

# DP

## kontakt




Z OBSAHU:

Trojský most už slouží  
Fakta o pátém áčku – 9. část  
Financování tramvají 15T ForCity





ZÁŽITKOVÁ  
TURISTIKA



# Nahlédněte do zákoutí pražského metra

Více jak 3 roky pro Vás připravujeme ojedinělý projekt jízd historickými soupravami na všech 3 linkách pražského metra. Kromě této nostalgické jízdy Vás seznámíme s historií pražského metra, informacemi o jeho provozu, o údržbě a o zákulisí dep a tras. Díky neutuchajícímu zájmu veřejnosti jsou termíny dlouhodobě vyprodané, proto doporučujeme si termín na jízdu rezervovat co nejdříve. Právě v prodeji IV. čtvrtletí.

## Co na akci zažijete?

- prohlídku depa metra včetně výkladu
- svezení historickou soupravou (typ 81-71 nebo Ečs)
- možnost výhledu do tunelu z kabiny strojvedoucího a další překvapení

Děti do 10 let mají v doprovodu alespoň jednoho rodiče vstup zdarma!

## Termíny a místa konání jízd vždy v 10.00 a ve 14.00 hodin:

18. října 2014 – depo Hostivař (souprava 81-71)

15. listopadu 2014 – depo Zličín (souprava 81-71) – **poslední volná místa**

20. prosince 2014 – depo Kačerov (souprava Ečs)

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



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



HOSPODÁŘSKÁ KOMORA HL. M. PRAHY

**Vážení čtenáři,**

držte v rukou 225. číslo v historii časopisu DP kontakt. Nebojte se, nechci tu bilancovat, hodnotit či vystavovat známky, ani nereálně plánovat nebo dokonce slibovat. Za tvůrce časopisu bych naopak část těchto práv rád převedl na Vás, čtenáře. V tomto čísle totiž najdete anketní list. Jsou to již tři roky, kdy jsme z obdobného dotazníku zpracovali a vyhodnotili Vaše odpovědi a připomínky. Než spustíme jubilejní, 20. ročník DP kontaktu, rádi bychom nahlédli do zrcadla, které nám můžete tímto způsobem opět vystavit. Bez Vašich názorů na naši tříletou snahu přinášet více zajímavého, poutavého a pokud možno prostřednictvím zajímavých profesí pestrého čtení se neobejdeme.

Anketu můžete vyplnit ve zmíněném listu anebo využít jeho elektronickou verzi na Intranetu. Druhá část anonymního dotazníku se týká budování nového vnitropodnikového Intranetu. Řekněme si na rovinu, že nejen grafikou, ale hlavně složitým hledáním a častým „zamrzáním“ je mnoho uživatelů a desítek editorů otráveno. U technologií, jakou je i Intranet, se zkrátka stárne rychleji a současný šestiletý portál tak můžeme bez skrupulí označit za dědečka. Funguje staticky, s centrálně uloženými dokumenty, navíc interní ko-

munikaci řeší jednosměrně a neopečováva zpětnou vazbu od zaměstnanců. Nový Intranet, u jehož počátku nyní stojíme, by měl být, jak se dnes říká, přívětivý a přinést kombinaci jednoduchého, přehledného a zároveň informacemi nabitého portálu. Vedle toho by měl poskytovat také nejrůznější SW nástroje a aplikace, které zaměstnancům dokáží zjednodušit byť i jen část jejich každodenní práce. Zkrátka, Dopravní podnik a jeho zaměstnanci by si zasloužili dostat od těchto interních stránek komfort odpovídající jejich potřebám a dnešní době.

Není ostuda, že jsme podnik, jehož zaměstnanci ve sto procentech nemají v tuto chvíli přístup k elektronické komunikaci. I z tohoto důvodu jsou k dispozici nástěnky v rámci Komunikačních bodů, na něž desítky kolegů a kolegyně vyvěšují všechny intranetové aktuality. Je jen otázkou času (a samozřejmě peněz), kdy se k Intranetu přidruží jeho nadstavbová funkce, tedy možnost přístupu z vnější sítě, třeba z domova nebo z mobilních zařízení. A kdy informační kiosky využijí další moderní technologie a informace budou zase o něco blíže provozním zaměstnancům. Ale v tuto chvíli je papír stále cenným nositelem interní komunikace. Sice platí, že kdo chce, informaci



si vždy najde, ale stejně tak víme, že kdo chce informace ignorovat, nezasáhne ho ani jedna z elektronických či papírových cest. Avšak s tímto negativistickým přístupem, věřte, bychom k interní komunikaci přistupovat nemohli. Ono měsíčně smysluplně naplnit tento časopis, vydávat informační bulletin, postarat se na Intranetu o zhruba 250 aktualit ročně či odkomunikovat několik tisíc výherců v rámci více jak stovky intranetových soutěží, to chce víru, že informace někoho zaujmou či vyprovokují k reakci, jinému pomohou a dalšího potěší.

**Petr Ludvíček,**  
šéfredaktor DP kontaktu  
[internikomunikace@dpp.cz](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

**OBSAH**

- 4–5 Aktuálně
- 6 Přišlo od cestujících / Listárna
- 7 Co o nás píše média

**Z PODNIKU**

- 8–9 Pražská MHD v testu spokojenosti obstála
- 10–11 Trať Průběžná – Švehlova se dočkala
- 12 Financování tramvají Škoda I5T ForCity
- 13 Pražská I55 potřeť
- 14–15 Trojský most už slouží
- 18–19 Pověstné sloupky T8 i v garáži Vršovice
- 20–21 Rekonstrukce tramvajové trati na Bělohorské v cíli
- 22–23 Fakta o pátém áčku – 9. část

**FOTOREPORTÁŽ**

- 16–17 Otevřené dveře pohledem vítězných fotografů

**HISTORIE**

- 24–27 Říjnový historický kaleidoskop 2014

**JEDEN Z NÁS**

- 28 Hrajeme i podle kněžny Hanavské

**PEL-MEL**

- 29 Letem dopravním světem

**KULTURA**

- 30 Kam v Praze za kulturou
- 31 Zábava / Soutěž
- 32 Ahoj, Karoso!

Foto na obálce: Petr Hejna



**DP kontakt**

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: [internikomunikace@dpp.cz](mailto:internikomunikace@dpp.cz)  
 • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejhohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 25. 9. 2014 • NEPRODEJNÉ

## STAVBA NOVÉHO INTRANETU DOPRAVNÍHO PODNIKU

Jedním ze stěžejních úkolů Dopravního podniku v rámci vnitropodnikové komunikace je vybudování nového Intranetu. Cílem nového portálu je především eliminace potíží se stávajícím Intranetem a naopak koncentrace klíčových informací na jednom místě. Nyní mohou s tipy, návrhy řešení či nápady přijít i samotní zaměstnanci DPP. K tomuto účelu jsou pro ně zřízeny dva anonymní elektronické dotazníky. Cílem je identifikace užitečných informací a zároveň zmapování úkonů, které dnes na Intranetu chybějí, a dále vyhledání činností, jež by mohly s budoucím Intranetem souviset. V případě, že k elektronickým formulářům zaměstnanci nemají přístup, mohou odpovídat prostřednictvím anketního listu, který je společně s anketou o samotném časopise vložen do tohoto čísla DP kontaktu. (red)

Foto: Petr Ludvíček



## EČS VYPRVENÁ PRO JUBILANTY

Kačerovské depo přivítalo v sobotu 27. září 2014 tři desítky „pětatřicátníků“. V rámci pravidelných setkávání se zaměstnanci Dopravního podniku, kteří v něm odpracovali 35 let, tuto skupinu v převážné míře tvořili řidiči autobusů a tramvají. Program společenského setkání jubilantů a jejich rodinných příslušníků sestával z komentované prohlídky depa a speciální jízdy historickou soupravou metra Ečs. Po poledni pak všichni pozvaní obdrželi z rukou personálního ředitele Jiřího Špičky a technického ředitele Jana Šurovského diplomy a dárky. (red)

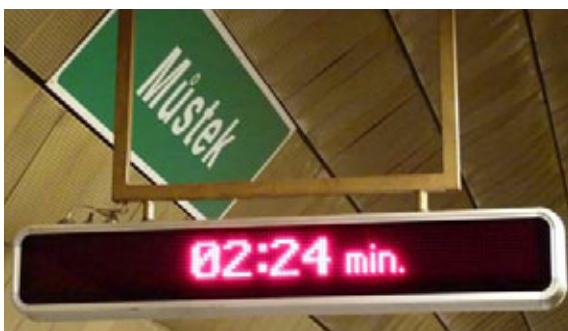
Foto: Petr Hejma



## V METRU SE POČÍTÁ DO PŘÍJEZDU

Počínaje 30. zářím 2014 zahájil DPP na trase linky metra A ověřovací provoz nástupištních panelů, ukazujících čas do příjezdu další soupravy. S novinkou, která se již setkala s kladnou odezvou z řad veřejnosti (viz pochvala paní Polákové: Děkuji za skvělý nápad se zavedením ukazatelů časů do příjezdu souprav metra, nyní testovaných na trase A. Je to velmi užitečná a prospěšná věc a už se jen těším, až to tak bude na všech linkách a všech stanicích. Malá věc, která udělá velkou službu.), mohou cestující počítat do konce roku i na trase linky B a C. (jaš)

Foto: Petr Ludvíček



## SPISOVNA DPP V NOVÉM

V úterý 23. září 2014 byla dokončena první fáze budování nové Centrální spisovny Dopravního podniku. Ta nově osídila prostory bývalého oděvního skladu v ÚD Hostivař. Novinky, které vyplynuly z mravenčí práce odboru Spisová služba, vám společně s vizemi na digitální archiv DPP představíme obsáhleji v některém z dalších čísel DP kontaktu. (jaš)



Foto: Jana Šejnohová

## NOVÉ AUTOMATY PRODAJÍ I PORADÍ

V úterý 7. října 2014 byl odstartován provoz čtyř nových jízdenkových automatů PID. Automaty, které byly umístěny strategicky do míst, kde proudí nejvíce návštěvníků Prahy, tedy na Hlavní nádraží a Letiště Václava Havla, kromě placení bankovkami nebo platební kartou nabízí cestujícím i další praktické funkce. K nim patří například vyhledávání spojení, které si mohou uživatelé i vytisknout, či automatické nabídnutí jízdenky, odpovídající aktuálně zadávané trase. (jaš)

## TRVALÉ ZMĚNY V PID

V polovině září došlo v provozu PID k některým trvalým změnám. V souvislosti s rekonstruovanou tramvajovou tratí do Hostivaře byly počínaje 13. zářím 2014 zřízeny nové tramvajové zastávky. První z nich je Dubečská (mezi zastávkami Radošovická a Na Padesátém) a druhou je Obchodní centrum Hostivař (mezi zastávkami Sídliště Zahradní Město a Na Groši). Tím byla přemístěna zastávka Na Groši pro směr do centra ve Švehlově ulici o zhruba 190 metrů proti směru jízdy. V této oblasti se změny dotkly i autobusových zastávek. Pro linky 101, 177, 506 a 609 byla zrušena zastávka Na Groši. Namísto ní byla ve Švehlově ulici nově zřízena zastávka Obchodní centrum Hostivař, a to asi 100 metrů před křižovatkou s ulicí Práčskou (více o rekonstrukci tratě na str. 10 a 11). Rovněž k 13. září přibýly další zastávky na znamení: tramvajová zastávka Řičanova a autobusová zastávka Červeňanského a Ohradské náměstí. Od 15. září pak došlo ke změně linkového vedení autobusových linek 143 a 176. Vybrané spoje linky 143 byly prodlouženy o úsek Spiritka – Podbělohorská – Klamovka – U Waltrovky – Jinonice – Nové Butovice. Linka 176 byla zkrácena do trasy Karlovo náměstí – Stadion Strahov. Další trvalou změnou je zavedení nové midibusové linky 294 v centru města, v trase Florenc – Petrské náměstí – Staroměstská – Malostranské náměstí – Nemocnice pod Petřínem. Tato linka nahrazuje linku 292, která byla zrušena, a nabízí komplexnější možnost spojení lokalit Malé Strany, Starého Města, Petrské čtvrti a Florenc. (pel)

## CVIČENÍ V TUNELU BLANKA

Ve čtvrtek 25. září 2014 se uskutečnilo taktické cvičení složek IZS v tunelu Blanka. Námětem byla dopravní nehoda dvou osobních automobilů a následná nehoda kloubového autobusu MHD s výskytem většího počtu zraněných osob. Cílem cvičení bylo ověřit ještě před otevřením díla koordinovaný nájezd složek IZS do příslušné části tunelu a součinnost zasahujících záchranářů na místě hromadné nehody, zejména při třídění a odsunu zraněných. Dopravní podnik se významnou měrou podílel na přípravě a realizaci akce. Pro účely cvičení byl poskytnut vyřazený kloubový autobus, včetně zajištění jeho dopravy tam a zpět. Při vlastním cvičném zásahu byly nasazeny jednotky HZS podniku na vyprošťování cestujících z havarovaného autobusu a byl operativně přistaven autobus DPP pro soustředění a transport lehce zraněných. Taktické cvičení potvrdilo schopnost složek IZS i pohotovostních složek DPP společně zasáhnout při mimořádné události tohoto typu. (mb)



Foto: Otakar Svátek

## NOVÉ STANICE NA DEN OTEVŘELY

I speciální tramvajová a autobusové linky navázely v sobotu 4. října 2014 tisíce zájemců o prohlídky stanic metra Nádraží Veveřská a Nemocnice Motol. Odhad jejich počtu se dotýká číselky 11 tisíc. Poprvé takto mohla veřejnost navštívit úsek mezi Veveřskou a Vypichem letos v únoru. Stavba metra má být dokončena 17. listopadu 2014, poté začne Dopravní podnik s testovacími jízdami. Zprovoznění s cestujícími je naplánováno na počátek dubna 2015. Stavbě se po celý rok věnuje i seriál DP kontaktu Fakta o pátém áčku. (pel)



Foto: Petr Adámek

## MHD NA TROJSKÉM MOSTĚ

Slavnostním přestřižením pásky radním pro dopravu Jiřím Pařízkem a generálním ředitelem DPP Jaroslavem Ďurišem byl v sobotu 4. října 2014 předán do užívání Trojský most. Následně v pondělí se tak na nový unikát přes Vltavu vydaly nejen první automobily, cyklisté, ale i autobusy a tramvaje. Sobotní akce proběhla v rámci Dne otevřených dveří tunelového komplexu Blanka, jehož nedílnou součástí nový most je. V souvislosti se zprovozněním mostu byla ukončena výluka provozu tramvají v úseku Trojská – Nádraží Holešovice. Na svou pravidelnou trasu se tak vydaly tramvajové linky 17 a 53. Ke změně trasy došlo i u autobusové linky 112, která je ve směru na Nádraží Holešovice vedena po novém mostě, čímž se zkrátí tak její jízdní doba. První fotografie z provozu a článek nejen k rekonstrukci tramvajové trati najdete v tomto čísle na straně 14 a 15. (pel)



Foto: Petr Adámek

## PRAVIDELNÁ REVIZE LANOVKY NA PETŘÍN

Z důvodu pravidelné revize je od pondělí 13. října 2014 do pátku 24. října 2014 přerušena provoz lanové dráhy Újezd – Petřín. Jako každý rok čekají lanovku revize telemetrického zařízení Radom či prohlídka elektrického pohonu. Důkladnou kontrolou a údržbou projde také veškeré strojní zařízení lanovky, osvětlení nebo vjezdová vrata. Společně s kontrolami na trati i samotných vozů se uskuteční také pravidelná kontrola zabezpečovací techniky, kontrola a doplnění informačního systému. Provoz lanové dráhy bude znovu obnoven v sobotu 25. října 2014. (red)

## FOTBAL V HOSTIVAŘI OPĚT LÁKAL

Po roce na trávník hostivařského areálu opět vyběhla šestičlenná mužstva, aby svedla souboje o pohár generálního ředitele DPP. Turnaj v malé kopané se odehrál podle loňského vzoru, tedy v sestavě 5+1 a za účasti minimálně jedné ženy. Letošní ročník svědčil loni čtvrtému týmu FPO Metro, který si polepšil o stupínek. Loňské prvenství neobhájili borci z K130 a museli se spokojit s 2. místem. Nakonec se možná všichni zalekli a k poháru pro vítěze nakonec poblahopřáli týmu Strašáci. Mezi 140 účastníky byl i střelec turnaje, kterým se s 8 góly stal Petr Adámek z týmu Emili Boy. Všichni jmenovaní převzali ceny z rukou generálního ředitele Jaroslava Ďuriše, jinak člena týmu Sokolovská 467. (pel)



Foto: Jan Štojdl

## NA MŮSTKU S NOVÝMI TOALETAMI

Ve středu 1. října 2014 byly ve vestibulu stanice Můstek na lince A otevřeny nově zrekonstruované toalety. Dopravní podnik tímto zareagoval na stížnosti veřejnosti, týkající se stavu veřejných WC v metru. Nové toalety jsou vybaveny turnikety, díky nimž by měl být omezen pohyb a zdržování se nežádoucích osob v jejich prostoru. Další novinkou je telefonická linka, kterou má k dispozici obsluha WC pro nouzové případy, vyžadující zásah strážníků. Ještě do konce listopadu přibudou k prvním dvěma zrekonstruovaným toaletám na Můstku A další na Můstku B, konkrétně ve vestibulu Jungmannovo náměstí. (red)



Foto: Petr Hejma



Den 3. 9. 2014, linka 139, čas 22:17, zastávka Koh-i-noor. Řidič počkal, až doběhnu, a toho si v tento pozdní čas velice vážím. Děkuji.  
**Silvie Králová**



Dobry den, žádám, abyste věnovali maximální pozornost úklidu a stavu velkého výtahu spojovacího stanici metra Dejvická s ulicí Evropská v blízkosti ulice Banskobystrická a hotelu Diplomat. Výtah slouží pro kočárky, invalidy na vozících a cestující s objemnými zavazadly z letiště. Bohužel často ho využívají i firmy zásobující obchody ve vestibulu metra Dejvická. Výtah je velice znečištěn, zapáchá a občas slouží i jako veřejné WC. Je to jediná cesta výtahem, jak se dostat do vestibulu metra Dejvická. Žádám o důslednou nápravu a častou kontrolu jeho stavu.  
**Věra Hošťáková**

**Z odpovědi:** Úklid ve stanicích metra a kabiny výtahů pro Dopravní podnik zajišťuje dodavatelsky úklidová firma dle určeného harmonogramu prací. Na základě Vašeho podnětu byl uplatněn požadavek na okamžitý úklid prostor výtahu s nutností zajištění mimořádného čištění s použitím zvýšené koncentrace dezinfekčních prostředků. Chování spoluobčanů, kteří znečišťují prostory výtahů, hodnotíme jako bezohledné jednání. Máme však velmi omezené možnosti k zásahům proti těmto přestupkům. Zařízení je zpřístupněno nepřetržitě a je mimo přímý dosah provozního zaměstnance. Tato skutečnost je zneužívána zvláště bezdomovci, jejichž přístup k občanskému soužití se vymyká běžným normám. Naši zaměstnanci jsou oprávněni ke zjištěnému přestupkovému chování cestujících přivolat hlídku policie. Sami mohou na nevhodné chování jen slovně upozorňovat. Budeme apelovat na zaměstnance, aby zmíněnému tématu věnovali zvýšenou pozornost ve spolupráci s kompetentní policií.



