výraz mistra se rázem změnil. Ten naštěstí uskočil a já rychle vyřadil a chtěl se chopit ruční brzdy. Tři metry k ponku byly málo. Kovaný svérák to přežil bez úhony, ale z ponku zbyly jen třísky a nárazník trčel ve zdi vozovny. Vrchní mistr neřekl ani slovo, ale jeho pohled a číslo vozu 3083 mi zůstaly navždy v paměti. Stalo se to na 15. koleji a po mnoha letech se stalo něco podobného. To upravený vůz T3 zcela projel zdi téměř až na ulici...



KOUZLO TRAMVAJÍ JE NÁZEV VÝSTAVY OBRAZŮ MILANA MIKEŠE, KTERÁ JE K VIDĚNÍ DO 28. PROSINCE 2018 V KAVÁRNĚ SV. RODINY NA PETŘÍNÁCH



EXEKUCE – NEJČASTĚJŠÍ SITUACE A JEJICH ŘEŠENÍ

VE STŘEDOVĚKU BYLO SLOVO EXEKUCE SYNONYMEM SLOVA POPRAVA A PRO ŘADU LIDÍ JE POPRAVOU V EKONOMICKÉM SMYSLU SLOVA I DNES. PODLE EXEKUTORSKÉ KOMORY ČR JE NYNÍ V EXEKUCI 820 000 OSOB, ŘADA Z NICH SE POTÝKÁ S VÍCE EXEKUCEMI, COŽ MOŽNOST UMOŘENÍ JEJICH DLUHŮ POCHOPITELNĚ SNIŽUJE.

Exekuce je přitom až posledním článkem řetězu. Exekuci nelze nařídit bez pravomocného a vykonatelného exekučního titulu, který může být vydán v soudním nebo správním řízení. Na začátku tedy stojí dluh, který nebyl ve lhůtě splatnosti uhrazen. Následovalo soudní nebo správní řízení, ve kterém dlužník neuspěl s tvrzením o neoprávněnosti dluhu. Po skončení tohoto řízení dlužník ve lhůtě splatnosti dluh neuhradil. Až v tomto moment je možné přistoupit k exekuci.

Jak se zachovat, když bude exekuce nařízena právě proti vám?

Každá exekuce je zahajována zasláním výzvy ke splnění vymáhané povinnosti, která poskytuje **dodatečnou lhůtu k úhradě v délce 30 dnů**. Pokud dlužník v této lhůtě zaplatí vymáhanou povinnost, bude hradit pouze polovinu nákladů exekuce. Toto je poslední možnost, jak v průběhu exekuce ušetřit.

Doručením výzvy je současně dlužníkovi uložen **zákaz nakládat se svým majetkem** včetně nemovitostí a majetku patřícího do společného jmění manželů, vyjma běžné obchodní a provozní činnosti, uspokojování základních životních potřeb svých a osob, ke kterým má vyživovací povinnost, a udržování a správy majetku. **Uspokojování základních životních potřeb** je nutno chápat jako zachování možnosti lidsky důstojného života dlužníka a osob, které vyživuje, avšak v minimálním standardu, jenž nemůže zahrnovat pořizování jakýchkoli věcí či služeb, které nejsou nezbytné. Tato výjimka může být samozřejmě uplatněna pouze u fyzických osob.

Je pochopitelné, že řada dlužníků možnost vymáhanou povinnost v dodatečné lhůtě uhradit nemá, a to jednoduše proto, že nemají dostatek finančních prostředků. V tom případě je možné navrhnout exekutorovi plnění vymáhané povinnosti ve splátkách,

Exekuci nelze nařídit bez pravomocného a vykonatelného exekučního titulu, který může být vydán v soudním nebo správním řízení.

na uzavření splátkového kalendáře však není právní nárok a záleží na osobě konkrétního exekutora, zda bude mít vůli jej uzavřít.

O způsobu provedení exekuce rozhoduje vždy exekutor

Exekuci lze provádět i více způsoby najednou. Obvyklým je **postižení účtu u peněžního ústavu**. Každá banka má povinnost za účelem výkonu rozhodnutí (exekuce) sdělit i bez souhlasu klienta jeho bankovní spojení a identifikační údaje. Exekutor tedy osloví několik vybraných bank (s největším počtem klientů), zda u nich nemá dlužník účet a pokud ano, postihne jej **exekučním příkazem**. Pokud je odpověď bank záporná, osloví další banky.

