

6 | 2017
ročník 22

DP

kontakt

TRAMVAJOVÁ TRÁŤ BARRANDOV – SLIVENEC

TEROR V TUNELU

NÁBOR ZAČÍNÁME U MAMINEK ŽÁKŮ



Nahlédněte do zákoutí pražského metra

Termíny a místa konání jízd:

- **sobota 15. 7. 2017**
Zážitková turistika - depo Zličín + trasa B (souprava 81-71)
- **sobota 19. 8. 2017**
Zážitková turistika - depo Hostivař + trasa A (souprava 81-71)
- **sobota 9. 9. 2017**
Zážitková turistika - depo Kačerov + trasa C (souprava Ečs)

V daný den se jedou
dvě jízdy, vždy v 10.00
a ve 14.00 hodin.

Cena
150,- Kč

Více informací na:
www.dpp.cz/historickemetro



OBSAH 6 – 2017



AKTUÁLNĚ
4-5

LISTÁRNA
6

PROFIL
7-9 S NÁBOREM ZAČÍNÁME U MAMINEK ŽÁKŮ

TÉMA
10-11 ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE
DÍL TŘETÍ: TRAMVAJOVÁ TRÁŤ BARRANDOV – SLIVENEC

FOTOREPORTÁŽ
12-13 HUDBA A TANEC V METRU

REKONSTRUKCE
14-17 PALMOVKA S BALABENKOU V NOVÉM STŘIHU

KALEIDOSKOP
18-19 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

DOKUMENT
20-21 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – KAREL KALINA

UDÁLOST
22-23 OSA V PRAZE – DVA DNY PLNÉ DOJMŮ

ABSOLVENT
24-25 STÁLE ZKOUŠÍME NĚCO VYLEPŠOVAT

AKCE
26 TEROR V TUNELU

MÉDIA
27 MÁJOVÝ MEDIÁLNÍ OBRAZ DOPRAVNÍHO PODNIKU

LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM
28-29 NEPŘETRŽITÝ PROVOZ METRA – MÁLO MUZYKY
ZA HODNĚ PENĚŽ?

JEDEN Z NÁS
30-31 PRVNÍ REAKCÍ RODINY BYLO, ŽE JSEM BLÁZEN

TIP NA VÝLET
32-33 ŽILINA – MĚSTO, KAM SE RÁD VRACÍM – 1.

34 KULTURA / SOUTĚŽ

35 KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

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

Adresa redakce: oddělení Komunikace DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner,

Milan Bárta, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,

Dagmar Habová, Soňa Jindráková, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála,

Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volt

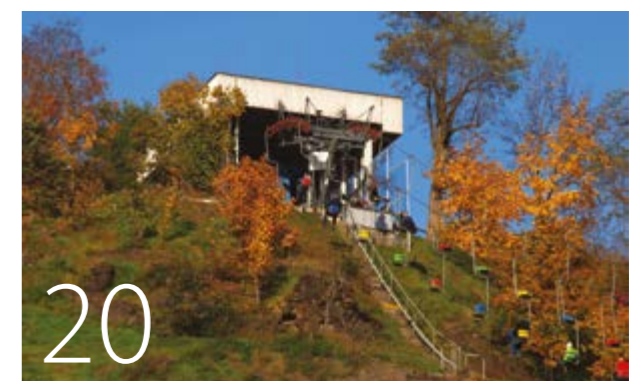
Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. května 2017

NEPRODEJNÉ

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





TRAMVAJ 9397 PRO HLAVÁČKA

Druhé červnové úterý bylo dnem, kdy Dopravní podnik rozšířil počet moderních tramvajových vozů typu 15 T, které jsou pojmenovány po významných osobnostech bohaté historie pražské hromadné dopravy. V tramvajové smyčce Kotlářka byl krátce po půl jedenácté pokřtěn již třetí tramvajový vůz a počínaje 13. červnem tedy nese tramvaj ev. č. 9397 jméno Matěje Hlaváčka. Tento významný košířský starosta a podnikatel nechal v roce 1897 vybudovat elektrickou dráhu Smíchov - Košíře, a tak byl křest zároveň oslavou 120 let jejího provozu. Za zmínku stojí symbolika, kterou v sobě nese evidenční číslo vozu – poslední dvoučíslí 97 připomíná rok výstavby zmíněné dráhy. Závěrem události byl malý pietní akt na nedalekém hřbitově, při němž zástupci DPP a Prahy 5 položili květiny na hrob Matěje Hlaváčka, jehož život skončil tragicky. Shodou okolností a náhod se 13. červnového dne, před 175 lety, narodil Eduard Otlet, jenž byl jedním z otců pražské hromadné dopravy. (krc)

DOPRAVNÍ SVĚT V PRAZE

Květnové zahraniční návštěvy v DPP zahájila skupina osmi odborníků na veřejnou dopravu z **polské** metropole (zástupce autobusového, tramvajového dopravního podniku, varšavské železnice a organizátora varšavské hromadné dopravy). Návštěva se uskutečnila z důvodu plánovaného nákupu SW na vytváření a využívání jízdních řádů ve Varšavě. Druhou zahraniční delegací byla **maďarská** skupina z budapeštského dopravního podniku BKV a budapeštského organizátora BKK, která zavítala do budovy CD. Měla možnost diskutovat s odborníky z DPP i z ROPIDu a zhlédnout pracoviště vlakového dispečinku. Vzácnou zahraniční návštěvou byla skupina z blízkovýchodního **Ománu** (na snímku). Delegace v čele s první dámou Sultanátu Omán se zajímala o tramvajovou dopravu a infrastrukturu, proto využila možnosti svezení historickou tramvají v centru Prahy. **Nizozemskou** delegaci odborníků na kolejovou dopravu zaujala bohatá historie MHD v Praze a význam městského kolejového systému, včetně rozvojových projektů (metro D, výstavba nových tramvajových tratí). Skupinu z **rakouského** Innsbrucku překvapil vysoký standard MHD v Praze, který v Evropě – dle jejich slov – nemá obdoby. Formou prezentace a následně diskuse měla možnost hlouběji



Foto: archiv DPP

proniknout do souvislostí MHD v Praze. Poslední květnový týden jsme v DPP přivítali delegaci z Jižní Koreje. Dopravní zaměstnanci ze soukromého i veřejného sektoru přijeli v rámci své studijní cesty po Evropě do Prahy sdílet informace a zkušenosti z provozování veřejné dopravy. Delegaci překvapil rozsah povodní v roce 2002 a škody, které velká voda napáchala zejména na infrastrukturu metra. (jd)

PERSONÁLNÍ ZMĚNY V DOZORČÍ RADĚ DPP

Valná hromada DPP v úterý 6. června 2017 vzala na vědomí konec výkonu funkce členů dozorčí rady DPP Oldřicha Schneidera a Václava Pospíšila, kterým k tomuto dni

uplynulo funkční období. Zároveň odvolala z funkce člena dozorčí rady Josefa Buriánka. Do uvolněných pozic v dozorčí radě valná hromada k 7. červnu zvolila Jana Lebedu,

Vratislava Feigela a Petera Hlaváče. Následně pak byl na zasedání dozorčí rady 14. června místopředsedou zvolen Jiří Obitko. (red)

OCENĚNÍ PRO ODVÁŽNÉHO ŘIDIČE

Ocenění za obětavost při mimořádné situaci převzal 9. května 2017 řidič garáže Klíčov Aleš Jindra. Toho generální ředitel DPP Martin Gillar vyznamenal poté, co v neděli 16. dubna ve stanici Prosek pomohl zadržet muže, který napadl seniora na autobusové zastávce Prosek. (jaš)



Foto: Petr Ludvíček

MODERNIZACE PALMOVKY

Od pondělí 12. června 2017 je z důvodu modernizace pohyblivých schodů a výstavby bezbariérového přístupu omezen výstup a vstup do stanice metra Palmovka. Práce, které Dopravní podnik odhaduje na zhruba pět měsíců, budou zahrnovat i povrchové úpravy bezprostředního okolí stanice. (red)

NA CÉČKU UŽ JEZDÍ PLASTOVÉ SEDAČKY

Počínaje 12. červnem 2017 si mohou cestující na lince metra C vyzkoušet sezení na plastových sedačkách, a to za předpokladu, že budou mít štěstí na vložený vůz č. 4270 ze soupravy č. 4147-4148. Zda se s tímto typem sedaček budeme v budoucnu setkávat častěji, závisí na tom, jak se osvědčí v provozu. (red)



Foto: Drahomír Vyhnanovský

TÉMĚŘ PŮL STOLETÍ U VOLANTU

Chtěl dotočit volantem do výročních padesáti let, která by jako řidič u Dopravního podniku oslavil. Když nechybělo mnoho, zdraví rozhodlo jinak, a tak svou poslední jízdu **Cyřil Poustka** (70) absolvoval vloni v říjnu na lince 250. Za jeho věrné služby ho 26. května 2017 ocenil generální ředitel DPP Martin Gillar. Než se jméno Poustka zapsalo do historie DPP na téměř půlstoletí, jeden významný zápis už má – děda pana Cyrila je podepsán pod první českou motorkou, která má své místo v NTM. Sám Cyril Poustka začínal v garáži Libeň v roce 1969 a přes krátkou epizodu v Dejvicích „zaparkoval“ na Klíčově. Vedle toho, že měl v ruce snad všechny myslitelné značky městských autobusů, měl šanci testovat i nové vozy, které do podniku přijely. K nejoblíbenějším linkám patřily „klády“, jako 136 a 177. „Nedám na podnik dopustit. Nikdy jsem neuvažoval o změně a byl jsem tu spokojen,“ říká Cyril Poustka. (pel)



Foto: Petr Ludvíček

PŮVODNÍ PRAŽSKÝ TROLEJBUS ZAMÍŘIL DO BRATISLAVY

Ve středočeských Druhicích 9. května 2017 naložen a následně do DP Bratislava odvezen. Kdo? Původní pražský trolejbus evidenčního čísla 9368. Jedná se o Tatra T400 II. série z roku 1951, jež byla zprvu přidělena vozovně Vinohrady, posléze Vršovice a ke konci provozu na Smíchov. Vyřazena byla počátkem roku 1967, následně odprodána a další půlstoletí sloužila jako zahradní sklad. V Bratislavě trolejbus v budoucnu rozšíří sbírku tamních muzejních vozů, neboť typ T400 zde byl poměrně rozšířen, avšak do dnešních dnů se žádný z místních vozů nezachoval. (ar)



Foto: Jan Arazim

ZPÍVÁNÍ PRO DOBROU VĚC

diářů členové Pěveckého sboru DPP. V pondělí 25. května 2017 jste mohli slyšet sborový zpěv v kostele Církve československé husitské v pražských Holešovicích a od pátku do neděle 26. – 28. května ve třech kostelích na Moravě – ve Znojmě v pravoslavném kostele sv. Rostislava, při mši svatě v poutním kostele Jména Panny Marie pod vrubami ve Slupí a v kostele sv. Michala v Dyjácovicích. Při koncertech se vybíralo na 9letého Davida Nerada, postiženého svaluovou atrofií. Tento usměvavý chlapec, i když

je na invalidním vozíku, osobně navštívil se svými rodiči dva moravské koncerty, a s mile bezprostředními reakcemi sledoval dvouhodinová vystoupení, poskládaná z písní duchovních, lidových, dopravních a populárních. Posluchači jak z hlavního města, tak i ze Znojma a z malých moravských vesniček měli velká srdce – celkem se vybralo 22 815 Kč. Pěvecký sbor částku povýšil na 25 tisíc korun a peníze předal rodině Davida.

O úplňkové noci, v pátek 9. června, se sbor zúčastnil Noci kostelů; koncertem převážně duchovních písní zpestřil program kostela sv. Martina ve zdi. V neděli 11. června pak za doprovodu varhan a flétny členové sboru zazpívali při mši svatě v kostele sv. Petra na Petřském náměstí. (dol)



Foto: archiv Pěveckého sboru DPP

Hned tři benefiční koncerty a jedno pěvecké vystoupení při mši svatě si během jednoho jediného květnového týdne zapsali do svých

la v Dyjácovicích. Při koncertech se vybíralo na 9letého Davida Nerada, postiženého svaluovou atrofií. Tento usměvavý chlapec, i když

VÍKEND S DOPRAVNÍM PODNIKEM OČIMA STUDENTA SPŠD



O víkendu ve dnech 10. – 11. června 2017 jsme měli možnost navštívit několik akcí, na kterých se prezentoval Dopravní podnik a Střední průmyslová škola dopravní.

První z nich byla motorshow Legendy 2017, odehrávající se v areálu Psychiatrické nemocnice v Bohnicích. Této akci se účastnil DPP se svým infostánkem a historickým autobusem Škoda 706 RO. SPŠD prezentovala opět svůj úspěšný model vodíkového RC autíčka a dva modely aut značky Kaipan, které vznikly v dílnách školy v Košířích pod vedením mistrů odborného výcviku.

Druhou akcí, kterou návštěvníci brali útokem, byl Veletrh vědy v areálu PVA v Letňanech. Dopravu na tuto akci zajišťoval Dopravní podnik linkou 872, která jezdila od stanice metra Letňany. V areálu byl kromě velkého množství vystavovatelů z řad škol, firem a ústavů Akademie věd také stánek Dopravního podniku. V něm jsme se mohli seznámit s programem AUDIS, který slouží ke sledování provozu autobusů a také s funkčním modelem vzduchotlaké brzdové soustavy autobusů Karosa. Stánek byl zajímavý a strávili jsme v něm hodně času.

Poslední a zřejmě nejvýznamnější akcí byla každoroční Pražská muzejní noc, do které se zapojilo přes 75 muzeí, galerií a center. Dopravu na této akci obstarával skvěle Dopravní podnik, který na 10 zvláštních linek vypravil 69 autobusů (včetně operativních záloh). Centrálním přestupním bodem byla zastávka Staroměstská, odkud jsme se mohli vydat např. na Vítkov, Pražský hrad, do leteckého muzea ve Kbělicích nebo třeba do Muzea MHD ve Střešovicích. Jedna z linek vyjízďela od stanice metra Smíchovské nádraží do centra současného umění Meet Factory a k výtopně Zlíchov. Den byl náročný, ale stál za to a díky bezvadně fungující dopravě se daly zvládnout všechny tři akce.

Napsal, vyfotografoval a do redakce zaslal:

Lukáš Kružík,

žák 3. ročníku oboru Ekonomika městské dopravy SPŠD



Z děkovného dopisu ze dne 18. května 2017 určeného generálnímu řediteli DPP Martinu Gillarovi:

Vážený pane řediteli!

Rádi bychom poděkovali za dosavadní spolupráci a přijetí v Dopravním podniku hl. m. Prahy našich zaměstnanců a našich kolegů ze společnosti Varšavské tramvaje a Varšavské autobusy. Děkujeme Vám za výbornou přípravu naší návštěvy, její profesionální vedení, a také za srdečné přijetí a moc milou atmosféru.

Rádi bychom poděkovali všem, kteří našim účastníkům výletu do Prahy pomohli, i se kterými se setkali. Díky jejich práci naše návštěva proběhla bez problémů a byla pro nás velmi zajímavá. Je to velká radost spolupracovat s profesionály. Děkujeme zvláště panu Jiřímu Došlému.

Účastníci výletu do Prahy budou nápomocni při vylepšování obsluhy varšavských cestujících. Pobyt v Dopravním podniku hl. m. Prahy jim umožnil doplnit dosavadní znalosti a také získat nové dovednosti, které budou využívat v budoucnosti.

S úctou

Adam Szuba,
vedoucí projektu Systém jízdních řádů

Z děkovného e-mailu ze dne 6. června 2017 zasláného vedoucímu jednotky Provoz Autobusy Václavu Jelínkovi:

Vážení,

dovolte mi tímto vyslovit velké poděkování za Vaši skvělou podporu pro naši akci, která se konala na letišti ve Kbělicích ve spolupráci s Ministerstvem obrany.

Především bych rád poděkoval za vstřícnost při přípravě akce. Děkujeme za výběr řidičů. Pánové Zakouřil, Koláček, Neumayer, Štěrba byli naprostí profesionálové, milí, ochotní lidé, se kterými vše proběhlo zcela bez problémů, byla to radostná spolupráce.

Pro nás bylo mimo jiné zajímavé vyzkoušet si přesun velkého množství dětí na vozících a doprovodu v jeden časový okamžik. Takto rozsáhlou přesouvací akci jsme ještě nepořádali, teď již víme, že v případě potřeby je to realizovatelné...

Ještě jednou děkuji za všechny naše mladé i kolegyně a kolegy!

Petr Hrubý,

ředitel Jedličkova ústavu a školy

S NÁBOREM ZAČÍNÁME U MAMINEK ŽÁKŮ

Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Petr Ludvíček a archiv SPŠD

PRÁVĚ SE ŠKOLNÍ TŘÍDY ZAVÍRAJÍ, UČITELÉ A ŽÁCI SE TĚŠÍ NA PRÁZDNINY. ŠKOLNÍ RUCH UTICHL I V AREÁLU MOTOLSKÉ VOZOVNY, KDE PŮSOBÍ STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ, DCEŘINÁ TO SPOLEČNOST DOPRAVNÍHO PODNIKU. JAKÝ BYL UPLYNULÝ A BUDE TEN NÁSLEDUJÍCÍ ROK? NEJEN O TOM JSME SI POVÍDALI S ŘEDITELEM SPŠD FRANTIŠKEM NOVOTNÝM.



PAMATUJI DOBY, KDY SE RODIČE PTALI, ZDA JEJICH DÍTĚ NEMUSÍ DO DOPRAVNÍHO PODNIKU. DNES SE ZAJÍMAJÍ, ZDA TAM UPLATNĚNÍ NAJDE. POVĚDOMÍ O PODNIKU SE URČITĚ ZMĚNILO, ŘÍKÁ ŘEDITEL SPŠD FRANTIŠEK NOVOTNÝ

Jaký byl tedy školní rok 2016/17 dopravní průmyslovky z vašeho pohledu?

Rok byl výjimečný tím, že jsme poprvé realizovali celostátní přijímací zkoušky. Jinak bych řekl, že nijak nevybočil z běžného průměru, určitě máme za sebou několik zajímavých účastí v mimoškolních aktivitách, například soutěž modelů aut na vodíkový pohon a další.

Jednotné přijímačky jsou novinkou, celostátní maturitní se vaší školy týkají již několik let. Jak se na tuto jednotnost dívá ředitel průmyslovky?

Nejsem příznivcem jednotné maturity ani přijímacích zkoušek. Není dobré, když jedna zkouška rozhoduje o vašem životním vzdělání. Je spousta patnáctiletých, kteří u přijímacích zkoušek uspějí, ale v 18 letech mají jiné zájmy a maturitu si nedodělají. A je spousta mladých lidí, kterým se naopak v 15 zkouška nevydařila, přitom časem vyrostli a byli by schopní v 18 letech maturitu hladce složit. Kdo není studijní typ na všeobecné gymnazijní vzdělání, ale má šikovné ruce i logické myšlení, může mít šanci ve škole nebo v učebním oboru na naší škole.

Stále pokračuje boom gymnázií a vy jste spíše v pozadí zájmu?

Oproti minulosti je škol gymnazijního typu stále více a přitom dětí je všeobecně méně. Kolegové na gymnáziích mají i 300% zájem

o studium. Všeobecně je o tyto školy větší zájem. Města a kraje si už ale uvědomují, že řemesla chybí. Přitom samotné řemeslo dnes není žádná černá práce; je mnoho přípravků, technologií, které práci ulehčují. Jedná se mnohdy o práci v čistém a příjemném prostředí.

Jaké jsou vaše nástroje v tomto „boji o žáka“?

Ríkáme, že propagaci školy musíme zaměřit na maminky žáků, které většinou o budoucnosti svých dětí rozhodují. Zdůrazňujeme to, že se umíme žákům nadstandardně individuálně věnovat. A když nevykazují výsledky, zajistíme doučování, konzultace, ale snaha musí přijít od žáka a od rodiny. Ke zpestření výuky slouží i speciální akce, jakou byla účast v celostátní soutěži automobilových modelů na vodíkový pohon. Letos jsme se zúčastnili poprvé a byli jsme z dvaceti čtvrtí. Pravidelně zajišťujeme ve spolupráci s DP Drážďany praxi v jejich škole. K náboru využíváme častou účast na veletrzích či dny otevřených dveří apod. Musím konstatovat, že zájem je velký, návštěvníci na těchto akcích se živě zajímají o naše zaměření a uplatnění v dalším pracovním životě.

Je těžké získat a udržet v tomto typu školy i učitele?

To je pěkná otázka. Mnozí pedagogové by asi

měli lehčí práci na gymnáziích. U nás je třeba více žáky vést, přesvědčovat, věnovat se jim. Jedná se o náročnou práci, které si vážím. Vítám každý nový pohled, snahu vylepšovat a zvelebovat. Složení učitelského sboru je podle mne dobré, jsou tu zkušení pedagogové i mladí, kteří mají žákům co nabídnout. Celospolečenským jevem je fakt, že je málo odborně zaměřených pedagogů zejména se specializací na technologie automobilů, elektřinu, IT apod. Na to, že jde v jejich případě o odborné zaměření, není odměna za jejich práci adekvátní.

Školu založil Dopravní podnik už před 65 lety. Jaké bylo z této dlouhé éry to poslední, porevoluční čtvrtstoletí?

Dnes se mluví o prvcích duálního systému, ale školy již dříve působily při velkých podnicích jako bylo ČKD, Vodní stavby anebo DPP. Ještě v 90. letech měla SPŠD na dva tisíce žáků, kteří se učili všechny profese pro DPP, včetně kuchaře, číšníka. Tehdy se celostátně počítalo se 40% obsazením pro maturitní obory a 60% pro tzv. dělnické profese. Dnes je všechno jinak...

...a začíná se nahlas mluvit o ožívování řemesel.

Ano, třeba hlavní město je propaguje programem, který má motto „Řemeslo žije“. My sami budeme takovým „polytechnickým



HALA STŘEŠOVICKÉHO MUZEA JE TRADIČNÍM MÍSTEM SLAVNOSTNÍHO PŘEDÁVÁNÍ VYSVĚDČENÍ MATURANTŮM SPŠD



SPŠD byla založena Dopravním podnikem v roce 1952. Dnes vzdělává na 850 žáků denního a nástavbového studia v budovách na Vinohradech a v Motole. Nabízí 12 oborů – 3leté učební obory a 4leté s maturitou. Obory jsou zaměřené na strojírenství, elektrotechniku, jako tradiční si udržuje zajímavý obor aranžérka. Vlajkovou lodí je obor automechanik a autotronik. Na škole učí 60 pedagogů teoretického vyučování a 30 učitelů odborného výcviku, kolem 15 lidí je v administrativě.

hnízdem“, což představuje spolupráci se základními školami v Praze 5, kdy nám město vybaví dvě učebny elementárním nářadím. Půjde např. o kovovýrobu či zpracování, ale i výuku robotizace se stavebnicemi. Cílem je motivovat žáky pro vyučení v oboru nebo dosažení maturity na průmyslové škole.

Má předseda představenstva a ředitel školy čas stát před třídou?

Do učebny bych se dostal rád, ale je třeba za školu absolvovat mnoho jednání. Jsem zavalen administrativou, není to časově zvládnutelné. Chceme mít školu, která je srovnatelná s ostatními odbornými školami. Spoustu času věnujeme jednotným přijímacím zkouškám, závěrečným zkouškám a v neposlední řadě maturitám. Pravidla těchto zkoušek se mění každým rokem a s tím narůstá i administrativa. Musíme fungovat nejen vnitřně, ale i navenek svými účastmi na seminářích, jednáními s partnery atd. Chodím s kolegy rád za žáky, kteří vykonávají praxi v hostivařských dílnách DPP, a tam s nimi diskutujeme. Konzultacemi zjišťujeme jejich připomínky, náměty a potřeby, stejně tak i ze strany instrukturů, tedy zaměstnanců.

Dovalte otrěpanou otázku za akcionáře – co Dopravnímu podniku dáváte?

Chceme se cítit jako součást podniku, jako jeho zaměstnanci, vnímáme souvazečnost a ctíme loajalitu. Do Dopravního podniku chceme vysílat ty nejlepší žáky. Zároveň je třeba vyjádřit opravdu velký dík DPP za podporu, bez níž bychom fungovat nemohli. Naší snahou je ukázat, že jsme 65 let součástí podniku a že mu umíme také něco vrátit. A když DPP potřebuje něco zrealizovat, např. přepravní průzkum, zátěžové testy

autobusů, výrobu drobného nářadí aj., jsme k dispozici. Pro střední management DPP například již 15 let pořádáme vzdělávání z oblasti práva či ekonomiky. Vybraní zaměstnanci se někdy na tuto aktivitu dívají nedůvěřivě, po absolvování závěrečné zkoušky a obhajoby závěrečné práce většinou s úsměvem konstatují, že jsou rádi za rozšíření vědomostního obzoru.

Za posledních šest let měl podnik hned několik ředitelů...

...a tím i několik koncepcí školy. A jak to bývá, někteří byli škole více nakloněni, jiní méně. Nic to nemění na našem hlavním poslání. Před mnoha lety při restrukturalizaci podniku zaměstnanci pouze odcházeli a potřeba mladých nebyla. Posledních pět šest let začali být žáci sledováni už v motivačním programu, takže jejich výběr už není otázkou náhody, ale je cílený.

Toto období si tedy chválíte?

Určitě. Spolupráce s personálním úsekem se výrazně zlepšila. Příkladem je právě motivační program, kdy ti nejlepší z jednotlivých oborů, jako je automechanik, autotronik, elektrikář, zámečnick, karosář a lakýrník, se začleňují ve třetím ročníku do praxe. A v návaznosti na to DPP vytváří tzv. absolventská místa a tito žáci po roční praxi jsou na ně přijímáni jako zaměstnanci DPP. Takový absolvent by po dvou letech měl nahradit zaměstnance, který např. odchází do důchodu.

Jakou máte zpětnou vazbu o zácích z pracovišť DPP?

Získávání zkušeností ve třetím ročníku přímo v provozu považuji za ideální. Na mnoha pracovištích si naše žáky chválí. Je milé, když se člověk prochází pracovišti a najednou vás někdo zdraví a usměje se. To se většinou jedná o našeho žáka, který je již zaměstnancem DPP. Pro žáky, kteří na budoucnost nemyslí a kteří mají dosud „jen“ základní školu, pro ně máme připravenou možnost pro dokončení vzdělání ve tříletém oboru s možností vyučit se, např. automechanikem.

Jakou máte možnost prosazovat potřeby průmyslové školy?

Existuje sdružení soukromých škol, kde působím v Radě tohoto sdružení. Je to jedno z míst, které připomínkuje vyhlášky, jeho zástupci jsou v poradním orgánu ministra. Zkušenost ovšem je, že navržené změny se někde „ztratí“ v průběhu připomínkového řízení. Snažíme se čelit názoru, že by soukromé školy měly být financovány pouze ze školného. Chceme být alternativou, ke které přispívá každý jednotlivý ředitel svou před-

stavou, jak naplňovat vzdělání, a věnovat se tomu, co v ČR chybí. A směřem k žákům jsme rádi, když se tu cítí jako doma.

Co nového připravujete pro nadcházející školní rok?

V ÚD v Hostivaři probíhá rekonstrukce haly, která by měla nahradit dílny, které máme nyní ve vozovně Hloubětín. Měly by tu být prostory pro elektroobory. V minulosti jsme přišli už o objekt na Valentince, kde jsme měli automechaniku, a uvažujeme o využití areálu Hostivař i pro ně. Řemeslná fantazie ve velkém městě se rozvíjí hůře, takže tady by se prostory hodily. To bychom rádi ještě letos zrealizovali.

Tento rok byl DP kontakt poprvé mediálním partnerem školy, přináší seriál o absolventech...

Chci vám poděkovat za spolupráci, snad se o naši školu dozvědí čtenáři a zaměstnanci zase o něco více. Rozšíření spolupráce s DPP si představuji nejen v oblasti vzdělávání budoucích zaměstnanců. Školu vidím jako místo pro vzdělání lidí všeobecně, tedy i zaměstnanců DPP a dalších zájemců.



Ing. František Novotný (60)

se vyučil v roce 1975 na Středním odborném učilišti dopravním v Motole jako elektromechanik. Od 3. ročníku absolvoval praxi ve vozovně Žižkov, kde také po vojně nastoupil do zaměstnání. Při něm studoval pětiletou Střední průmyslovou školu elektrotechnickou (dnes školu Františka Křížáka), dálkově pak šest let fakultu elektrotechnickou na ČVUT. S přechodem na školu absolvoval pedagogické vzdělání v doplňujícím studiu a bakalářské vzdělání zaměřené na školský management. Po maturitě přešel v rámci DPP do administrativy v údržbě tramvají. V roce 1994 přijal nabídku ze SPŠD, kde začal v odborném výcviku. Ředitelem školy a předsedou představenstva je od roku 2006.

Text a foto: Filip Jiřík
Situace stavby:
Metroprojekt

ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

DÍL TŘETÍ:

TRAMVAJOVÁ TRATĚ
BARRANDOV – SLIVENEC

TŘETÍ DÍL POVÍDÁNÍ O NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍCH VĚNUJEME PROJEKTU PRODLOUŽENÍ ZE SMYČKY SÍDLIŠTĚ BARRANDOV DO PROSTORU VZNIKAJÍCÍ NOVÉ BYTOVÉ ZÁSTAVBY V KATASTRU HLUBOČEP S UKONČENÍM NA OKRAJI ÚZEMÍ HOLYNĚ A SLIVENCE. TATO TRATĚ JE V SOUČASNÉ DOBĚ Z PLÁNOVANÝCH ZÁMĚRŮ V NEJPOKROČILEJŠÍM STÁDIU PROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY.