Dobry den, na zastávce Sídliště Zbraslav bliká na automatu pro jízdenky červená LEDka a nápis „Mimo provoz“. Prosim, pošlete někoho, aby automat opravil.  
**Lukáš Mora**

**Z odpovědi:** Děkujeme za upozornění. Servisní služba již opravu řeší.



Byl jsem na Dni otevřených dveří DP ve vozovně Pankrác. Akce byla velice dobře organizovaná, přehledná a Vaši zaměstnanci byli ochotni zodpovídat dotazy a vysvětlovat možné i nemožné. Velice zajímavá byla možnost vyzkoušet si místo řidiče tramvaje a vidět, v jakém prostředí vykonává svoji náročnou práci. Možná až tam si člověk uvědomí tu nepředstavitelnou zodpovědnost za lidské životy a za tramvaj jako takovou. Výborným nápadem bylo i dání do provozu dvou linek (3 a 18) s historickými vozy, včetně dodržení správného připojení vlečáků s ohledem na číslo linky, sice ne každý ví, že za „osmnáctkou“ byl krasin a za „trojkou“ dva plecháče, ale pro pamětníky a dokonalost vzpomínky bylo učiněno maximum. Můj dík patří jak organizátorům, tak i samotným zaměstnancům, kteří se na Dni otevřených dveří podíleli.  
**David Stránský**



Dobry den, dne 8. 9. 2014 zapoměla moje dcera ve školním buse 567 (odjezd ze zastávky Habrová v 7:31) tašku. Po zavolání na Infolinku DPP (profesionální a ochotný přístup operátorů) operátoři kontaktovali řidiče busu. Ten tašku našel a přivezl na konečnou Habrová, kde jsme si ji převzali. Řidiči patří náš velký dík. Velmi oceňuji přístup tohoto pána a vlastně i „pomoc“ při výchově dětí – skvělý příklad.  
**Eva Pudlovská**

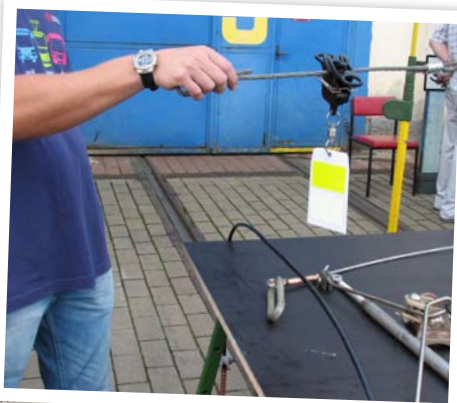


Foto: Jarmila Kocmanová

## NA DNI OTEVŘENÝCH DVEŘÍ SE FOTILO O CENY

Návštěvníci Dne otevřených dveří mohli do uzávěrky tohoto čísla DP kontaktu zaslat až 3 snímky do Fotosoutěže o ceny. Z vozovny Pankrác, depa a garáže Kačerov se sešlo na šest desítek fotografií a výběr z nich přináší fotoreportáž na straně 16 a 17. Zajímavý komentář přidala jedna z autorek: Dobry den, děkuji za akci Den otevřených dveří ve Vozovně Pankrác. Bydlím dva roky blízko vozovny a vždy jsem „mlsně“ koukala, jak to tam asi vypadá. U snímku s tzv. výstrahou pro labuť ještě chci dodat, že když je vidím nad mostem, jak se třepotají, tak to vypadá jak vánoční ozdoby. Pořád jsem nevěděla, na co jsou, sice mě napadlo, že proti rackům, ale na labuť jsem úplně zapoměla. Až Váš zaměstnanec mi to ochotně vysvětlil. V příloze posílám drže víc snímků, ale já fotila hlavně pro radost. Ještě jednou děkuji za Vaši akci. Mějte čisté koleje a vděčné tzv. kašťánky.  
**Kocmanová Jarmila**

## PSALO SE PŘED 10 LETY (10/2004)

### Co se letos postavilo v ústředních dílnách

Rok 2004 se ještě nenachýlil ke svému konci, ještě není čas na bilančování, přesto už stojí za to se ohlédnout a zhodnotit to, co nového se podařilo letos v divizi Elektrické dráhy v ústředních dílnách vybudovat. Na prvním místě je bezesporu pracoviště na obrábění profilů kol. S možností obnovy profilu kol se divize ED potýkala řadu let. Původní brusy, které tuto funkci zastávaly, již dávno dožily a byly vyřazeny. Pouze dvě zařízení přežila do dnešních dnů ve vozovně Motol a Hloubětín, po rekonstrukcích na soustruhu. Jejich výkon je však nedostatečný a pokrývá potřeby asi jedné vozovny. Nové pracoviště vzniklo v Opravně tramvajů, v části zvané Jízdárna. Umí obrábět kola bezdemontážním způsobem jak přímo na tramvajích, tak i na samostatných podvozcích. Součástí podpovrchového CNC soustruhu je diagnostické a měřicí zařízení, které kontroluje nejen rozměry a profil kol před

a po obrobení, ale také samo sebe, a hodnoty odesílá do centrální databáze vozidel. Z výsledků proměření navrhne optimální způsob obrábění každého kola ve vazbě na přípustné rozměrové tolerance mezi nápravami i mezi podvozky tramvaje. Po závěrečných kapacitních zkouškách bylo pracoviště převzato a uvedeno do provozu počátkem srpna t. r. Dokáže obrobit dvojici tramvajů za jednu směnu. To je oproti předchozímu stavu výrazný pokrok, který dává možnost průběžně udržovat kola na podstatně vyšší úrovni, než tomu bylo dosud. To se projeví na stavu tramvajů i kolejevého svršku.



# Před dvěma a půl roky ji srazil tramvaj. Dneska si ji bere

Dokončení ze strany 1

Tramvaj zabila, vlak usmrtil, stroj zmasakroval... Jen pár vteřin po nárazu viděl tramvaják před očima všechny ty novinové titulky, které při podobných neštěstích zaplavují stánky a trafiky.

„Udělal se mi trochu šoufl. V mžiku jsem se viděl pro všechny ty zpropadené paragrafy za katrem.“

Po chvíli však viděl, jak se zrzka zvedá a mátožně kráčí k lavičce na protější zastávce. Přišla úleva. Je živá!

Když na místě se záchranými složkami situaci vyřešil, vrátil se na vozovnu. A již cestou zpět ji viděl před očima. Jak tam schoulená sedí na zastávce.

„Bylo mi jí trochu líto. Kolik roztržitých, spěchajících a nepozorných lidí se sluchátky v uších a mobily v rukou dnes a denně pobíhá po křižovatkách, přelézá mezi vozy a všelijak si koleduje o zdraví. A jedna taková na první pohled sympatická drobná slečna na klidné zastávce mimo centrum dostane takovou lekci? Přišlo mi to nespravedlivé a už večer jsem si říkal, že bych se s ní chtěl setkat.“



**ZPÁTKY NA MÍSTO STŘETU.** Řidič tramvaje Vít Malý a jeho přítelkyně Monika Kováčová se spolu s redaktorkou Pražského deníku vydali zpátky na místo, kde se 4. dubna 2012 setkali. Během focení s redaktorem pětadvacetiletý Vítek vykřikl: „To snad není možné. Přesně s touto dvaadvacítkou (na najednou pětadvacetiletý Vítek vykřikl: „To snad není možné. Přesně s touto dvaadvacítkou (na snímku) jsem Monču trefil. Tramvaji T3SUCS s evidenčním číslem 7049!“ Foto: Deník/Veronika Cézová

Scan části článku „Před dvěma a půl roky ji srazil tramvaj. Dneska si ji bere“ z Pražského deníku ze dne 19. září 2014. Autorem článku je Veronika Cézová.

## Před dvěma a půl roku ji srazil tramvaj. Dneska si ji bere

PRAŽSKÝ DENÍK, 19. ZÁŘÍ 2014

Píše se 4. duben 2012. Pro třidvacetiletého řidiče tramvaje Víta Malého je to obyčejný čtvrtek s odpolední dopravní špičkou. Když střídá svého kolegu, ještě prohodí, že v takové dopravní džungli se nehoda může stát raz dva... Do konce směny mu zbývá jen pár desítek minut. Po páté hodině odpolední s dvaadvacítkou vjíždí do zastávky Břevnovský klášter. Naproti v zastávce stojí další tramvaj, tak raději přibrzdí a preventivně i zvoní. Co kdyby zpoza druhé tramvaje napadlo nějakého chodce vběhnout pod tramvaj... A najednou ji uvidí. Rusovlasou dívku, která mu neohroženě vstupuje do jízdní dráhy. „Následovala automatická reakce. Brzdu jsem prošlápnul až do podlahy, zvonil jsem, zuby nehty se s vyvalenými bulvami držel madla na panelu a doufal jsem, že neuslyším ránu.“ Ta nakonec přišla. „Těsně předtím, než mi zmizela pod vozem, se stačila leknout a udělat půlkrok zpět. To ji zachránilo, byl z toho jen boční střet. Upadla na obrubník protějšího ostrůvku a dost si namlátila jak o tramvaj, tak o chodník. A ulomila svým ctěným ramínkem tramvaji krytky obrysovek a směrovek,“ vzpomíná na střet Vítek.

Tramvaj zabila, vlak usmrtil, stroj zmasakroval... Jen pár vteřin po nárazu viděl tramvaják před očima všechny ty novinové titulky, které při podobných neštěstích zaplavují stánky a trafiky. „Udělal se mi trochu šoufl. V mžiku jsem se viděl pro všechny ty zpropadené paragrafy za katrem.“ Po chvíli však viděl, jak se zrzka zvedá a mátožně kráčí k lavičce na protější zastávce. Přišla úleva. Je živá! Když na místě se záchranými složkami situaci vyřešil, vrátil se na vozovnu. A již cestou zpět ji viděl před očima. Jak tam schoulená sedí na zastávce. „Bylo mi jí trochu líto. Kolik roztržitých, spěchajících a nepozorných lidí se sluchátky v uších a mobily v rukou dnes a denně pobíhá po křižovatkách, přelézá mezi vozy a všelijak si koleduje o zdraví. A jedna taková na první pohled sympatická drobná slečna na klidné zastávce mimo centrum dostane takovou lekci? Přišlo mi to nespravedlivé a už večer jsem si říkal, že bych se s ní chtěl setkat.“ Měl tolik otázek, na které

PRAŽSKÝ  
deník

se jí chtěl zeptat. Co se jí třeba honilo hlavou, když tam vbíhala? „Chtěl jsem si rozšířit obzory, proč nám lidé neustále skáčou pod kola. A zkusit tak napravit alespoň jednoho chodce.“

Už v tu chvíli v tom ale bylo i trochu víc. „I z té krátké chvíle mi byla sympatická. A ani nevdalo, že byla tak zelená,“ směje se Vítek, který jedním dechem dodává, že byl v té době půl roku po rozchodu.

„Jaro na krku a tohle byla výzva jako blázen!“ Protože měl její adresu trvalého bydliště jako údaj o protistraně, napsal jí dopis. Ten se ale minul účinkem, protože se slečna na této adrese na Slovensku již nezdržovala. Protože však policie neměla čas sepsat protokol na místě nehody, oba je předvolala k výslechu. „Při diktování zápisu z průběhu události jsem si povzdechl, že mi to přijde od života trochu nespravedlivé a doufám, že je v pořádku. Na to mi policista sdělil, že to mohu snadno zjistit, když si chvilku počkám, protože jde vypovídat hned po mně.“ Jak tak postával před budovou policie a viděl ji přicházet, přišla mu ještě sympatičtější. Věděl, že nemá co ztratit. „Dobrý den, já jsem váš řidič, jak se máte?“ Přiznal se k dopisu, který sepsal, ale ke zdravotní sestřičce Monice nedorazil.

„Hbitě jsem tedy poprosil o e-mail, dopis jsem přepsal do elektronické podoby a ve stručné odpovědi jsem se dozvěděl, že setkání může být!“ Po pár schůzkách věděl, že je to ta pravá. Od kolegů si kvůli tomu vysloužil nejen smích s údivem, ale i uznání originality. „Hned žertovali, jak se mi to povedlo. A ať jim poradím, jak na to... Když se pak v médiích objevily další zprávy o sražení chodkyň, občas jsem postřehl poněkud černý humor, že se snad nemusím dále seznamovat, když už přítelkyni mám.“

Před rokem se jeho kolegovi „povedla“ podobná nehoda. Šestadvacetiletá slečna navíc na tramvaji nechala otisk své rtěnky. „Docela by mě zajímalo, jak on uchopil svou příležitost,“ usmívá se Vítek.

Sám ji každopádně uchopil pořádně. Dnes ve 13 hodin jim zazní svatební zvony.



# Pražská MHD v testu spokojenosti obstála

Cestujeme s ní téměř každý den; dobíháme, tlačíme se, nadáváme, ale máme i důvod chválit. Třeba když pozorný řidič solidárně počká na ranní opozdilce, v případě, že pražskou podzemkou porazíme v časovém závodě kolegu jedoucího automobilem, nebo například po příjezdu nízkopodlažní tramvaje, kterou spásně vyhlížíme poté, co jsme si dle upraveného hesla „sportem k trvalé invaliditě“ opět „vyhodili“ koleno. MHD k našemu životu patří, a tak se podívejme, jak tu pražskou vidí její pravidelní cestující.

Jana Šejnohová, grafy: SANEP

V anketě, kterou pro Dopravní podnik zrealizovala společnost SANEP, odpovídali respondenti celkem na 24 otázek. Lehkou převahu mezi odpovídajícími měli muži (58,9 %), lidé se středoškolským vzděláním (39,8 %), průměrným příjmem do 30 tisíc (41,6%) a žijící v hlavním městě (54,9 %). Účastníků, kteří se „prokousali“ formulářem až do konce a poctivě ohodnotili jednotlivé parametry městské hromadné dopravy dle vlastního uvážení, bylo celkem 6963.

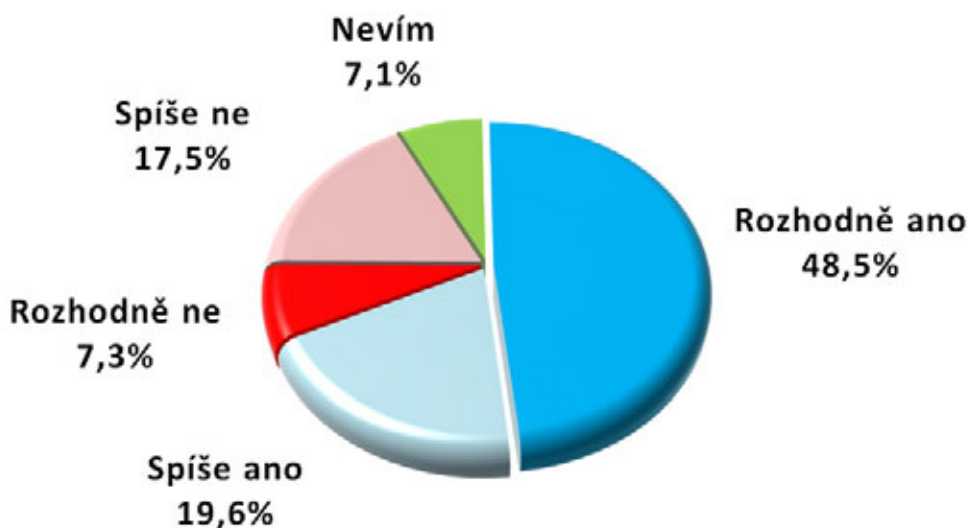
Respondenti měli možnost odpovídat na otázky v několika slovních variantách či prostřednictvím známek. Stejně jako ve škole byla k dispozici stupnice od jedné do pěti, přičemž jedničku získaly parametry pro cestující nejdůležitější nebo nejlépe hodnocené.

