

**DP**  
kontakt

JÍZDNÍ ŘÁD MODERNIZACÍ V PODZEMÍ  
STOPY, FAKTA... TRAMVAJOVÝ PLUH SE VRÁTIL  
NOČNÍ MANÉVRY S VÝHYBKOU V BETONU



# VÁNOČNÍ KONCERT

**Jakub Jan Ryba**  
**Česká mše půlnoční**

**4. 1. 2018 v 19:00 hodin**  
**Kostel sv. Václava, Praha 10 - Vršovice**

## Účinkující

Sbormistr: Lukáš Janírek  
Soprán: Andrea Soukupová  
Alt: Kristýna Šorsáková  
Tenor: Tomáš Fiala  
Bas: Martin Vacula

## Program

Lukáš Trykar / Veselé vánoční hody  
Petr Kolář / V půlnoční hodinu  
Jan August Vitásek / Hymnus Pastoralis  
Jakub Jan Ryba / Spi, spi, neviňátko  
Jakub Jan Ryba / Srdce plesá  
Jakub Jan Ryba / Milí synáčkové  
Jakub Jan Ryba / Česká mše půlnoční

Pěvecký sbor za dobu své existence nastudoval již Rybovu Českou mši vánoční, známou jako Hej, Mistře! Z dalších vánočních děl Missu Pastoralis Františka Xavera Brixiho. Nyní se dočkala nastudování Rybova druhá vánoční mše Půlnoční. Sól se zhostili profesionální sólisté. Koncert doplňují Rybovy pastorely a další vánoční skladby.

[www.sbordpp.cz](http://www.sbordpp.cz)

## OBSAH 12 / 2017



**PRÁVNÍ PORADNA**  
4 GDPR: BLÍŽÍ SE NOVÉ NAŘÍZENÍ O OCHRANĚ OSOBNÍCH ÚDAJŮ

**AKTUÁLNĚ**  
6-8

**DPP V SÍTI**  
9 I DÍKY VIDEÍM FACEBOOK ATAKUJE HRANICI 15 000 FANOUŠKŮ

**AKCE**  
10-11 NOČNÍ MANÉVRY S VÝHYBKOU V BETONU

**DOKUMENT**  
12-14 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – PAVEL FOJTÍK

**AKCE**  
15-17 VOZÍČKÁŘI, MAMINKY S KOČÁRKY – VÍTEJTE NA PALMOVCE

**TECHNIKA**  
18-19 KAČER JE MRTEV, AŽ ŽIJE KAČER

**MODERNIZACE**  
20-22 BAGRY OPUSTILY POVODÍ BOTIČE

**ABSOLVENT**  
23-25 CESTU JSEM SI NAŠEL COBY SVĚŘEČ

**VÝROČÍ**  
26-27 OŽIVLÉ VZPOMÍNKY NA TROLEJBUSY

**METRO 2018**  
28-31 JÍZDNÍ ŘÁD MODERNIZACÍ V PODZEMÍ V ROCE 2018

**APLIKACE**  
32-33 VÝSTUP A NÁSTUP. TEST ELEKTRONICKÉHO SČÍTÁNÍ CESTUJÍCÍCH

**KALEIDOSKOP**  
34-35 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

**UNIKÁT**  
36-39 STOPY, FAKTA... TRAMVAJOVÝ PLUH SE VRÁTIL

**LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM**  
40-41 ZÁKONY DŽUNGLE NEBO PŘEPRAVNÍ ŘÁD?

**ZÁŽITKOVKA**  
42-45 MOTORÁČKEM DO DEPA KAČEROV

**BEZPEČNOST**  
46-48 UMĚLÉ PLÍCE JMÉNEM QUAESTOR

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](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnová

Redakční rada: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner,

Jiří Došlý, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Soňa Jindráková,

Zora Karmazín Blümllová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan

Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

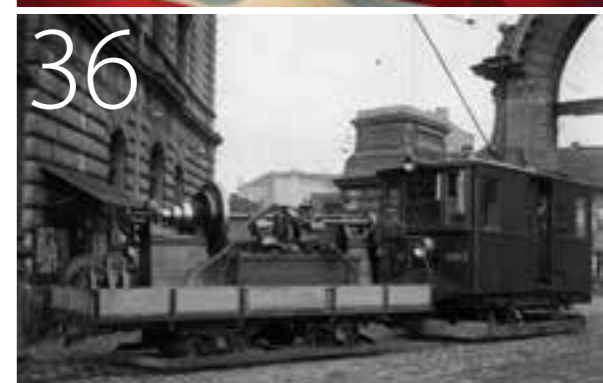
Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 30. listopadu 2017

NEPRODEJNÉ

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



V rámci příprav na naplňování požadavků GDPR si každý z nás již nyní může položit otázku, jak zachází se svými osobními údaji.

## GDPR: BLÍŽÍ SE NOVÉ NAŘÍZENÍ O OCHRANĚ OSOBNÍCH ÚDAJŮ

OD 25. KVĚTNA 2018 ZAČNE VE VŠECH ZEMÍCH EU PLATIT NAŘÍZENÍ EP A RADY Č. 2016/679, KTERÉ SJEDNOTÍ POŽADAVKY NA OCHRANU OSOBNÍCH ÚDAJŮ. NAŘÍZENÍ JE ZKRÁCENĚ OZNAČOVÁNO JAKO GDPR, TEDY GENERAL DATA PROTECTION REGULATION. V ČR DOJDE V SOUVISLOSTI S UVEDENÝM NAŘÍZENÍM KE ZRUŠENÍ ZÁKONA Č. 101/2000 SB., O OCHRANĚ OSOBNÍCH ÚDAJŮ, VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ, KTERÝ BUDE NAHRAZEN NOVÝM ZÁKONEM.

Nařízení zpřesňuje povinnosti pro správce a zpracovatele osobních údajů. Tato změna bude natolik rozsáhlá a komplexní, že DPP za účelem včasné přípravy uzavřel smlouvu se společností ČD – Telematika, a. s., která analyzuje rozsah a úroveň současného stavu zpracování osobních údajů v DPP. Na základě provedené analýzy pak navrhne procesní, technická a organizační opatření k zajištění souladu nakládání s osobními údaji v DPP s nařízením.

Nařízení nabízí demonstrativní (tj. neúplnou) definici pojmu osobní údaj, neboť **pojem osobního údaje se neustále vyvíjí v souladu s rozvojem informačních technologií.** Za osobní údaj je již nyní považována např. také IP adresa, pokud se vztahuje k určené nebo určitelné osobě. Osobním údajem podle nařízení jsou však např. i fyziologické, genetické nebo psychické identifikátory.

Zpracování osobních údajů je možné ze zákona (např. osobní údaje tzv. černých pasažé-

rů) nebo na základě souhlasu (např. pro marketingové účely). Podle nařízení **bude muset být souhlas udělen svobodně, tj. nelze udělením souhlasu podmiňovat uzavření služby**, pokud nebudou pro poskytování služby osobní údaje nezbytně nutné. Dále musí být souhlas udělen pro konkrétní účel, který bude muset být srozumitelně vyjádřen. Stejně jako dnes bude možné souhlas kdykoliv odvolat, o čemž musí být subjekt již před udělením souhlasu informován.

Jednou z nejvíce zmiňovaných situací, kterou nařízení upravuje, je **právo na výmaz** (právo být zapomenut), které umožňuje subjektům údajů požadovat, aby správce bez zbytečného odkladu vymazal osobní údaje, pokud již nejsou potřebné pro účely, pro které byly shromážděny, byl odvolán souhlas se zpracováním nebo nastal jiný z nařízením předpokládaných důvodů. Toto právo náleží subjektům již dnes, ovšem nebylo dostatečně známo veřejnosti.

Nařízení sjednocuje pravidla pro nakládání s osobními údaji v celé EU, když členským státům poskytuje možnost upravit si některé dílčí otázky zvláštním zákonem. Ten je v ČR předmětem připomínkového řízení a nelze tedy spoléhat na to, že 25. 5. 2018 již bude v účinnosti. Pokud v účinnosti opravdu nebude, bude v ČR ochrana osobních údajů upravena v celém rozsahu nařízením.

Nařízení zpřísňuje ochranu práv subjektů osobních údajů, tedy každého z nás. U příležitosti přípravy na naplňování jeho požadavků si každý z nás může položit otázku, jak zachází se svými osobními údaji, zda je neposkytuje i těm osobám, které na jejich poskytnutí nárok nemají nebo které je k ničemu nepotřebují. A že soukromé telefonní číslo nelze poskytovat třetím osobám bez souhlasu osoby číslo užívající snad ani není nutné připomínat.

Milan Zeman,  
odbor Právní



Vážené kolegyně a vážení kolegové, milí čtenáři,

velmi si vážím Vaší práce, kterou jste pro Dopravní podnik hl. m. Prahy odvedli v právě končícím roce, jenž nám nepřinesl jen snadné úkoly. O to více si cením Vašeho přístupu, jehož výsledky se pak projeví v ekonomických výsledcích společnosti, které můžeme hrdě prezentovat.

Dnes už ale vím, že nejde jen o ekonomické výsledky. Kvalitní, moderní společnost je společností spokojených a loajálních zaměstnanců, kteří jsou schopni na oplátku za jistotu a stabilitu učinit pro společnost vždy o něco navíc. Velmi dobře si uvědomuji, že něco navíc je například to, že i přes nedostatek jízdního personálu, se kterým se potýkáme, vypravujeme veškeré spoje řádně a včas tak, jak je nám určeno. Za to patří Vám všem velký dík.

Z pozice vedení společnosti budeme dodržovat schválenou strategii. Maximálně se budeme snažit o zrychlení modernizace vozového parku a všeobecně technologického rozvoje s cílem zvyšovat kvalitu poskytovaných přepravních služeb. To vše s respektem k tradici, zvyšujícím se zájmu cestujících o naše služby, ale v neposlední řadě i k mezinárodnímu ocenění páté nejlepší městské hromadné dopravy na světě.

Směrem do podniku zůstávají i pro další období základními takové pojmy, jako jsou standardy kvality, dodržování finančního a investičního plánu, hledání úspor napříč všemi úseky, uzavírání výhodných smluv pro DPP, intenzivní práce na trase metra I.D a směrem k zaměstnancům zachování atraktivity zaměstnání spojené s adekvátním ohodnocením včetně benefitů.

Vám i Vaším blízkým přeji prožití Vánoc v klidné atmosféře a děkuji těm, kteří v době svátků zajišťují pražskou hromadnou dopravu. Do roku 2018 Vám všem přeji zdraví, pohodu doma i v zaměstnání a těším se, že se společně a cílem postavíme novým výzvám.

Martin Gillar,  
předseda představenstva a generální ředitel DPP

## DP KONTAKT NA STŘÍBRNÉM STUPNI

Měsíčník Dopravního podniku získal za rok 2017 ocenění v 24. ročníku soutěže firemní komunikace Czech Top 100. DP kontakt se umístil na 2. místě v kategorii časopisů pro zaměstnance, a to mezi tak silnými soupeři, jako je vítězný ČEZ či na třetí pozici investiční společnost CTP. K ocenění se vyjádřil i **generální ředitel DPP Martin Gillar: „Podnikový časopis s dlouholetou tradicí svým obsahem přispívá k dobrému jménu naší společnosti. V podniku s téměř 11 tisíci zaměstnanci má svoji nezastupitelnou roli jako informační kanál v tištěné podobě, který v dnešní době neztrácí na oblibě, což oceňuji i odborové organizace působící v DPP,“** a dodal: „Jsme proto rádi za potvrzení kvalitní tvorby našeho časopisu od nestranných odborníků a přeji redakci mnoho dalších úspěšných vydání.“

Odborná porota, složená z grafiků, uměleckých fotografů, jazykových, polygrafických a komunikačních odborníků brala při hodnocení v potaz jazykovou a stylistickou správnost, propojení obsahu a výtvarného zpra-

cování, kvalitu tisku, fotografií, výtvarného pojetí a celkový dojem. Ocenění v této prestižní soutěži potěšilo i **vedoucí odboru Kancelář společnosti Zoru Karmazín Blümlovou: „Cena Czech TOP 100 je v případě skromného složení redakce DP kontaktu zároveň poděkováním okruhu spolupracovníků, tedy zejména členům redakční rady, z nichž se rekrutují i pravidelní autoři textů a obrazového materiálu, bez nichž by naplnění obsahu bylo nemožné.“** Jako ocenění pro ty kolegy z DPP, kteří v rámci své hlavní náplně přispívají svým dílem bez nároku na honorář k tvorbě měsíčníku, vnímá tuto cenu i **šéfredaktor DP kontaktu Petr Ludvíček** a dodává: „Povoleným dopingem pro nás je jejich nadšení pro časopis a také náměty a připomínky čtenářů z řad zaměstnanců, cestujících či fanoušků dopravy. Ocenění je příjemným překvapením, protože máme za sebou teprve rok s novou grafikou.“ O to víc se těšíme na shledání s Vámi na stránkách dalšího, již 23. ročníku.

Vaše redakce





## STOPA DPP V ESTONSKÉM PŘEDSEDNICTVÍ V RADĚ EU

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP ve spolupráci s estonským Ministerstvem hospodářství a spojů zorganizoval v Tallinnu v rámci oficiálního programu estonského předsednictví Radě Evropské unie seminář „Inteligentní mobilita 2020: Inovativní a udržitelná městská doprava v Evropě“. Více než 150 účastníků tak 22. listopadu 2017 zvolilo za cíl své cesty malebný Tallinn. Odpolední blok semináře byl věnován zelené mobilitě. Na pěti příkladech byly prezentovány nejlepší případové studie přístupu měst střední a východní Evropy k tomuto tématu. DPP využil pozvání na seminář a Ing. Jiří Došlý přítomné seznámil s filosofií MHD v Praze a významem provozovaných kolejových městských systémů (metra a tramvají) pro Prahu. V následné diskusi se účastníci zajímali hlavně o probíhající projek-

ty v oblasti elektrifikace autobusové dopravy DPP nebo o zdroje financování investic do rozšiřování sítě „zelené mobility“ či nákupu vozidel.

Je potěšující, že díky aktivní účasti zástupců DPP v UITP nebo publikování více článků k danému tématu v letošním roce v odborných mezinárodních časopisech měli diskutující povědomí o probíhajících projektech DPP. Předsednictví je považováno za jeden z klíčových nástrojů pro prosazování zájmů jednotlivých zemí Evropské unie a pro ovlivňování činnosti a chodu celé Evropské unie. Možnost vystoupit na akci pod hlavičkou předsednictví EU lze proto považovat za prestižní událost pro DPP. (jd)



Foto: Petr Hejna

## TRAMVAJ PROTI AIDS POČTRNÁCTÉ

Celkem 9 tuzemských měst s tramvajovým provozem se v pátek 1. prosince 2017 zapojilo do osvětové kampaně „Dopravní podnik proti AIDS“. V den, kdy si lidé celosvětově připomínají Světový den boje proti této zákeřné nemoci, vyjela speciálně vyzdobená tramvaj rovněž do pražských ulic. Také při čtrnáctém ročníku společné akce DPP a občanského sdružení Česká společnost AIDS pomoc nechyběli v tramvaji dobrovolníci, kteří během jízdy nabízel cestujícím informační materiály a odznaky ve tvaru červené stužky, tedy uznávaného symbolu sympatií s HIV pozitivními a nemocnými AIDS. (red)

## LISTOPAD VE ZNAMENÍ ZAHRAŇIČNÍCH NÁVŠTĚV

V listopadu přijela do DPP již poněkoliáté **britská** delegace z dopravní společnosti Arriva Wales. Díky opakovaným návštěvám registrují obrovské investice, které jdou jak do obnovy tramvajové infrastruktury i vozového parku. Ze sousedního **Slovenska** zavítaly do Prahy dvě odborné skupiny; jedna se zajímala o autobusovou trakci a navštívila tak Opravnu autobusů v Hostivaři, druhá preferovala kolejová vozidla (depo metra Kačerov a Opravnu tramvají). Koncem měsíce sdíleli odborníci z **polského Gdaňsku** společně se členem Trolejbusové komise **Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP** s našimi odborníky zkušenosti z probíhajícího trolejbusového projektu DPP. Součástí jejich programu byla prezentace trolejbusu a nabíjecí infrastruktury dynamického nabíjení poblíž Palmovky. Poslední dva listopadové týdny v Praze tradičně strávili studenti **drážďanské** Střední průmyslové školy dopravní, kterým se v rámci jejich stáže věnovalo nespočet zaměstnanců DPP z mnoha provozů. (jd)

## MIKULÁŠ SE SVOU DRUŽINOU V MHD

První prosincová sobota ve střešovické vozovně patří již tradičně mikulášské nadílce a ani letošní rok nebyl výjimkou. Pro malé i velké návštěvníky byl připraven pestrý program plný soutěží a atrakcí. V rámci vánočních dílen si pak všichni mohli vyrobit dáreček na památku. Mikuláš a jeho družina nebyli však k vidění pouze ve vozovně, zájemci se s nimi mohli setkat také v historické tramvaji i v oblíbené historické soupravě Ečs, poprvé na trase B pražského metra. (jaš)



Foto: Petr Hejna



Foto: Zdeněk Bek

## O PODZIMNÍ „NENÍ CESTY ZPĚT“ BYL ZÁJEM

Již poosmé uspořádal DPP ve spolupráci s Policií ČR dopravně-bezpečnostní akci „Není cesty zpět“. Účelem preventivní kampaně zaměřující se především na žáky základních škol bylo především varovat před riziky spojenými s provozem tramvají. Ve čtyřech tramvajových smyčkách, a to na Kotlářce, Červeném vrchu a u vozoven Pankrác a Kobylisy, se tak ve dnech 21. – 30. listopadu 2017 objevila tramvaj, opatřená snímky a materiály s bezpečnostní tematikou. Právě v ní pak mohly přítomné děti naslouchat vyprávění policistů z Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy a řidičů či dispečerů z DPP, kteří přítažlivou formou připomínali pravidla tramvajového provozu. (red)

## SPŠD: Z VELETRHU RYCHLE DO MOTOLA

Ve dnech 23. – 25. listopadu 2017 se v Kongresovém centru Praha uskutečnil již 22. veletrh pražských středních škol Schola Pragensis, tentokrát s podtitulem Buď režisérem svého života. Hlavním tématem prezentace Střední průmyslové školy dopravní bylo 65. výročí založení školy, její úspěšní absolventi a ze současnosti žáci napříč obory. Kromě modelu tramvajového trenažéru škola představila také informační dopravní systém, který zapůjčili žáci - dopravní nadšenci. Nechyběly robotické stavebnice a model závodního auta na vodíkový pohon z projektu Hydrogen Challenge Horizon. Po loňském úspěchu týmu Motol Speeders čeká jeho členy sestavení dvou modelů, takže je na co se těšit. Zmíněné aktivity byly k vidění i v sobotu 2. prosince, kdy SPŠD uspořádala v rámci oslav Den otevřených dveří. Na pro-



Foto: Zdeněk Bek

gramu byla nejen prohlídka školy v Motole a v Moravské ulici, ale i zkoušky nanečisto, setkání s absolventy, které čtenáři znají ze seriálu v DP kontaktu. (red)

## SEDMÝ ROČNÍK CZECHBUSU JE ZA NÁMI

Téměř šest tisíc návštěvníků, tedy o cca 8 % více než v loňském roce, přilákal na pražské Výstaviště specializovaný veletrh autobusů, hromadné dopravy, garážové a servisní techniky Czechbus. Toho se letos zúčastnilo celkem 82 vystavovatelů z 8 zemí a prezentováno bylo celkem 23 značek výrobců z Evropy i Asie. (red)



Foto: Incheba

## ADVENTNÍ BRONZ PRO PĚVECKÝ SBOR DPP

Pěvecký sbor DPP se v sobotu 2. prosince 2017 zúčastnil Mezinárodního festivalu adventní a vánoční hudby v Praze s cenou Petra Ebena. Zastoupení jednotlivých zemí bylo početné, zpívaly sbory z Itálie, Rumunska, Lotyšska, Slovenska, Polska, Norska a pochopitelně z České republiky. Přehlídka souborů před mezinárodní porotou se uskutečnila v kostele sv. Martina ve zdi. Sbor DPP v kategorii komorních sborů do 24 zpěváků byl zařazen do bronzového pásma, což je velký úspěch, za kterým stojí píle a hodinová zkoušení. Dodejme ještě, že byl vyhlášen i absolutní vítěz celé soutěže. Z pěti sborů, zařazených do zlatého pásma, vyhrál po finálové zaspívaných dvou skladbách ženský pěvecký sbor z Itálie. (red)



## PRVNÍ LINKA TRAMVAJE VE VÁNOČNÍM HÁBITU

Po vloni vánočně nazdobené mazače letos DPP vypravil do ulic hlavního města první linkovou vánoční tramvaj. Od prvního prosincového dne až do 6. ledna 2018 cestující mohou potkávat či jezdit vozem 15T ForCity č. 9401. O vánoční osvětlení vozu se stará 600 metrů kabelů s 9000 světýlek a na zadní plošině je osazen svítící postavou anděla.