Banka, která vede dlužníkovi účet, od okamžiku doručení usnesení o příkázání pohledávky z účtu povinného nesmí vyplácet

peněžní prostředky až do výše vymáhané pohledávky a jejího příslušenství. Příslušenstvím jsou úroky z prodlení a náklady exekuce, jejichž výše se určuje až po zaplacení jistiny dluhu, respektive po vymožení dlužné částky. Účet tak může být zablokován delší dobu.

V této situaci jsou **chráněni zaměstnanci dlužníka**, kterým lze z účtu vyplatit mzdu, náhradu mzdy a další plnění, která nahrazují odměnu za práci. Toto je ovšem možné pouze u nároků splatných ve výplatním termínu nejbližší následujícím po dni, kdy bylo peněžnímu ústavu doručeno usnesení o nařízení výkonu rozhodnutí. Mzdové nároky splatné později již z obstaveného účtu hrazeny být nemohou.

Ostatní fyzické osoby jsou oprávněny při obstavení účtu požádat o výplatu peněžních

Provedení exekuce **prodejem movitých věcí** je spíše doplňkovým způsobem, neboť výnos z prodeje movitých věcí obvykle není příliš vysoký. Usnesení o provedení soupisu movitých věcí se doručuje až při zahájení soupisu, při jeho provádění je pak exekutor povinen pořádit zvukově obrazový záznam.

Movité věci jsou prodávány **v dražbě**, kdy vyvolávací cena činí 1/3 odhadní ceny. Tento způsob prodeje je tedy vhodný hlavně při prodeji automobilů, uměleckých děl a luxusního zboží. Dlužník má přitom zákonnou povinnost umožnit přístup na všechna místa, kde má movité věci umístěny.

Tento způsob exekuce je tedy prováděn nejen v bytě dlužníka, ale často i v bytech jeho příbuzných, druha nebo družky. Každý má totiž povinnost, pokud má v jeho objektu dlužní svůj byt (sídlo) nebo jiné své místnos-

Každý má povinnost strpět, aby exekutor provedl prohlídku bytu a jiných místností dlužníka. Splnění této povinnosti lze vynutit za asistence Policie ČR.

a obuvi, obvyklé vybavení domácnosti (např. lednička a pračka), zdravotnické potřeby a jiné věci, které dlužník nebo člen jeho domácnosti potřebuje vzhledem ke své nemoci nebo tělesné vadě, snubní prsteny a domácí mazlíčci.

Při exekuci prodejem nemovitých věcí jsou nemovité věci prodávány v dražbě, kdy **vyvolávací cena činí 2/3 odhadní ceny**. Od 1. 9. 2015 přitom platí, že soud zastaví exekuci prodejem nemovité věci, ve které má dlužník místo trvalého pobytu, pokud výše pohledávek oprávněného, těch, kdo do řízení přistoupili jako další oprávnění, a přihlášených věřitelů dlužníka k okamžiku zahájení dražebního jednání nepřesahuje 30 000 Kč bez příslušenství. To neplatí, jedná-li se o pohledávku výživného nebo pohledávku náhrady újmy způsobené poškozenému ublížením na zdraví či trestným činem nebo by to odporovalo dobrým mravům. Tato úprava směřuje **k ochraně dlužníků**, kteří jsou exekováni pro relativně nízké dluhy, aby kvůli pár tisícům nepřišli o střechu nad hlavou. Relativně nová je i možnost nemovitou věc prodanou v exekuční dražbě koupit za částku o čtvrtinu vyšší, než jaká byla dosažena v dražbě. Tuto možnost má každý do 15 dnů ode dne zveřejnění usnesení o příklepu. Cílem této úpravy je zvýšit výnos dražby tak, aby došlo k většímu uspokojení pohledávek.

ti (např. garáž), strpět, aby exekutor provedl prohlídku bytu a jiných místností dlužníka.

Splnění této povinnosti lze vynutit za asistence Policie ČR. Může přitom dojít k omylu, kdy za majetek dlužníka je označen majetek těchto třetích osob, které nic nedluží. V tom případě musí majitel věci podat **návrh na vynětí věci ze soupisu**. Pokud nebude návrhu vyhověno, musí se bránit žalobou na vynětí věci ze soupisu.