Jak z anketních odpovědí vyplynulo, převážná většina cestujících rozdíl mezi jednotlivými poskytovateli dopravních služeb v Praze nevidí. Vnímavější jsou jen starší ročníky a mimopražští, kteří mají značku svého dopravce více zafixováno. Co se Dopravního podniku hl. m. Prahy týče, s jeho službami je spokojeno v souhrnu 74,2% cestujících. Pozitivní hodnocení, neboli v řeči mladé facebookové generace – like, si vysloužily zejména přesnost spojů, profesionální přístup řidičů a technický stav vozidel. Protipól, a tedy i palec dolů, si pak odnesly cena jízdného, návaznost spojů a bezpečnost v MHD zejména ve vztahu k bezdomovcům.

Výsledky průzkumu ukázaly i důvody, které vedou Pražany k preferenci veřejné dopravy před dopravou individuální. Jsou jimi zejména nižší finanční náročnost přepravy a dobrá dostupnost MHD. Z finančních důvodů využívá MHD raději než auto celkem 68,1% dotázaných, díky dobré dostupnosti dokonce 73,1% respondentů.

Velmi důležitá je i kvalita dopravy. Bezmála tři čtvrtiny (74,7%) oslove-

**OTÁZKA: Z DŮVODU FINANČNÍCH NÁKLADŮ RADĚJI VYUŽÍVÁTE NĚKTERÝ Z PROSTŘEDKŮ MHD NEŽ AUTO?**



**Z FINANČNÍCH DŮVODŮ VYUŽÍVÁ MHD RADĚJI NEŽ AUTO CELKEM 68,1% DOTÁZANÝCH, DÍKY DOBRÉ DOSTUPNOSTI DOKONCE 73,1% RESPONDENTŮ.**

ných sdílí názor, že Dopravní podnik kvalitu postupně zlepšuje. Největší posun pak cestující vnímají v nasazování technicky moderních spojů (16,7 %), přesnosti dob příjezdu a odjezdu vozidel (16,2%) a v čistotě dopravních prostředků (12,4 %). Co se týká čistoty, nejlépe v hodnocení obstály stanice

**TABULKA PŘINÁŠÍ PŘEHLED VOLNÝCH ODPOVĚDÍ (FORMOU ZNÁMKY 1 – 5) NA OTÁZKU: JAK HODNOTÍTE JEDNOTLIVÉ OBLASTI MHD?**

	1	2	3	4	5	Průměrná známka
Přesnost spojů	23.1	54.8	14.3	4.7	3.1	2.1
Profesionalita řidičů MHD	10.9	62.4	18.5	5.9	2.3	2.3
Technický stav vozidel MHD	10.8	47.5	36.2	4.3	1.2	2.4
Chování revizorů	24.8	34.7	21.7	10.9	7.9	2.4
Intervaly spojů	11.3	40.7	35.1	7.8	5.1	2.5
Obsazenost dopravních prostředků MHD	2.4	39.2	37.6	13.9	6.9	2.8
Čistota	6.1	36.7	37.8	12.9	6.5	2.8
Návaznost mezi spoji	3.1	31.6	39.6	17.8	7.9	3
Cenová úroveň jízdného	9.5	23.9	33.8	16.1	16.7	3.1
Bezpečnost cestujících (cestující bezdomovci, zápach, obtěžování, nepříjemný pocit)	6.9	21.8	30.7	26.7	13.9	3.2



**NEJČASTĚJŠÍ Kladné (MODŘE MIMO TRAMVAJ) A ZÁporné ODPOVĚDI (BÍLE V TRAMVAJI)  
V OTÁZCE: CO VÁM VYHOVUJE NEBO NAOPAK VADÍ V MHD V PRAZE?**




metra, naopak za nejméně esteticky přitažlivé označili respondenti zastávky autobusů.

Ke zvýšení komfortu dopravy již neodmyslitelně patří bezbariérovost.

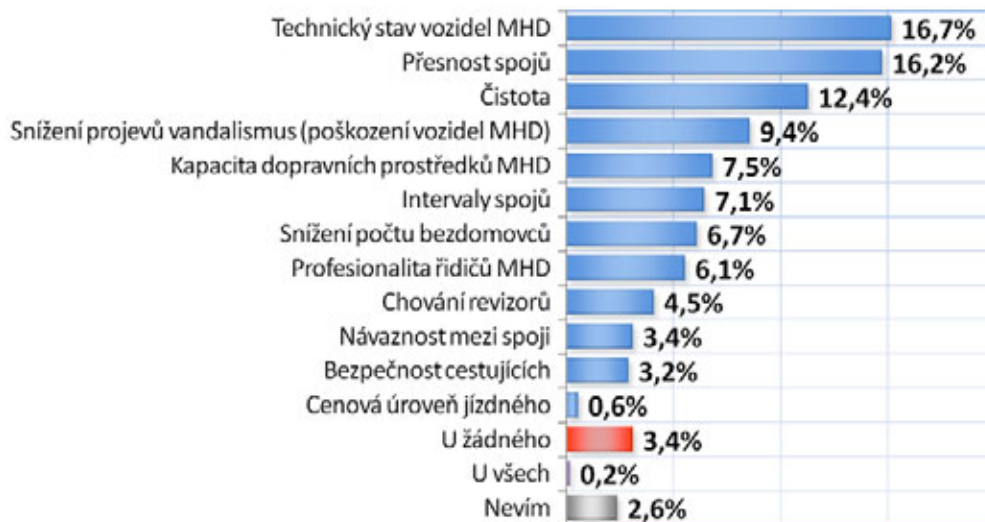
Výtahy, plošiny i nízkopodlažní spoje dokáží usnadnit cestování nejen maminkám s kočárky, ale i starším spoluobčanům a handicapovaným. Zlepšení této stránky pražské dopravy je

nejvíce kvitováno u nízkopodlažních tramvají (29,8 %), za nimiž v těsném závěsu figurují nízkopodlažní autobusy (25,7 %). Kladný přístup DPP k zpřístupňování dopravních prostředků oceňuje pak 90,1% dotazovaných.

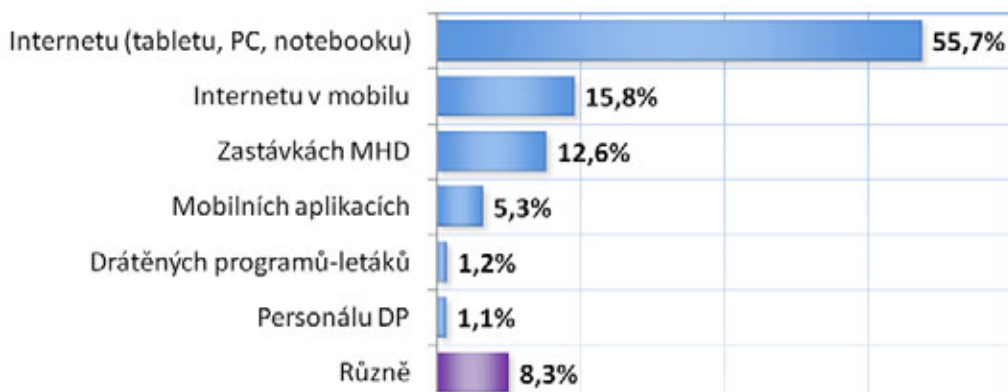
Kromě řekněme „tradičních“ parametrů, jakými jsou například přesnost, návaznost, technický stav spojů apod., dostali účastníci ankety možnost vyjádřit se i k dopravní obslužnosti v době výluk. S ní je spokojena převážná většina dotazovaných (70,8 %), stejně jako s přívalem informací o těchto akcích (59,1%). Informační studnici číslo jedna je i díky masovému rozšíření tzv. chytrých telefonů a tabletů internet, s jehož daty pracuje celkem 76,8 % oslovených.

Obecně lze na základě analýzy říci, že všechny sledované parametry pražské MHD byly respondenty vnímány spíše pozitivně. Dopravní podnik dostal „na vysvědčení“ od svých cestujících průměrnou známku 2,3 – tedy mezi „chvalitebnou“ a „dobrou“, což je solidní výsledek. 

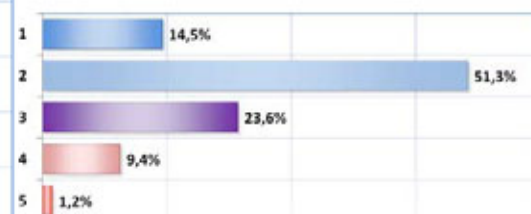
**DVANÁCTKA PARAMETRŮ, U KTERÝCH CESTUJÍCÍ ZAZNAMENALI DLOUHODOBÝ NÁRŮST KVALITY:**



**VÝSLEDKY O TOM, KDE CESTUJÍCÍ NEJVÍCE VYHLEDÁVÁJÍ INFORMACE O MHD:**



**TAKOVĚTO ZNÁMKY VYSTAVILO 7000 RESPONDENTŮ DOPRAVNÍMU PODNIKU PŘI ZAJIŠTOVÁNÍ SLUŽEB MHD:**



# Trať Průběžná – Švehlova se dočkala

V prázdninových měsících roku 2014 byla úspěšně dovršena investiční akce pod názvem Rekonstrukce tramvajové trati Průběžná – Švehlova.

Jaroslava Kochánková, foto: Pavel Lukes, Miroslav Grossmann a Petr Ludvíček

**P**očátek vzniku trasy této tramvajové trati spadá do roku 1936, kdy byl vybudován úsek do koncové smyčky Zahradní Město. S rozvojem bytové výstavby v padesátých letech byla trať prodloužena až do Hostivaře. Poslední významnou úpravou trati byla v roce 1986 realizace konstrukce na velikoplošných panelech BKV, jejichž deklarovaná třicetiletá životnost se ovšem nepotvrdila. Po zjištění prvků značného opotřebení správcem dopravní cesty zahájil v roce 2011 odbor Investice přípravu rekonstrukce.

## DLOUHÝ PROCES VÝBĚRU ZHOTOVITELE V CÍLI

Cílem rekonstrukce, lépe řečeno modernizace, tramvajové trati bylo zlepšení geometrických parametrů koleje pro zlepšení komfortu jízdy a využití standardních rychlostních parametrů, které byly v poslední době neustále snižovány. Dále šlo o zlepšení standardu bezpečnosti cestujících na tramvajových zastávkách doplněním bezbariérových přístupů, zábradlí, přístřešků, prvků pro slabozraké a nevidomé a především zvýšení nástupní hrany pro usnadnění nástupu do vozů. Akce byla zařazena do finančního programu evropských fondů s názvem „Operační program Praha – Konkurenceschopnost“.

Poměrně dlouhý termínový odstup mezi přípravou akce (stavební povolení bylo vydáno v únoru 2012) a zahájením realizace (v červenci 2014) bylo způsobeno zdoluhavým procesem výběru zhotovitele v souladu s příslušnými předpisy a zákony o veřejných zakázkách. Po tuto dobu jednotka Dopravní cesta Tramvaje s velkým úsilím udržovala trať v provozuschopném stavu.

Projektovou dokumentaci zhotovila firma Metroprojekt Praha a.s., zhotovitelem díla se stala společnost EUROVIA CS a.s. a obstaravatelskou činnost zajistil Inženýring dopravních staveb a.s. Stavba byla zahájena 28. června 2014.

## OTEVŘENÝ SVRŠEK, ŽIVICE I TRÁVA

Rekonstrukce tramvajové trati včetně příslušenství (dráhové kabely, trolej, detekce tramvají, elektrické ovládání výměn a vytápění, el. polarizovaná drenáž, definitivní dopravní značení) proběhla v ulici Prů-



Jedna z šesti rekonstruovaných zastávek – Na Hroudě.

běžná od křižovatky Průběžná – V Olšánách do tramvajové zastávky Na Padesátém a dále v ulici Švehlova od křižovatky Švehlova – Topolová ke křižovatce Švehlova – Hostivařská. Část úseku trati vynechaná z této akce, a to mezi tramvajovými zastávkami Na Padesátém a Zahradní Město, bude provedena v rámci rekonstrukce IV. Tranzitního železničního koridoru Nádraží Hostivař – Hlavní nádraží, kdy bude řešen přestup na železnici i autobusy v rámci MHD.

Délka rekonstrukce v ulici Průběžná představuje cca 1440m a v ulici Švehlova cca 1960m dvukolejně trati. V rámci této akce byla u tramvajového obratiště Radošovičská zrušena vjezdová kolej ve směru z Hostivaře.

Nově je tramvajová trať zřízena v ulici Průběžná od začátku úprav za tramvajovou zastávku Na Hroudě na betonové desce s upevněním typu W-tram. Na zbylé části v ulici Průběžná je konstrukce

tramvajové trati na betonových pražcích v části s otevřeným kolejovým svrškem, část kolejového svršku je zatravněna, a to na ploše cca 3200 m<sup>2</sup>. V místech příčných přejezdů, přechodů a v místech umožňujících pojezd nekolejovou dopravou je použit živичný kryt.

V ulici Švehlova je konstrukce provedena na betonových pražcích s otevřeným kolejovým svrškem vyjma příčných přejezdů, přechodů a míst u tramvajových zastávek, umožňujících přechod cestujícím přes tramvajové těleso na protilehlé nástupiště, kde je kryt živичný.

## ZAPAMATUJME SI DVĚ ZCELA NOVÉ ZASTÁVKY

V délce rekonstruované trati bylo upraveno 6 tramvajových zastávek, a to Na Hroudě, Nádraží Strašnice, Radošovičská, Sídliště Zahradní Město, Na Groši a Hostivařská a také zřízeny dvě nové tramvajové zastávky, a to Dubečská

Z počátečních stavebních prací (nad křižovatkou Švehlova – Prácheňská).





Tramvaj stoupá kolem hasičské stanice v Průběžné ulici k nové zastávce Dubečská.

a Obchodní centrum Hostivař.

Stavba se realizovala ze stanovených záborů přilehlých jízdních pruhů. Obousměrný automobilový provoz v ulicích Průběžná i Švehlova byl zachován po celou dobu výstavby. Při vyloučení tramvajového provozu v ulicích Průběžná i Švehlova byla zavedena náhradní autobusová doprava. V době vyloučení tramvajového provozu proběhla v ulici Švehlově v koordinaci akce jiného investora (TSK), rekonstrukce světelného signalizačního zařízení. Práce probíhaly podle dohodnutého harmonogramu s vysokým personálním i strojním nasazením zhotovitele pod stálým dohledem obstaravatele i správce.


Zprovoznění první ucelené části zrekonstruované tramvajové trati v ulici Průběžná v úseku V Olšínách – smyčka Radošovická bylo Magistrátem hl. m. Prahy povoleno k 30. srpnu 2014 a druhá část v úseku smyčka Radošovická – Hostivařská k 12. září 2014.

### DÉLKA 3,4 KM TRATI PO CELKOVÉ MODERNIZACI

„Považuji za důležité zmínit, že tramvajová trať v ulicích Průběžná a Švehlova měla být původně uvedena do zkušebního provozu až v noci z 12. na 13. září. Nicméně Dopravní podnik vzal v úvahu aktuální komplikovanou dopravní situaci v důsledku úplné uzávěry silničního podjezdu v Průmyslové ulici a po dohodě se zástupci města dojde ke zprovoznění úseku do Hostivaře takřka o dvanáct hodin dří-

ve. Díky tomu mohou být ze strany DPP přijata taková dopravní opatření, která by měla přispět k odlehčení dopravy,“ uvedl generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš.

Postřeh k historii této trati přidal technický ředitel DPP Jan Šurovský: „Tato tramvajová trať byla naposledy rekonstruována v letech 1985 a 1987, přičemž vykazovala známky značného opotřebení. V úseku nemohly tramvaje dosahovat maximální rychlosti a kvůli stavu trati zde také nebyl možný provoz nízkopodlažních tramvají 15T. Dopravní podnik se s ohledem na tyto skutečnosti rozhodl přistoupit k celkové modernizaci – rekonstrukci úseku v délce 3,4 km.“

Celkové náklady dosáhly výše 154 milionu korun, přičemž velkou část nákladů uhradí DPP z finančního programu Evropské unie s názvem „Operační program Praha – Konkurenceschopnost“ (OPPK). Zkušenosti z prvních dnů provozu tramvají po nové moderní trati vykazují pozitivně: zkulturnění uličního prostoru, snížení hluku z dopravy a zvýšení bezpečnosti obyvatel i cestujících. 

V zastávce Radošovická z centra byla trať uvedena slavnostně do provozu (zleva: zástupkyně starosty MČ Praha 10 Radmila Kleslová, generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš, zástupkyně starosty MČ Praha 10 Ivana Cabrnchová, starosta MČ Praha 10 Bohumil Zoufalík, radní pro dopravu Jiří Pařízek, předseda výboru dopravy a bezpečnosti MČ Praha 15 Karel Březina a generální ředitel Eurovia CS Martin Borovka).



# Financování tramvají Škoda 15T ForCity

Na základě veřejné zakázky vypsané Dopravním podnikem hl. m. Prahy na uzavření dodávky 250 kusů tramvají z roku 2006 byla uzavřena rámcová smlouva se společností Škoda Transportation jakožto vybraným uchazečem. Na základě této rámcové smlouvy byly uzavřeny dvě kupní smlouvy, jejichž předmětem je dodávka celkem 250 ks tramvají 15T ForCity.