Foto: Petr Hejna

Aby byla naplněna symbolika Štědrého dne, tedy 24. prosince, byl by ideální vůz č. 9424.

Podarilo se alespoň vybrat číslo 9401, což odpovídá prvnímu výjezdu tramvaje na pravidelnou linku s cestujícími, tedy první den v měsíci. Před vlastní instalací LED osvětlení bylo nutno vůz připravit ze strany připojovacích míst, což se podařilo ve spolupráci marketingu

(kde se bude svítit), Technické kontroly (jak se bude napájet vlastní dekorativní LED osvětlení) a Škody Transportation (kde a za jakých podmínek se připojí). Vlastní instalace proběhla mezi 29. a 30. listopadem dvanácti pracovníky provozu Motol za spolupráce s marketingem.

Po představení novinářům 30. listopadu ve smyčce Těšnov pak ráno 1. prosince v 4:56 opustil vůz 9401 s vánočním osvětlením vozovnu Motol a začal převážet cestující po Praze na pravidelném spoji páteřní linky číslo 9, pořadí 12 ve všední dny. Po každém zatažení tohoto vozu pak probíhá kompletní kontrola uchycení celého osvětlení, a to jak vnějšího, tak z vnitřku vozu. (pel; fou)



Foto: Petr Ludvíček

## OBĚTAVOST Z LÁDVI OCENĚNA

Ocenění z rukou generálního ředitele DPP Martina Gillara převzala **dozorčí stanice Vlasta Rýdlová** (na snímku i s vedoucím jednotky Provoz Metro Karlem Pečeným). Při své službě se 10. listopadu 2017 v poledne stala svědkem situace, kdy se zjevně duševně narušená žena pokusila ve stanici Ládví vytrhnout matce čtyřletého chlapce. Do příjezdu hlídky policie paní Rýdlová matku s dítětem ukryla v bezpečí. Jak při převzetí „čestného uznání za obětavost při mimořádné situaci“ uvedla, reagovala spontánně a k bleskové reakci ji navedlo, že se jednalo o malé dítě. Byla potěšena, že všichni z incidentu vyvázli bez úhony. (red)

## ODEŠEL EMIL KLIMENT



Jedenáctý listopadový den roku 2017 své blízké a kolegy opustil ve věku nedožitých 83 let Emil Kliment, dlouholetý kolega a kamarád. Emil pracoval v podniku již od roku 1955, byl v provozovně Pankrác, pak přišel do Vršovic, kde pracoval až do odchodu do důchodu v roce 2004. Všichni ho měli moc rádi, byl přátelský, ochotný vždy pomoci a jeho svérázný humor je nezapomenutelný pro všechny, co ho znali. Vzpomínka na něj vyvolává úsměv na tváři i přes smutek z jeho odchodu. Znájí ho i děti jeho kolegů, protože pro ně pořádá neopakovatelné akce, byl to prostě báječný chlap. Nikdy na Emila Klimenta nezapomenou kolegové – autobusáci z Vršovic.

## VZPOMÍNKA NA OTAKARA JETELA



Smutnou zprávu se dozvěděli kolegové Otakara Jetela, který je navždy opustil 19. listopadu 2017 ve věku 69 let. Svoji pracovní činnost u Dopravního podniku pan Otakar zahájil v roce 1969 jako průvodčí a řidič tramvaje ve vozovně Vokovice. Poté přešel do vozovny Střešovice jako směnový výpravčí a dále pak zastával funkci technického pracovníka depa Střešovice. Otakar Jetel se vrátil zpět do vozovny Vokovice v pozici vedoucí vozovny, kde měl na starosti jak provoz, tak depo. Od roku 2005 pracoval v bezpečnostním úseku v oddělení Rizikové plánování jako technický pracovník.

Čest jeho památce.

## facebook



I DÍKY VIDEÍM FACEBOOK ATAKUJE HRANICI 15 000 FANOUŠKŮ



Propagovat příspěvek



Zveřejnit



**Sociální sítě, chytré telefony a mobilní data. Již několik let jsou součástí každodenních životů po celém světě. Kdo není na síti, jakoby nebyl a toto pravidlo platí i pro DPP. V současné době můžete najít červené logo největšího dopravce v Praze na sociální síti Facebook, Twitter, profesní síti LinkedIn a Youtube, respektive Google+.**

Česká republika je v současnosti pod modrobílou vládou Facebooku, který využívá 4,8 milionu lidí různých věkových kategorií. Pro tyto uživatele se snaží správci sociálních sítí DPP vytvářet zajímavý obsah, který nejen informuje, ale i pobaví a zároveň připomene zajímavé historické milníky pražské dopravy.

Údaj 11 209 „To se mi líbí“ mohl vidět návštěvník oficiálního profilu DPP v poslední den kalendářního roku 2016. Za jedenáct uplynulých měsíců narostl počet fanoušků o více než tři a půl tisíce na 14 928 (stav k Mikuláši 2017). Největší zásluhu na tomto nárůstu má zvýšený počet zveřejňovaných videí, která jsou mezi uživateli velice populární. Mezi nejuspěšnější příspěvky letošního roku můžeme zařadit jízdu historické soupravy Ečs při 39. výročí od zahájení provozu metra. Dále převoz historického trolejbusu Tatra T400 před zahájením testování elektrobuse v Prosecké ulici a pomyslným vítězem letošního roku byl spot, který představil odtahový speciál Tatra Phoenix.

Pokud máte jakékoliv náměty a připomínky, neváhejte nám napsat na e-mail: facebook@dpp.cz

Zdeněk Bek a Petr Vítů



Text a foto: Ondřej Krulíkovský

# NOČNÍ MANÉVRY S VÝHYBKOU V BETONU

JEDNALO SE KONKRÉTNĚ O VÝHYBKU V DEPU KAČEROV S ČÍSLEM 12 A OZNAČENÍM 1:7,5 – 150. VYBRÁNA BYLA ZE DVOU DŮVODŮ: JEDNAK JE DENNĚ POJÍŽDĚNA SOUPRAVAMI M1 A SLUŽEBNÍMI VLAKY VČETNĚ PODVOZKŮ PŘEVÁŽEJÍCÍCH KOLEJNICE A TAKÉ Z DŮVODU JEJÍ POLOHY V BLÍZKOSTI KOMUNIKACE. NA NÍ MOHLA BÝT BETONOVÁ VÝHYBKA SMONTOVÁNA A TAKÉ ZAPATKOVÁN JEŘÁB NOSNOSTI 70 TUN. SAMOTNÉ VYJMUTÍ STARÉ A VLOŽENÍ NOVÉ VÝHYBKY TRVALO POUZE ZHRUBA 2 HODINY.



13. 10. 2017, ČAS 23:00 – PŘÍPRAVNÉ PRÁCE NA VYJMUTÍ STARÉ VÝHYBKY 1:7,5 – 150, TEDY DEMONTÁŽ SPOJEK KOLEJNIC, VODIVÝCH PROPOJEK, ŘEZÁNÍ KOLEJNIC, ODPOJENÍ PŘESTAVNIKU A HÁKOVÉHO ZÁVĚRU. 30 MIN. POTÉ PROBÍHALA DEMONTÁŽ PŘÍVODNÍ KOLEJNICE VČETNĚ PŮVODNÍCH KONZOLÍ



ČAS 0:30 – VYJMUTÍ SRDCOVKOVÉ ČÁSTI VÝHYBKY, PŘED 10 MINUTAMI BYLA VYJMUTA STŘEDOVÁ ČÁST VÝHYBKY



Práce provedli pracovníci služeb: Stavby a tratě, Elektrotechnika, Sdělovací a zabezpečovací. Jím i všem ostatním zaměstnancům DPP, podílejícím se na přípravě této akce, patří velké poděkování.

ČAS 1:30 – POKLÁDKA NOVÉ VÝMĚNOVÉ ČÁSTI NA BETONOVÝCH PRAŽCÍCH O HMOTNOSTI 13,6 TUNY. PŮL HODINY POTÉ JIŽ PROBÍHALA MANIPULACE S CÍLEM ULOŽIT STŘEDOVOU A SRDCOVKOVOU ČÁST NA BETONOVÝCH PRAŽCÍCH (16,7 T)



ČAS 3:00 – POKLÁDKA DLOUHÝCH SPOLEČNÝCH PRAŽCŮ ZA VÝHYBKU A KRÁTKÝCH NAVAZUJÍCÍCH BETONOVÝCH PRAŽCŮ. POTÉ SE AŽ DO 8. HODINY RANNÍ PROVÁDELO MJ. SESTYKOVÁNÍ VÝHYBKY, MONTÁŽ KOLEJE NA SPOLEČNÝCH PRAŽCÍCH ZA VÝHYBKOU, ZASYPÁNÍ VÝHYBKY KAMENIVEM 32/63 BI



ČAS 8:30 – ZAČÍNÁ PRVNÍ RUČNÍ PODBITÍ NOVÉ VÝHYBKY. DOKONČENÍ PRACÍ VČETNĚ MONTÁŽE PŘÍVODNÍ KOLEJNICE, NOVÉHO ČELISTOVÉHO ZÁVĚRU A PŘESTAVNIKU PROBĚHLO 14. 10. V 15 HOD.

14. 10. 2017, ČAS 0:10 – VÝMĚNOVÁ ČÁST VÝHYBKY PŘEKONÁVÁ, PO VYJMUTÍ ZE ŠTĚRKU V ČASE 0:05, POMOCÍ JEŘÁBU S NOSNOSTÍ 70 T OPLOČENÍ ZHLAVÍ DEPA. VŠECHNY ČÁSTI PŮVODNÍ VÝHYBKY BYLY DEMONTOVÁNY NA SILNICI U DÍLEN PŘILÉHAJÍCÍCH K BUDOVĚ J



Ptala se: Jana Šejnohová  
Foto: Pavel Fojtík a Petr Hejna

# MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – PAVEL FOJTÍK

NÁŠ SERIÁL O FOTOGRAFECH MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY JE PO TŘECH LETECH VE FINÁLE. A STEJNĚ JAKO U DERNIÉRY DOBRÉHO PŘEDSTAVENÍ, KDY NADŠENÉ PUBLIKUM VYVOLÁVÁ JMÉNO REŽISÉRA, I MY VÁM ODHALÍME JMÉNO TOHO, KTERÝ STOJÍ SKROMNĚ V POZADÍ A BEZ JEHOŽ ÚSILÍ BY ČASOPISOVÉ FOTOPUTOVÁNÍ PRAVDĚPODOBŇE NIKDY NEVZNIKLO. DÁMY A PÁNOVÉ, VEDOUcí ARCHIVU DOPRAVNÍHO PODNIKU, DOKUMENTARISTA A PŘEDEVŠÍM VYNIKAJÍCÍ ČLOVĚK, KTERÝ SVÝM VYPRÁVĚNÍM UMÍ POHLADIT PO DUŠI – PAVEL FOJTÍK.

## Na počátku zájmu byly Hlubočepy a „Kulaťák“...

Jako malého kluka mě postihla taková věc – díky tátovi, který pracoval nedaleko, jsem se už coby pětiletý ocitnul na tramvajové smyčce v Hlubočepích, kde se tzv. kupovalo. A to byla tuze krásná věc, která se mi líbila. Další zážitek, související s dopravou, se pak váže ke „Kulaťáku“ v Dejvicích. Hrozně rád jsem tam čekával na mámu, když jezdila z práce. A protože jsem vždycky chodil s velkým předstihem, prohlížel jsem si vozy, které kolem jezdily. Neměl jsem samozřejmě sebe-menší tušení, který se jak jmenuje, že existují nějaké dvoutisícovky, plecháče, vamberáky... Začal jsem si ale všimnout toho, že jsou různé, že se od sebe liší. Přemýšlel jsem, proč tomu tak je, nicméně neměl jsem nikoho, kdo by mi poradil.

## Od vozů ke kolejí a síti...

A jsme opět u „Kulaťáku“ – právě zde byl totiž velký plán městské dopravy v Praze s podrobnou sítí tramvajových linek. Můj „úlet“ pak kupodivu nespočíval v tom, že bych se zajímal o vozidla, jako asi 70 % fanoušků dopravy, ale spíš o linky a koleje. Nevím proč, ale vždycky se mi líbilo, po čem tramvaje jezdí.

## Bavič třídy...

Je o mně všeobecně známo, že už někdy v jedenácti letech jsem s oblibou na požádání odrecitoval všechny linky městské dopravy i se stanicemi. Nevím, proč mi to tehdy zůstalo v hlavě, každopádně se tím bavili moji spolužáci. Třeba když jsme byli na škole v přírodě, ptala se: „Řekni nám, kudy jezdí jede-



PRVNÍ DOPRAVNÍ FOTOGRAFIE VZNIKLA NA VLTAVSKÉM PŘÍVOZU NÁHODOU PŘI ŠKOLNÍM VÝLETĚ DO PRAŽSKÉ ZOOLOGICKÉ ZAHRADY (ROK 1966)

náctka?“ A já recitoval trasu od Divoké Šárky až po Černokosteleckou. Do dneška bych tu její původní trasu dal dohromady, dnešní však nikoliv. Po tolika změnách už prakticky nevím, co kam jezdí.

## Výstřižky, které skončily v koši...

Od deseti let jsem si lepil do sešitu výstřižky týkající se dopravy. Každý den jsem poctivě stříhal novinové články a pak jsem v šestnácti všechno vyhodil. To byla ale blbost! Dnes bych si rval zbývající vlasy, protože záznamy v našem podnikovém archivu začínají až rokem 1968, s mojí aktivitou jsme mohli mít o čtyři roky víc. Dokonce si pamatuji i první článek, který jsem si o městské dopravě v Pra-

ze vystříhнул. Byl publikován na podzim roku 1964 v Lidové demokracii a tuším, že měl nadpis „Třída SNB bez tramvají“.

## Kam po škole? Toť těžká otázka...

Kromě dopravy jsem měl samozřejmě i spoustu jiných zájmů. Zajímal mě zeměpis, vexilologie, heraldika, ústavní právo. Bavily mě zdánlivě různé věci, které spolu ale úzce souvisí, a to z hlediska historie. Když se rozhodlo, kam půjdu po gymplu, rozhodující vliv měl můj táta, dokumentarista a kameraman. K filmařině jsem měl díky němu blízko, a tak jsem to „prubnul“ na FAMU, na dokument. A hle, ono to vyšlo! Rázem jsem se ocitl v takové zvláštní situaci – měl jsem hotové



TRAMWAY MONT BLANC V ROCE 2008. AČKOLIV SLUNÍČKO SVÍTILLO NA PLNÉ PECKY, MĚL JSEM NASTAVENOU NA ZRCADLOVCE CITLIVOST 1600. ANIŽ BYCH TO CHTĚL, TAKOVÝ „CIPLÍK“ NA ZIPU BUNDY MI NEUSTÁLE PŘESTAVOVAL FOTOAPARÁT ZAVĚŠENÝ NA KRKU. A TAK MI ZIP BUNDY POSTUPNĚ ODŤUKAL CITLIVOST AŽ NA 1600, COŽ JSEM NETUŠIL. PROTO JSOU OBRÁZKY TAKOVÉ, JAK JÁ ŘÍKÁM „CHLUPATÉ“



O DOVOLENÉ FOTIM DOPRAVU JEN NÁHODOU. MÁLOKDY JI VYSLOVENĚ VYHLEDÁVÁM, PROTOŽE SE O ZAHRANIČÍ TAK MOC NEZAJÍMÁM. ALE ZROVNA TADY, V ČERVCENI 2011, SE V MONAKU ŽENIL KNÍŽE ALBERT A MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA (I VSTUPY DO NĚKTERÝCH PAMĚTIHODNOSTÍ) BYLA ZDARMA. NEVYUŽIJTE TO...

## Filmování s nasazením života?

Točili jsme film o hradech a zámcích západních Čech a jelikož jsem odjakživa milovníkem záběrů shora, část natáčení probíhala v letadle. Bylo to na začátku 90. let, takže jediným strojem, který jsme sehnali, byl čmelák. Letadélko se i při přímém letu naklánělo, tu nalevo, tu napravo, a já se jen křečovitě držel a obdivoval kameramana, který dokázal točit. Načež pilot prohlásil: „Nebojte se, my sice létáme jen pod 300 metry, což se nemusí podle předpisů hlásit, ale já vás raději nahlásil. Kdyby se něco stalo, ať vědí, kde nás mají hledat.“ A to mě dorazilo...

## První spolupráce s podnikem...

Datuje se na konec roku 1988, kdy jsme s Maruškou Jílkovou (tehdy vedoucí archivu) stáli před úkolem vytvořit pro Muzeum MHD ve Střešovicích doplňkovou výstavu o historii městské hromadné dopravy v Praze. Byl to první moment, který asi celou řadu lidí překvapil, protože se podařilo publikovat mnoho

přijímačky, dopis z FAMU o podmíněném přijetí, ale neměl jsem maturitu. Což mě sice trochu svazovalo, nicméně i ta se podařila.

## Z FAMU do archivu a zpět...

Hned v prvéku na FAMU jsme dostali za úkol napsat scénář. Hledal jsem vhodné téma a první, co mě napadlo, byla historie hromadné dopravy v Praze. Mám-li mluvit o něčem ve filmu, potřebuji naplnit nejen levou, obrazovou stranu scénáře, ale také pravou, kde je komentář. A tak jsem se ze zoufalého nedostatku informací pustil do bádání, které mě dovedlo až do Národního archivu, k doktorce Sýkorové. Procházeli jsme společně spisy, které mě neuspokojovaly, a ona pak pronesla historickou větu: „Máme tady fond,

který se jmenuje Generální inspekce rakouských drah, ale nevím, jestli by vás to bavilo. Jsou tam v podstatě jen plány, takové velké skládačky.“ Zavětil jsem a právě díky tomu fondu a setkání jsem propadl archivnímu studiu.

## 25 filmových let života...

Začínal jsem stejně jako můj táta v Československém armádním filmu a točili jsme všechno možné - od výcvikových a čistě účelových filmů až po dokumenty pro televizi. Na dokumentaristice je krásné, že člověk je stále mezi lidmi – pozná jich stovky, stovky profesí, míst, lidských osudů... A samozřejmě zažije i něco, čemu se pak říká „veselé historiky z natáčení“.



TOHLE PATŘÍ K TĚM STARŠÍM DOPRAVNÍM FOTOGRAFIÍM. OD DOBY, CO JSEM SE O DOPRAVU ZAČAL BLÍŽ ZAJÍMAT, MNE UCHVÁTILY VOZOVNY A DÍLNY. RUSTONKU JSEM MĚL MOŽNOST NAVŠTÍVIT V ROCE 1978. TO UŽ TAM ČLOVĚK POTKÁVAL HLAVNĚ AUTOBUSY. ALE OBĚ TAMNÍ POSUVNY JEŠTĚ SLOUŽILY NAPLNO

fotografií, které do té doby nikde zveřejněné nebyly.

#### Vábení archivu ukončilo kariéru filmaře...

A byla u toho opět Maruška Jílková, která mi v červnu 2005 zavolala s nabídkou, jestli bych v rámci reorganizace podniku nechtěl nastoupit na její místo. Váhal jsem zhruba tři minuty, protože to znamenalo hodit za hlavu 25 let filmařiny, která mě do té doby živila. Paradoxně jediný můj strach pramenil z toho, jak řeknu tátovi, že jdu „od řemesla“. Naštěstí mu to nevadilo a já jsem mezi svými papíry šťastný.

#### Archiv – usazující se pavučiny? Omyl!

Trochu mě mrzí, že spousta lidí nemá vůbec představu, co se vlastně v archivu a ve spisovně dělá. Většina si myslí, že neděláme nic, pouze se na nás usazují pavučiny. Já mám pro tento případ takové oblíbené rčení, že když jednou za čas zazvoní telefon, pouze odhrneme pavučiny, vezmeme telefon, a když někdo řekne, najděte to a to, my jdeme a najdeme to. Takhle to ale není. Ne nadarmo se říká, že spisová služba je odborná správa dokumentů a na to, jak se má dělat, je zákon. Přes celostátní právní předpisy prostě nejede vlak...

#### A konečně to focení... Aneb na první dopravní fotografii byl přívoz

Myslím, že na začátku se sluší říct, že mým prioritním zájmem nikdy nebylo fotit dopravu. To vzniklo tak nějak náhodou... Stejně jako má první dopravní fotografie, na níž je zachycena naše třída na přívozu při cestě do zoologické zahrady. Pořídil jsem ji ve 12 letech fotoaparátom Kyjev Vega, klasickým špiónským foťákem na 16milimetrový film. A pořídil jsem



ji netuše, jak velkou pro mě bude mít jednu hodnotu, protože fotek pražských přívozů je málo.

#### Jak jsem propadnul kouzlu fotografie...

Stalo se to v roce 1991, kdy jsme připravovali výstavu ke 100 letům elektrických drah a poprvé využili originální skleněné negativy. Díky nim jsem se začal podrobněji dívat na fotografie, které pořídil někdo jiný. Neuvěřitelná technická dokonalost, umožňující zkoumat sebemenší detaily, jako je například nápis na dobovém plakátu, stála za tím, že jsem definitivně propadl kouzlu fotografie, ve svém životě podruhé a maličko jiným způsobem.

#### S jistými obavami k době digitální

Digitální fotografie je úžasná věc, je to fenomén. Problém je ale v tom, že zatímco u filmového negativu víme, co udělá za 100 let, u tohoto média není zatím žádná zkušenost.



#### Pavel Fojtík (63)

vedoucí Archivu Dopravního podniku, dokumentarista, vexilolog, fotograf, autor mnoha publikací s tematikou pražské městské hromadné dopravy. První z nich byla Historie městské hromadné dopravy, kterou dal dohromady s Františkem Proškem. Je autorem dvou stovek dokumentů. Patří k zakládajícím členům časopisu DP kontakt, v němž od roku 1996 pravidelně každý měsíc publikuje.

Aniž bychom si to uvědomili, žijeme na počátku digitální revoluce, což může být z hlediska spisovné služby obrovský průšvih. Co je důležité? Uvědomit si, že digitalizace nemá staré věci nahradit, ale probíhá proto, aby se ochránily originály.

#### Seriál DP kontaktu: MHD v hledáčku fotografů

Mě ten seriál neskutečně mile překvapil. Na začátku byla myšlenka říct něco o lidech, s jejichž jmény se pod fotografiemi nejčastěji setkáváme. Oni nám poskytují neskutečné svědectví a my o nich prakticky nic nevíme. Seriál byl míněn jako poděkování těm, kteří nám pomáhají „psát“ historii a jejichž přínos je z hlediska budoucích generací velmi cenný.

Pavel Fojtík

KDYŽ JSEM SI V ÚNORU 2008 FOTOGRAFOVAL TROJSKOU LÁVKU PRO PĚŠÍ, NETUŠIL JSEM, ŽE V DOBĚ UZÁVĚRKY PROSINCOVÉHO DP KONTAKTU UŽ NĚCO TAKOVÉHO NEVYFOTÍM, PROTOŽE ZROVNA O VÍKENDU 2. PROSINCE SE LÁVKA Z ROKU 1984 ZRŮTILA. JE TO DOKLAD, ŽE SE FOTOGRAFOVÁNÍ NEMÁ ODKLÁDAT

## VOZÍČKÁŘI, MAMINKY S KOČÁRKY – VÍTEJTE NA PALMOVCE

OD 14. LISTOPADU 2017 SE MEZI STANICE PRAŽSKÉHO METRA VYBAVENÉ PLNOHODNOTNÝM BEZBARIÉROVÝM PŘÍSTUPEM ZAŘADILA JAKO 45. V POŘADÍ TAKÉ STANICE PALMOVKA. A CO PŘINESE ROK 2018?

Po stanici Palmovka se bezbariérového zpřístupnění dočkají stanice Karlovo náměstí a Opatov.







Dopravní podnik hl. m. Prahy se dlouhodobě věnuje bezbariérovému zpřístupňování těch stanic metra, jež byly uvedeny do provozu před rokem 1990 a nebyly vybaveny bezbariérovým přístupem. Přestože se jedná o technicky a finančně velmi náročnou záležitost, stanice takto modernizované přibývají. Zatímco v roce 1990 byla bezbariérově přístupná pouze jedna z nich (Vyšehrad), v roce 2000 to bylo 22 stanic a v současnosti je z celkového počtu 61 stanic metra bezbariérově přístupných již 45 (včetně stanice Opatov zatím bezbariérově přístupné pouze pro vozíčkáře nákladním výtahem s proškoleným doprovodem).

Bezbariérové zpřístupnění stanice Palmovka bylo realizováno jako součást rekonstrukce celého západního vestibulu stanice. Z nástupiště do vestibulu stanice byl při výměně eskalátorů vložen vedle nich ještě svislý výtah. Bezbariérový přístup na uliční úroveň pak zajišťuje osobonákladní výtah rekonstruovaný ze stávajícího nákladního výtahu, přičemž vstupním objektem je úspěšně architektonicky ztvárněný plně prosklený kiosek.

Rekonstrukce západního vestibulu stanice metra Palmovka byla realizována na základě jedné smlouvy se společností Metrostav jako vítězem veřejné zakázky. V rámci investičního plánu DPP se však jednalo o dvě velké investiční akce – *Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Palmovka (obsahující též výměnu pohyblivých schodů č. 308 až 310) a Rekonstrukce pohyblivých schodů 306 a 307 Palmovka západ, rekonstrukce vestibulu a podchodu Palmovka západ.*

Kromě realizace výtahů a výměn pohyblivých schodů byla provedena také modernizace vzduchotechnických zařízení, repase a výměna poškozených obkladů a dlažeb, výměna podhledových prvků s osvětlením v celém rozsahu vestibulu a podchodu.

Na obě investiční akce související s rekonstrukcí západního vestibulu stanice Palmovka získal Dopravní podnik finanční příslib dotace z evropských fondů v rámci Operačního programu Praha – pól růstu ČR (OPPPR). V rámci vypsané 13. výzvy byly na obě investiční akce podány žádosti o podporu. Ty byly

schváleny usnesením ZHMP dne 15. června 2017 a následně v září 2017 podepsány Smlouvy o financování projektů.

Po ukončení obou projektů a podání závěrečných zpráv a žádostí o platbu předpokládáme proplacení dotace ve výši 37,573 mil. Kč, tj. 27,9 % z celkových nákladů u obou akcí, které činí 134,673 mil. Kč. V rámci OPPPR máme stanovenou výši 85 % podpory z celkových způsobilých výdajů. Mezi tyto výdaje jsou však zahrnuty jako uznatelné pouze výdaje související s výměnou pohyblivých schodů.

Konkrétně realizací obou projektů dojde ke snížení energetické náročnosti objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské veřejné dopravy, a to prostřednictvím modernizace energeticky vysoce náročných a technicky zastaralých pohyblivých schodů za moderní efektivní a bezpečné eskalátory. Modernizací pohyblivých schodů bude dosaženo úspory elektrické energie a na ni navázaných environmentálních parametrů.



Paradoxně na výtahy jako bezbariérová opatření OPPPR ani žádný jiný dostupný dotační program v současném programovacím období 2014–2020 nepřispívá (na rozdíl od předchozího operačního programu Praha – Konkurenceschopnost).

Dalšími stanicemi, kde dojde v brzké době k realizaci dodatečného bezbariérového zpřístupnění, jsou stanice Karlovo náměstí a Opatov.

Ve stanici Karlovo náměstí bylo technické řešení navrženo formou navazujících dvojic osobních výtahů s přestupní chodbou, přičemž na povrchu je výstup situován dle požadavku Městské části Praha 2 v rámci územního řízení do objektu č. 2068/14 ve Václavské pasáži. To však vedlo ke změně projektu (původní záměr byl do povrchového kiosku ve Václavské ulici).

Další zpoždění přípravy bylo vyvoláno požadavky Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy na architektonické začlenění výtahů do stanice metra. V dubnu 2017 bylo na akci

vydáno stavební povolení. Zahájení výběru zhotovitele se předpokládá v závěru roku 2017. Realizace akce je plánována na 18 měsíců se zprovozněním cca v polovině roku 2019.

Stanice Opatov je (jak již bylo zmíněno v úvodu článku) v současnosti bezbariérově přístupná pouze pro vozíčkáře prostřednictvím nákladního výtahu s proškoleným průvodcem. V rámci připravované rekonstrukce stanice bude do pevného schodiště z nástupiště do povrchového vestibulu vložen svislý osobní výtah. Z východního směru k zastávkám BUS bude jeden eskalátor nahrazen svislým výtahem a ve druhém směru bude zřízen bezbariérový přechod.

V současnosti je k akci na Opatově k dispozici stavební povolení. Zahájení výběrového řízení na zhotovitele se předpokládá do konce roku 2017. Realizace po dobu osmi měsíců se plánuje v roce 2018.

Ve stanicích Jiřího z Poděbrad a Českomoravská bude bezbariérové zpřístupnění součástí



**Ve formě studií jsou prověřeny možnosti bezbariérového zpřístupnění dalších stanic: Flora, Želivského, Radlická, Křižíkova, Pražského povstání a Jinonice.**



rekonstrukce celé stanice a již zde probíhá projektová příprava. V dalších stanicích jsou zpracovány studie, po jejichž kladném projednání bude projektová příprava zahájena. Jsou to stanice Flora, Želivského, Radlická, Křižíkova, Pražského povstání a Jinonice. ■

Text: Ondřej Volf a David Novotný  
Foto: Daniel Potocký/Tatra Trucks a autoři

# KAČER JE MRTEV, AŽ ŽIJE KAČER

PO VÍCE JAK 20 LETECH SLUŽBY TĚŽKÉHO VYPROŠŤOVACÍHO SPECIÁLU VOLVO, KTERÉMU SE NEJEN V DEPU KAČEROV NEŘEKLO JINAK NEŽ „KAČER“, NASTAL ČAS JEHO ZASLOUŽENÉHO ODPŮCHINKU. NÁHRADNÍKEM SE NA KONCI LETNÍCH PRÁZDNIN 2017 STAL KAČER S POŘADOVÝM ČÍSLEM DVA – JEŠTĚ IMPOZANTNĚJŠÍ SPECIÁL, TENTOKRÁT NA DOMÁCÍM PODVOZKU TATRA.



KAČER DRUHÉ GENERACE PROJEL POPRVÉ VJEZDOVOU VRÁTNICÍ KAČEROVSKÉHO DEPA 20. 7. 2017

Vyprošťovací Volvo FH12 s konfigurací náprav 8x4 a nástavbou z tehdejších benešovských strojů bylo v době pořízení, tedy v roce 1996, největším a nejmodernějším odtahovým vozidlem v naší republice. I přes tuto skutečnost však nelze během času zastavit. Vzhledem k celkovému opotřebení podvozku i samotné nástavby, technickému a morálnímu zastarání bylo již ekonomicky nerentabilní Volvo nadále udržovat v provozu.

Vyrostla tak nutná potřeba tohoto giganta nahradit zcela novým automobilem, jehož užité vlastnosti budou korespondovat s aktuálním vozovým parkem autobusů DPP. Může se zdát, že necelých 350 tis. najetých km není v porovnání s autobusy MHD nebo kamiony mnoho, ale je potřeba zdůraznit, že jak těžkých provozních podmínek bylo tohoto čísla dosaženo. K celkovému opotřebení vozidla je nutné připočítat 4000 motohodin, nebo

třeba fakt, že Volvo bylo v trvalé pohotovosti, včetně mnoha výjezdů s použitím výstražného a rozhlasového zařízení (modrých majáků).

Na základě poznatků z provozu původního Kačera a požadavků na vlastnosti nového vozu byla zpracována zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku. Firma, která v soutěži vyhrála, dodala v červenci 2017 kompletní vozidlo dle požadovaných parametrů.

Dodavatel jako základ pro stavbu Kačera II zvolil podvozek tuzemského výrobce Tatra řady Phoenix, tentokrát se znakem náprav 8x8 (všechna kola poháněna). Řada Phoenix kombinuje osvědčenou tatrovácovou koncepci šasi, tedy centrální nosnou rouru a páteřový rám, s moderní kabinou převzatou od spol. DAF a kapalinou chlazeným motorem Paccar, splňující nejpřísnější emisní normu Euro VI.

Konfigurace nástavby byla zvolena pro použití v mimořádných situacích, které mohou nastat v provozu MHD. Kromě odtahu porouchaných nepojízdných autobusů za použití brýlí, vidliček nebo tažných tyčí jde především o vážné dopravní nehody, kdy je nutné vyproštění busu za pomoci buďto výkonných navijáků nebo hydraulického nakládacího jeřábu (tzv. ruky), který je u tohoto vozidla novinkou. Úložné prostory skrývají řadu dalšího speciálního příslušenství a výbavy. Většina vnějšího osvětlení vozidla včetně výstražných majáků je v LED provedení. Na bočních nástavbách pak nesmí chybět grafika stylizované hlavy kačera.

Stejně jako jeho předchůdce, vyjíždí i Kačer II ze stanoviště vnitropodnikové dopravy v depu Kačerov a je také vybaven modrými majáky s právem přednostní jízdy. Až tedy uvidíte ve zpětném zrcátku zářivě žlutý houkající kolos, pokuste se mu uvolnit cestu. Je jasné, že jeho posádka spěchá vyřešit problém, který má vážný dopad na dopravní situaci v hlavním městě.



DNES UŽ VYŘAZENÝ PRVNÍ KAČER, Tedy VOLVO FH12, V DEPU KAČEROV 26. 6. 2015



NOVÝ VYPROŠŤOVÁK DPP SE 11. 9. 2017 PŘEDSTAVIL NA VÝSTAVIŠTI V RÁMCI DNE IZS

KAČER II SE PŘEDVÁDÍ PŘI DNI OTEVŘENÝCH DVEŘÍ V KAČEROVSKÉ GARÁŽI 16. 9. 2017

## TECHNICKÉ ÚDAJE:

<b>Typ vozidla:</b>	Tatra T158/I (řada Phoenix Euro VI)	
<b>Dodavatel celku:</b>	HCS Centrum s.r.o., ČR	
<b>Podvozek:</b>	Tatra T158/I 8P6R44, čtyřnápravový s pohonem všech kol (8x8)	
	výrobce:	Tatra Trucks a.s., ČR
<b>Motor:</b>	Paccar MX-13 340 H1 (Euro VI), kapalinou chlazený řadový šestiválec s přímým vstřikem paliva, přepřínovaný turbodmychadlem, s mezichladičem nasávaného vzduchu	
	výrobce:	DAF Trucks N.V., Nizozemí
	objem válců:	12 902 cm <sup>3</sup>
	výkon:	340 kW při 1700 ot.min <sup>-1</sup>
<b>Převodovka:</b>	ZF EcoSplit, mechanická šestnáctistupňová	
<b>Kabina:</b>	Sklopná denní kabina DAF řady CF	
	výrobce:	DAF Trucks N.V., Nizozemí
<b>Nástavba:</b>	<b>odtahové a vyprošťovací rameno OMARs Recovery TL 110</b>	
	výrobce:	OMARs S.p.A., Itálie
	nosnost ramene:	dle vyložení 10 000 – 30 000 kg
	tažná síla navijáků:	2x 20 000 kg
	<b>hydraulický nakládací jeřáb (ruka) PM 100024 SP</b>	
výrobce:	PM Group S.p.A., Itálie	
nosnost zdvihu:	max. 19 150 kg při vyložení 4,3 m; 7 370 kg při max. vyložení 11,4 m	
<b>Rozměry:</b>	celková délka:	11 350 mm
	šířka:	2 550 mm
	výška:	3 860 mm
	celková hmotnost:	31 340 kg



Text: Miroslav Grossmann  
Foto: Michal Váňa, Miroslav Grossmann,  
Petr Malinovský a Ondřej Masopust

# BAGRY OPUSTILY POVODÍ BOTIČE



CO SPOJUJE PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ TRATI JIHOVÝCHODNĚ OD CENTRA MĚSTA? VŠUDE KOLEM SE VINE, ČI JE MNOHOKRÁT KŘÍŽÍ, POTOK BOTIČ. ON JE NEJVĚTŠÍM SVĚDKEM REKONSTRUKCÍ KOLEJOVÉ SÍTĚ, KTERÉ SE ODEHRÁVAJÍ V POSLEDNÍCH LETECH. AŤ UŽ SE JEDNALO O BĚLEHRADSKOU, VRŠOVICKOU (OBĚ V ROCE 2015), NUSELSKOU A U PLYNÁRNY (OBĚ 2016). A LETOS NA PODZIM DOŠLO TAKÉ NA POSLEDNÍ TRATĚ, PŘES TZV. JAMRTÁL, JAK SE TAKÉ PŘEZDÍVÁ NUSELSKÉMU ÚDOLÍ.

Tramvajová trať Nuselským údolím mezi Albertovem a Otakarovou dávno tvoří nenápadnou spojnici mezi Vršovicemi a centrem města. Nevede zrovna přímou trasou, ale i tak nabízí jistotu a časově zajímavou alternativu k Francouzské, Bělehradské a především k Ječné, jejíž nevyzpytatelnost při křížení s magistrálou, a také na dalších řízených křižovatkách, okusil ne jeden Pražan.

Nuselské údolí magistrála překonává díky Nuselskému mostu ve výšce 42 metrů a tramvaje nijak nesoužije. Bylo tedy logické, že v době silných přepravních nároků zde v posledních letech narostl provoz tramvají o další linku, tedy celkem na čtyři.

To bohužel nijak nesevřelo technickému stavu trati. Ta měla navíc jen do konce roku 2018

časově omezené povolení k provozování nadlimitního zdroje hluku, které vydala Hygienická stanice hl. m. Prahy. Pokud by se koleje letos nezrekonstruovaly, v krajním případě by hrozilo i zastavení provozu.

Celá 1,5 kilometru dlouhá trať byla dosud zřízena na velkoplošných panelech. Prochází od západu postupně ulicemi Na Slupi, Ostrčilovo náměstí, Svatoplukova (pro směr z centra je zřízen provizorní mys již nyní) a Divadlo Na Fidlovačce z centra.



SOUČÁSTÍ REKONSTRUKCE TRATI BYLA I PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ. ŽELEZOBETONOVÉ L PROFILY TVOŘÍ KONSTRUKCI ANTIVIBRAČNÍ VANY. POKLÁDKA L PROFILŮ MUSÍ BÝT PŘESNÁ

vým náměstím, ulicemi Jaromírova (Praha 2), Sekaninova a Křesomyslova (Praha 4). Hranici mezi oběma městskými částmi tvoří železniční trať Hlavní nádraží – Smíchov.

Výluka začala 9. srpna 2017. Důvodem ale ještě nebyla rekonstrukce trati, nýbrž probíhající modernizace kanalizace v ulici Na Slupi, ke které se právě v srpnu přidala ještě oprava plynovodu. Stará panelová trať se začala rozebírat 2. září. A start byl na Albertově.

Akce byla rozdělena do deseti etap v délce řádově desítek až stovek metrů. K tomu se ještě ve zvláštních termínech pracovalo na přilehlých částech kolejových konstrukcí Albertov a Otakarova. Nová trať je zřízena na betonové desce v antivibrační vaně, s pružným upevněním kolejnic a asfaltovým krytem.

Základní koncepcí většiny stavby, jak ji navrhl Institut plánování a rozvoje, je potvrzení fakticky provozované silniční dopravy na kolejích. Takto je pojata celá Jaromírova ulice, která tvoří centrální úsek rekonstrukce. Za tím účelem se zde rozšířila osová vzdálenost kolejí na 3,5 metru, aby bylo možné doplnit nástupiště ve formě mysu (budoucí akce TSK). Takové uspořádání čeká zastávky Ostrčilovo náměstí, Svatoplukova (pro směr z centra je zřízen provizorní mys již nyní) a Divadlo Na Fidlovačce z centra.

## RTT ALBERTOV – OTAKAROVA

<b>Délka trati:</b>	1,49 km
<b>Původní trať:</b>	velkoplošné panely s blokovou kolejnicí
<b>Nová trať:</b>	betonová deska s upevněním W-tram, žlábková kolejnice NT1, živичný kryt
<b>Další objekty a práce:</b>	přesun 3 trakčních stožárů na Albertově v rámci akce TSK, výměna 19 trakčních stožárů v rámci údržby, odvodnění trati a přípojky k bahníkům pro odvodnění trati, úprava zpětného kabelového vedení pro zpětnou dělicí skříň Fidlovačka, obnova ukolejnění a detekce tramvají pro SSZ, napájení zastávkových označků atd.
<b>Zhotovitel, investor, obstaratel:</b>	Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje
<b>Projektant:</b>	Metroprojekt Praha
<b>Termín realizace:</b>	2. 9. 2017 – 8. 12. 2017

Tím však přichází Dopravní podnik o možnost dosud relativně bezkonfliktního kontrolního bodu na Svatoplukově, kde byl ve směru z centra ostrůvek a ve směru opačném zklidněná komunikace (auta jezdí souběžnou Sekaninovou ulicí).

Jiné uspořádání najdeme v místech, kde je pohyb silničních vozidel po trati silně nežádoucí, hlavně kvůli časté tvorbě kolon. Tedy pro zastávku Albertov do centra zůstává zachován ostrůvek, který je nově v délce pro dva vlaky a je doplněn o lepší přístup pro chodce. Ostrůvek setrval i v zastávce Divadlo

Na Fidlovačce z centra, navíc bude v nejbližších letech v souběhu s akcí TSK také zušlechťen. Od této zastávky ke křižovatce s Otakarovou ulicí zůstává trať z centra s původním fyzickým oddělením od vozovky, a to pomocí betonových tvarovek. Ty nově přibýly i před zastávkou Divadlo Na Fidlovačce, čímž se délka segregovaného úseku trati před křižovatkou Otakarova prodlužuje na 320 metrů.

Nejsmutnější místo trati najdeme v kontraobloucích u železničního podjezdu. Celkem tři pozemky, na něž byla trať přeložena při rozšiřování komunikace v roce 1950, mají soukro-



V LISTOPADU DOŠLO K NEPŘÍJEMNÉ UDÁLOSTI. CIZÍ VOZIDLO PROJELO VEČER SKRZ ZÁKAZ VJEZDU A POŠKODILO NĚKOLIK DESÍTEK METRŮ ČERSTVÉ ZABETONOVANÉ TRATI. CELÝ ÚSEK SE MUSEL VYBOURAT A POSTAVIT ZNOVU. DÍKY NAsAZENÍ PRACOVNÍKŮ VRCHNÍ STAVBY BYL DODRŽEN PŮVODNÍ TERMÍN OTEVŘENÍ ÚSEKU 22. 11. PRO SILNIČNÍ VOZIDLA, KTERÝ BYL DŮLEŽITÝ PRO NÁHRADNÍ AUTOBUSOVOU DOPRAVU

mé vlastníky. Trať na ně zasahuje v rozsahu několika desítek metrů čtverečních, a přestože Dopravní podnik s významným předstihem zdůrazňoval vážnost situace, pozemky vypořádané nebyly. Výsledkem je krátké panelové „muzeum“ a také nešťastná geometrie, která právě v tomto místě měla být zásadně vylepšena. Mohly být prodlouženy přechodnice a zvětšeny poloměry oblouků.

Před stavbou byla přijata opatření, která v závislosti na vyřešení pozemků dodatečně umožní provést vylepšení geometrie a změnu technologie trati za minimálních vícenákladů, avšak ani to se neobejde bez vyloučení provozu tramvají.

Jak jsme již zmínili na začátku, i tuto trať pronásleduje všudypřítomný potok Botič. Zčásti v těsném souběhu a v jednom místě dílo také křížuje. Tím místem je Ostrčilovo náměstí a jako ve všech předešlých případech i zde Technická správa komunikací provedla v koordinaci s pracemi DPP také rekonstrukci mostu.

Drobných vylepšení bylo dosaženo pro plynulost provozu tramvají na světelných signalizacích. Rádiový přijímač elektrického ovládání výhybek na Albertově od ulice Na Slupí byl zbudován o 7 m dál od řízené křižovatky, čímž se signalizace dozví o směru jízdy tramvaje o potřebný okamžik dříve. Signalizace nyní prochází obnovou. Na opačné

straně stavby bylo zřízeno pro SSZ Otakarova – Bělehradská vzdálené rádio, takže na výjezdu ze zastávky Divadlo Na Fidlovačce (185 metrů přes stopčárku) zaznamená řadič křižovatky nejen výskyt tramvaje, ale i směr jízdy. A že to bylo třeba...

Další dvě signalizace, tedy přechod u Fidlovačky a na Svatoplukově, zůstaly zachovány beze změn, nicméně v rámci akce TSK by měly být chodníky u přechodu pro chodce ve

Svatoplukově vysazeny do vozovky a jedna světla by tedy měla zaniknout.

Tím se pomalu dostáváme k tomu, co by mělo dát definitivní tvář celému dílu. Rekonstrukci vozovky a chodníků TSK zahájila. V současné době dokončuje první úsek mezi Albertovem a Horskou ulicí o délce sto metrů. Na jaře bude pokračovat dále směrem k Ostrčilovu náměstí. Výsledkem bude nová ulice včetně chodníků. ■



OLDŘIČOVOU ULICÍ, KTERÁ JE SOUBĚŽNÁ S JAROMÍROVOU, BYLA PROVOZOVÁNA NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA. PRO JEJÍ BEZPROBLÉMOVÝ PROVOZ BYLO NUTNÉ „VYPARKOVAT“ PRAVOU STRANU VOZOVKY, COŽ SE Povedlo I DÍKY SPOLUPRÁCI SE SPRÁVOU SLUŽEB HL. M. PRAHY. PŘI ZAHÁJENÍ OPATŘENÍ ZAJISTILA ODTAŽENÍ VOZIDEL, JEJICHŽ ŘIDIČI NERESPEKTOVALI PŘENOSNÉ ZNAČKY ZÁKAZ ZASTAVENÍ. CELKEM BYLO PRO POTŘEBY STAVBY I NÁHRADNÍ DOPRAVY ODTAŽENO NEUVĚRITELNÝCH 142 AUT.



## CESTU JSEM SI VYŠLAPAL COBY SVÁŘEČ

MÁ ODVAHU ŘÍKAT, CO SI MYSLÍ, A VE SVÉM OBORU SE CHCE NEUSTÁLE ZLEPŠOVAT. AČ MLADÝ, VĚKOVĚ I SLUŽEBNĚ, JE PLNOHODNOTNÝM ČLEMEM VRŠOVICKÉ DÍLENSKÉ PARTÝ. JEDNADVACETILETÝ PETR ŠPRINGER, VYUČENÝ AUTOMECHANIK A JEDNOU MOŽNÁ I BUDOUCÍ ŘEDITEL STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ, JAK NA JEJÍCH OSLAVÁCH PŮLKULATÉHO VÝROČÍ S LEHKOU NADSÁZKOU AVIZOVAL SOUČASNÝ ŠÉF FRANTIŠEK NOVOTNÝ.

PETR ŠPRINGER REPREZENTOVAL ÚSPĚŠNĚ SPŠD NA RŮZNÝCH TUZEMSKÝCH I MEZINÁRODNÍCH SOUTĚŽÍCH. NAPŘÍKLAD V SOUTĚŽI MECHANIK JUNIOR OBSADIL V CELOREPUBLIKOVÉM MĚŘENÍ SIL PÁTÉ MÍSTO

### **Přáním vašich rodičů bylo, abyste se věnoval informačním technologiím, vás ale osud zaval úplně jinam...**

Ano, opravdu, původně jsem šel na smíchovskou průmyslovku, ale už po měsíci jsem zjistil, že počítače pro mě nebudou to pravé, protože chci dělat rukama. Tak jsem přestoupil na Moravskou na autotroniku, kde jsem vydržel rok. Proč tak krátce? Protože autotronik je podle mého názoru tak trochu mrtvý obor. Je to něco mezi automechanikem a elektrikářem, ale na automechanika to má málo praxe a na elektrikáře málo specializace na elektřinu. Představa, že jako autotronikovi vám stačí umět diagnostikovat závadu, je mylná. V praxi totiž nestačí závadu pouze najít, ale zpravidla ji musíte umět i odstranit.

### **Při dalším rozhodování u vás zvítězil tříletý učební obor automechanik...**

Asi proto, že odmalička jsem měl blízko k velkým autákům a nákladákům. Také jsem se chtěl vyučit pro Dopravní podnik, do kterého jsem si přál nastoupit. To se nakonec povedlo, i když cesta byla trnitá...

### **Jak trnitá?**

Když jsme byli v druháku a měli se rozhodnout, kdo z nás půjde do servisu a kdo do podniku, měl jsem od začátku jasno – chci do DPP. Někteří zaměstnanci a spolužáci mi sice říkali, že u konkurenční společnosti je lepší zázemí i plat, já se ale zviklat nedal. Když pak přišlo rozhodnutí o lidech přijatých na praxi do Dopravního podniku a já tam nebyl, šla ze mě pára. Přesto se mi podařilo vyšlapat si cestu do Ústředních dílen, tak nějak po své ose – přes svářečský kurz.

### **Ústřední dílny, místo, kde se potkávají různé profese, které spolu úzce souvisí, a jejichž společná snaha vede k úspěchu. Jaká tam byla praxe?**

Nevím, jaká je současná situace, ale když jsme tam byli na praxi my, byli jsme rozdělení do dvou hal. Jedna hala je zaměřená na podvozky, druhá na motory, vzduchotechniku a současně funguje také jako běžná garáž. My se učili na hale podvozků, to znamená, že jsme vyndávali motory, převodovky, nápravy. Kolegové zase dělali generálky. Je to moc zajímavá práce, člověk se naučí, kde co na autobuse je, naučí se dát ho dohromady. Práce je ale po chvíli pro mladého člověka dost stereotypní. Ptali jsme se tedy, jestli bychom se mohli časem s klukama na druhé hale pro-



točit a naše připomínka byla zamítnuta. To mě trochu mrzelo...

### **Díky různým soutěžím, kterých jste se účastnil, jste měl možnost nahlédnout do „kuchyně“ podobně zaměřených zahraničních škol. V čem bychom se mohli inspirovat?**

Zajímavé pojetí je třeba učňák v Drážďanech. Ten spadá přímo pod dopravní podnik a vychovává si vlastní lidi „na míru“. Už při nástupu na obor víte, že pokud se vyučíte, máte místo jisté. To u nás není. Téměř denně se setkávám s mistry ze školy na Moravské, protože si tam dodělávám maturitu, a vím tedy, že úroveň žáků je rok od roku horší. A svou roli v tom hraje také motivace. V Německu to funguje tak, že učňák se musí podniku zaplatit. Automechanici opravují vozy autodopravy, elektrikáři repasují označovače jízdenek apod. Učni jsou podniku užiteční a mají motivaci. Myslím, že i naši kluci by lecos zvládli, třeba v dílnách v Košicích.

### **Zmínil jste dílny v Košicích. Jsou tyto dílny společné pro všechny technické obory, které SPŠD nabízí?**

Košiče jsou poměrně dobře vybavené, je tam nová lakovna, geometrie na osobáky, klem-

pírna, autoservis. Je to tam takové menší, stísněné, třeba oproti Radotínu. Radotín byla vždycky „traktorka“, takový, nerad to říkám, ale „podřadnější“ učňák. Dneska je to ale naopak. „Traktorka“ má vlastní autoškolu, nové traktory a smlouvu s firmou Mercedes-Benz. Kluci chodí na praxe do Mercedesu a Mercedes má pak dostatek nových zaměstnanců. My máme také vlastní autoškolu, svářečí školu... Potenciál zde tedy je.

### **Po tříletém učebním oboru pokračujete nyní na SPŠD nástavbovým studiem...**

Když jsem na dopravku nastupoval, bál jsem se, jaké budou maturity. Tehdy bylo velké haló ohledně státních maturit a my nevěděli, co bude u závěrečných zkoušek povinné a co ne. Tak jsem šel raději na učební obor. Maturitu si dodělávám na Moravské až teď, a to v oboru dopravní zařízení.

### **Pracovat na směny a k tomu se ještě připravovat do školy – jak náročné to pro vás je? A co vše z hlediska zaměstnavatele je k tomu potřeba?**

Aby mě podnik mohl uvolňovat do školy, musela se sepsat kvalifikační dohoda. Musel jsem podat přihlášku, udělat přijímací zkoušky a vyplnit formulář, kam se podepsali vrch-

ní mistr, vedoucí jednotky, vedoucí úseku, komise pro personální rezervy a personální ředitel. A pak zasedala komise pro udělení kvalifikační dohody. Chtěl bych touto cestou ještě jednou poděkovat všem zúčastněným, kteří se zasadili o to, že mi bylo umožněno studovat dál.

### **Směnový režim vaší práce jsme již nakousli v předešlé otázce, jak funguje v praxi v kombinaci se školou?**

Hrubý nástřel vypadá tak, že tři dny pracuju a tři dny mám volno. Ve chvíli, kdy mám volno, tak jdu do školy z volna, na tom nic složitého není. Když mám denní, odkroutím pouze polovinu směny a pak jdu do školy. Pokud mám noční, v úterý jdu na noční, pak chvíli spím a jdu do školy. Do školy chodím jednou týdně, a to ve středu.

### **Jaké předměty vás bavily na učňáku a které vás oslovují nyní na nástavbě?**

Odborné, jako u většiny automechaniků. Automobily, opravárenství a diagnostika, výborný byl třeba pan učitel Králíček nebo paní učitelka Antušková. Rád bych zmínil také naši třídní učitelku paní Apeltauerovou, která za nás dokázala vyřešit skoro jakýkoliv problém, s nímž jsme za ní přišli. Ona byla jednou z těch, kteří dokázali motivovat. A samozřejmě mě bavila praxe. Když přijde na učňák někdo, koho studijní obor zajímá a dostane se k mistrovi Babkovi, Roupkovi nebo Zelinkovi, věřte, že se vyučí a bude v životě šikovný.

### **Vy už na škole jste byl tak šikovný, že jste barvy SPŠD reprezentoval na různých soutěžích doma i v zahraničí... Přibližte nám ve zkratce, jak takové soutěžní zápolení probíhá.**

Každá soutěž má část teoretickou a část praktickou. Teoretická většinou probíhá formou testu na počítači a je velmi podobná závěrečným zkouškám. Ty se skládají ze 450 otázek, z nichž se náhodně vybere 100, na jejichž vypracování máte cca 25 minut. Praktická část spočívá v plnění úkolů na několika stanovištích a jde například o zkoušku emisí na daném vozidle, výměnu tlumičů, kol nebo třeba přiřazení správných názvů ke konkrétním součástkám. Soutěže jsou zajímavé, a když si škola vtipuje vhodné kandidáty už v druháku a začne je cíleně připravovat, je pravděpodobné, že uspějí.

### **Už téměř dva a půl roku jste zaměstnancem garáže Vršovic. Co vás na vaší práci baví a co třeba trochu štve?**

Tak začnu tím druhým. Občas mě trápí nedostatek některých náhradních dílů, hlavně na starší vozy. Většinou jde o důsledek ukončení



KDYŽ JSEM ODCHÁZEL ZE ŠKOLY, ELEKTRIKU JSEM VŮBEC NEMUSEL. DNES JI DĚLÁM A VŠE CO UMÍM, MĚ NAUČILI MOJI KOLEGOVÉ, KTERÝM BYCH RÁD PODĚKOVAL. HLAVNĚ PAK LUŽKOVÍ LIPPERTOVI (PARTÁK), LAŽOVI VONDRÁČKOVI A DENNÍM ELEKTRIKÁŘŮM – JIRKOVÍ ZÁKOSTELECKÉMU, LUKÁŠI NETRESTOVI A MIRKOVÍ SEDLÁKOVI, ŘÍKÁ AUTOMECHANIK PETR ŠPRINGER

výroby některého náhradního dílu vzhledem ke stáří vozů. Jelikož se u nás na garáži provádí většina likvidací autobusů DPP, tak některé nedostatečné díly vytěžujeme jak pro ostatní garáže, tak i pro potřeby našeho provozu. Nejméně dílů máme na vozy Ikarus E91. Máme pouze čtyři vozy tohoto typu, jsou to dobré vozy, ale jejich výroba byla ukončena téměř před deseti lety a tím pádem je shánění náhradních dílů obtížné. Za co jsem rád? Za to, že máme prima partu ve střídací čteti, a když je potřeba, tak si vzájemně vypomůžeme. Myslím si, že naše vozy udržujeme v dobré kondici, když přihlédneme k jejich stáří a skutečnosti, kolik toho po Praze už najely. Je to zásluha všech mých kolegů z Vršovic. Do Vršovic jsem nastoupil 1. července 2015, tedy den po ukončení školy, a rozhodně bych neměnil.

### **Maturita je sice z vašeho pohledu ještě „hudbou budoucnosti“, máte však už teď**

### **z některého maturitního předmětu „vítr“?**

Největší vítr mám z češtiny. Nejraději bych maturoval z matematiky a angličtiny. Čeština je většinou dějepis a ten mě zajímá až od druhé světové války. A povinná četba? Ano, je základ, který by měl každý člověk znát, ale ocenil bych větší výběr, zejména u novějších autorů.

### **Na základě vlastní zkušenosti byste doporučil Střední průmyslovou školu dopravní těm, kteří se teprve rozhodují, kam po základní škole?**

Doporučil. Škola je dobrá, je tam hodně kvalifikovaných učitelů, výborní mistři. Stejně tak bych pochválil motivační absolventský program, který funguje v Dopravním podniku. Program má zdravé základy, jsou u něj dobří lidé a dobře se o něj starají. ■

Text: Jana Šejnohová  
Foto: Petr Hejna a archiv DPP

# OŽIVLÉ VZPOMÍNKY NA TROLEJBUSY

SETKÁNÍ DVOU GENERACÍ VOZIDEL POD JEDNOU TROLEJÍ, I TAK BY MOHL ZNÍT PODTITUL AKCE, KTERÁ SE ODEHRÁLA V NEDĚLI 15. ŘÍJNA 2017 V PROSECKÉ ULICI V LIBNI A VY JSTE SE O NÍ DOČETLI V MINULÉM ČÍSLE DP KONTAKTU. SLÍBILI JSME NÁVRAT PROSTŘEDNICTVÍM VZPOMÍNEK PÁNŮ, KTEŘÍ PŘED 45 LETY PRAŽSKÉ TROLEJBUSY PROVÁZELI NA JEJICH POSLEDNÍ CESTĚ.



**Vlastimír Mudra, Jiří Čermák a Tomáš Dvořák**

PŘED SLAVNOSTNÍM PŘESTŘÍZENÍM PÁSKY K VÝSTAVĚ O HISTORII PROVOZU TROLEJBUSŮ V PRAZE. NA SCHŮDKU PŘED 45 LETY I DNES JIŘÍ ČERMÁK, VPRAVO TOMÁŠ DVOŘÁK. JEN ZESNULÉHO JARU PATOČKU NA LEVÉ STRANĚ NAHRADIL VLASTIMÍR MUDRA



**Otakar Drozda**

(řidič, který zatáhnul s posledním linkovým trolejbusem krátce po půlnoci 16. 10. 1972)

„DO DOPRAVNÍHO PODNIKU JSEM NASTOUPIL V ROCE 1954, KDY JSEM SE ZAČAL UČIT V MOTOLE ELEKTROMECHANIKEM. PO VYUČENÍ JSEM CHVÍLI PRACOVAL V DEJVIČKÉ GARÁŽI, KDE SE DĚLALY GENERÁLNÍ OPRAVY A ODTAMTUD JSEM PŘEŠEL DO VRŠOVIC DO LEHKÉ ÚDRŽBY. PO VOJNĚ JSEM SI UDĚLAL ŘIDIČÁK NA TROLEJBUS, KTERÝ MĚ LÁKAL ODMALIČKA, A S MALÝMI PŘESTÁVKAMI JSEM PRAVIDELNĚ 'NA BRIGÁDU' JEZDIL AŽ DO UKONČENÍ TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU. A POSLEDNÍ DEN PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ? TEN SI VYBAVUJI VELMI DOBRĚ. SPOLEČNĚ S KROUŽKEM PŘÁTEL MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY JSME VŮZ SLAVNOSTNĚ VYZDOBILI A JÁ MĚL TU ČEST BÝT ŘIDIČEM, KTERÝ JAKO POSLEDNÍ PROJEL PRAHOU.“

**Vlastimír Mudra**

(člen Kroužku přátel městské hromadné dopravy, který se významně podílel na záchraně trolejbusu Tatra T400 a nyní spolupracuje na rekonstrukci trolejbusu Praga TOT v Ústředních dílnách DPP)

„MYSLÍM, ŽE TĚMĚŘ NIKDE NEBYLO ZMÍNĚNO, ŽE K ROZLUČCE S TROLEJBUSY BYLA TEHDY PŘIPRAVENA I VÝSTAVA, NA NIŽ JSME MĚLI UPOUTÁVKU NA KAŽDÉM STANIČNÍM SLOUPKU. PODÍVAT SE PŘIŠLO PODLE NAŠEHO ODHADU SKORO 10 TISÍC LIDÍ, A KDYŽ JSME OZNÁMILI, ŽE KONČÍME, PŘIČÁZELI DALŠÍ A DALŠÍ LIDÉ S TÍM, ŽE SI BUDOU STĚŽOVAT NA DOPRAVNÍ PODNIK, POKUD JI NEPRODLOUŽÍME. HEZKÉ VZPOMÍNKY MÁM I NA SAMOTNOU POSLEDNÍ JÍZDU TROLEJBUSU, KTERÉ SE S NÁMI ZÚČASTNIL ŘEDITEL DIVIZE DP AUTOBUSY. NEVĚDĚL, CO SI S TÍMTO VOZEM POČÍT A TAK NÁM HO JAKO KROUŽKU VĚNOVAL. TÍM HO VLASTNĚ ZACHRÁNIL A DNES JEJ ZAPŮJČUJEME NA AKCE PO CELÉ REPUBLICE A MŮŽE BÝT I CHLOUBOU DOPRAVNÍHO PODNIKU.“



**Jiří Čermák**

(tehdejší předseda Kroužku přátel městské hromadné dopravy a řečník na rozlučkové akci 15. 10. 1972)

„OFICIÁLNÍ PŘEDSTAVA, ŽE 15. 10. DOJEZDÍ TROLEJBUSY A 16. 10. VYJEDOU MÍSTO NICH AUTOBUSY, SE NÁM, NĚKOLIKA NADŠENCŮM, PŘÍLIŠ NEZAMLOUVALA. DOHODLI JSME SE, ŽE NENÍ MOŽNÉ NECHAT TO BEZ POVŠIMNUTÍ, A V PODMÍNKÁCH, KTERÉ TOMU ABSOLUTNĚ NEPŘÁLY, JSME USKUTEČNILI NĚCO, ČEMU BY MÁLOKDO VĚŘIL. Z KONCE TROLEJBUSŮ SE STALA MASOVÁ ZÁLEŽITOST – A ZATÍMCO NA BĚŽNÉ LINCĚ SE PRODALO ASI 3 TISÍCE JÍZDENEK DENNĚ, POSLEDNÍ DEN PROVOZU BYLO PRODÁNO PŘIBLIŽNĚ 13 TISÍC. JÍZDENKY JSME RUČNĚ RAZÍTKOVALI NA DĚTSKÉ TISKÁRNICIČE. CO BYLO DÁL? NĚJAK SE NÁM NECHTĚLO VĚŘIT, ŽE BY KONEC BYL DEFINITIVNÍ. ČAS OD ČASU SE OBJEVILA NADĚJE, ALE REÁLNÉHO NIC. AŽ PŘIŠLA NEDĚLE 15. 10. 2017. DOUFÁM, ŽE TOTO DATUM BUDE JEDNOU BRÁNOU ZA POČÁTEK NOVÉ TROLEJBUSOVÉ ÉRY V PRAZE.“



**Josef Kouša**

(jeden z mužů, kteří uváděli pražské trolejbusy do provozu a prováděli zátěžové zkoušky)

„BYL JSEM TROLEJBUSOVÝ DO ROKU 1954, KDY JSEM ŠEL NA VOJNU. NA SVÁBKÁCH BYLA HALA ÚDRŽBY A MY POSTUPNĚ UVÁDĚLI TROLEJBUSY DO PROVOZU. VŽDYCKY JSME JE VYZKOUŠELI A PAK JSME JEZDILI OSMNÁCTIHODINOVKU SE ZÁTĚŽÍ, COŽ SUPLOVALO PLNÝ VŮZ. PRACOVALI JSME TAKÉ NA PROTOTYPU TROLEJBUSU, KTERÝ SE ALE NAKONEC NEVYRÁBĚL.“

**Tomáš Dvořák**

(jeden ze spoluzachránců trolejbusu Tatra T400 a zároveň muž držící pásku na rozlučkové akci 15. 10. 1972)

„POCIT JE TO ÚŽASNÝ, BÝT U STEJNÉ PŘÍLEŽITOSTI JAKO PŘED 45 LETY. JSEM RÁD, ŽE JSEM SE TĚTO CHVÍLE DOŽIL, PROTOŽE NĚKTERÍ KOLEGOVÉ TO ŠTĚSTÍ NEMĚLI. NAVÍC TENTO TROLEJBUS JE MOJE VELKÁ SRDCOVKA. NEŽ ŠEL DO MUZEA MHD, MĚL JSEM HO ASI DESET LET NA ZAHRADĚ, KDE SLOUŽIL JAKO STAVEBNÍ BUŇKA.“

Text: Zdeněk Rampa  
Vizualizace: Metroprojekt Praha, a.s.



Ale hezky postupně – nejdříve probereme omezení vlakové dopravy na tratích metra. Napřesrok to bude opět 3x na nejstarší trati v úseku I.C, který se provozuje od roku 1974. Převažující náplní prací bude souvislá výměna dřevěných pražců, jejichž životnost se chýlí ke konci; postupně se v celém úseku I.C nahrazují betonovými, které mají v provozu metra životnost takřka neomezenou.

Vícedenní dopravní přerušování plánujeme na kalendářně „přívětivé“ termíny – tedy zpravidla na víkendy prodloužené o státní svátek. Pak je efektivita takto zorganizovaných prací nejvyšší a finančně daleko příznivější, než postupné provádění těchto prací v pravidelných nočních výlukách. Posuďte sami: za jednu běžnou přepravní výlukou lze bez problémů vyměnit maximálně šest pražců, zatímco počty pražců, jejichž renovaci lze zvládnout během nepřetržitého třídního vyloučení provozu v příslušné části trati, se zpravidla pohybují v řádech několika stovek kusů!

Komplikace se objevila při plánování prací v původně zamýšleném úseku Muzeum – I. P. Pavlova v 1. koleji: letos se již pracovalo ve 2. koleji téhož úseku, a proto musela ustoupit oprava tramvajové trati ve Škrétové

ulici. Nyní však dostanou přednost tramvaje a oprava jejich trati pro zdárný provoz, zatímco práce v metru se tak musí přesunout do úseku Budějovická – Pankrác.

První velkou výlukou v příštím roce proto bude, jako v posledních letech už každoročně, čtyřdenní přerušování provozu o Velikonocích. Metro nebude v tomto případě jezdit mezi Pražským povstáním a Kačerovem, přičemž práce proběhnou **v obou kolejích úseku Pankrác a Budějovická**; týkat se bude celkem 436 ks pražců a konat se bude ve dnech **30. března až 2. dubna 2018**.

V rámci výlukových prací proběhne též nutná demontáž a zpětná montáž stacionární části vlakového zabezpečovače PA 135 v kolejišti alespoň jedné z kolejí; v opačné koleji se tyto činnosti budou muset zajišťovat jako předstihové, resp. dokončovací. Výrazně se tím zkrátí provoz s posílenými vlakovými četami, což bude nezanedbatelnou položkou v kolonce „úspory“.

Ve stejných úsecích budou práce pokračovat i v termínu letního „dvojsvátku“ – **za čtyři dny od čtvrtka 5. do neděle 8. července** se stihne vyměnit 446 ks pražců. I tentokrát bude

**Za jednu běžnou přepravní výlukou lze vyměnit maximálně 6 pražců. Oproti tomu počty pražců, jejichž renovaci lze zvládnout během nepřetržitého 3–4denního vyloučení provozu, se pohybují v řádech několika stovek kusů.**

součástí výlukových prací v 1. koleji demontáž i zpětná montáž informačního pásu vlakového zabezpečovače. Na jaře však bude problematičtější přestup na linku A, neboť bude souběžně probíhat **výluka části nástupiště ve stanici Muzeum na trati A u 2. koleje – ta začne hned 2. ledna a skončí 20. května**.

V podzimním termínu **28. až 30. září** bude v úseku **Pražského povstání – Pankrác** vyměněno za tři dny 282 pražců. V tomto případě bude náhradní autobusová doprava zajištěna už od stanice Hlavní nádraží až do stanice Kačerov – práce totiž zasáhnou i do 2. staniční koleje na Pražském povstání a zneumožní dojezdy vlaků do této stanice.

Mezi výluky tohoto typu patří i dvě další akce, které však cestující nijak nepocítí. Na

NÁSTUPIŠTĚ U 1. KOLEJE VE STANICI MUZEUM A JIŽ CESTUJÍCÍ V TÉTO PODOBĚ OD 12. PROSINCE 2017 ZNAJÍ...

## JÍZDNÍ ŘÁD MODERNIZACÍ V PODZEMÍ V ROCE 2018

ZATÍMCO V PŘEDCHOZÍCH LETECH BYLA VÍCEDENNÍ OMEZENÍ PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA PLÁNOVÁNA PŘEDEVŠÍM JEDNOTKOU DOPRAVNÍ CESTA METRO PRO OBNOVU TRATÍ A ZEJMÉNA VÝHYBEK VE ŠTĚRKOVÉM LOŽI, V PRŮBĚHU LETOŠNÍHO ROKU SE SITUACE POSTUPNĚ OTOČILA A PRIM BUDOU HRÁT AKCE ÚSEKU INVESTIČNÍHO. TY JSOU ALE DLOUHODOBĚJŠÍ A KROMĚ PŘEVAŽUJÍCÍCH VÝMĚN DOŽÍVAJÍCÍCH PŮVODNÍCH ESKALÁTORŮ ČESKÉ (TRANSPORTA CHRUDIM) NEBO RUSKÉ VÝROBY (LENINGRAD) SE SOUBĚŽNĚ BUDOU PROVÁDĚT SANAČNÍ PRÁCE VE VYLOUČENÝCH ESKALÁTOROVÝCH TUNELECH A VESTIBULECH, PŘÍPADNĚ I V PŘILEHLÝCH VEŘEJNÝCH PODCHODECH.

POPSANÉ PLÁNOVANÉ VÝLUKY VYCHÁZEJÍ ZE STAVU V ZÁVĚRU LISTOPADU 2017. PROTOŽE JDE O DYNAMICKÝ PROCES, LZE OČEKÁVAT ZMĚNY A ÚPRAVY.



... NA DRUHOU POLOVINU NÁSTUPIŠTĚ A STŘEDNÍ LOŽ V NOVÉM KABÁTĚ SE MOHOU CESTUJÍCÍ TĚŠIT V KVĚTNU 2018



STANICE OPATOV V BUDOUCÍ PODOBĚ PO CELKOVÉ REKONSTRUKCI VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU FORMOU KASKÁDY VÝTAHŮ...



... S VIZUALIZACÍ VYÚSTĚNÍ VÝTAHU NA POVRCHU

jaře a v části července se bude postupně **vyměňovat celkem 2700 pražců na zkušební trati depa Zličín**. Aby neutrpěla údržba vozového parku či výcvik nových strojvedoucích, je připravena netypická organizace postupu obměny: v lichých kalendářních týdnech výluka pro práce, zatímco v sudých týdnech bude trať k dispozici pro potřebné zkoušky.

Druhou akcí na trati metra, která by provoz neměla ovlivnit, bude **výměna čtyř výhybek v obratových kolejkách stanice Dejvická** – ta se stane na období od října do začátku prosince pouze průjezdnou „zastávkou“ bez možnosti obratu či odstavení vlakových souprav. Podmínkou pro tyto práce je dočasná úprava elektronického stavědla.

A jsme u kategorie výluk pro investiční činnost. Z letošního roku se do toho následujícího „přehoupnou“ následující akce s plánovanými termíny ukončení (dále jen T):

- **Skalka** – modernizace všech prostor stanice včetně výměny dvou ramen eskalátorů (bez podstatného omezení cestujících), **T: 25. 2. 2018**;
- **Palmovka** – modernizace trojice pohyblivých schodů ve vestibulu „východ“ s rekonstrukcí podhledů a osvětlení (v provozu je již opravený západní vestibul u Zenklovy ul.), **T: 8. 4. 2018**;
- **Nádraží Veleslavín** – budování dvojice „chybějících“ eskalátorů z podchodu do

### Opravy na tratích metra v roce 2018 v číslech:

- vyměněno či vybudováno bude celkem 10 ramen eskalátorů,
- proběhne výměna 1164 vysloužilých dřevěných pražců v tunelech
- 2700 betonových pražců nahradí stejný počet dřevěných v kolejišti depa Zličín
- vymění se 4 výhybky v obratišti Dejvická

autobusového terminálu k odjezdové zastávce autobusů směr Letiště Václava Havla, **T: 30. 4. 2018**;

*Pozn. autora: eskalátory v době projektování stanice neměly opodstatnění, tehdy se počítalo s podzemním propojením podchodu k žst Praha-Veleslavín coby součástí rychlodráhy Praha – Kladno, známé pod zkratkou PRAK. Ta měla být zprovozněna souběžně s tratí V.A*

- **Anděl** – II. etapa rekonstrukce stanice v úrovních nástupiště i pod nástupištěm, zahrnující modernizaci osvětlení, odvodňovacího systému, stavebních prvků a podhledových částí k zamezení průsaků podzemní vody; **T: 30. 6. 2018**;
- **Muzeum-A**: od 20. 5. 2018 skončí průjezdy vlaků ve 2. koleji, ale 2x v dubnu a poté 2x v průběhu letních prázdnin proběhnou úplné víkendové výluky, kdy stanicí budou vlaky projíždět v obou směrech. Celkové ukončení prací – **24. 8. 2018**.

Nakonec výčet investičních akcí nově zahajovaných v roce 2018, jejichž termíny budou postupně upřesněny dle postupu přípravy stavby:

- **Náměstí Republiky** – modernizace trojice pohyblivých schodů ve výstupu Kotva/Palladium s rekonstrukcí eskalátorového tunelu (v provozu zůstane jen vestibul Masarykovo nádraží); *Tato výluka byla na poslední chvíli odložena, původně měla být zahájena už 1. 11. 2017 – začne hned po Novém roce a skončí 31. 7. 2018*;
- **Dejvická** – modernizace osvětlení všech prostor stanice, na nástupišti budou postupně zřízeny tři zábory, tedy bez omezení provozu (předpoklad zahájení prací v březnu, ukončení cca v listopadu);



BEZBARIÉROVÉHO ZPŘÍSTUPNĚNÍ SE DOČKÁ STANICE KARLOVO NÁMĚSTÍ



STANICE SKALKA MÁ TERMÍN PRO UKONČENÍ MODERNIZACE VŠECH PROSTOR NA KONCI ÚNORA PŘÍŠTÍHO ROKU



NOVÉHO OSVĚTLENÍ SE DOČKÁ STANICE DEJVIČKÁ. JEJÍ OBRATOVÉ KOLEJE PAK 4 NOVÝCH VÝHYBEK

- **Karlovo náměstí** – modernizace trojice pohyblivých schodů ve výstupu Karlovo náměstí/Resslova (v provozu bude jen vstup z Palackého náměstí);
- **Karlovo náměstí** – bezbariérové zpřístupnění stanice kaskádou osobních výtahů z Václavské ulice (práce v celkové délce 424 dní, bez omezení provozu stanice);
- **Opatov** – modernizace celé stanice postupně zřizovanými zábory na nástupiště a bezbariérové zpřístupnění stanice kaskádou dvou osobních výtahů (bez omezení provozu stanice – předpoklad zahájení stavby v červenci, doba trvání prací cca 8 měsíců);
- **Anděl** – modernizace trojice pohyblivých schodů v jižním výstupu Na Knížecí s rekonstrukcí eskalátorového tunelu (v provozu bude jen severní vestibul ke křižovatce Anděl).

Z celého přehledu je patrné, že stavební práce se v síti metra nyní rozjíždí naplno a v následujících letech bude muset stavební činnost udržet nasazené tempo. Kontinuálním postupem se musí modernizovat především ty části podzemního dopravního systému, které jsou v provozu nejdéle a ještě neprošly žádnou větší opravou či rekonstrukcí. Bude to klást nemalé nároky na provozní zaměstnance a taktéž to bude vyžadovat pochoopení i trpělivost cestující veřejnosti – jiná cesta k udržení vysokého standardu dopravy v pražském metru však neexistuje!



Text: Václav Studnička  
Foto: Daniel Kelnar

# VÝSTUP A NÁSTUP. TEST ELEKTRONICKÉHO SČÍTÁNÍ CESTUJÍCÍCH

V POLOVINĚ ROKU 2017 BYL DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY OSLOVEN ZÁSTUPCI SPOLEČNOSTI ABIRAIL CZ S NABÍDKOU BEZPLATNÉ VÝPŮJČKY SYSTÉMU AUTOMATICKÉHO POČÍTÁNÍ CESTUJÍCÍCH (APC), KTERÝ JE CERTIFIKOVANÝ PRO POUŽITÍ V SILNIČNÍ I ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVĚ. PRVNÍ ZKOUŠKY PROBĚHLY VE DVOU KLOBOVÝCH AUTOBUSECH.



PŘÍDAVNÁ PLASTOVÁ LIŠTA NAD DVEŘMI AUTOBUSU S TŘEMI OBOUSMĚRNÝMI ČIDLY DILAX – BAREVNĚ SLADĚNO S INTERIÉREM VOZU

Na základě několika úvodních prezentací, jejichž součástí byla i praktická ukázka on-line záznamu osob procházejících mobilním rámem osazeným čidly, bylo v srpnu rozhodnuto o projektu ověření přesnosti nabízeného systému.

Na konci září byla oběma stranami podepsána smlouva o bezplatné výpůjčce systému APC. Projekt ověření přesnosti počítání systému APC probíhá od října do ledna příštího roku. Společnost ABIRAIL CZ jako vypůjčitel se možnému prodloužení bezplatné výpůjčky za účelem dalšího testování nebrání.

Automatické počítání cestujících (APC) je systém složený z čidel, datových a napájecích kabelů, centrální jednotky a komunikačního rozhraní pro centrální software, který umožňuje zpracování a vyhodnocení dat, včetně jejich tabulkové a grafické prezentace.

Výrobce vozidlové části systému APC je celosvětově známá německá společnost DILAX Intelcom, softwarová část systému APC je vyvinuta pod názvem ABIRUN APC přímo společností ABIRAIL CZ.

Systém je bezúdržbový, uváděná životnost systému je minimálně 10 let, střední doba mezi poruchami (MTBF) je výrobcem deklarována na 5 484 862 hodin.

Důležitým kvalitativním ukazatelem každého systému automatického počítání cestujících je jeho přesnost záznamu



UKÁZKA JEDNOHO Z VÝSTUPŮ APLIKACE ABIRUN APC - GRAF OBRATU CESTUJÍCÍCH A MEZIZASTÁVKOVÉ ZÁTĚŽE VOZU EV. Č. 6826 – LINKA 188/14, SPOJ 2

průchodu cestujících. Dodavatel deklaruje, že zařízení značky DILAX disponují přesností záznamu v 95 % na 1000 nastoupení a vystoupení.

Obousměrná čidla jsou umístěna nad všemi dveřmi vozidla. Při průchodu cestujících dochází k automatickému zcela anonymnímu záznamu nástupu, resp. výstupu. Pro osazení čidel a zařízení ABIRAIL APC byly vybrány 2 nízkopodlažní kloubové autobusy SOR NB 18 ev. č. 6826 a 6829. GSM moduly řídicích jednotek APC v každém vozidle byly osazeny SIM kartami ve vlastnictví DPP, tzn., že import dat z vozidlové části APC do vnitřní sítě DPP, resp. na server DPP splňuje všechny bezpečnostní standardy.

Přístup do aplikace ABIRUN APC je pro pracovníky DPP umožněn prostřednictvím klientského účtu ve webové aplikaci.

Webová služba v rámci ABIRUN APC zajišťuje sběr dat z vozidel o aktuální časové a geografické poloze a obsazenosti vozidla. Četnost zpráv generovaných ve vozidle v jednotce PCU pro ABIRUN APC je konfigurovatelná v intervalu 5 sekund až 1 minuta.

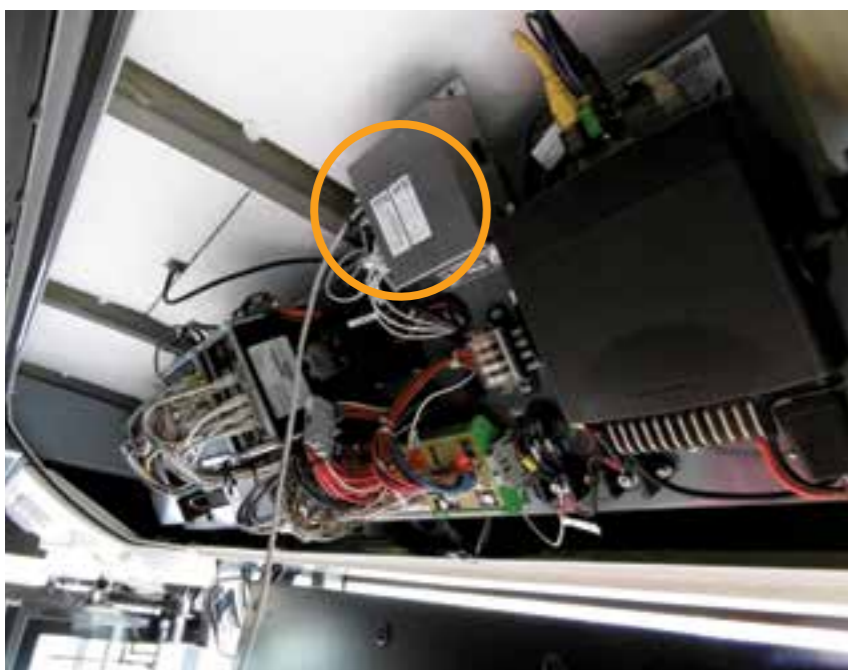
Fyzické sčítání cestujících na vybraných spojích linek, na které jsou vozidla osazená systé-



FYZIKALNÍ OVĚŘOVÁNÍ PŘESNOSTI APC PROBÍHÁ ZA PŘÍTOMNOSTI 1 SČÍTAČE U KAŽDÝCH DVEŘÍ VOZIDLA. PRO ZAJIŠTĚNÍ MAX. PŘESNOSTI FYZICKÉHO SČÍTÁNÍ JE VHDNĚ KE VŠEM PROSTŘEDNÍM DVEŘÍM NASADIT 2 SČÍTAČE (PRVNÍ SLEDUJE POUZE NÁSTUP CESTUJÍCÍCH, DRUHÝ SLEDUJE POUZE VÝSTUP CESTUJÍCÍCH – V SOULADU S NORMOU VDV-SCHRIFT 457)

mem APC nasazována, se v DPP provádí podle metodiky vycházející z normy VDV-SCHRIFT 457 (německý svaz dopravních podniků VDV, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – německá společnost sdružující cca 600 dopravních společností).

Při zavádění systému APC do prostředí DPP se zapojily téměř všechny odborné úseky. Zvláštní poděkování patří pracovníkům jednotky Správa vozidel a autobusů a jednotky Informační technologie, bez jejichž vstřícné spolupráce by tento projekt nebylo možné realizovat.



POHLED DO ÚTROB STROPU VOZU – ŘÍDÍCÍ JEDNOTKA APC DILAX ZDE ZABÍRÁ JEN MINIMUM PROSTORU.

Text: Pavel Fojtík  
Foto: Archiv DPP

# HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

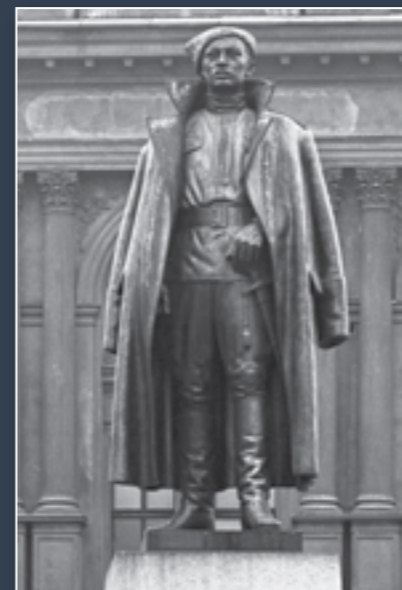
Tzv. montovní vůz Elektrických podniků pro stavbu a opravy trolejového vedení vznikl v roce 1934 přestavbou autobusu Škoda 505 č. 32 z roku 1928. Elektrické podniky měly čtyři autobusy tohoto typu. I když byly pořízeny „pro okrajové trati s menší frekvencí za účelem snížení provozovacích výloh“ (měly kapacitu 18 sedících a 10 stojících cestujících), ukázaly se jako nevyhovující, a tak byly přestavěny na vozy speciální: autobusy č. 30 a 32 na montovní, č. 31 na podbíjecí a č. 33 na nákladní.

Skleněný negativ o rozměru 10 x 15 cm nám ukazuje rekonstrukci tramvajové tratě na dnešním Smetanově – v té době Masarykově nábřeží. Názorně ukazuje, jak běžně probíhaly za plného tramvajového provozu rekonstrukce tratí. Po již přeložené koleji se k fotografovi blíží vlak linky číslo 23, zatímco vlevo, na staré koleji, pracovníci vrchní stavby skládají nové kolejnice.

Ve XXXVII. výročních zprávách Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1934 se o akci můžeme dočíst toto: „Na Masarykově nábřeží u vyústění ulice Karoliny Světlé rekonstruována byla v délce 160 m trať. Národní divadlo – Křižovnická ulice tak, že bylo možné ve stanici „ulice Karoliny Světlé“ zřídit v obou směrech nástupiště v délce 27 m a 30 m. V místech, kde byla dříve rampa od Bellevue k ulici Na Zábradlí, rozšířena byla jízdní dráha a koleje přeloženy tak, aby mezi chodníky a nástupišti bylo získáno dosti místa pro ostatní vozidla. Prostor pod dřívější rampou byl zavezen, a vzniklá plocha mezi novým chodníkem a ulicí Karoliny Světlé byla upravena v travnatý záhon.“



Připomeňme, že jméno Bellevue (tj. krásná vyhlídka) patří oprávněně zdejšímu nárožnímu domu zámeckého vzhledu č. p. 329 od architekta Konstantina Mráčka.



Dnes už si jen málokdo pamatuje, že v roce 1934 byl na Pohořelci odhalen pomník plukovníka Švece, velitele československých legií v Rusku. Náš snímek, naskenovaný ze skleněného negativu 18 x 24 cm, ukazuje jeho polohu. Možná někdo zaregistruje v té době i nepoužívaný a přerušovaný kolejový oblouk do Keplerovy ulice.

A co má pomník společného s městskou dopravou? Po obsazení Československa německým vojskem musel být odstraněn. K odvozu žulového soklu byl použit nákladní tramvajový vůz pro přepravu transformátorů a musela být zřízena provizorní kolej. V noci z 15. na 16. září 1941 byl sokl dopraven do vokovické vozovny. Tam byl ještě v roce 1950, kdy na existenci podstavce upozornil noviny Rudé právo jeden uduvač. Jejich redakce vyzvala důrazně Dopravní

podnik, aby s podstavcem vhodně naložil: „Ježto ani dnes nikdo nebude Švecův pomník obnovovat, poněvadž to byl vyložený kontrarevolucionář, který organizoval boj proti Rudé armádě a Němci ho odstranili jen proto, že šlo o legionářskou památku aniž by si uvědomili dosah své hlouposti, proto podstavec odevzdejte Sběrným surovinám n. p. jestliže jde o kov. Jde-li o kámen, hodí se uměleckým podnikům. Stačí jen zatelefonovat a na potvrzení odevzdejte podstavec k dalšímu účelu surovin.“

Dopravní podnik 20. září 1950 oznámil Rudému právu, že marně vyzývá školní referát v Praze I, aby si podstavec odvezl. Tím informace o osudech pomníku plukovníka Švece ve vokovické vozovně končí.



Před 85 lety, v pondělí 19. prosince 1932, zahájila provoz moderní autobusová garáž v Dejvicích. Připomeňme si snímek, naskenovaný ze skleněného negativu 18 x 24 cm, průběh stavebních prací. Ve stavebním deníku zjistíme, že 25. srpna 1931 začalo nýtování prvního hlavního vazníku střešní konstrukce. Nýtování probíhalo na stojato na zemi a celý vazník o váze 45 tun pak byl bez lešení, jen pomocí dvou jeřábů (fakticky kladkostrojů umístěných na dvou montážních stojanech), vyzdvižen do výšky 5,5 m 1. září 1931. Akce trvala 1 hodinu a 20 minut. Poslední, třetí vazník byl vyzdvižen 22. září 1931 za účasti zástupců odborníků, ČVUT a tisku.

Střešní konstrukce dejvické garáže se ve své době svým rozpětím 68,4 m zařadila mezi největší v Evropě. Větší rozpětí měly jen příhradové vazníky v Budapešti (70,42 m) a Berlíně-Treptowě (70 m). Dnes rekonstruovaný objekt slouží jako kryté parkoviště obchodního centra.

Text: Ondřej Láška  
Foto: Archiv DPP, Jan Arazim, Jan Gottwald,  
Ondřej Láška a Jaroslav Titz



radlice a vznikl malý a praktický motorový vůz pro tažení nákladních vlečných vozů.

V průběhu 50. let nahradily tyto speciální tramvaje vyřazené osobní vozy, jimž se na jedno čelo přimontovala do stran polohovatelná radlice (jedna taková radlice je dochována v Muzeu MHD). Existují fotografie, kdy s těmito polohovatelnými radlicemi jezdily v zimě i kropicí tramvaje, které by jinak byly v zimním období nevyužité.

#### Po stopách vozového technika Zamrazil

Po vyřazení byla prapůvodním tramvajím na odklízení sněhu demontována elektrovýzbroj a podvozky. Zbylé karosérie byly prodány soukromníkům, kteří si z nich stavěli zahradní altánky či chatky. Do dnešních dnů „přežila“ patrně jen karosérie vozu č. 2006.

Když mě před 7 lety dovedl dispečer DPP a dokumentarista vraků v jedné osobě Honza Arazim na malou zahrádku v Hloubětíně, srdečně nás přivítala majitelka a vlastně okamžitě souhlasila se zachováním tramvaje v Muzeu MHD. Společně s manželem nám začala vyprávět, že při úpravách podlahy chatky viděli v zemi podvozek i kola. Tím samozřejmě náš zájem o vůz zesílil. V existenci podvozku jsme sice zas tak moc nevěřili, ale vzhledem k několika okolnostem to mohla být pravda.

Na základě dostupných historických informací jsme předpokládali, že prvním majitelem chatky byl vozový technik z vozovny Hloubětín, pan Zamrazil, který od Dopravního podniku koupil vyřazený vůz čísla 2008 (po přečíslování 4008). Bylo tedy dost možné, že by mohl odepsat tramvaj i s podvozkem! Nahrávala tomu i skutečnost, že v těsné blízkosti pronajaté zahrádky stála železniční

Motorový sněhový pluh č. 2006 byl dodán v roce 1907. Poháněly ho dva trakční motory, každý o výkonu 18,5 kW (25 k). Karosérie byla celodřevěná, včetně pro Prahu zcela nezvyklého vnějšího obložení svislými prkénky „peřejkami“.

Barva vozu byla stejně jako u ostatních pracovních tramvajů tmavě zelená. Řídicí stanoviště měl vůz na obou čelech. Sněhové radlice byly pevně spojeny s podvozkem, který postrádal odpružení. Na pevném podvozku byla pomocí půleliptických per pružně uložena karosérie. V roce 1926 došlo k přečíslování vozu na č. 4006. V provozu se udržel 46 let, dalších 64 let sloužil jako zahradní chatka.

## STOPY, FAKTA... TRAMVAJOVÝ PLUH SE VRÁTIL

POČÁTKEM LETOŠNÍHO DUBNA ZÍSKALO MUZEUM MHD DO SVÉ SBÍRKY NEOBYČEJNÝ EXPONÁT. TRAMVAJ VYROBENOU PŘED 110 LETY, KTERÁ NIKDY NEVOZILA CESTUJÍCÍ A VÍCE NEŽ POLOVINU SVÉHO DOSAVADNÍHO „ŽIVOTA“ SLOUŽILA NEDALEKO HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY JAKO REKREAČNÍ CHATKA.

Z předchozího popisu samozřejmě nejde poznat, o jakou tramvaj se to vlastně jedná. Jde o motorový sněhový pluh ev. č. 2006. I tak řada čtenářů nejspíš stále tápe a proto se s tímto vozem v následujícím textu blíže seznámíme.

#### Tramvajový obojživelní pracanti

Pro odklízení sněhu z tramvajových tratí byly první tři speciální tramvaje čísel 2001 až 2003 pořízeny už koncem roku 1899. Evidentně se osvědčily, takže v průběhu následujících

11 let přibýlo ještě dalších 5 vozů s čísly 2004 až 2008. V roce 1926 byly všechny vozy přeznačeny na č. 4001 až 4008. I když se primárně jednalo o vozy pro zimní údržbu tramvajových tratí, nezahálely ani v létě. Stačilo z vozů demontovat mohutné šípovité



PLNĚ VYSTROJENÝ MOTOROVÝ SNĚHOVÝ PLUH SHODNÉHO TYPU Č. 2005 KRÁTCE PO DODÁNÍ

MÁLOKDO BY NA PRVNÍ POHLED TUŠIL, ŽE ZÁKLADEM CHATIČKY JE TRAMVAJ (2017)

vlečka ČKD, po které mohla tramvaj na své nové působiště dorazit.

### Urychlený konec chatové osady

Tyto indicie v nás neustále udržovaly naděje, že bude tramvaj překvapivě kompletní, i když současní majitelé ze svých původních výroků postupně ubírali. Každopádně tramvaj jsme měli slíbenou a situace ve zbytku kdysi rozsáhlé zahrádkářské kolonie dlouhodobě zahrádkářům nepřála. Rychle rostoucí výstavba v těsné blízkosti posledních pěti zahrádek dávala tušit, že brzy tu ani pro ně nebude místo. Bě-



hem občasných návštěv jsme se od majitelky chatičky dozvídali aktuální zprávy o dění kolem místních pozemků.

V lednu 2017 jsem dostal zprávu, že je nám chatička k dispozici a pokud možno si ji máme co nejdříve odvézt, neboť na jejím



K VYZVEDNUTÍ A PŘEVOZU HISTORICKÉ TRAMVAJE BYLA VYUŽITA DNES JIŽ TAKÉ HISTORICKÁ TECHNIKA

místě začne v dohledné době nová výstavba. Tím pro nás začal kolotoč řešení problémů, které se náhle začaly ukazovat. Předně nebylo jasné, kudy se technika k chatičce dostane.

### Od plotu přes bezdomovce až po transport

Nakonec jsme dostali souhlas použít příjezdovou cestu přes sousední pozemek, což s sebou neslo i bourání a následnou opětovnou opravu plotu. I přesto se jevil schůdné využití pouze menšího jeřábu s dobrými terénními vlastnostmi. Sháněli jsme tedy ideálně jeřáb na podvozku Pragy V3S. Dále nám nebylo jasné, co všechno budeme vyzvedávat, takže jsme provedli několik sond do základů chatky. Bohužel se ukázalo, že podvozek zcela chybí.

Nezanedbatelným problémem byla i skutečnost, že chatka byla aktuálně obývána jedním trpěným bezdomovcem, který si ještě k tomu, pár dní před plánovaným vyzvedáváním tramvaje, nadvakrát zlomil nohu. Honza Arazim v rámci zajišťování všeho možného zajistil i azylový dům s péčí pro tohoto bezdomovce Vládu. S vyklizením chatky nám pak vydatně pomohli přátelé z Výtopy Zlíchov. Odvezli jsme několik plných osobních aut, jednu dodávku a jednu vrchovatou Pragu S5T materiálu k likvidaci. Dalšími, kteří nám výrazně a ochotně pomohli, byli naši podnikoví hasiči pod vedením Karla Pátka.

Ráno v den „D“ dorazili v početné sestavě na smluvené místo a pustili se do vysvobozování staré tramvaje z útrob chatky. Zanedlouho stála na pozemku krásně odkrytá tramvaj a vedle ní skoro stejně velká hromada materiálu ze zbouraných přístavků. Nyní převzali taktovku dalších prací pánové ze Zlíchova. Pomocí dnes již historického jeřábu Praga V3S na několikrát doslova přenesli tramvaj až ke kraji pozemku, kde již byla připravena valníková Praga V3S opět z Výtopy Zlíchov. Krátce po poledni bylo naloženo.

### Extravagantní kolona do Střešovic

Ten, kdo ve čtvrtek 6. dubna 2017 kolem 13. hodiny potkal v Praze kolonu vedenou dispečerským vozem, následovaným větríeskou valníkem se zeleno žlutým nákladem, větríeskou jeřábem a pohotovostním vozem Škoda 1202 STW, ten viděl i více než stoletou tramvaj. I když to zajisté vůbec nepoznal. Ve vozovně Střešovice byla karosérie tramvaje uložena na oplenový vozík a uschována do haly depozitáře muzea.



TENTÝŽ VŮZ Č. 4006 NA SNÍMKÁCH, JEJICHŽ POŘÍZENÍ OD SEBE DĚLÍ 64 LET. NA SNÍMKU NAHOŘE JE V AREÁLU DÍLEN V RUSTONCE ZACHYCENO ROZEBÍRÁNÍ VYSLOUŽILÉ TRAMVAJE, KTERÁ SE ZANEDLOUHO STANE CHATKOU. SNÍMEK DOLE DOKUMENTUJE PŘEVOZ VYSLOUŽILÉ CHATKY, KTERÁ SE ČASEM STANE OPĚT TRAMVAJÍ



Dar v podobě chatky s sebou nesl slib vyklizení celého pozemku, takže dva dny po odvezení tramvaje následovaly další odvozy materiálu o objemu několika valníků Pragy V3S ze Zlíchova. Tím skončila první etapa záchrany neobyčejné tramvaje.

### Finále s číselným rozuzlením

Stále jsme však neměli žádný důkaz, že jde opravdu o vůz číslo 2008. Ani postupným odbrušováním laku na dochované karosérii jsme staré evidenční číslo vozu nenalezli. S určitostí jsme ovšem věděli, že jedním z majitelů chatky v Hloubětíně byl i Josef Koranda, zaměstnanec Dopravního podniku. Spásným nápadem se ukázalo hledání v Archivu DPP v osobních kartách pánů Zamrazil a Korandy. Pan Zamrazil si skutečně koncem léta

1954 koupil karosérii z vyřazeného motorového vozu č. 4008, ale pan Koranda si už o rok dříve koupil stejnou karosérii z vozu 4006. Oba pánové za karosérie zaplatili 50 Kčs.

Nalezená a získaná karosérie tramvaje je tedy z původního vozu číslo 2006 a ne 2008, jak jsme dlouho předpokládali.

Na úspěchu celé akce se podílela řada lidí a všem patří velký dík. V nejednom případě se jednalo o práci ve volném čase a zdarma. Poděkování patří paní Kocourkové, neteři zesnulé poslední majitelky chatky, pracovníkům Výtopy Zlíchov, hasičům metra, archivu DPP a zaměstnancům Muzea MHD. Zvláštní poděkování si zaslouží Jan Arazim, který se akci systematicky věnoval od samého počátku až do úplného závěru.

Text: Zuzana Meszárošová a Radka Herglová

# ZÁKONY DŽUNGLE NEBO PŘEPRAVNÍ ŘÁD?

TAKÉ PATŘÍTE K TĚM, KOMU RANNÍ ČI ODPOLEDNÍ CESTOVÁNÍ PŘEPLNĚNÝM METREM ČI JINÝM PROSTŘEDKEM VEŘEJNÉ DOPRAVY NENÍ PŘÍJEMNÉ? DNEŠNÍ REPORTÁŽ ZE SVĚTA VÁS SNAD PŘESVĚDČÍ, ŽE VE SROVNÁNÍ S VYBRANÝMI MĚSTY JE CESTOVÁNÍ HROMADNÝMI PROSTŘEDKY PO PRAZE VLASTNĚ VELICE KOMFORTNÍ.



NEW YORK

## Čína – Peking

Přeplněné ulice, silnice i prostředky veřejné dopravy jsou typické snad pro každé velkoměsto. Asijské metropole zaujímají pomyslné prvenství. Typickým příkladem je čínský Peking s více než 20 milióny obyvatel.

Každý den se přesouvají davy cestujících z předměstí Pekingu či mimo ně za prací do centra. Ve středu města je bydlení velice drahé, proto preferují dojíždění. Metro je

mnohem lepší volba než neprůjezdné silnice. Dopravní špička odpovídá časům začátku a konce pracovní doby, tedy od šesté do deváté hodiny ranní, odpoledne od pěti do sedmi. V tomto rozmezí, speciálně v přestupních stanicích, jsou nástupiště tak plná, že lidé musí čekat ve frontě, musí nechat ujet několik souprav, než mohou nastoupit.

Na stránkách dopravního podniku je možné najít informace, jak jsou jednotlivé stanice

přeplněné a podle toho uzpůsobit svou cestu. Stanice jsou označeny jednou ze čtyř barev – černě, červeně, žlutě a zeleně. Černá značí velké davy cestujících, zatímco zelená menší počet lidí. Zajímavé je, že ani o víkendech není jízda metrem snazší. Naopak, stanice u obchodních center, chrámů či přestupů na vlak jsou neustále plné. I přesto preferují lidé metro před jízdou autobusem či taxikem, neboť je spolehlivé, rychlé a levné.



DILLÍ



PEKING

V Číně jsou investovány v přepočtu miliardy korun na výstavbu nových linek, aby bylo možné zvládnout neustálý nárůst obyvatel a jejich cestování.

## Japonsko – Tokio

Tokijské metro a městská železnice jsou známy svou efektivitou, přesností a čistotou. Nicméně i zde se potýkají s nadměrným počtem cestujících. Denně přepraví 40 miliónů lidí. Průměrný počet cest v dopravní špičce se vyšplhal na 165 % hodnoty v roce 2015, která byla stabilní po dobu 15 let.

V současnosti zaměstnává dopravní podnik pracovníky s bílými rukavičkami, jejichž náplní práce je „tlačit“ a regulovat nastupující dav cestujících do soupravy, aby mohla odjet. Pro místní se to stalo již každodenní rutinou. Tlačení v jejich podání je disciplinovaná a v rámci slušného chování.

Řešení situace mají v Japonsku několik, každé má však své limity. Přidání vlakových souprav na nejrůznějších linkách není možné, neboť již teď jezdí vlaky po několika minutách. Rozšíření vlakové soupravy o další vagony by znamenalo rozsáhlou modernizaci mnohých nástupišť v podobě jejich prodloužení. V plánu je také zavedení dvoupatrových vlaků, které jsou již nyní v provozu na dlouhých tratích Shinkansen a na některých soupravách první třídy, které projíždějí hlavním městem. Složitější nástup do prvního patra by však s sebou mohl nést další zpoždění. Řešením by mohlo být dvoupatrové nástupiště. Zvažována je také podpora práce z domova nebo jiná pracovní doba ke snížení dopravní špičky.

## Indie – Dillí

Cestování indickým metrem by zřejmě bylo pro Evropana noční můrou. Pro místní běž-

ná rutina. Pravidla bezpečnosti se tu příliš nerespektují. Když se lidé nevejdou a odmítají se pustit dveří, strojvedoucí to vyřeší tím, že se se soupravou rozjede.

## USA – New York City

Zpoždění jednotlivých vypravených souprav metra je na denním pořádku v New York City. Důvodem je zastaralá signalizační technika a kolejnice jednoho z nejstarších podzemních systémů. Soupravy jedou pomaleji a mnohdy zastavují v tunelech. Tyto důvody ale nejsou hlavní příčinou, jak by se mohlo zdát. Jednu třetinu zpoždění způsobují přeplněná nástupiště a cestující, kteří se snaží natlačit do vozů, které pak neodjíždějí včas.

Tento problém před 15 lety neexistoval. Jde o důsledek nárůstu obyvatel v tomto městě, ale i negativní dopad oblíbenosti a úspěchu tohoto způsobu dopravy v přeplněném velkoměstě. Počet cestujících od roku 1990 dramaticky stoupl. Zatímco v devadesátých letech minulého století se denně metrem přepravovaly 4 milióny cestujících, v současnosti je to 6 miliónů lidí. Podzemní systém na to není přizpůsoben.

S největšími zpožděními se potýká Manhattan. Vlakové soupravy by měly strávit ve stanici 30 vteřin. V jedné z nejrůznějších stanic Grand Central na lince Lexington Avenue je čas, než lidé vystoupí a nastoupí, mnohem delší. Cestující jsou ve stresu, nervózní, zda se dostanou do práce včas. I z pozice strojvedoucího není situace jednoduchá, mnohdy až frustrující.



TOKIO

V dopravní špičce by bylo potřeba vypravit více vlaků, zvýšit frekvenci spojů, což ale s sebou nese vysoké náklady. Řešením by také byl nákup nových vozů, tzv. průchozích, které mají vyšší kapacitu. Než výměna vozů proběhne, přišel MTA (newyorský dopravní podnik) s rychlým částečným řešením. Na nejrůznějších linkách metra se rozhodl najít prostor pro dalších 8 až 10 lidí v každém vagonu tím, že vyndal některá sedadla. Do celé vlakové soupravy se tak vejde o 100 cestujících více.

Dokážete si představit, že by vás v Praze zaměstnanec DPP tlačil do soupravy metra, nebo že byste museli čekat v tak velkém davu, že by se Vám podařilo nastoupit třeba až do pátého příjíždějícího vlaku? ■

Text: Petr Havlíček  
Foto: Jiří Esser, Lukáš Hampacher,  
David Prosícký, Jan Šurovský a Aleš Tichý

# MOTORÁČKEM DO DEPA KAČEROV

KROMĚ JIŽ DŘÍVE V DP KONTAKTU POPSANÝCH AKCÍ ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY DAL TENTO ROK VZNIKOUT I TŘEM, PRO PROVOZ DEPA KAČEROV ZCELA OJEDINĚLÝM, JÍZDÁM ZVLÁŠTNÍCH OSOBNÍCH VLAKŮ NA MÍSTNÍ KOLEJOVÉ VLEČCE. A PRO VELKÝ ÚSPĚCH JSOU VYPSÁNY TERMÍNY I NA LEDEN A BŘEZEN 2018.



POSÁDKA STROJVEDOUCÍCH HISTORICKÉ SOUPRAVY EČS PÓJUJE V DOBOVÝCH UNIFORMÁCH PŘI ČEKÁNÍ NA PRVNÍ PŘÍJEZD MOTOROVÉHO HISTORICKÉHO VLAKU KŽC DO DEPA KAČEROV. ZLEVA: JAN ŽABKA, STANISLAV BRŤNA, MARTIN TICHÝ, JAROSLAV MELICHAR A DAVID PROSICKÝ

Depo Kačerov jako jediné v současné době disponuje napojením kolejí systému metra na železniční síť SŽDC (Správa železniční dopravní cesty). Toto napojení je realizováno prostřednictvím vlečky „Metro – vlečka do depa Kačerov“, jejímž provozovatelem je Dopravní podnik. Stavební začátek vlečky je v kilometru 0,00 ve středu křižovatkové výhybky č. 21a/b železniční stanice Praha-Krč, na kterou navazuje spojovací resp. předávková ko-

lej vlečky. Vlečka dále pokračuje v souběhu se železniční tratí 210 a stoupá ve sklonu až 18,700 promile do necelé dva kilometry vzdáleného areálu kačerovského depa.

## Vlečka ožívá jízdou osobáků

Z velké části je kolejový svršek tvořen čtyřkolejnicovou splítkou, kdy západní část koleje (druhá a čtvrtá kolejnice) slouží právě jako

vlečka a východní část (první a třetí kolejnice) coby zkušební trať pro elektrické soupravy metra (důvodem prostorového oddělení obou kolejí je rozdílný průřezný průřez v místě přírodní napájecí kolejnice).

Vlečka byla v minulosti hojně využívána pro návoz stavebního materiálu, kolejnic, ale také vozů metra, které do Prahy ze Sovětského svazu doputovaly po vlastní ose. Kromě toho



HISTORICKÝ MOTOROVÝ VLAK KŽC PŘIJÍZDÍ PŘI SVÉ PRVNÍ JÍZDĚ V RÁMCI DNE DĚTÍ 1. ČERVNA 2017 DO DEPA KAČEROV

vlečka umožnila jízdu odstojených vozů typu 81-71 do plzeňské Škody Transportation (dříve Škoda dopravní technika), odkud se pak vracely v podobě modernizovaných souprav 81-71M, se kterými se dnes můžeme setkávat na trase A a B. V současné době je vlečka nejčastěji využívána pro návoz 75 m dlouhých kolejnicových pásů, které jsou zapotřebí pro obnovu kolejového svršku tratí metra.

Kromě dopravy řeckně ryze nákladního charakteru se v minulosti na vlečce vyskytly i příležitostné jízdy vlaků osobních.

## Albatros a čtyřkolák v depu metra

První z nich se datuje k 1. červnu 2002 a jednalo se o jízdu vlaku Českých drah ve složení M131.1405 + Bdlm 345 + M131.1280 u příležitosti Dne dětí v žst Praha-Braník (M131.1280 je dnes ve službách „Zubnické museální železnice“ a M131.1405 v chomutovském depozitáři Národního technického muzea). Při pořádání stejné akce 31. května 2003 depo Kačerov navštívil vlak v čele s lokomotivou 434.2186 „čtyřkolák“ a pěti vozy řady Ce „rybák“.

V roce následujícím, 9. května 2004, pak čtyřkolák vystřídal „albatros“ 498.022, kdy se jízdy

opět konaly u příležitosti Dne dětí v žst Praha-Braník a zároveň 30. výročí zahájení provozu pražského metra. Dne 19. srpna 2006 do Kačerova zavítal Klub železničních cestovatelů (KŽC) s historickým motorovým vozem M131.1081 „Hurvínek“ (přípěž mu tehdy tvořila lokomotiva nezávislé traktce DPP řady 797.8 – interně T7).

Další jízda vlaku ČD byla připravována na 2. června 2012 k oslavám výročí 130 let tratě Nusle - Modřany. Pro legislativní potíže nakonec dopravce od podobných aktivit upustil. Protože se ale tyto akce vždy těšily velké oblibě ze strany malých i velkých návštěvníků, hledal se partner nový.

V září 2016 tuto pomyslnou rukavici opět zvedl dopravce KŽC Doprava.

## Na scéně souprava metra Ečs

Přípravy nového projektu se tak nesly v partnerské spolupráci DPP a KŽC, kdy od počátku bylo záměrem zahrnout jej do programu již delší dobu úspěšně fungující Zážitkové turistiky, vedené pod Hospodářskou komorou hl. m. Prahy. Na obou stranách se přitom využívalo dřívějších zkušeností z příprav obdobných akcí.

Výchozím podkladem se stala zážitková jízda historické soupravy metra Ečs na trase C s časově uzpůsobenou prohlídkou zázemí kačerovského depa. Tam měli být návštěvníci dopraveni historickým motorovým vlakem KŽC při projíždce Prahou v relaci Hlavní nádraží – Praha-Vršovice – Praha-Krč. Odtud měl vlak úvratí své cestující přes předávací koleje a dále po vlečce až do kačerovského depa. Aby byl zážitek obohacen o možnost pořízení zcela nevšední fotografie, měly stát oba historické vlaky v těsném sousedství – Ečs na koleji 42 b nakládací plochy depa Kačerov a motorový vlak na koleji 43 b (která je stále součástí vlečky). Zároveň tak vznikl unikátní – „intermodální“ přestup systémem „hrana-hrana“ mezi železničním osobním vlakem a soupravou metra.

Při volbě složení motorového vlaku KŽC se zvažovala jak dobová věrnost, tak požadovaná kapacita sedících návštěvníků. Nakonec jako ideální zvítězila sestava M152+Baafx (810+010). Aby nedošlo ke zbytečným prodléváním v tak již časově nabitěm programu, bylo dohodnuto, že se obrat vlaku provede vždy na Kačerově – v době jízdy soupravy Ečs.



MÍSTO UNIKÁTNÍHO „INTERMODÁLNÍHO“ PŘESTUPNÍHO NÁSTUPIŠTĚ „HRANA-HRANA“ ŽELEZNIČNÍHO VLAKU A SOUPRAVY METRA. VLEVO MOTOROVÝ HISTORICKÝ VLAK KŽC NA KOLEJI 43B DEPA KAČEROV A VPRAVO HISTORICKÁ SOUPRAVA EČS NA KOLEJI 42B



NÁVŠTĚVNÍKŮM DEPA SE NASKYTL POHLED NA NĚKOLIK SOUPRAV METRA, TĚCH Z BĚŽNÉHO PROVOZU PO BOKU DNES JIŽ HISTORICKÝCH



HISTORICKÝ MOTOROVÝ VLAK V NEOBVYKLÉM SOUSEDSTVÍ HISTORICKÉ SOUPRAVY METRA V KAČEROVSKÉM DEPU



NEOBVYKLÝ OBRÁZEK, ZACHYCUJÍCÍ NEZÁVISLÝ TRAKČNÍ PROSTŘEDEK METRA, LOKOTRAKTOR 797 811-7, PŘI POSUNU PŘÍPOJNÉHO OSOBNÍHO ŽELEZNIČNÍHO VOZU ŘADY BAAFX NA KOLEJÍCH DEPA KAČEROV



STANOVIŠTĚ KOLEGŮ Z HZS DP SE TAKÉ TĚŠILO VELKÉMU ZÁJMU DĚTÍ I DOSPĚLÝCH



RYCHLÉ ROZLOUČENÍ S MALÝMI I VELKÝMI NÁVŠTĚVNÍKY PŘED JEJICH ODJEZDEM ZPĚT DO ŽST PRAHA-BRANÍK

## V roce 2017 vlak i metro již bok po boku

První dvě jízdy (dopolední a odpolední) se podle tohoto scénáře uskutečnily třetí lednovou sobotu ve složení vlaku KŽC M 152.0535 + Baafox 420, vedeného zkušenou rukou strojvedoucího Aleše Tichého a Václava Stezky. Vlakovou četou Ečs tvořili: Stanislav Brtna, David Prošický, Martin Tichý, Jaroslav Melichar a Jan Žabka. U obratu vlaku KŽC asistoval kačerovský lokotraktor 797.811-7 (T5) a sunutí Ečs z koleje 42 b na zhlaví depa Kačerov vykonal lokotraktor 797.809-1 (T9).

Druhá dvojice jízd proběhla opět za obrovského zájmu veřejnosti třetí sobotu měsíce března ve stejném složení historického motorového vlaku KŽC. Za jeho řízením tentokrát stanuli pánové Martin Tichý a Jan Žabka. Řízení historické soupravy Ečs se ujali: Stanislav Brtna, David Prošický, Lukáš Lyčka a Jiří Tonar. Obsazení dvojice asistujících lokotraktorů zůstalo stejné.

Prvotní nesnáze a překážky se podařilo díky vydatnému úsilí všech zúčastněných překonat. Na oslavy ale nebyl čas. Naplno totiž už v té době běžely přípravy další společné

akce – červnového Dne dětí. Tentokrát měly jízdy historického vlaku KŽC navázat na dlouhá léta tradiční Den dětí, pořádaný národním dopravcem České dráhy v blízké železniční stanici Praha-Braník, doprovázený vždy bohatým programem. Odtud měly být v pravidelných časech (dle připraveného GVD) návštěvníci odvezeni po vlečce do depa Kačerov. Návazně na doprovodný program v Braníku se i v prostorách kačerovského depa chystaly zajímavá lákadla pro děti i dospělé.

S ohledem na očekávaný zájem se sestava historického motorového vlaku radikálně změnila a tak za krásného slunečního počasí první červnovou sobotu roku 2017 vyrazila ze železniční stanice Praha-Braník v 9:00 sestava

vlaku M262.0180 + RBix 020 035 (alias bistro vůz „Bixovna“) + Bix 020 028 + M262.1212 + M262.1183, aby o 25 minut později zastavila na koleji 43 b kačerovského depa.

## Do programu aktivně zasáhli hasiči

V připravené, přibližně čtyřicet minut trvající pauze se skupince návštěvníků otevřelo zákulisí haly B depa Kačerov, kde na ně čekala přehlídka v zastoupení všech typů souprav pražského metra – historických i současných. Nahlédnout mohli také do kabiny strojvedoucího soupravy M1 a seznámit se krátce s historií, současností i budoucností pražského metra, jakož i jeho provozem a údržbou.

Na zvědavé otázky jim neúnavně odpovídali strojvedoucí metra a trojice průvodců. Velká tlačnice byla taktéž u stanoviště Hasičského záchranného sboru DP. Tam si dětští návštěvníci mohli na vlastní kůži přímo vyzkoušet práci hasiče či jeho výzbroj. Mimo to bylo možné nakouknout do přistavených hasičských vozů a předvedena byla i velká řada rozličné záchranné techniky.

Úspěch sklízely i stroje traťové mechanizace, vystavené v sousedství motoráčku na koleji 42 b. U dětí (méně pak u jejich rodičů) se ale bezkonkurenčně nejvíce oblíbenou setkala příjemně osvěžující sprcha mycí tunelové soupravy. Okna odjíždějícího historické-

ho motorového vlaku pak zdobilo vyvěšené, naskrz promáčené oblečení.

Připravený jízdní řád obsahoval celkem pět těchto jízd (dále již bez M252.1183), přičemž poslední odjezd z depa Kačerov do Braníka proběhl v 17:15.

Závěrem nám dovolte velice poděkovat všem, kteří se na přípravách a realizaci těchto poměrně organizačně náročných akcí podíleli. Věříme, že podobné akce by se na podkladě ohlasu návštěvníků mohly stát novodobou tradicí a že se tak s nimi setkáme i v dalších letech.

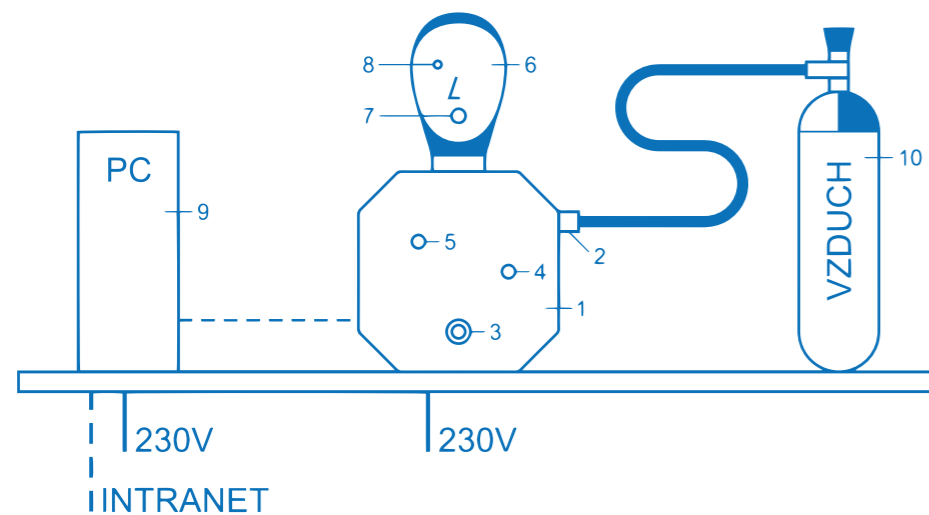
Text a foto: Michal Brunner  
Schéma: Kamila Drábková



TROJICE NOVÝCH QUAESTORŮ POHROMADÉ, JEŠTĚ PŘED ROZMÍSTĚNÍM NA POŽÁRNÍ STANICE

## UMĚLÉ PLÍCE JMÉNEM QUAESTOR

POD TAJEMNÝM HESLEM V NADPISU ČLÁNKU SE SKRÝVÁ ZKUŠEBNÍ ZAŘÍZENÍ DRÄGER QUAESTOR 7000 CCBA, KTERÉ PODNIKOVÍ HASIČI JIŽ PŘES ROK POUŽÍVAJÍ KE KONTROLÁM PARAMETRŮ DÝCHACÍ TECHNIKY.