ZE SÍDLIŠTĚ BARRANDOV BY TRAMVAJE MOHLY PO NOVÉ TRATI KE SLIVENCI VYJET V ROCE 2020

Barrandovské sídliště, jehož stěžejní část byla postavena na tzv. Barrandovské náhorní plošině v katastrálním území Hlubočep v letech 1981–1986, vyvolávalo od počátku otázky vhodné volby obsluhy hromadnou dopravou. Zřízení tramvajové trati se jeví jako nejlepší varianta díky nezávislosti na velmi zatížených silničních komunikacích, na kterých od 90. let autobusy často popožívají v kolonách.

Proč má k nové zástavbě za Barrandovským sídlištěm jezdit právě tramvaj?

Stavba trati na Barrandov byla schválena orgány hl. m. Prahy v roce 1994 a realizována v letech 2001–2003. Z hlediska dopravního se jedná o jednu z neúspěšnějších novostaveb tramvajových tratí v posledních několika desetiletích, o čemž svědčí zejména zájem cestujících, vyžadující trasování hned čtyř tramvajových linek. Již plány z počátku 90. let

minulého století předpokládaly vedení trati až do Holyně a Slivence, ke kterému však nedošlo z důvodu výrazného zpomalení intenzity bytové výstavby.

Budoucí využití prostoru jihozápadně od stávající smyčky Sídliště Barrandov potvrdil územní plán hl. m. Prahy v roce 1999, lokalizující zde rozsáhlé zastavitelné plochy určené k funkci obytné a smíšené. Současně územní plán již počítal s tramvajovou tratí jako hlavním prostředkem obsluhy území hromadnou dopravou, trasa byla navržena současně s přípravou trati na Barrandov.

Tramvajová trať měla být zřízena v předstihu před novou zástavbou, obdobně jako v některých zahraničních projektech tramvajových tratí (např. ve Španělsku). Reálně však dnes dochází k situaci, kdy první developerské projekty bytové výstavby přípravu tramvajové trati dohánějí a některé se již dostaly do realizační fáze. Zde se jedná zejména o projekty společnosti Ekospol – Výhledy Barrandov (první část před dokončením) a Finep – Kaskády Barrandov (část je již dokončena). Prodloužení tramvajové trati je už více než potřebné, od posledního zkolaudovaného domu na zastávku Sídliště Barrandov je dnes pěší vzdálenost již cca 650 metrů.

Jak bude nová tramvajová trať vypadat a kudy povede?

Navržená tramvajová trať je dvoukolejná, její trasa začíná napojením na stávající obratiš-

tě Sídliště Barrandov, které bude upraveno a ponecháno pro ukončení některých linek. Nová trať pokračuje západním směrem v boční poloze podél ulice Werichova a následně se stáčí k jihozápadu. Zde je navržena první zastávka Kaskády, určená k přímé obsluze již realizovaných bytových domů i pro připravované další etapy projektu Kaskády Barrandov.

Tramvajová trať dále pokračuje v přímém směru do zastávky Holyně, ze které je navržen přístup pro pěší do stávající zástavby Holyně. Tramvajová trať dále kříží ulici K Holyni a přibližuje se k ulici K Barrandovu, u které je navrženo smyčkové obratiště se zastávkami Slivenc. Rovněž v této oblasti je plánována nová zástavba.

Celková délka připravované trati je 1,5 kilometru se zřízením tří zastávek. V úseku od první zastávky Kaskády do konce trati bude naplněna původní představa o tramvajové trati jako prvním vstupu do území, kdy je zřízena pouze nová trať s otevřeným kolejovým svrškem a nové bezbariérové zastávky s přístupy pro pěší. V budoucnu je předpokládáno a technicky umožněno společně s novou zástavbou doplnění vozovek pro obsluhu

nových objektů i zatravnění tramvajového tělesa, tramvajová trať by tak byla situována jako osa nové městské ulice.

V jakém stavu je projekt a kdy vyjedou na novou trať první tramvaje?

Projektantem tramvajové trati je společnost Metroprojekt Praha, smluvním obstaravatelem příslušných povolení a zajištěním veškerých potřebných podkladů pro majetkoprávní zajištění akce je pověřena společnost Inženýring dopravních staveb. Pro záměr byl vypracován projekt k územnímu řízení, na základě kterého bylo v roce 2014 vydáno územní rozhodnutí, kterým je stavba umístěna.

Aby mohla být výstavba zahájena, je nutné dále získání stavebního povolení, o které bylo zažádáno v roce 2016, vydáno však bylo prozatím pouze na části stavby zahrnující úpravy měřírny Barrandov. Vydání stavebního povolení brání prozatím nedoručené majetkoprávní vztahy (výkupy pozemků dotčených stavbou), na kterých v současné době intenzivně pracuje v rámci DPP odbor Nemovitý majetek, odd. Smluvní vztahy ve spolupráci s odborem Investice, odd. Stavby a Inženýringem dopravních staveb. Vývoj

tohoto jednání je klíčový pro další postup projektu.

Projekt výstavby tramvajové trati Barrandov – Holyně – Slivenc je sledován z hlediska možnosti spolufinancování z fondů EU v rámci Operačního programu Doprava (OPD II) s předpokladem podání žádosti v roce 2017. V případě vydání stavebního povolení v roce 2018 bude proveden výběr zhotovitele stavby a zahájena její realizace, přičemž první tramvaje by pak mohly na nové trati vyjet v roce 2020. Tento termín se časově prolíná s plánovaným dokončením dalších tří bytových domů projektu Kaskády Barrandov, které by již byly vzdáleny od současné tramvajové zastávky Sídliště Barrandov více než 700 metrů. Novou zastávku Kaskády však budou mít budoucí obyvatelé pouhých 100 až 200 metrů od domovů, přičemž tramvaje je dovezou do centra Prahy za pouhých 25 minut.

V dalším čísle DP kontaktu se seznámíme podrobněji s další připravovanou tramvajovou tratí, která je často zmiňována v médiích, a to se záměrem prodloužení ze smyčky Divoká Šárka na Sídliště Na Dědině v Praze 6. ■



PŘEHLEDNÁ SITUACE NAVRŽENÉ TRAMVAJOVÉ TRATI

HUDBA A TANEC V METRU

Foto: Jiří Štarha a Kryštof Čeřovský

NALAĎTE SE V METRU

Termín: 20. dubna 2017
od 8 do 21 hodin

Místo: stanice metra Muzeum,
Nádraží Veleslavín,
Hlavní nádraží, Florenc,
Můstek a Vltavská

Ročník: šestý

Počet účastníků: více než 50
hudebníků a zpěváků

Žánry: rock, jazz, swing, pop,
folk, funky, spirituál, lidová píseň
a alternativní hudba

Moc pěkné a povedené.
Petr Brach

Gratuluji, opět skvělá organizace
akce. I letos to bylo parádní! Snad
bude mít tato akce dlouholetou
tradiční, protože je naprosto skvělá!!!
Moc děkujeme!

Míša Hrbková

Já to dnes viděl na vlastní oči,
když jsem čekal na vlak a moc
se mi to líbilo. Více takových
akcíček.

Josef Pelikán

TANEC V METRU

Termín: 24. května 2017
od 13 do 22 hodin

Místo: stanice metra Hradčanská,
Malostranská, Můstek,
Budějovická, Hlavní nádraží
a Florenc

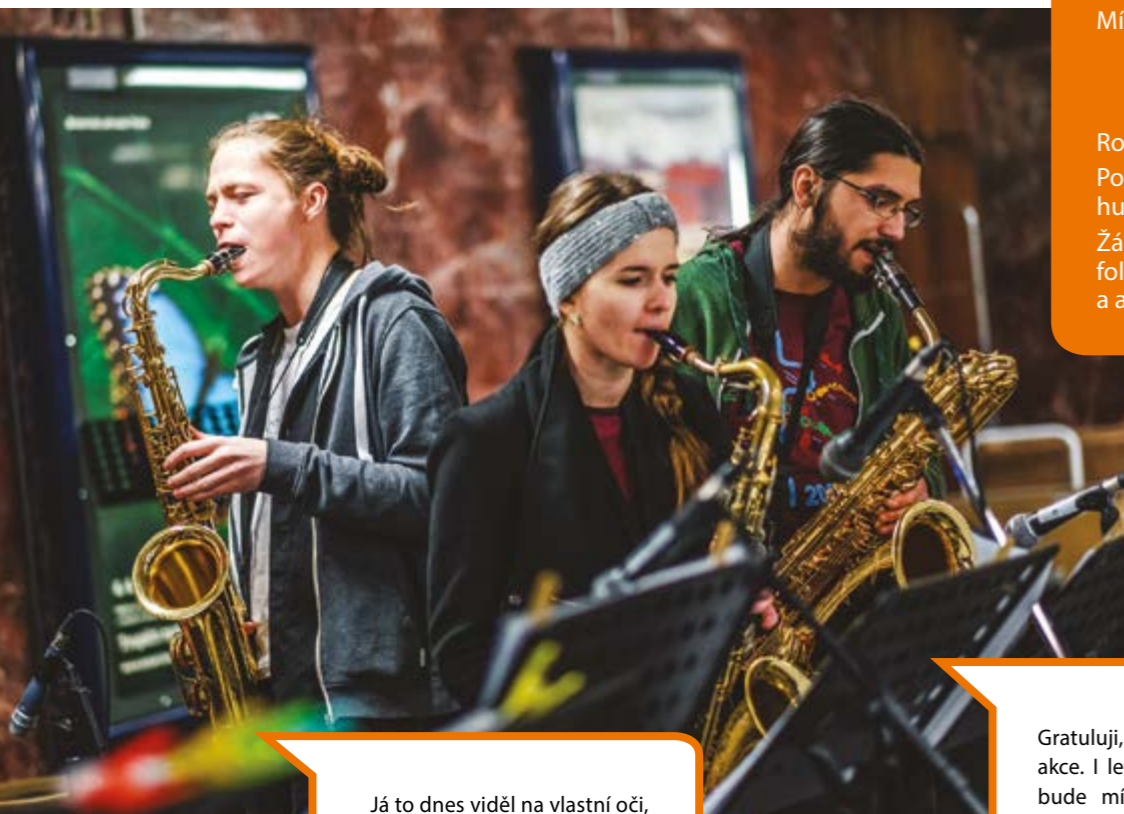
Ročník: druhý

Počet účastníků: více než 20
tanečních skupin

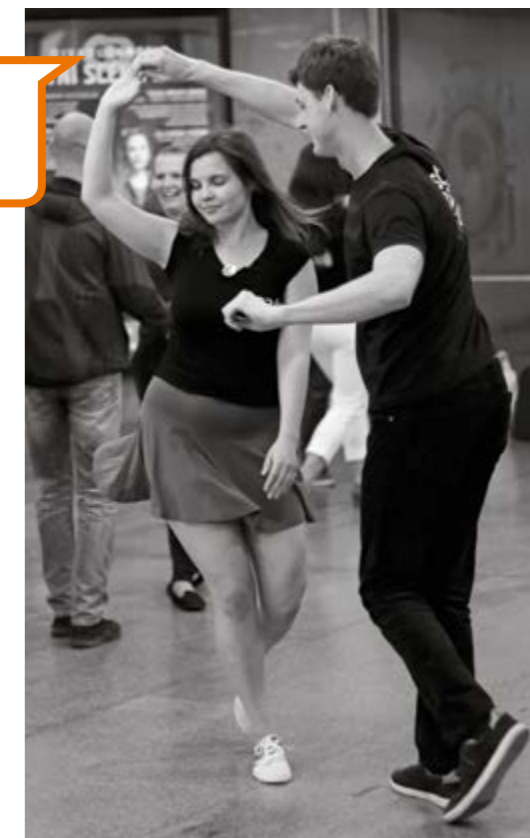
Taneční styly: standardní tance
(waltz, tango, valčík, slowfox
a quickstep), latinskoamerické tance
(samba, cha-cha, rumba, paso doble
a jive), bachata, zouk, west coast
swing, kizombo, kuduro, flamenco,
bollywood, street dance a country
tance

Bolo super, krasne som si
so vsetkymi zatancovala,
dakujem.

Lucia Kubasová



Bylo to super!
Marcela Mücková



Text: Michaela Rojtová a Miroslav Grossmann
Foto: Michal Váňa, Miroslav Penc,
Karel Mašek a Jiří Beneš

PALMOVKA S BALABENKOU V NOVÉM STŘIHU

KOMPLEXNÍ OBNOVA TRATÍ V OBLASTI PALMOVKY. STAVBA JE REALIZOVÁNA NA TŘI JEDNOTLIVÁ STAVEBNÍ POVOLENÍ A ZAHRNUJE TĚMĚŘ CELOU ZMÍNĚNOU OBLAST. TÝKALA SE ULIC SOKOLOVSKÉ V ÚSEKU OD BALABENKY PO HORNÍ PALMOVKU, U BALABENKY, NA ŽERTVÁCH A ZENKLOVY MEZI HORNÍ A DOLNÍ PALMOVKOU. ÚDRŽBOVÝMI PRACEMI PROŠLA I TRAMVAJOVÁ KŘÍŽOVATKA DOLNÍ PALMOVKA.



SOKOLOVSKÁ ULICE, MANIPULAČNÍ TRATĚ S VYSKLÁDANÝMI KOLEJNICEMI. V POZADÍ KŘÍŽOVATKA HORNÍ PALMOVKA A ROZESTAVĚNÁ RADNICE PRAHY 8 (31. 5. 2017)

Důvodem rekonstrukce byl celkově špatný stav kolejí, trolejí a technicky zastaralé ovládání a vytápění výhybek. Jak bylo v úvodu naznačeno, akce stále neskončila. Hotovy jsou tři stěžejní etapy. Momentálně neprobí-

hají stavební práce na trati, nýbrž plný provoz. Ne na dlouho. V průběhu července dojde na poslední, nejmenší etapu, kterou je rekonstrukce v krátkém úseku Zenklovy ulice mezi horní a dolní Palmovkou.

Stavba tedy byla rozdělena do celkem čtyř etap, aby nutná omezení co nejméně komplikovala jak provoz hromadné, tak automobilové dopravy. Práce byly zahájeny na Sokolovské ulici v úseku U Balabanky – Balabanka

RTT PALMOVKA – BLOK 1. ETAPA, 2. ETAPA A RTT SOKOLOVSKÁ (U BALABENKY – BALABENKA)

Termín: 1. etapa (Sokolovská ul. U Balabanky – Balabanka): 25. 3.–11. 4. 2017
2. etapa (U Balabanky – Na Žertvách): 12. 4.–19. 5. 2017
3. etapa (Sokolovská ul. U Balabanky– Zenklova): 20. 5.–23. 6. 2017
4. etapa (Zenklova ul. mezi spodní a horní Palmovkou): 10. 7.–1. 8. 2017

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy

Zhotovitel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Délka tratě: cca 1100 m

Konstrukce trati: stojinové kolejnice s pružným upevněním na podkladní betonové desce

Další realizované objekty: odvodnění trati, ohřev a ovládání výhybek, trakční trolejové vedení, dráhové kabely



NEJVIDITELNĚJŠÍ ČÁSTI REKONSTRUOVANÉ TRAMVAJOVÉ TRATI JE ULICE NA ŽERTVÁCH

25. března. Součástí rekonstrukce v tomto úseku byla i úprava tramvajové zastávky Balabanka ve směru z centra na bezbariérovou a obnova preferenčních prvků pro oddělení tramvajové dopravy od automobilové, tzv. bumlíků.

PRVNÍ ETAPA S OSTROVNÍMI LINKAMI

Úvodní etapa jako jediná vyžadovala významnější opatření v provozu MHD. Bylo nutno zavést náhradní autobusovou dopravu X8 v polokružní trase Palmovka – Balabanka – Palmovka kvůli neprůjezdnosti zmíněného úseku pro tramvaje v obou směrech. Bylo nutno upravit SSZ v křižovatce Sokolovská – Českomoravská kromě jiného i z důvodu průjezdu tramvajových vlaků obloukem Sokolovská – Českomoravská, který je v běžném

provozu užíván pouze manipulačně a řidič by se tedy do signalizace musel při každém průjezdu přihlašovat ručně.

Během stavebních prací na Balabence zde byly vedeny výlukové linky 35 a 36, a to v trase Vysočanská – Balabanka – Lehovec, respektive Starý Hloubětín – Balabanka – Lehovec. Obě „ostrovní“ linky byly vypravovány z odříznuté vozovny Hloubětín.

První etapa byla ukončena 11. dubna, tedy ani ne po třech týdnech. O den později byl zahájen provoz v rekonstruovaném úseku a zároveň práce 2. etapy v úseku U Balabanky – Na Žertvách. V této a dalších částech již bylo možné pro odklony tramvajových linek využít bloku Palmovka, ve kterém má každá



Z ohlasů obyvatel:

Tramvaj je konečně tišší než vlak!
Děkuji za opravu kolejí v oblouku
Na Žertvách – U Balabanky.

Barbara Zrnová

V OBLOUKU NA ŽERTVÁCH – U BALABENKY SE JEZDÍ NEJEN SVIŽNĚJI, ALE I TIŠEJI. POMOHLI MAZNIČKY, KTERÉ JSOU OSAZENÉ V OBOU SMĚRECH. NA SPODNÍM SNÍMKU JE ZARÍZENÍ DOBRĚ PATRNĚ JEŠTĚ PŘED DRUHOU BETONÁŽÍ



trať svoji zálohu. Hromadná doprava tedy byla vedena pouze s malými změnami tras jednotlivých tramvajových linek a především se zpřístupnila vozovna Hloubětín.

SMĚREM K 1. SRPNU

Během výluky kvůli činnosti 2. etapy proběhla ještě víkendová údržba kolejí a trakčního vedení v tramvajové křižovatce dolní Palmovka, která si opět vynutila zavedení polokružní NAD v trase Březiněveská – Dělnická – Kobylisy.

Třetí etapa prací na Sokolovské ulici v úseku U Balabanky – Zenklova, tedy pouze v manipulační trati, byla zahájena 20. května a trvala přibližně měsíc. Nyní zbývá zrekonstruovat pouze úsek Zenklovy ulice mezi horní a dolní



ULICE U BALABENKY BYLA V POSLEDNÍCH LETECH V NEJHORŠÍM TECHNICKÉM STAVU Z CELÉHO BLOKU TRATÍ. REKONSTRUKCE PŘÍŠLA PRÁVĚ VČAS. ZED U TRATI NA POTŘEBNÝ ZÁSAH STÁLE ČEKÁ...

Palmovkou, kde se práce rozběhnou 10. července a se zprovozněním se počítá 1. srpna.

VÝZNAMNÝ POČIN – DEPANELIZACE TRATI

V celé oblasti se stavba od počátku potýkala s problémem velkého množství inženýrských sítí, uložených jak v chodnících, tak ve vozovkách i pod samotným tramvajovým tělesem. Uložení jednotlivých sítí často neodpovídá deklarovanému vytyčení a dochází ke zbytečným nehodám a následnému zdržení stavebních prací. Největší problémy byly způsobeny

několikerou havárií letitého vodovodního řadu a střetem s vedením kabelů telefonu v místě nového trakčního stožáru. Oproti projektové dokumentaci nebyly realizovány některé sloupy trakčního vedení z důvodu blízkosti v havarijním stavu se nacházející zdi u soukromého pozemku, kdy se doposud nepodařilo kontaktovat zahraničního majitele.

U tramvajové trati ve všech stavbou dotčených úsecích byla konstrukce panelů BKV nahrazena novou konstrukcí pevné jízdní dráhy, konkrétně stojinovými kolejnicemi s pružným

rektifikovatelným upevněním na podkladní betonové desce (W-tram). Povrchy tvoří lité asfalt. Po rekonstrukci došlo ke zrušení všech rychlostních omezení vyvolaných technickým stavem trati.

V oblouku ulic Na Žertvách a U Balabanky byly nově umístěny celkem dvě skříňe s mazacími zařízeními a vyhodnocovací jednotkou, napájené z trolejového vedení. Toto zařízení se již v prvních dnech po zprovoznění velmi osvědčilo, snížení hluku z tramvajového provozu je markantní.



ULICE NA ŽERTVÁCH JE DOBRÝM PŘÍKLADEM ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACE S PREFERENCÍ MHD. NESMĚJÍ SEM ZAJÍZDĚT AUTOMOBILY, PŘITOM VEŘEJNÁ DOPRAVA NENÍ OMEZOVÁNA NA RYCHLOSTI, NAPŘ. ZAVEDENÍM PĚŠÍCH ZÓN V TRATI. REKONSTRUKCE TENTO REŽIM JEN PODTRHLA



BĚHEM 1. ETAPY BYLY ZAVEDENY VÝLUKOVÉ TRAMVAJOVÉ LINKY, KTERÉ VYUŽÍVALY MANIPULAČNÍ OBLOUK NA BALABENCE (28. 3. 2017)

RADIOVÉ OVLÁDÁNÍ VÝHYBEK

Ve všech úsecích byly vyměněny doslouživší trakční stožáry za nové včetně základů, rekonstrukcí prošla i nosná síť trakčního trolejového vedení. Oproti schválené projektové dokumentaci nebyly některé trakční stožáry realizovány jednak z důvodu naprosté obsazenosti sítěmi v chodnících (v tomto případě byly ponechány v provozu závěsy na domech), jednak z důvodu nemožnosti vyřešit havarijní stav zdi u soukromého pozemku v blízkosti dvou nových plánovaných stožárů. Problém bude nutno řešit další následnou výlukou, až dojde k nějaké dohodě či sanaci ze strany města.

Postřehnutelným objektem pro řidiče tramvaj je elektrické ovládání výhybek. V rekonstruované oblasti se dosud nacházely hned tři pracovní trolejové kontakty, které přitom patřily mezi několik posledních v Praze. Jeden z nich byl v ulici U Balabanky před Sokolovskou z centra (vlevo, vpravo), druhý za rohem v protisměru pro jízdu přímo po Sokolovské a vpravo do U Balabanky. A poslední přímo na Balabence z centra pro jízdu přímo



NEJDŮLEŽITĚJŠÍ ÚSEK CELÉ STAVBY: SOKOLOVSKÁ MEZI BALABENKOU A ULICÍ U BALABENKY (29. 3. 2017). NEDÁ SE TRAMVAJÍ OBJET, TAKŽE STAVBA ODŘÍZLA VOZOVNU HLOUBĚTÍN. DÍLO SE PODAŘILO STIHNOUT ANI NE ZA TŘI TÝDNY

a vpravo. Všechny byly nahrazeny radiovým ovládáním EO. Dále byla realizována signalizace postavení a ohřev rozjezdové pružné

a sjezdové čepové výměny na Sokolovské ulici ve směru z centra před křižovatkou s ulicí U Balabanky.

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP a sbírka
Ludvíka Losose

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



V červnu si připomínáme 120. výročí vzniku Elektrické dráhy Smíchov – Košíře, samostatného dopravního podniku, zřízeného obětavým košířským starostou Matějem Hlaváčkem. Na košířskou trať nás přivádí i tento snímek, pořízený na Plzeňské třídě v roce 1897 fotografem Jindřichem Eckertem. Zachytil křižování vozů č. 4 a 5 ve výhybně U Zvonu. Fotografie byla pořízena ještě během zkušebních jízd. Není bez zajímavosti, že téměř všechny obytné domy, které jsou na ní zachyceny, existují dodnes. Jen budovu na Malostranském hřbitově (vlevo) bychom už hledali marně.



Červen je bohatý na významná výročí spojená s počátky pražské městské hromadné dopravy. Také Královské Vinohrady si na krátký čas pořídlily samostatný městský dopravní podnik. Vozy, které pro něj byly v továrně Františka Ringhoffera vyrobeny, měly jako první v pražské aglomeraci už zavřené plošiny a navíc byly čtyřnápravové. Vinohradští si svoji trať nechali postavit velkorose – byla v celém průběhu jako první z elektrických drah dvoukolejná. Pokud se vám zdá, že vůz stojí vůči kostelu svatě Ludmily v poněkud nezvyklém úhlu, je to tím, že až do roku 1928 jezdily tramvaje z Purkyňova náměstí (tak se dlouho náměstí Míru jmenovalo) i do Anglické ulice.

Pouliční ruch u Národního divadla. Vidíme na něm sedm tramvajových vlaků, jeden ruční vozík a úplně vzadu jeden povoz. Snímek není datován, ale při troše bádání s lupou zjistíme alespoň přibližný údaj. Na fotografii odjíždí z mostu Legií vlak linky č. 25, která existovala od 21. května 1919 do 29. července 1923. Orientace na vlečném voze linku směřuje k Českomoravské strojárně. Tam byla od 18. srpna do 20. října výluka, takže v tomto období tam linka jezdit nemohla. Další upřesnění nám poskytne motorový vůz nasazený na linku č. 5 (druhý v pořadí na pravé koleji – byl levostranný provoz). Nese číslo 409. Vůz toho čísla byl úředně vyzkoušen po dodání 15. dubna 1920. A konečně souprava linky č. 7 jede od Podolí na Národní třídu. V této trase jezdila naposledy 18. července 1923. Tím se nám datace snímku zúžila alespoň do období 15. dubna 1920 – 18. července 1923.



Fotografie ze dvora autobusové garáže Libeň byla pořízena někdy v 80. letech minulého století. Objekt, který autobusy pražského dopravního podniku využívaly od roku 1966, ale nebyl postaven pro potřeby pražské MHD. Jedná se o bývalou továrnu adaptovanou „pouze“ pro potřeby získání dalšího zázemí pro autobusy DPP. V roce 2016 byla dokončena několik let trvající demolice areálu, takže dál nám jej bude připomínat jen několik fotografií.

Vášnív amatérský fotograf Antonín Novotný, významný technický úředník Elektrických podniků (dnes by se jeho funkce jistě nazývala technický ředitel), pořídil přibližně před sto lety během první světové války tuto zajímavou fotografii z výroby dělostřeleckých granátů. Spoušť svého fotoaparátu mohl stisknout kdekoli, ale nepřilíh zřetelná tramvaj, která je na snímku až vzadu, nám připomíná, že se jedná o dnes již neexistující ústřední dílny Elektrických podniků v Rustonce.



Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Karel Kalina a Jana Šejnohová

MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – KAREL KALINA

OKOLNÍ SVĚT POZORUJE NEJRADĚJI HLEDÁČKEM FOTOAPARÁTU. NEJDE O ANONYMITU, ALE O ZVYK. S NADŠENÍM PAK POŘIZUJE SNÍMKY DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ VŠEHO DRUHU, ALE I PŘÍRODY ČI ARCHITEKTONICKÝCH SKVOSTŮ. PTÁTE SE KDO? NO PŘECE TEN, KTERÉHO, KDYŽ ZAHLÉDNETE NA PERONĚ STANICE METRA ČERNÝ MOST S ČERVENOU ČEPICÍ, JE PRAVDĚPODOBŇE NA TRASE B NĚJAKÝ PROBLÉM – KAREL KALINA.

U většiny vašich předchůdců jsme povídání začínali u jejich vztahu k dopravě. Spolu ale můžeme klidně hned načít jiný soudek, a to připravovanou knihu o lanovkách...

Nápad vzniknul před pěti šesti lety, a protože poměrně často a rád chodím nakupovat do prodejny dopravní literatury v Hybernské, velmi mě překvapilo, že o lanovkách tam nic nemají. Začal jsem se tedy zajímat o lanovky víc a spolu s Jardu Tetivou, se kterým se znám už léta, jsme začali tuzemské lanovky objíždět. Při našich toulkách jsme pak zjistili, že lanovkáři, ať už jde o náčelníky nebo řadové zaměstnance dráhy, jsou v dobrém slova smyslu cvoci. Myslím, že většina z nich by už nic jiného dělat nemohla, protože tou svou lanovkou prostě žijí. A to se mi moc líbí, to je neskutečně sympatické.

O lanovkách máte přehled, který vám mnoho jiných může závidět. Jaká nebo jaké lanovky jsou podle vás nejzajímavější a čím?

Nejzajímavější, alespoň pro mě, jsou ty s oběžným provozem a s odpojitelnými kabinami, sedačkami. U nich mě kromě designu (současnou módou v tomhle ohledu jsou bubliny, nejčastěji modré nebo oranžové) nejvíce „bere“ mechanismus připojování a odpojování kabin, sklápění bublin nebo otevírání dveří kabin.

Která z českých nebo moravských lanovek je vaší favoritkou?

Líbí se mi třeba nová lanovka na Sněžku, kde kabinky přejíždějí z jedné lanovky na druhou pomocí transportních zařízení. To je na pohled nádherné. Obecně mi přijde, že lanovky jsou mezi lidmi, kteří se zajímají o dopravu, neprávem opomíjené.



VÝMĚNA SRDČOVKY NA DVOJITÉ KOLEJOVÉ SPOJCE VE STANICI ČERNÝ MOST, 27. 3. 2014



„VĚŽ“ LIAZ 101.860 VNP - AR 16 - 12 V ULICI VLAŠIMSKÁ, 8. 10. 2010



18. SRPNA LOŇSKÉHO ROKU JSME S JARDOU TETIVOU NAVŠTÍVILI VŠECHNY PRAŽSKÉ PŘÍVOZY A JAKO BONUS JSME POUŽILI I NYNĚJŠÍ PŘÍVOZ P4 Z KAZÍNA DO MOKROPES. LOŇ KAZI NA BEROUNCE FOCENA Z MOKROPES A V POZADÍ STRMÁ STĚNA PŘÍRODNÍHO PARKU HŘEBENY (MIMOCHODEM RESTAURACE TORNÁDO V KAZÍNĚ, KTERÁ SE NACHÁZÍ PŘÍMO U PŘÍSTAVIŠTĚ KAZÍN, JE SERIÁLOVÝ PŘÍSTAV A ŠPIČKA NA DRUHÉM BŘEHU JSOU MOKROPESY)

Dalším častým tématem vašich fotografií jsou lodě a vodní doprava...

Detailně si pamatuji, jaký neskutečný zážitek bylo vidět v Praze na Vltavě remorkér, který za sebou táhne člun s pískem. Dost mě mrzí, že právě tohle už si nikdy nevyfotím. Z ostatních lodí se mi líbí ty, co provozuje převozník pražský, jsou to jak klasické čluny, které do loňska jezdily na přívozech, tak ty zakryté, které jezdí na Kampě. Unikátem, a tak trochu raritou v Praze, jsou dvě benátské gondoly, které bývají vidět v rámci svatojánských slavností.

Jako rodákov z Letné a pražskému patriotovi vám už ale v mládí učarovaly tramvaje...

Začaly mě zajímat, ještě než jsem nastoupil do školy. Na osmnáctce přes Letnou v té době jezdily ještě staré vozy. Tehdy jsem ovšem netušil, že se nízkopodlažnímu vlečňáku říká krasin. Líbily se mi Té-trojky, které byly úplně nové a měly pohodlné koženkové nebo plastové sedačky. Té-trojka je vůbec z mého pohledu nepřekonatelná tramvaj...

Předtím, než jste nastoupil do Dopravního podniku, jste měl domluvené místo na železnici. I ona je často objektem vašeho fotozájmu...

Jsem odkojený motorovými vozy z 50. let a asi nejzajímavější je pro mě starý pantograf, který už ustupuje ze slávy. Říká se mu „žabotlam“ nebo také „žába“. Právě tyto jednotky považuji za jedny z nejhezčích, jaké se u nás kdy vyrobily. Bohužel v dnešní době už se jimi člověk sveze jen z Libně do Roztok. V dobách svého vzniku, v 60. letech, to bylo jedno z nejmo-

dernějších vozidel. Umělo rekonstruovat a mělo i spoustu dalších vychytávek, například designově bylo značně nadčasové.

Už třicet let jste zaměstnán na metru, jak často ho fotíte?

Moc často ne. Přiznám se ale, že vloni, když jsme měli výlukou kvůli výměně dilatace u Rajské zahrady, jsem pár snímků pořídil. Občas lituju, že musím v rámci služby „zůstat na fleku“ a nemůžu se podívat blíže. Výjimkou bylo, když se mi pod okny na výhybkách obracel bagr, to jsem si prostě musel vyfotit. Kdyby zase člověk uvidí bagr v metru...

Jako fotograf máte velice široký záběr. Na jaké akce byste kolegy se stejným koníčkem pozval?

Těm, kteří mají rádi staré traktory a zemědělskou techniku, bych doporučil Pražeděčkův traktor v Čáslavi. Je to nádherná, ohlušující akce. Pořádá ji každý rok první víkend v červnu Národní zemědělské muzeum. Zajímavé jsou také autobusový Mikuláš, Vánoce a Velikonoce. Jde o tři akce s historickými autobusy. První akce je v dubnu, a to je den otevřených dveří v depozitáři Technického muzea města Brna v Řečkovcích. Pak následuje květnové zahájení sezóny ve Vojenském technickém muzeu v Lešanech, no a v srpnu je to Zlatý bažant. Spanilá jízda, kterou pořádá pan Koutek z ČSAP Nymburk. Jde o jízdu historických autobusů a nákladáků na trase Kolín – Nymburk. Tradičně se vyjíždí z Kolína od autobusového nádraží.

Ačkoliv nejste z těch, kteří by každým rokem navštěvovali stejné akce a projížděli

stejně dráhy, jistě vám pořád zbývá hodně toho, co byste rád viděl. Můžete být konkrétní?

Je jedna lanovka, na kterou se chceme vypravit. Je v německém Wiesbadenu a dalo by říct, že je to pravá sestra původní lanovky na Petřín, která fungovala na vodní převahu. Krom ozubnice je to „námlich to samé“. To bych rád na vlastní oči viděl. Jinak razím teorii, že než courat po cizině, raději poznat zajímavá místa v Čechách a na Moravě. Nevím ale, jestli se to dá za život stihnout. Základ je poznat naši vlast.



Karel Kalina (48)

Fotografování dopravy se zabývá od 12 let. Jeho první negativy se nedochovaly, a to kvůli stěhování. Svě fotografie pečlivě popisuje a jeho archiv čítá několik desítek tisíc snímků. Fotografuje dopravu, přírodu, ale i architektonické zajímavosti. Je příznivcem Photoshopu, který používá od roku 2003, a jak sám říká, učí se pořád. S kamarádem Jardu Tetivou šest let pracuje na atlasu lanovek v ČR, pro který aktuálně hledá nakladatele.

Text: Ondřej Volf a Jan Lebeda
Foto: Ondřej Volf

OSA V PRAZE

– DVA DNY PLNÉ DOJMŮ

TO, ŽE ZASEDÁNÍ ODBORNÉ KOMISE NEMUSÍ BÝT VŮBEC ŽÁDNÁ NUDA A ŽE NEPŘEDSTAVUJE POUZE SEZENÍ PO KANCELÁŘÍCH, POTVRDILA AKCE V POLOVINĚ KVĚTNA V PRAZE. A ŽE OBA DNY PŘINESLY ÚČASTNÍKŮM PESTROU SMĚSICI ZÁŽITKŮ, DOKAZUJE I VÝBĚR SNÍMKŮ. A KDO ŽE SE TO VLASTNĚ SETKAL?



SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR



Komplexní program pro zasedání zástupců Sdružení dopravních podniků ČR, konkrétně členů Odborné skupiny Autobusy (SDP ČR – OSA) zajistila ve dnech 17. až 18. května 2017 jednotka Správa Vozidel a Autobusů (JSVA) pražského dopravního podniku.

Účastníky akce čekal v Praze opravdu pestrý a bohatý program, který pro ně připravil vedoucí JSVA Jan Lebeda společně s kolegy z DPP. Ve střešovické vozovně nejprve přítomné uvítal technický ředitel DPP Jan Šurovský. Právě zde měli účastníci možnost

seznámit se s historií MHD v Praze a prohlédnout si zdejší vzácné exponáty. Velký zájem vyvolalo zejména „eróčko“, ale také kloubový Ikarus 280.

Z brány Muzea MHD pak návštěvníky odvezla historická dvounápravová tramvaj s vlečným vozem až ke stanicí metra Želivského. Celou cestu tramvaj velice poutavě komentoval vedoucí archivu Pavel Fojtík, a to prostřednictvím mikroportů. Seznámil účastníky se zajímavostmi z historie Dopravních resp. Elektrických podniků.

V autobusovém obratišti u stanice metra Želivského byl připraven elektrobus SOR EBN 11 s řidičem Michalem Kolkem a technologem JSVA Romanem Čudou. Oba tak mohli zájemcům zodpovědět otázky ohledně provozu elektrobusu jak z pohledu provozního, tak technického. Detailně si také prohlédli systém nabíjení pomocí dvoupólového pantografu. Při jízdě z terminálu Želivského do počernického hotelu bylo zodpovězeno nespočet dotazů, vztahujících se k vlastnímu provozu elektrobusu SOR EBN 11, který měl aktuální nájezd lehce přes 120 tisíc ujetých kilometrů.

Po obědě prezentoval Jan Lebeda komplexní činnosti jednotky SVA. O prezentaci technických změn a aktuální servisní podpory se postarala společnost PAKRA ZF. Poté byl realizován další přesun elektrickou SORKou, tentokrát do areálu Ústředních dílen DPP v Hostivaři. Zde byla pro účastníky připravena exkurze do depa metra s výkladem vedoucího odboru Jaroslava Kristena z jednotky Správy vozidel Metro. Výklad byl natolik zajímavý, že vlivem nespočtu dotazů a zájmu účastníků způsobil mírné zpoždění plánovaného programu.

Poté v autobusové garáži Hostivař proběhla ukázká nabíjecí stanice elektrobusu. Ve výpravě JPA zaujal Milan Volek, vedoucí garáže Hostivař, prezentací „Manipulační pracoviště“. Následovala prohlídka autobusových dílen, kde probíhá údržba a opravy autobusů všech rozsahů. Předvedeny byly běžné a celkové opravy autobusů, které DPP pro-



vozuje. Zajímavostí byla prohlídka renovace autobusu City Bus Euro II ev. č. 3251, který bude v brzké době předán ze strany JSVA do Muzea MHD. Účastníky upoutala renovace trolejbusu Praga TOT z roku 1936, který bude rovněž po dokončení předán do sbírek.

Po prohlídce areálu byly na programu ještě dvě taktické ukázky, které byly odpoledním překvapením pro účastníky zasedání. První ukázka byla zaměřena na simulaci požáru motoru kloubového autobusu včetně evakuace cestujících a hasebních prací jednotkou HZS DP. Velký úspěch měla i druhá ukázka, tentokrát zásahu Policie ČR – Speciální pořádkové jednotky proti skupině osob demolujícím interiér autobusu. Někteří dobrovolníci z řad účastníků SDP zde sehráli nic netušící figuranty a vyzkoušeli si tak na vlastní kůži, jaké je to být zpacifikován pořádkovým útvarem PČR, včetně spoutání a vyvedení z vozu. Po nabrání dechu se účastníci přesunuli na I. P. Pavlova, aby si prohlédli Centrální dispečink DPP a vyslechli přednášku jeho vedoucího Bohumíra Vojtíška o systému dispečerského řízení autobusů DPP v Praze.



Druhý den zasedání byl od rána věnován prezentacím zástupců jednotlivých odborných firem, které zde seznámily účastníky s novinkami nejen na poli servisní techniky, ale i elektromobility.

Čistá elektromobilita je již pravidelným tématem SDP ČR. Po vyčerpání všech prezentací bylo zasedání skupiny ukončeno.



Jarní zasedání Odborné skupiny Autobusy SDP ČR zajišťoval Dopravní podnik hl. m. Prahy prostřednictvím jednotky Správa Vozidel a Autobusů. Dalšími partnery byli zástupci společností Pakra ZF Servis, s. r. o. a ZF Friedrichshafen AG, Policie ČR – SPJ, Policie ČR – ÚRN.

Účastníky bylo zasedání hodnoceno jako vysoce zdařilé. Závěrem zbývá touto cestou předat poděkování všem útvarům a zaměstnancům DPP, kteří se na akci podíleli, ale i partnerům DPP.

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Ludvíček

STÁLE ZKOUŠÍME NĚCO VYLEPŠOVAT

ZAKYTOVAT, PŘEBROUSIT. VYPLNIT, PŘEBROUSIT. NANĚST BARVU, PŘEBROUSIT. ZDÁNLIVĚ NEKONEČNÝ KOLOBĚH ČINNOSTÍ, NA JEHOŽ KONCI VYJÍŽDÍ Z OPRAVNY TRAMVAJÍ VŮZ ZÁŘÍCÍ NOVOTOU. A S KÝM SI BUDEME DNES POVÍDAT A VZPOMÍNAT NA SPŠD, KDE SE SVĚMU ŘEMESLU VYUČIL? S LAKÝRNÍKEM JIŘÍM MEDŘICKÝM, JENŽ SPOLEČNĚ SE SVÝMI KOLEGY DÁVÁ TRAMVAJÍM „NOVÝ LESK“.

Byla při rozhodování o dalším vzdělání SPŠD vaší první volbou?

Rozhodoval jsem se na poslední chvíli a volil mezi dvěma školami. První vybraný obor, na který jsem nastoupil, byl elektromechanik. To mě ale nebavilo, takže jsem po roce přestoupil na autolakýrníka. Ve škole jsem pak strávil místo tří let čtyři roky.

Bylo od začátku vašim snem pracovat v Opravně tramvajů?

Ze začátku jsem chtěl spíš dělat auta než tramvaje, ale ve druhém ročníku jsem se právě v OT chytil. Člověk prostřednictvím praxe poznal zajímavou práci a dobré lidi. Bylo rozhodnuto.

Kdy toto rozhodnutí přišlo, respektive od kdy jste zaměstnancem DPP?

V září to budou dva roky. A jelikož jsem jako učeň v OT strávil celý druhý a třetí ročník, dá se říct, že dohromady jsem tady už čtyři roky.

Pracujete na lakovně. Kolik máte kolegů a jaký je jejich věkový průměr?

Na lakovně je nás plus minus kolem dvaceti. A věkový průměr? Tipl bych tak kolem 45 let. Jsme tam pouze tři mladší, kromě mě ještě Karel Kolman z absolventského programu a Dragoš Bocancea, který chodil o rok níž na SPŠD.

Kromě interních zakázek nemá Opravna tramvajů nouzi ani o externí objednávky. Která byla, nebo je, z vašeho pohledu nejzajímavější?

Aktuálně asi tramvaje pro Postupim, na těch jsem se hodně naučil. Pracujeme na nich nepřetržitě od listopadu. Hotové mají být v září, a to nám zbývají ještě čtyři kompletní vozy.

Jak dlouho trvá kompletní úprava jednoho tramvajového článku?

To je různé. Například když děláme celolaky u tramvajů T3, několik dnů tmelíme a další dny stříkáme. Společně s dodávky to dělá dohromady cca 10 dní. U „německých“ tramvajů, kdy jedeme úplně od začátku, tzn. od plechu, práce trvají samozřejmě déle. Od převzetí k nám do lakovny, v případě, že neřešíme kabinu, je to třeba 21 dní.

Při práci s barvami, laky a v prašném prostředí jsou určité potřeby ochranné pomůcky...

Používáme víceméně jen ty základní – ochranné rukavice, respirátor na broušení, respirátor na stříkání a kombinézu.

Pracovat v kombinéze v parném létě asi

není úplně to pravé ořechové...

To není, ale co se dá dělat. Je dobře, že s prací začínáme brzy, tedy v půl sedmé a končíme v půl třetí. Pokud jsou tropy, tak na hale je to ještě jakž takž dobré, ale v lakovně je peklo. Třeba včera jsme měli ve stříkacím boxu 35 stupňů. To už se při dodržení všech bezpečnostních pravidel moc efektivně pracovat nedá.

Spousta zakázek vede k otázce, jak se dá vše stíhat při pevně daných termínech...

Je pravda, že od té doby, co děláme zahraniční zakázky, je práce až moc. My, jako lakovna, ale většinou stíháme. Odpovídáme za finální design, po nás však přichází ke slovu ještě karosáři a elektrikáři, kteří jednotlivé články montují dohromady.

Testujete při práci i nějaké novinky?

Myslím, že u nás v lakovně se snažíme o inovace pořad. Testují se nové barvy i brusy. Snažíme se jít pořád kupředu a vymýšlíme, co zlepšit nebo urychlit.

Letem světem jsme probrali vaši práci, na skok se ale ještě vrátíme k SPŠD. Jaké předměty vás tam bavily a které byly, z vašeho pohledu, zbytečné?

Nebavila mě čeština, a to kvůli vyučující. Nevzpomínám si už na její jméno, ale dělala zástupkyni ředitele. Bavila mě ekonomika, technické kreslení a další odborné věci. Nebyl jsem ale z těch, co by se rádi učili.

Vzpomenete si ještě na některé profesory, případně na historky s nimi?

Historky ani ne, ale rád vzpomínám na naši třídní, paní učitelku Kánskou. Měli jsme ji na matematiku a právě díky ní jsme se toho spoustu naučili. Nezapomenutelný byl také pan učitel Šilhan na odborné předměty. Ne že by se ho člověk přímo bál, ale bylo nutné opravdu dělat, co se má. Pak nebyl problém.