Dagmar Habová, foto: Petr Hejna

Jednotka Správa vozidel Tramvaje přebírá tramvaje typu 15T od roku 2011 a podle uzavřených smluvních vztahů bude jejich dodávka ukončena v roce 2018. K 23. září 2014 měl DPP v kmenovém stavu 112 tramvají 15T a do konce roku 2018 odebere dalších 138 vozů tohoto typu. V současné době dodávky probíhají dle smluvního harmonogramu.


Hlavním zdrojem finančního krytí dodávek tramvají 15T jsou externí zdroje. Je to z toho důvodu, že DPP nezískává dostatek vlastních zdrojů na obnovu majetku formou odpisů a nezískává v rámci kompenzace potřebnou výši průměrného zisku na obnovu vozového parku.

strument za závazky DPP ze směnečného programu vyjednána smlouva o odkupu směnky ze strany Hlavního města Prahy jakožto 100% akcionáře DPP.

Financující banky jsou na žádost a při splnění všech smluvních podmínek povinny nabít směnky vystavené DPP a zaplatit za ně DPP směnečnou sumu sníženou o diskont, který je odvozen od doby splatnosti směnky, výše tržních sazeb a úrokové marže. Směnky jsou pak v době své splatnosti nahrazeny nově vydanými směnkami, přičemž celková výše dostupného financování se počínaje rokem 2015 po dobu 10 let bude pravidelně snižovat o 1/10 finančního rámce směnečného programu (800 mil. Kč ročně),

V roce 2014 je zajištěno financování dodávky 32 ks tramvají v rámci schváleného investičního plánu DPP na rok 2014, a to z vlastních zdrojů ve výši 400 mil. Kč, z kompenzace (průměrného zisku) ve výši 157 mil. Kč a z ostatních zdrojů (směnečný program) ve výši 1 685 889 tis. Kč.

Klíčovou potřebou DPP je zajistit dostatečné množství finančních zdrojů na úhradu zbývajících dodávek tramvají 15T. Dne 29. května 2014 se podpisem dodatků Dopravní podnik a Škoda Transportation (ŠT) po mnoha jednáních dohodly na úpravě smluvních vztahů na dodávku tramvají 15T. Výsledkem je nový rámec sjednaných podmínek, který přináší zpřesnění některých doposud sporných ustanovení a ekonomické benefity, především možnost bezúročného odložení 50% plateb za dodané tramvaje o 4 roky. Celý mechanismus je nastaven tak, že u každé tramvaje dodané v letech 2015 – 2018 (celkem 125 ks) DPP uhradí ŠT 50% kupní ceny a u 50% kupní ceny bude úhrada bezúročně odložena o 4 roky, tj. celková kupní cena tramvají bude splacena v roce 2022 místo v roce 2018.

Podmínkou tohoto odložení je předložení platného ručitelského prohlášení ze strany Hlavního města Prahy, kterým bude ručit za příslušné závazky DPP, včetně příslušenství těchto závazků, a to nejpozději do konce roku 2014. Předmětem záruky je přibližně 4,7 miliardy Kč včetně příslušenství. Vzhledem k výši závazku bylo nutné řádné schválení ručení ze strany Zastupitelstva HMP, což bylo učiněno vydáním Usnesení č. 41/29 z 11. září 2014. Pokud by nebyla naplněna podmínka předložení ručitelského prohlášení HMP do konce roku 2014, byl by zachován stávající smluvní stav, to znamená úhrada plné ceny tramvají již v roce dodání tramvají, což by znamenalo hledat nové řešení, např. dalším navýšením externích zdrojů financování. Zastupitelstvo HMP schválilo vydání ručitelského prohlášení pro společnost ŠT za závazky DPP za podmínky oznámení a kladného projednání s Evropskou komisí. V současné době se připravuje žádost o vyjádření Evropské komise ohledně slučitelnosti podpory s vnitřním trhem. 



V roce 2012 byla zvolena jako varianta externího financování realizace směnečného programu. Nakonec byla smlouva uzavřena do výše 4 mld. Kč s dobou splatnosti 1 rok, přičemž finanční prostředky takto získané byly určeny výhradně na financování dodávky tramvají 15T. V roce 2013 byla po předchozích analýzách možností opět jako optimální způsob financování obnovy vozového parku zvolena realizace směnečného programu, který byl využit na refinancování směnečného programu z roku 2012 a na financování investičních výdajů v letech 2013 – 2014. Jedná se o desetiletý lineárně amortizovaný směnečný program v maximálním objemu do 8 mld. Kč. Obdobně jako u směnečného programu z roku 2012 byla jako zajišťovací in-

střezba dochází ke splácení směnečného programu. Z celkového objemu směnečného programu je částka 6 mld. Kč určena k přímému úpisu směnky bankami (jedná se o ČS, a.s. a ČSOB, a.s.) a částka 2 mld. Kč je určena k aukci směnky. Jedná se o elektronickou aukci, v rámci které má DPP možnost nabízet směnky třetím subjektům – potencionálním investorům, jejichž seznam předem schválil, a má tak možnost dosáhnout dodatečných úspor na úrokové marži.

První aukce proběhla 18. června 2014 a oproti přímému úpisu byla dosažena výrazná úspora nákladů. Ještě větší úspory bylo dosaženo v rámci druhé elektronické aukce, která proběhla dne 19. září 2014.

# PRAŽSKÁ 155 POTŘETÍ

Je pátek 19. září 2014 pozdě večer. Navzdory všem bezpečnostním opatřením se podařilo dvěma malým bratrům vklouznout do prostor větrací šachty ve stanici metra Florenc C. Chlapci zvědavě postupují tmavými chodbami. Náhle se mladšímu z nich sesmekne ruka z ocelového žebříku a padá do tmy. O sekundu později leží na studeném betonu, nehýbe se a ani nekřičí. Starší bratr volá o pomoc...

Michal Brunner, foto: Karel Pátek

**N**a místo události vyjíždí jednotka Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku, hlídkový útvar Městské policie hl. m. Prahy a samozřejmě posádka Zdravotnické záchranné služby. Hasiči pomáhají zdravotníkům přenést vybavení ze sanitky členitými prostory, několik pater pod úroveň terénu. Členové lezecké skupiny rychle vytvářejí kladkostroj pro transport záchranných pomůcek na spodní patro větrací šachty. Strážníci hlídají vstup do technických prostor metra před zvědavci. Zdravotníci zjišťují rozsah zranění ležícího chlapce, nasazují mu fixační krční límec a s pomocí hasičů jej šetrně ukládají do vakuové matrace a připravují k transportu k sanitce na povrchu.

Stop! Náhle se v přítmí větrací šachty objevuje záchranář v jasně žluté vestě s nápisem Garant úlohy a začíná bezprostřední zhodnocení zásahu a diskuze nad zvolenými zdravotnickými postupy. Právě

Cvičení přispělo k upevnění rutinních postupů ve spolupráci se zdravotníky při záchráně lidí ve složitých podmínkách metra.

proběhla jedna úloha metodického cvičení Pražská 155, které již třetím rokem uspořádala Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy pro posádky záchranných služeb z jednotlivých krajů ČR. Hlavním cílem cvičení je přiblížit zážitkovou formou zvláštnosti práce záchranářů v metropoli a předat si navzájem zkušenosti z různých krajů. A stejně jako v předchozích ročnících se i letos na přípravě cvičení podílel bezpečnostní úsek DPP v součinnosti s provozními útvary a do akce byl nasazen HZS DP. Cvičících záchrannářských týmů bylo celkem dvanáct.

Podnikoví hasiči zde byli, na rozdíl od zdravotnických záchranářů, v důvěrně známém prostředí, přesto cvičení velmi přispělo k upevnění rutinních postupů ve spolupráci se zdravotníky při záchráně lidí ve složitých podmínkách metra a získané zkušenosti budou promítnuty do školení a výcviku HZS DP. Zvláště cenná byla možnost vyzkoušet si práci

s různými typy zdravotnických fixačních pomůcek. Ohlasy od účastníků metodického cvičení na straně záchranářů i hasičů byly velmi kladné a nezbyvá než se těšit, co přinese další ročník „pražské stopadesát pětky“.



# TROJSKÝ MOST UŽ SLOUŽÍ

Celý rok byla Troja bez přímého tramvajového spojení s centrem města. V říjnu 2013 ukončil provoz pověstný Rámusák, tramvajový most přes Vltavu, který spojoval sever města a jeho centrum. V říjnu 2014 byl uveden do provozu most nový. Jmenuje se Trojský most a kromě tramvají slouží také silniční dopravě a pěším.

Miroslav Grossmann a Pavel Fojtík, s použitím [www.prazsketramvaje.cz](http://www.prazsketramvaje.cz), foto: Petr Hejna

**T**rojský most je nejnovějším pražským mostem přes Vltavu. Historie mostů a tramvajových tratí na nich v jeho místě je přitom zajímavá. Původní plány totiž často nebyly naplněny a současný stav je výsledkem dynamického vývoje posledních 40 let.

Tramvajové spojení centra města se severní terasou totiž, jak známo, dříve nevedlo Trojskou ulicí, ale přibližně ve stopě ulice V Holešovičkách. Jak jsme psali v dubnovém DP kontaktu, výstavba magistrály v té době vyvolala potřebu nového mostu Barikádníků a zkapacitnění navazující radiály. Původní záměr byl takový, že tramvaje zůstanou v původní trase a pojedou právě přes nový most Barikádníků.

Výluka staré trati přes Pelc-Tyrolku byla zahájena v lednu 1975. Rychle nastaly kapacitní potíže při přepravě cestujících mezi centrem a severní částí města. Autobusy nestačily. Nouzové řešení, tehdy vnímané jako provizorní, přišlo v roce 1977. Necelý kilometr severozápadním směrem od původní stopy kolejí byla uvedena do provozu nová trať v Trojské ulici. Její součástí byl také nový most přes Vltavu. Jednalo se o ocelovou trámovou konstrukci o délce 243 metrů. Ačkoliv měl naplánovanou životnost na 20 až 25 let, již během třetího roku provozu se na ní objevily trhliny. 10. listopadu 1980 byl proto uzavřen.

Provizorium bylo nahrazeno novým provizoriem, použitým předtím pro silniční dopravu u mostu Barikádníků. Došlo tedy k jeho přesunutí po proudu řeky o kus dále a místo aut po něm začaly jezdit 7. března 1981 tramvaje, tedy alespoň na západní polovině. Druhá kolej na druhé mostovce byla zprovozněna 1. července 1982. Právě pro tento most se časem vžil název Rámusák. Nutno dodat, že i při jeho zprovoznění se oficiálně nepočítalo s tím, že trať v Trojské ulici zůstane. Teprve po revoluci v roce 1989 byla v tichosti přijata jako definitivní.

Rámusák vydržel sloužit přes 30 let. Byť na něm byla dlouhou dobu omezená rychlost 30 km/h, lze jeho působení označit za úspěšné. Provoz na něm byl

Na Trojském mostě je provedena otevřená konstrukce tramvajové trati typu metro, tedy betonová deska a plastbetonové hrobočky, do kterých jsou upevněny bezžlábkové kolejnice S49.

ukončen 7. října 2013 v souvislosti s výstavbou komplexu Blanka. Nový Trojský most je jeho součástí a zapojení kolejí právě do něj je potvrzením definitivního vedení trati oblastí Troje.

Trojský most už nyní ryze tramvajový. Má čtyři jízdní pruhy pro silniční vozidla (2+2) se středovým tramvajovým tělesem a oboustrannými chodníky pro pěší a cyklistickou dopravu. Přivedení aut na most bylo nezbytnou součástí stavby Městského okruhu, neboť stávající křižovatka Pelc-Tyrolka je pro dopravní napojení přilehlých oblastí neúplná.

Trojský most je obloukový s dolní mostovkou. Předpjatá deska mostovky je uložena na prefabrikovaných předpjatých příčnicích, zavěšených přes síťový systém ocelových táhel do plochého ocelového nosníku mostu. Ten má tvar oblouku a tvoří dominantu konstrukce. Holešovičká opěra ani trojský pilíř nezasahují do vody a jsou založeny na vrtaných pilotách vetknutých do skalního podloží. Délka mostu je přibližně 262 metrů, šířka 35,25 metru a celková výška nosné konstrukce je cca 34 metrů nad maximální

plavební hladinou řeky. Rozpětí oblouku hlavního pole mostu je 196 metrů.

Výškové i směrové řešení trati na mostě a jeho předmostích je poměrně komplikované. Na holešovičské straně tramvajová trať nejprve podchází železniční trať číslo 091 a poté musí vystoupat nad řeku. Z doby Rámusáku si v tomto místě pamatujeme, že trať získávala výšku díky ostrému „esičku“. Nyní vede přímo strmě nahoru a dosahuje tak sklonu 68,56 %, čímž se řadí mezi nestrmější úseky sítě.

Na opačné straně mostu, kde byla trať původně téměř přímá, vznikly naopak tři oblouky. Trať se za mostem místo k Trojské ulici nepatrně stáčí směrem k Pelc-Tyrolce, aby ji následně dva ostré kontraoblouky dovedly do zastávky Trojská. Ta už se nenachází po straně komunikace, ale je umístěna klasicky mezi dva protisměrné pásy vozovky. Zastávku ve směru do centra využívají také autobusy, což reálně kráčí intervaly spojů MHD pro cestování na nejbližší stanici metra.

Konstrukce trati na holešovičském předmostí je klasická na železobetonových pražcích ve šterku se zákrytem z litého



Bezbariérově řešená zastávka Trojská slouží ve směru do centra i autobusům.




asfaltu. Kolejnice jsou bezžlábkové S49, opatřené gumovou bokovnicí. Na mostě je provedena otevřená konstrukce typu metro, tedy betonová deska a plastbetonové hrobočky, do kterých jsou upevněny kolejnice S49. Na trojské straně mostu najdeme opět klasickou konstrukci na pražcích se zákrytem z litého asfaltu, tentokrát již

se žlábkovými kolejnicemi NT1. Kontrabrouky na trojské straně jsou opatřeny celkem čtyřmi maznicí, které snižují hluknost provozu i opotřebení trati.

V místě napojení ramp Městského okruhu byly zřízeny dvě světelné signalizace, obě vybavené detekcí tramvají a autobusů. Také došlo k obnově SSZ Trojská – Pod Lisem u zastávky Trojská, kde již dříve fungovala preference tramvají.

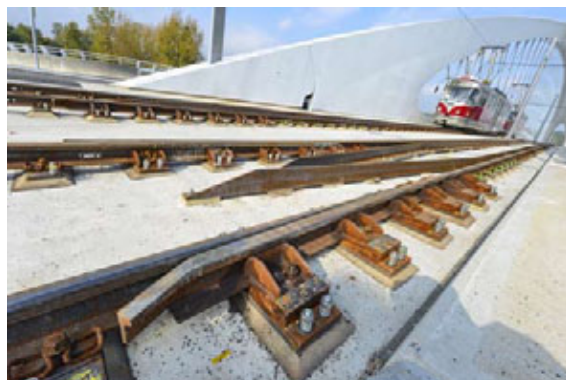
Trat' na obou stranách navazuje na úseky, které prošly v poslední době stavebními zásahy. Trat' v Partyzánské ulici v Holešovicích byla zrekonstruována v roce 2010 a navazující část Elektrárna v roce 2014. Na trojské straně proběhla taktéž letos rekonstrukce trati v horní části Trojské ulice a současně také údržba spodního úseku, který navazuje právě na část zbudovanou společně s novým mostem.

Dle původních předpokladů měl být provoz na Trojském mostě zahájen v květnu 2014, ale komplikované vztahy mezi investorem a zhotovitelem stavby vedly k odkladu. Most byl slavnostně otevřen 4. října 2014, provoz byl zahájen 6. října. Se zkušebním provozem v celém tunelovém komplexu se uvažuje na svátek Blanky, tedy 2. prosince. 

### TRAMVAJOVÉ A SILNIČNÍ MOSTY V PRAZE

Poslední směrově zcela nový městský most společný pro tramvajovou a silniční dopravu byl uveden do provozu už opravdu hodně dávno. Shodou okolností nesl také jméno Trojský (dnešní Barikádníků). Do provozu byl pro tramvaje uveden v roce 1936, tedy před 78 lety. Silniční provoz na něm přitom fungoval už od roku 1928, ačkoli měl od počátku i nenapojené tramvajové koleje. Stejně starý je i Libeňský most, uvedený do provozu rovněž před 86 lety současně pro auta i tramvaje. Ten ale měl alespoň předchůdce v podobě dřevěné lávky. Raritou je Jiráskův most (první část 1931), na kterém byly tramvajové koleje (nenapojené), po nichž tramvaje nikdy nejezdy a byly v roce 1947 vytrhány.

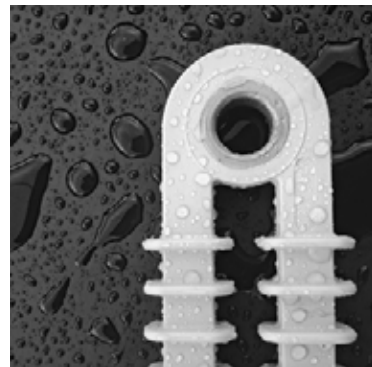
Detail na kolejovou dilataci Trojského mostu.





Nahoře: Tato atrakce, která bavila děti v pankrácké vozovně, byla častým námětem fotografií. Tuto, pod názvem Kdo bude řídit?, zaslala **Daniela Krčálová**.

Vlevo: Klasický obrázek: celodenní trpělivost zaměstnanců dep, zvozen a garáží se všetečnými otázkami dětí a chutí si vše osahat. Foto: **Martin Šebek** – Autobus se bude řídit jako nic!



Zajímavý detail smyčkového silikonového izolátoru pro trakční trolejové vedení z vozovny Pankrác zaslal **Viktor Löffelmann**.

## OTEVŘENÉ DVEŘE POHLEDEM VÍTĚZNÝCH FOTOGRAFŮ

**N**ávštěvníci tradičního Dne otevřených dveří Dopravního podniku měli 27. září 2014 návštěvu zpestřenou o fotosoutěž. Dostali možnost zaslat do redakce DP kontaktu až tři snímky s popisem a v případě výběru do této fotoreportáže získat ceny. Otiskujeme dvanáctku výherních fotografií, jež přinášejí postřehy několika z tisíců návštěvníků, kteří do vozovny Pankrác, depa a garáže Kačerov dorazili.

Tucet zveřejněných fotografií přinesl jejich autorům vedle otištění v tomto vydání časopisu také ceny: vstupenky do Království železnic, tričko a přívěšek s motivem metra. Výhercům fotosoutěže blahopřejeme a všem soutěžícím děkujeme za spolupráci. *Redakce DP kontaktu.*



Nahoře: Vyskládané do pozoru zaznamenal takto tři druhy souprav metra v kačerovském depu **Jakub Kliměš**.

Vlevo: Historická souprava tramvají odjíždí směrem k zastávce Palouček od zastávky Pražského povstání, napsal a vyfotil **Martin Pechman**.

Vpravo: Ani déšť malým obdivovatelům nevadil. Tak nazvala svůj záběr u vstupu do kačerovského depa **Ivana Humlová**.







Nahoře: **Lukáš Klíma** k této zasláné fotografii z depa Kačerov zaslal stručný titulek: Kokpit (souprava 81-71M).

Vpravo: Závory šly nahoru a na dvůr pankrácké vozovny vletly desítky prvních nedočkávaných návštěvníků.  
Foto: **František Dupkala**



Nahoře: Takto tramvaj 15T na sloupových zvedácích s kolejnicovým pojezdem vyfotil a zaslal **O. Kunka**.

Dole: Z kačerovské garáže sice přišlo do soutěže nejméně snímků, ale tento zajímavý pohled na volnou plochu **Michala Palána** určitě stojí za to.



Nahoře: **Dagmar Huderová** vzdala prostřednictvím tohoto dětského snímku hold starým dobrým platovým sedačkám.

Vpravo: Z historické soupravy metra se na Kačerově nikomu ven nechtělo, všichni se nechali dovézt až do depa, napsal autor tohoto snímku, který se podepsal **HONZA**. Dodejme, že takto přijelo do depa na 6 tisíc návštěvníků.



# Pověstné sloupky T8 i v garáži Vršovice

Vzhledem k nutnosti snížení hlukové zátěže v okolí provozovny Vršovice došlo ve druhém čtvrtletí ke snížení počtu vypravovaných vozů z této provozovny. Nastala však otázka, jak využít kapacitu zdejší dílny při zachování stejného počtu pracovních pozic. Vzhledem k většímu vytížení ústředních dílen Hostivař bylo rozhodnuto vedením JSVA o přesunutí některých aktivit právě do provozovny Vršovice. Jako počáteční projekt byla určena první částečná oprava vozu Citybus 2071.30, včetně opravy nosného rámu a sloupku T8.

Ondřej Kubišta, foto: Petr Hlavatý a autor

**P**řed samotnou opravou bylo třeba zajistit potřebné vybavení a zaškolení pracovníků dílny, kteří se na opravě budou podílet. Určení pracovníci provozovny Vršovice byli proto zaškolováni na právě probíhajících opravách T8 v ÚD Hostivař, kde s těmito opravami mají bohaté zkušenosti. Předávání potřebných pracovních postupů se týkalo především klempířských a elektrikařských prací, jež se pro danou opravu poměrně vymykají běžným opravám. K tak rozsáhlé opravě bylo třeba dovybavit klempířskou dílnu veškerým nutným vybavením od nářadí a vybavení dílny až po potřebné přípravky například pro manipulaci s demontovanými komponenty, které byly vyrobeny podle již používaných přípravků v ÚD Hostivař. Jejich výrobu si zajistila provozovna Vršovice sama pracovníky klempířny.

Pro zajištění první opravy nosného rámu a sloupku T8 v provozovně Vršovice bylo třeba zajistit zaškolení především těch pracovníků, kteří budou schopni nově nabrané zkušenosti aplikovat v praxi a předávat je dalším pracovníkům, kteří se také budou následně na opravě podílet. Pro tyto záměry byl vybrán pracovník klempířské dílny Jiří Hlavatý, jenž po dobu jednoho měsíce spolupracoval s ÚD Hostivař. Během probíhajících oprav T8 v ÚD Hostivař bylo na zaučení odesláno několik dalších pracovníků pro zajištění například elektrikařských prací. Dále byla dohodnuta spolupráce na opravě agregátů vybraného vozu. Tím

Ukázka zadního podběhu a příček vozu Citybus poškozených korozí.

K praskání sloupků T8 dochází na pravé straně u zadních dveří. Po změně koncepce Citybusu, kdy motor je napravo, nemá konstrukce dostatečnou nosnost.



však spolupráce pracovníků ÚD Hostivař a provozovny Vršovice neskončila, po celou dobu opravy probíhala společná komunikace a vzájemná spolupráce, především při opravě nejvíce poškozené části vozu, a to nosné části u zadní nápravy.

Pro opravu T8 bylo třeba vytipovat konkrétní vůz, jenž by splňoval požadované podmínky pro provedení této opravy. Jako nejvhodnější byl vybrán vůz ev. č. 3394, který již vykazoval typické projevy prasklého rámu T8, jako padlé šesté křídlo dveří, naklonění zadní plošiny, praskliny zmíněného rámu a příček pod vozem. Před samotnou opravou proběhla kontrola a diagnostikování uvedeného vozu, po tomto bylo definitivně rozhodnuto o jeho opravě.

K přistavení vozu na dílnu došlo 27. května 2014, kdy ihned započalo jeho odstrojování. Na těchto pracích se střídalo větší množství pracovníků, a to ze všech pracovních čet tak, aby docházelo k postupnému zaškolování co největšího počtu pracovníků dílny, kteří si vzájemně předávali nově nabrané zkušenosti. Vzhledem k provozu a ostatním pracovním činnostem byly práce na voze zajištěny podle možnosti a vytíženosti jednotlivých pracovníků. Průběh přípravy a odstrojování vozu probíhal téměř stejným způsobem jako v ÚD Hostivař. Prvotní byla částečná demontáž interiéru, především v zadní části. Sedačky, záchytné tyče, vnitřní obložení, veškeré tyto demontované díly byly uskladněny a po-

Vlevo: Původní nosník vozu v detailu...

Vpravo: ... a nově vložený nosník zadní nápravy.





kud bylo zapotřebí, opraveny či částečně olakovány. Po odstrojení podlahy v zadní části vozu se ukázalo značné poškození veškerých nosných částí a příček korozí, která místy dokázala některé součásti karoserie značně zdeformovat či poškodit.

Během odstrojování interiéru pracovali motoráři a elektrikáři na demontáži motoru a převodovky, kde bylo zapotřebí dostatečné označení příslušných komponentů a svazků elektrické instalace pro opětovnou montáž. Agregáty byly zaslány do ÚD, kde proběhla jejich kontrola a následné seřízení včetně oprav. Po demontáži zadního čela a přívodnutí střechní konstrukce byl demontován původní rám třetích dveří a namontován rám nový. V této fázi byla také demontována zadní náprava a došlo k odstrojení nejvíce poškozené části vozu, a to především u zadní plošiny vozu včetně výřezu nosníků.

Po demontáži agregátů bylo třeba zadní část připravit pro opětovnou montáž jejích součástí. Zadní část v této fázi čeká oprava včetně ošetření nejpoškozenějších součástí a komponentů. Elektrikáři diagnostikují poškození el. svazků a el. instalace, kterou při následné montáži agregátů budou muset opravit či celou vyměnit.

Po odstrojení a demontování všech komponentů započala samotná oprava vozu včetně vyřezávání zadních nosníků. Během tohoto se setkali pracovníci klempířní s postupným „borcením“ součástí rámu, jenž byl značně zasažen korozí. Během výměny nosníků bylo třeba vyměnit či opravit značné množství příček a součástí rámu, zmíněná oprava spíše připomínala novostavbu.

Po opravě rámu a nosníků byla dokončována oprava podlahy, její součásti byly ošetřeny a postupně kompletovány podle přesně daného postupu. Při těchto pracích se ukázala preciznost opravy rámu, na jehož příčky se nová podlaha pokládala. Celá konstrukce byla ošetřena olakováním a následně došlo k pokládce

samotných součástí podlahy a lepení lina včetně olištování podlahy. Po pokládce nové podlahy došlo k postupné kompletaci interiéru i exteriéru vozu. Před montáží zadní nápravy byl rám vozu, nosníky a příčky po konečném nástřiku.

Dosazena byla také zadní část s oknem. Na karoserii vozu byly dosazeny nově nalakované boční lamináty. Lakýrníci opravili poslední části vozu. Následovala opětovná kontrola rámu a karoserie včetně opravené zadní části, do které byl znovu zasazen motor s převodovkou včetně nové el. instalace. Největší obavy s opětovným zapojením všech součástí a komponentů motoru se nenaplnily. Nebyla zaznamenána komplikace, která by opětovné zkompletování ztížila. Během následné montáže bylo vyměněno několik součástí vzduchového či palivového vedení, jejich poškození se projevilo až při opětovné montáži.

Před dokončením oprav exteriéru a interiéru vozu došlo po důkladné kontrole všech komponentů a součástí v motorovém prostoru k prvnímu startu. Po celkovém seřízení a po posledních úpravách, ověření funkčnosti motoru a jeho součástí bylo zkompletováno zadní čelo. Vzduchová soustava se po téměř tříměsíční odmlce opět naplnila na stanovený tlak, došlo k vyzkoušení všech jejích okruhů. Klempíři zkontrolovali chod dveří a všech součástí interiéru vozu. Elektrikáři po diagnostice přezkoušeli veškerou funkčnost vozu. Po první zkušební jízdě bylo třeba jen nepatrné doladění některých systémů vozu a doplnění provozních kapalin. Následná kontrola celého vozu neukázala pochybení či nějaký vážný nedostatek při opravě vozu.

Po závěrečné kompletaci vozu a několika zkušebních jízdách byl vůz ev. č. 3394 převezen 20. srpna 2014 ke kontrole do ÚD Hostivař, kde byl podroben důkladné prohlídce jak pracovníky ÚD, tak i vedením JSVA. Na voze nebyla



**Vlevo: Dokumentace opravy a ošetření podlahy.**

**Vpravo: Část rámu po konečném nástřiku včetně nového olakování bočních laminátů.**

shledána jakákoliv závažnější závada či nedostatek po opravě. Byla vyslovena pochvala pracovníkům provozovny Vršovice za velmi dobrou práci. Vůz byl poté převezen zpět do své mateřské provozovny a byl připraven pro své opětovné nasazení do provozu.

Závěrem je třeba dodat, že první částečná oprava vozu Citybus 2071.30, včetně opravy nosného rámu a sloupku T8 v provozovně Vršovice, proběhla nad očekávání dobře. Komunikace a spolupráce mezi ÚD Hostivař a provozovnou Vršovice ukázala na profesionalitu obou provozoven a výsledná oprava vozu je toho důkazem. Nezbyvá nic jiného než popřát vozu ev. č. 3394, jakožto první částečné opravě vozu Citybus uskutečněné v provozovně Vršovice, mnoho dalších kilometrů bez nehod a co nejméně závad.

Vzhledem k nabraným zkušenostem a bezproblémovosti zařazení těchto oprav do činnosti provozovny Vršovice nezůstane jen u jedné. V současné době probíhá již druhá oprava, a to opět na vršovickém voze č. 3404, jejíž průběh bude probíhat obdobně jako u vozu č. 3394. Možnost přistavit svůj vůz k výše popsané opravě mají i jiné provozovny, stejně tak jako to bylo dříve s přistavováním vozů do ÚD Hostivař.

**Vůz Citybus ev. č. 3394 byl prvním, který v provozovně Vršovice prošel opravou sloupků T8.**



# REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI NA BĚLOHORSKÉ V CÍLI

Letní měsíce v Praze se každoročně nesou ve znamení rozsáhlých stavebních úprav a s tím souvisejících dopravních omezení. Jednou z velkých rekonstrukcí zajišťovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy byla rozsáhlá rekonstrukce Bělohorské ulice od smyčky Královka po zastávku Vypich. Úprava měla za cíl nahradit dožívající trať na BKV panelech za novou konstrukci svršku na železobetonových pražcích ve šterkovém loži s použitím bezžlábkových kolejnic.

Jan Musil, foto: Lukáš Srb a Robert Janulík

Již při přípravě projektové dokumentace bylo patrné, že realizace prací nebude jednoduchá a bude muset být koordinována s několika dalšími probíhajícími akcemi. Jednalo se zejména o návaznost na prodloužení metra V.A z Dejvic do Motola, v rámci kterého probíhaly práce na smyčce Vypich, zajišťující výstavbu nového autobusového obratiště. Dalšími investory, se kterými bylo nutné práce koordinovat, bylo TSK ohledně souvislé údržby asfaltového krytu v lokalitě Vypich, Pražská plynárenská zajišťující úpravu plynovodů, PVS provádějící obnovu uličního vodovodního řadu a Eltodo s rekonstrukcí signalizace křižovatky na Vypichu.

Projektovou dokumentaci na úsek dlouhý 2,65 km zpracovala společnost Metroprojekt a.s. a návrh řešil mimo obecný požadavek na trať v otevřeném šterkovém

**Důkaz, že některé práce probíhaly ještě za provozu.**

loži s příčnými železobetonovými pražci, kolejnicemi 49E1 a pružným upevněním kolejnic i několik specifických problematik. Jednou z nich bylo složité dopravní řešení křižovatky Vypich včetně tramvajových a autobusových zastávek. Bylo rozhodnuto o realizaci sdružené zastávky z důvodu zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy. Kvůli najíždění autobusů na tramvajový pás bylo nutné navrhnout živичný pojízdný pás od křižovatky s ulicí Tomanova po zastávku Vypich.

Další problematikou bylo řešení vhodného tramvajového krytu do Bělohorské ulice po křížení s Patočkovou, kde byl s ohledem na zelený pás se stromořadím a zejména na požadavky MČ Prahy 6 doplněn zatravněný tramvajový kryt. Projekt uvažoval s doplněním zatravnění i v úseku Obora Hvězda – Falcká, kde trať byla rekonstruována již v minulosti a uvažo-

valo se pouze se zatravněním otevřeného kolejového svršku. V prostoru přejezdu křižovatky s Ankerskou ulicí bylo navrženo uložení kolejnic do železobetonových prefabrikovaných desek za účelem minimalizace časového omezení dopravy ve výtžené křižovatce. Tramvajová nástupiště byla z velké části zkrácena na jednu tramvajovou soupravu, nástupní hrana byla zvýšena a byl proveden bezbariérový přístup na nástupiště.

Jako problematický krok, který vzbudil u veřejnosti nemalé vášně, se ukázalo plánované posunutí tramvajové zastávky U Kaštanu o několik set metrů směrem do centra, aby byla zajištěna dopravní dostupnost Polikliniky pod Marjánkou. Na základě petic místních občanů bylo svoláno několik besed s občany na toto téma za účasti vedení MČ Prahy 6 i Dopravního podniku. Vzhledem k velkému odporu posunu zastávky se Rada MČ Prahy 6 usnesla na ponechání zastávky v původním místě a požádala Dopravní podnik o změnu projektu, který jí v tomto vyhověl.

Vlastní realizaci prováděla společnost Skanska, která nejprve zahájila práce na smyčce Vypich. Počátek rekonstrukce však znamenal sérii několika problematických zjištění. Nejprve návazná akce TSK, týkající se úpravy signalizace u zastávky Vypich, musela být z důvodu nesushlasného stanoviska ze strany Útvaru rozvoje hl. m. Prahy kvůli neexistujícímu cyklistického přejezdu technicky znovu projednána a mírně upravena, což s sebou neslo i některé drobné dopady do vlastní rekonstrukce tramvajové trati. Nicméně úprava signalizace se dostala do časového zpoždění a již nebylo možné ji realizovat současně s tramvajovou tratí.

Další komplikací bylo vedení kabelů vysokého napětí u vjezdu do smyčky Vypich, kdy bylo při jejich odkrytí zjištěno, že hloubka jejich uložení neodpovídá předpokládané normové hloubce a bude nutné kabely elektrického vedení přeložit.





Řešenou problematikou tramvajové trati byl i vhodný kryt v Bělohorské ulici po křížení s Patočkovou. S ohledem na zelený pás se strofoadím a zejména na požadavky MČ Praha 6 byl doplněn zatravněný tramvajový kryt.