Z prodeje movitých věcí jsou automaticky vyloučeny věci podle § 322 občanského soudního řádu, např. běžné oděvní součásti (nikoliv např. norkový kožich), včetně prádla

Závěrem ještě uvádím, že právo přiznané orgánem veřejné moci se promlčuje v desetileté lhůtě, která počíná plynout dnem vykonatelnosti. **Exekuci podle rozsudku lze tedy nařídit do deseti let od jeho vykonatelnosti**. V oblasti daňového práva pak platí šestiletá lhůta od splatnosti daňového nedoplatku. Po skončení řízení, ve kterém vám byla uložena povinnost, se proto nevyplácí čekat, až se bouře přežene. Čert nikdy nespí.

Milan Zeman,
odbor Právní





DO METRA, DO CHVAL I DO KAPLE BETLÉMSKÉ

Text: Milan Slezák

K prosinci a vánočnímu času takřka neodmyslitelně patří také nejrůznější výstavy betlémů převážně v prostorách kostelů a chrámů (i na letošní rok je připravena poměrně pestrá nabídka). Třeba ale v Betlémské kapli je tentokrát možné až do 2. ledna 2019 navštívit výstavu s názvem **Hravé Vánoce**, která nabízí přesah od betlémů k hračkám.

Kromě desítek betlémů (a to i mechanických) se zde prezentují různé hračky vycházející z lidových tradic, loutková divadla, houpačky koně nebo rotující káči, ale také mechanické hračky jako jsou vláčky, autíčka nebo parní stroje. Svůj prostor zde má i velký krasohled a několik unikátních kuličkopádů. Ozvučení prostoru zajišťují zvonkohry, flašinetky, orchestriony či polyfony. Výstavu doplňují ukázky řemesel řezbářů, krajkářek, dráteníků, košíkářů i zdobení perníků nebo tvorby marcipánových figurek.

Na divadelních jevištích se můžeme v této době setkat mj. s představeními inspirovanými dílem Antoina de Saint-Exupéryho **Malý princ**. Jednu variantu nabízí kupříkladu Studio DVA, které na prosinec připravilo premiéru hudebního projektu Malý princ podle scénáře Šimona Cabana a Dariny Abrahámové se symfonickou hudbou a texty písní Kryštofa Marka. V režii Šimona Cabana se v titulní a jediné roli tohoto originálního zpracování představí Jan Cina.



Druhou pak Divadlo Metro. Pod názvem **The Little Prince Today** nastudovalo tamní černé divadlo nonverbální představení pro děti i dospělé ze všech částí světa. Malý princ procestoval mnoho vesmírných krajin, aby zjistil, co je v životě skutečně důležité. Nejvíc ho ale zaujala Země, krásná a podivuhodná planeta, kde se její obyvatelé chovají laskavě i ušlechtilé a nezodpovědně i kruté zároveň. Představení nabízí humorné i dechberoucí momenty stejně jako otázky, kam naše planeta směřuje a kudy se může její další vývoj ubírat. Iluze černého divadla jsou pro hru s fantazií velmi dobře využitelné a díky interaktivitě představení se může stát, že se divák na okamžik promění v herce a hlediště se stane jevištěm.

Vánočně jsme začali, vánočně i skončíme. V Horních Počernicích, respektive v jejich západní části Chvalech, pořádá místní zámek unikátní výstavu **Čerti Karla Franty a andělé jeho dcery Aleny**. Více jak šedesát originálních olejomalb a akvarelů známého českého malíře a ilustrátora dětských knih Karla Franty přináší výběr toho nejzajímavějšího z jeho malířského umu. Svými obrázky doprovodil více jak sto dětských knih nejen českých autorů. Výstavu můžete navštívit až do 6. ledna 2019, podrobné informace, včetně přehledu doprovodných akcí, naleznete na www.chvalskyzamek.cz.



Foto: Petr Vítů



DO JAKÉ ZASTÁVKY MÍŘÍ LINKA ČÍSLO 17?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte knížku 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD, propisku a také reflexní pásky DPP. Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 6. ledna 2019** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Na kterém mostě se tramvaje míjejí?** z Fotohádky v DP kontaktu 11/2018 zněla: **Libeňský most**. Z autorů správných

odpovědí byla vylosována a knihami Odposlechnuto v Praze, Lokálkou po České Kanadě a reflexními páskami DPP byla odměněna: **Renata Škvárová**.



FOTOHÁDANKA O CENY

Süddeutsche Zeitung

PROKLETÍ TECHNIKY

PRŮMYSLOVÁ DESIGNÉRKA ANNA MAREŠOVÁ SI RÁDA PŘIPOMÍNÁ OBDOBÍ KOLEM ROKU 1960, KDY SI DESIGNÉŘI A INŽENÝŘI VÍCE NASLOUČALI. PŘI NAVRHOVÁNÍ NOVÉ PÁRTY TRAMVAJE, KTERÁ JE URČENA PRO PRAHU, SE INSPIROVALA PRÁVĚ TÍMTO OBDOBÍM.