Jak zmínila v květnovém čísle DP kontak-



JIŘÍ MEDŘICKÝ V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ DPP PŘI BROUŠENÍ VRSTVY, TZV. PLNICE, PO NĚMŽ BUDE NA TRAMVAJI KT4 NÁSLEDOVAT NÁSTRÍK LAKU

tu bývalá absolventka SPŠD Zdeňka Haulfová, i mezi učedníky, docházejícími na praxi, je řada nadšených dopravních fanů, kteří svoji práci doslova „žerou“. Jak to bylo ve vaší třídě?

Bylo to hodně rozdělené. Zatímco u karosářů bylo až 80 % třídy nadšenců pro tramvaje, u lakýrníků byl poměr přesně obrácený. Nás, co jsme se chtěli něco naučit, byla menšina.

Je tomu tak i aktuálně, když sledujete ty, kteří k vám do lakovny přicházejí na praxi?

Bohužel. A je mi z toho smutno. Třetáci, co k nám chodí, nemají o práci skoro žádný zájem. Otázkou je, o co obecně mají vůbec zájem...

Ze své vlastní zkušenosti – doporučil byste studium na SPŠD, těm, kteří se ještě rozhodují?

Doporučil. Má totiž nesporné výhody. Tou hlavní je, že když se snažíte a nejste úplně marný, máte v podstatě uplatnění jasně. Jdete do Dopravního podniku. A kdo dneska dokončí školu a má hned práci? ■

TEROR V TUNELU



HASIČI DPP POMÁHAJÍ ZRANĚNÉMU PŘED ZRAKY RADNÍHO HL. M. PRAHY RADKA LACKA

JE 10. ČERVNA 2017 KRÁTCE PO PŮLNOCI. K NÁSTUPIŠTI STANICE METRA KAČEROV PŘIJELA POSLEDNÍ SOUPRAVA SMĚR BUDĚJOVICKÁ. NÁHLE SE OZÝVÁ STŘELBA! OZBROJENÉ KOMANDO ZAKUKLENCŮ OBSAZUJE VŠECHNY VAGONY A NUTÍ STROJVEDOUČÍHO K JÍZDĚ. SOUPRAVA POMALU VJÍZDÍ DO TUNELU, PO UJETÍ 200 METRŮ ALE OPĚT ZASTAVUJE. TMA. KŘÍK. ZPĚT DO STANICE DOLÉHÁ OZVĚNA VÝSTŘELŮ...



„ALFA BRAVO TANGO JEDNIČKA ČISTÍ! ZDRAVOTNÍK! POTŘEBUJEME ZDRAVOTNÍKA!“

Úvodní text našťestí není úryvkem z tisku, ale popisuje zahájení hlavní úlohy pátého ročníku metodického cvičení záchranných služeb „Pražská 155“. Námětem se tentokrát stal únos soupravy metra teroristickou skupinou a následný zákrok příslušníků Útvaru rychlého nasazení (URNA) s cílem eliminovat útočníky a osvobodit rukojmí. Po zabezpečení situace ze strany policejních složek následoval zásah hasičů a zdravotnických záchranářů. Jejich hlavním úkolem bylo nouzově ošetřit a evakuovat zraněné ze soupravy metra.

Akce svým rozsahem patřila k největším cvičením v metru za celou jeho historii. Oproti jiným nácvikům, které probíhaly zpravidla jen v prostorách stanic, tentokrát musely všechny složky IZS zasahovat přímo v tunelu. V soupravě bylo přes 300 figurantů, z toho

jedna pětina simulovala střední a těžká zranění, včetně realistického namaskování. Přípravy cvičení trvaly přibližně 6 měsíců. Na organizaci se za DPP podílel úsek bezpečnosti a všechny provozní útvary metra. Příprav i vlastního záchranného zásahu se účastnily všechny základní složky IZS – HZS hl. m. Prahy, HZS DP, Policie ČR a Zdravotnická záchranářská služba hl. m. Prahy spolu s posádkami dalších krajských ZZS, zapojených do cvičení Pražská 155.

Cvičení ukázalo řadu konkrétních problémů, zejména obtíže při spojení radiostanicemi a velmi těsné podmínky pro práci s nosítky uvnitř i vně soupravy v tunelu. Hasiči, záchranáři i policisté si však se všemi nesnáze uspokojivě poradili a výsledkem byla obdivuhodně rychlá a efektivní záchrana cestujících.

Poslední zranění na nosítkách byli vyneseni z vlaku téměř přesně hodinu po osvobodovacím zákroku členů URNA.

Epilog:

Letošní ročník Pražské 155 byl posledním, který pražská zdravotnická záchranářská služba uspořádala. Předchozí proběhly v letech 2012 až 2015. Na každém se významně podílel Dopravní podnik, každý byl zdrojem neobvyklých zážitků a zkušeností pro všechny zúčastněné. Do budoucna má být tento koncept metodického cvičení přesunut do dalších krajů ČR. V každém případě se na tomto místě patří poděkovat desítkám zaměstnanců DPP, kteří se v posledních šesti letech na realizaci jednotlivých úloh cvičení obětavě podíleli. ■

MÁJOVÝ MEDIÁLNÍ OBRAZ DOPRAVNÍHO PODNIKU



MODERNIZOVANÁ TRAMVAJ T3R.PLF EV. Č. 8284 VE VOZOVNĚ MOTOL 29. KVĚTNA 2017

V MEDIÁLNÍM OHLASU NEJVĚTŠÍHO PRAŽSKÉHO DOPRAVCE SE V KVĚTNU ASI NEJVÍCE VYJÍMALA TÉMATA BEZPEČNOSTI V MHD, CENY JÍZDNÉHO A VSTUPU PROTIKUŘÁCKÉHO ZÁKONA V PLATNOST. DÁLE PŘINÁŠÍME VÝBĚR TOHO, O CO SE V PŘEDEŠLÉM MĚSÍCI, VE VZTAHU K DOPRAVNÍMU PODNIKU, MÉDIA NEJVÍCE ZAJÍMALA.

Začátkem měsíce některá média upozornila na dopravní omezení kvůli Pražskému maratonu, přičemž pořadatelé doporučili cestujícím využít k přepravě zejména metro.

Dále média připomněla **hrdinství zaměstnanců tehdejších Elektrických podniků** při Pražském povstání a konci války, jež připomíná deset pomníků či pamětních desek, víceméně v blízkosti či přímo v prostorách vozoven. S tímto tématem se pojí 75. výročí atentátu na říšského protektora, k jehož rekonstrukci došlo o posledním květnovém víkendu, a autenticitu události dotvářely dvě tramvaje ze střešovického muzea.

43. výročí zahájení **provozu prvního úseku metra** připomněla svou jízdou „dobová“ EČS, 8. 5., a článek o sladkém kousku nezaměnitelné chuti, počátky jeho výroby spadají právě do stejné doby. Metro dezert se dodnes vyrábí, stejně jako metro jezdí.

Média také referovala o **modernizaci tramvaje T3** (na snímku) s nízkopodlažní střední částí vozu, světelnými pásy na dveřích, jež signalizují otevření či zavření dveří, a ukázala její vizualizaci z ateliéru Patrika Kotase. Do Prahy přicestoval první takový vůz z Krnovských strojů, a pokud všechny jeho následné testy projdou na jedničku, vozový park DPP by se mohl rozšířit až o 90 vozů v této podobě.

Jak je již výše uvedeno, poměrně velkou sto-

pu zanechalo v médiích **roční jízdné** – nejprve informací o závěru zkušební období, během něhož stála roční jízdenka na MHD 3650 korun, a následným ubezpečením, že se zdražovat nebude. Předposlední květnový den se v médiích hovořilo o tržbách z jízdného. Byť v loňském roce jejich objem poklesl na 3,669 mld. (oproti předloňským 3,788 mld.), vzrostl počet cestujících z 1,172 na 1,187 miliardy.

Příjemným zpestřením mediálního vzhledu do provozu pražské MHD bylo vyznání cestující, jejíž dlouholetá jízda načerno skončila trapasem a prozřením, po němž si hned druhý den zašla koupit Lítačku – při její černé jízdě ji načapal nejen revizor, ale i staří prarodiče, což pro ni bylo dle jejích slov mnohem horší.

V souvislosti s obnovením provozu dráždanské nákladní tramvaje se začalo diskutovat o možnosti budoucího zavedení tzv. **odpadové tramvaje** v Praze. Na toto téma bylo již závěrem května podepsáno memorandum o vzájemné spolupráci DPP, Pražských služeb, ČVUT a čínského technologického obra Huawei. Připravovaná tramvaj by se tak mohla stát jakousi mladší sestrou mazačky a rozšířit tak plejádu neobvyklých přestaveb legendárního vozu T3.

Zásadním mediálním tématem pak byl závěr května a s ním spojený Světový den bez tabáku, kdy v Česku začal platit tzv. **protikuřácký**

zákon. V rámci osvěty, kde již nekouřit, se tramvajová zastávka na Palackého náměstí stala vzorem, na němž bylo žlutou čarou ukázáno, kam až sahá nekuřácký prostor.

Lidové noviny 23. května zveřejnily rozhovor s generálním ředitelem DPP, který hovořil o **budoucnosti pražského metra**, tedy nejen o chystané lince D. V rozhovoru zazněla i eventualita zavedení vozů bez strojvedoucího i na lince C. Jelikož končí smlouvy firmám starajícím se o soupravy na stávajících linkách metra, jednou z myšlenek DPP je nasazení automatizovaných vozů na nejstarší lince.

Závěrem měsíce se mimořádně velké množství médií věnovalo **nehodám**. Nejprve ve zprávách rezonovala 26. května informace o ranním přerušení provozu na trase C (mezi Florencí a Kačerovem) po pádu člověka do kolejiště. Tentýž den na Vypichu vjel tramvaji do cesty vůz taxi, jehož zraněného řidiče museli vyprošťovat záchranáři. Poslední květnové pondělí zastavil provoz na trase A kočárek, který spadl do kolejiště ve stanici Jiřího z Poděbrad.

Provozování reklamy či „Rittigovy jízdenky“ – to jsou hlavní evergreeny, které média ráda přehrávají stále dokola. Nicméně jedním z témat, která do květnového mediálního obrazu Dopravního podniku přikreslila negativní šmouhu, byla zrušená zakázka na údržbu zeleně. ■

Text: Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

Zdroje: časopis Public Transport International (1/2017),
časopis Eurotransport (1/2017)

NEPŘETRŽITÝ PROVOZ METRA

– MÁLO MUZIKY ZA HODNĚ PENĚŽ?

TLAK NA ZAVEDENÍ NEPŘETRŽITÉHO PROVOZU METRA NEUSTÁLE ROSTE, A TO KVŮLI ODKLONU OD KLASICKÉ PRACOVNÍ DOBY NEBO POTŘEBĚ BÝT VÍCE FLEXIBILNÍ I V NOČNÍCH HODINÁCH. SOUČASNÝM TRENDEM JE UŽÍVÁNÍ SI NOČNÍHO ŽIVOTA AŤ UŽ JAKO ZPŮSOBU ODREAGOVÁNÍ PO NÁROČNÉM PRACOVNÍM TÝDNU ČI JAKO SOUČÁST TURISTICKÉHO POZNÁVÁNÍ MĚSTA. PŘESTO NENÍ TATO SLUŽBA VE SVĚTOVÝCH METROPOLÍCH PŘÍLIŠ ROZŠÍŘENA.

V dnešním PEL-MELu nabízíme projížďku, alespoň obrazně, nočním metrem ve světových metropolích, kde tato služba byla zavedena. Komfort pro cestující sebou ale nese i řadu úskalí.



DÍKY NÁPISŮM NA VOZE METRA JE JAKÝKOLI POPISEK K FOTCE ZBYTEČNÝ

Noční provoz a intervaly

Newyorské metro patří mezi nejrozsáhlejší a nejrušnější síť světa. Metro je v New Yorku nejrychlejším a nejlepším způsobem dopravy, což si samotní obyvatelé uvědomují – pouze 23 % z nich vlastní osobní automobil. Metro bylo již při své výstavbě konstruováno na nepřetržitý provoz. Dáno to bylo historickými a sociálními důvody; město chtělo tímto způsobem podpořit bydlení vně centra města při neustálé se zvyšujícím počtu obyvatel. Řada přistěhovalců si navíc drahé bydlení v centru nemohla dovolit. Vzhledem k tomu, že tito lidé pracovali i dlouho do noci, byl noční provoz nutností. Nonstop jezdí vozy metra již od otevření v roce 1904 až do současnosti, a to všechny dny v týdnu.

Cestující v **Kodani** mohou využít nepřetržitý noční provoz podzemní dráhy o pátých a so-

botách od roku 2002. Po jedné hodině ranní mají vlaky 7 až 15minutové intervaly. V průběhu celé noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli je možné cestovat **stockholmským** i **vídeňským** metrem.

Čtyřicet hodin denně je možné využít metro o víkendech také v **Berlíně**. Během dne v desetiminutových, v noci v patnáctiminutových intervalech. V **Barceloně** je prodloužen provoz metra v pátek do druhé hodiny ranní. Od roku 2007 byl zaveden nepřetržitý provoz o sobotách s intervalem 8 až 10 minut.

Nejnovějším členem „skupiny nočního provozu metra“ se stal **Londýn**. Zde byl víkendový noční provoz zaveden od srpna 2016 na vybraných linkách na základě stále rostoucího počtu cestujících. Metro jezdí převážně v desetiminutových intervalech.

Pražský magistrát zavedl prodloužení provozu metra v září 2010. Metro jezdilo o víkendových dnech přibližně o hodinu déle, a to do září 2012, kdy byl z ekonomických důvodů provoz opět zkrácen.

Otázka peněz

Možnost svést se pohodlně domů i po půlnoci je skvělá služba, která ovšem pro přepravce znamená vysoké náklady. Před zavedením je nutné počítat s nárůstem personálních nákladů, které zahrnují platy strojvedoucích a dalšího personálu, a to včetně nočních příplatků. Dále se navýší náklady na pořízení a provoz dodatečných bezpečnostních systémů a vybavení. Například londýnský provozovatel veřejné dopravy alokoval 4 milióny eur na dopravní policisty, kteří dbají na bezpečnost v metru při nočním provozu.

V Paříži jezdí metro ve všední dny do 0.40 hodin. V pátek, v sobotu a svátcích do dvou do rána. Prodloužení provozu metra do druhé hodiny ranní znamenalo počáteční investici kolem 27 miliónů eur.

V **Barceloně** je nonstop provoz metra pouze ze soboty na neděli. Rozšíření služby by město uvítalo, nicméně realizace není zatím možná z důvodů značných investic a změn procesů údržby tratí. Právě vysoké dodatečné náklady jsou zřejmě hlavním důvodem, proč není tato služba pro cestující rozšířena ve více městech, i když by byl ze strany veřejnosti zájem.

Systém údržby

Kromě finanční otázky je nutné vyřešit otázku údržby sítě, která se provádí vzhledem k provozu právě v časných ranních hodinách. U tratí, které nebyly koncipovány na noční provoz, je to organizačně náročné z nedostatku potřebné infrastruktury.

Výhodou sítě newyorského metra je, jak již bylo zmíněno, že od počátku byla konstruována pro nepřetržitý provoz. Konkrétně to znamená, že značný počet linek má k dispozici tři nebo čtyři koleje. I tak se místní operátor neobejde bez rozsáhlého rozpisu údržby tratí. Za běžného provozu jsou vnější dvě koleje využívány pro místní vlaky a vnitřní jedna nebo dvě pro expresní spoje. Tato infrastruktura umožňuje větší operativnost při provádění údržby. Pro cestující to ovšem znamená, že po dobu údržby jsou vlaky přesměrovány. Zároveň se nemohou spoléhat, že všechny linky jsou v nepřetržitém provozu.

Oproti tomu možnosti např. londýnského metra jsou mnohem omezenější. K dispozici je pouze jedna kolej pro dané směry. Údržba je prováděna při nonstop provozu o víkendech pouze během noci od neděle do čtvrtka.

V **Kodani** je údržba vykonávána v časných ranních hodinách, což cestující pociťují na delších časových intervalech. Tyto práce musejí být opravdu přesně naplánované a dodržované.

Ekonomický přínos

Pokud se na to podíváme z druhé strany, noční provoz metra sebou přináší také růst ekonomiky města. Například v Londýně vytvořil v dopravě přibližně dva tisíce nových pracovních míst. Nesmíme také zapomenout na dodatečné tržby restaurací, barů a klubů.

Provozování veřejné dopravy je veřejnou službou. Z pohledu obchodníka či soukromé firmy je noční provoz metra prodávlečná činnost. Přidanou hodnotou je však vyšší komfort pro obyvatele a turisty. Ti se díky této službě pohodlněji a v kratší době dopraví do svých příbytků. Roste kvalita života a také prestiž města. ■



ALEXANDERPLATZ. BERLÍNSKÉ METRO NABÍZÍ V PÁTEK A SOBOTU V NOCI 15MIN. INTERVAL



NEW YORK ZAJIŠŤUJE NEPŘETRŽITÝ PROVOZ METRA OD POČÁTKU, TEDY OD ROKU 1904 (NA SNÍMKU STANICE STREET BROADWAY)



NEPŘETRŽITÉ V PÁTEK A SOBOTU – TO JE BEZOBSLUŽNÉ METRO V KODANI

Ptal se: Kryštof Čeřovský
Foto: archiv AČR a Kryštof Čeřovský

PRVNÍ REAKCÍ RODINY BYLO, ŽE JSEM BLÁZEN

POCIT VLASTENECTVÍ – TOHO, ŽE ČLOVĚK DĚLÁ NĚCO PRO SVOU ZEMI A MOŽNÁ I TOUHA POSUNOUT HRANICE SVÝCH MOŽNOSTÍ. TO LZE POVAŽOVAT ZA HLAVNÍ DŮVODY, PROČ NA SEBE NĚKTEŘÍ Z NÁS BEROU DOBROVOLNĚ BRANNOU POVINNOST A PŘIHLÁSÍ SE DO JEDNOTEK AKTIVNÍ ZÁLOHY ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY.

Pro mnohé jsou tyto dobrovolníci jen blázni, co si hrají na vojáčky a jejich pravý význam si uvědomí až při poskytování pomoci, například při živelních pohromách. Jedním ze zaměstnanců Dopravního podniku, kteří jsou členy jednotek AZ, je i Libor Ševela, referent oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance.

Co vás přivedlo k aktivním zálohám?

Jsem aktivní a rád sportuji, ale poslední dobou se z toho stal stereotyp, který chtěl nějakou radikální změnu – odreagování se od běžného rutinního života. Zároveň jsem chtěl podpořit svou fyzickou kondici.

Jak jste se stal členem aktivních záloh AČR? Vedla vás k tomu chuť udělat něco pro svoji vlast?

Na internetu jsem si zjistil informace o dobrovolných vojácích, kteří jezdí párkrát za rok na cvičení a účastní se různých vojenských akcí, oslav, výročí či dětských dnů pořádaných právě armádou České republiky. Nemyslím si, že vojenské cvičení je velká služba vlasti. Jako dobrovolný voják se chci změnit a dokázat něco pro sebe. Umět ochránit rodinu a okolí - tím posloužím vlasti nejlépe. Dále je to možnost naučit se novým věcem, současným trendům v armádě a podobně.

Byl jste na vojně?

Na vojně jsem byl v roce 1998 jen na 5 měsíců v Brně Řečkovických, kde byla letecká protitanková brigáda.

Souvisí s vaším členstvím v AZ i záliba v technice, přírodě a fyzické zdatnosti či jde spíše o získání dovednosti „jak přežít“?

Jsem moderní člověk, který bydlí ve městě



JSEM MODERNÍ ČLOVĚK, KTERÝ BYDLÍ VE MĚSTĚ V PANELOVÉM DOMĚ A JE OBKLOPEN KAŽDODENNÍM STRESEM. TO, ŽE OD VŠEHO NA CHVÍLI ODEJDU, JE PRO MĚ DOBITÍM ENERGIE, ŘÍKÁ LIBOR ŠEVELA, ČLEN AKTIVNÍCH ZÁLOH AČR

v panelovém domě a je obklopen každodenním stresem. Představa, že odejdu od toho všeho alespoň na chvíli, je pro mě dobitím energie. Každé cvičení se odehrává ve vojenském prostoru a pokaždé jinde. Krásná a nedotknutelná příroda je bonusem. Nicméně je třeba být střízlivý realista. Týká se to především změny režimu, kterou armáda přináší, ale nečekejte zázraky a dokonalost. Dle mého názoru je to tak správně, jinak by to byla nuda a člověk, už tak lenivý, by nerozvíjel své schopnosti a dovednosti. Armáda poskytne základní potřeby, ale se zbytkem si už musí každý poradit sám. Například si dokoupit potřebné vybavení či doplňky (základní armád-

ní vybavení tak vyměnit za lehčí, skladnější, modernější a kvalitnější), které vám udělají radost i v civilním životě.

Co vše musí zájemce, jenž bych chtěl být součástí AZ, splňovat?

Žadatelé o službu v aktivní záloze musí být občany České republiky ve věku 18 až 60 let a trestně bezúhonní. Od 1. července 2016 došlo v tomto ohledu k zásadním změnám a lze říci, že celý postup se zjednodušil a nejsou už potřebné psychotesty, odběry a místo ústřední vojenské nemocnice zájemci chodí do center zdravotních služeb, kde prohlídka trvá do hodiny, namísto celého stráven-

ho dne v ÚVN. Požadavky na uchazeče jsou ze zdravotního hlediska benevolentnější.

Jak často probíhají cvičení?

Smlouva o zařazení do aktivní zálohy se uzavírá na dobu do tří let. Je zde uvedena i podmínka účasti na cvičení minimálně jednou za rok. Většinou bývají dvě hlavní cvičení za rok, a to na jaře a na podzim. Armáda si nás, vojáky v aktivní záloze, může povolát na vojenská cvičení maximálně na 28 dní ročně, pro bývalé vojáky z povolání je to 21 dní.

Zúčastnil jste se již nějaké konkrétní mise, mohou být vůbec aktivní zálohy AČR do misí povolány?

Současná branná legislativa počítá s tím, že by vojáci mohli být nasazeni v takzvané „misi“ jak na území republiky tak i mimo ni. O tom rozhoduje vláda, která tuto možnost



dosud nevyužila, protože k tomu nebyl důvod. Co vím, uvažovalo se o nasazení vojáků v aktivní záloze ke střežení státní hranice před dvěma lety při uprchlické krizi, ale nakonec ani tato možnost nebyla potřebná.

Existují aktivity aktivních záloh – střelecké soutěže apod.?

Je jich spousta a dokonce i mimo republiku. Vždy jsme informováni od velitelů AČR či kolegů, kde co je. Zatím jsem se nezúčastnil žádné střelecké soutěže. Nevlastním osobní zbraň a nejsem ani zapálený nadšenec pro střelbu. Je to velká zodpovědnost – za zbraň a za sebe. Na vojenském cvičení je každému přidělena zbraň podle jeho funkce, nejčastěji však samopal a pistole. Na každém cvičení jsou střelby, a to mi vystačí na celý rok.

Aktivní záloha je součástí zálohy ozbrojených sil ČR a je jednou z forem dobrovolného převzetí výkonu branné povinnosti v době míru. Jejím účelem je možnost zajištění rezerv využitelných v případě potřeby – její jednotky jsou dle rozhodnutí vlády nasazeny do akce. Typickými úkoly AZ jsou pomoc při živelních pohromách, ostraha objektů důležitých pro obranu státu v případě zhoršení bezpečnostní situace. Dále to je případné doplnění o odbornosti spíše civilního rázu (IT, právník), které se nevyplatí malé profesionální armádě provozovat. AZ mají nyní cca 1200 členů.

Jak vaše „záložní aktivity“ vnímá rodina a zaměstnavatel?

První reakce byly, že jsem blázen, ale postupem času vnímám i kladné reakce od okolí i rodiny. Každý člověk je v nějaké pozici a musí si uvědomit, co to obnáší a nést i případné následky. Zaměstnavatel jako Dopravní podnik je velmi tolerantní a nebrání mi ve cvičení.

mladí a zapálení pro právě takovou změnu. Je tady směsice právníků, manažerů IT, lékařů i ekonomů jako jsem já. Je potřeba zmínit, že i ženy tvoří svůj díl. Mají obrovský přínos pro svou jednotku, a to tím, že změni atmosféru v kolektivu.

Proč by dle vašeho názoru měli vstoupit do aktivních záloh i další a co byste jim případně vzkázal?

Já mám dobré vzpomínky na armádu. Je to část života, kterou si většina z nás prošla a vždy na ni vzpomínáme v dobrém i ve zlém. Spousta mladých lidí vyhledávají adrenalinové sporty či jinou zábavu, jak utéct od všedního života. Ten, kdo na vojně nikdy nebyl, má jedinečnou příležitost poznat svoje možnosti na šestitýdenním základním výcviku ve Vyškově, který tam pro nováčky organizují několikrát do roka. Jako člen aktivní zálohy pozná nové přátele, prožije nové zážitky, zdokonalí si znalosti vojenské techniky, současných trendů vedení bojových činností, střelby, pozná vojenské výcvikové prostory a krásy nedotknutelné přírody. S tím souvisí i schopnost přežít v přírodě. Vyzkouší si, čeho je ještě schopen, co snese a jaké jsou jeho limity.



Libor Ševela (39)

- V DPP pracuje od roku 2005
- Nejprve byl řidičem tramvaje
- Od roku 2016 je referentem oddělení Benefitů pro zaměstnance
- Bydlí v Jeseníci, je ženatý a má 8letou dceru

Text a foto: Aleš Karlovský

ŽILINA

– MĚSTO, KAM SE RÁD VRACÍM 1.

AUTOBUS KAROSA B741, ČÍSLO 112, GARÁŽE SAD, 5. 9. 2005

V ŽILINĚ JSEM STUDIOVAL, MÁM K MĚSTU SAMOTNĚMU A ZVLÁŠTĚ K MHD VÍCE NEŽ VŘELÝ VZTAH. KAŽDOROČNĚ TAM VYRAZÍM, ABYCH SE PŘESVĚDČIL, ŽE TROLEJBUSY JEZDÍ PODLE „CESTOVNÉHO PORIADKU“ A JEJICH BÍLO-ZELENO-ŽLUTÁ BAREVNÁ VARIANTA NEOPRÝSKALA, A ŽE SPOLEHLIVÉ ŠKODOVKY (TY JSOU ČÍM DÁL TÍM VÍC NÍZKOPODLAŽNÍ) POLYKAJÍ SVOU DENNÍ DÁVKU KILOMETRŮ.

Na okraj uvádím, že barevnou kombinaci zvolil pan ředitel v únoru 1993, kdy jsem mu věnoval barevné fotografie českobudějovických patnáctek, které dostaly na svou dobu netradiční, ale slušivý kostým. Takže barevná kombinace si nakonec našla cestu do tří měst dvou kontinentů – stejně zbarvené trolejbusy snad ještě jezdí v iránském Teheránu.

Pamatuji si realitu toho, jak jsem jezdil na studia. V noci z Prahy odjízděly tři rychlíky, přes den další tři, z nichž jeden, Košičan, byl povinně místenkový, druhý Detvan, byl permanentně narvaný, a třetí Janáček stál v Bohumíně 45 minut, protože odvěšoval vozy. O hodinovém taktu, kdy si navíc mohu vybrat mezi státním a soukromým dopravcem, se nám mohlo jen zdát. A zásuvky s 220 volty, stolky pro práci

s počítačem a Wi-Fi, to pro nás byla ne hudba budoucnosti, ale nepředstavitelná sci-fi. A to jsme studiovali obor kybernetika v dopravě a spojích.

K pravidelnému cestování patřila i socialistická obdoba dnešní In-karty – studentská papírová legitimace na 50% slevy, která se musela potvrdit v místě trvalého bydliště a platila pouze pro přesně a přísně stanovenou trať, a pouze pro 2. třídu. Anebo průkaz PM 2312, který ti, kdo studovali železniční školy, znají pod nerozšifrovaným názvem Ademka. S touto průkazkou byla spojena další legrace – povinné oslavy 1. máje, kdy možnost jet domů byla vázána na účast a organizované povinné jásání. Študáctvo se shromažďovalo okolo sedmé ranní a do průvodu jsme vyráželi jako úplně

poslední. A 1. máje 1985 dokonce v Žilině sněžilo. A ještě něco zdobilo svátek práce v osmdesátých letech v Žilině – svazácký budiček. Pod tajemným označením se skrývala dechová hudba, kterou nás budili agilní naháněči do průvodu. Diví se ještě někdo, proč mám k dechovce tak prudce odmítavý postoj?

Ještě jedna vzpomínka na přelom 70. let – stanice Žilina měla v expresu Košičan vyhrazen jeden vůz. V pondělí bylo možno nakupovat místenky na pátek, a to byla vítaná příležitost pro důchodkyně, které měly režijní průkazku, aby velkou část místenek vykoupily. Cenu stanovil drážní předpis na 4 koruny, podnikavé babky je dovedly prodávat za 20 i 50 korun! Víím, že toto skončilo, když se do Košičanu nemohl dostat jeden poslanec Federálního shromáždění.



AUTOBUS SOLARIS URBINO 12 M, ČÍSLO 29, NÁMESTIE M. R. ŠTEFÁNKA, 19. 5. 2016



TROLEJBUS ŠKODA 31TR SOR, ČÍSLO 257, HÁJK, 5. 5. 2013

Realitu žilinských autobusů jsem poznal hned v září 1982, a nebyly to příjemné zážitky. I proti Praze zastaralý park, neochotní řidiči a spulcestující, pro které jsme byli objekty k mimodinné výchově. Typický příklad – odpolední přesun ze středu města do areálu kolejí na Hlinách. Autobus veze školáky, kteří obsadí většinu volných sedaček. Přistoupí starší pán a začne křičet, abych ho pustil sednout. Po pokusu o argument, že nesedím na místě pro invalidy a nejsem ani sám, kdo má mladé nohy, je zvýšen hlas o několik decibelů, celkem brzy chápu, že logika ustupuje řvavému hlasu. Samozřejmě je mi tykáno a občas padne i nějaké to slovo o Čehúnech. A to, že se zvedl i řidič, znamenalo, že jsem prohrál. Od té chvíle jsem v žilinských autobusech předstíral hluboký spánek.

Nejllepší byla tehdejší nabídka předplatných jízdenek – pro vysokoškoláky jedno nebo dvoutraťových s platností pouze ve dnech školního vyučování, což třeba znamenalo, že pokud majitel této jízdenky přijel o vánočních prázdninách, nebo o víkendu, měl smůlu. Musím ale říci, že v letech 1982–1985 jsem revizora v žilinském autobusu potkal jen jednou. Ale protože jsem byl zvyklý po Praze jezdit a nechtěl to měnit ani v Žilině, musel jsem si zakoupit síťovou občanskou legitimaci za 60 korun. To, že neplatila na noční lince, mi až tak moc nevadilo. Pro srovnání připomínám tehdejší cenu studentských měsíčních jízdenek – Žilina – 2 linky – 16 korun, Praha – síťová – 35 korun. Bylo v Praze opravdu draze?

I mezi jinak nepříliš ochotnými autobusáky existovala výjimka – při denním studiu jsem poznal pana řidiče, který vybočoval z podprůměru. Tím řidičem byl starší pán, který nejčastěji jezdil na lince 25. A zlepšoval nám náladu. Třeba tím, že vždy jezdil ve stejnokroji, každého, kdo jel jeho autobusem, pozdravil a uměl volantem opravdu kroutit tak, aby nikomu nezpůsobil újmu na



TROLEJBUS ŠKODA 14TR, ČÍSLO 221, ŽELEZNIČNÁ STANICA, 12. 3. 2008

zdraví. Víím, že jezdil s autobusy 21 (7 let starý, ale provozem notně poznamenaný Jelcz 043) a 80 (první žilinská Karosa B731), ale i při opakovaných dotazech jsem se nedozvěděl, jak se doyen žilinských autobusáků jmenoval.

Dnes to v Žilině vypadá zcela jinak. Na jízdní řád se lze skoro na 95–98 % spolehnout a musím říci, že s většinou ze stovky řidičů se znám. A jezdí perfektně. Jediný personál, který občas ještě potkám, jsou naprosto nekompromisní revizoři, kterým držím palce. Spolupráce s místní policií klapě bez jakýchkoli problémů a zapáchající bezdomovec je během chvílky vykázán z vozidla. Zde zafunguje i fyzická převaha – práce za volantem je výhradně mužská záležitost a občas přiloží ruku k dílu i některý ze spulcestujících. O přirozené autoritě řidičů svědčí i to, že se opilci vyskytují jen výjimečně. A snaží se vypadat nenápadně. Nepsaným zákonem je i to, že se cestujícím neujíždí.

V červenci 1988 se začala psát nová kapitola žilinské MHD. Hned na začátku měsíce se radikálně změnila jízdní řády a podle rozhodnutí odboru dopravy platila „Autobusová varianta trolejbusové prevádzky“. Z původních 34 linek zůstalo 16, intervaly byly zkráceny do rozumných hodnot (většinou z původních 60 na 10 minut) a začalo ověřování přepravních toků. Autobusy tehdy dostaly radiostanice. Zmizela i rarita – meziměstská linka 17, která jezdila do sousedního Kysuckého Nového Mesta. Linka měla vlastně ještě další specifikum – jezdily na ní modré meziměstské Ikarusy 280 v dvoudvřevém provedení. Podobně skončila i linka 33, spojující střed města s vesničkou Višňové. Obě přeřadili do standardních meziměstských linek.

Příště se podíváme na MHD v Žilině, jak se vyvíjela po roce 1989, s jakými vozy, a přineseme tipy pro ty, kteří by rádi toto město vzdálené 28 km od naší hranice chtěli navštívit.

KINOBUS PODESÁTÉ A LÍBÁNKY V PREMIÉŘE

Do konce července probíhá v Museu Kampa retrospektivní výstava **Adolf Born: Jedinečný svět**, která je první takto rozsáhlou expozicí věnovanou tvorbě mezinárodně uznávaného výtvarníka po jeho loňském úmrtí. Umění Adolfa Borna (1930–2016) se stalo trvalou součástí české vizuální kultury. Během svého života vytvořil rozsáhlé a komplexní dílo čítající tisíce položek v různých výtvarných oblastech. Prosadil se v oblasti knižní ilustrace, animovaných filmů, kresleného humoru, volné grafiky nebo kresby, ale také scénografickými návrhy či kostýmní tvorbou. Těžištěm výstavy v Museu

Kampa je průřez volnou tvorbou Adolfa Borna. Vstup do expozice nabízí soubor vzácných litografií ze šedesátých let, který ještě



jako celek nebyl nikdy vystaven. Ojedinělým počinem je kolekce pastelů a akvarelů dokládajících umělcovu fantazii, stejně jako precizní a přitom odvážnou práci s barvou či světlem. Pozornost na sebe poutá rovněž série tušových kreseb z cest, zachycujících s příznačným „bornovským“ humorem atmosféru míst, jež při svých putováních navštívil. Na výstavě nechybějí ani originální ilustrace knih (včetně příběhů Macha a Šebestové nebo básní Christiana Morgensterna), ani projekce animovaných filmů, jež získaly mnoho ocenění doma i v zahraničí. Jedinečný svět, plný fantazie, jistě stojí za to navštívit.

V pátek 23. června odstartoval na Letní scéně Vyšehrad již **14. ročník tradičního Metropolitního léta hereckých osobností**. Na úvodní den je připravena světová premiéra nové komedie Patrika Hartla **Líbánky na Jadranu**, hra o tom, jak si manželský pár (Eva Holubová a Bob Klepl) vyjede připomenout svou svatební cestu do chorvatského kempu, aby se připravil na blížící se každodenní duchodové soužití. V programu vyšehradské letní scény ani letos samozřejmě nebudou chybět osvědčené tituly z minulých let (Poprask na laguně, Vše o mužích, Vše o ženách, Hvězda nebo více než hodinová stand up show Ondřeje Sokola s názvem Celebrity) a již posedmé jsou připravena i hudební setkání pod širým nebem (letos například koncerty Anety Langerové, Petry Janů nebo Szidi Tobias).

Desátý ročník Kinobusu zahájil Dopravní podnik 19. června u stanice metra Hůrka českou komedií z roku 2016 Instalátér z Tuchlovic s Jakubem Kohákem. Tečku pak za jubilejním ročníkem pojízdného kina DPP udělá 14. září v Hlubočepích další loňskou novinkou – dramatem Masaryk v hlavní roli s Karlem Rodenem, který za hlavní roli získal Českého lva. Vedle promítacího režimu od pondělí do pátku se dobrou tradicí stala speciální páteční promítání – letos se tak stane 30. června na smíchovské náplavce s filmem Nickyho

rodina o faktech, svědectvích a osudech tzv. Wintonových dětí. A 28. července u nádraží Praha – Smíchov s dokumenty o legendární tramvaji T3. Letos Kinobus zastavuje v 13 destinacích s nabídkou více jak 50 promítacích večerů s 19 filmy. Kompletní program s rozpisem zastávek a zahajovacími časy promítání najdete na dpp.cz/kinobus. Součástí 10. ročníku filmového turné je opět sbírková pokladnička, do níž budou diváci svým příspěvkem pomoci synovi jednoho ze zaměstnanců DPP.

FOTOHÁDANKA O CENY



Foto: Zdeněk Bek

JAKÁ BUDOVA SE NACHÁZÍ V POZADÍ?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte tričko s tramvají T3 (linka 23) a publikaci 140 osobností MHD.

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 16. července 2017** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Do jaké zastávky míří tato tramvaj?** z Fotohádkanky v DP kontaktu 5/2017 zněla: **Nuselské schody**.

Z autorů správných odpovědí byla vylosována a tričkem s mazačkou a brožurou Fenomén Křížík byla odměněna: **Věra Pálková**.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

170 let od narození Františka Křížíka

V tajence křížovky najdete dokončení citátu PhDr. Jana Hozáka o Františku Křížíkovi, který se narodil před 170 lety, 8. července 1847, v Plánici: Křížík byl v mnoha směrech zakladatelem a průkopníkem, který tužil, kde všude se může

Luštěte pro zábavu nebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 16. července 2017** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosováný luštitel získá hlavní cenu: houpací síť a další dva flash disk 16 GB „Tramvaj T3“.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 5/2017 bylo dokončení textu o prezentaci parolodě Josefem Božkem před 200 lety v Praze: Úspěšnou akci ve Stromovce ale ukončila **náhlá bouřka**, při které kdosi Božkovi ukradl veškeré **vybrané peníze**.

Hlavní cenu – badmintonovou sadu pro 4 hráče – získává **Jitka Zikánová** a flash disk „Tramvaj T3“ 16 GB získávají **Radek Bůžek** a **Vladimír Fořtyn**.



Hlavní cena:

Houpací kempingová síť

KEMPINGOVÁ HOUPACÍ SÍŤ CATTARA O ROZMĚRU 50 x 95 x 50 CM OBSAHUJE KŘESLO S MĚKKÝM POLSTROVANÝM SEDÁKEM A DŘEVĚNOU ROZPĚRNOU TYČÍ. PŘIPEVŇUJE SE POMOCÍ ZÁVĚSNÉHO KROUŽKU A UNESE AŽ 115 KG.

ORGÁN	KÓD SALVA DORU	BERNÍ KATASTR	AUSTR. DVOJICE ŽLÍČI PES	ANGL. BRUSINKA	DĚTSKÉ CITO SLOVCE	HIMALÁJSKÁ KRAJINA	FRANCOUZSKÝ CÍSAŘ	UVEDENÍ BANKOVK DO OBĚHU	TUČNĚT	SLOVEN. JAKA KTERÁ	SPZ OLOMOUCE	HERNA	VĚCNĚ NESPOKOJENÝ ČLOVĚK	ANGL. ASE	RYBÁŘSKÝ PYTEL	DRUH PAPOUŠKA															
FR. DEPARTMENT	OVČÍ SRST	AMER. POLITIK (SPIRO)	OBCHOD PRO KUTILY NAVLÉKATI BOTY	SUITA	VOJENSKÁ HODNOST HOLANDSKÝ POLOTYRÝ SVR	ZN. OBMA INE. NOSTELE NC ZA LITERATURU Z ROKU 1991	PREHRADA VLTAVSKÉ KASKÁDY ZARÁTKA KILOWATTU	KOMERČNÍ BANKA	YVĚT SLOVENSKÝ TISK	OBVAZ LIBY POCT	DRUH NEJVĚŠÍ OCEÁN	CORNELLOVO DRAMA (1637)	FR. DEPARTMENT	OVČÍ SRST	AMER. POLITIK (SPIRO)	OBCHOD PRO KUTILY NAVLÉKATI BOTY	SUITA	VOJENSKÁ HODNOST HOLANDSKÝ POLOTYRÝ SVR	ZN. OBMA INE. NOSTELE NC ZA LITERATURU Z ROKU 1991	PREHRADA VLTAVSKÉ KASKÁDY ZARÁTKA KILOWATTU	KOMERČNÍ BANKA	YVĚT SLOVENSKÝ TISK	OBVAZ LIBY POCT	DRUH NEJVĚŠÍ OCEÁN	CORNELLOVO DRAMA (1637)						
PŘEDLOŽKA	OHRAZENÝ PŘEBĚHEK PRO ZVĚR	JÍDLO	STAROGERMÁNSKÉ ZNAKY	BARVIVO NA VEJCE	ZN. VOLTAMPERU	ČESKÁ POHÁDKOVÁ POSTAVA	ENGYM SLUNĚKÝ BRŠNÍ	PŘEDLOŽKA	OHRAZENÝ PŘEBĚHEK PRO ZVĚR	JÍDLO	STAROGERMÁNSKÉ ZNAKY	BARVIVO NA VEJCE	ZN. VOLTAMPERU	ČESKÁ POHÁDKOVÁ POSTAVA	ENGYM SLUNĚKÝ BRŠNÍ	PŘEDLOŽKA	OHRAZENÝ PŘEBĚHEK PRO ZVĚR	JÍDLO	STAROGERMÁNSKÉ ZNAKY	BARVIVO NA VEJCE	ZN. VOLTAMPERU	ČESKÁ POHÁDKOVÁ POSTAVA	ENGYM SLUNĚKÝ BRŠNÍ	PŘEDLOŽKA	OHRAZENÝ PŘEBĚHEK PRO ZVĚR	JÍDLO	STAROGERMÁNSKÉ ZNAKY	BARVIVO NA VEJCE	ZN. VOLTAMPERU	ČESKÁ POHÁDKOVÁ POSTAVA	ENGYM SLUNĚKÝ BRŠNÍ



KLENOTEM MEZI PARDUBICKÝMI TROLEJBUSY JE NEJSTARŠÍ „OSMIČKA“, ČÍSLO 136



HRADECKÝ ELEKTROBUS SOR EBN 9.5, ČÍSLO 175

SVÁTEK TROLEJBUSŮ V PARDUBICÍCH

Při psaní o dopravních výročí jsem v minulosti lehce naťukl to, jak Pardubičtí dovedou zorganizovat své oslavy. V sobotu 13. května 2017 si pardubické trolejbusy v rámci dne otevřených dveří připomněly 65. narozeniny. A oslavy proběhly tradičně – výstavou dopravní techniky ve vozovně a v odpoledních hodinách pak průvodem historických i současných vozidel. Rozsáhlá výluková činnost sice změnila plány – před hlavním nádražím se staví zcela nový terminál MHD – letošní konvoj tak projížděl samým centrem města po třídě Míru.

V průvodu jely skutečné unikáty. Elektrobus SOR EBN 9.5 a jeden z prvních kloubových trolejbusů Škoda 15Tr 70 dorazily z nedalekého Hradce Králové. Nechyběla ani tradiční trojice vozidel ze Zlína – trolejbus Škoda-Sanos a autobus Škoda 706 RTO s vlekem D 40. Domáci představili i poslední novinku pod dráty – trolejbus Škoda 30Tr SOR a perfektně opraveného veterána Škoda 8Tr číslo 136. Moderní vozy jsem vyfotografoval ve vozovně, veterány v zastávce třída Míru. ■

Text a foto: Aleš Karlovský



Z BAŽOVA ZLÍNA PŘIJEL AUTOBUS ŠKODA 706 RTO, ČÍSLO 2, S VLEKEM D40



NEJNOVĚJŠÍM TYPEM TROLEJBUSŮ V PARDUBICÍCH JE ŠKODA 30TR SOR, NA SNÍMKU VŮZ Č. 334



NEJSTARŠÍM ZACHOVANÝM TYPEM ČLÁNKOVÉHO TROLEJBUSU JE ZLÍNSKÝ ŠKODA-SANOS S200TR ČÍSLO 329