Tuto přeložku zajistil jejich správce, společnost PREdi, ale vlivem tohoto zdržení došlo ke zpoždění všech prací v lokalitě Vypich, protože nebylo možné budovat nové konstrukční vrstvy do té chvíle, než byla přeložka kabelů dokončena. Poslední komplikací byla zvolená technologie frézování spodních vrstev tramvajového tělesa, která se vzhledem k pevné podkladní betonové desce neosvědčila a ukázala se jako málo efektivní. Bylo nutné přistoupit k okamžité změně technologie bourání pomocí hydraulických kladiv, nakládky a odvozu, což s sebou přinášelo vzhledem k problematické dopravní situaci a nedostatečnému prostoru ve spodní části Bělohorské ulice časové zpoždění v řádu několika dní.

Tyto problémy hned v úvodu akce předznamenaly celý následný vývoj. Práce probíhaly dále standardně dle harmonogramu, ale počáteční zpoždění se přes ujištění zhotovitele vlivem technických i kapacitních důvodů dohnat nepodařilo. Nejkritičtější byla situace v lokalitě Vypich, kde práce nabíraly čtrnáctidenní zpoždění. Ve spolupráci se všemi členy výstavby bylo rozhodnuto o zprovoznění většiny trati mimo lokalitu Vypich v původním termínu dokončení rekonstrukce s tím, že tramvaje budou končit za zastávkou Říčanova, kde bude vložen kole-

jový přejezd. Tento cíl se podařilo naplnit s dvoudenním zpožděním a za cenu, že některé práce budou dokončeny za provozu. Celá trať byla potom uvedena do provozu o dva týdny později, kdy byla vystavena zatěžkávací zkoušce v podobě koncertu hudební skupiny Kabát přímo na Vypichu.

V současné době probíhá již standardní provoz tramvají, hlavní práce jsou dokončeny, zbývá však nemalé množství drobnějších vad a nedodělků, které jsou průběžně zhotovitelem odstraňovány.

**Zprovozněná tramvajová trať v Bělohorské ulici.**

**Pohled na počátek prací při rekonstrukci tratě, a to u křižovatky Bělohorská – Patočkova.**

Během letních měsíců byl zrekonstruován poměrně dlouhý úsek tramvajové trati, který si zaslouží pozornost. Je sice pravdou, že došlo k časovému zdržení, na druhou stranu je však v provozu nově zrekonstruovaná bezbariérová trať se zatravněným tramvajovým krytem, což významně přispěje k redukci hluku z provozu a příjemnějšímu každodennímu prostředí. Za zmínku také stojí informace, že nebyly překročeny finanční náklady vyčleněné tomuto projektu, který je financován z evropských fondů. 🚫



# FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část

9.

Po představení společnosti Metrostav coby vedoucího účastníka Sdružení metro V.A. na straně zhotovitele stavby dnes dáváme prostor dalšímu účastníku, a to společnosti HOCHTIEF CZ.

Z podkladů HOCHTIEF CZ připravil Petr Ludvíček, foto: archiv HOCHTIEF CZ

**S**tavba nového úseku trasy metra A byla s ohledem na urbánní konfiguraci města rozdělena do dvou hlavních úseků tak, aby se maximálně zamezilo škodám na povrchové zástavbě. Trasa z Vypichu na Dejvickou, ležící pod městskou zástavbou, byla navržena v profilu dvou paralelních jednokolejných tunelů, ražených souběžně dvěma razicími štíty metodou TBM, která garantuje minimální poklesy terénu, a práce zde prováděla společnost Metrostav a.s.

Nezastavěné oblasti, kterými metro podchází, dovolují větší sedání poklesové kotliny. V úseku Vypich – Motol bylo tedy prodloužení trasy metra navrženo v profilu dvoukolejných tunelů, ražených klasicky Novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM), a to v režii společnosti HOCHTIEF CZ. Při využití této metody se nerazí celý profil tunelové trouby v kuse, ale probíhá po částech. Díky tomu lze využít horninu obklopující podzemní prostor a její tlak jako zpevňující nosný prvek celé stavby. Dvoukolejné tunely tohoto úseku ústí z obou stran do hloubené stanice Nemocnice Motol. První část tunelů v délce zhruba 750 metrů leží mezi Vypichem a stanicí Nemocnice Motol. Druhá část, dlouhá zhruba 408 metrů, sloužící jako tunel odstavných a obrátových kolejí, leží mezi stanicí Nemocnice Motol a stavební jámou KU1, kterou končí současná trasa metra V.A. V případě dalšího prodloužení až na letiště Ruzyně je tato jáma plánována jako startovací pro pokračování ražeb tímto směrem.

**Ražby ze stavební jámy KU1 směrem ke stanici Nemocnice Motol byly**



**Dilem HOCHTIEF CZ je i jednolodní ražená stanice Borislavka, nacházející se 27 metrů pod povrchem.**

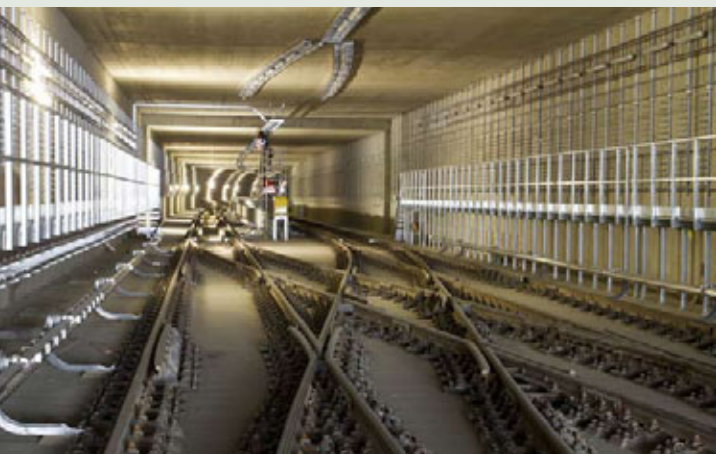
zahájeny v polovině ledna 2011. Počáteční ražby horizontálně členěného profilu o příčné průměrné ploše kolem 90 m<sup>2</sup> probíhaly bez problémů. Kolem tunelového metru (TM) 65 však vykazovaly konvergence a sedání na povrchu hodnoty překračující varovný stav mezní přijatelnosti. Proto byly další práce prováděny pod ochranou mikropilotového deštníku. Z tohoto důvodu HOCHTIEF CZ zvolil do té doby v českých zemích neznámý systém mikropilot ROBIT o průměru roury 143 mm. Systém sestává z vnitřní pilotní vrtné hlavy nasazené na závitových vrtných tyčích a vnější, příklepem tažené roury. Tažená roura nerotuje, ale má na hlavě ztracený otočný vrtný korunkový prsteneček. Propojení mezi vrtným prstencem a pilotní hlavou je bajonetovým uzávěrem. Mikropilotový deštník byl nasazen příčně, délka mikropilot činila 12 metrů. Takt záběrů byl 8 metrů dlouhý, přesah mikropilot 4 metry. Hloubka jednotlivého záběru pak 1 metr. Nasazení mikropilotového deštníku až po TM 130 bylo korunováno úspěchem – konvergence a deformace se ustálily. Práce pod mikropilotovým deštníkem byly provázány předstihovými geologickými vrty a geomonitoringem. Ražby tunelů obrátových kolejí byly ukončeny v polovině května 2011.

**Hloubený tunel s obrátovými kolejemi za stanicí Nemocnice Motol.**

Na přelomu května a června 2011 bylo přemístěno kompletní zařízení staveniště ze stavební jámy KU1 do východní čas-

ti staveniště stanice Nemocnice Motol. Přesně 22. června 2011 byly otevřeny protiražby dvoukolejného tunelu z Motola směrem na Vypich slavnostní rozrážkou. Ve čtvrtek 22. března 2012 dorazily ražby do TM 480, kde došlo k prorážce do tunelu raženého v opačném směru z Vypichu směrem do Motola. Prorážka dosáhla přesnosti 5 mm, což je vynikající geodetický úspěch a důkaz precizní práce razičů. Oba tunely se tak spojily bez směrových a výškových korektur v jeden dvoukolejný tunel.

Po zvážení konstrukčních možností šalovacího vozu vznikly různé profily dvoukolejných tunelů určené osovou vzdáleností 3,7 – 4,5 – 5,8 – 6,5 metru. Dále následovala betonáž definitivního ostění protiklenby tunelu, které má minimální tloušťku 40 cm a je konstruováno jako uzavřený prsteneček bez mezilehlých kloubů. Mezi dnem protiklenby a vlastní klenbou leží napojovací výztuž. Zabudování definitivního ostění probíhalo proudovou metodou s nasazením kolony vozíků. Jako první postupoval s předstihem tři až čtyři bloky izolační vůz. Dále následoval armovací vůz a s odstupem dalších tři až čtyři bloky vůz šalovací. Celá délka kolony dosahovala 70 – 80 metrů. Práce na podkladních betonech tunelů obrátových kolejí byly započaty 1. září 2011 a po betonážích protiklenby (definitivní ostění dna), položení kolejnic, pokládání armatury klenby a její betonáže tyto práce skončily v únoru 2013.






Kromě výše zmíněných úseku připadla společnosti HOCHTIEF CZ výstavba **jednolodní ražené stanice Bořislavka**. Ta má hloubku ostrovního nástupiště pod terénem 27,1 m, délku 193,0 m a plocha výrubu byla 223,7 m<sup>3</sup>. Eskalátorový tunel je dlouhý 18 m a ústí na povrch pod úhlem 30 stupňů. Součástí ražby, která probíhala od dubna 2011 do října 2012, byl i podchod pod ulicí Evropská. Během ražby stanice metodou NRTM s délkou záběru 1 metr bylo vyvezeno 45 000 m<sup>3</sup> rubaniny, kterou odvezlo cca 7000 nákladních automobilů. Pro obsluhu staveniště musela být zbudována přístupová štola František o délce 223 m, ražená z portálu stanice v ulici Kladenská. Společnost HOCHTIEF CZ pracuje i na výstavbě nadzemních objektů, mezi něž patří vestibul stanice, který byl budován ve dvou etapách ze zajištěné stavební jámy. Ze stavební jámy vestibulu byl ražen eskalátorový tunel do úrovně nástupiště jednolodní stanice ražené metodou NRTM. Pod frekventovanou Evropskou ulicí je na protilehlé straně vestibulu vybudován podchod s výtahovou šachtou. V prostoru u trafostanice u Evropské ulice byla vybudována větrací šachta, která byla využívána i k zavážení materiálu pro potřeby rozrážky a dílčích výrubů stanice.

Dalším významným počinem společnosti je **výstavba hloubené stanice Nemocnice Motol a hloubeného tunelu pro obrátové koleje**. Výrazným prvkem této stanice je prosklený trámový strop,

kteří umožňuje maximální prosvětlení prostor. Nosníky mají proměnný průřez a požární odolnost. Hloubená stanice Nemocnice Motol je z vestibulu propojena podchodem s areálem fakultní nemocnice Motol, výstupy k autobusovým zastávkám budou bezbariérové. Z prostorových a dispozičních důvodů je podchod pod ulicí Kukulova veden z úrovně pod nástupištěm, jež plní úlohu vestibulu, což je odlišné od zavedených zvyklostí v ostatních stanicích metra. V blízkosti stanice jsou nepříznivé geologické poměry, vyžadující ochranu trvale kotvenou podzemní stěnou se sledovanými kotvami z důvodu zamezení působení ujíždějícího svahu. Při navrhování konstrukcí musela být vzata v úvahu agresivní podzemní voda, která má nepříznivé účinky na stavební konstrukce. Před samotným zahájením výstavby stanice bylo potřeba provést celé řady přeložek inženýrských sítí tak, aby nedošlo k omezení provozu

**A stanice Bořislavka ještě jednou. I hrubá práce razičů může přinést umělecký záběr.**

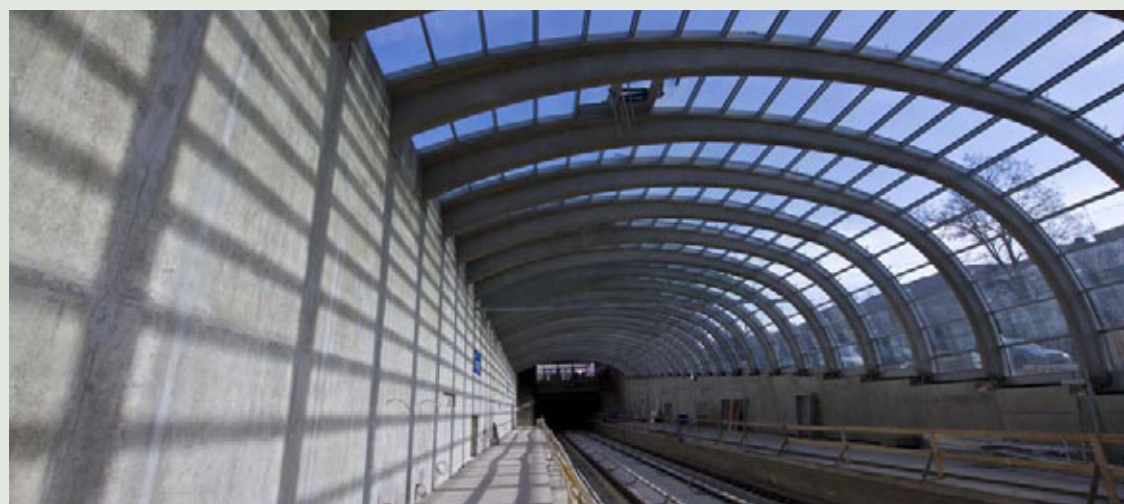
na komunikacích pro vozidla a pěší tahy. Důležité bylo i omezení dopadů výstavby budoucí stanice. Z důvodů povolených záborů pro zřízení objízdných komunikací staveniště HOCHTIEF CZ demontoval stávající protihlukové stěny a zřídil nové, vhodněji umístěné. Pro budoucí, nově zbudované autobusové zastávky musela být provedena demolice stávající opěrné stěny a zbudována nová, rozměrnější, a tato musela být proti tlaku svahu vetknuta do podloží pomocí řady železobetonových pilot.

Na celé trase výstavby metra V.A HOCHTIEF CZ zajišťuje realizaci protihlukových opatření, která spočívají ve výměně oken tam, kde dopady ze stavební činnosti překračují povolené hodnoty. 

**Výrazným prvkem stanice Nemocnice Motol je prosklený trámový strop.**

**Vysvětlivky:**

**ZS KU1 – zařízení staveniště Kukulova**  
**TM – tunelový metr**



# Říjnový historický kaleidoskop 2014



Desáté letošní ohlédnutí za historií pražské městské hromadné dopravy nám nabízí opět několik zajímavých „výročních“ dat. Patří mezi ně například 105. narozeniny střešovické vozovny, anebo hned dvě 50. výročí – zavedení první diametrální autobusové linky přes střed města a zahájení velkých systematických rekonstrukcí tramvajových tratí, které probíhají dodnes. Mezi důležitá výročí patří také zahájení provozu na druhé trolejbusové lince (75 let) i připomenutí 15 let, které uplynuly od otevření stanice metra Hloubětín. Připomeňme si alespoň některé z nich.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP

## VOZOVNA STŘEŠOVICE MÁ UŽ STO PĚT ROKŮ

Mezi objekty – veterány pražské tramvajové dopravy, které navíc téměř v původní podobě fungují dodnes – zcela jistě patří vozovna Střešovice. Stavba vozovny trvala ani ne rok! Začala totiž 26. října 1908 a hotová byla vlastně už 1. září 1909. Dnes si neumíme takové tempo stavby snad ani představit. Přízně ovšem, že vozovna byla o něco menší než dnes. Měla jen tři lodě a i ty byly o něco kratší. Pozemek byl ale dostatečně velký a od samého počátku se počítalo s rozšířením vozovny o další lodě. Proto byla i kotelná postavena od třetí lodě ve vzdálenosti 19 metrů, což byla potřebná šířka pro budoucí čtvrtou lodě.

V neděli 24. října 1909 ráno bylo z vozovny vypraveno prvních 12 vlaků na pro-

dlouženou linku č. 11. Druhou polovinu vlaků téže linky vypravovala vozovna Strašnice, která také vypravovala většinu vlečných vozů. Hovoříme-li o prodloužené „jedenáctce“, máme tím na mysli nový

tratrový úsek od původní konečné stanice Nádraží v Brusce, což přesně odpovídá dnešní zastávce Hradčanská. V té době ale trať byla pouze jednokolejná s výhybnami ve stanicích Kadetní škola (tam,

Nahoře: Tak vypadala vozovna Střešovice kolem roku 1922. Starší fotografie, která by se blížila roku vzniku, bohužel neznáme.

Vpravo: Vozovna Střešovice letos 31. března. V té době v interiéru muzejní haly probíhaly náročné práce, při kterých se prováděl protipožární nástřik dřevěných konstrukcí.





kde ústí ulice Na Valech) a Hradčanské hradby (křižovatka s ulicí U Brusnice). Na konečné měla na ulici trať vidlicovité ukončení a plynule se pak větvila do 15 remíznic kolejí. Na každou z nich bylo možné umístit pět motorových čtyřnápravových vozů, takže celková kapacita vozovny byla 75 motorových vozů „*aneb přiměřené množství vozů dvounápravových neb vlečných*“, jak uvádějí dobové materiály.