ZEJMÉNA V BÝVALÝCH ZEMÍCH VÝCHODNÍHO NĚMECKA BYLY A JSOU VOZY TATRA POPULÁRNÍ. HNED PRVNÍ PREZENTACI T3 COUPÉ SI NENECHALI UJÍT KOLEGOVÉ Z REDAKCE HEUTE IM OSTEN

Řada tras pražské hromadné dopravy vedoucí městem nabízí opravdový zážitek. Například trasa tramvaje 22 do stanice Pohořelec vede přes Hradčany a otvírá výhled přes údolí Vltavy na celé město.

Některé trasy tramvají vedou podél Vltavy nebo přes některé z mostů přes Vltavu a zahrnují velkolepou vyhlídku na „Zlaté město“. K této metropoli prostě možnost obdivovat její spektakulární krásu přímo z tramvaje patří. Nadzemní dopravní prostředky v Praze totiž využívá poměrně velké množství lidí: v roce 2017 cestovalo tramvají nebo autobusem celkem 737,4 milionů lidí. Samotné tramvaje využívalo 371,8 milionů lidí – to je číslo, které je mnohem vyšší než například v Mnichově, kde tento počet dosáhl 121 milionů.

Červené tramvaje pražského dopravního podniku se staly od svého uvedení do provozu v roce 1890 nezaměnitelnou součástí města. Mimořádně dominantním zůstává, stejně jako před lety, model T3, který v dřívějším Československu vyráběla ČKD Tatra, výrobce kolejových vozidel. Tento model tramvaje byl poprvé uveden do provozu v roce 1960 a jeho modernizované varianty dodnes tvoří většinu vozů ve vozovém parku pražských tramvají.

Velkou obdivovatelkou modelu tramvaje T3 je pražská průmyslová designérka **Anna Marešová**, která získala zakázku na vytvoření nové pártý tramvaje pro hlavní město ČR. Využila příležitosti vytvořit na bázi T3 nový vůz. Jejím cílem bylo hluboké propojení města Prahy a T3 v novém modelu „T3 Coupé“. „Pro mne je rozhodující, že se takový vůz harmonicky začlení do velmi atraktivního vzhledu Prahy,“ říká. T3 je v tomto ohledu ikonou: „Tato tramvaj vypadá v Praze stejně již celá desetiletí.“

Tuto fyziognomii můžeme pozorovat také u „T3 Coupé“, kde dochází k harmonickému spojení tradice s moderním komfortem jako v moderním baru, říká Marešová. Část vozu bude otevřená, takže za hezkého počasí by mohla jízda připomínat výlet v kabrioletu. Vyhlídkové jízdy tramvají za hezkého počasí mají v Praze dlouhou tradici, říká **Jan Šurovský**, vedoucí jednotky historických vozidel pražského dopravního podniku: „Ostatně již v roce 1913 byl vyroben model 500, který byl nahoře otevřený. Dnes je jedním z ozdob našeho muzea.“

I když Marešová uznává přínos technologického pokroku, domnívá se, že není vždy zárukou celkově lepších výsledků: „Je samozřejmě dobré, když cestující mohou nastou-

V tramvaji T3 Coupé dochází k harmonickému spojení tradice s moderním komfortem. Jako v moderním baru.

pit do nízkopodlažního vozu,“ konstatuje. „Ale pokud jsou sedačky uzpůsobeny tak, že cestující sedí u sebe příliš blízko, jako je tomu u 14 T, necítí se prostě dobře.“

Nevýhody, jako je špatné rozdělení prostoru nebo nevhodný materiál, přičítá většímu vlivu, který mají inženýři ve srovnání s designéry: „Protože se používá stále více high technologií, jsou inženýři důležitější,“ vysvětluje. V 60. letech 20. století byla spolupráce designérů mnohem rovnocennější: „Proto je design z tohoto období mnohem sofistikovanější než ten, který je navrhován v současnosti. Detaily, jako okna T3 nebo sedačky od Miroslava Navrátila, se mezitím staly nadčasovou klasikou: jsou jednoduché a funkční. Bylo by dobré, kdybychom se tím inspirovali.“