1. Měřicí skříň Quaestor 7000 s umělými plicemi
2. Vstup vysokého tlaku vzduchu (300 bar)
3. Výstup vysokého tlaku
4. Vstup redukováného tlaku (do 25 bar)
5. Výstup redukováného tlaku
6. Zkušební hlava se silikonovým obličejem
7. Dýchací otvor umělých plic
8. Měřicí bod nízkého tlaku (-40 až +30 mbar)
9. PC s řídicím softwarem Protector
10. Tlaková lahev jako zdroj vysokotlakého vzduchu

Měření dynamických parametrů (simulace dýchání) umožňuje lépe posoudit chování dýchacího přístroje v extrémních podmínkách.

„Řád chemické služby ukládá jednotkám požární ochrany provádět provozní kontroly ochranných prostředků na kalibrovaném zkušebním zařízení ve stanovených intervalech, dále před zařazením nového prostředku do používání, po použití a při podezření na závadu prostředku. Pro dýchací přístroje je stanovený interval 6 měsíců.“

Co to znamená v praxi? Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku používá celkem 68 kyslíkových dýchacích přístrojů a 60 přístrojů vzduchových. K nim přináleží stejné počty ochranných masek. To představuje ročně přes 170 kontrolních úkonů na jednu požární stanici a přes 500 plánovaných kontrol dýchací techniky na celý útvar, nepočítaje v to další kontroly prostředků použitých při zásahu nebo výcviku.

Zvládnutí takového objemu práce vyžaduje jednak velkou erudici určených hasičů-specialistů, tzv. hasičů-chemiků, jednak nasazení spolehlivého zkušebního zařízení, kompatibilního s používanou dýchací technikou. V minulosti byly u HZS DP používány dva typy zařízení:

Pro **kyslíkové dýchací přístroje** to byly zkušební skříňky **Dräger Rz 25**. Jednalo se o archaicky působící, ale velmi jednoduché, robustní a spolehlivé mechanismy, pracující nezávisle na vnějších zdrojích energie. Jejich nevýhodou byl výhradně vizuální odečet měřených hodnot s nutností ručního zápisu do předtištěných zkušebních protokolů.

**Vzduchové dýchací přístroje** byly přezkušovány na poloautomatických zkušebních kufříčích **Tester S 02** dnes už neexistující české firmy K & V. Tyto kufříčky již měly elektrické napájení, elektronický měřicí senzor nízkého tlaku a datové propojení s PC, ale větší část kontrolních úkonů ještě byla prováděna s vizuálním odečtem měřených hodnot. Následný zápis byl prováděn již ne na papír, ale do elektronického formuláře přes klávesnici počítače.

S nástupem nové řady kyslíkových dýchacích přístrojů **Dräger BG 4** (viz DPK 4/2015) jsme začali řešit i otázku modernějšího zkušebního zařízení, které by znamenalo nejen náhradu předchozích modelů, ale celkovou evoluci měřících postupů. Pro nové zařízení byly stanoveny následující požadavky:

- 1) provádění kontrol všech typů dýchacích přístrojů u HZS DP na jednom typu zařízení;
- 2) měření statických i nově dynamických parametrů, tj. funkce umělých plic;
- 3) automatický měřicí cyklus a automatický záznam měřených dat.

Dříve používaná zařízení umožňovala jen měření statických parametrů dýchacího přístroje (těsnost a nastavení redukováného tlaku), což bylo postačující pro rozhodnutí o provozuschopnosti. Naproti tomu měření dynamických parametrů (simulace dýchání) umožňuje lépe posoudit chování dýchacího přístroje v extrémních podmínkách a snáze odhalit počínající závadu, která se často projevuje změnou dýchacích odporů.

Logicky nastaveným požadavkům plně odpovídá na evropském trhu jediný zkušební pří-



CELKOVÝ POHLED NA NOVÉ ZKUŠEBNÍ PRACOVNÍŠTĚ DÝCHACÍ TECHNIKY





TESTOVÁNÍ KYSLÍKOVÉ MASKY FPS 7000 NA ZKUŠEBNÍ HLAVĚ QUAESTORU



HISTORICKÁ ZKUŠEBNÍ SKŘÍŇKA DRÄGER RZ 25



HASIČ-CHEMIK MARTIN LUPAČ TESTUJE KYSLÍKOVÝ PŘÍSTROJ BG 4

stroj: **Quaestor** firmy Dräger nejvyšší typové řady 7000 a v provedení **CCBA** (closed-circuit breathing apparatus), tedy určený mj. pro přezkušování kyslíkových dýchacích přístrojů s uzavřeným okruhem. Jiné typy dostupných zkušebních zařízení zpravidla nebyly kompatibilní právě s kyslíkovými přístroji.

Po precizování technického zadání a usku- tečněném poptávkovém řízení byly v rámci investičních akcí na rok 2015 pořízeny tři přístroje Quaestor 7000 CCBA, pro každou požární stanici jeden. Fyzicky byly dodány 21. prosince 2015, tedy takřka „pod vánoční stromeček“, ale plného zprovoznění se dočkaly až v průběhu roku 2016.

Klíčovými úkony, předcházejícími uvedením do provozu, bylo propojení Quaestorů se

stolními počítači a nahrání řídicího programu Protector. Hardware i potřebné softwa- rové zásahy pro nás velmi vstřícně zajistila jednotka IT. Následně bylo odborníkem firmy Dräger provedeno proškolení všech dvanácti hasičů-chemiků HZS DP na obsluhu zařízení. Celodenní školení nám bylo poskytnuto zdarma a proběhlo v prostorách Dräger Academy v Čestlicích u Prahy.

Souběžně s instalací Quaestorů bylo každé pracoviště chemické služby modernizováno dodáním profesionálního pracovního stolu s pryžovou pracovní deskou a úložnými prostory pro měřicí příslušenství. Ve druhé polovině roku 2016 pak jednotlivé požární stanice zahájily nejprve zkušební a následně ostrý provoz testů na Quaestorech.

Vlastní zkušební proces probíhá tak, že hasič- chemik propojí kontrolovaný přístroj s adap- tery Quaestoru a následně provádí jednotlivé úkony podle pokynů na obrazovce počítače. Jedná se zejména o otevírání a zavírání tlakové lahve a manipulaci s plicní automatikou. Měření statických a dynamických parametrů dýchacího přístroje pak probíhá plně auto- maticky a chemik nemá možnost je ovlivnit. Změřené hodnoty jsou automaticky zazna- menávány do kontrolního protokolu, který je následně vytištěn na sdílené tiskárně.

Podle tohoto popisu se průběh kontroly může zdát jednoduchým, ale vyžaduje od chemika určitou obratnost a cvik. Praxe uká- zala, že Quaestor „neodpustí“ ani sebemenší odchylku od nastavených kontrolních mezí a včas upozorní na možnou závadu. Samo- zřejmě, i kontrolní zařízení vyžaduje kontrolu. V případě Quaestorů se jedná o kalibraci, pro- váděnou jedenkrát ročně technikem firmy Dräger přímo u zákazníka.

Vybudování nových zkušebních pracovišť se stalo spolu s plošným zavedením kyslíko- vých dýchacích přístrojů BG 4 nejvíce evoluč- ním krokem ve více než čtyřicetileté historii chemické služby HZS DP. V první řadě se ale jedná o nutnou odpověď na zpřísňující se normativní požadavky na kontroly dýchací techniky a v nejobecnější rovině o zajištění maximální bezpečnosti zasahujících hasičů.

## NECHAT SE VÁNOČNĚ UNÁŠET I ZRAKOVĚ KLAMAT

Prosincovou vánoční náladu si mnozí nedovedou představit bez tradičních kulturních akcí. Určitým hudebním symbolem českých Vánoc je kupříkladu **Česká mše vánoční** Jakuba Jana Ryby. Poslechnout si ji budete moci na různých místech, ale v kostele sv. Šimona a Judy v Dušní ulici můžete opět 22. a 23. prosince zhlédnout i její scénické provedení. Pod režijním vedením Tomáše Masáka se insce- nace ujali členové Českého komorního sboru a Českého komorního orchestru.



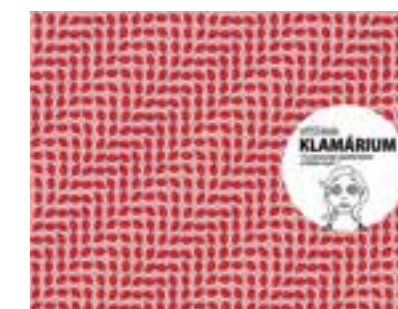
Další neodmyslitelnou vánoční akcí jsou výstavy betlémů. Nabídka je v rámci projektu **Betlémy 2017** poměrně široká. Navštívit lze například ka- tedrálu sv. Víta a Vojtěcha na Pražském hradě, kostel Panny Marie Andělské na Loretánském náměstí (zde najdete betlém se 48 figurami, kde například figury pastýřů dosahují výšky přes 170 cm), kostel sv. Havla v Havelské ulici, kostel sv. Františka z Assi- si na Křižovnickém náměstí, kostel sv. Petra a Pavla v Bohnické ulici a mnohé další.

Pokud by na někoho bylo vánoční atmosféry na- opak už trochu moc, může vybírat i z jiných akcí. Svě koncerty si na předvánoční čas naplánovalo hned několik interpretů nejrůznějších hudebních žánrů. Zmínit můžeme třeba vánoční koncert **Michala Prokopa & Framus Five** 22. prosince ve Foru Karlín s podtitulem Blues In Soul Afterpar- ty, který je vyvrcholením letošních oslav 50 let od založení kapely. Název koncertu odkazuje k debu- tovému albu Michala Prokopa, od jehož vydání příští rok uběhne také celé půlstoletí a některé z písní alba Blues In Soul, které nebyly už dlouho naživo ke slyšení, plánuje Michal Prokop zařadit i do koncertního programu tohoto večera.

Z blues v některých písních svého koncertního programu vychází i dříve jedna z výrazných tváří kapely Monkey Business, zpěvačka **Tonya Graves**. Ta se se svou kapelou představí v Lu- cerna Music Baru 20. prosince.



A jenom o pár kroků vedle, ve Velkém sále Lucerny, ve stejný den zahraje kapela **Vypsaná fixa**.



Do konce roku lze ještě navštívit výsta- vu v Národním technickém muzeu vě- novanou zrakovým klamům. Interak- tivní expozice s názvem **Klamárium** seznamuje návštěvníky s více než dvaceti známými i méně známými zra- kovými klamy a umožňuje tak poznat některé obecné principy lidského zra- kového vnímání. Účinek zrakových kla- mů je zde podmíněn ochotou návštěv- níka řídit se instrukcemi a přistoupit na navrženou hru. Nebo alespoň ochotou přemýšlet, co je na viděném podnětu zvláštní a jak je vůbec něco takového možné. Ke každému vystavenému exponátu je poskytnuto vysvětlení, jednak krátké (na panelu hned vedle exponátu) a pro poznávací zájem- ce i rozsáhlejší (na příloženém bloku). V experimentálním pokoji je pak také možné vyzkoušet si řadu úloh použí- vaných v psychologickém experimen- tálním výzkumu.

### FOTOHÁDANKA O CENY

## JAKÝM NÁMĚSTÍM PROJELA VÁNOČNÍ TRAMVAJ?

Odpovězte na soutěžní otázku a získejte publikaci „Lokálkou po České Kanadě“ a tričko „Linka 23“.

Odpověď zašlete nejpozději **do úterý 2. ledna 2018** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).



Foto: Petr Hejna

Správná odpověď na otázku **Z jakého obřitiště vyjždí autobus?** z Fotohádanky v DP kontaktu 11/2017 zněla: **Kobylisy (Březiněveská)**. Z autorů

správných odpovědí byl vylosován a publikací „140 osobností a událostí“ a CD Romana Tomeše „Navěky“ odměněn: **David Král**.



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Tramvaj T3 Coupé

V tajence najdete dokončení textu: Označení T3 Coupé odkazuje na skutečnost, že vůz disponuje (dokončení v tajence). Tramvaj si zachovává poetiku šedesátých let a je tak poctou designérovi Františku Kardausovi, autorovi návrhu původní tramvaje Tatra T3.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do úterý 2. ledna 2018** na adresu: [soutezdpp@dpp.cz](mailto:soutezdpp@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: nabíječku autobaterií Compass a další dva...

**V tajence křížovky z DP kontaktu č. 11/2017 bylo dokončení textu:** Poprvé u pražských tramvajových vozoven byla hala zakryta střechou s **ocelovou svařovanou konstrukcí**, která spočívá jednak na obvodové a jednak na budoucí střední zdi.

Hlavní cenu – power banku Xiaomi – získává **Martin Němec** a flash disk „Metro EČS“ 16 GB získávají **Tomáš Makal** a **Petra Paclíková**.

## Hlavní cena:

### Nabíječka Compass mikroprocesor 3,8 A 6/12 V

UNIVERZÁLNÍ NABÍJEČKA AKUMULÁTORŮ ŘÍZENÁ MIKROPROCESOREM S LCD DISPLEJEM, KTERÝ ZOBRAZUJE AKTUÁLNÍ NAPĚTÍ AKUMULÁTORU A ZVOLENÉ REŽIMY NABÍJENÍ. NABÍJEČKA JE VYBAVENA AUTOMATICKOU DETEKČÍ TYPU AKUMULÁTORU A ROZPOZNÁ, JE-LI PŘIPOJEN 6 V NEBO 12 V AKUMULÁTOR. PO DOKONČENÍ NABÍJENÍ SE NABÍJEČKA AUTOMATICKY PŘEPNE DO STAVU UDRŽOVÁNÍ, NEDOCHÁZÍ TAK K PŘEBÍJENÍ A NÁSLEDNÉMU POŠKOZENÍ AKUMULÁTORU. NABÍJEČKA JE URČENA PRO VŠECHNY TYPY 6/12 OLOVĚNÝCH AKUMULÁTORŮ. PULZNÍ NABÍJENÍ JE ZALOŽENO NA PRINCIPU STŘÍDAVÉHO NABÍJENÍ A VYBÍJENÍ, COŽ NAPOMÁHÁ K UDRŽENÍ OPTIMÁLNÍ KONDICE AKUMULÁTORU.



ŘÍMSKÁ BOHYNĚ URODY	ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA	UKAZOVACÍ ZÁJMENO	ÚSTNÍ VODA	ŘÍMSKÝ 14. Jméno ASTRONAUTA APRIA STRONGA	PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY	INICIÁLY FYZIKA FRANKA	VÝSTAVNÍ DŮM	HOMÉRŮV EPÓS O STOL. PR. NL	JHOAMER. HLODAVEC	UKAZOVACÍ ZÁJMENO	MEZINÁ. RODNÍ KÓD BULHARSKA	INC. PÍSMŮČKÁŘE MLÁDKA	MOŘSKÁ PLUŽ	NEPŘU. CHODNOST STŘEV	ČAS K VYSLO. VEN HLÁSKY	CHEM. PRVEK (AS)
NÁŠ SLOVNÍKÁŘ								NEHYBNOST								
2. část tajenky								ČESKÝ HEREC ANGL. ARCHA								
RUMUN. JEZERO					FRANCOUZ. SKY CENICHAT SMĚS ŽVÝZJ NEBARI TEL. LATEK							ZUB (OOBORNĚ) AMPFORDVITÁ KLUNĚVÁ NADOBA				
HLODAVEC	PODÁVATÍ ODVOUÁNÍ	THAJSKÉ PLATIDLO PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY				INDONÉS. ATOL					1. část tajenky					
UDIVENÝ			POVR. CHOUVÝ DŮL ZKR. ČES. ARMÁDY			SPZ. KLAIDNO NALKA O DEČIČ. MOSTI			CVKRY	PŘEDLOŽKA LET. SPOL. AUSTRÁLIE			VIDINA VE SPÁNKU OZNACENÍ LETADEL. JEMENI			
ŘEČ				MATEMATICKÁ ZKVNÁ ZKR. ZÁKLADNÍCH PROSTŘEDKŮ				CHEMICKÉ PRVKY (AT) KVĚTINÁČ					SKUTEČNĚ (SLOV.)	KRUHOVÝ PRISTENEK	DELKATESA	
OZNACENÍ LETADEL RAKOUSKA		MALÝ AZOR	LYŽÁŘSKÁ VĚTROVKA					MAŠKARNÍ PLES								
SPZ. ÚSTÍ NAD LABEM			KLAVÍR					BRVA						SPIN. LESKALOVNA ZOBRETEL. SPOL. (PANAMER. CIV. AIRWAYS)		
CITO. SLOVCE KONEŠENÍ				3. část tajenky STARO. ČESKÁ DELKOVÁ MIRA						MEZINÁR. ROZHL. A TEL. ORGAN. ZACE			PÁS ANGL. HRAT			
ODDOBA MLŽE PAŠOVANĚ ZBOŽÍ					V PRVOTNÍM TEMPU (BLUD) HLT								ČESKÁ HERECKÁ (JANNA) SLOVENSKÝ SOULHUS			
KOČKOVITÁ ŠELMA						POČÁTEČNÍ PÍSMENO SPZ. ROZŇAVA								PŘEDLOŽKA S ZPÁDEM UKAZOVACÍ ZÁJMENO		
ZKR. ALBÁNSKÁ TISK AGENTURA			TEPLÁ											ZÁSKUB V OBUČEJI		
ELEGANTNÍ															BÝVALÁ ČESKÁ POLITICKÁ STRANA	

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



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

## DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

**Motol:**  
Plzeňská 298/217a, Praha 5

**Vinohrady:**  
Moravská 3/965, Praha 2

11. 01. 2018 (čtvrtek)

15. 02. 2018 (čtvrtek)

17. 02. 2018 (sobota)

Pořádáme zkoušky nanečisto, řemeslné kroužky a exkurze pro základní školy a pro rodiny s dětmi. Více informací na webu [www.sps-dopravni.cz](http://www.sps-dopravni.cz)

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Partner



242 481 933 / 778 499 636

# Knihy pod stromček

Pro dárky na  
**Infocentrum  
Můstek**

Otvírací doba: 7.00–21.00 hod.  
Více informací na: [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)

**349 Kč**



**111 míst v Praze,  
která musíte vidět**

**360 Kč**

za každou  
knihu



**Tramvaje a tramvajové  
tratě 1–4**

**40 Kč**



**380 Kč**

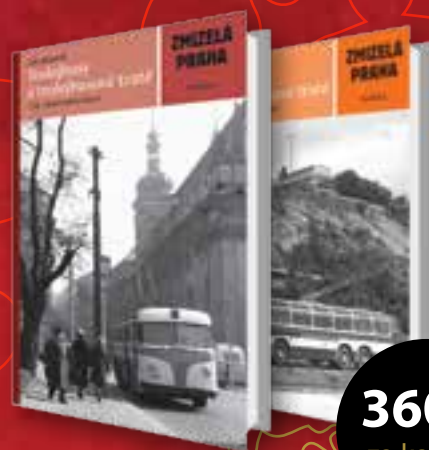
**Encyklopedie  
pražské MHD**  
4. svazek:  
Vozidla – Tramvaje



**Devadesát  
let vozovny  
Pankrác**

**360 Kč**

za každou  
knihu



**Trolejbusy  
a trolejbusové  
tratě 1–2**



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy