

DP kontakt

Průvod oslavenců obrazem
Vršovice otevřely své brány
Jednočládková Evička ve finiši





S Pěťou jezdím zdarma

Doprovod dítěte do 3 let věku jezdí MHD zdarma*

Kdokoliv bude cestovat po Praze veřejnou dopravou s dítětem do tří let, nemusí si od 1. července 2015 kupovat jízdenku.

☎ 296 19 18 17

www.dpp.cz



Pes jezdí MHD zdarma

Od 1. 7. 2015 již nemusíte pro svého psa při cestách po Praze (vyjma vlaků) pořizovat jízdenku. Pes musí mít nasazen náhubek a být držen na vodíku.

☎ 296 19 18 17

www.dpp.cz



10 Kč

S ročním kuponem cestujete MHD jen za 10 korun denně

Zlevnili jsme pro Vás roční kupon na 3 650 Kč. To znamená, že celodenní cestování nyní vyjde jen na 10 korun.

☎ 296 19 18 17

www.dpp.cz



10 Kč

Jezdím MHD jen občas, ale i tak se mi roční kupon vyplatí

Zlevnili jsme pro Vás roční kupon na 3 650 Kč. To znamená, že celodenní cestování nyní vyjde jen na 10 korun.

☎ 296 19 18 17

www.dpp.cz



Platí od 1. 7. 2015.

Vážené kolegyně a kolegové,

dovoluji si Vás po delším čase oslovit opět z tohoto místa, i když nyní s jednou novinou. Začátkem května jsem se nově ujal vedení odboru Marketing a komunikace a považuji za důležité podělit se s Vámi o své vize, týkající se prezentace naší společnosti vnitřní i široké vnější veřejnosti. Předně považuji za naprosto základní uvést, že v Dopravním podniku působím rok a půl, přičemž za tuto dobu jsem naprosto propadl všemu dění a činnostem, které jsou s podnikem spjaté. Považuji proto prezentaci podniku navenek, mediální ohlasy a také vzájemnou komunikaci uvnitř firmy za oblasti, které vnímám přímo osobně a záleží mi na jejich podobě.

Vytyčil jsem si proto několik základních cílů, které bych za pomoci Vás všech rád zrealizoval. Hlavní myšlenkou je znovu posílit a zlepšit vztah Dopravního podniku a jeho zákazníků – cestujících. Považuji za naprosto elementární zvýšit sounáležitost cestujících s naším podnikem, jelikož společně fungujeme 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce. V každodenním rytmu naši cestující nejen míří za svými povinnostmi a radostmi, ale určitý čas tráví s námi, s Dopravním podnikem, a tento vzájemně strávený čas by měl být přinej-

menším obohacující a příjemný pro obě strany. V tomto směru je jednoznačně důležité přijít s novými projekty, které v rámci celé sítě MHD cestující osloví.

Cestování MHD je ve vyspělých metropolích Evropy určitým trendem a vyjadřuje životní postoj cestujících – je ekologické, spoří čas a je místem vzájemného potkávání se a komunikace. Za sebe mohu říci, že to je přesně vnímání, které bych pomocí marketingu a komunikace DPP u našich cestujících chtěl alespoň částečně navodit. V tuto chvíli s kolegy zpracováváme nový marketingový plán našeho podniku, který bude pamatovat nejen na výše uvedené oblasti, ale zejména také na komunikaci uvnitř společnosti – s Vámi se všemi, našimi kolegyněmi a kolegy.

První červnový víkend jsme si připomenuli výročí 90 let od zavedení pravidelného provozu autobusů v Praze, výročí 60 let existence garáže ve Vršovicích a poslední jízdu jsme se rozloučili s autobusem Karosa B741. Dovolím si z tohoto místa poděkovat všem, kdo se na těchto akcích podíleli, i těm, kteří se jich zúčastnili. Opět to byl prostor vzájemně se potkat a komunikovat napříč podnikem. Z těchto několika víkendových akcí jsem si vzal několik po-



naučení a poznatků, které zohledním hned při další příležitosti, kterou nebude nic jiného, než oslava 140. výročí pražské MHD. Bude to jubileum, které by se mělo týkat všech zaměstnanců Dopravního podniku.

Závěrem velice děkuji za četné podněty, nápady a doporučení, která s díky přijímám a snažím se je zapracovat do celkové koncepce našeho odboru tak, aby se Dopravní podnik jako celek těšil u veřejnosti dobrému jménu a jeho zaměstnanci měli pocit sounáležitosti s firmou, která ročně přepraví více jak miliardu cestujících.

Jiří Štábl,
tiskový mluvčí a vedoucí odboru
Marketing a komunikace

OBSAH 6 • 2015

- 4–5** Aktuálně
Sřípky z tuzemských dopravních podniků
6 Přišlo od cestujících, Listárna
7 Co o nás píše média

EXKLUZIVNĚ

- 8–9** Jednočlávková Evička ve finiši

90 LET PROVOZU AUTOBUSŮ V PRAZE

- 10–11** Vršovice otevřely své brány
12–15 Průvod oslavenců obrazem

Z PODNIKU

- 16–17** Uznávám poctivou práci
18–20 Co se skrývá za systémem identifikace čísla vlaku
21–23 Dispečink autobusů, to není jen kontrola řidičů

HISTORIE

- 24–26** Červnový historický kaleidoskop 2015

PEL – MEL

- 27** Letem dopravním světem

REPORTÁŽ

- 28–29** Za metrem nemetrem na sopečný ostrov – 2. část

KULTURNÍ TIPY

- 30** Vydejte se na cestu do vesmíru

ZÁBAVA, SOUTĚŽE

- 31** Křížovka, Fotosoutěž, Soutěž ze starých Kontaktů

Foto na obálce: Petr Adámek



DP kontakt

Časopis zaměstnanců 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
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Rehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63
• MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 22. 5. 2015 • NEPRODEJNÉ

ZE ZASEDÁNÍ KONGRESU UITP

V termínu 8. – 10. června 2015 hostil italský Milán 61. kongres Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP). Třídenní nabitý program přednášek, paralelních seminářů a technických prezentací doplnila tradičně rozsáhlá výstava dopravní techniky a technologií, kde opět



nechyběla řada novinek a unikátních řešení. V předvečer akce proběhla zároveň jednání vybraných komisí, valná hromada zemí střední a východní Evropy i valná hromada celé asociace. V průběhu kongresu byly mimo jiné také oficiálně představeny a zahájeny další výzkumné a rozvojové projekty, koordinované UITP a financované programem Horizon 2020, např. projekt EBSF 2 (Evropský autobusový systém budoucnosti). Tohoto projektu se DPP bude opět aktivně účastnit.

(jb)



Foto: Ondřej Volf

OPRAVY SLOUPKŮ KLOUBOVÝCH CITY BUSŮ

Jednou ze současných činností střediska provoz Ústřední dílny je provádění oprav karoserií kloubových autobusů Karosa City Bus. Konkrétně se jedná o opravy tzv. sloupku T12 v podobném rozsahu, jako tomu je u standardních vozů City Bus u oprav T8. V současné době finišuje tato oprava u autobusu č. 6514 z provozu Řepy, který v jejím rámci obdržel i nový celolak karoserie a reprezentoval tak tento typ na oslavách 90 let autobusů v Praze. Podrobně se tématu oprav T12 u kloubových City Busů bude věnovat samostatný článek v jednom z letních čísel časopisu DP kontakt.

(ov)



Foto: Petr Hejma

KINOBUS S TEREZOU MAXOVOU

Ve druhé polovině června se vydá již poosmé na své letní turné populární Kinobus. Fanoušci českých a poprvé v historii Kinobusu i zahraničních filmů se budou moci za večerním promítáním vypravit do více než čtrnácti pražských lokalit, kde se mohou těšit například na snímky Pohádkář s Jiřím Macháčkem a Evou Herzigovou v hlavních rolích, na černou komedii Zakázané uvolnění, pojednávající o jednom nepovedeném únosu nevěsty, nebo na pokračování Troškových Babovřesek či dnes již téměř legendárního snímku Dědictví aneb Kurvahošigutentag. Ve filmové přehlídce si jistě své příznivce najde i režijní debut Jiřího Mádlá Pojedeme k moři, odkrývající taje dětské duše, a to zcela citlivě a za velkého přispění originální kamery Edity Kainrathové. Veškerá promítání jako v minulých letech jsou zdarma a s Kinobusem se na cesty vypraví také kasička charitativního projektu Terezy Maxové Teribear, do níž mohou zájemci přispět na rozvoj a podporu náhradní rodinné péče.

(jaš)

STŘÍPKY Z TUZEMSKÝCH

SOUTĚŽTE S DOPRAVNÍM PODNIKEM MĚSTA BRNA



V rámci oslav 85 let autobusů a 115 let elektrické tramvaje v Brně připravil Dopravní podnik města Brna pro své nejmladší cestující soutěž o nejdelší vozový park, vytvořený z papírových modelů. Soutěže se mohou zúčastnit jak školy, tak i jednotlivci, a vystřihovánky modelů jsou volně ke stažení na webových stránkách brněnského dopravního podniku či k zakoupení v jeho informační kanceláři v Novobranské ulici. Samotná soutěž proběhne jako součást Dne otevřených dveří v autobusové vozovně Slatina v sobotu 20. 6. 2015 od 12.00 do 16.30 hodin. Na vítěze, který bude vyhlášen zhruba v 17 hodin, čeká odměna.

V OPAVĚ VYROSTLA MOBILNÍ PLNICÍ STANICE NA CNG

V areálu Městského dopravního podni-

ku Opava vznikla během několika hodin nová mobilní plnicí stanice CNG. Ta bude sloužit patnácti autobusům s pohonem na stlačený zemní plyn, které již nyní přicházejí do MDPO. Jedná se o autobusy IVECO Urbanway 10 a 12, se kterými se cestující již brzy setkají na linkách opavské MHD.

VLÁČEK DO HRADECKÝCH LESŮ V PROVOZU



Vláčkem po lese a ještě k tomu za doprovodu průvodce? Ano! Po úspěšných loňských testech zahájil Dopravní podnik města Hradce Králové ve spolupráci s Městskými lesy Hradce Králové a Hradeckou lesní a dřevařskou společností příležitostně jízdy do městských lesů. Vybrat si můžete ze dvou tras – k Mazurovým chalupám a zpět (délka jízdy 2,5 hodiny) a k rybníku Výskyt a zpět (délka jízdy 1,5 hodiny). Trasy

po městských lesích jsou vhodné pro všechny věkové kategorie, pro méně pohyblivé, důchodce i rodiny s dětmi. Kapacita vláčku je 36 míst a místo je nutné si předem rezervovat na e-mailu: dejnozkova@hlds.cz nebo telefonicky na čísle 602 618 438 (po – čt od 9.00 do 11.00).

V OSTRAVĚ OTESTOVALI AUTOMATY NA BATERKY



Dopravní podnik v Ostravě otestoval během hokejového mistrovství světa zajímavou novinku – jízdenkové automaty na baterky. Dva mobilní jízdenkové automaty, které pro svůj provoz nepotřebují externí napájení, umístil v rámci hokejového svátku před ČEZ arénu a do fanzóny. Očekávaný zvýšený zájem o koupi jízdenek na MHD přímo v dějišti konání světového šampionátu v ledním hokeji přiměl ostravské dopravníky k opatření v podobě speciální úpravy

ŽLUTOBILÁ EVIČKA POKŘTĚNA

V úterý 9. června 2015 krátce po 14. hodině byla v provozovně Opraveny tramvaji DPP slavnostně pokřtěna nová nízkopodlažní tramvaj EVO1. Evičku, jak byla tramvaj slangově pojmenována, pokřtila náměstkyně primátorky Eva Kislingerová, generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a vedoucí projektu EVO1 Rudolf John. Testování tramvaje v ulicích Prahy začne po skončení ostravského veletrhu Czech Raildays, kde se Evička prezentuje. Pokud vůz projde náročnými zkouškami, stane se první jednočlávkovou plně nízkopodlažní tramvají, která bude jezdit v České republice. První cestující by mohla svést v říjnu

tohoto roku. Jak se Evička klubala do své krásy, než poprvé vyjela z bran Opraveny tramvaji, se můžete dočíst v tomto čísle na str. 8 a 9.

(jaš)

Foto: Petr Ludvíček



VE VOZOVNĚ PROŠLI BRÁNOU DO ŽIVOTA

Už popáté převzali 8. června 2015 úspěšní maturanti v krásném prostředí střešovické vozovny maturitní vysvědčení. Ředitel školy František Novotný poblahopřál absolventům k úspěchu a úvodním slovem slavnost zahájil. Z historických vozů přihlíželi rodiče, příbuzní a v případě dálkařů také jejich děti. Maturanti nejprve převzali z rukou třídních učitelů a zástupců obou budov školy vysvědčení a pak prošli symbolickou branou vstříc dalšímu vzdělávání nebo svému prvnímu zaměstnání. Ti úplně nejlepší se o něj mohou ucházet například v rámci Absolventského programu v DPP. Maturitní zkoušku složilo úspěšně po třech letech náročného studia při zaměstnání také několik zaměstnanců DPP, kteří studovali s podporou zaměstnavatele v oborech Podnikání nebo Provoz dopravních zařízení.



Foto: Michaela Franková

KAROSY LEGENDÁRNÍ ŘADY 700 DOJEZDILY!

V rámci Dne otevřených dveří v garáži Vršovice (reportáž najdete na str. 12 a 13) a oslav 90 let autobusové dopravy v Praze byl taktéž ukončen provoz autobusů Karosa B741. Jednalo se o úplně poslední zástupce výrobní řady 700, které DPP ještě provozoval. Dnes už můžeme tuto řadu považovat za legendární. Pražskému dopravnímu podniku sloužila většina modifikací z řady 700, které byly vyráběny. V letech 1981 až 1996 bylo dodáno téměř 1000 autobusů B731 s automatem, bezmála 850 „klacků“ B732, necelé dvě stovky kloubových B741, ale i skoro 100 meziměstských „modráků“ C734 a také několik zájezdových LC735. Stovky autobusů řady 700 se podrobily celkové nebo částečné opravě v Ústředních dílnách DPP, aby jim byla prodloužena životnost. Všechno ale jednou končí, a tak je čas rozloučit se i s posledními „hranatými“ karosami. Sloužily nám nepřetržitě 34 let. Naposledy svezly cestující v sobotu 6. června 2015. Děkujeme!

(ov)



Foto: Ondřej Volf

DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

jízdenkových automatů. Dva speciální stojany s jízdenkovými automaty byly dovybaveny dobíjecími akumulátory, které napájely všechny systémy. Akumulátory byly dvakrát denně měněny za čerstvé dobíté. Celou úpravu a zprovoznění těchto automatů připravili sami zaměstnanci ostravského dopravního podniku.

BENEFIČNÍ TRAMVAJOVÁ LINKA BEZPEČÍ VZBUDILA ZÁJEM LIBEREČANŮ

Celý květen jezdila v Liberci benefiční tramvajová Linka bezpečí, která měla za cíl upozornit na její fungování, na témata, s nimiž konzultanti dětem v krizi pomáhají, ale také na nezbytnost finanční podpory od široké veřejnosti. A právě to vzali Liberečané za své. Prostřednictvím bezkontaktních platebních terminálů umístěných v tramvaji

a na speciální zastávce, příspěvků do Linkové kasičky a darů od lokálních firem přispěli na konto Linky bezpečí přes 60 tisíc korun.

HISTORICKÝM AUTOBUSEM TŘEBA NA KUNĚTICKOU HORU

V neděli 7. 6. 2015 zahájily letošní provoz pardubické nostalgické linky. Premiérová jízda linky 52 se uskutečnila na trase Dubina – Třída Míru – Polabiny – Ohrazenice – Kunětická hora. Nostalgická trolejbusová linka 51 vyjede letos ještě o nedělích 5. 7., 6. 9. a 11. 10. 2015, nostalgická autobusová linka 52 pak o nedělích 7. 6., 9. 8. a 6. 9. 2015. Kompletní jízdní řády obou linek najdete na webové stránce Dopravního podniku města Pardubice – www.dpmp.cz.

Dopravní podnik města Pardubice a. s.



TITULKA S NEPLÁNOVANOU FOTOHÁDANKOU

Přestože má Fotosoutěž o ceny své pravidelné místo na konci časopisu, titulní strana květnového DP kontaktu se stala mezi čtenáři fotohádankou. Odkud je fotografie s barikádou? Tato otázka se v různých obměnách valila nejen na redakci, ale mířila i do archivu. Teď si můžete porovnat svůj tip s odpovědí Pavla Fojtíka, vedoucího Archivu DPP:

Dům na fotografii zcela vlevo je tamní lékárna, která vyhořela za Pražského povstání. Dnes na jejím místě stojí nový dům a je v něm opět lékárna. Dům zcela vpravo s trojicí střeš kolmých na ulici existuje dodnes, ale je přestavěný. Jedná se o Kobylisy, dnešní Zenklovu ulice u Okrouhlické ulice. Dnešní zastávka toho jména je o něco níž (na snímku dál). (red)





Prožili jsme zážitek – jízdu metrem Ečs. Je skvělé, že existuje pár takových nadšenců, kteří věnují svůj čas pro lidi, kteří touží nahlédnout do historie pražského metra a zákulisí dopravního podniku. Zážitek byl skvěle organizován, organizátoři se snažili zodpovědět každý všetečný dotaz a jejich odbornost je na vrcholové úrovni. Zábava je dobře koncipována, aby bavila účastníky všech věkových kategorií. Přeji mnoho zdarů v rozšiřování možností prohlídek a stále plné soupravy nadšených účastníků. Jen tak dál.

Jaroslav Větrovec



Dobrý den, měl bych prosbu. Dalo by se technicky něco udělat s rozjezdy tramvají typu KT8N? Dnes, tj. 4. 5. 2015, jsem byl svědkem, jak si cizinci chtěli označit jízdenku, ale při rozjezdu všichni popadali. Snažil jsem se jim pomoci a omlouval jsem se. Bohužel to dělají všechny typy KT8N, tak jsem se chtěl zeptat, jestli by nepomohla nějaká oprava.

Jiří Novák

Z odpovědi: Dovolujeme si Vás informovat, že uvedená problematika je nám známá. Rozjezd tramvají by měl ovládat řidič postupným zadáváním jednotlivých jízdních stupňů. Bohužel z praxe víme, že řidiči často při rozjezdu zadají maximální jízdní výkon, čímž dochází k nekomfortnímu rozjezdu pro cestující. Tento podnět předáme kolegům, kteří zajišťují periodické školení řidičů tramvají.



V úterý 12. 5. 2015 kolem poledne jsem cestou na letiště vystupoval ve stanici metra Veleslavín, kde právě dozorčí stanice poskytovala první pomoc cestujícímu, kterému se udělalo nevoľno. Dozorčí se jmenuje Jitka Schlögelová. Když jsem dorazil na místo, pacient byl již ve stabilizované poloze, ošetřován paní dozorčí. Touto cestou bych jí chtěl vyjádřit pochvalu za její profesionální přístup při poskytování první pomoci a za organizaci transportu pacienta do nemocnice.

Přemysl Jiruska

Z DOPISU ŠVÝCARSKÉHO VELVYSLANCE MARKUSE-ALEXANDERA ANTONIETTIHO GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP JAROSLAVU ĎURIŠOVI ZE DNE 14. 5. 2015:

Vážený pane generální řediteli, dne 5. května 2015 zajišťoval Dopravní podnik a. s. pro Švýcarské velvyslanectví v Praze smluvní autobusovou přepravu hostů, kteří se zúčastnili v rezidenci švýcarského velvyslance doprovodné akce v rámci Mezinárodního mistrovství světa v ledním hokeji 2015. Akce se velmi vydařila a velký podíl na tomto úspěchu měla i přeprava hostů ze stanice metra Dejvická do ulice Fetrovská a zpět, zajišťovaná Vaší akciovou společností. Všichni účastníci velmi oceňovali profesionální přístup Vašich zaměstnanců, jejich ochotu a vstřícnost.

Vážený pane generální řediteli, dovoluji, abych tímto vyjádřil své poděkování Vaším zaměstnancům, kteří se na realizaci této dopravy podíleli, a to především vedoucímu oddělení panu

Ing. Janu Cibulkovi z pracoviště Na Bojišti, řidiči autobusu panu Prášilovi (služební č. 6029), dispečerovi panu Artlovi (služební č. 7943), ale i dalším pracovníkům zajišťujícím dočasné zastávky a informační systém v metru.

Ještě jednou děkuji celému týmu a přeji Dopravnímu podniku a. s. mnoho dalších spokojených cestujících.

S přátelským pozdravem

Markus-Alexander Antonietti
Švýcarský velvyslanec



Rád bych Vás upozornil, že v autobuse ev. č. 3288 v zadní části vlevo ve směru jízdy zatéká.

Jakub Kvasil

Z odpovědi: Děkujeme Vám za upozornění, zatékání signalizoval i řidič autobusu. Oprava, která měla za cíl odstranit zatékání, byla zahájena dne 11. 5. 2015. V současné době je ukončena a autobus byl znovu zařazen do provozu.



Dobrý den, ráda bych poděkovala řidiči autobusu č. 147, který mě vezl v pátek 15. 5. 2015 kolem půl druhé odpolední na Výhledy. V autobuse se mi udělalo špatně a ztratila jsem vědomí. Nejen že mi zavolal sanitku, ale také se o mne postaral. Byl velmi laskavý a měl pochopení. Takových řidičů by mělo být víc.

Lenka Voběrková



Vážení, ráda bych touto cestou pochválila řidičku tramvajové soupravy číslo 8490-8491, která 28. 5. 2015 ráno v 7:15 hodin na lince číslo 3 důrazně požádala bezdomovce, který nastoupil ve stanici Jindřišská ulice, aby si vystoupil. Paní řidička má můj obdiv, s takto aktivním přístupem jsem se setkala poprvé. Prosím, abyste paní řidičku vyřídili pochvalou. Děkuji a přeji Vám hezký den.

Libuše Hamšíková

Z DOPISU KAMILA SPÁČILA, ŘEDITELE FESTIVALU FEBIOFEST, ADRESOVANÉHO DOPRAVNÍMU PODNIKU HL. M. PRAHY ZE DNE 25. 5. 2015:

Vážení, chtěl bych Vám poděkovat za Vaši podporu, zájem a spolupráci při realizaci 22. ročníku Mezinárodního filmového festivalu Praha – FEBIOFEST 2015.

O letošní ročník festivalu byl mezi diváky mimořádný zájem, měli možnost zhlédnout 562 představení – vybrat si mohli ze 150 filmů z 56 zemí celého světa. Tuto možnost měli i díky Vám a Vaší partnerské podpoře, kterou jste letošnímu ročníku MFF Praha Febiofest poskytli, a za kterou bychom Vám chtěli touto formou srdečně poděkovat.

Festivalu věnovala velkou pozornost česká, ale i zahraniční média, a to i z důvodu, že letošní ročník festivalu navštívily velké hvězdy světové kinematografie, jako např. Kim Novak, Alan Rickman, Jean-Jacques Annaud, Jerroen Krabbé a další. Letošní ročník opět potvrdil neochvějně postavení festivalu mezi nejvýznamnějšími českými kulturními událostmi mezinárodního rozsahu.

Doufám, že i Vám spolupráce s naším festivalem přinesla radost, stejně jako zviditelnění Vaší práce a stane se tak podporou pro Vaši další činnost.

Budu si velice vážit toho, projevíte-li zájem o spolupráci v dalších ročnících festivalu.

S úctou,

Kamil Spáčil
ředitel festivalu Febiofest



Připravila:
Aneta Řehková

Do kin jde film, v němž Praha hraje Moskvu

Film, na který je zvědavá řada Pražanů, má dnes premiéru. Snímek *Dítě číslo 44*, vznikající v hollywoodské produkci Ridleyho Scotta, se z velké části točil v Praze a na dalších místech v Česku. ■■■■ v létě kvůli němu nechal pražský dopravní podnik vůbec poprvé na přání filmařů zastavit část metra. Štáb se na jednu noc nastěhoval do stanice *Anděl*. Praha ve filmu hraje Moskvu padesátých let. „Točilo se v létě a museli jsme občas pár ulic zasněžít a herci hráli zimní scény v těžkých kožešinových kostýmech,“ vzpomíná Veronika Hladíková ze společnosti *Stillking Films*, jež natáčení v Česku zajišťovala. Autor knižní předlohy Tom Robin Smith prozradil, že první myšlenka na celý příběh ho napadla v Praze. (fil) Tom Hardy ve filmu *Dítě číslo 44*
Foto: Larry Horricks

Scan článku „Do kin jde film, v němž Praha hraje Moskvu“ z deníku MF DNES ze dne 28. 5. 2015

Město hledá provozovatele tří parkovišť P+R

18. 5. 2015 MF DNES

DNES

Pražský dopravní podnik hledá provozovatele tří parkovišť P+R.

Jde o stovky parkovacích míst u stanic metra Depo Hostivař, Ládví a Letňany. Ze zadávací dokumentace vyplývá, že podnik za správu a ostrahu areálů v následujících

čtyřech letech zaplatí přes 42 milionů korun. Zájemci se mohou hlásit do začátku července. Na parkovišti Depo Hostivař je k dispozici 178 parkovacích míst, na Ládví 85 míst a v Letňanech 679 stání pro automobily. Dopravní podnik vyžaduje, aby na dvou menších byl přítomen vždy alespoň jeden člen obsluhy, na letňanském

parkovišti pak tři zaměstnanci. Provozovatel musí zaručit provozní dobu parkoviště od časných ranních hodin do 01:00 a nonstop ostrahu areálů, píše se v dokumentaci. Parkoviště P+R jsou primárně určena pro mimopražské řidiče, kteří zde zanechají svůj automobil a dále do centra Prahy jedou MHD.

PENÍZE PŮJDOU NA ODSTRANĚNÍ BARIÉR V DOPRAVĚ

27. 5. 2015 PRAŽSKÝ DENÍK

PRAŽSKÝ deník

Vedení Prahy převede Dopravnímu podniku zhruba 2,2 miliardy korun. Ty mají jít na odstranění některých bariér v rámci pražské veřejné dopravy. Včera o tom rozhodli radní.

Praha loni odsouhlasila koncepci odstranění bariér, která má být dokončena do roku 2025. Většina peněz měla jít především na přestavbu tramvajových zastávek. O které konkrétně půjde, zatím není jasné. Přidělení financí musí ještě schválit

pražští zastupitelé. Podle náměstka primátorky Petra Dolínka (ČSSD) by měly peníze jít například na úpravy zlepšující orientaci slabozrakých či nevidomých. Mezi vytipovanými místy je i tramvajová zastávka Hloubětín u stanice metra.

Na Petřiny zamíří každé metro

29. 5. 2015 PRAVO

PRAVO

Do zastávky Petřiny pojedou od 1. června všechny soupravy metra. Pásmový provoz zůstane v úseku Petřiny-Nemocnice Motol. Úprava zjednoduší cestování a pomůže vyřešit některé přepravní problémy, věří organizátor dopravy v Praze a okolí Ropid. Od pondělí

pojedou soupravy na lince A až do stanice Petřiny. Do konečné Nemocnice Motol zamíří polovina vlaků. Režim bude platný v pracovní dny od 6 do 20 hodin. V pracovní dny do 6 a od 20 hodin a o víkendech skončí v Motole každý spoj. V úseku Dejvická-Petřiny se zkrátí intervaly v pracovní dny dopoledne z 10 na 5 minut,

odpoledne z 6 na 3 minuty a podvečer ze 7 až 10 na 3,5 až 5 minut.

Posílení pomůže cestujícím přestupujícím na návazné autobusy ve stanicích Bořislavka a Nádraží Veveslavín. Podle Ropidu se zrychlí i cesta na letiště Václava Havla Praha, při které cestující přestupují na Nádraží Veveslavín na metrobus 119.

Jednočládková Evička ve finiši

Aliance TW Team, obchodní sdružení firem Pragoimex, Krnovské opravny a strojírny a VKV Praha, dodala do Opravny tramvají hrubou stavbu prototypu jednočládkové čtyřdveřové bezbariérové tramvaje EVO1. Jde zatím o jedinou vyrobenou jednočládkovou, kompletně nízkopodlažní tramvaj v Čechách. Její starší dvoučládková „sestra“ je však k vidění již nějaký čas v Liberci.

Text: **Martina Hoblová a Robert Mara** • Foto: **autorka**

„Zajímavostí pro většinu budoucích cestujících ve voze EVO1 může být její neotřelý design a žluto-bílo-černé provedení, zvolené pro zkoušky v Praze,“ začíná s výčtem specifik **vedoucí provozovny Opravna tramvají Jaroslav Janda**.

Do Opravny tramvají byla tramvaj dovezena v dopoledních hodinách 11. prosince 2014. „EVO1 přijela jako svařenec vozu, který je z boků i na střeše doplněn lamináty. Proběhla tedy běžná kontrola vozu, byly sepsány zjištěné nedostatky a stanovil se harmonogram celého projektu,“ sdělil **vedoucí výroby Ivo Stránský**.

Prototyp tramvaje EVO1 s přiděleným evidenčním číslem 0033 byl začátkem ledna přestěhován do lakovacího boxu, kde probíhalo mimo jiné i broušení a tmelení vnějších a vnitřních částí vozu. V rámci toho se upravilo také zadní a přední čelo, obě přední boční plenty a větrací mřížky. Komplikace však nastaly při lakování vozidla.

„Po dokončení kompletního laku vozidla původně předepsaným lakovacím systémem byla provedena kontrola kvality nástřiku, při které se



Přesun hrubé stavby vozu pomocí vzduchového přepravniku z lakovny do montážního stání.

zjistilo, že materiál neodpovídá běžným standardům laků používaných v Opravně tramvají. Na základě tohoto zjištění a následném rozhodnutí zástupce firmy Pragoimex byla provedena oprava vozidla našimi kvalitativně vyhovujícími laky. Pouze na spodní část tramvaje se aplikovala speciální barva tlumící hluk vydávaný vozidlem,“ sdělil Stránský.

Následně bylo ještě nutné rozšířit zvedací místa kvůli zjednodušení manipulace s vozem a po přemístění prototypu z lakovacího boxu do montážního stání začaly ostatní kompletační práce jako položení podlahy, zasklení oken, rozmístění elektrovýbroje, montáž dveřních systémů, kabelování vozidla apod.

„Začalo se usazením klimatizace pro cestující na střeše vozu, kde měli elektrikáři problémy především s místem. Pak již probíhaly postupně operace dle harmonogramu. Mimo výše zmíněné ještě začlenění vzduchového rozvodu pro klimatizaci, její test a nastavení, či měření průduchů vzduchu. Největším problémem ale bylo pasování laminátů na strop a do kabiny řidiče,“ doplnil Stránský.

Začátkem května proběhlo zavazání podvozků a takzvaný kontrolní den, při kterém se doladilo barevné schéma vozidla. Upraveny byly barvy laminátových krytů v kabině řidiče, doplnil se černý pruh nad okna z venku vozu a došlo k přestříkání zádržných plechů u zářivek.

„Od 15. května 2015 probíhalo oživování vozidla, při kterém se postupně vyzkoušelo a zkontrolovalo správné zapojení elektrických částí včetně podvozků a následně se ověřila jejich funkčnost,“ popsal Jaroslav Janda.

V období mezi červnem a zářím tohoto roku budou na vozidle prováděny typové zkoušky předepsané platnou legislativou a Drážním úřadem. Součástí těchto zkoušek je mj. měření hmotnosti vozidla, zkouška součinnosti brzd, zkouška hlučnosti a vibrací či zkušební provoz bez cestujících na tramvajových tratích Dopravního podniku hl. m. Prahy.

„Začátek zkušebního provozu s cestujícími předpokládáme, samozřejmě za podmínky úspěšného dokončení všech typových zkoušek, zhruba od října 2015. V jeho rámci by měl být vůz nasazen na standardní tramvajovou linku a Pražané budou moci zjistit

Na počátku vývoje čtyřnápravových částečně nízkopodlažních tramvají sdružení TW Team byla vozová skříň VarCB3 LF, která tvarovým řešením ještě vycházela z tradičních tramvají T3. Proti nim měla především sníženou podlahu ve střední části, větší vzdálenost otočných čepů a větší celkovou délku skříně. Elektrická výbroj vozidla byla uložena ve střeše nad nízkopodlažní sekci. Dopravním podnikům byla nevybavená nebo částečně vybavená skříň dodávána jako náhradní díl a využívala se při celkových modernizacích vozů T3. V Praze jezdí celkem 33 vozů typu T3R.PLF s touto vozovou skříňí.





pozitiva i negativa tohoto konceptu,“ dodal vedoucí provozovny.

Tramvaj EVO1, známá jako Evička, se poprvé veřejnosti oficiálně představuje od 16. června 2015 na veletrhu Czech Raildays 2015 – Railvolution v Ostravě. Poté se přestěhuje zpět do Prahy, kde budou pokračovat její náročné zkoušky.

Pokud se daný koncept tramvajového vozidla osvědčí a bude o něj zájem, je reálný předpoklad, že Opravna tramvajů naváže další spolupráci s Aliancí TW Teamu a bude se


První ujeté metry tramvaje EVO1 po hostivařských kolejích.

Vlevo: Práce v interiéru vozu zvaného Evička.

Vpravo: Dokončený dvounápravový podvozek pro EVO1 v Opravně tramvajů.

tak podílet na sériové výrobě tramvaje EVO1.

Na závěr trochu historie čtyřnápravových tramvajů řady T, z nichž nový koncept EVO1 vychází. Předchůdcem tramvaje typu T byl americký vůz PCC, nasazený poprvé do provozu v Brooklynu v New Yorku roku 1936. V USA se tento typ vyráběl až do roku 1952, mezitím se revoluční koncepce čtyřnápravových podvozkových vozů stala inspirací i pro řadu evropských výrobců, kteří zakoupili na vybrané komponenty licence.

V Československu začali předchůdci tramvajů T3 jezdit roku 1952 a tvarové řešení vozů T1, T2 i T3 navrhl výtvarník František Kardaus – na svém kontě má mimo jiné návrhy pražského trolejbusu T 400, první kresby osobního automobilu Tatra 603 nebo rychlodrážní jednotku R1 pro pražské metro. Výrobce tramvajů řady T byl závod Tatra Smíchov (od roku 1963 ČKD Tatra), elektrickou výzbroj dodával závod ČKD Stalingrad (od roku 1961 ČKD Trakce). 





VRŠOVICE OTEVŘELY SVÉ BRÁNY

Je sobota 6. června 2015 a my spolu s dalšími nedočkavci stojíme před branami garáže Vršovice a čekáme na zahájení Dne otevřených dveří. Přesně v deset hodin se vrata skutečně symbolicky otevrou a my vplujeme



**90 let provozu
autobusů v Praze
1925–2015**

s davem dovnitř. K vidění je toho tady opravdu spousta, každý si přijde na své. Mladší účastníci si ihned zkoušejí všechny možné typy autobusů a zkoumají, k čemu které to tlačítko slouží. A tak autobusy blikají, hlásí zastávky, otevírají a zavírají

dveře jako o život. Dalším velkým lákadlem jsou samozřejmě hasiči, protože hasičem chtěl být přece každý malý kluk. Děti tak otestovaly hasičské vozy a veškerou jejich techniku. A vzhledem k tomu, že počasí se více než vydařilo, takové





pokropení hasičskou stříkačkou nikomu ani v nejmenším nevadilo.

Samozřejmostí byl i stánek s velmi dobrým občerstvením, takže komu po všech těch vjemech a informacích vyhládko, měl kde načerpat ztracenou energii a mohl pokračovat v objevování dalších atrakcí. Nechyběl tu ani infostánek Dopravního podniku, kde jste mohli získat užitečné informace nejen o pražské dopravě, ale také tu bylo ke koupení nepřeberné množství suvenýrů. Ani naše škola nemohla zůstat pozadu a v jejím stánku se mohli případní zájemci o studium informovat na studijní obory, které na naší škole máme. A že jich je opravdu dost.

Nás nejvíce zaujal nový typ elektrobuse SOR EBN 11. Tento elektrobuse má dojezd až 150 km a k vidění by měl být ve zkušebním provozu. Dále byl přímo u brány vystaven staříčkový trolejbus Tatra T400 jako vzpomínka na to, že právě zde byl před 47 lety ukončen provoz trolej-

busů a z Vršovic se stala ryze autobusová garáž.

Celý den byl perfektně zorganizovaný, zkušený zaměstnanci dokázali odpovídat na všetečné dotazy návštěvníků bez zaváhání. Rozhodně jsme na podobné akci nebyli naposledy a těšíme se na příště. 🚍



Sepsali: Martin Kokoška, Adam Zmrhal, Filip Hotovec a Josef Adamička, žáci 1. ročníku oboru Ekonomika městské dopravy SPŠD

Společný snímek autorů pořídil: Josef Steinberger

O ostatní foto se postaral: Petr Hejna



Autoři článku patří mezi žáky SPŠD studující v Motole, kteří založili projekt „Jedu do školy“. Nápad vznikl před třemi lety a každým rokem se k němu přidávají další žáci z nižších ročníků. Všichni mají společný zájem o dopravu a původním účelem projektu bylo ulehčit budoucím spolužákům cestu do školy tím, že je budou včas a co nejrychleji na facebookových stránkách informovat o různých výlukách nebo změnách v trasách MHD, případně jim navrhnou co nejkratší a nejefektivnější cestu do školy, třeba i na základě vlastních zkušeností. Už tři roky v tomto duchu skvěle fungují a někdy jsme až překvapeni, jak rychle na svých stránkách informují o všem, co se pražské dopravy týká.

Michaela Franková, studijní oddělení SPŠD

PRŮVOD OSLAVENCŮ OBRAZEM

7. 6. 2015



Vozovna Sřešovice, 8:02



Hlávkův most, 8:21



Václavské náměstí, 9:48



Václavské náměstí, 9:50



Wilsonova, 8:56



Václavské náměstí, 8:51



Václavské náměstí, 9:42



Vodičkova, 10:07



Václavské náměstí, 9:54



Národní, 10:15



Klárov, 10:32



Pohorelec, 10:44



Loretánská, 10:46



Hradčanské náměstí, 11:05



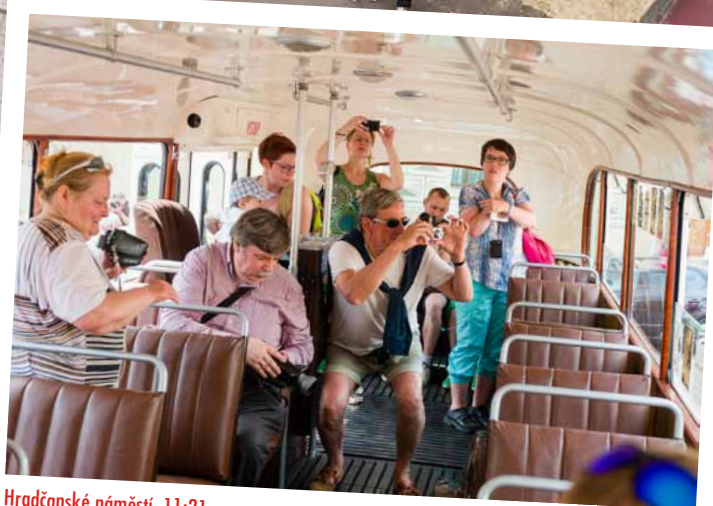
Hradčanské náměstí, 11:02



Vozovna Střešovice, 12:23



Stadion Strahov, 12:06



Hradčanské náměstí, 11:21

Fotografie na předchozích 4 stranách pořídili:
Petr Adámek (6x), Petr Hejna (12x) a Robert Mara (2x)

Zvláštní poděkování za zpřístupnění míst k focení patří
Národnímu divadlu a Arcibiskupství pražskému

UZNÁVÁM POCTIVOU PRÁCI

V souvislosti s projektem POSPOLU (POdpora SPOLUpráce škol a firem), o kterém již DP kontakt dvakrát informoval, proběhla v lednu letošního roku nominace na nejlepšího instruktora. V květnu pak následovalo při závěrečné konferenci tohoto projektu slavnostní vyhlášení těch nejlepších.

Přinášíme rozhovor s instruktorem, který sítím nominací prošel nejdále.

Text: **Jitka Nosková a Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna a NÚV**

Soutěž o cenu pro nejlepšího instruktora, kterou vyhlásil Národní ústav vzdělávání, je celorepubliková a každé partnerství (školy a firmy) mohlo přihlásit jen jednoho nejlepšího instruktora. Personální úsek Dopravního podniku oslovil vedoucí zaměstnance (z jednotek Historická vozidla, Správa vozidel Tramvaje, Správa vozidel a Autobusů), vedení Střední průmyslové školy dopravní i její žáky, a vznikl tak seznam nominovaných instruktorů v rámci DPP.

Z těchto nominací byla vyhodnocena jako nejlepší instruktorka **Pavλίna Slámová**, která pracuje ve středisku Karosárna a lakovna (provozovna Opravna tramvaj) jako lakýrnice a věnuje se žákům-lakýrníkům při jejich odborném výcviku. Na slavnostní závěrečné konferenci projektu POSPOLU, kterou 14. května 2015 pořádalo Ministerstvo školství a tělovýchovy ČR a Národní ústav vzdělávání, byli vyhlášeni nejlepší instruktoři z celé republiky. Pavλίna Slámová tedy v kulturním centru Novodvorská nemohla chybět.

„Je milá, vstřícná a starostlivá, ráda pomůže a vždy poradí... Motivuje mě do práce a díky ní mě práce baví. Dokáže přesně ukázat a vysvětlit zadanou práci... Co se týká komunikace, tak si rozumíme, má smysl pro humor... Díky paní Slámové se vždy těším na praxi.“ Tak by se dala shrnout vyjádření samotných žáků,

Jiří Medřický s Pavλίnou Slámovou při nástřiku struktury na vnitřní díly tramvaje.

Od prosince 2014 do března 2015 školy a firmy, zapojené v POSPOLU, nominovaly své oblíbené instruktory. Z celé České republiky bylo oceněno 21 instruktorů.



kteří unisono chválí přístup Pavλίny Slámové k nim.

Do lakovny hostivařských Opraven tramvaj jsme se vypravili krátce po předání ocenění pro nejlepší instruktory. Setkali jsme se s usměvavou, sympatickou a na první pohled také rozhodnou ženou. Je u podniku 21 let, posledních devět má na starosti žáky na praxi a navíc druhým rokem coby mistrová velí mužům.

Jak se to ženě přihodí, že již v raném věku najde uplatnění v prostředí prosáklém barvami? „Jsem vyučená v oboru písmomalíř-lakýrník,“ začíná vyprávění Pavλίna a hned vysvětluje, jak může její obor souviset s tramvaji: „Když jsem přišla do Dopravního podniku, začínala jsem třeba i tím, že jsem na tramvaji domalovala chy-

bějící sluchátko. Od začátku mě ale lákala pistole. Po směně jsem si to tajně zkoušela a nakonec mě pánové Karda a Kaňka všechno naučili. Stejně tak chodit na štaflích. Zezačátku jsem ale měla modřiny na vnitřních stehnech.“ Na štaflích? „Ano, i učedníky učím v boxech takhle chodit kolem tramvaje, ani dnes se bez toho neobejdeme,“ dodává s úsměvem Pavλίna.

V lakovacím boxu při nástřiku struktury potkáváme dvacetiletého Jiřího Medřického, který coby žák SPŠD praxi pod vedením Pavλίny Slámové zažil a nyní je v rámci Absolventského programu zařazen na absolventské místo. „Tady vidíte strukturu na dílech pro kátéčka a té trojku, říkáme tomu prskání. Struk-

Ocenění pro nejlepší instruktorku DPP projektu POSPOLU.





tura se používá i na další vnitřní díly, např. na sloupky. V tomto případě nejde o lesklost, ale strukturování," vysvětluje Pavlína Slámová a pokračuje: „I v něm se dá poznat rukopis, kdo má strukturu jemnější a kdo hrubší. Je třeba navázat tak, aby byl celý vůz stejný. Důležité je nastavení pistole, natužení, vzdálenost stříkání, úhel a další faktory. Každý z žáků má různé schopnosti a podle toho k nim musím přistupovat.“

Individuální přístup je to, co na Pavlíně oceňují snad nejvíce. „Více než starost je práce s žáky pro mě radost, pokud se snaží. A to poznáte během čtrnácti dnů, jestli se mu chce nebo nechce. Na ty lepší z nich nakládám větší zátěž, aby se to naučili opravdu dobře. Ty druhé podporuji v tom, aby vstali a chtělo se jim do práce.“ Jak Pavlína Slámová říká, základy je učí hlavně pro život. Zaspíme všichni, ale přijít musíme, práci a peníze potřebujeme všichni. „Snažím se je prostě rozhybat. Sama jsem si prožila těžší




Oceněním chceme zviditelnit ty, kteří svou každodenní činností zajišťují odbornou přípravu mladé generace, ale také mnohdy rozhodujícím dílem přispívají k formování jejich osobnosti. Taťána Vencovská, manažerka projektu POSPOLU.

mláď, když jsem procházela učňákem. Vím, jaké to je, když se nechce. Ale návyky je třeba získat, a to se jim snažím vysvětlovat každému zvlášť.“

Vraťme se ale k barvám. Žáci oboru Autolakýrník začínají s lakováním dveří, které jsou v boxu naležato. Později postupují k nástřiku větších ploch, kde už může být každá i sebemenší chyba viditelná. Jednou z nejtěžších činností je stříkání na velký kolmý povrch. A co je vůbec nejtěžší? „Jednoznačně stříkat celou tramvaj,“ neváhá s odpovědí Pavlína. „A když přijde například prototyp tramvaje, jako je EVO1, musíme vyčlenit nejlepší lakýrníky. To znamená, koho na co přesně. U učedníků je to obdobné. Musíte vědět, na co který má a k jakému zaměstnanci je vhodné ho přiřadit tak, aby je to naučilo a zároveň neodradilo. Dřív jsem měla čas u nich být častěji a to mě bavilo.“

S Pavlínou Slámovou mám ty nejlepší zkušenosti při začleňování na-

šich žáků na pracoviště Dopravního podniku, říká Otakar Kopáč, učitel odborného výcviku SPŠD, a dodává, že jim v lakovně vytváří optimální podmínky s ohledem na jejich dosavadní dovednosti. Její zásluhou nastupují její svěřenci a naši absolventi oboru vzdělání s výučním listem do Absolventského programu v DPP.

Chtělo by se říci, chvála stříká za všech stran. Přesto Pavlína Slámová není ráda středem pozornosti. Přirozená autorita, vztah k práci a cit pro mláď spojený se snahou předat mu své schopnosti ji ovšem na pódium mezi oceněné prámem vynesly. Ještě stále vám nejde dohromady spojení této ženy z fotografií a stříkácké pistole? „Mně se prostě líbí lesk laku, protože se na tom pozná poctivost práce, kterou za sebou vidíte. Ale poctivou práci uznávám obecně.“ Řekla Pavlína Slámová, nejlepší instruktor DPP projektu vzdělávání žáků odborných škol ve spolupráci se zaměstnavateli. 



CO SE SKRÝVÁ ZA SYSTÉMEM IDENTIFIKACE ČÍSLA VLAKU

O vlakových dispečerech metra, výpravčích a dozorcích dep jsme psali v DP kontaktu několikrát. Jak jsou ale jednotlivé pozice funkčně provázány a jak v systému řízení metra fungují, to si řekneme dnes. Neobejdeme se bez termínu IČV, tedy Identifikace čísla vlaku.

Text: **Petr Novobilský** • Foto: **Petr Havlíček a Petr Hejna**

Položíme-li si otázku, jak funguje řízení metra, je potřeba si udělat představu o tom, co vše do tohoto procesu patří. Napoví nám schéma organizace provozu ze standardu EN 62290 (*Drážní zařízení – Systémy řízení městské dopravy s vyhrazenou vodící dráhou*), které ve zjednodušené podobě uvádí obrázek 1. Pro pokrytí požadavků bezpečnosti a kvality provozu je kromě dohledu a řízení na trati nezbytné zázemí s flexibilní údržbou a dobře fungující systém plánování a organizace provozu.

ŘÍZENÍ A DOHLED

Provoz vlaků metra na trati je řízen vlakovým dispečerem z vlakového dispečinku (obr. 3), a to podle *grafikonu vlakové dopravy* (GVD), kde prioritu má pravidelnost a plynulost provozu.

Provoz vlaků v depu řídí výpravčí depa (obr. 6), správu vozidel zajišťuje ze svého pracoviště (obr. 4) dozorcí depa. Podkladem pro jejich činnost je rozpis oběhu souprav (ROS). Provoz v depu lze přirovnat k organizaci skladu, jehož položkami jsou vlaky a ROS poté určuje, kdy má který z vlaků z depa odjet nebo se vrátit.

Pravidla jsou jasná, ale v případě poruchy soupravy nebo anomálie na trati může být vše jinak – ze skladu je potřeba okamžitě vydat náhradní položku a tu, která se mimořádně vrací zpět, umístit na správné místo. Prioritou při řízení provozu v depu je proto rychlá reakce na potřeby provozu na trati bez nepříznivých dopadů na vlastní funkci – nevhodné umístění vozidla nebo zablokování jízdni cesty totiž může chod depa paralyzovat.

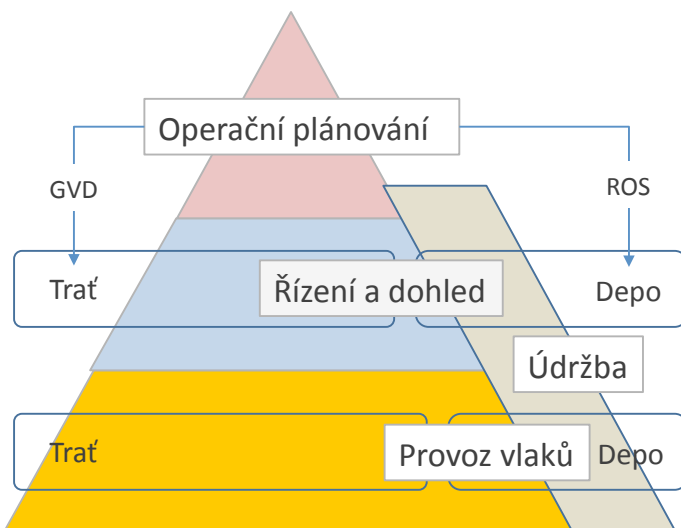
FUNKCE SYSTÉMU IČV

Kromě nástupů a odstupů vozidel z trati probíhá v depu pravidelná údržba vozidel, opravy, zkušební jízdy a různé manipulace s celými

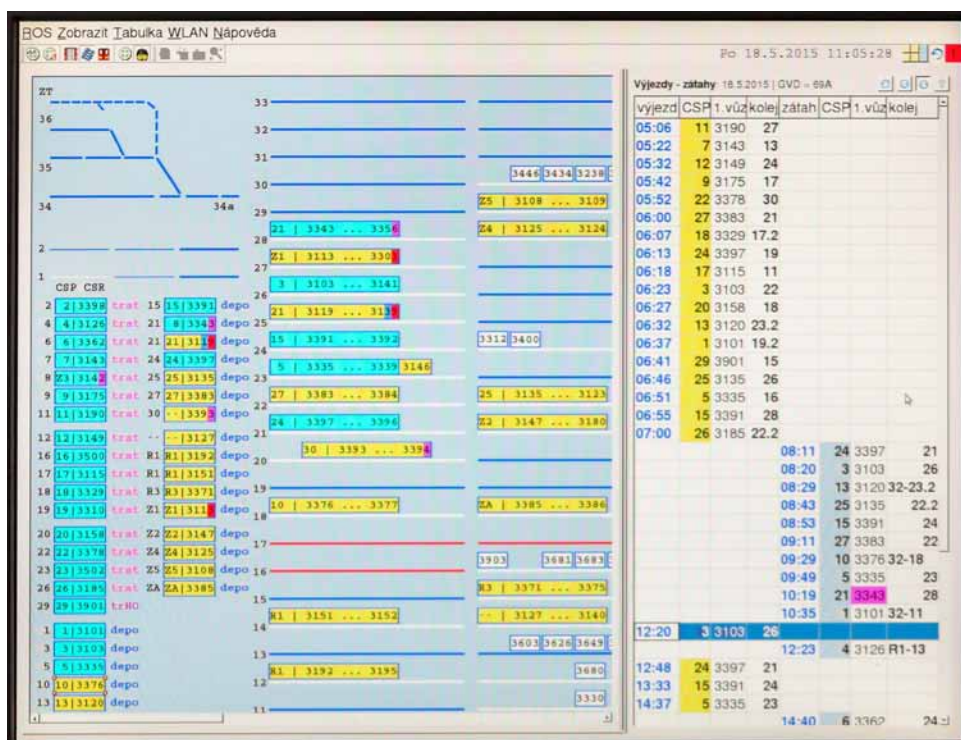
vlaky nebo jejich částmi. Nezbytné pro správnou funkci depa je proto poskytovat personálu informace o aktuálním stavu a poloze vozidel v hale depa, na zhlaví i o aktuální situaci trati. Pro údržbu je navíc důležitá informace o stavu vozidel, ať jsou v depu, na trati nebo na odstavné koleji ve stanici.

Vlakovému dispečerovi poskytují informace nezbytné pro dohled a řízení provozu na trati systém identifikace čísla vlaku, tzv. „IČV traťové“. Poloha vozidel a stav vůči grafikonu, dostupný v každém okamžiku na přehledovém schématu trati, je pro vlakového dispečera samozřejmostí.

Obr. 1: Organizace provozu souprav metra.



Obr. 2: Polohy souprav a Tabulka výjezdů a zátahů.





V depu jsou informace o poloze a stavu souprav v hale vedeny formou evidenčních lístků na tabuli a každou změnu si musí dozorcí depa zaevidovat sám.

Na trati A se podařilo tento postup zefektivnit. Informace potřebné pro řízení provozu depa Hostivař poskytuje už několik let systém „IČV

depa“. Jedná se o aplikaci, která eviduje všechny soupravy, jejich aktuální polohu, stav a na základě již zmíněného ROSu poskytuje grafickou formou (viz obr. 2) celodenní přehled o výjezdech a zátazích souprav.

Informace jsou v systému aktualizovány zčásti manuálně a zčásti automaticky. Stav deponovaných

Obr. 3: Pracoviště vlakového dispečera na Centrálním dispečerčinku.

vozidel dodává do systému údržba (dnes pracovníci Fullservisu Škody Transportation), položky týkající se organizace vyplňují pracovníci JSVM a JPM (jednotky Správa vozidel Metro a Provoz Metro), informaci o aktuálním stavu vozidla a jeho poloze pak zasílá souprava prostřednictvím své komunikační jednotky sama.

Uživatelská rozhraní jsou instalována na pracovišti vedoucího depa, dozorcího depa, výpravčího depa, údržby vozů, mistra mimořádných oprav, údržby přenosového systému a vzdálený terminál je rovněž na pracovišti SPO Dejvická. >>>

Obr. 4: Pracoviště dozorcího depa.



Základní funkce systému IČV

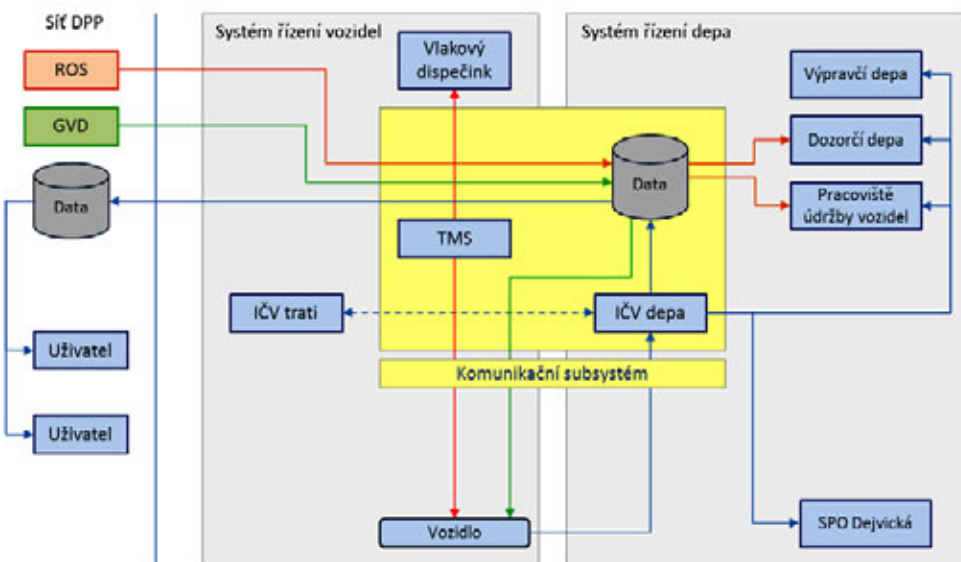
- Identifikace čísla vlaku v depu s automatickou vazbou na IČV trati
- Časová synchronizace tachografu a vozového počítače na jednotný čas metra
- Přenos diagnostických informací z vozových počítačů na centrální server
- Přenos záznamů tachografů ukončených i aktuálních jízd
- Informace o vlakové četě
- Automatický přenos ROS (rozpis oběhu souprav) přímo z pracoviště, které zodpovídá za jeho tvorbu
- Evidence ujetých vozokilometrů s přenosem informace do podnikového systému SAP
- Kombinovaný komunikační systém WLAN IEEE 802.11b/g a VKV
- Diagnostika přenosového systému, zajišťující plnou funkčnost přenosových kanálů 802.11 i VKV
- Dálková správa programového vybavení, umožňující z centra aktualizovat SW na vozidlových jednotkách IČV
- Informace o poloze soupravy, informace o aktuálních parametrech soupravy (aktuální GVD, oběh, konečná stanice, odchylna, režim jízdy, aktuální ujetá vzdálenost, aktuální porucha na soupravě)

Serverová část je součástí systému ASDŘ-D a kromě výše uvedených informací zajišťuje rovněž přenosy a ukládání dat nezbytných pro automatickou evidenci výkonů, tzn. kolik kilometrů souprava ujela, kolik z toho bylo s cestujícími, kolik představovaly manipulace atd. Ale to už je téma pro další článek.

STRUKTURA SYSTÉMU

Struktura systému řízení depa je zřejmá z obr. 5. Systém IČV depa spolu se systémem TMS (systém pro řízení vlaků) tvoří jádro, které poskytuje provozní data uživatelským rozhraním, komunikuje s tratovým IČV a prostřednictvím komunikačního subsystému přenáší data mezi soupravou a stacionárními systémy.

Vstupem pro systém jsou soubory GVD a ROS, zpracovávané uživateli JPM, JSVM a ŠT-FSP. Výstupem pak (např. pro provozní kontrolu důležité) jsou záznamy tachografů ze všech vozidel, automaticky aktualizované po ukončení jízdy soupravy.



NA ZÁVĚR

Základ systému řízení depa byl instalován v roce 2005. V současné době již obsahuje řadu dalších funkcí, které přispívají k optimalizaci provozu v depu i na trase. Lze konstatovat, že se podařilo nasadit systém, který v mnoha směrech ulehčuje práci, má

Obr. 5: Systém IČV depa a jeho návaznosti.

Obr. 6: Pracoviště výpravčího depa.

potenciál poskytovat další služby, zefektivňující a zkvalitňující procesy ve všech čtyřech oblastech pyramidy (viz obr. 1).

Zajímavé by však určitě byly názory pracovníků, kteří systém každodenně využívají.



Dispečink autobusů, to není jen kontrola řidičů

Provozní dispečink autobusů zajišťuje nepřetržitě 24 hodin denně řadu činností, které jsou nepostradatelné pro kvalitní a efektivní provozování autobusové dopravy i operativní řešení mimořádných událostí a nestandardních provozních stavů. Podívejme se na ně.

Text: **Martin Beneš a Jan Barchánek** • Foto: **JPA**

Do ranní přepravní špičky pracovního dne aktuálně vyjíždí z pěti autobusových garáží na linky Pražské integrované dopravy celkem 928 autobusů. Každý den dochází v provozu našich autobusů k různým mimořádným událostem a stavům, které je zapotřebí řešit prostřednictvím dispečerské ústředny, případně na místě oblastními nebo traťovými dispečery. Jejich práce zahrnuje spoustu různých činností a aktivit. Některé typy událostí jsou pro dispečery rutinní, jiné nastávají jen zřídka, ve všech případech je však cílem minimalizace negativních dopadů příslušné události na cestující i provozní personál a obnovení pravidelného provozu v nejkratším možném čase.

HISTORIE AUTOBUSOVÉHO DISPEČINKU

Počátky vzniku samostatného autobusového dispečinku sahají do roku 1969, kdy byl oddělen od dispečinku tehdejších Elektrických drah. Tehdy ještě dispečinky sídlily ve Washingtonově ulici nedaleko Václavského náměstí. V roce 1974 vznikl v rámci dispečerské ústředny také technický



Nové pohotovostní vozidlo Škoda Rapid – vůz KGX 36 v autobusovém obratišti Nové Butovice.

dispečink autobusů pro samostatné řešení požadavků technického charakteru. Rok 1985 znamenal pro všechna dispečerská pracoviště velké stěhování do nové budovy Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti, kde dispečinky sídlí dodnes. V roce 1998 proběhla kompletní rekonstrukce autobusového dispečerského sálu. Zároveň také došlo ke změně organizace práce a sloučení provozního a technického dispečinku autobusů. Další významné změny proběhly v souvislosti s postupným

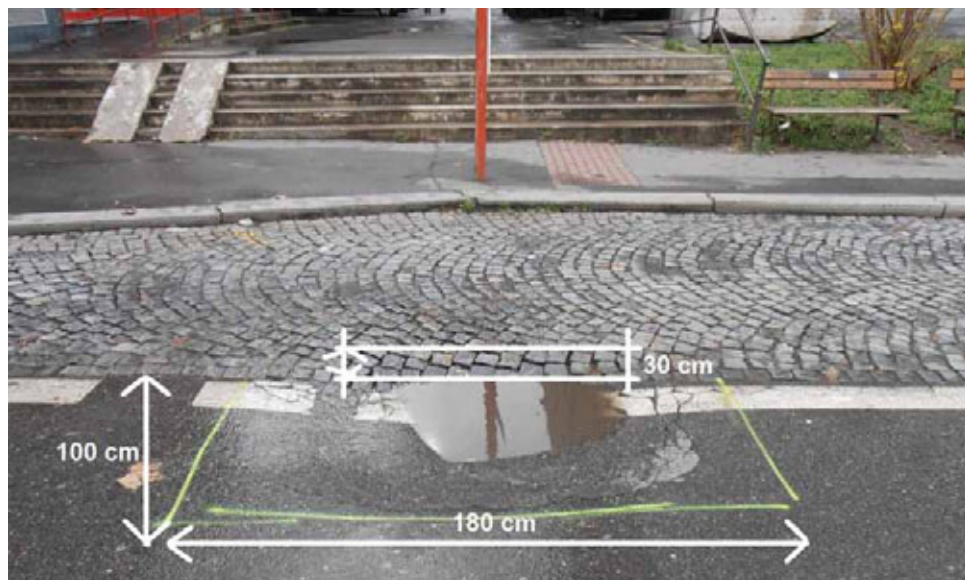
zprovozněním řídicího systému AUDIS, který umožnil značné omezení počtu traťových dispečerů.

V současné době má oddělení Provozní dispečink celkem 74 dispečerů, kteří pracují v pozicích od traťových dispečerů až po vedoucí směn. Provozní dispečink autobusů je zařazen do druhého stupně dispečerského řízení a podle dispečerského řádu je podřízen dispečinku I. stupně, tedy oddělení Řízení provozu MHD.

DISPEČINK MÁ PŘÍMÝ VLIV NA KVALITU I EKONOMIKU

Základním úkolem Provozního dispečinku je řízení pravidelné i smluvní autobusové dopravy a operativní řešení vznikajících provozních mimořádností. V jednodušších případech (zpoždění, výměna vozu) i u složitých událostí (rozsáhlé odklony či náhradní dopravy) má činnost a rozhodování provozního dispečinku klíčový dopad na kvalitu poskytovaných služeb a spokojenost cestujících. Dispečer však musí zároveň posuzovat také ekonomickou náročnost jednotlivých variant náhradních řešení a ve velmi krátkém rozhodovacím čase vybrat optimální alternativu. Vizitkou dispečerského řízení a úspěšného řešení provozních vý-

Detekovaná a předaná závada na pozemní komunikaci – zastávka Pražského povstání.



>>>



padků v autobusové dopravě je trvalé plnění velmi přísných standardů Pražské integrované dopravy z hlediska dodržení plánovaných dopravních výkonů, zajištění stanoveného typu vozu či garance nasazování nízkopodlažních vozidel v obtížných podmínkách velmi silného provozu na pražských komunikacích.

Významnou činností provozního dispečinku je šetření a likvidace mimořádných událostí (dopravní nehody, pracovní úrazy, poškození majetku DPP, apod.). Řešení dopravních nehod na pozemních komunikacích by dle příslušné legislativy samozřejmě mohli za DPP zajišťovat pouze řidiči autobusů. Přítomnost dispečera na místě nehody je však významným přínosem, a to nejen pro řidiče v oblasti administrativního řešení nehody, ale zejména při plnění dalších souvisejících povinností účastníka nehody (uvolnění či řízení provozu v místě nehody, zajištění náhradního vozidla a bezpečného přestupu cestujících, odhad vzniklé škody apod.).

V případech trvalých nebo dočasných změn v dopravě, u plánované náhradní autobusové dopravy (NAD), případně i u jiných krátkodobých akcí či smluvních jízd se provozní dispečink podílí již na přípravě a zajišťování místních šetření. Těsně před zahájením příslušné akce je ze strany dispečinku provedena finální kontrola připravenosti. Tím však činnosti dispečinku zdaleka nekončí. Na místě zajišťují informování řidičů i cestujících a operativně řeší případné komplikace či mimořádnosti. Speciálním případem jsou neplánované požadavky na operativní zavedení NAD či na odklony většího rozsahu

(havárie inženýrských sítí apod.), kdy provozní dispečink kromě přípravy a prověření náhradní trasy zajišťuje komplexní informování a případné zavádění řidičů a také prvotní informování cestujících. Právě při řešení operativních mimořádných akcí většího rozsahu (povodně, námraza apod.) byla opakovaně prokázána nezastupitelnost autobusového provozu a výborné schopnosti dispečerů JPA při jeho operativní organizaci.

Nezbytnou součástí řízení provozu a důležitou podmínkou pro udržení vysoké kvality poskytovaných služeb je kontrolní činnost. Provozní dispe-

Dispečerská ústředna s pracovištěm provozních dispečerů KGX 6.

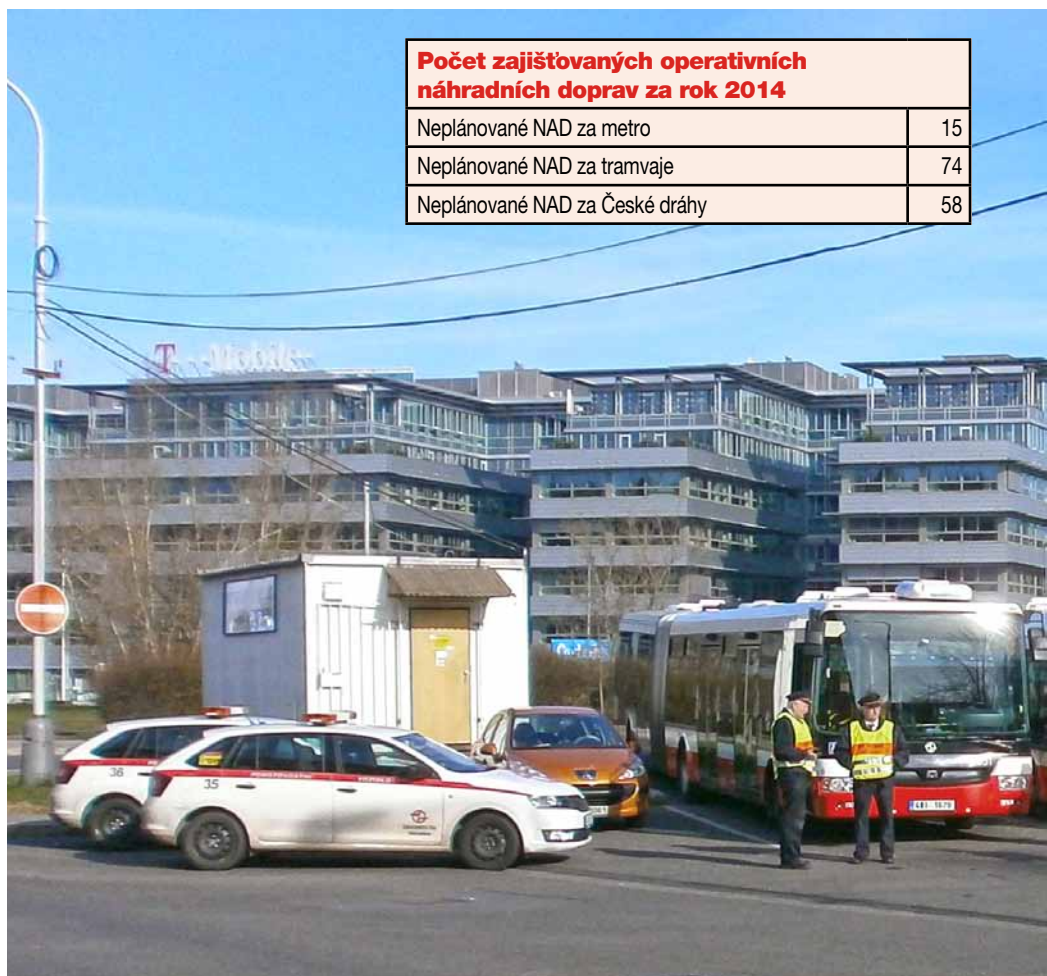
Oblastní dispečerů při organizaci náhradní autobusové dopravy X-C v obřatišti Roztly.

čink zajišťuje v rámci sledování standardů kvality pravidelné kontroly informačního systému na zastávkách i v autobusech. Případné zjištěné závady jsou předávány příslušným útvarům DPP k provedení nápravy. Obdobně probíhá kontrola a předávání závad sociálních zařízení, a to včetně předávání nahlášených závad od řidičů. Další sledovanou oblastí jsou závady na komunikacích a zejména v zastávkových prostorech, jejichž řešení však bohužel není v přímé kompetenci DPP a realizace oprav závisí na finančních možnostech a harmonogramech prací příslušného správce komunikace. Součástí kontrolní činnosti dispečinku je i namátková kontrola výkonu služby řidičů.

DŮLEŽITÁ JE SPOLUPRÁCE

Práce dispečerů JPA je někdy pouze prvotním krokem k uzavření případu nebo vyřešení situace. Často je nutná spolupráce s dalšími útvary DPP, které se podílely na přípravě příslušného opatření nebo mají prostředky a kompetence k likvidaci závady či mimořádné události.

Klíčová je spolupráce provozního dispečinku s jednotlivými garážemi, ať už s výpravkami při zajišťování náhradních řidičů či operativních změn vypravení, nebo s garážemistry při řešení výměn vozů. V případě potřeby



Počet zajišťovaných operativních náhradních doprav za rok 2014

Neplánované NAD za metro	15
Neplánované NAD za tramvaje	74
Neplánované NAD za České dráhy	58

zajišťují oblastní dispečeré po nezbytně nutnou dobu (do doby příchodu zálohového řidiče) i výkon s cestujícími na lince či náhradní dopravě. Zejména v případech mimořádných událostí je zásadní předávání informací a spolupráce s nadřazeným dispečinkem I. stupně, tedy dispečery odboru Řízení provozu MHD. Ze strany dispečinku I. stupně jsou uplatňovány např. požadavky na zavedení NAD, jízdy pro krizový štáb města, odklony tras z důvodu havárie inženýrských sítí nebo živelních pohrom. Dispečeré I. stupně jsou naopak příjemci a řešitelé požadavků na zajištění složek integrovaného záchranného systému k nahlášené mimořádné události, k provedení odtahu nevhodně zaparkovaného vozidla nebo opravě nefunkčního světelného signalizačního zařízení na křižovatce. Spolupráce dále probíhá např. s odborem Dopravně provozních informací (zajištění přenosného sloupku a informací u operativně přesunutých zastávek), s pracovníky telefonické informační linky (řešení nálezů a ztrát) apod.


V řadě případů je nezbytná komunikace a spolupráce i s externími subjekty, a to buď prostřednictvím dispečinku I. stupně anebo např. Mezi časté případy patří komunikace s pořadatelem smluvních jízd (upřesnění místa a času přistavení



autobusu), spolupráce s Technickou správou komunikací (předávání závad na pozemních komunikacích) nebo spolupráce s Městskou policií (použití tlačítka Tíseň, upřesnění místa pro vyloučení nepřízpůsobivého cestujícího z přepravy, asistence při požadovaném odtahu nevhodně zaparkovaného vozidla). Právě zajišťování odtahů vozidel, stojících např. v zastávkách, je v některých případech poměrně složité, a to jak z hlediska technického (větší vozidla), tak zejména legislativního (vozidlo musí tvořit vážnou překážku silničního provozu).

Provozní dispečink autobusů je trvale k dispozici pro řešení jakýchkoliv nestandardních situací v provozu autobusů. I nadále tak platí, že

Dopravní nehoda autobusu linky 196 s osobním vozidlem se zraněním. V roce 2014 bylo dispečery likvidováno celkem 1609 dopravních nehod

dispečerské řízení je velmi důležitým a pro jednotku Provoz Autobusy nepostradatelným článkem pro zajišťování kvalitní a ekonomicky efektivní autobusové dopravy. 

Nerespektování značky „Zákaz zastavení“ a následná neprůjezdnost ulice v Olšinách.



Počet nahlášených závad za rok 2014	
Závady na pozemní komunikaci (výtluky, výmoly apod.)	263
Závady na zastávce (konstrukce, JŘ, vandalismus apod.)	578
Závady na sociálním zařízení v autobusovém obratišti	237

Počet přijatých relací / hovorů na dispečinku JPA za rok 2014		
	počet	celková délka
RDST relace – provozní dispečeré	146 230	2130 hodin
Telefonní hovory – Zelená linka	2137	44 hodin



Červnový historický kaleidoskop 2015

Letošnímu červnovému historickému ohlédnutí bezesporu dominuje 90. výročí pravidelné autobusové dopravy v Praze, které představuje jednu ze dvou nejvýznamnějších historických událostí letošního roku. Nemůžeme ho proto alespoň stručně pominout ani v této pravidelné rubrice. V těchto dnech si také připomínáme, že je tomu už půl století, co se nečekaně na dvacet let zastavila lanová dráha na Petřín, a současně je tomu právě i třicet let, kdy znovu zahájila provoz.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP, Nikola Čuřík a autor**

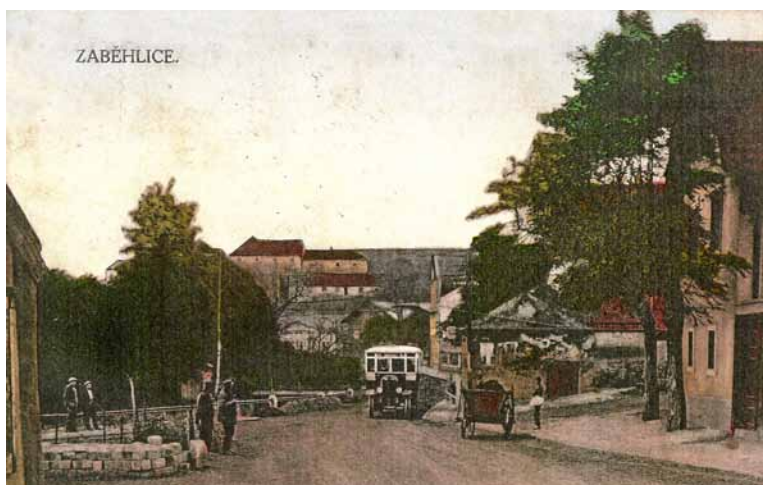
PŘED DEVADESÁTI LETY VYJELY V PRAZE (ZNOVU) PRVNÍ AUTOBUSY

Nepříliš snadno se píše o některých významných výročích. I pracovníci Archivu DPP v takových situacích podléhají dojmům, že už všechno bylo napsáno a všechny fotografie jsou známy. Nicméně, pokusíme se i tentokrát výročí vhodně připomenout. Je všeobecně známo, že pražské autobusy městského dopravního podniku zahajovaly provoz dvakrát. V roce 1908 to bylo úplně poprvé, ale jen zkušebně (a šlo o pokus nepříliš úspěšný), po mnoha letech, po získání dalších cenných zkušeností to bylo už naostro. Proto jsme nemohli v březnu 2013 psát, že městské autobusy jezdí v Praze 105 let. Šestnáctiletá přestávka v jejich provozu je příliš dlouhá. Ohlédněme se tedy stručně do autobusové historie.

„– *Autobusová doprava z Vršovic do Záběhlic zahájena. Včera o 15. hod. vyjely dva nové, elegantní a rozměrné autobusy elektr. podniků, označené čísly 1 a 2, od Staroměstské radnice, obsazeny Členy správní rady elektr. drah a místního výboru vr-*

Reprodukce xerografické kolorované pohlednice ze Záběhlic, kterou nám před pěti lety zaslal jeden z čtenářů DP kontaktu.

Účastníci slavnostní zahajovací jízdy na první autobusové lince Elektrických podniků 20. června 1925 na konečné v Záběhlicích. Linka končila na křižovatce Záběhlické a U Záběhlického zámku. Dnes je poblíž zastávka U Lípy.



šovického s úřednictvem, aby za vedení vrch. rady Píbla absolvovaly první jízdu do Vršovic a odtud po nové trati do Záběhlic. Všude na této trati byly radostně pozdravovány občanstvem. – Dnes, jak známo, bude zahájena jimi pravidelná doprava.“

Tak informovaly před 90 lety Národní listy o zahájení autobusové dopravy. Fotografii ze slavnostního zahájení před Staroměstskou radnicí jsme přinesli na prostřední dvoustranně květnového čísla. K této událos-

ti se ale vztahuje ještě další, méně známá, ale již také publikovaná fotografie z konečné v Záběhlicích. Obrazového materiálu z té doby je poskrovnu. Dochovaly se známé a již mnohokrát publikované fotografie autobusů Laurin & Klement č. 1 a 2 a také dva originální negativy interiéru tohoto vozu. Všeobecně známé jsou také fotografie dalších dvou autobusů z roku 1925, typu Praga N. (Jedna z nich je součástí propagační kampaně Dopravního podniku, která





toto výročí připomíná.) Existují i dva snímky ze zahájení provozu na lince B, které se uskutečnilo v říjnu 1925.

Najít jakoukoli novou fotografii proto není snadný úkol. Fotografování ani ve dvacátých letech minulého století nebylo tak jednoduchou záležitostí. Před časem nás informoval jeden čtenář, že autobus první linky byl zachycen také na dobové pohlednici ze Zábělic, a zaslal nám její xerografickou kopii, jejíž reprodukci, i když ne příliš kvalitní, rádi zveřejňujeme. Největší radost nám ale letos udělal jiný snímek, který zcela nepochybně oživí letošní publikační činnost Dopravního podniku. Již dříve

jsme měli prostřednictvím jednoho pražského antikvariátu k dispozici alespoň náhled tohoto snímku, mezitím již prodaného. Byl to signál, že existuje dosud neznámá fotografie. Jaké bylo naše překvapení, když se nedávno, právě souvislosti s letošními oslavami, Archivu DPP ozval mladý sběratel Nikola Čuřík, který nám svůj sběratelský úlovek přinesl k naskenování a můžeme ho nyní představit. Patří mu velké poděkování.

Devadesáté výročí zahájení pravidelné autobusové dopravy v sobě neskrývá jen připomínku, kdy první linka svezla své pravidelné cestující (21. 6. 1925), jak byla označena

Rádi čtenářům představujeme dosud neznámou fotografii jednoho z prvních pražských autobusů vršovicko-zábělické linky A ze sbírky Nikoly Čuříka. Jedná se o skleněný kolorovaný negativ, na kterém je zachycen autobus Laurin & Klement 540 č. 2 ve Vršovcích před nárožním domem čp. 262 na náměstí Svatopluka Čecha. Poprvé tak vidíme i pravou stranu tohoto autobusu.



Veškerý automobilní a autobusový vozový park Elektrických podniků hlavního města Prahy před první autobusovou garáží v Rustonce. Snímek byl pořízen někdy po dodání pátého autobusu, před dodávkami autobusů Praga NO.



Tak vypadala první autobusová garáž v Rustonce 5. října 2007, v době, kdy už začala demolice areálu. Nad bývalými vjezdy byla stále původní čísla nad vraty.

(písmenem A), odkud kam vedla (z Vršovic do Zábělic), kolik stála jízdenka za jízdu (2 koruny, pokud se nepřestupovalo) a podobně. Je to zároveň i výročí technického zázemí pro pražské městské autobusy, bez kterého by byl autobusový provoz nemyslitelný. Kde vlastně byla první autobusová garáž, ve které se prováděla pravidelná kontrola a oprava vozů?

Nacházela se v areálu dnes již neexistujících ústředních dílen v karlínské Rustonce. Už koncem roku 1924 tu byly zřízeny garáže pro 8 montovních, nákladních a služebních automobilů a zřízeno „skladistiště“ pro 3000 litrů benzínu při dílnách vrchního vedení. Garáž měla čtveřici vrat na jižní straně a troje vrata na severní straně. V roce 1925 ji začaly využívat i první dva pražské autobusy. Protože během roku přibýly další dva vozy, byly boxové garáže rozšířeny přístavbou, která byla o něco delší než původní garáže, aby bylo možné v každých vratech odstavit za sebou i dva delší autobusy. Také nová garáž byla vybavena z obou stran čtveřicí vrat na severní i jižní straně. Instalována byla také nová nádrž pro 10 000 l dynalkolu.

I když si rychlý rozvoj autobusové dopravy vynutil v letech 1927 a 1929 výstavbu dalších garáží v areálu tramvajové vozovny na Pankráci, musela většina autobusů v Rustonce parkovat na dvoře, protože krytá stání se využívala především pro opravy vozů. Zásadní změnu ve využití autobusových garáží v Rustonce přinesl rok 1932, v jehož závěru se veškerý autobusový park z Rustonky odstěhoval do nové garáže v Dejvicích a garáže v Rustonce se od té doby využívaly jako ústřední dílny autobusů. Po roce 1974 objekt sloužil údržbě automobilů. Historická první autobusová garáž byla zbořena v rámci demolice areálu Rustonky v lednu 2008.

PETŘÍNSKÁ LANOVKA ZNIČENÁ A ZNOVUZROZENÁ

Měsíc červen, zdá se, je pro petřínskou lanovku přímo osudový. V roce 1932, 5. června, druhá petřínská lanovka s velkou slávou zahájila provoz. V červnu – právě před padesáti lety – došlo k události, která navždy historii této dráhy poznamenala. A do třetice, před třiceti lety, rovněž

>>>

v červnu, obnovená lanová dráha potřeťi zahajovala provoz.

První signály, že se na Petříně něco děje, zaznamenali pracovníci Dopravního podniku už v roce 1961. Konstatovali, že „stav opěrných zdí střední a horní části je náležitě rozrušen, opěrné zdi se uvolňují do stran, čímž se kolejový svršek uvolňuje a vybočuje z osy. Celý tento stav je ovlivněn agresivními vodami, které narušují jak zdivo, tak konstrukční základ dráhy. K zajištění provozu bude v roce 1961 provedena částečná oprava opěrných zdí a trati s výměnou vadného spojovacího materiálu kolejového svršku. Životnost této úpravy jest však časově omezena vzhledem k vlivům v předu uvedeným a je nutné v nejbližší době přikročit k celé rekonstrukci lanové dráhy.“

Na vypracování projektu rekonstrukce a vlastní stavební práce nebyly plánované peníze, a tak se nic dál neřešilo. V roce 1964 bylo během údržby zjištěno, že se kolejnice posunuly o 4 centimetry směrem dolů. Blížící se útok přírody už zřejmě v té době nebylo možné odvrátit. Snad je i dobré, že v roce 1965 žádná rekonstrukce neproběhla. Investované peníze by přišly nazmar.

Všechno se stalo 7. června 1965 ve 13 hodin, kdy se vůz číslo 2 při přejezdu Abtovými výhybkami nečekaně nebezpečně rozkymácel. Nikomu se naštěstí nic nestalo. Na Petřín se rychle dostavila odborná komise, která zjistila, že zřejmě následkem dlouhotrvajících jarních dešťů byl porušen základ drážního tělesa, na několika místech byly narušeny opěrné




zdi v oblasti výhybny a Nebozízku. V Abtově výhybce se kolej posunula až o 20 centimetrů. Tím došlo k zablokování několika kladek, o něž pak drhlo tažné lano. Po prohlídce trati vydala komise pokyn, aby byl provoz okamžitě zastaven. Následující den dopravu úředně zastavil také odbor dopravy Národního výboru hlavního města Prahy a 11. června 1965 vydal havarijný výměr, kterým nařídil neodkladné zabezpečovací práce.

Zastavení provozu lanovky bylo chápáno jako příležitost k zásadní rekonstrukci celé dráhy. Než se ale rozběhly pořádně nějaké další přípravy, došlo v květnu a červnu 1967 k dalším katastrofálním sesuvům půdy. Střední část základové zdi lanovky pod Nebozízku se rozvalila a těleso lanovky i s kolejí se zdeformovalo. Část terasy restaura-

Koncem srpna 1965 došlo po dalších sesuvech půdy na Petříně k vertikálnímu vyboulení kolejí ve výhybně až o 70 cm.

ce na Nebozízku poklesla až o dva metry! To byl konec druhé petřínské lanové dráhy.

Teprve na počátku roku 1983 se na Petříně po dlouhé době připravily rozběhly stavební práce na obnově lanovky. Na směru lanovky ani její délce se proti stavu z roku 1932 vůbec nic nezměnilo. Pouze střední zaniklá část tratě byla nově zřízena na železobetonové monolitické mostní konstrukci uložené na podpěrách založených na mikropilotách, dosahujících až na úroveň nezávětralé horniny petřínského svahu. Po více než dvou letech mohlo 15. června 1985 v 10 hodin dopoledne za účasti primátora Ing. Františka Štafy proběhnout slavnostní zahájení provozu. Lanová dráha je od té doby opět součástí cest návštěvníků Petřína. 

Dole vlevo: Slavnostní zahájení provozu 15. června 1985. První vůz s čestnými hosty přijíždí do stanice Petřín.

Dole vpravo: Stavební práce v oblasti Nebozízku, kde bylo nutné asanované plochy překonat nově na mostní konstrukci.



Letem dopravním světem

Zdá se vám také autobus bez řidiče, silniční vozidlo městského provozu s jedním kloubem delší než 20 metrů nebo dvoukloubový elektrobus jako nereálná záležitost? Takové vozy už se ve světě testují, nebo jsou dokonce zapojeny do veřejné hromadné dopravy...

Text: **Zuzana Meszárošová**

Zdroj: citymobil2.eu



ODVÁŽILI BYSTE SE JET AUTOBUSEM BEZ ŘIDIČE?

V létě 2014 probíhaly na italské Sardinii v městě Oristano zkušební jízdy dvou automatických elektrických minibusů bez řidiče. Testy probíhaly na rušné pěší zóně na trase dlouhé 1,3 km se sedmi zastávkami v rámci evropského projektu CityMobil2.

Demonstračním vozidlem projektu CityMobil2 je elektrický minibus o kapacitě 6 sedících a cca 6 stojících cestujících (viz obrázek), upravený francouzským výrobcem Robosoft pro automatický provoz. Jeho maximální rychlost je 45 km/h a dojezd na jedno nabití 60 km. Autobus je na své trase veden pomocí systému DGPS (Differential Global Positioning System) a má tři nezávislé úrovně zabezpečení: dva laserové skenery vpředu detekují překážky na vzdálenost 30 m, ultrazvukové detektory vpředu a po stranách rozpoznávají překážky mimo přímou dráhu autobusu a mechanické zařízení, které v případě nouze autobus zastaví.

CityMobil2 je evropský demonstrační projekt pro automatizovaná silniční vozidla, spolufinancovaný ze 7. rámcového programu EU. Partneři projektu jsou výzkumné organizace, municipality a dodavatelé moderních technologií z celého světa. V jeho rámci probíhá demonstrační provoz celkem dvanácti vozidel na pěti místech v Evropě: Lausanne (Švýcarsko), La Rochelle (Francie) a Milán (Itálie) a dva menší demonstrační projekty ve městech Oristano a Vantaa (Finsko). Do roku 2016 se předpokládá demonstrační provoz v celkem 7 až 9 evropských městech.

ELEKTROBUS – 24 METRŮ A DVA KLOUBY?

Provoz elektrobusů se stává nedílnou součástí městské veřejné dopravy a je oblastí, ve které dochází v posledních letech k velkému pokroku. Společnost Solaris si ve spolupráci s Technickou univerzitou v Poznani a ve Varšavě stanovila za cíl vyvinout, sestavit a otestovat velkokapacitní autobus delší než 20 m vybavený hybridním pohonem. Výsledkem by měl být dvoukloubový vůz o délce 24 metrů poháněný bateriovými elektrickými motory s možností externího dobíjení, který bude vybaven i palivovou skříní využitel-



nou v případě dobíjení baterií. Projekt, který je s náklady téměř 3 mil. EUR (cca 82 mil. Kč) financován dotací 1,5 mil. EUR (cca 41 mil. Kč) polským Národním výzkumným a vývojovým centrem v rámci programu Inno-tech, byl zahájen v prosinci 2012 a měl by být ukončen do konce roku 2015. Aktuálně se chystá stavba prototypu, bude následovat testování a pak by měl být autobus zařazen do nabídky polského výrobce.

PO MĚSTĚ S JEDNÍM KLOUBEM A DÉLKOU PŘES 20 METRŮ...

V lednu letošního roku představil Mercedes-Benz velkokapacitní autobus CapaCity L, který je schopen pojmout až 191 cestujících. Tento kloubový autobus byl vyvinut pro mimořádně vytižené trasy v přeplněných městských oblastech a bude jistě využíván i městskými BRT (Bus Rapid Transit) systémy. Tento vůz disponuje novým ATC systémem (**Articulation Turntable Controller – systémem zabráňujícím sevření částí kloubového vozidla**) a řízením

Zdroj: daimler.com



čtvrté nápravy, což výrazně napomáhá provozní bezpečnosti a manipulaci. Díky své výjimečné délce 21 m je nový CapaCity L nejdelším nízkopodlažním městským autobusem s jedním kloubem v Evropě.

ZA METREM NEMETREM NA SOPEČNÝ OSTROV

2. část

V minulém čísle jsme se podívali za dopravou na Tenerife pohledem historickým. V dnešním dokončení nás reportáž zavede do horké současnosti a neopomine alespoň některé krásy ostrova, které účastníci zájezdu pod hlavičkou VTK při DP-Metro spatřili.

A také si odpovíme na otázku, jak je to s tím „nemetrem“.

Text a foto: Jan Ungroman

Prvním počinem společnosti Metropolitano de Tenerife byla v roce 2004 započatá výstavba tramvajové trati spojující hlavní město s oblastí La Laguna, takže i když jinudy, kopíruje směr původní tramvaje. První úsek, linka 1, mezi stanicemi Intercambiador (autobusový terminál) v Santa Cruz a Avenida de la Trinidad v La Laguna o délce 12,5 km, byl zprovozněn 2. června 2007. Má 21 zastávek, z toho 11 v Santa Cruz. Rozchod trati je normální, tedy 1435 mm, a napájecí napětí je 750 V stejnosměrných. V únoru 2008 byla zahájena výstavba linky 2, ta má v současné době pouhých 3,6 km a 6 zastávek v úseku mezi La Cuesta a Tíncer. V blízkosti univerzitní nemocnice vedou obě linky po 1,5 km dlouhém společném úseku. Obě trasy jsou vedeny v maximální možné míře po odděleném tělese, křížení s ulicemi připomíná většinou spíše železniční přejezdy, některé zastávky mají boční nástupiště, jiné naopak jediné ostrovní. Na konečných nejsou smyčky, ale jen kolejové přejezdy.

Dopravu zajišťují vozy Citadis typu 302 od firmy Alstom v pětičlánkovém provedení. Délka vozu je 30 m, je 100% nízkopodlažní a z 200 míst



Tramvaj v zastávce El Cardonal v blízkosti depa.

Pohled do sálu dispečinku tramvajů.

pro cestující je 60 k sezení. Zatímco v jiných městech má tento typ hnanou jen část náprav, vzhledem ke sklonu tratí na Tenerife mají zdejší vozy hnaných všech 6 náprav. Vozy samozřejmě umožňují rekuperaci, která je zde velmi výrazná vzhledem k tomu, že linka 1 je vedena celou délkou ve sklonu. Maximální rychlost je 70 km/h, ale kvůli bezpečnosti je v některých úsecích povolena rychlost jen 50 km/h. Provoz je zajišťován přibližně od 6 do 24 hodin, na lince 1 v intervalu 5 minut, na lince 2 pak 10 minut. Výjimkou je víkend, kdy je provoz na základě požadavku obyvatel zajišťován nepřetržitě od pátečního rána do nedělní půlnoci, v noci pak samozřejmě v delším intervalu. Novinkou od roku 2013 je provoz vlaků tvořených dvojicí spřažených souprav v době tradičního karnevalu.

Pro zajištění provozu i případnou rezervu postačuje 26 souprav. Ty jsou deponovány v jediném depu u zastávky El Cardonal ve čtvrti Taco. Jak jsme se mohli přesvědčit, přes den je ve vozovně klid, většina vozů je na trati. Ale v noci bychom to zde asi nepoznali, během nočního přerušení provozu tu probíhá kompletní očiš-

ta, údržba i opravy vozového parku. Protože je provoz na ostrově osamocený, najdeme tu kompletní zázemí pro údržbu a opravy od myčky přes koleje, umožňující současně údržbu spodku vozu a zařízení na střeše, či běžné dílny až po podúrovňový soustruh pro opravy dvojkolí. Samozřejmě je rovněž dobře zásobený sklad náhradních dílů. V patře haly pak sídlí dispečink, řídicí kompletní provoz včetně energetiky, a další administrativní a technická pracoviště.

A jaké jsou plány do budoucna? Rozvoj kolejové dopravy na ostrově bohužel negativně ovlivnila finanční krize, která zasáhla svět v roce 2008 a ve Španělsku, a tedy i na Kanárských ostrovech měla velmi citelný dopad. Realizace plánovaného rozvoje se tak trochu zpomalila, ale pokračuje. Pokud jde o tramvajovou síť, jde především o 3,1 km dlouhé prodloužení linky 1 z Trinity Avenue na letiště Norte/Los Rodeos a 1,7 km dlouhé prodloužení linky 2 ze zastávky Tíncer do čtvrti La Gallega. Zcela novou bude linka 3 dlouhá 3 km kopírující pobřeží mezi Recinto Ferial u kongresového centra a Muelle Norte ve čtvrti Barrio de la Alegría.





Přestupním uzlem s páteří linkou 1 bude její konečná Intercambiador. Projekt „trojky“ je ve stádiu posuzování různých alternativ trasování.

Tím však plány provozovatele tramvají nekončí. Z pověření místní vlády pracuje i na projektech železničních tratí na Tenerife: Tren del Sur ze Santa Cruz po jižním pobřeží ostrova k letišti Tenerife Sur a dále do letoviska Costa Adeje a Tren del Norte opět ze Santa Cruz přes letiště Tenerife Norte a po severním pobřeží přes Tacoronte a La Orotavu do Los Realejos. Jižní trať měla jít do provozu v roce 2017, ale již zmíněná krize realizaci posunula. Jižní větev by měla být 80km dlouhá trať s normálním rozchodem, se 7 stanicemi, 8,3km bude na estakádách a 22,1 km v tunelech, vlaky s naklápací skříní pro 450 osob by měly při maximální rychlosti až 220 km/h zvládnout celou trasu za 36 minut. Náklady na výstavbu včetně větrné elektrárny pro zajištění většiny trakční energie jsou v projektu odhadovány na 1,8 miliardy eur v cenách roku 2001. Severní trať, která se bude realizovat jako druhá, by měla mít dalších 36km.

Nezbývá mi než poděkovat mluvčímu společnosti, panu Santiagovi Correa, který nám umožnil návštěvu provozu a současně byl i naším průvodcem. A abych nezapomněl, tak jak je to vlastně s tím „Metro Tenerife“: jak nám vysvětlil tiskový mluvčí, tak nejen na Tenerife, ale i v kontinentálním Španělsku jsou provozovány z našeho českého pohledu vnímané jako tramvaje, které, pokud splňují určité parametry vedení a charakteru trasy, cestovní rychlosti, vozidel apod., jsou už zařazeny do kategorie metro, byť vedou po ulicích měst. A sem tedy spadají i metro nemetro v Santa Cruz de Tenerife.

Bylo by asi smutné, kdybychom tak dlouhé cesty nevyužili i k poznání dalších zajímavostí ostrova. Nelze

Depo a sídlo společnosti Metrotenerife.

Nejznámější černá pláž na ostrově Playa la Arena.



vynechat téměř z celého ostrova viditelný vrchol sopky Pico de Teide (3718 m), který spolu s menším vrcholem Pico de Viejo (3134 m) vévodí kalděře Las Cañadas, propadlině po obří sopce s rozměry 10 x 17 km a dnem ve výšce kolem 2000 m. Pico de Teide je nejvyšší horou celého Španělska, ale s výškou 7500 m ode dna Atlantiku je i třetím největším vulkánem světa. Když vás kaldera plná kamenů a lávových proudů přestane bavit, za hodinku jste u moře. Po průjezdu pásmem porostu endemické kanárské borovice vás na severu ostrova čeká svěží zeleň a časté pasátové deště. Najdete tu historická města jako Icod

de los Vinos s jeho příkrými uličkami a přes 2000 let starou dracenu El drago milenario či Garachico, které bylo zničeno při výbuchu sopky v roce 1706 a rozsah katastrofy je dobře patrný z vyhlídky nad městem. Návštěvu tramvaje jsme spojili s prohlídkou města La Laguna s celou řadou historických budov a návštěvou nejvýchodnější části ostrova známé vavřínovými lesy v pohoří Anaga. Pokud se vydáte z vrcholu ostrova na jih, čeká vás pod úrovní borového lesa sukuleťová buš: pryšce, sukulenty, opuncie, palmy. Hory zarazí oblačnost na severu a zde převažují slunečné dny a sucho. U moře pak nepřehlédnete nekonečné plantáže banánovníků a rozsáhlé hotelové komplexy pro turisty. Západ ostrova, od přístavu Los Gigantos po maják Punto Tenó, tvoří Acantilados de Los Gigantes (Útesy obrů) dlouhé přes 10 km a vysoké až 600 metrů. V této oblasti je i nejkrásnější trekking na ostrově, cesta soutěskou Barranco de Masca. Tuhle cestu jsme si prošli i my. Autobus nás vyvezl přes sedlo do vesničky Masca, odkud už nás čekal náročný, ale úchvatný trek po kamenité stezce na dně divoké soutěsky sevřené skalními stěnami. Ač je to jen 6 km, i zdatným turistům trvá více než tři hodiny, než se před nimi otevře pohled na malou kamenitou pláž, odkud vedou jen dvě cesty: buď zase vystoupat soutěskou do vesnice nebo ta příjemnější, která čekala i nás, nechat se dovézt lodí do přístavu Los Gigantos.

Co říci závěrem? Asi jen to, že se celá akce vydařila a nikdo snad nelitoval vyšších nákladů na tuto výpravu. Uvidíme, kam za technickými zajímavostmi odletíme příště. 🚗



VYDEJTE SE NA CESTU DO VESMÍRU

Text: Milan Slezák



Gateway To Space je největší evropskou výstavou kosmonautiky.

se pravidelně schází parta zaměstnanců jedné londýnské restaurace ke „své“ partičce karet, či o představení **Kakadu** se Simonou Babčákovou v hlavní roli autistky Wendy, nebo zatím nejnovější hru (svou premiéru si odbyla v dubnu letošního roku) **Zásek** v režii Ivana Trojana, která nabízí divákovi pohled na pěťici lidí, s nimiž se zastavil výtah (a to lze chápat v nejrůznějších významech tohoto slovního spojení, byť základní kulisou a dějištěm je skutečně výtah zaseknutý kdesi mezi 12. a 11. patrem).

Naše tipy začneme tentokrát výstavami. Hned dvě jsou svým návštěvníkům k dispozici do 28. června. První z nich, s názvem **Gateway To Space – Brána do vesmíru**, se věnuje tak trochu jinému druhu dopravy než je ta naše městská hromadná, ale pro technické nadšence je jistě lákavá. Probíhá v prostorách Křížkových pavilonů B a C na holešovickém výstavišti a jedná se o největší výstavu z oblasti kosmonautiky v Evropě. Návštěvníci zde mohou podniknout cestu od prvních vizí o letech do vesmíru, přes první ruské rakety a americké lunární výpravy projektu Apollo až třeba k současným orbitálním stanicím. Mezi exponáty nechybí např. ani americké lunární vozidlo či originální skafandry kosmonautů. Tím největším lákadlem ale pravděpodobně jsou kosmické lodě, raketoplány a modul vesmírné stanice, do kterých mohou návštěvníci i vstoupit. Vyzkoušet si lze i speciální trenažéry a simulátory.

Druhá z výstav představuje v hlavní budově Muzea hlavního města Prahy pod názvem **Souboj psaný střelným prachem** sbírky historických palných zbraní. A o jaký souboj že se to jedná? Je to duel mezi střelcem, potažmo jeho zbraní, a možnou účinnou obranou proti střelám, který se dějinami táhne již od vzniku prvních palných zbraní ve 14. století. Mezi vystavovanými exponáty tak své místo nalézají i různé typy kyrysů a brnění.

KINO

Projdeme-li se červnovými filmovými premiérami, můžeme se zastavit třeba u české filmové adaptace

klasické pohádky. Nakonec, proč si neodpočinout u příběhu, o němž dopředu víte, že skončí dobře. Něco takového se člověku nepoškodí zrovna každý den. Režisérka Alice Nellis si jako předlohu vybrala pohádku Bo-



ženy Němcové **Sedmero krkavců**, a dala tak vzniknout stejnojmennému filmu s Marthou Issovou v hlavní roli. Zajímavostí snímku může být třeba fakt, že natáčení, podle oficiálních informací, probíhalo na hradě Zvíkov, případně to, že hudba k filmu pochází z autorské dílny Vašo Patejdl.

DIVADLO

Za divadlem se tentokrát můžeme vypravit třeba do Dejvic. V červnovém repertoáru Dejvického divadla lze narazit hned na několik zajímavých titulů. Ať už se jedná např. o adaptaci díla britského autora Patricka Marbera **Dealer's Choice**, kde zápletku tvoří vlastně příchod záhadného muže (profesionálního pokerového hráče) ke stolu, u něhož






HUDBA

Červen bývá pravidelně v Praze zasvěcen festivalu **United Islands of Prague**. Ve čtvrtek 18. června proběhne jako předkrm dvou následujících dní tradiční klubová noc. Zdarma můžete navštívit několik hudebních klubů a koncertních prostor, jako např. Rock Café, Palác Akropolis, Futurum, Malostranská beseda, Podnik, La Loca nebo třeba Vinohradský pivovar, a poslechnout si, co se vlastně na domácí scéně děje nového a zajímavého. A pár jmen z plánované pětaticítky kapel, projektů a interpretů klubové noci? Př



svých toulkách večerní a noční Prahou můžete v tento den potkat třeba zpěvačku Lenku Novou, známou z projektů Michala Horáčka a svého času také vokalistku kapely Laura a její tygři, pražskou pop rockovou kytarovku Bros'n'Beasts, poněkud netradičně jazzovou kapelu Jazzevec, elektronické Hard To Frame z Lysé nad Labem, soubor proplouvající až do vod world music s prvky balkánské muziky a s názvem Pohřební kapela anebo třeba reggae partu Aneboafro.

Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu spisovatele a novináře Karla Čapka (1890 – 1938): Koruna je symbol království, protože lidé mohli spíše... (tajenka).

	OHAREK	AŽUROVÉ VÝŠIVKY	DOMÁCKÝ EDUARD	TLACH	FRANCOUZSKÝ MLUVNICKÝ ČLEN	HUDEBNÍ NÁSTROJ Z PÁLĚNÉ HLÍNY	TELEFONO-VATI	ORIENTÁLNÍ KONĚ	JEDNOTKA HMOT-NOSTI	ZNAČKA INDIA	POTOMEK	FORMA HMOTY		VSTÁTI Z MRTVÝCH	BÝVALÁ ZKRATKA BULHARSKA	DOMÁCKÝ RIANA
STÁVATI SE TEPLEJŠÍM													VELIKÁN SLAVNÝ MUZIKÁL			
2. DÍL TAJENKY																
JMÉNO PSA					MUŽSKÉ JMÉNO RÁMUSY					SKEPSE STYDNO						
ULEKNUTÍ				SHRNOVAT 3. DÍL TAJENKY							CÍRKEVNÍ OBŘAD ZNAČ. NÁKLAD. AUT			4. DÍL TAJENKY	VÝTAŽKY	
INICIÁLY DESTIN-NOVÉ			ZBAVOVATI PLEVELE NĚMECKY „PAVLA“						FORMANUV FILM TRAMPOVÉ (SLANG.)							
KASTRO-VANÍ KOHOUTI							ITALSKÁ ŘEKA HUDEBNÍ PRODUKCE							ANGLICKY „VUL“ KARLOVAR. MINERÁLKA		
	INDIÁNSKÉ TROFEJE	DOMÁCKÝ ADELA RUS. ŠACH. VELMISTR					ČERVENÁ PAPRIKA NÁPOJ S CHININEM							DOMÁCKÝ HELMUT SLOVENSKY „TAMHLE“		
CVIČNÉ VESLAŘSKÉ LODĚ						BATOH PRAVI-DELNÝ DUCHOD							KUS LÁTKY ŘECKÉ PÍSMENO			
KLOUDNĚ					VOKÁLNÍ SKLADBA ZNAČKA ITAL. AUT						AKVARIJNÍ RYBA LIS					
PESTRĚ ZBARVENÝ PAPOUŠEK				PSOVITĚ ŠELMY TOLSTĚHO INICIÁLY						DŘEVĚNÁ PALICE STARŠÍ SPZ Kladna						
INICIÁLY HERCE POTMĚŠILA			ČÁRA PŘED-LOŽKA						NEMILO-SRDNOST SLOVENSKY „AR“							
1. DÍL TAJENKY												PRODLOU-ŽENÉ BOČ-NÍ ZDI				
JMÉNO ZPĚVAČKY SIMONOVÉ							VULKANICKÁ HORNINA					1002 (ŘÍMSKY)				POMŮCKY: ANTY, OX, PAVIA, TRAS

Celý citát Karla Čapka z křížovky minulého čísla zněl: Vtip je útok a obrana; je to projev převahy i zbraň slabšího.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



Foto: Dana Molnářová

O jaké místo se na této fotografii z roku 1965 jedná?

Odpovězte na soutěžní otázku a získejte 2+2 vstupenky do expozice Mořský svět v Praze Holešovicích a DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra. Odpověď zašlete nejpozději do **úterý 30. června 2015** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Správná odpověď na otázku **Ve které stanici čeká malý pasažér na soupravu?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 5/2015 zněla: **Nemocnice Motol.**

Z autorů správných odpovědí byla vylosována a 2 vstupenkami do libovolné budovy Národního muzea a pamětní medailí vydanou ke 40. výročí metra odměněna: **Eliška Bečková.**



Foto: Petr Hejna

SOUTĚŽ: Ze starých Kontaktů

V minulém čísle jsme v rámci vydávání jubilejního, 20. ročníku DP kontaktu vyhlásili soutěž pro ty, kteří rádi listují starými čísly časopisu. Soutěžní otázka zněla:

Co se v dopravě odehrálo 7. března 1908?

Odpověď byla k nalezení v DP kontaktu č. 6/2005 na str. 2 a zní: **zahájení provozu na první autobusové lince v Praze** (z Malostranského náměstí na Pohořelec).

Publikaci Áčko jede do Motola a tričko „Metro“ získávají: **Martin Bejsta, Matěj Pick a Soňa Ondřichová.**

Dnešní otázka: **Která autobusová linka zajišťovala převoz účastníků XIII. Vsesokolského sletu z Anděla?**

Odpověď se skrývá v DP kontaktu č. 8/2000.

Odpověď zašlete na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: červen), a to nejpozději **do úterý 30. června 2015.** Pro 3 vylosované autory správných odpovědí je připraveno poslední vydání publikace 110 výletů s Dopravním podnikem a flash disk.

Autobusový průvod Praha, 7. června 2015

Trasa:

Václavské náměstí – Vodičkova – Lazarská – Spálená – Národní třída – Masarykovo
nábřeží – Jiráskovo náměstí – Jiráskův most – Preslova – Elišky Peškové – náměstí
Kinských – Újezd – Vítězná – most Legií – Smetanovo nábřeží – Křižovnická –
– náměstí Jana Palacha – Mánesův most – Klárov – Chotkova – Mariánské hradby –
– Jelení – Pohořelec – Loretánská – Hradčanské náměstí

Řazení autobusů:

1. Škoda 706 RO	(Sd)	10. Karosa CityBus	(KbN)
2. Jelcz 272 (RTO)	(Sd)	11. Ikarus E 91	(MdN)
3. Škoda 706 RTO MEX	(Sd)	12. Karosa B951E	(Sd)
4. Karosa ŠM 11	(Sd)	13. Irisbus Citelis	(SdN)
5. Karosa B731	(Sd)	14. Iveco Crossway LE ZTP	(SdN)
6. Ikarus 280	(Kb)	15. SOR BN 8,5	(MdN)
7. Karosa B741	(Kb)	16. SOR NB 12	(SdN)
8. Karosa-Renault Citybus	(SdN)	17. SOR NB 18	(KbN)
9. Karosa B961	(Kb)	18. Solaris Urbino 8,9 LE	(MdN)

Legenda:

Sd = standardní, SdN = standardní nízkopodlažní, MdN = midibus nízkopodlažní
Kb = kloubový, KbN = kloubový nízkopodlažní