Z článku Paula Katzenbergera z deníku Süddeutschen Zeitung z 27. listopadu 2018

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Mistr piktogramu

Mezi významné české umělce patří (dokončení v tajence) – grafik a typograf. Vytvořil podobu mnoha knižních edic pro různá vydavatelství. Jeho specialitou byly piktogramy a orientační systémy. Vytvořil je například pro pražské hotely Intercontinental a Parkhotel, či karlovarský Thermal. Účastnil se tvorby československých expozic na světových výstavách Expo v Bruselu (1958), Montrealu (1967) a Ósace (1970). Jeho významným výtvarným počinem se stal informační systém pražského metra.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 6. ledna 2019** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: klávesnici Logitech Wireless Keyboard a další dva flash disk v designu autobusu ŠM 11.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 11/2018 bylo dokončení textu: Před 90 lety, 2. listopadu 1828, se narodil **Jan Nepomuk hrabě z Harrachu**. Hlavní cenu – Externí webovou kameru Logitech HD Webcam C270 – získává **Michal Tesarek**, sadu brožur k výročním provozoven a drobné reklamní předměty získávají **Josef Špinka** a **Tomáš Zeman**.

Hlavní cena:



Logitech Wireless Keyboard K375s CZ

IDEÁLNÍ KLÁVESNICE NA PSÁNÍ DLOUHÝCH TEXTŮ NEJEN NA PC. PŘI ZMÁČKNUTÍ TLAČÍTKA EASY-SWITCH SE V MOMENTĚ PŘEPNETE Z POČÍTAČE NA CHYTRÝ TELEFON NEBO TABLET A PÍŠETE NAPŘÍKLAD I SMS ZPRÁVU. DOBŘE TVAROVANÁ TLAČÍTKA, VČETNĚ JEJICH IDEÁLNÍHO ROZMÍSTĚNÍ VÁM ZAJISTÍ KOMFORT V JAKÉKOLIV SITUACI.

ZÁBAVA

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

DP
kontakt
mediální partner

DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM V OBORECH S MATURITOU

**Autotronik - Informační a zabezpečovací systémy - Informační technologie
Ekonomika městské dopravy - Logistika v dopravě - Propagace
- Podnikání v denní i dálkové formě**

V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM

**Automechanik - Autolakýrník - Karosář - Autoelektrikář - Zámečník
- Elektrikář - Elektromechanik - Aranžér**

DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

Motol:
Plzeňská 298/217a, Praha 5

Vinohrady:
Moravská 3/965, Praha 2

10. 01. 2019 (čtvrtek)+ dílny v Košířích

26. 01. 2019 (sobota) + zkoušky nanečisto

07. 02. 2019 (čtvrtek)+ dílny v Košířích

Všední den vždy od 15.30 do 17.30 hod., soboty od 9.00 do 12.00 hod. Termíny ověřte na www.sps-dopravni.cz.

	DOPRAVA NA ŽELEZNICI	HRA S MÍČKEM A HOLEMI	ZN. AKTIVNA	AMER. POZDRAV	OSOBNÍ ZÁJMEMO	ODLOŽTE (HUD.)		ESKY-MÁCKÝ ČLUN	ETIOP. HORA		HORA NA ŠUMAVĚ	INICJÁLY TENISTY AGASSHO	HNEV		NALAKOVATI	FRANCOUZSKÝ BORŮVKA	FRANCOUZSKÝ BŮZEK	POKLÁDAT SE
PŘEVĚCKÉ SDRUŽENÍ							PŘED-LOŽKA				VADA KONĚ (BASN)			ANGL. HŘEBÍK				
FR. DRAMATIK 17. STOL. (JEAN)							HILNÍKOVÁ FOLIE							ANGL. SPOLU-PRACOVNÍK KRÁPNÍK				
ZKR. STATU ALJAŠKA			KÓD ŠPANELSKA	RÍMSKÝ 4 SLOUŽÍCI KE SKANI			1. část tajenky MOJE							VYBĚZEK				
SPOROVNÍ OBLEČENÍ				PŘÍPRAVĚK PRO SVAŽOVÁNÍ ZELÉNÉ RYBY SPR. UST. NAD VĚSEM										PROJEKTIL SVĚTOVÝ POHÁR				
INDICKÝ PTÁK									TÁTI	OZVĚNA	PÁLIT CVIČNÁ SKLADBA							
MIDLE							PÁLENÝ OLKUR	AMERICKÝ VOJENSKÝ AUTOMOBIL HOSPODÁŘSKÁ BUDOVA						POLOVODIČOVÝ OBVOD (JAKL. HEDVÁBNÝ SAMET)			ODPÁRIT	SMYSLNOST
	JAPON. AUTOMOBILKA	LÍH	KÓD COOKOVÝCH OSTRŮVÍ PRACOVNICE V KOTELNĚ		OBUČEJ (EXPRE-SIVNĚ) ČESKÝ ARCHITEKT									ANGL. DOSÁHNOUT NĚČHO ČESKÝ SKLADATEL 19. STOL.				
SETBA					2. část tajenky INICJÁLY TUČNEHO											ANGL. ZKR. ROKU VLK. ZÁBNÝ DŽUNGLI		
OCHRANNÁ BOHYNĚ				NÁŠ REŽISÉR RUSKÉ SIDLO						ČESKÝ MATEMATIK						NEJVNĚŠÍ HORA NA FILIPÍNECH JIHOVROPAN		
ŠPANELSKÝ MUŽSKÝ TANEC										NABOKOVŮV ROMÁN (1969) ANGL. TUNA						BARVENÍ TEXTILU DIOVA DCERA		
JEDNOTKA ANGL.				NAFUKOVAT ZN. ARSENU							LAICI TU MÁŠ							
DOMÁCI ZVÍŘE								JMENO ZPĚVÁKA JOHNA									STAROVĚKÝ ITAL	
HOMĚROVA BÁSEŇ								FRANCOUZSKÉ OZNAČENÍ VLNY									MLÁDATA SKOTU	

