



JINONICE OPĚT PRO CESTUJÍCÍ  
TŘÍVOZOVKA EČS JAKO ZA MLADA  
DLOUHÁ CESTA K ČISTÉ MOBILITĚ



# STAŇTE SE HRDINOU DPP

Vstupte do  
aktivních  
záloh



Získáte příspěvek na nákup  
výstroje v hodnotě 1000 Kč  
a věcný DÁREK!

## POŽADUJEME:

- Věk 18 – 60 let
- Občanství ČR
- Zdravotní způsobilost
- Trestní bezúhonnost
- Vzdělání minimálně střední odborné s výučním listem
- Prohlášení o nepodporování terorismu



Jak vstoupit do aktivních záloh se dozvíte na webové stránce <http://www.aktivnizaloha.army.cz/jak-vstoupit-do-aktivni-zalohy>



OBSAH 9 / 2017

### AKTUÁLNĚ

4-6

### REKONSTRUKCE

7-9 NOVÁ „WANA“ JEZDÍ POD ČÍSLEM 8284

### UDÁLOST

10-11 JINONICE OPĚT PRO CESTUJÍCÍ

### TÉMA

12-13 ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE  
DÍL PÁTÝ: MODŘANY – LIBUŠ

### EXPONÁT

14-17 3251 = MUZEJNÍ CITY BUS (2. DÍL)

18-19 POSTER CITY BUS

### ZÁŽITKOVKA

20-21 TRÍVOZOVÁ EČS JAKO ZA MLADA

### TECHNOLOGIE

22-23 DLOUHÁ CESTA K ČISTÉ MOBILITĚ – 1.

### KALEIDOSKOP

24-25 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

### DOKUMENT

26-27 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – ZDENĚK NESIBA

### ZE SVĚTA

28-29 ZA TROLEJBUSY V ARNHEMU

### ABSOLVENT

30-32 ABY CESTUJÍCÍ DOSTAL INFORMACI

33 KULTURA / SOUTĚŽ

34 KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Foto na obálce: Petr Hejna

### DP kontakt

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

Adresa redakce: odd. Komunikace a vnější vztahy, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: [internikomunikace@dpp.cz](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Jan Barchánek, Michal Brunner, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Soňa Jindráková, 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: 28. srpna 2017

NEPRODEJNÉ

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



## LIPSKO, MINSK I ŠANGHAJ

Během srpna do DPP zavítaly tři zahraniční odborné delegace. Německá skupina z DP Lipsko se zajímala o provozní zkušenosti s elektrobusem SOR EBN 11. Kromě jízdy ve vozidle v běžném provozu s cestujícími se předem zájmu stal systém napájení v obratišti Želivského z přilehlé tramvajové trati prostřednictvím stacionárního galvanického oddělovače (tzv. Dobudky). Delegace rovněž diskutovala s autobusovými experty DPP budoucí projekty v oblasti elektrobuse v Praze. Do naší metropole přijela na dva dny skupina z běloruského DP Minsk včetně ředitele metra (na snímku vpravo s vedoucím jednotky Správa vozidel Metro Josefem Němečkem). Formou prezentace byla seznámena s obměnou vozového parku metra v Praze v uplynulém období. Součástí pobytu byla návštěva vlakového dispečinku, depa Kačerov a Hostivař včetně OZM. Poslední srpnový den jsme se věnovali čínské delegaci ze Šanghaje. Ta byla překvapena zejména funkcí systému kolejové dopravy (hlavně tramvajové) a rozsahem nabízených služeb; ostatně jako každá asijská delegace, která do Prahy zavítá. (jd)

Foto: Jiří Došlý



## TRAŤ V KLAPKOVĚ PŘES PRÁZDNINY OMLÁDLA



Foto: Jan Šurovský

Dva měsíce probíhala rekonstrukce tramvajových kolejí mezi zastávkami Kobyličky a Vozovna Kobyličky. Tramvaje se na dílo dlouhé tři čtvrtě kilometru vrátily 2. září 2017. Místo původních BKV panelů trať nyní tvoří betonová deska uložená na antivibračních rohožích s pružným upevněním žlábkových kolejnic pomocí systému W-tram. Jedná se o nejsevernější část pražské tramvajové sítě, kde stoupání dosahuje místy až 70 promile. Kromě kolejiště se pracovalo také na kanalizaci, vodovodu, teplovodu a plynovodu. V budoucnu dojde ještě k rekonstrukci vozovky a chodníku dle návrhu Institutu plánování a rozvoje. Díky zprovoznění trati byla opět k síti připojena Vozovna Kobyličky, odkud nebylo možné během prázdnin vypravovat vlaky. Právě do Klapkovy ulice by mohly být v budoucnu připojeny koleje ze Zdib, které by se tak mohly stát vůbec první středoevropskou obcí s tramvajovým provozem. (mig)

## DPP HLEDÁ ABSOLVENTY SŠ I VŠ

Pokud máte ve svém okolí žáka nebo studenta, který letos ukončil studium technického oboru na střední nebo vysoké škole, doporučte mu Absolventský program DPP. Volná absolventská místa v rámci programu pro středoškolačky jsou pro absolventy bez praxe (s výučním listem nebo maturitou) v těchto oborech středních škol: automechanik, autotronik, karosář-klempíř a strojní mechanik (zámečnick). Mezi vysokoškolačky DPP aktuálně hledá pro uplatnění na absolventském místě absolventy stavební fakulty (obor konstrukce a dopravní stavby) a absolventy v oboru elektro - silnoproud, slaboproud (absolventi VŠ se mohou přihlásit do 2 let od ukončení denního studia). Absolventský program využívají zejména v provozních útvarech k zajištění generační obměny, absolvent na absolventském místě má pracovní smlouvu na dobu určitou, má všechny benefity jako ostatní zaměstnanci DPP a pokud obdrží, získává jistotu pracovního uplatnění převedením na systemizované pracovní místo na dobu neurčitou. Aktuální přehled volných absolventských míst je na webových stránkách: [dpp.jobs.cz/absolventi](http://dpp.jobs.cz/absolventi). Pro více informací o programu je možné také napsat na e-mail: [absolventskyprogram@dpp.cz](mailto:absolventskyprogram@dpp.cz) (jn)

## POSLEDNÍ SPOJ ZE STŘEŠOVIC

Čtvrtstoletí uplynulo 30. srpna 2017 od chvíle, kdy vyjela ze vrat vozovny Střešovice na běžnou linku poslední tramvaj. Jednalo se o 5/57 (v dnešním označení 57/5), která následujícího rána zátáhla už do vokovické vozovny a tím uzavřela více jak osmdesátiletou kapitolu provozu Střešovic. Střešovická „remíza“ sloužila tramvajím od roku 1909; v letech 1936 až 1959 pak i trolejbusům vypravovaným na separovanou trať k sv. Matěji. V roce 1991 byla prohlášena za kulturní památku a od 14. května 1993 funguje jako Muzeum MHD. (ar)



## TESTOVÁNÍ VELKOKAPACITNÍCH AUTOBUSŮ POKRAČUJE

Od 31. srpna 2017 pokračují na lince 119 zkoušky velkokapacitních vozidel, aktuálně je na čtyři měsíce zapůjčen Mercedes Capacity L. Provozování téměř 21 metrů dlouhého čtyřnápravového dvoučlankového autobusu je opět řešeno formou povolení k zvláštnímu užívání komunikací. Autobus shodného typu byl v Praze krátce prezentován v únoru loňského roku (viz DP-Kontakt 3/2016), německé registrační značky však nemožňovaly nasazení do standardního provozu s cestujícími. Tentokrát již vozidlo splňuje jak zákonnou podmínku české registrace, tak i osazení odbavovacím a informačním systémem, tudíž je možné jeho plnohodnotné otestování v běžném provozu a porovnání se stávajícími vozy i předchozí dlouhodobou zkouškou tříčlankového autobusu Van Hool AGG 300. (jb)



Foto: Petr Hejna

## NOVÝ ELEKTROBUS PRO STATICKÉ NABÍJENÍ

Mezinárodně úspěšný elektrobusevý projekt DPP, SOR a Cegelec s dvoupolovým statickým nabíjením v obratišti Želivského se dočká svého pokračování. Jedenáctimetrový elektrobuse SOR EBN 11, který během dvouletého provozu s cestujícími na linkách 163, 188 a 213 najel přes 144 tisíc kilometrů, bude v druhé polovině září nahrazen elektrobusem nové generace SOR NS 12. Nový elektrobuse je délkou i řešením interiéru plně srovnatelný s běžnými standardními dvanáctimetrovými autobusy. Zásadní konstrukční změnou je přemístění trakčních baterií na střechu vozidla. Nabíjení bude probíhat shodným způsobem jako u vozu EBN 11 prostřednictvím dvoupolového pantografového sběrače a to opět pouze při stání vozidla. Nejedná se tedy zatím o slibovaný dynamicky nabíjený elektrobuse (na ten si ještě budeme muset chvíli počkat), ale i toto vozidlo se do oblasti Palmovky podívá. V souvislosti se stavbou trolejového vedení v Prosecké ulici totiž na začátku října dojde také k přesunu „dobudky“ ze Želivského na Palmovku, aby se o ni mohli podělit jak staticky nabíjený elektrobuse

## AKCE „PALMOVKA BLOK“ KOMPLETNĚ DOKONČENA



Foto: Michal Váňa

Už i krátká trať mezi horní a dolní Palmovkou je zbavena panelů a tramvaje jezdí po nové betonové desce s asfaltovým krytem. V termínu od 10. do 31. července 2017 provedla provozovna Vrchní stavba rekonstrukci tratě v Zenklově ulici mezi ulicemi Sokolovská a na Žertvách, která měří 140 metrů. Současně došlo k výměně navazujících částí kolejových konstrukcí. Jednalo se o šestisrdcovku na horní Palmovce, včetně spojovacích oblouků od Balabenky a osmnáctisrdcovku na dolní Palmovce, včetně obou spojovacích oblouků i nepojížděných částí přímých kolejí. Tím byla dokončena kompletní rekonstrukce kolejí v oblasti Palmovky a navazující trati k Balabence, která čítá téměř 1300 metrů trati, o které jsme podrobně referovali již v červnovém DP kontaktu. V příštím roce dojde na rekonstrukci Zenklovky ulice až k Bulovce. A již se připravuje i rekonstrukce trati směrem na Ohradu. (mig)



Foto: Ondřej Volf

SOR NS 12, tak i budoucí elektrobuse dynamický. Zkoušky vozidla SOR NS 12, které jsou plánovány opět na 1 rok s možností další roční opce, se tak v říjnu přesunou z linek 163 a 213 na linky 109 a 239. (jb)



## SKALKA PROKOUKNE DO ÚNORA

Opravy pravděpodobně do konce února 2018 za zhruba 135 mil. korun. Tak vypadá scénář modernizace stanice metra Skalka, která započala 28. srpna 2017, a to bez omezení provozu pro cestující. Práce „za pochodu“ se předně týkají výměny eskalátorů, opravy obkladů a dlažby, výměny podhledů včetně svítidel či obnovy informačního systému stanice. Rovněž se plánuje odstranění škod způsobených průsaky vody. Například renovační práce v kolejišti jsou po dobu přepravních výluk plánovány od konce září do poloviny prosince, na eskalátory by mělo dojít od konce října do závěru ledna příštího roku. (red)

## S PLATNOU JÍZDENKOU PLACKA ZA ODMĚNU



Počet černých pasažérů v hlavním městě trvale roste a proto DPP, Ropid a hlavní město přicházejí s novou komunikační kampaní s heslem Normální je zaplatit. V první fázi bude zaměřena na zapomnětlivce, má být edukativní a preventivní. Jejím cílem není cestující nachtat, ale hlavně dostatečně informovat. Ve vybraných

prostředcích MHD se cestující budou setkávat s oboustrannými samolepkami, které zapomnětlivce upozorní, že si musejí koupit jízdenku. Pochtivým cestujícím, kteří se při přepravní kontrole prokážou platným jízdním dokladem, budou revizoři rozdávat tzv. placky za odměnu. Děti pak od revizorů dostanou dětské lístky, aby si je mohly označit stejně jako dospělí cestující a učily se tak odmala správným návykům. (red)

## „NAD“ I S ROZPISEM DRUHŮ DOPRAVY

Letní speciál DP kontaktu informoval o zajišťování náhradní autobusové dopravy v době výluk v provozu tramvají, metra i železnice. Sumarizace těchto rekordních výkonů a odpracovaných hodin řidičů vyšla v závěrečné tabulce, ovšem bez řádku, který přiřadil kilometry a hodiny k jednotlivým druhům dopravy. Čtenářům i autorům článku se omlouváme a přinášíme tabulku kompletní.