První dvě lodě vozovny byly umístěny ve stejné výškové úrovni, třetí, s ohledem na nepřilíš příznivé terénní podmínky, byla položena o víc jak metr níž. V tomto uspořádání je základní rozdíl v čelních pohledech na vozovny Sřešovice a Strašnice, které byly stavěny podle stejného vzoru. Charakteristické bylo (a je) podepření dřevěných krovů dřevěnými sloupy. Na rozdíl od Strašnic, které byly na sklonku dvacátých let zcela přestavěny, má vozovna Sřešovice vlastně stále původní interiér, a proto je cennou památkou z prvních let provozu elektrických drah v Praze. Její historický význam byl zdůrazněn 12. prosince 1991, kdy byla prohlášena Ministerstvem kultury České republiky kulturní památkou. Od 14. května 1993 je v části vozovny Muzeum městské hromadné dopravy v Praze a čtvrtá loď, postavená dodatečně v roce 1923, slouží i dnes provozním tramvajím. Jedná se o historické vozy vypravované na linku č. 91, které si ale může kdokoli pronajmout i na vlastní jízdu na přání. Staříčká vozovna tak stále dýchá svojí dávnou tramvajáckou atmosférou.

### PŘEKRYVNÁ AUTOBUSOVÁ SÍŤ SE ROZJÍŽDÍ

V minulém DP kontaktu jsme zmínili autobusovou linku č. 125, která se v roce 1959 stala první denní autobusovou linkou, jež pronikla do centra města. V roce



Sobota 3. října 1964. Autobusy Škoda 706 RTO čekají seřazené v ulici U Petřín na slavnostní zahájení provozu nové autobusové linky č. 134.

1960 pak přibýly dvě linky nového typu č. 126 (Vysočany, Zákostelní – Vršovice, Čechovo náměstí) a 127 (Vysočany, Zákostelní – Nusle, Kloboučnická), které nebyly jen pouhými napájecí tramvajové sítě, ale vytvářely zcela nové spojení. Měly tangenciální charakter a spojovaly poměrně vzdálené části města bez nutných jízd a přestupů v centru. Podobný charakter měla i linka 132, zavedená 10. února 1964 v trase Dejvice, Bořislavka – Smíchov, Anděl, kdy ale část spoju odbočovala od Klamovky k jinonickému Motorletu, a od 13. dubna 1964 jezdila radiální linka č. 133 z Těšnova na Černokosteckou.

Pravý „boom“ autobusové dopravy ale nastal 3. října 1964, kdy byl slavnostně zahájen provoz první diametrální autobusové linky vedené přes střed města. Pravidelný provoz linky spojující Petřiny a sídliště Antala Staška, která dostala číslo 134, začal až 5. října ve 4 hodiny a 32 minut. Dobový obězník číslo 163/64

Vpravo: Na lince číslo 134 byl v roce 1965 nasazen i první z nových třídvéřových autobusů ŠM I I. Na fotografii je zachycen na konečné Sídliště Antala Staška v Krči, v Krčské ulici před poliklinikou. Její budova se od té doby výrazně proměnila.



Dole: V letech 1971 – 1974 bylo upraveno číslování překryvných linek tak, že začínalo dvojkou, aby vyjádřilo zvýšené jízdné, které tedy činilo 2 koruny. Proto se z linky č. 134 stala linka 234. Na snímku projíždějí hned dva vozy v těsném závěsu přes Jiráskovo náměstí. Vyšší, dvojnásobné jízdné častěji pomáhalo regulovat počet cestujících.

(mimochodem v záhlaví má chybu – je očíslován 163/4) ji popsal – z hlediska skloňování poněkud kostrbatě – takto: „Trasa linky počíná v ulici Na Petřínách a dále je vedena ulicemi: Mackovou, Bělohorskou, Pionýrů, Obránců míru, Letenským tunelem, nábrežím kpt. Jaroše, Čechův most, 17. listopadu, Křižovnickou, Smetanovo nábrežím (Divadelní ve směru zpět), Gottwaldovo nábrežím, nábrežím B. Engelse, Neklanovou, Čiklovou, Petra Rezka, Náměstí Hrdinů, 5. května, Budějovickou, Olbrachtovou, Krčskou, kde před poliklinikou bude konečná stanice. Tímtež směrem jede zpět.“

Na lince bylo včetně konečných jen 15 stanic, z nichž jen jediná – Národní divadlo – byla stálá, ostatní byly na znamení. Linka byla dlouhá 17,2 km a jízdní doba činila 50 minut v jednom směru. Špičkový interval byl 5,8 minuty. Linku vypravovaly garáže Dejvice a Pankrác, což ale mělo za následek, že se vypravování linek č. 101 a 133 nově přestěhovalo do trolejbusové vozovny Vršovice, čímž v ní začal čtyřletý souběh trolejbusů a autobusů, až byly nakonec trolejbusy zcela vytlačeny. >>>

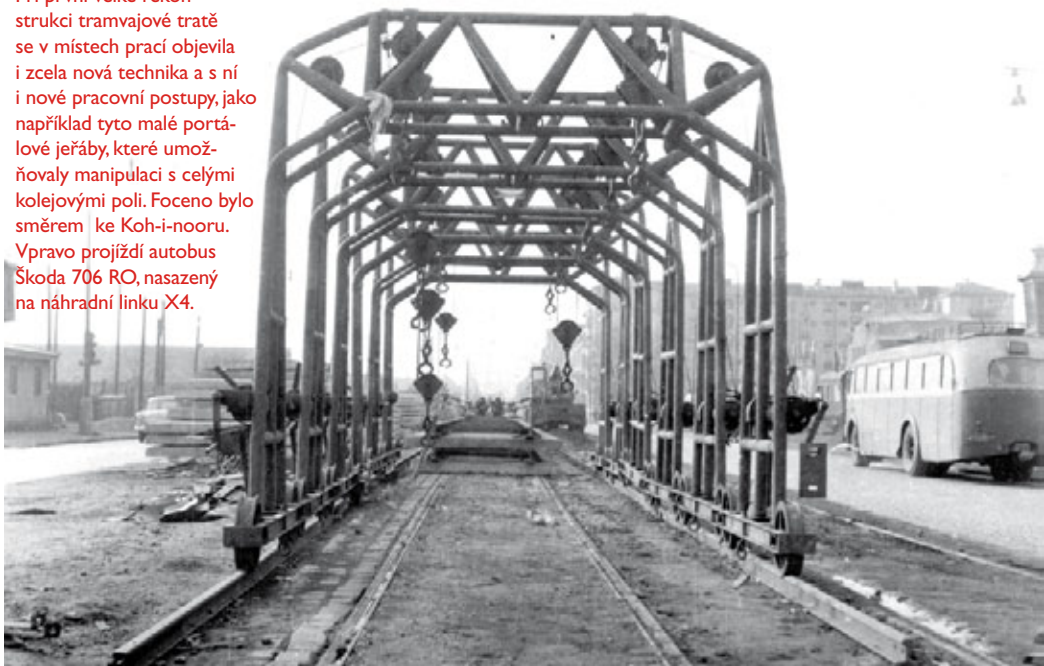


Na lince byl jednoslužný provoz bez průvodčího. Protože na „stotřicetčtyřku“ nebylo možné přestupovat z jiných linek MHD a naopak, nevydávaly se na ni žádné jízdenky. Linka si svojí rychlostí brzy získala velkou oblibu. Za měsíc provozu, přesněji 9. listopadu 1964, byla její trasa mírně upravena – vedla přes Švermův most, Řásnovku a nábřeží Na Františku a přibýlo na ní několik nových stanic, z nichž Na Františku byla druhá stálá. Tím byl položen základ překryvné autobusové sítě. Od 2. listopadu 1964 přibýla další diametrální linka, č. 135 (Nádraží Veleslavín – Spořilov), k níž v červenci 1965 přibýla ještě linka 136 (Vozovna Kobylisy – Hostivař, nám. J. Marata).

### PŘED PŮLSTOLETÍM ZAČALA ÉRA VELKÝCH REKONSTRUKCÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ

Na počátku šedesátých let byla městská hromadná doprava v Praze ve velké krizi, i když se navenek objevovaly některé významné novinky. Především byly do provozu nasazovány nové tramvaje typu T3. Jenže právě jejich uvádění do provozu přinášelo veliké technické problémy. Pro těžké vozy nebyla k dispozici kvalitní kolejová síť, vyšší energetickou náročnost nových vozů navíc nezvládaly měřicí a jejich kabelová síť. Provoz byl narušován stále častějšími poruchami. V roce 1964 se správy podniku ujalo nové vedení v čele s ředitelem (tehdy ještě ne generálním)

Při první velké rekonstrukci tramvajové tratě se v místech prací objevila i zcela nová technika a s ní i nové pracovní postupy, jako například tyto malé portálové jeřáby, které umožňovaly manipulaci s celými kolejovými poli. Foceno bylo směrem ke Koh-i-nooru. Vpravo projíždí autobus Škoda 706 RO, nasazený na náhradní linku X4.



Ing. Mikulášem Lackem, které provedlo rozsáhlé organizační změny a začalo provádět celou řadu dalších praktických kroků k ozdravení pražské MHD. Jedním z těchto kroků bylo zahájení systematických a zásadních rekonstrukcí tramvajových tratí.

Do té doby byly výluky v rozsahu jen několika dní vzácností. Opravy tratí se prováděly tak, aby se výluky uskutečňovaly zpravidla jen v noci. Hlavní práce probíhaly za plného, nebo jen částečně omezeného provozu. Aby bylo možné

provádět opravdu kvalitní generální opravy tratí, bylo nutné přikročit k dlouhodobým výlukám trvajícím několik týdnů či měsíců. Později se k nim přidaly i generální opravy celých komunikací a někdy i inženýrských sítí. Ačkoliv se občas za první výluku považuje „zabraná“ rekonstrukce trati v ulici Na Příkopě, která skončila pro nekvalitní provedení u soudu a musela se za dva roky opakovat, skutečně první zásadní rekonstrukce tratě byla prováděna za úplné výluky tramvajového provozu od 13. října 1964 ve Vršovicích

Ještě jeden pohled na portálové jeřáby ve Vršovicích. Tentokrát je vidíme na křižovatce třídy SNB (Vršovické) a Bělocerkevské.



Toto je snímek z druhé velké výluky, která začala ještě v roce 1964 v úseku Židovské hřbitovy (Želivského) – Vinice.




v úseku Koh-i-noor – náměstí Kubánské revoluce (Kubánské náměstí). Prerušeni provozu, dotýkající se pěti linek, skončilo až ranním vyjžděním 21. listopadu, ale protože na tuto rekonstrukci navázala výluka úseku Židovské hřbitovy (Želivského) – Vinice, která dokonce přešla do dalšího roku, nastávalo období, kdy tramvajový provoz v normálních pravidelných trasách všech linek začal být vzácností. V obou uvedených případech, třídy SNB (Vršovické) a Vinohradské, šlo o radikální zásah do stávající konstrukce

tratě. Vyloučení provozu umožnilo nasazení nové techniky. Systematické rekonstrukce tramvajových tratí od té doby probíhají dodnes.

#### DVĚMA SOUVĚTÍMI NA ZÁVĚR...

Ačkoliv 1. října 1939, tedy před 75 lety, došlo pod vlivem vypuknutí druhé světové války k radikálnímu omezení městské autobusové dopravy v Praze zrušením všech vnitroměstských úseků, Pražané se ke stejnému datu dočkali druhé trolejbusové linky, která nesla označení W

a zajistila kvalitní spojení od smíchovské křižovatky Anděl k Walterově továrně v Jinonicích, a jejíž vozy vypravovala adaptovaná (nedávno z větší části zbořená) bývalá tramvajová vozovna Smíchov v dnešní ulici Na Valentince.

Před 15 lety, 17. října 1999, zahájila provoz stanice metra Hloubětín na IV. provozním úseku tratě B a stala se prvním případem dodatečně zprovozněné stanice, když její dokončení (stejně jako druhé stanice v tom samém úseku, Kolbenovy, a povrchových úprav mostu mezi stanicemi Rajska zahrada a Černý Most) v původním plánovaném termínu současně s celým traťovým úsekem v závěru roku 1998 nebylo možné z důvodu nedostatku finančních prostředků. 

Zahájení provozu v dodatečně otevřené stanici Hloubětín 17. října 1999.



Konečná trolejbusová linka W u Waltrovky kolem roku 1942.



# Hrajeme i podle kněžny Hanavské

Křišťálové lustry, porcelánové sošky, kolekce portrétních obrazů či sada dobového nábytku.

Přiznejte, kdo z vás někdy nezatoužil strávit alespoň jednu noc na zámku... Právě touto výsadou se může pyšnit Pavel Vančura, vedoucí oddělení Řízení kvality a předpisů, který už více než dvacet let věnuje převážnou část svého volného času aktivitám na zámku Hořovice.

Jana Šejhová, foto: Petr Ludvíček

## Co vás k práci na zámku v Hořovicích přivedlo?

Na Hořovicích jsem začínal v roce 1993, čerstvě po maturitě, s tím, že šlo o klasické provázení. Tehdy byly na zámku kompletní pouze dvě místnosti se zámeckým mobiliářem a tři výstavní prostory – hraček, hodin a kuriozit.

## Jako sezónní průvodce jste zde strávil jeden měsíc. Co pro vás bylo v začátcích nejobtížnější?

Nejhorší bylo postavit se před lidi, když se vám rozechvěje hlas. Díky tomu, že jsem to absolvoval, bylo pro mě pak studium na vysoké škole jednodušší. Člověk se už nebojí cokoli odprezentovat. Při prováze-

Speciální kategorií návštěvníků jsou cyklisté a motorkáři, kteří chodí převážně jen pro turistické známky, říká průvodce zámkem Hořovice Pavel Vančura.

ní jsem se naučil nejen ovládat svůj hlas, ale třeba i zjistit, jak lidi reagují. Když jsme byli mladší, tak jsme s ostatními průvodci blbli a sázeli se, kolikrát za výklad řekneme nějaké nepatřičné slovo, aniž by si toho kdokoliv všiml.

## V průběhu času jste se dostal i k dalším činnostem na zámku...

Když vynechám to, že občas bylo potřeba něco přestěhovat nebo posunout, tak jsem začal dělat záležitosti spojené s pokladnou. Zezačátku jsem i prodával vstupenky. Podílel jsem se na objednávání zboží, vymýšlení pohledů, suvenýrů pro děti, na náplni webových stránek, ale i na účetnictví s tím spojeným. Teď je mou hlavní náplní personalistika.

## Personalistika? To znamená, že máte na starosti docházku, dohody brigádníků, apod.?

Když jsem dělal zástupce kastelána, bylo toho víc. Takhle musím minimálně jednou za měsíc i mimo hlavní sezónu přijet a zpracovat docházku.

## Vrátíte se ale zpátky k provázení. Máte rád návštěvníky, kteří kladou všetečné otázky?

Protože objekt zámku za ta léta už znám, tak je mi to celkem jedno, spíš záleží na náladě. Když ale přijde dotaz, na který neznáte odpověď, je nejlepší přiznat pravdu a říct, že zkratka nevíte.

## Setkáváte se často s lidmi, kteří nejsou, kulantně řečeno, příjemní?

Čas od času se objeví někdo, u koho už ode dveří víte, že má chuť se pohádat. Už jsem se to ale naučil řešit. Řeknu si: teď vyhraju já a nenechám se vytočit. Mám už vyzozorované, jaké jsou to typy lidí. Hodně se chtějí „přít“ mužští. Když jde o pár, tak většinou se pak žena přijde omluvit. Další věc, kterou jsem za svou praxi vyzozoroval, se týká vstupného. To přijde vetchá babička a vy jí doslova musíte vnutit slevu. No a pak přijde pán v kůži ověněný zlatem, který má miliony kartiček na slevu a chce slevu ze slevy. Speciální kategorií návštěvníků jsou cyklisté a motorkáři, kteří chodí převážně jen pro turistické známky.

## Jak je to s dětmi? Všiml jsem si, že na zámku nabízejí i speciální dětské prohlídky...

Myslím, že tyto prohlídky mají docela úspěch. Dělají je pro nás průvodci ze Sychrova a dělají je s humorem. Takže když jdete s dítětem jako rodič, tak to není jen výklad o historii, ale jako dospělák si najdete i místa, kde se zasmějete. Není v tom nic vulgárního, ale dítě to nepochopí. Je o úroveň jinde a vnímá pouze pohádku.

## Prostřednictvím hraných prohlídek nezapomínáte ani na dospělé...

Prohlídky pro dospělé jsme začali dělat z vlastní iniciativy a jde o výjev z historie. Kolegyně Katka přes zimu prochází deníky kněžny Hanavské, což byla příbuzná posledních majitelů zámku, a hledá v nich různé historky, které pak hrajeme. Já hraju tradičně „pokladního“, takže prodám vstupenky a kolegové si to odehrají. Nově mi v poslední době přibyla funkce fotografa.

## Noční můrou asi každého průvodce je, když zapomenete text. Už se vám to někdy stalo?

Když si na zámku zvyknete, tak vždycky něco „vylovíte“. Já třeba umím na Hořovicích dokonale první okruh a ten druhý už jsem jako řadový průvodce neprovázel, takže když tam jdu, improvizuju. Provádím-li v němčině, textu se vůbec nedržím a jedu, co mě napadne. Lidi stejně nejvíce baví perličky, třeba o nemanželských dětech.

## Hořovice máte opravdu pevně zapsané ve svém srdci. Existuje něco, co byste rád pro místní zámek ještě zařídil?

Jedno, co po mně doufám navždy zůstane, je název ulice, která vede kolem zámku. Místo Pražské se nyní jmenuje Vrbnovská, a to podle prvních majitelů zámku. Do budoucna bych si přál, aby Hořovice měly na dálnici hnědou dopravní značku jako kulturně-turistický cíl. Navrhl jsem obrázek zámku na tuto značku a dokonce mám i dokument, že ji ministerstvo kultury schválilo. Schválené máme dokonce i místo, kde by na dálnici měla stát, ale kraj na to zatím v rozpočtu nenašel peníze.



# LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V tomto čísle DP kontaktu se v rámci pravidelného příspěvku dozvíte o tom, jaká dopravní rozšíření se chystají v následujících letech ve Vídni. Podíváme se také na historické tramvaje v pravidelném provozu v americké Tampě a na novou japonskou vizi výletního vlaku. A možná vás překvapí hromadná ochota lidí pomoci při nehodách v dopravních prostředcích.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

## VÍDEŇ ZVEŘEJNILA DOPRAVNÍ PLÁN NA NÁSLEDUJÍCÍCH 10 LET

(*Railway Gazette International*, 8/2014)

Vídeň seznámila 27. června veřejnost s investičním balíčkem pro následujících 10 let. Rakouská metropole plánuje dvě prodloužení metra. Linka U2 by měla být rozdělena do dvou částí, jedna z nich se stane linkou U5 a bude obsluhovat severozápadní část města. Pokračují také jednání s vládou o dalším prodloužení U5 na sever, čímž by se propojila síť s novým tramvajovým přestupním bodem. U2 by se mohla prodloužit dále na jih. Plány se netýkají jen metra, ale i tramvají – k rozšíření sítě by mělo v roce 2018 dojít u linky „O“, v následujícím roce bude prodloužena linka „D“ a chystají se ještě další změny dopravního schématu. Město zároveň vyjednává s Rakouskými spolkovými drahami o zlepšení provozu linek S-Bahn v rámci vyšší frekvence a dalších nových stanic. Síť MHD má ve Vídni cca 937 km, 5 linek metra, 28 tramvajových a 90 autobusových linek.

## HISTORICKÉ TRAMVAJE NA MODERNÍ Lince V TAMPĚ

(*Tramways&Urban Transit*, 7/2014)

Žluté historické tramvaje jezdí v americké Tampě na nové infrastrukturu. Původní tramvajový systém byl v Tampě uveden do provozu v roce 1923, nově zrekonstruovaná, 4,3 km dlouhá jednokolejová trať s devíti zastávkami funguje od roku 2002.

Všechny provozované tramvaje byly vyrobeny na přelomu 20. a 21. století s karoserií inspirovanou vozy z roku 1922, jediný vůz č. 163 je opravdu původní originál. Tento vůz byl v roce 1987 nalezen v Tampě, kde sloužil jako kurník.



Po komplexní rekonstrukci dnes jezdí s ostatními vozy. Tampa je třetí největší město státu Florida (USA) s počtem obyvatel cca 2,5 milionu. Tramvajový systém TECO je vlastněn městem Tampa a společností HART (Hillsborough Area Regional Transit Authority), která ho provozuje ve spolupráci s neziskovou organizací TECO Historické tramvaje, a.s. Společně s tramvajemi je možné se ve městě svést i autobusy a trolejbusy.

## CESTA LUXUSNÍM VLAKEM JEN PRO VYVOLENÉ

(*Reportér AŽD Praha*, 3/2014)

Až neuvěřitelný luxus připravuje vedení japonské železnice East Japan Railway Company v nově navrhovaném výletním vlaku, kterým se bude snažit přilákat další cestující. Půjde o speciální nabídku ve spolupráci s japonskými aerolinkami s cílem poskytnout zákazníkům pohodlnou cestu vlakem, během níž budou moci vychutnávat krásy japonské přírody i kultury. Proto jsou hlavním prvkem obří panoramatická okna. Autorem interiéru je známý designér Ken Okuyama, který pracoval i pro au-



Zdroj: East Japan Railway Company

tomobilku Ferrari. Ve vlaku s deseti vagony naleznete ložnice, romantickou jídelnu, obývací místnost, koupelnu i vířivku, vše zařízené kvalitními materiály a doplněné moderní technologií.

Plánovaná kapacita vlaku je 34 osob, čemuž budou jistě odpovídat i ceny. Železniční společnost předpokládá nasazení tohoto expresu již v roce 2017.

## KDYŽ SE CHCE, VŠECHNO JDE

([www.zpravy.idnes.cz](http://www.zpravy.idnes.cz))

Mezi mnoha negativními zprávami, které nás neustále obklopují, je milé objevit informaci o lidské sounáležitosti a ochotě pomoci. Možná jste ji zaznamenali také. Na začátku srpna tohoto roku se stala nehoda jednomu z cestujících metra v australském Perthu. Muži při nastupování do soupravy sklouzla noha do prostoru mezi nástupištěm a vagonem. Jeden z cestujících duchapřítomně upozornil zaměstnance metra, kteří ihned avizovali řidiči soupravy, aby se nerozjžděl. Současně vyzvali všechny pasažéry, aby společnými silami zatlačili na vlak a pokusili se devadesátitunové vagony naklonit. Během deseti minut se podařilo muži zaklíněnou nohu uvolnit. Vyvážl bez zranění, jak konstatovali i přivolaní záchranáři, a bez problémů pokračoval ve své cestě dalším metrem. Celou situaci, zachycenou průmyslovou kamerou, je možné zhlédnout i na internetu. K podobné události došlo v červenci v japonském Tokiu, kdy spolucestující zachránili muže, kterému se také zaklíněla noha do prostoru mezi nástupištěm a dvěma vagony metra. Lidé dokázali naklonit třicetitunový vlak a díky jejich rychlé pomoci se muži nic nestalo. Metro nabralo jen osmiminutové zpoždění. Koncem srpna vyprostili kolemjdoucí a cestující v Dublinu studentku, které se dostala noha pod tramvaj.

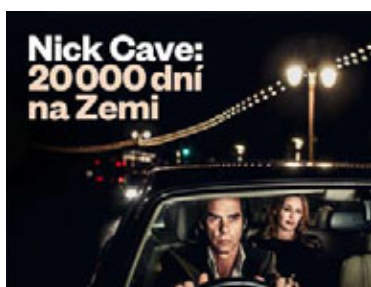
Dívka utrpěla jen lehká zranění. Nezbyvá než si přát méně takových neštěstí a více takové ochoty a pomoci od ostatních lidí.



Zdroj: abc.net.au

# KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák



## FILM

Na měsíc říjen je připraveno více než dvacet filmových premiér, které by se měly objevit v našich kinech. Zastoupeny budou opět různé žánry od animovaných filmů, přes komedie až třeba k hororům. Fanoušci hudebníka, literáta a umělce mnoha tváří Nicka Cavea si pravděpodobně nenechají ujít tak trochu fiktivní hraný dokument *Nick Cave: 20 000 dní na Zemi*. Celovečerní režisérský debut dvojice Iain Forsyth a Jane Pollardová navazuje na jejich sedmiletou intenzivní spolupráci s tímto originálním umělcem. Jedná se o záznam dvaceti čtyř hodin v životě rockové hvězdy, který přináší důvěrně zachycení procesu umělecké tvorby na pozadí kombinace reality a fikce. Příznivci českých filmů se mohou do kina vydat třeba na dílo režisérky Alice Nellis *Andělé všedního dne*. Příběh na motivy románu Michala Viewegha, kde čtve-



řice andělů má provést své „lidské svěřence“ jejich nejtěžším dnem. Přestože by měli být spíše nestrannými pozorovateli, snaží se kvartet andělů v podání herců Mariána Labudy, Vojtěcha Dyka, Elišky Křenkové a Vladimíra Javorského občas osud alespoň mírně usměrnit. Důvod vyrazit do kina by mohli mít možná i milovníci filmů režiséra Davida Cronenberga, který stojí za konečnou podobou snímku *Mapy ke hvězdám* z prostředí Hollywoodu, nebo ti, kdo mají rádi herectví Roberta Downeyho

jr., jenž se objeví v hlavní roli amerického dramatu *Soudce*.

## DIVADLO

Divadlo na Vinohradech připravilo do prostor nové zkušební legendární hru Pavla Landovského *Hodinový hoteliér* (již vyprodaná premiéra je naplánována na 16. října). Herec, svérázný myslitel a autor Pavel Landovský se touto hrou představil v šedesátých letech na své tehdejší domovské scéně, tedy na prknech Činoherního klubu. Přestože se říká, že tato komedie je do značné míry svázána s českou kulturou doby svého vzniku, tým Divadla



Zdroj: Divadlo na Vinohradech

na Vinohradech je přesvědčen, že její humor je nadčasový a hra si zaslouží své místo ve volném cyklu připomínajícím skvosty československé dramatiky dvacátého století. V oficiálních materiálech je i upozornění, že ve hře se na jevišti kouří, padají tam expresivní výrazy a inscenace není vhodná pro mládež do 15 let. Nakonec, jak také jinak u Pavla Landovského coby autora. Více na [divadlonavinohradech.com](http://divadlonavinohradech.com).

## VÝSTAVA

Až do ledna příštího roku je v Domě U Kamenného zvonu na Staroměstském náměstí přístupná výstava s názvem *Josef Váchal – Magie hledání*,



Zdroj: GHMP


Vlevo: Kresba Nedotažený pentagram okultisty Josefa Váchala vznikl v roce 1947.

kteřá je věnována vztahu všestranného umělce Josefa Váchala (1884 – 1969) k magii a okultismu. Magie a okultismus výrazně ovlivnily zejména rané období Váchalovy tvorby, kdy se do jeho děl promítala efektní a srozumitelná okultní estetika, korespondující se symbolismem a dekadencí. Z Váchalových textů, kreseb, obrazů, soch i autorského písma vyplývá, že v jeho případě byl však tím nejmagičtějším samotný proces tvůrčího hledání a stavby výtvarné řeči. Více na [www.ghmp.cz](http://www.ghmp.cz).

## HUDBA






Ze zajímavých koncertních vystoupení v Praze vybíráme například akustický koncert německých *Die Happy* s Martou Jandovou za mikrofonem v sobotu 18. října v klubu *Rock Café*. I další plánované koncerty ale nabízejí pestrou škálu interpretů. V pondělí 20. října se na scénu *Lucerna Music*



Baru vrátí legendární američtí rockoví experimentátoři *Swans*, o den později (21. října) v *MeetFactory* se zase představí jeden z největších objevů britské nezávislé hudební scény loňského roku, kapela *The 1975*, zatímco do *O2 Arény* povedou kroky fanoušků australské popové královny *Kylie Minogue* (na foto dole). A tipy můžeme završit třeba tím, že vůbec poprvé se k nám podívá (konkrétně 1. listopadu na scénu velkého sálu *Lucerny*) jedna z největších hvězd r'n'b, soulu i popu 80. a 90. let, rodačka z anglického Manchesteru, *Lisa Stansfield*. 



**Křížovka:** Firma Baťa slaví 120. výročí svého založení. V tajence najdete dokončení citátu Tomáše Bati: Veřejným financím může pomoci jedině: když ...

	INICIÁLY HEREČKY VILHELMOVÉ	ČESKÉ MĚSTO	EVIN DRUH	NÁSTROJ K DUSÁNÍ	ŠPANĚLSKÝ MLUVNICKÝ ČLEN	ZHOUBNÝ KOŽNÍ NÁDOR		PODNE- COVAT	VOJENSKÁ JEDNOTKA	OMASTEK		ZNAČKA MLI- SEKUNDY	SVOBODNÉ FEUDÁLNÍ STATKY	PROHLÍDKA STROJE S OPRAVOU	1. DÍL TAJENKY	NEHLUČNÉ
KLUSEM (HOVOR.)							ZEMNÍ SONDA DÝM				NĚMECKY „TRH“					
3. DÍL TAJENKY											MOŘSKÉ RYBY ŽENSKÉ JMÉNO					
	KAMARÁD ŠEBESTOVÉ OPEVNĚNÉ SIDLO				MARIONETA NAMOTAT							VYBĚŽEK NÁVRŠÍ PÍSMENA R				
NA TOM MÍSTĚ				VĚDA POKRYTÍ ŠITÍM						SOUŘADICÍ SPOJKA OHMATÁNÍ						
INICIÁLY SPISOVA- TELE REZÁČE			HIMÁLAJ. ŠELMA SILNIČNÍ POPLATKY						KONTURA PSANÉ KOPIE						4. DÍL TAJENKY	ŠTĚRBINKA
CIKÁNOVO							TOMÁŠEK ŠVÉDSKÁ ROCKOVÁ SKUPINA						MPZ ESTONSKA BÁJNÝ ČES- KÝ KNIŽE			
2. DÍL TAJENKY								AMER. LE- TECKÁ SPO- LEČNOST HODNĚ						CITOSLOV. CHRČENÍ MILENCI (ZASTAR.)		
	HORNÍ ČÁST MÍSTNOSTI	SEKNOUT MOŘŠTÍ KORYŠI				JEDINEČNÉ VĚCI OHLEDU- PLNOST						HYDR. SOD- NÝ (VZOR.) ŽIDOVSKÁ SOBOTA				
KARETNÍ HRA					TLAKY VNITŘNÍ PLOCHA RUKY						ÚRYVEK SKLADBY NELETÁVÝ PTÁK					
INICIÁLY FOTBALISTY ROSICKÉHO			USTÁLENÁ SPOJENÍ SLOVENSKY „SÝR“							TYRANI SPZ LITOMĚŘIC						
ANTOUŠEK			KRÁSNÁ (KNIŽNĚ) ZN. VOLT- AMPÉRU						ASLJSKÝ STÁT ZNAČKA STRONCIA							
5. DÍL TAJENKY													TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKA- CI (ZKR.)			
DRAVÁ RYBA							ZNAČKA ŽVÝKAČEK						VYSOKÁ AMERICKÁ PALMA			

V tajence křížovky z čísla 9/2014 jste mohli vyluštit dokončení citátu Franze Kafky: Dva úkoly na začátku života: stále víc zužuj svůj kruh a stále znovu zkoumej, zda se neukrýváš někde mimo něj.

## FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



### Kde jsou tyto pozůstatky tramvajových kolejí?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte 2 volné vstupenky do Království železnic na Smíchově a DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra. Odpověď zašlete nejpozději do **čtvrtka 30. října 2014** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž).

<<<



>>>

**Správná odpověď na otázku Jaký je název této tramvajové zastávky (totožný s jednou ze stanic metra) z Fotosoutěže v DP kontaktu 9/2014 zněla:**

**Invalidovna.** Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 volnými vstupenkami do Galerie DOX, DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra a přívěskem ke stejnému výročí odměněn: **Helena Holubářová.**

# AHOJ, KAROSO!

Provozce deště a hloučky lidí, kteří i přes nepřízeň počasí neváhali a přišli zamávat Karosám B731 na jejich poslední jízdu pražskými ulicemi, tak vypadalo prostranství garáže Klíčov v pátek 12. září 2014 po druhé hodině odpolední. Před efektně vyrovnanou řadou pěti vozů, z nichž trojice zamířila na trasu linky 158 a dva do autobusových obřadšť Letňany a Českomoravská, kde si je mohli příznivci „velkého volantu“ prohlédnout či vyfotit, zavzpomínali radní pro dopravu Jiří Pařízek, generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš, technický ředitel DPP Jan Šurovský a vedoucí jednotky JSVA Jan Lebeda. A vzpomínání to bylo příjemné...

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna a Ondřej Volf



Nahoře: Poslední Karosy B731 byly opatřeny speciálními tabulkami s daty, informujícími o letech provozu.

Vlevo: Fotografie z posledního zatažení vozů B731 z 12. září 2014 v cca 20.10 hod.

Dole: Jedním z řidičů vozů, které se vydaly v pátek 12. září naposledy do provozu, byl i Jan Ryšánek.

Z pohledu člověka, který byl v roce 1995 u příchodu poslední série těchto vozů do DPP, promlouval na rozlučce Jiří Pařízek. Kromě slov díky na adresu konstruktérů vozů a pracovníků, kteří s autobusy přicházeli do kontaktu, nejčastěji v rolích řidičů a opravářů, připomněl i jedno specifikum, jímž byly autobusy opatřeny v rámci celkové opravy a modernizace v roce 2007 – klimatizaci. Ta byla pro milovníky dokonalého vzhledu možná lehce „neestetickým“ elementem, avšak pro řidiče v teplých dnech vítaným pomocníkem.

Z pohledu ředitele, který těmito vozy cestoval do práce a dnes je jeho úkolem omladit vozový park největšího pražského dopravce, hovořil Jaroslav Ďuriš. Stejně

jako Jiří Pařízek, ani on nešetřil poděkováními a v krátkosti nastínil budoucnost pražské dopravy bez bariér. Z pohledu žáka druhé třídy přidal krátkou vzpomínku na příchod Karos B731 do Prahy Jan Šurovský. Ten připomněl nesmazatelný fakt, že právě tento typ autobusu, jehož životnost byla odhadována na šest až sedm let, dokázal při dobré péči sloužit trojnásobnou dobu. Z pohledu řidiče i opraváře s láskou o těchto vozech promluvil i poslední z řečníků, Jan Lebeda.

Poté už pět vozů opustilo klíčovskou garáž a vydalo se na svou poslední odpolední „šichtu“. Fanoušci hranatých Karos však nemusí smutnit, v provozu zůstává B741, která bude jezdit ještě minimálně na začátku příštího roku. 🚍