Dopravní podnik hlavního města Prahy



www.sps-dopravni.cz

Partner

778 499 636, 724 895 040

Aktuální nabídka Infocenter DPP



59 Kč

Plakát T3 Coupé

Formát B1 (707 × 1000 mm)



599 Kč

Sada 6 vánočních ozdob

obsahuje 6 koulí s motivy vozů: Ečs, M1, SOR NB12, Ringhoffer, prototyp Tatra T3, Karosa ŠM 11

průměr koule je cca 8 cm; ručně vyráběné české skleněné ozdoby



30 Kč

Výroční plakát autobusů

Formát A1 (594 × 841 mm)



30 Kč

Plakát vozů metra

Formát A2 (420 × 594 mm)



30 Kč

Plakát exponátů Muzea MHD

Formát A1 (594 × 841 mm)



Prodej na Infocentrech: Můstek, Anděl, Veleslavín a Hradčanská
nebo nově na: fanshop.dpp.cz
Aktuální otevírací doby Infocenter na: www.dpp.cz/infocentra



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

45 let

1974–2019

pražského metra

s DP kontaktem



Typ soupravy:	Evidenční čísla:	Uvedení do provozu:
Ečs	1083	6. 1. 1977
	1085	12. 1. 1977
	1084	5. 1. 1977
Zajímavosti:	Vůz 1083 – zařazen do soupravy ukončující provoz souprav typu Ečs v Praze dne 29. 6. 1997 Vůz 1085 – poslední dodaný vůz typu Ečs	

Typ soupravy:	Evidenční čísla:	Uvedení do provozu:
81-717.1 + 81-714.1	2159	25. 8. 1980
	2213	12. 6. 1978
	2429	21. 7. 1984
	2637	19. 10. 1987
	2504	18. 6. 1991
Zajímavosti:	Vůz 2159 – byl na něm testován systém automatického vedení vlaku ACBM2 1984–1992 Vůz 2429 – univerzálnost jeho využití v soupravách se zabezpečovacím zařízením ARS i PA-135 Vůz 2504 – poslední dodaný vůz typu 81-717.1	

Typ soupravy:	Evidenční čísla:	Uvedení do provozu:
81-71M	3370	2. 4. 2007
	3650	
	3651	
	3425	
	3365	
Zajímavost:	Vůz 3370 – původní vůz 2370 byl pětistý dodaný vůz 81-71 pro pražské metro	

Typ soupravy:	Evidenční čísla:	Uvedení do provozu:
M1	4199	28. 8. 2010
	4448	
	4449	
	4450	
	4300	
Zajímavost:	Jedná se o jednu ze souprav čtvrté – poslední série dodávek vlaků M1	



2019

1 leden

7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27

2 únor

4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22
 2 9 16 23
 3 10 17 24

3 březen

4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31

4 duben

1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28

5 květen

6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26

6 červen

3 10 17 24
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30

7 červenec

1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28

8 srpen

5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25

9 září

2 9 16 23 30
 3 10 17 24
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29

10 říjen

7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27

11 listopad

4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24

12 prosinec

2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29