### PŘEHLED VÝKONŮ A ODPRACOVANÝCH HODIN ŘIDIČŮ NA NAD 26. 6. – 9. 7. 2017

	NAD za metro		NAD za tramvaje		NAD za ČD		NAD celkem	
	km	prac. hodiny	km	prac. hodiny	km	prac. hodiny	km	prac. hodiny
26. 6. – 2. 7.	13 210	892	19 163	1 869	2 855	195	35 228	2 956
3. 7. – 9. 7.	54 058	3 655	22 451	2 194	1 402	83	77 911	5 932
<b>celkem</b>	<b>67 268</b>	<b>4 547</b>	<b>41 614</b>	<b>4 063</b>	<b>4 257</b>	<b>278</b>	<b>113 139</b>	<b>8 888</b>

## BOLAVÉ MÍSTO NA NÁBŘEŽÍ VYLÉČENO

Šestidenní oprava na konci srpna vylepšila stav tramvajové trati na nábreží Edvarda Beneše. Na sjezdu od Letenského tunelu ve směru do centra byla provedena repanelizace stometrového úseku kolejí, a to v obou směrech. Omezená rychlost tramvají 20 km/hod, která platila v levém oblouku ve směru do centra, tak mohla být zrušena. Kromě této opravy došlo také k výměně části kolejové konstrukce v křižovatce Čechův most – nábreží Edvarda Beneše a vyrušení několika dilatací. (mig)



Foto: Lukáš Srb

## PELIKÁNOVA „ŘEDITELSKÁ“ TRAMVAJ POKŘTĚNA



Foto: Petr Ludvíček

V únoru vzpěrač Pšenička, v březnu konstruktér Kardaš, v červnu starosta Hlaváček a v červenci elektrotechnik Křížik. Letošní kvintet tramvají 15T pojmenovaných po osobnostech, které se význačně zapsaly do historie pražské MHD, doplnil 1. září 2017 vůz č. 9342. V den 120. výročí založení Elektrických podniků královského hl. m. Prahy byla tramvaj pojmenována po prvním řediteli, kterým se ve svých 42 letech stal „chefinženýr“ Elektrických podniků, jak zněl tehdejší název funkce vedoucího podniku, František Pelikán (1855–1921). (pel)

# NOVÁ „WANA“ JEZDÍ POD ČÍSLEM 8284

VOZOVÝ PARK LEGENDÁRNÍCH „TÉ-TROJEK“ DOPLNÍ DALŠÍ „WANY“ NEBOLI VOZY TYPU T3R.PLF. NIKOLIV Z NOSTALGIE, ALE Z DŮVODU POPTÁVKY PO PROVOZNĚ SPOLEHLIVÝCH BEZBARIÉROVĚ PŘÍSTUPNÝCH SÓLO VOZECH, KTERÉ JE MOŽNÉ ZÍSKAT ÚPRAVOU STÁVAJÍCÍCH TYPŮ A DOPLNIT TAK PARK NÍZKOPODLAŽNÍCH ČLÁNKOVÝCH TRAMVAJÍ. PRVNÍ Z NICH JE OD ČERVENCE VE ZKUŠEBNÍM PROVOZU.



PRVNÍ DEN PROVOZU TRAMVAJE T3R.PLF Č. 8284 S CESTUJÍCÍMI NA LINCE Č. 13 (3. 7. 2017)

Rekonstrukce vozu T3R.PV (č. 8156) v rámci prvního pilotního projektu byla zahájena výrobou nové skříňe VarCB3LF v listopadu 2016. Realizace proběhla ve spolupráci s firmou Pragoimex, která je výhradním vlastníkem technické dokumentace nízkopodlažní skříňe typu VarCB3LF, homologované v ČR a schválené Drážním úřadem. Nová vozová

skříň byla vyrobena a z větší části i vybavena dle specifikace DPP v Krnovských opravnách a strojárnách, které s firmou Pragoimex na většině projektů úzce spolupracují.

Konečná fáze kompletace a zprovoznění rekonstruované tramvaje T3R.PLF probíhala již v Opravně tramvají DPP v Hostivaři

v květnu a červnu 2017. Vzhledem k tomu, že elektrická výzbroj TV Progress je dlouhodobě osvědčená, nebylo nutné ji měnit. Proto byla využita většina komponent z původního vozu, jež byly repasovány, prošly revizí a zpět se použily v „nové“ tramvaji T3R.PLF. Tím jsme docílili výrazného snížení finančních nákladů.

KONEČNÁ MONTÁŽ V KRNOVSKÝCH  
OPRAVNÁCH A STROJÍRNÁCH.  
V POZADÍ VŮZ VARIOLF2+ PRO  
KOŠICE (20. 4. 2017)



NOVÁ VOZOVÁ SKŘÍŇ TYPU  
VARCB3LF PRO BUDOUCÍ  
PRAŽSKÝ VŮZ Č. 8284  
V KRNOVSKÝCH OPRAVNÁCH  
A STROJÍRNÁCH (19. 1. 2017)



Celková cena rekonstrukce vozu č. 8156 byla vyčíslena na 8 400 000 Kč bez DPH. Rekonstruovaný vůz T3R.PLF dostal evidenční číslo 8284, což je pokračování číselné řady tramvají shodného typu zařazených v letech 2007 až 2010.

Pro přepravu z Krnova bylo zájmem DPP využít služeb železniční dopravy (ČD Cargo). Zajištění přepravy po železnici bylo logisticky náročné, ať již s ohledem na různé provozovatele drážní infrastruktury v navrhované trase, tak i s ohledem na nutnost úpravy plošinového vozu pro tento druh přepravy. Nakonec se vše podařilo a 19. května 2017 byl vůz na překládkové rampě u smyčky Sídliště Řepy (žst. Praha-Zličín), která je dnes jediným styčným bodem kolejové sítě tramvají DPP a železničních tratí SŽDC, přetažen na tramvajové koleje.

Od 3. července 2017 je vůz č. 8284 provozován ve zkušební provozu, který byl Dráž-

ním úřadem stanoven v délce 30 000 km, což odpovídá zhruba půlročnímu provozování. Následovat bude vyhodnocení, zejména z hlediska nákladů a nových prvků. V oblasti nových prvků se jedná především o dveře pro cestující. Na prvním rekonstruovaném voze zkusíme křídla dveří i s pohony dveří od firmy PARS Komponenty. Tyto dveře mají v křídlech implementovány LED lišty, které svítí dle nastavené logiky ovládaní dveří buď zelenou, nebo červenou barvou, což vyjadřuje volný vstup, resp. zákaz nástupu do vozu. Další podstatnou změnou na prvním voze je osvětlení interiéru. Místo klasických zářivkových trubec jsme použili trubice s LED diodami. Tyto trubice mají podstatně delší životnost a mohou svítit širokou škálou barev. Pro náš účel, i s ohledem na design interiéru vozu, bylo využito pouze teplé a studené bílé světlo.

V následujících letech očekává DPP znatelný nárůst potřeby sólo vozů s částečným po-

dílem nízké podlahy. Hlavními důvody jsou značný nárůst poptávky po nízkopodlažních spojích i v noční dopravě, která je zajišťována výhradně sólo vozy a dále též současná strategie hlavního města Prahy zaměřená na odstranění bariér v městské dopravě do roku 2025. Nízkopodlažní sólo vozy jsou tedy poptávány především pro budoucí nasazení do nočního provozu, kam potřebujeme vypravít cca 80 vozidel. V současné době máme v této komoditě pouze 33 vozů T3R.PLF, což je pro daný segment naprosto nepostačující. Z povahy nočního provozu je zřejmé, že je třeba mít pro tento účel spolehlivé a nízkonákladové vozy, navíc i z důvodu různé oběžné doby na všech pořadích.

V případě schválení představenstvem použije DPP pro další rekonstrukce na typ T3R.PLF nejprve vozy T3R.PV, které se blíží k hranici technické životnosti. Později přijdou na řadu i vozy T3R.P\_A, s nimiž byl v letech 2000 až 2002 zahajován modernizační program T3 v Praze. K rekonstrukci jsou tyto vozy vhodné i z ekonomického hlediska. V nejbližší době budou najíždět na vyšší cyklické prohlídky PO (oprava vozu po ujetí 660 000 km), které nebudou provedeny (úspora 2,5 mil Kč). Z toho vyplývá, že za cca 6 mil. Kč získá DPP částečně nízkopodlažní vůz schopný provozu minimálně dalších 15 let, který je navíc plně kompatibilní s již provozovanými typy sólo vozů.

V případě uskutečnění dalších prohlídek PO by na těchto vozích zůstala zachována původní skříň nespĺňující bezbariérový standard přibližně na dalších 10 let provozu, což není v souladu se snahami o dosažení úplné bezbariérovosti městské dopravy do roku 2025 ani se záměry na bezbariérovou noční dopravu.



PŘÍPRAVA NA PŘETAH VOZU Č. 8284 Z PLOŠINOVÉHO VAGONU NA TRAMVAJOVÉ KOLEJE U PŘEKLÁDACÍ RAMPY V ŽST. PRAHA-ZLIČÍN NEDELEKO TRAMVAJOVÉ SMYČKY SÍDLIŠTĚ ŘEPY. NA PLOŠINOVÉM VOZE BYL VŮZ USAZEN NA VYRAZENÝCH PANELECH BKV (19. 5. 2017)

Usnesením představenstva DPP č. 11/2016/7 z 25. července 2016 byla schválena realizace rekonstrukcí dvou vozů T3R.PV a T3R.P\_A (interní označení pro nejstarší vozy T3R.P s analogovým provedením výstroje TV Progress) na vozidla s novou, částečně nízkopodlažní skříní typu VarCB3LF. Realizace probíhá formou pilotních projektů za účelem ověření technické a finanční náročnosti řešení.

Zkušenosti z měsíčního provozu částečně nízkopodlažního vozu č. 8284 jsou pozitivní. Jedná se o prověřenou konstrukci vozidla i elektrické výstroje. Hodnotit nové prvky na voze budeme schopni až koncem letošního roku, kdy končí zkušební provoz. Od zařazení do provozu 3. 7. 2017 do počátku srpna najel vůz v provozu s cestujícími 3 500 km. Je vypravován z zovozny Strašnice, podobně jako ostatní T3R.PLF.

U druhého pilotního projektu předpokládáme zkušební provoz a vyhodnocení ve stejném rozsahu. Vůz T3R.P\_A č. 8220, který



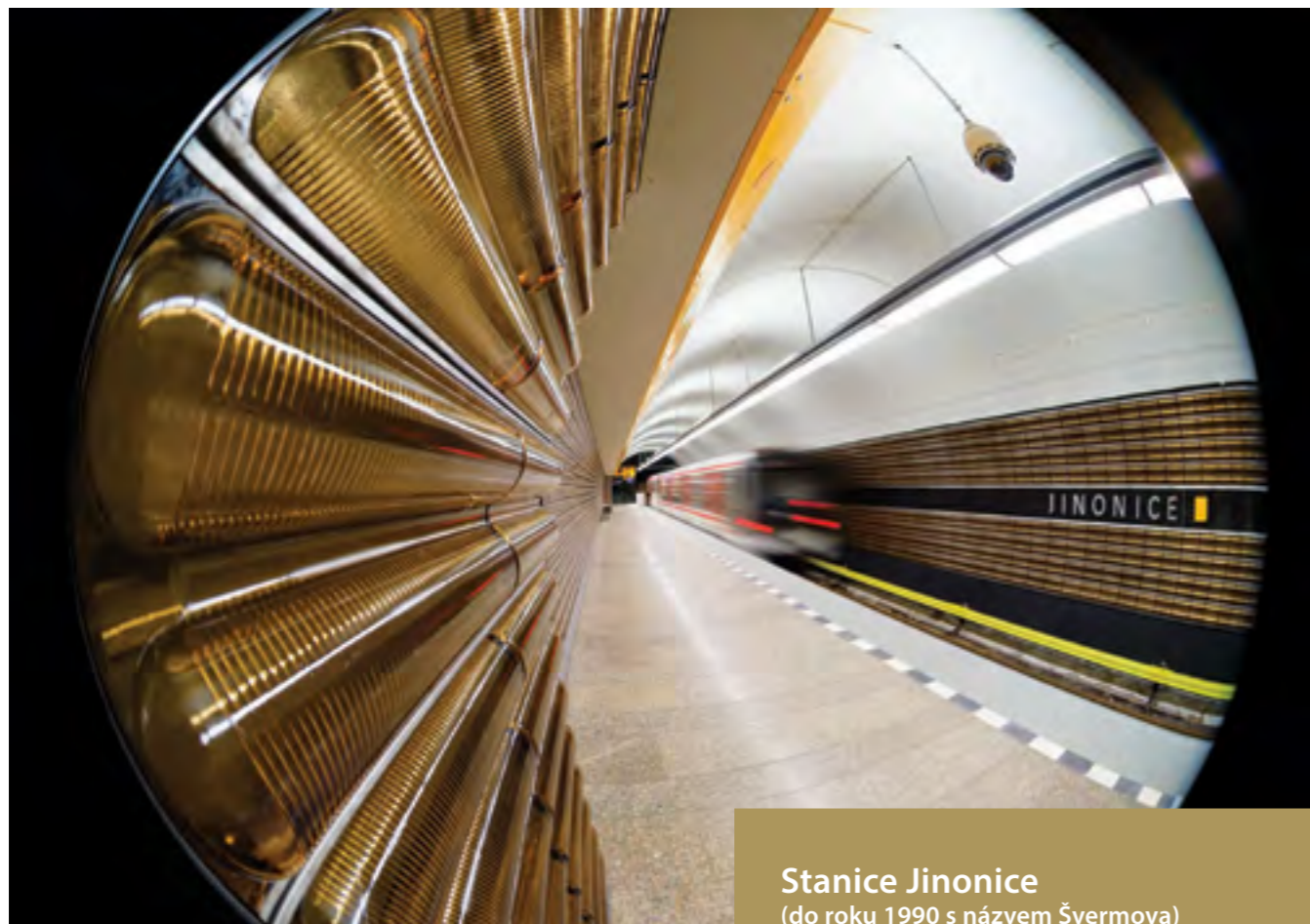
bude zdrojem komponent pro vůz č. 8285, byl přepraven do Krnovských oprav a strojů a dokončen v srpnu 2017. Jeho dokončení v KOS se

předpokládá do konce listopadu 2017, následovat bude kompletace v Opravně tramvají v Hostivaři.

Text: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna a Petr Ludvíček

# JINONICE OPĚT PRO CESTUJÍCÍ

NEŽ STANICE METRA JINONICE 23. SRPNA 2017 PŘIVÍTALA PO REKONSTRUKCI PRVNÍ CESTUJÍCÍ, MĚLI JSME MOŽNOST NAHLÉDNOUT POD RUCE ZAMĚSTNANCŮM, KTERÍ K TOMUTO DATU V PODZEMÍ S PRACEMI FINIŠOVALI. ZÁROVEŇ JSME MĚLI K DISPOZICI PRŮVODCE Z NEJPOVOLANĚJŠÍCH.



**Stanice Jinonice**  
(do roku 1990 s názvem Švermova)

Typ: ražená, trojlodní, pilířová  
Délka: 198 m (z toho nástupiště 100 m)  
Nástupiště: ostrovní, celková šířka 18,06 m  
Hloubka středu nástupiště: 23 m  
Šikmá délka eskalátorů: 42 m  
Obestavěný prostor: 53 649 m<sup>3</sup>  
Architektonické řešení: Ing. arch. Miroslava Derynková

Datum uvedení do provozu: 26. 10. 1988  
Datum uzavření z důvodu rekonstrukce: 7. 1. 2017  
Datum znovuotevření: 23. 8. 2017

Úkol zněl jasně – zamezit masivním průsakům vody. Tedy provést kompletní injektáž průsaků, sanaci ostění a montáž nového odvodňovacího systému. Dopravní podnik coby investor aktivity rozpracoval do třech fází. O té první cestující ani nevěděli – práce od 1. listopadu 2016 odehrávaly v technických prostorách stanice.

Vyloučena z provozu pak byla stanice od 7. ledna 2017. Kromě řešení výše zmíněného úkolu dodavatel rozjel práce na technické části stavby – jednalo se zejména

o modernizaci osvětlení ve stanici, dále úpravu silnoproudých rozvodů včetně rozvaděčů. Na řadu přišla i úprava řídicích a ovládacích systémů, požární signalizace, vzduchotechniky a slaboproudých rozvodů včetně rozhlasu ve stanici a kamerového systému. Z důvodu požární bezpečnosti byly některé nevyhovující materiály nahrazeny.



**Ing. arch. František Vízner**  
(9. 3. 1936 – 1. 7. 2011)

Sklářský výtvarník a designér, absolvent Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze

Autor obložení stanic Jinonice a Karlovo náměstí – skleněných lisovaných tvarovek

*zeny tvarovky se zaoblenými čely, ale ty již nebyly v dostatečném množství k dispozici. Šablona se sice našla, ale sklo bylo při výrobě tehdy ozařováno a dnes už nikdo přesný postup nezná. Proto bylo rozhodnuto za poškozené tvarovky použít oblé z prostupových chodeb, kde je nyní silnější lišta. V centrální lodi tedy zůstaly původní.“*

Co se samotných průsaků týče, nejprve šlo o demontáž stávajících konstrukcí: „Původní zonty byly navíc z hořlavého laminátu,“ vysvětlil za dodavatele **Ondřej Svoboda, vedoucí střediska SMP CZ**. „Poté přišly na řadu injektáže ve všech třech lodích, a to na nástupišti i pod ním. Následovalo osazování nových prvků, předně nových nerezových zontů a následně nové podhledové konstrukce.“ Za jednu z největších výzev Svoboda považoval

naplánování prací v obou kolejových tunelech, kdy na ně bylo vždy přibližně 3,5 hodiny v nočních výlukách.

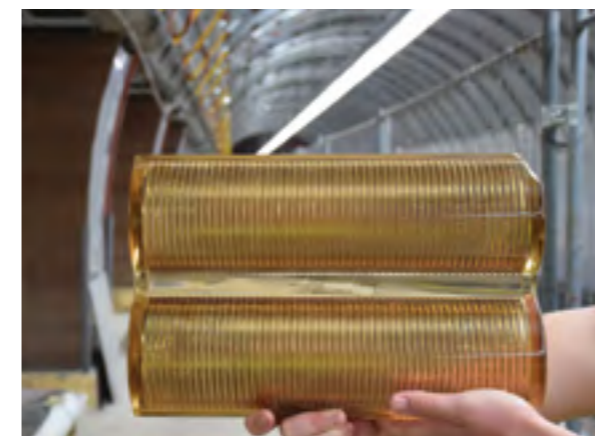
Typické pro stanici Jinonice jsou skleněné tvarovky od sklářského umělce Františka Víznera. Pro svou jedinečnost a zároveň nemožnost jejich znovuvyrobění byly snášeny ze stěn s maximální pečlivostí, jak potvrdil Ondřej Svoboda: „Obklady prošly kus po kuse očist-

ným procesem i pomocí chemikálií. Bylo složité najít složení, abychom u ionizovaného skla nenarušili originální žlutavé zabarvení.“ Na své místo byly vráceny opět jednotlivě, a to do nových kazet, tentokrát nerezových.

Nemálo času unikátní tvarovky zabraly i **Jaroslavu Čiperovi** z Metroprojektu Praha a.s., stojícímu za modernizací interiéru stanice: „Na pilířích byly osa-

K výsledku vzhledu stanice po modernizaci architekt Čipera řekl: „Z mého pohledu byla koncepce zvolena dobře a mně osobně se kombinace tmavě hnědé na bocích a světlých stropů líbí. V mnoha případech je tu nově využit nerezový plech namísto původního, černajícího z Tombaku. Na podhledech vidíte bílý plech s komaxitem místo původního obložení ecronou, i sokly na sloupech jsou z nerez. Například v kolejíštích je obložení z akustického perforovaného materiálu, ve středním tunelu z hladkého.“ Výčet změn by byl dlouhý, např. místo zářivek jsou dnes integrovaná svítidla. U názvu stanice nad kolejíštěm byly tvarovky využity jako náhrada za poškozené a zde byly nahrazeny černým skleněným pásem, jak je zvykem u jiných stanic trasy B.

Soupravy metra v Jinonicích s typickými „vıznerovkami“ již zastavují, třetí etapa prací pokračuje v neveřejných prostorech. Celá rekonstrukce by měla být dokončena do 17. listopadu 2017 a náklady by měly být zhruba 145 mil. Kč. ■



## ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

## DÍL PÁTÝ:

## MODŘANY – LIBUŠ

TROJICI SEZNÁMENÍ S AKTUÁLNĚ PŘIPRAVOVANÝMI TRAMVAJOVÝMI TRATĚMI UZAVÍRÁ TRAMVAJOVÁ TRATĚ Z MODŘAN DO LIBUŠE, KTERÁ UMOŽNÍ OBLASTI SÍDLIŠTĚ LIBUŠ ALTERNATIVNÍ PŘÍMÉ SPOJENÍ DO CENTRA MĚSTA. VE STŘEDNĚDOBÉM VÝHLEDU PAK TRATĚ VYTVOŘÍ CENNÉ PROPOJENÍ MEZI SÍDELNÍM CELKEM MODŘAN A NOVOU LINKOU METRA D, U JEJÍŽ BUDOUCÍ STANICE BUDE TRAMVAJOVÁ TRATĚ UKONČENA.



VIZUALIZACE NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI ZAKRESLENÁ DO LETECKÉHO SNÍMKU Z JARA 2017 UKAZUJE PROMĚNY LOKALITY U ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ LIBUŠ. V SOUSEDSTVÍ STÁVAJÍCÍCH PANELOVÝCH DOMŮ JIŽ STOJÍ TŘI NOVÉ BYTOVÉ DOMY A PRAVÉ ČÁSTI SNÍMKU DOMINUJE VÝSTAVBA DALŠÍCH TŘÍ



#### Je správné stavět tramvaj do Libuše, když zde bude metro D?

V lokalitě Lhotky, Libuše, Kamýku a Modřan vyrostla od druhé poloviny 70. let minulého století poměrně rozsáhlá panelová sídlištní zástavba, orientovaná dopravně převážně na autobusy vedené k metru C – stanici Kačerov. Po výstavbě Barrandovského mostu a metra B v roce 1985 přibýlo pro lokality Lhotky a Modřan také autobusové spojení na Smíchov. Pro oblast Libuše je uvažována připravovaná nová linka metra D, která má převzít intenzivní autobusový tah ve směru k metru C, a v další etapě až přímo do centra města.

Pro sídliště Modřany bylo v roce 1995 zřízeno prodloužení tramvajové trati z Braníka. Tato stavba jednoznačně ukázala, že pro cestující je přímá tramvajová linka až do centra města lukrativní nabídkou. Již při výstavbě trati do Modřan se uvažovalo o jejím následném prodloužení o jeden a půl kilometru do Libuše k obsluze panelových domů nacházejících se u jižního konce Novodvorské ulice, čímž by se pro tuto oblast vytvořila alternativní směrová nabídka veřejné dopravy. Tato stavba, plánovaná původně k dokončení již v roce 1996, byla však nakonec na dvě desetiletí odložena.

Důvodem odkladu stavby tramvajové trati z Modřan do Libuše byly investiční priority města a zejména plán koordinace výstavby s novým metrem D. Územní plán z roku 1999 navrhnul prodloužení tramvajové trati dále Novodvorskou ulicí až k ul. Chýnovská k budoucí stanici metra Nové Dvory. Později byla plánovaná trasa tramvaje zkrácena k bližší stanici Libuš, kde byla studií z roku 2011 podrobně prověřena smyčka koordinovaná s objekty budoucí stanice metra. Tato varianta o délce nové trati 1,9 km již zůstala v projektové přípravě stabilizována.

Díky provoznímu úspěchu tramvají v Modřanech a podnětům ze strany městské části Praha – Libuš byl v roce 2015 obnoven záměr výstavby prodloužení tramvajové trati do Libuše v předstihu před výstavbou metra D. Nové dopravní spojení bude sloužit nejen obyvatelům

stávajících panelových domů v blízkosti současné konečné autobusu Sídliště Libuš, ale také nově připravované zástavbě. Zásadním je v tomto ohledu developerský projekt „Nad Modřanskou roklí“ společnosti Central Group, jehož výstavba již probíhá.

#### Kudy dojedou tramvaje z konečné v Modřanech do Libuše?

Prodloužení tramvajové trati bude napojeno do smyčky Sídliště Modřany, která byla k tomuto účelu upravena již při výstavbě v roce 1995. Nová trať bude pokračovat v boční poloze podél ulice Generála Šišky, kde bylo kladně projednáno její vedení na hranici přírodního parku Modřanská rokle. V tomto úseku jsou navrženy zastávky Modřanský vodojem, Observatoř Libuš a Sídliště Libuš, přičemž poslední jmenovaná zajišťuje obsluhu současného sídliště i budované zástavby a současně zde bude možnost přestupu na autobusové linky.

Tramvajová trať následně vstupuje do osy Novodvorské ulice, kterou pokračuje do konečné zastávky Libuš, situované v místě současných zastávek autobusu Pavlíkova. V této lokalitě bude stavba probíhat ve dvou etapách. V první etapě bude zřízeno úvraťové ukončení trati přímo v Novodvorské ulici, což bude znamenat provoz jediné linky tramvají s nasazením obousměrných vozů. Ve druhé etapě, realizované až ve vazbě na výstavbu stanice metra D, bude zřízeno smyčkové obratiště se zastávkami přímo před výstupem ze stanice metra Libuš. Tato definitivní úprava umožní posílení provozu o další linku.

Celková délka připravované trati je 1,9 kilometru (v první etapě pouze 1,7 kilometru) se zřízením čtyř zastávek. V úseku od počátku stavby do zastávky Sídliště Libuš bude trať vybudována s otevřeným kolejovým svrškem, zákryt kolejí bude proveden pouze v místech přejezdů a zastávek, v budoucnu je možné těleso zatratnit.

Křižovatka ulic Generála Šišky – Novodvorská – Meteorologická bude přestavěna ze stávající okružní na světelně řízenou, kde tramvajová trať bude tvořit čtvrté rameno křižovatky.

V posledním mezistaničním úseku ve středu Novodvorské ulice bude tramvajová trať se zatratněným svrškem v ose ulice, ve které budou současně provedeny stavební a dopravně organizační úpravy. V první etapě se předpokládá současně ponechání autobusových linek dle stávajícího systému společně s tramvajovou dopravou, k redukci autobusů dojde až s výstavbou metra D.

#### Kdy lze očekávat zahájení provozu na nové trati?

Projektantem tramvajové trati do Libuše a smluvním obstaravatelem příslušných povolení je společnost Metroprojekt Praha, a. s. V roce 2016 byl vypracován projekt k územnímu řízení, podle kterého bylo v červnu 2017 vydáno územní rozhodnutí, kterým je stavba umístěna. K zahájení výstavby je třeba dále získat stavební povolení, k němuž je již projekt v příslušné podrobnosti připraven a probíhá jeho projednání s příslušnými dotčenými orgány.

Podobně jako u připravované trati Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec se jako nejzásadnější problém brání brzkému získání stavebního povolení jeví majetkoprávní vztahy (výkupy pozemků dotčených stavbou), na kterých v současné době intenzivně pracuje v rámci DPP odbor Nemožitý majetek, odd. Smluvní vztahy. Vývoj jednání s vlastníky pozemků je zásadním vstupem pro harmonogram projektu a výstavby.

Projekt tramvajové trati Modřany – Libuš je sledován z hlediska možnosti spolufinancování z fondů EU v rámci Operačního programu Doprava (OPD II) s předpokladem podání žádosti v roce 2018. Po dořešení výkupů pozemků a získání stavebního povolení bude neprodleně proveden výběr zhotovitele stavby a zahájena její realizace. Optimistický odhad dokončení stavby a zahájení provozu je pak v takovém případě konec roku 2020. V tomto termínu bude dokončena převážná část nové výstavby bytového projektu Nad Modřanskou roklí, tramvaje tedy budou sloužit kromě stávajících rezidentů i novým obyvatelům Libuše.

Autor: Ondřej Volf  
Foto: Zdeněk Jelínek a Ondřej Volf



ZKUŠEBNÍ JÍZDA PO OPRAVĚ, VYSOČANSKÁ ESTAKÁDA (13. 6. 2017)

## 3251 = MUZEJNÍ CITY BUS 2.

NÁŠ EXPONÁT JSME OPUSTILI V ZÁVĚRU ROKU 2015, KDY STŘECHA, PŘEDNÍ ČELO A ZADNÍ PANEL S VÍKEM MOTORU CITY BUSU DOSTALY NOVÝ LAK. V DNEŠNÍM DÍLE PŮJDEME DO FINÁLE, KDY ZAMĚSTNANCI DPP UVÁDĚLI VOZIDLO DO STAVU, VĚRNÉHO LETŮM PROVOZU, TEDY 2001–2002. A ZAČÍNÁME OPĚT V LAKOVNĚ.

Po další přestávce se v lednu 2016 započalo s montáží vyvařených a nalakovaných koster sedaček, obložení stěn a vnitřních sloupků. Sháněla se vyhovující křídla dveří z likvidovaných vozů a byly dosazeny zcela nové vodič tyče dveří s veškerým příslušenstvím. V lakovně bylo mezitím samostatně na bílo nalakováno vnější boční obložení a na červeno nově dodané spodní laminátové panely, včetně masky a nárazníků. Všechny tyto díly se podařilo na vůz sehnat originální, na rozdíl od běžně dodávaných náhrad z druhovíroby. I přes katalogová čísla výrobce se tvrdým oříškem ukázalo sehnat 3 boční skla tak, aby odpovídala zabarvením i rozměry. Některá původní lepená boční okna byla totiž natolik vandalismem poničená, že muselo být přistoupeno k jejich výměně.

### Cesta k prvnímu natočení

Od jara 2016 pak na voze začali pracovat především elektrikáři. Na autobus byly namontovány všechny vnější povrchové panely a postupně bylo doplněno nové osvětlení originální francouzské výroby (opět jde běžně o druhovírobu). Veškeré elektrické příslušenství a kabelové svazky byly vyčištěny, překontrolovány, případně opraveny. Také bylo nutné opravit řadu tištěných spojů. Postupně došlo k výměně osvětlení a signalizace v interiéru, byla opravena a důkladně vymyta zářivková tělesa, vyčištěna a sestavena přístrojová deska s pomocí mnoha budto nových nebo zánovních dílů (ovladače, kontrolky, přístroje). Náročné bylo sejmutí kompletního obložení stropu, bočních pohledů a jejich vyčištění.

Cílem opravy autobusu ev. č. 3251 bylo uvést jej do stavu, v jakém jezdil v období let 2001–2002 jako ještě zánovní, ale již s odstraněným poptávkovým otevíráním dveří zvenku, od kterého se hromadně upustilo na podzim roku 2000.

V listopadu 2016 byly demontovány vnější elektronické terčíkové orientace, pečlivě vyčištěny a vyzkoušeny, pokračova-



OPRAVA ELEKTROINSTALACE HLAVNÍHO ROZVADĚČE (13. 6. 2016)



PŘÍSTROJOVÁ DESKA PŘI KOMPLETACI (17. 3. 2017)

la oprava elektroinstalace a dalších prvků v interiéru. S trochou nervozity jsme 8. prosince, téměř po 3 letech, první autobus startovali. Naskočil na tzv. „první otočení“. Poté se práce na voze znovu musely zastavit, aby dostaly přednost běžné provozní opravy.

devším v interiéru a na pracovišti řidiče. Tato fáze se zdála být nekonečná, a tak se mohla pro nezúčastněné pozorovatele jevit, že se na voze nic neděje a není zde žádný viditelný posun. Avšak bylo potřeba vyměnit, opravit a zkompletovat řadu věcí. Mnohdy se některé díly

odhalit skryté závady. Oživování vozidla, které 3 roky stálo na místě, se nemůže obejít zcela bez problémů, jako jsou úniky provozních kapalin, netěsnost vzduchové soustavy apod. Během jedné z těchto jízd se ukázalo, že původní převodovka vykazuje pod zátěží závady a po jejich diagnostice bylo dodatečně rozhodnuto o její výměně za již opravenou. Dále bylo do vozu vráceno čalounění sedádků, sklopné sedačky na zadní plošinu a další drobnosti.

Během května letošního roku se autobus stále častěji objevoval venku na zkušebních jízdách, aby se vyzkoušely veškeré nedostatky, především hnacího agregátu. Začátkem června vůz úspěšně prošel měřením emisí a následně i STK. Poté již mohly být z depozitu vyzvednuty registrační značky, aby bylo možné autobus tzv. pustit na silnici, tedy do běžného silničního provozu. V úterý 13. června 2017 se tak „třicetdvadesátjednička“ podívala po více jak 3 letech, mimo jiné, i do své původní domovské garáže na Klíčově. Ve čtvrtek 15. června si v Hostivaři správce muzea Ondřej Láška symbolicky převzal doklady od vozu z rukou vedoucího jednotky SVA Jana Lebedy. Poté jsem „čiták“ mohl odvézt do jeho nového domova ve Střešovicích.

### Stav vozu po opravě

Cílem opravy bylo autobus ev. č. 3251 uvést do stavu, v jakém jezdil v období let 2001–2002 jako ještě zánovní, ale již s odstraněným poptávkovým otevíráním dveří zvenku, od kterého se hromadně upustilo na podzim roku 2000. Za zmínku ale stojí, že jsme funkci poptávky s automatickým ovládním dveří znovu „oživili“ tak, aby byla možnost jí aktivovat z interiéru vozu. Do vozu jsou zpět doplněny dvě sklopné sedačky na zadní plošinu, s kte-



PRVNÍ TANKOVÁNÍ CITY BUSU PO 3 LETECH (30. 3. 2017)

Začátkem ledna 2017 se však zase vše rozběhlo na plné obrátky. Trochu nás zdržely dveře, resp. jejich pohony a výsledné seřízení vč. čištění rozvodů vzduchu zanesených olejem. Neplánovaně jsme také demontovali a kompletně zrepasovali celou výtopnou skříň u řidiče. Do interiéru pak bylo namontováno vozové topení. Během února a března se ladily detaily, pře-

montovaly opakovaně tak, jak se dařilo shánět zachovalejší.

Zprovozněn byl rovněž odbavovací a informační systém a na autobus jsme nalepili veškeré označení, piktogramy a nápisy. Zároveň jsme s vozem absolvovali několik zkušebních jízd v areálu garáže Hostivař, aby bylo možné



rými tyto autobusy jezdily do roku 2006, a také jsou obnoveny typické plyšové modré potahy sedaček s motivem „Hradčany“.

Na vůz byly aplikovány veškeré nové vnější i vnitřní polepy včetně označení typu. Některé tyto prvky jsme museli nechat vyrobit jako repliky. Označení informačními piktogramy a nápisy je provedeno tak, aby odpovídalo již zmíněným provozním létům. Ve fabionech se nacházejí informační materiály platné v době provozu. Do vozu byly namontovány dobové doplňky, jako např. původní mechanický tachometr, který se ve všech vozech v provozu nahradil digitálním, analogová radiostanice AEG a další součásti OIS, které se dnes již nepoužívají. Odstraněno bylo naopak novější vybavení, např. systém preference. Palubní deska je doplněná např. o desky na závadové listy, VJŘ a další vozové náležitosti.

### Poděkování

Protože jsem si nad celkovou opravou City Busu ev. č. 3251 vzal jakýsi odborný dohled, vím, kolik práce všech zainteresovaných to stálo, včetně shánění dílů. V posledních měsících renovace jsem se také snažil přiložit ruku k dílu a pomoci tak s finalizací. Tím jsem i získal nové a zajímavé zkušenosti. Také vím, že jsem kolikrát již lezl dílně „na nervy“, když něco nebylo podle našich představ a předělávalo se. Velké poděkování tedy patří všem pracovníkům Ústředních dílen, kteří se na opravě podíleli větší či menší měrou.

Přestože muselo být při opravě učiněno několik drobných kompromisů, mohu s klidem konstatovat, že předáváme tento autobus do Muzea MHD ve Střešovicích opravený dobře a věrně, s použitím maxima originálních dílů a doplňků, které na něj patří. Důstojně tak může v budoucnosti reprezentovat stovky autobusů této typové řady, které v pražské MHD odvedly neocenitelnou službu a do vyřazení běžně najezdily přes 1 milion km.

### Doslov z Muzea MHD

Již mnohokrát jsme se v muzeu přesvědčili, že renovace posledního provozního vozidla svého druhu do historické podoby je velice náročná a její výsledek nebývá stoprocentní. Je to dáno především již omezeným sortimentem dostupných náhradních dílů, ale i dobových detailů, které realisticky vymezují historické období provozu exponátu.

City Bus ev. č. 3251 se podařilo pro muzeum získat v té nejideálnější době, kdy je řada těchto vozidel ještě stále v provozu a také se už



NAKONEC JSME MUSELI PŘEVODOVKU PŘECI JEN VYMĚNIT (21. 4. 2017)



VŠECHNY PARAMETRY JE TŘEBA SPRÁVNĚ NASTAVIT POMOCÍ DIAGNOSTICKÉHO NÁSTROJE RENAULT (30. 3. 2017)



DETAILY JSOU DŮLEŽITÉ. LEPENÍ OZNAČENÍ TYPU V PODÁNÍ AUTORA ČLÁNKU (10. 3. 2017)

nejstarší vozy vyřazují. Dílny se tedy nemusí potýkat s atypickým vozem, řada nových dílů je k dispozici a nedostatkové součásti je možné vytěžovat z vyřazených vozů. Když k tomu připočítám osobní iniciativu řady pracovníků JSVA, pak lze očekávat dobrý výsledek. V tomto případě se však podařilo dílo doslova excelentní. Laická veřejnost nejspíš muzejní City Bus ocení až po ukončení pravidelného provozu tohoto typu, ale už dnes si troufám napsat, že jde o jednu z perel muzea ve Střešovicích.

Na renovaci pracovala řada lidí, kterým patří velký dík, ale rád bych konkrétně zmínil Zdeňka Jelínka z Ústředních dílen a Ondřeje Volfa z provozní podpory JSVA. Jejich smysl pro detail velkou měrou přispěl k výjimečnosti finálního stavu autobusu.

Ondřej Láška,  
vedoucí střediska Muzeum MHD



SYMBOLICKÉ PŘEDÁNÍ DOKLADŮ OD VOZU ONDŘEJI LÁSKOVI Z MUZEA MHD Z RUKOU VEDOUČÍHO JEDNOTKY SVA JANA LEBEDY (15. 6. 2017)



Autobus ev. č. 3251 pochází z 80kusové série vozů City Bus čísel 3250 – 3329, dodaných v roce 2000 před zasedáním Mezinárodního měnového fondu, které se konalo v září 2000 v pražském Kongresovém centru. Pořízen byl se státní účastí.

Oproti předchozím vozům tohoto typu byly u této série poprvé použity linkové elektronické orientace BUSE s technologií podsvětlení LED DOT, čalounění sedaček s motivem „Hradčany“ a zeleně probarvená skla. Tyto vozy byly první, na které bylo již od dodání aplikováno nové logo DPP. Zároveň byly poslední dodané s motory Renault (další dodané série vozů City Bus měly již motory Iveco).

Na voze nebyly v průběhu provozu provedeny žádné zásadní úpravy, pouze krátce po zařazení došlo u všech vozů k plošné demontáži tlačítek poptávkového otevírání dveří a v první polovině roku 2006 byly u autobusů celé této série odstraněny 2 sklopné sedačky na zadní plošině. Později docházelo k výměně opotřebovaného čalounění sedaček za odlišný vzor tkaniny nebo koženku.

Po celou dobu provozu byl tento autobus přidělen autobusovým garážím Klíčov a tedy vypravován do severovýchodní části města, převážně na linky 102, 103, 112, 151, 158, 181, 185, 186, 202 a 273. Autobus ev. č. 3251 byl v provozu naposledy 25. 1. 2014 na odpolední směně linky 112/6. V pražské MHD najezdil za 14 let celkem 711 tis. km.

VE STŘEŠOVICKÉM MUZEU JE CITY BUS V DOBRÉ SPOLEČNOSTI (15. 6. 2017)

# KAROSA – RENAULT CITY BUS

ev. č. 3251

Typ: Renault PS09B4, Karosa 2070.24 (obch. ozn. City Bus)  
Výrobce: Renault V. I., Annonay (F), Karosa a.s., Vysoké Mýto (ČR)  
VIN: VF6PS09B400012830  
Motor: Renault MIHR 062045 I41 (EURO II) horizontální, řadový, vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, přeplňovaný turbodmychadlem a s mezichladičem nasávaného vzduchu; výkon: 186 kW/2100 ot.min-1; objem válců: 9 834 cm<sup>3</sup>  
Převodovka: automatická čtyřstupňová ZF 4 HP 500  
Dodán: 31. 1. 2000 (garáž Klíčov)  
Registrace: 7. 2. 2000 (SPZ: AKA 52-42)  
Vyřazen: 24. 2. 2014 (administrativní převod do Muzea MHD)



# TŘÍVOZOVKA EČS JAKO ZA MLADA

LETOŠNÍ VÝROČNÍ JÍZDY HISTORICKÉ SOUPRAVY EČS BYLY ZAMĚŘENY NA PŘIPOMENUTÍ VÝZNAMNÝCH UDÁLOSTÍ V HISTORII PROVOZU METRA. PRVNÍ BYLA 8. KVĚTNA 2017 PŘIPOMÍNKA 43. VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA, JEHOŽ DĚJINY ZAČALY PSÁT PRÁVĚ VOZY EČS.



STROJVEDOUČÍ LUBOMÍR HOFFBAUER STEJNĚ JAKO PŘED 20 LETY I LETOŠNÍHO 29. ČERVNA ZAMYKÁ KABINU PO POSLEDNÍ JÍZDĚ

Jak znalci historie pražského metra jistě dobře vědí, pravidelný provoz prvního provozního úseku I.C Kačerov – Sokolovská byl zahájen 9. května 1974. Výroční jízdy, připomínající tuto slavnou událost, ovšem nelze zařadit do grafikonu pracovního dne, proto zpravidla bývají posunuty na den státního svátku, kdy volnější grafikon umožňuje bezproblémové zařazení jízdy historické soupravy.

Při letošních vzpomínkových akcích jsme se snažili věrně napodobit atmosféru prvních dnů provozu tehdy zcela nového dopravního prostředku v systému pražské MHD. Rozsah jízdy se tedy zaměřil na nejstarší provozovaný úsek trasy C mezi stanicemi Kačerov a Florenc (Sokolovská), který je zároveň jediným, kde byly soupravy provozovány v třívozovém složení (což odpovídá i sestavě historické sou-

pravy EČs). Souprava se také díky tomu pohybovala více v centru města, kdy i náhodný cestující měl větší možnost soupravu zastihnout.

Vlaková četa byla stylově oděna v dobových světle hnědých uniformách a při obsluze soupravy vykonávala úkony, které vycházely z povinností tehdejších předpisů. Pomocník strojvedoucího (ve funkci druhého člena vla-

kové čety) na nástupišti kontroloval výstup a nástup cestujících, zároveň obsluhoval dveře soupravy a mikrofonem vyhlásoval názvy stanic a pro metro typické hlášení o zavírání dveří.

Souprava letošního 8. května odjela 9 kol mezi zmíněnými stanicemi, přičemž se setkala s velkým zájmem cestujících veřejnosti, o čemž svědčí mnoho pořízených fotografií a videozáznamů uveřejněných na sociálních sítích, stejně jako nespočet nostalgických rozhovorů mezi starší generací.

Druhá vzpomínková výroční jízda se konala 29. června 2017 u příležitosti 20. výročí ukončení provozu vozů typu Ečs. Těch bylo dodáno celkem 85 a Pražanům a návštěvníkům města sloužily 23 let. Každý z vozů najezdil přibližně 1,5 milionu kilometrů. První byl z provozu vyřazen v roce 1992, přičemž v roce 1994 bylo definitivně rozhodnuto o neperspektivnosti dalšího využití „Ečeesek“, a započalo tak jejich masivní vyřazování z provozu.

Provoz souprav Ečs byl završen 29. 6. 1997, kdy byl do pravidelného provozu vystaven vlak ve složení posledních vozů 1076-1027-1054-1067-1083. Ten den byl zařazen do plánovaného výkonu v oběhu 30 a podle grafikonu vyjel v 12:24 z depa Kačerov. Dále souprava pokračovala v trase Kačerov – Háje – Nádraží Holešovice, odkud mimořádně zatáhla zpět do depa Kačerov pro závadu dveří na voze 1054.

Po odstranění vzniklé závady proběhl další pokus o její vystavení okolo půl šesté odpoledne. Tentokrát dojezdila z haly depa pouze k místu, kde se strojvedoucí hlásí vlakovému dispečerovi před vjezdem na trať. S ohledem na velmi slabě slyšitelnou komunikaci VKV, vrátil dispečer soupravu zpět do depa.

Nakonec, díky nezdolnému úsilí nadšenců z řad zaměstnanců, byl vytvořen poslední pokus o vystavení soupravy Ečs alespoň na jedno symbolické kolo, kterým by důstojně

ukončila svůj profesní život. Opět vyjela do oběhu 30 tak, aby dle platného GVD nabrala cestující ve stanici Kačerov a vydala se směrem Háje. Výjezd z obratových kolejí ve stanici Nádraží Holešovice byl dokreslen mohutným houkáním vlakové houkačky. Celé kolo bylo završeno opětovným příjezdem do stanice Háje přibližně ve 22:46 a jízda proběhla již bez jakýchkoliv závad. Poslední cestující vystoupili a souprava se přes obratové koleje vydala zpět do depa – bez přepravy cestujících. Ve 22:57 definitivně opustila tunel metra a zatáhla na 29. kolej kačerovského depa.

O den později již byla souprava rozebrána a vyjma vozu 1083 následně zlikvidována šrotací, stejně jako většina ostatních vozů stejného typu (do dnešních dnů se dochovala pouze třívozová historická souprava a vůz 1009 jako exponát v Muzeu MHD ve Střešovicích).

S blížícím se 20. výročím jsme chtěli tuto událost co možná nejvěrněji připomenout. Přípravy započaly již v říjnu 2016 a bylo až překvapivé, z kolika detailů se podařilo poskládat mozaiku původní reality. Předně se to týkalo dne konání, neboť 29. 6. 2017 byl běžný všední den, kdy je pořádání takovýchto akcí většinou problematické. Přesto se kolegům z oddělení Příprava a vyhodnocení provozu podařilo jízdy s věrnými časy začlenit do platného GVD 60C.

Věrnost událostí umocňovala i skutečnost, že v čele historické soupravy je zařazen vůz 1083 (historická souprava je ve složení 1083-1085-1084 a musela být pro tuto akci na zkušební trati depa Zličín otočena, aby bylo zajištěno opětovné zatažení do depa Kačerov právě historicky věrně vozem 1083). Rovněž jsme oslovili strojvedoucího Lubomíra Hoffbauera, aby stejně jako před léty při jždě poslední i letos stanul za řízením soupravy.

Vzpomínková akce samotná se skládala ze dvou částí – jízdy na trase C byly určeny pro širokou veřejnost, kdy byl pro tuto účely zveřej-

## PODĚKOVÁNÍ:

- pánům Jeníčkovi a Novodvorskému z odboru Řízení provozu a všem vlakovým dispečerům za provozní přípravu a konzultace akcí a samozřejmě za vstřícnou spolupráci při konání samotném
  - pánům Víškovi a Kalivodovi z oddělení Příprava a vyhodnocení provozu za přípravu grafikonů pro jízdy
  - pánům Čabelkovi, Votavovi a Nemešovi z oddělení odd. Technologie provozu vozidel a stanic za legislativní přípravu akcí (fonogramy zejména pro Zážitkové jízdy)
  - pánům Srbovi a Komárkovi za přípravu a nasazování hlášení staničního rozhlasu pro jízdy
  - za jízdní personál Radkovi Sedláčkovi, Stanislavu Brtnovi a všem účastníkům se strojvedoucími
  - Honzovi Štojdlvi za trpělivou spolupráci na organizaci
  - Filipu Trojánkovi za přípravu originálních hlášení vlakového rozhlasu
  - kolegům ze Škody Transportation za spolupráci na údržbě
- a všem, kteří přispívají k provozu a konání všech akcí

něn jízdní řád. Tím nejzajímavějším ale bylo zopakování posledního zátahu do depa Kačerov. Aby mohli i tento okamžik prožít běžní fanoušci, nadšenci i další zájemci, podařilo se tuto část zařadit do již delší dobu fungujícího programu Zážitkové turistiky. Návštěvníci tak měli jedinečnou příležitost společně se soupravou zajet do depa Kačerov, a to ve stejný čas, na stejnou kolej, na stejnou pozici, se stejným vozem a se stejným strojvedoucími, jak tomu bylo i onoho 29. června 1997. Sami si pak mohli strojvedoucího Hoffbauera vyfotografovat, jak vypíná vozové baterie a zamyká dveře kabiny strojvedoucího.

Jen šrotace vozů neproběhla a své návštěvníky ještě „Ečeeska“ dovezla zpět do stanice Kačerov a sama se pak vrátila do svého nynějšího depa Zličín. V letošním roce se tak podařilo vzpomínkově věrně zopakovat jak zahájení, tak ukončení provozu vozů typu Ečs. Věříme, že se všem účastníkům i cestujícím podobné akce líbí a i nadále se budeme při nich setkávat i v budoucnu. ■

Text: Jiří Pohl  
Foto: Petr Ludvíček

# DLOUHÁ CESTA K ČISTÉ MOBILITĚ – 1.



LETOŠNÍ BŘEZNOVÝ DP KONTAKT ZHODNOTIL PROVOZ PRAŽSKÉHO ELEKTROBUSU PO NAJETÍ PRVNÍHO STA TISÍC KILOMETRŮ. ČLÁNEK VEDLE DALŠÍCH KROKŮ PŘI VYUŽITÍ DVOUPÓLOVÉHO SYSTÉMU NABÍJENÍ PŘEDSTAVIL PLÁNY DPP I V OBLASTI NOVÉHO PROJEKTU ELEKTROBUSU S DYNAMICKÝM NABÍJENÍM. JAK UKAZUJÍ SNÍMKY U TOHOTO ČLÁNKU, 1 KM DLOUHÁ TRATĚ S DVOUSTOPÝM TRAKČNÍM VEDENÍM V ULICI PROSECKÁ JIŽ ROSTE. JÍ I PARCIÁLNÍM (AKUMULÁTOROVÝM) TROLEJBUSŮM SE BUDEME VĚNOVAT IV DALŠÍCH ČÍSLECH. JAKO PŘEDKRM NABÍZÍME PRVNÍ ČÁST EXKURZU DO HISTORIE, SOUČASNOSTI A BUDOUCNOSTI ELEKTRICKÉ TRAKCE.

V ULICI PROSECKÁ UŽ V ZÁVĚRU SRPNA 2017 ROSTLY STOŽÁRY BUDOUCÍHO TRAKČNÍHO VEDENÍ PRO PROVOZ PARCIÁLNÍCH TROLEJBUSŮ

našlo i v hlubinných i povrchových dolech. Ve dvoustopé podobě se v trolejbusů rozší-

řilo i do silniční dopravy. **Elektrické trakční vedení se v dopravě stalo nositelem nejen výkonnosti a rychlosti, ale i tichosti, čistoty a hospodárnosti.**

Automobily takové štěstí neměly. Chybí jim liniové elektrické napájení, a tak již více než sto let ustrnuly v epoše spalovacích motorů a obtěžují obyvatelstvo, města i přírodu jedovatými exhalacemi. Navíc dvě třetiny energie spotřebovaného paliva ihned mění

ve ztráty výfukem a chlazením. Výsledek je žalostný: **ačkoliv se automobily podílejí na přepravních výkonech dopravy osob v Praze zhruba z jedné poloviny, spotřebují k tomu 88 % energie.** Při takto benevolentním přístupu k plýtvání se nelze divit tomu, že doprava se v ČR podílí na spotřebě energie zhruba stejným dílem, jako průmysl. To však je již ve velmi blízkém horizontu neakceptovatelné, zastavení klimatických změn je nutností.

Dvacáté století nedokázalo automobily osvobodit od plýtvání a od produkce zdraví škodlivých látek. Léta trvající snahy apliko-

## Ing. Jiří Pohl (\* 1951)

začínal po absolvování dopravní průmyslovky na železnici jako topič na parních lokomotivách. Následně vystudoval elektrickou trakci na Vysoké škole dopravní v Žilině. V letech 1975 až 2000 pracoval jako projektant elektrických výstrojí vozidel a později jako hlavní konstruktér v ČKD.

Od roku 2000 působí u společnosti Siemens v Engineeringu divize Mobility. Vyučuje na vysokých školách v tuzemsku i v zahraničí, publikuje v odborných časopisech a reprezentuje společnost Siemens na dopravních konferencích. Je aktivně činný ve Výboru pro udržitelnou dopravu při Úřadu vlády ČR.



PRO NAPÁJENÍ TRAKČNÍHO VEDENÍ BUDE SLOUŽIT DVOJICE OBJEKTŮ MOBILNÍ MĚNIRNY (31. 8. 2017)

vat u automobilů místo spalovacích motorů elektrickou vozbu s využitím akumulátorů nenašly naplnění. Nejlepší v té době dostupné zásobníky elektrické energie, olovené akumulátory, totiž dosahovaly měrnou energii jen 25 kWh/t a byly proto velmi těžké.

Potřeba napájet mobilní telefony a notebooky vedla začátkem 21. století k velké poptávce po rozvoji elektrochemických akumulátorů – standardem se staly lithiové s měrnou energií kolem 100 kWh/t a jejich vývoj pokračuje dál k vyšším hodnotám, k dispozici jsou již akumulátory s měrnou energií 200 kWh/t. **Navíc jsou lithiové akumulátory na rozdíl od tradičních olovených akumulátorů bezúdržbové a dosahují i vyšší životnosti. Proto logicky nacházejí uplatnění v dopravě.**

Po více než sto letech se tak díky pokroku v oblasti akumulátorů opět ve větším měřítku vrací do ulic elektrické automobily. Stav techniky již umožňuje zbavit vzduch ve městech jedovatých zplodin hoření. Realitou se staly elektrické autobusy, **zcela novou dimenzí získávají dvouzdrojové (parciální) trolejbusy.** Železnice se náhradou za naftou poháněné motorové vozy a jednotky orientuje na dvouzdrojová vozidla trolej /akumulátor.

**Liniové trakční vedení a akumulátory energie proti sobě nestojí jako dva konkurenti, ale jako dva vzájemně se doplňující spolupracovníci v oboru elektrické trakce.** Přichází nová doba. Tak jako zmizely ze silnic i městských ulic koně, tak jako odešly před půl stoletím ze železnic parní lokomotivy, zmizí za nedlouho z ulic vozidla se spalovacími motory. Společnost je již nepotřebuje, pro zlepšení životního prostředí stojí

za to se jich zbavit. Nikdo je oplakávat nebude, nahradí je bezemisní elektrická vozidla. Budeme účastníky a aktéry tohoto dění. Pro začátek je proto dobré si připomenout, jaké všechny podoby elektrická trakce má.

### Pojem elektrická trakce

Slovo trakce vyjadřuje pohon užívaný k pohybu (nikoliv všeobecně, avšak nesprávně, používaný název druhu dopravy). Pojem elektrická trakce proto zahrnuje veškerá vozidla s elektrickým pohonem, nikoliv jen elektrickou vozbu, tedy vozidla s elektrickým napájením. Proto jsou tradičně rozlišovány:

- **elektrická trakce závislá**, tj. vozidlo nemá zdroj a ani zásobník elektrické energie, je závislé na vnějších pevných trakčních zařízeních, která jsou tvořena liniovým trakčním vedením a trakčními napájecími stanicemi, jež vozidlu dodávají elektrickou energii,
- **elektrická trakce nezávislá**, tj. vozidlo má vlastní zdroj elektrické energie, např. spalovací motor pohánějící elektrický generátor, a proto nepotřebuje žádná pevná trakční zařízení,
- **elektrická trakce polozávislá**, tj. vozidlo je vybaveno zásobníkem elektrické energie, například elektrochemickým akumulátorem či dvourvstvým kondenzátorem, který je nutno čas od času doplnit (nabít) z vnějšího zdroje.

**Základním trendem budoucího rozvoje městské dopravy je rozvoj elektrické vozby, tedy elektrické trakce závislé.** Spočívá v systematickém budování elektrických drah (metro, tramvaje, silniční komunikace). Pro docílení rentability investic má logiku elektrizovat tahy s náležitě silnými přepravními

proudu, neboť absolutní hodnota úspor provozních nákladů, ke které dochází při náhradě naftového pohonu pohonem elektrickým, je úměrná intenzitě dopravního provozu.

### Elektrická trakce v MHD

Páteřové linky jsou v městské hromadné dopravě z velké části zajišťovány kolejovými systémy s elektrickou vozbu – metrem a tramvajemi, a to především z důvodu potřebné vysoké přepravní výkonnosti. V návaznosti na svůj postupný historický vývoj jsou však zpravidla tratě městské kolejové dopravy vedeny jen radiálně z centra města k jeho okrajům. Avšak tak jak město roste, potřebuje i výkonné tangenciální linky. Na těch koleje zpravidla chybí, nahrazuje je stále intenzivnější silniční doprava, zejména automobilová a autobusová, kterou je záhodno elektrizovat.

Vznikají i další dopravní úlohy. Náhrada bydlení ve vysokých panelových domech bydlením v rodinných domcích se zahradami vede k menší plošné koncentraci obyvatelstva, a tím i k menšímu přepravnímu zatížení linek veřejné hromadné dopravy. Na slabě zatížených linkách se logicky nevyplatí budovat drahé dopravní liniové stavby v podobě kolejí či elektrického trakčního vedení. Avšak na druhou stranu právě v těchto klidných obytných zónách jsou tichá a čistá vozidla velmi potřebná.

Příště se již blíže podíváme na možnosti zajištění bezemisní dopravy na linkách nyní obsluhovaných autobusy a na to, co vozidlům nabízí současná moderní elektrická trakce. ■

*Poznámka: tento článek byl publikován v časopise Železniční magazín 5/2017. Se svolením jeho redakce byl z důvodu aktuálnosti tématu převzat (a částečně upraven na podmínky městské hromadné dopravy).*

Text: Pavel Fojtík  
Foto: Archiv DPP

# HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



Toto je jedna z neznámějších fotografií z historie pražské MHD. Slavný pražský fotograf Jindřich Eckert na ní zachytil slavnostní zahájení provozu na první trati Elektrických podniků královského hlavního města Prahy 18. září 1897. V místech, kde jeho fotoaparát zaznamenal na negativ formátu 24 x 30 cm tuto událost, dnes denně jezdí tisíce automobilů. Ano, jsme někde před budovou Státní opery v dnešní ulici Wilsonově, tehdy Sadové, na tzv. severojižní magistrále. Od vzniku Elektrických podniků 1. září do zahájení provozu na trati uplynulo pouhých 18 dnů. Tehdejší chefinženýr František Pelikán totiž řídil stavbu už dříve, když vedl elektrotechnické oddělení při ředitelství Pražských obecních plynáren.



Díváme se do dílen kolejových konstrukcí v ústředních dílnách v Rustonce. Při delších expozičních časech potřebných v interiérech (snímek je asi ze začátku dvacátých let minulého století) museli všichni aktéři zaujmout nějakou pracovní pózu a vydržet se chvíli nehýbat. Snímek byl naskenován z originálního skleněného negativu formátu 18 x 24 cm. Zachytil pracoviště, které dnes už neexistuje. Tato budova byla zbořena před deseti lety, v říjnu 2007.



Částečně už vybledlá fotografie nám ukazuje zřejmě nejdůležitější profesi v pražské MHD – řidiče a průvodčí. Dříve to byla jedna profese. Ne, že by řidič zároveň prodával jízdenky, ale název profese „řidič a průvodčí“ znamenal, že některé dny pracovník vykonával práci řidiče a jiné dny práci průvodčího. Řidiče poznáte podle kliky kontroléru (první zleva). Pro průvodčího byla charakteristická brašna a kleště, kterými označoval jízdenky. Přestože fotografie není datovaná, dá se z ní leccos vyčíst: linka číslo 10 směřuje na Pohořelec. Tam končila od 14. září 1924 do 1. dubna 1925. Ve stejné době její druhá konečná nesla název Krematorium (dříve Židovské hřbitovy). Ale nenechte se mýlit, není to to strašnické, ale vinohradské – dnešní nová obřadní síť Olšanských hřbitovů. Čili jsme v dnešním uzlu Želivského, kde bývalo na počátku tehdy ještě neexistující ulice Jana Želivského obratiště.



Dnes už téměř zapomenutou profesi představovali výhybkáři. Kdysi měli velmi důležitou úlohu, která nesouvisí s vlastním přestavováním výhybek. Až do roku 1932 výhybkáři řídili na křižovatkách tramvajový provoz, teprve pak tuto činnost převzala dopravní policie. Výhybkáři během své služby, a to bez ohledu na počasí, stáli. Až později mohli sedět na malé stoličce, ale stále nebyli nijak chráněni před nepohodou. Teprve od sklonku čtyřicátých let minulého století se pro výhybkáře na frekventovaných křižovatkách začaly zřizovat budky, z nichž se výhybky ovládaly „na dálku“ pomocí táhla. Můžete zkusit uhodnout, na kterém místě Prahy byl snímek pořízen.



K čemu by byly tramvajové vozy, které by při poruše nebo po nehodě neměl kdo opravit? Dělníci ve vozovkách a ústředních dílnách vždy bývali – a dodnes jsou – neméně důležití. Bývali mezi nimi především zámečníci, elektrikáři, truhláři, ale také kováři a řada dalších. Tato fotografie je z žižkovské vozovny a byla pořízena někdy na sklonku první světové války. Přesněji řečeno, je to přibližně čtvrtinový výřez z celkového pohledu na dílnu. Originální skleněný negativ celého snímku má formát 18 x 24 cm.

Ptala se: Jana Šejnohová  
Foto: Zdeněk Nesiba a Jana Šejnohová

# MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – ZDENĚK NESIBA

PŘEDSTAVTE SI AUTOBUS, VE KTERÉM MŮŽETE POHODLNĚ PŘESPAT, PŘES NOC SE PŘEMÍSTIT TŘEBA 400 AŽ 600 KILOMETRŮ DALEKO, RÁNO SI VZÍT KOLO, PROJET ZAJÍMAVÁ MÍSTA V OKOLÍ, POZNAT DOPRAVNÍ SYSTÉM DANÉHO REGIONU A VEČER STRÁVIT OPĚT NA KOLECH, A TŘEBA I V RYTMU TANCE. LÍBÍ? PAK PRÁVĚ TAKOVOU IDEU MĚL JIŽ V DEVADESÁTÝCH LETECH ZDENĚK NESIBA.

## Po netradičním úvodu se asi sluší pokračovat v nastoleném trendu a zeptat se, co vás k vytvoření obytného autobusu přimělo?

Byla to návštěva Londýna v roce 1989, kdy jsme konečně s kamarádem dostali příslib a strávili zde pár pěkných dnů. Při jízdě patrovými autobusy jsme pak začali vymýšlet úpravu autobusu do karavanové podoby. Domluvili jsme se na uspořádání a kamarád, povoláním architekt, to nakreslil. Po příjezdu jsme i s nákresem zamířili do pražského dopravního podniku. Řediteli se naše idea líbila, nevyklučoval, že by některý z autobusů podle plánu přestavěl, než se však věci daly do pohybu, byl odvolán.

## Tím ale projekt obytného autobusu neskončil, jen dostal nový rozměr...

To ano. Koupil jsem kloubový Ikarus, což bylo holé šílenství, a rozhodl se, že si takový autobus postavím sám. Abych ho nevlavnil jako soukromá osoba, šel jsem na to přes bratra, který byl předsedou jedné z organizací na ochranu přírody. Společně jsme se pak, s dalšími dvěma kamarády, pustili do díla. Nakoupili jsme materiál na palandy, umývárničky zakonponovali do schodů, takže se vešly i dvě toalety, kuchyňka, na točném jsme vytvořili šatničku i „malý taneční parket“, akorát tak pro tři páry. A pak nastoupili vandalové a všechno nám rozbili.

## Všechno jako všechno? Tomu se snad ani nechce věřit...

Porubali, pořezali, rozbili, co viděli. Přitom autobus jsme měli zaparkovaný za plotem vysokým 1,8 metru v objektu funkční měnirny. Myslím, že to museli být nějakí mladí pitomci s charakterovou vadou, kterým dělá dobře, když něco křupne. Jinak si totiž nedokážu vysvětlit všechny ty roztráskané budíky, svítidla a další... V každém ze sedmnácti svítidel je osm malých žárovek a ani jedna nezůstala celá. Jejich jednáni jsem vzal jako zvednutý varovný prst, že tento projekt by byl asi hodně problémový. Autobus jsme nakonec rozprodali na díly a tento podnik vyhodnotili jako ztrátový.

## Pojďme ale na téma veselejší, váš bohatý fotoarchiv,



DVA DOBOVÉ AUTOBUSY A JEDEN TROLEJBUS, ROK 1971, OSTROV – JÁCHYMOV



ZASNĚŽENÁ PRAHA, ROK 1988



PROVOZ V CENTRU BRNA, ROK 1972



PROVOZ V CENTRU PLZŇE, ROK 1971

## čítající odhadem 200 tisíc snímků, vás určitě těší... Kudy vedla cesta k jeho vytvoření?

Na to je složitější odpověď. Zjednodušeně lze říci, že přes kamarádství na průmyslovce, výroci brněnského dopravního podniku a pak dnešní spolek Tramvaj klub Brno.

## To asi bude nutné pro čtenáře trochu rozklíčovat, nejlépe podle časové posloupnosti...

Dobrá tedy. Na začátku je kluk, kterého zajímají vlaky, no a od vlaku už je to vlastně jen krůček k tramvaji... Aneb bydlel jsem v Brně - Juliánově, v části města, kam se až naposledy dostaly moderní čtyřnápravové tramvaje. To možná zavadlo příčinu, že jsem detailně sledoval tzv. vozidlovou generační obměnu. Na průmyslovce jsem pak potkal stejně „postizeneho“ kamaráda a začali jsme vymýšlet různé raie. Objeli jsme společně republiku i část Evropy a i v Brně jsme toho hodně poznali. Jednoho dne jsme si dodali kuráže a vydali



## Zdeněk Nesiba (65)

absolvent Střední průmyslové školy strojnické, rodák z Brna, kde také 11 let působil na různých pozicích v tamním dopravním podniku. Jeden ze zakladatelů dnešního Tramvaj klubu Brno, kterému již dvacet let předsedá. S jeho dopravními fotografiemi se setkáte v různých pamětních publikacích (např. 100 let elektrické pouliční dráhy v Brně), časopisech tuzemských i zahraničních, kalendářích a na pohlednicích. Tímto způsobem bylo zveřejněno již cca 600 jeho záběrů.

se do místního dopravního podniku, kde se v roce 1969 shodou okolností připravovaly oslavy stého výročí koněspřežné tramvaje...

## Zní to jak pohádka. Jak pokračuje dál?

V dopravním podniku jsme se setkali s jistým panem Řezníčkem, který měl oslavy na starosti. Ten nám nastínil, co vše se bude dít a kolik vozů se během roku, jenž do velké slávy zbýval, stihne upravit do

historické podoby. Tím nás nepřímo nasměroval do Technického muzea v Brně, o kterém tehdy málokdo věděl, že se právě na MHD specializuje.

## A právě s technickým muzeem je spojena další kapitola vašeho života, kterou můžeme nazvat třeba „objevitelská“...

Protože muzeum dostalo v roce 1969 do vínku MHD jako nový obor, spojili jsme se s jeho odborným pracovníkem panem Bauerem a stali se jeho informátory v dobrém slova smyslu. V době, kdy se sbírka začala budovat, přispěli jsme řadou získaných poznatků, objížděli různá města a dávali dohromady seznam vozidel, která by se ještě dala pro účely muzea zachránit.

## A poté přišel na řadu ještě „kroužek“...

Pražáci už svůj dopravní „kroužek“ měli, ten byl založen v roce 1969, tak jsme si řekli, proč nezaložit kroužek vlastní. Rok a půl nato jsme

dali dohromady dnešní Tramvaj klub. Oficiální název byl původně Kruh přátel technického muzea, čemuž odpovídala i jeho náplň. Naše parta byla takové do srdce MHD. Kroužek v této podobě fungoval do roku 1993, kdy nám přišlo, že nás technické muzeum trochu svazuje, a osamostatnili jsme se. Začali jsme vydávat pohlednice, publikace, časopis...

## Tedy materiály, v nichž se parádně uplatnily i vaše fotografie. Jaké snímky máte rád a jak vzpomínáte na své fotozačátky?

Úplně první, co jsem pořizoval, byly diapositivы z oslav „100 let brněnské koněspřežky“ v roce 1969. Intenzivně fotit jsem začal zvláště na pokyn pana Řezníčka z brněnského dopravního podniku, který měl na starosti oslavy stého výročí. Ten mě doslova naočkoval, když pravil: „Foť, foť, foť, cokoliv, co vyfotíš, se může jednou hodit.“ A já ho rád uposlechl. Pojal jsem to velkolepě a fotil jsem vše zprava, zleva. Fotil jsem i interiéry, u nichž si osobně myslím, že jsou mnohdy zajímavější než exteriéry, protože je vidět, co slouží lidem uvnitř. Záběry s lidmi uvnitř, to už je úplná rarita. Té měř neznám historické foto tramvaje, kde by seděli lidé. Je pravdou, že na takovéto fotce toho z dopravního prostředku moc nevidíte, nicméně jde o zachycení atmosféry. A to je neprávem opomíjené. Až po diapositivních přišlo focení na černobílé negativy. Nejdřív otcovou Etaretou, později dalšími různými fotoaparáty, které jsem si koupil. Doma jich mám nějakých 38 a jde spíš o pohledovou záležitost než cennou sbírku.

Text: Jiří Tvarůžek  
Foto: Jan Marek a Jiří Tvarůžek

# ZA TROLEJBUSY V ARNHEMU

NIZOZEMSKÉ MĚSTO ARNHEM LEŽÍ 80 KM JIHOVÝCHODNĚ OD AMSTERDAMU NA JEDNOM Z RAMEN RÝNA (NEDERRIJN). ŽIJE ZDE NECELÝCH 150 TISÍC OBYVATEL. NA NIZOZEMSKÉ POMĚRY JE ZDE JIŽ POMĚRNĚ KOPCOVITÝ TERÉN. V ROCE 1949 SE V ULICÍCH ARNHEMU OBJEVILY TROLEJBUSY, KTERÉ NAHRADILY VÁLKOU ZDECIMOVANÝ TRAMVAJOVÝ PROVOZ. TROLEJBUSY JEZDÍ VE MĚSTĚ DODNES A JEDNÁ SE O JEDINÝ TROLEJBUSOVÝ PROVOZ V HOLANDSKU. POJĎME SE NA NĚ TEDY PODÍVAT.



SMYČKA U NÁDRAŽÍ CENTRAAL STATION ZAPLNĚNÁ TROLEJBUSY

Současnou síť tvoří 6 linek (1-3, 5-7). Trolejbusy pokrývají všechny základní směry, všechny linky se setkávají v centru města ve dvojici zastávek Willemsplein a Centraal station (hlavní nádraží). S výjimkou průběžné linky 1 zajíždějí k nádraží všechny linky krátkým

závlekem. K jejich obracení zde slouží dvojice vícestopých smyček. V zastávce Willemsplein je pak vybudováno trolejbusové „nádraží“. Z centra do jižní části města jezdí trolejbusy po samostatné komunikaci, která slouží pouze veřejné dopravě.

Pozorný čtenář si jistě všiml, že v číselné řadě chybí linka 4. Tu dříve rovněž obsluhovaly trolejbusy. Nyní je ovšem vedena jako autobusová, ačkoliv z větší části je vedena „pod dráty“. V některých úsecích je trolejové vedení linky 4 již sneseno, jinde se nepoužívá.

Trať linky 1 lze označit za příměstskou, neboť zajíždí do sousedních městeček Oosterbeek a Velp, jenž ovšem stavebně zcela splývá s Arnhemem.

Linka 3 Vás zaveze do zastávky Openluchtmuseum. Zde se nachází rozsáhlá expozice staveb v přírodě a okolo muzea jezdí tramvajová linka, na níž se v provozu střídají historické vozy původem z Arnhemu i řady dalších měst v Nizozemí.

Zajímavá je trasa linky 5 v jihozápadní části města. Její trať vede okruhem kolem nové satelitní čtvrti rodinných domů. Řada domů se teprve staví, místy jsou ještě pole, ale trolejbusy sem již jezdí. Provoz je zde organizován tak, že polovina spojů projíždí okruh po směru, druhá proti směru hodinových ručiček.

V provozu můžeme ještě spatřit starší vozy od výrobce Berkhof, ale většinu vozového parku již tvoří moderní trolejbusy Hess. Celkově má dopravce k dispozici kolem čtyřicetky vozů. Všechny trolejbusy jsou kloubové a nízkopodlažní. Zastávky jsou vybaveny infopanely, které udávají čas do odjezdu nejbližších spojů. Jednodenní jízdenka vás přijde na 10 € a je možno ji zakoupit přímo u řidiče.

Celkový dojem ze zdejšího provozu je poněkud rozpačitý. Na jednu stranu je to moderní vozový park, dobře udržované trolejové vedení a maximální preference vůči ostatní dopravě. Na druhou stranu jsou intervaly poměrně dlouhé (na většině linek v pracovní dny 15 minut, na lince 2 dokonce 30 minut) a velmi dlouhé prostoje v uzlových zastávkách, které cestování zbytečně prodlužují.

Obsazenost trolejbusů byla většinou „na sedačky“, jen zřídka jsme viděli opravdu plný vůz. Rozpačitě působí i provoz linky 4, která by mohla být klidně provozována s parciálními trolejbusy, v případě obnovy a doplnění krátkých úseků trolejového vedení i jako čistě trolejbusová.



TROLEJBUS HESS EV. Č. 5240 PŘIJÍZDÍ BEZ POVŠIMNUTÍ MÍSTNÍ SLEČNY DO TROLEJBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ WILLEMSPLEIN



STARŠÍ VŮZ BERKHOF EV. Č. 5228 POBLÍŽ KONEČNÉ GEITENKAMP



TENTO SNÍMEK UKAZUJE POKLIDNOU PODVEČERNÍ ATMOSFÉRU SE SPOJEM LINKY Č. 1 NA ZASTÁVCE U NÁDRAŽÍ

Ptala se: Jana Šejnohová  
Foto: Petr Hejna

# ABY CESTUJÍCÍ DOSTAL INFORMACI

OD ZASTÁVKY K ZASTÁVCE. ZDÁNlivĚ NEKONEČNÝ ŘETĚZEC ČINNOSTÍ, NA JEHOŽ KONCI JE INFORMACE PRO CESTUJÍCÍHO, JAK SE DOSTAT Z BODU A DO BODU B. O TOM, JAKOU VÁHU MAJÍ VČASNÉ A PŘESNÉ INFORMACE, I PROČ JE DŮLEŽITÉ CESTUJÍCÍ V TOMTO OHLEDU NEZKLAMAT, JSME SI POVÍDALI S DALŠÍM ABSOLVENTEM SPŠD, PETREM NAVRÁTIEM Z PROVOZNÍHO ZABEZPEČENÍ ZASTÁVEK.

## Tradičně rozhovor začínáme u nasměrování k dopravě. Kudy vedla vaše cesta?

Cesta byla docela složitá, i když... Můj tatínek pracuje na autobusech v Hostivaři, kam jsem se za ním jako malý kluk několikrát podíval. A to byl možná ten první krůček. Pak přišla devátá třída, kdy jsem se rozhodoval, co dále, a podal si několik přihlášek.

## Kam směřovaly?

První na Střední průmyslovou školu dopravní, druhá na podobně zaměřenou školu do Hostivaře. Na SPŠD, kam mě přijali, jsem šel původně na výuční obor automechanik, který jsem po třech letech s velkou spokojeností dokončil. Pak přišla možnost Absolventského programu a uplatnění v Dopravním podniku.

## Co bylo dál?

Splnil jsem všechny požadavky Absolventského programu včetně hodnocení od mistra, parťáka z praxe v Dopravním podniku i školy a začal jsem hledat, kde bych mohl být v DPP užitečný. Spojil jsem se s panem Volfem, svým současným nadřízeným, a jelikož bylo na zastávkové službě volné místo, neváhal jsem a hned ho přijal. To bylo 3. července 2013.

## Letos od vašeho rozhodnutí uplynuly čtyři roky. Šlo od počátku všechno hladce?

Začátky byly složité, protože člověk toho moc neznal, když poprvé vyrazil do terénu. Dnes už je to v podstatě rutina a také hodně nároková práce. Jsou období, která jsou klidnější, ale pak přijde konec prázdnin nebo období velkých změn a informovanost cestujících musí být. Celkově lze říct, že práce v poslední době přibývá.

## Co vše vaše práce obnáší?

Hodně zjednodušeně lze říci, že vytisknuté informační materiály (jako jsou například jízdní řády, grafické vývěsky, letáky a další) podle předem připraveného seznamu zařadíme do fólií, podle pokynů sestavíme balíček pro danou zastávku a vyrazíme na cestu. Odhadem za směnu najedeme mezi 120 až 180 kilometry, což záleží na tom, jestli se opatření týká všech zastávek.

## Protože právě zastávky se často stávají terčem „pouličních umělců“ a vandalů, nedá mi to nezeptat se, kdo tyto různé neuduhy řeší...

Řešíme je my a musím přiznat, je jich hodně. My konkrétně ale nic neopravujeme, jen vyměňujeme za nové, pokud poškození nejde odstranit. Naším úkolem je zajistit, aby informační prvek byl vidět a cestující dostal informaci.



ZEJMÉNA ODBORNÉ PŘEDMĚTY S TECHNICKÝM ZAMĚŘENÍM, TY NEJVÍCE NA SPŠD BAVILY PETRA NAVRÁTILA

## Pracujete ve dne, ale i v noci. Jaké klady či zápory má ta, či ona směna?

Denní směna má tu výhodu, že na práci je dobře vidět a lidi jsou slušnější. Tím neříkám, že v noci nechodí slušní lidé, ale spíš se během služby setkáte s nějakým konfliktem. Bohudík jsem zatím žádné fyzické napadení nezažil, ale třeba kolegům při noční nastoupi do auta pachatel trestného činu, prcháující před policií (psali jsme v DP kontaktu č. 2/2016 – pozn. red.).

## Noční tedy může být i „pěkná divočina“...

To ano, ale má i své plusy, z nichž asi největší je slabší provoz v ulicích. Problémem jsou noční chodci. Třeba když jedeme po kolejích, stává se, že nám najednou někdo vběhne před auto. Typickou lokalitou jsou Karlovy Lázně, kam se chodí bavit mnoho lidí.

## Aby byl člověk v práci spokojený, je také velmi důležité, s kým pracuje. Máte stálého parťáka nebo se nějak střídáte?

Mám stálého parťáka Františka France. Jelikož je to představitel starší generace, trochu jsem se ze začátku bál, jak budeme společně fungovat. Moje obavy byly ale naprosto zbytečné, protože on je prostě bezvadný! Respektujeme vzájemně své názory, vždycky se domluvíme a máme i široké pole témat, o kterých se můžeme bavit. Myslím, že je to jeden z nejzodpovědnějších kolegů na oddělení.

## Podívejme se ještě krátce „na zub“ Střední průmyslové škole dopravní, kde nyní

## dokončujete nástavbové studium. Jaké předměty vás tam bavily a baví?

Bavily a baví mě odborné předměty s technickým zaměřením. V učení to byly Automobily, teď na nástavbě je to například Provoz dopravních zařízení, Provoz dopravy. Nejvíce jsem se ale vždycky těšil na týdenní praxi v Hostivaři. Tam jsme dostávali za práci i nějakou finanční odměnu, i když minimální. Finanční odměna, ale i to, že můžeme konečně dělat něco pořádně, nás motivovalo.

## Našly by se i nějaké neoblíbené předměty?

Jednoznačně matematika. Nejsem matematický typ, nebaví mě počítat a celkově si myslím, že složitější příklady člověk v praxi vůbec nevyužije. Možná jen, když pokračuje ve svém rozvoji.

## Ve svém rozvoji pokračujete i vy, a to na nástavbě...

Už jsem měl končit, ale kvůli úrazu, který mě na půl roku vyřadil z práce, mám termín zkoušek až na jaře. Do školy jsem chodil jen v rámci vycházek, a to člověk všechno pochytit nestihne. Pak mě ještě čeká zkouška z anglického jazyka, ten také není úplně můj oblíbený, ale je důležitý. Rád bych se ho pořádně naučil, protože vím, že ho budu v životě potřebovat.

## S předměty úzce souvisí i osoby vyučující, vzpomeneme na některé?

Určitě. Pan Králíček, který nyní školu opustil. Vždycky se nám snažil všechno vysvětlit a byl spravedlivý. Rád vzpomínám i na pana





ÚKOL PRO ZNAČKAŘE ZNÍ JASNĚ: VYVĚSIT INFORMACI TAK, ABY JI CESTUJÍCÍ MĚL PŘED OČIMA VČAS. NA SNÍMKU PETR NAVRÁTIL S PARTÁKEM FRANTIŠKEM FRANCEM

SPŠD mohou doporučit. Snaha naučit nás něco do života tu vždycky byla.

Stárka, který nás měl na elektrotechniku. Snažil se nám učivo podávat názorně, protože věděl, že látku nikdy celá třída nepochopí. Díky němu 90 % z nás vědělo alespoň zběžně, o co jde.

Pak paní učitelka Mužíková, která už bohužel není mezi námi. Nejlepší třídní učitelka, která se prala za to, abychom v životě uspěli a tvrdě zasahovala proti těm, kteří nedodržovali pravidla. Dále pánové z autoškoly – pan Krimlák a pan Voršílka, velcí profesionálové a klidásové. Z nastavby pak naše třídní paní učitelka Sejbalová. Má nás na matematiku a i přes pokročilý věk vše velice dobře zvládá. A zapomenout nesmím ani na paní učitelku Kolářovou, naši češtinářku. Vždycky se nám snažila pomoci a snaží se dodatečně, třeba i dobrovolnými doučovacími hodinami o víkend.

**Probrali jsme společně předměty i kantory, nyní se zaměříme na spolužáky. Byli jste spíš třídou nadšenců nebo těch, kteří si řemeslo zvolili možná i trochu z nouze?** Odpověděl bych asi tak, že v každé třídě máte zhruba tři, čtyři, kteří už řemeslo umí. Jejich rodiče buď v oboru pracují, nebo své děti k řemeslu cíleně vedou. Zhruba polovinu třídy studovaný obor zajímá a zbytek tvoří ti, kteří jsou na škole jenom proto, že je tam ta



tínek nebo maminka poslali. Ono rozhodovat se v patnácti letech, co budu dělat v budoucnu, není úplně jednoduché.

**Jednoduché nejsou mnohdy ani vztahy mezi vrstevníky na třídě. Kromě nastavby, vidáte se s někým ze spolužáků?**

Se spolužáky z učení úplně ne, ale v minulém čísle DP kontaktu byl můj kamarád Jakub Tůma, s nímž jsem byl letos v létě na vodě. V Hostivaři na tramvajích pracuje Honza Beswald, se kterým se také setkávám, protože se přátelí s mojí spolužačkou ze základní školy. Obecně můžu říct, že na lidi ze základní školy mám větší vazby než na spolužáky ze SPŠD.

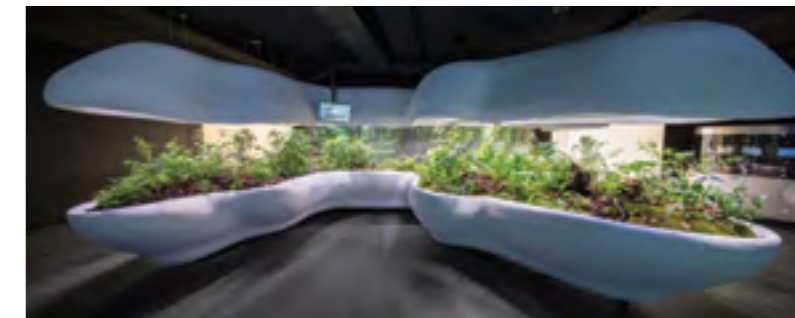
**Jako nejčastější doporučení od vašich kolegů v tomto seriálu vzhledem ke škole zaznívalo zvýšit studentům počet hodin praxe. Máte stejný názor?**

Já si myslím, že praxe v DPP je dostačující, jen bych ji uvítal už od druháku. Dlouho totiž trvá, než se člověk zorientuje v novém prostředí. Z osmi měsíců praxe tak máte v podstatě jen pět, kdy víte, co dělat a jak.

**Jako „štamgasta“ SPŠD není asi nutné se vás ptát, zda byste ji doporučili ostatním...** Nemůžu porovnávat s jinou školou, ale za mě určitě ano. Protože snaha naučit nás něco do života vždycky byla.

## ZA VELKOFORMÁTY ČI NA FILMOVOU HUDBU

Zajímavým projektem, jenž zve k návštěvě, je až do konce letošního roku expozice v Národním zemědělském muzeu nazvaná **Laboratoř ticha**. Jedná se o multidimenzionální projekt, který představuje živý les vsazený do prostředí futuristické laboratoře a jehož mottem je „Čím pomaleji jdeme přírodou, tím větší tajemství nám odkrývá.“ Moderní audiovizuální technologie zmíněné laboratoře s automatickými zavlažovacími systémy, klimatizací, interaktivními kamerami, projekčními plochami a mikrofony reaguje na chování návštěvníků. V závislosti na jejich pohybu zprostředkovává pohledy od celkové úrovně lesa až k detailům na úrovni rostlinných buněk.



Na sobotu 14. října 2017 je v Rudolfinu připraven speciální **koncert Filmové filharmonie** (nebo také FILMharmonie). Ta je poněkud specifickým hudebním tělesem. Jedná se o symfonický orchestr, který se věnuje filmové hudbě nejrozličnějších žánrů. Vystupuje převážně ve více než osmdesátčlenném obsazení a sdružuje ve svých řadách profesionální hudebníky i talentované studenty a absolventy středních a vysokých hudebních škol.

Protentokrát vybírala Filmová filharmonie svůj koncertní repertoár z filmů se sci-fi tematikou. Ve spolupráci s početným pěveckým sborem a pod taktovkou svého šéfdirigenta, jímž je pan Chuhei Iwasaki, nabídne posluchačům skladby, které zazněly ve filmech a sériích jako jsou třeba Star Wars, Star Trek, Větřelec nebo Matrix a mnohých dalších.

Do 15. října 2017 si lze pod širým nebem v prostoru nad Vodním světem v Malešickém parku ve Strašnicích prohlédnout výstavu děl

v srpnu zesnulého vědce a kreslíře **Pavla Kantorka**. Jedná se již o třetí navazující výstavu tvorby tohoto autora. První z nich byla předloni zaměřená na vtipy z říše zvířat, loňská výstava mapovala celou Kantorkovu kreslířskou dráhu. Letošní výstavní soubor čítá čtyřicet velkoformátových tisků se zaměřením na jeho starší tvorbu a je obohacen i o sedm autentických stránek časopisu Dikobraz získaných z archivu Dikobraz 1968. Součástí výstavy je také panel s informacemi o životě a díle profesora Kantorka a s kontaktními údaji pořádatelů Centra InGarden, kde se případní zájemci mohou dozvědět o Kantorkovi podrobnější informace a třeba i získat nějaký z jeho obrázků.



A na závěr informace z Dopravního podniku. Nezapomeňte, že **Muzeum MHD** v Praze – Střešovicích letošní sezonu ukončí v neděli 19. listopadu. Do té doby můžete využít všechny soboty, neděle a svátky k jeho návštěvě. Navíc v rámci Evropského týdne mobility můžete jeho exponáty vidět zdarma, a to v pondělí 18. září.

FOTOHÁDANKA O CENY

### JAKOU ULICÍ JE ODVÁŽENA NOVÁ „WANA“?

Odpovězte na soutěžní otázku a získajte černé tričko s tramvají T3 (linka 23) a publikaci 140 událostí a osobností pražské MHD.

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 1. října 2017** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).



Foto: Robert Mara

Správná odpověď na otázku **Do jaké ulice míří autobus?** z Fotohádky v DP kontaktu 7-8/2017 zněla: **Myslbejkova**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem s mazačkou a publikací Lokálkou do České Kanady odměněn: **Josef Haták**.



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## První ředitel Elektrických podniků

V tajence najdete dokončení textu: Když byl 1. září 1897 zřízen městský dopravní podnik, byl František Pelikán jmenován jejich „chefinženýrem“, jak zněl v té době oficiální titul ..... (dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 1. října 2017** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: Elektronický terč s LCD Unicorn MK2 s šípkami a další dva flash disk 16 GB „Tramvaj T3“.

**V tajence křížovky z DP kontaktu č. 7-8/2017 bylo dokončení textu:** Prvního září 1897 zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, jejichž úkolem bylo provozovat tramvajovou dopravu **na území pražské aglomerace**.

Hlavní cenu – nabíječku baterií Voltcraft – získává **Jaroslav Krucký** a flash disk „Tramvaj T3“ 16 GB získávají **Petr Jenčík** a **Jiřina Krejčová**.

## Hlavní cena:

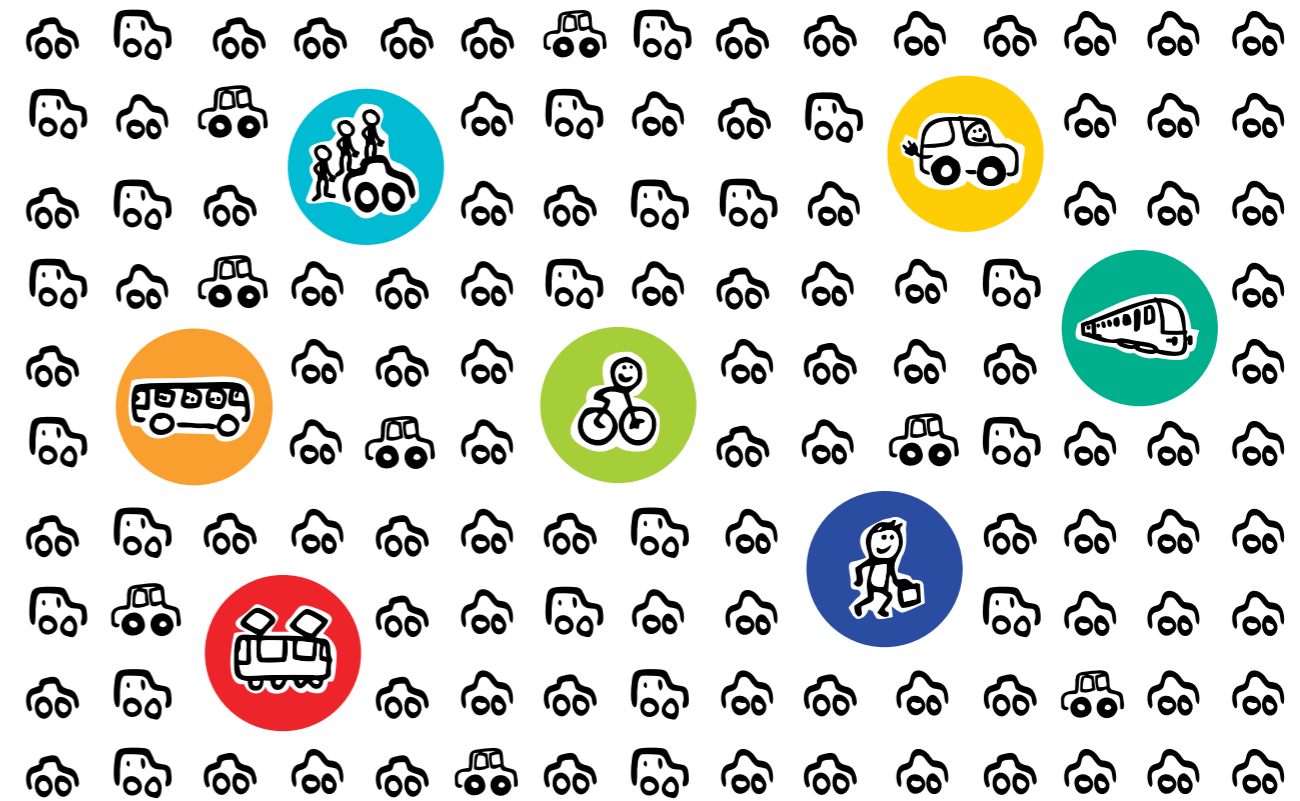
### Elektronický terč s LCD Unicorn MK2 s šípkami

TERČ JE URČEN AŽ PRO OSM HRÁČŮ. PRŮMĚR HRACÍ PLOCHY ČINI 35 CENTIMETRŮ. POD TERČEM SE NACHÁZÍ LED DISPLEJ POMOCÍ KTERÉHO SI NASTAVÍTE HERNÍ MÓD. K DISPOZICI JE CELKEM 25 HER SE 176 VARIANTAMI HRANÍ. ŠÍPKY UNICORN CORE PLUS WIN BLACK/ GOLD 19 G JSOU VYROBENY Z ČISTÉ MOSAZI. MAJÍ VYNIKAJÍCÍ LETOVÉ VLASTNOSTI, DOBRĚ SE DRŽÍ A NAVÍC MAJÍ HEZKÝ DESIGN. HROT JE VYROBEN Z PLASTU, JE PEVNÝ A PRUŽNÝ.



SIKÁČNÍ VOZIDLO K TAŽÁNÍ PŘEVĚSŮ	TUBER-KULOŽA	STARO-RECKÝ BŮH VÁLKY	NÁŠ DIRIGENT	VYBAVENÍ NAPŘ. HLU. SKUPINY	ZKR. NAŠÍ TELEVIZE	ESTONSKÉ SIDLO	PASTÝŘ	OD TOHOTO MISTA	MOŘSKÉ TRYCHTY-ROVITE POKREŽÍ	VRCHOLEK (Z ANGL.)	ČESKÁ BYVALÁ POLITICKÁ STRANA	ROZVLEKLA	DOLE	PORTUGAL REKA	ČAJOVÁ RŮŽE	ZKR. ATMOSFERY (JEDNOTKY TLAKU)
BLÁBOL					POVEL PRO PSA					POMSTA						
VOJK (LEKÁRN)					ANGL. RÁDIO VELKÁ CENA (GRAND PRIX)					ŠERMRÁSKA ZBRANĚ PATŘÍCÍ JEDNOMU Z RODIČŮ						
VRŠEK MÍSTNOSTI					HITLEROVSKÁ POLICE DOBRÁ VŮLE POMOCI					ZNAČKA ŽÁROVEK HUBIČKOVATI						
INDONÉS. OSTROV					ZDE ČÁST VOZU				PRIMÁT	BANDA RUSKÉ POHOŘÍ						KASÍROVAT MATKA ROMILA A REMA
KÓD SAUDSKÉ ARABIE					1. část tajenky											ZN. IRIDIA ZASADITOST
UKOVAT					UKAZOVACÍ ZÁJMENO ALMUŽNA				INICJÁLY HERCE VETCHEHO	PROZKOU-MANÉ PROUDIT						KŘESTNÍ JMÉNO HERCEKY GARDNEROVÉ
VÁHOVÁ JEDNOTKA USA					VÉZT SE				ŠTŮVAT	NÁZEV PŘÍMĚNE PATŘÍCÍ EDOMI	DRUH PISMA SMRT (BAS.)					NAVIGAČNÍ SYSTÉM PRO PŘÍSTÁVÁNÍ LETADEL
NEJMENŠÍ BŮVOL					ZN. HELIA ČÍSLOVKA RÁDOVÁ					ZN. OESIA SOLU OSTROV USA (STÁT ALJASKA)	AKNĚ	HOMÉROVA BÁSEŇ				VŮNĚNÁ LÁTKA
INIC. NOSITELĚ NA ZÁ EKONOMIEMI Z ROKU 1979					2. část tajenky							ČESKÁ POLITICKÁ STRANA	NACHYLENÍ FR. ŘEKA			
INIC. SPISOVATELKY KRÁSNICO-HORSKÉ					INDIÁNSKÝ ČLUN PŘEDLOŽKA											ANGL. OSOBNÍ ZÁJMENO ŽENSKÉ JMÉNO (1. ZJ.) OSOBNÍ ZÁJMENO
UTŠLŮJÍCÍ LEKY																NEDOKONČIT MOTANI
NEVODIVÁ HMOTA																MAJÍCÍ VELKÁ RAMENA

# EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY 16.-22. ZÁŘÍ 2017



## PROGRAM

- SOBOTA > ZAŽÍT MĚSTO JINAK | DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ V DPP**
- NEDĚLE > CYKLOZVONĚNÍ (JÍZDA PO PRAŽSKÝCH TRASÁCH)**
- PONDĚLÍ > PREZENTACE METRA S | MUZEUM MHD ZDARMA**
- ÚTERÝ > SNÍDANĚ NA PERÓNĚ | PROJÍŽDKA PO TRASE EUROVELO 4**
- STŘEDA > DOPRAVNÍ ODPOLEDNE PRO CHODCE I CYKLISTY**
- ČTVRTEK > CO VŠECHNO MŮŽEME SDÍLET (SEMINÁŘ)**
- PÁTEK > DEN PRO PRAHU VE ŠTEFÁNIKOVĚ ULICI**

## BONUS 23. 9. 2017 > DEN ŽELEZNICE V PRAZE

PO CELÝ TÝDEN JE MOŽNÉ SE ZAPOJIT DO **SOUTĚŽE DO PRÁCE NA KOLE** A ZHLÉDNOUT **VÝSTAVU O HISTORII PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ POLICIE** V OC NOVÝ SMÍCHOV.



[www.cistoustopou.cz/ETM2017](http://www.cistoustopou.cz/ETM2017)

EVROPSKÝ  
TÝDEN  
MOBILITY



ČISTOU  
STOPOU  
PRAHOU

PRAHA  
PRAHA  
PRAHA  
PRAHA



# NAKOUKNĚTE NÁM POD KOLA!

Den otevřených dveří  
Dopravního podniku  
hlavního města Prahy

**Sobota 16. září 2017**  
10.00–16.00 hodin



vozovna  
**PANKRÁC**



garáž  
**KAČEROV**



depo  
**KAČEROV**

Více informací na [www.dpp.cz/dod](http://www.dpp.cz/dod)



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy