

DP kontakt

Galerie Metro Anděl

Malá a velká posila podnikových hasičů
Největší náhradní doprava od povodní





140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015



Pražská MHD *slaví 140 let*

Slavte s námi!

V rámci oslav 140. výročí zahájení pravidelné městské hromadné dopravy v Praze se můžete těšit na tyto akce:

Přednášky z historie MHD

Zúčastněte se v sobotu **12. září 2015** od 10.30 a 14.00 hodin v Království železnic přednášek o historii a současnosti pražské MHD.

Výstava „Tramvaje v Evropě“

Od úterý **15. září 2015** se můžete dozvědět kde všude kromě Prahy se po Evropě svezete tramvají.

Den otevřených dveří

V sobotu **19. září 2015** od 10.00 do 16.00 hodin můžete nahlédnout do zákulisí depa Hostivař, garáže Hostivař a vozovny Strašnice.

Slavnostní průvod tramvají

V neděli **20. září 2015** od 11.00 hodin projedou centrem Prahy čtyři desítky pražských tramvajových vozidel od 19. století do současnosti.



Více informací o oslavách výročí, historii a akcích pořádaných Dopravním podnikem naleznete na: **www.mhd140.cz**



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Sto čtyřicet let ve dvou resp. devíti dnech

V pondělí za koňmi zapřažený otevřený tramvajový vůz č. 90, v úterý s kamufláží na „čumáku“ nová For City č. 9327. Dvě události, které se odehrály v srpnu 2015 na půdě Dopravního podniku. Dělí je od sebe nejen dva dny, pětačtyřicet minut jízdy tramvají mezi hloubětínskou vozovnou a hostivařskými dílnami, kde se tyto vozy zastavily, ale i časová osa čítající 140 let. Právě proto, že si první den provozu koňky připomínáme a slavnostní průvod tramvají je za dveřmi, byli oba jeho důležití účastníci v pilné přípravě. První proto, aby si na něj zvykli dva tahouni, tedy 12letý ryzák Cornela a 17letý hnědák Siroka, druhý, aby najezdil coby nový zástupce řady 15T nezbytnou stovku kilometrů. Pak budou oba připraveni vést resp. uzavírat více jak čtyři sta metrů dlouhou unikátní plejádu čtyř desítek tramvají po trase průvodu.

Můžeme jen tušit, co by například František Ringhoffer říkal dnešnímu trendu nízkopodlažních vozů, jak by se Janu Kotěrovi líbily novodobé tramvajové vozy, ale víme přesně, že Patriku Kotasovi, autorovi i posledního faceliftu Tramvaje For City, učarovaly „Té-trojky“. Obdivovatelé všech vývojových etap designu a techniky se mohou těšit právě na neděli 20. září a dokonce prostřednictvím soutěže s dopravnickým slangem získat do průvodu místenku.



Tomuto dni však předchází dalších osm, během nichž lze navštívit smíchovské Království železnic; vedle zajímavých dat z historie a současnosti pražské dopravy bude na malé návštěvníky čekat v tramvajové kabině trenažer. Na všechny zaměstnance pak pozvánka na pohodové setkání s hudbou a občerstvením, pro širokou veřejnost zase výstava na zastávkách MHD, představující 140 osobností, událostí a zajímavostí z pražské hromadné dopravy. A k tomu ještě jedinečná expozice pod názvem Tramvaje v Evropě.

Ale pojďme v itineráři oslav dál: Dopravní podnik mj. stihne vydat další díly Encyklopedie, zúčastnit se v rámci Evropského

týdne mobility dne s Ropidem, otevřít zájemcům dveře do areálu hostivařských dílen, depa i strašnické vozovny. Na speciálním webu mhd140.cz toto vše prezentovat a ještě soutěžit o další místenky do průvodu. A DP kontakt? Kromě seriálu 140 let historickým objektivem na vás v tomto čísle čeká poster málo známé fotografie koňky na Karlově mostě, v příštím čísle speciální příloha a průvodce tramvajového průvodu. Protože ne všechno se do tohoto textu vešlo a něco se v programu může pozměnit, jeho nejaktuálnější verzi lze najít na stránkách mhd140.cz

Petr Ludvíček,
šéfredaktor

OBSAH 8 • 2015

- 4–5 Aktuálně
- 6 Střípky z tuzemských DP, Psalo se před 10 lety
- 7 Co o nás píše média

Z PODNIKU

- 8–9 Největší náhradní doprava za metro od povodní
- 10–11 Malá a velká posila podnikových hasičů
- 12–14 Po stopách Identifikačního čísla vlaku II
- 15 Snadná cesta k novému saxofonu
- 19 Vzdělávací program Management aneb Škola liniového managementu

VÝROČÍ 140 LET MHD

- 16–17 POSTER: Koňka na Karlově mostě, kolorovaná fotografie
- 20–21 140 let historickým objektivem: David Prosický

HISTORIE

- 22–24 Srpnový historický kaleidoskop 2015

REPORTÁŽ

- 25–27 150 let tramvají v Berlíně – 1. část

ZAJÍMAVOSTI

- 28–29 (Nesplněný) sen o bratislavském metru

KULTURA / SOUTĚŽE

- 30 Za slavicí pražskou paroplavbou
Soutěž ze starých Kontaktů, Fotosoutěž
- 31 Křížovka o ceny
- 32 Galerie Metro Anděl

Foto na obálce: Petr Hejna



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: 23. 7. 2015 • NEPRODEJNÉ

SOUTĚŽ SE SLANGEM PRAŽSKÝCH DOPRAVÁKŮ

Od pondělí 3. srpna 2015 máte možnost ve vozech metra, autobusech a tramvajích potkávat vizuály s ochutnávkou slangu pražských dopraváků. Z několika stovek běžně používaných výrazů bylo nakonec vybráno 26, jež graficky ztvárnila Kateřina Perglová. Kromě poučení vizuály nabízejí také šanci získat exkluzivní mistenky v průvodu historických a současných tramvají, který projede Prahou v neděli 20. září 2015. Formulář pro vyplnění doplňovačky slangových výrazů si můžete stáhnout na webu www.mhd140.cz. Každý, komu se podaří doplňovačku vyplnit a odeslat do pátku 4. září 2015, bude zařazen do slosování, jména výherců budou uveřejněna nejpozději v pondělí 7. září 2015. **(jaš)**



Foto: Petr Hejna

Foto: Petr Ludvíček



VÝLUKA V ÚSEKU VOZOVNA STŘEŠOVICE – SÍDLIŠTĚ PETŘINY

Dopravní podnik zahájil kompletní rekonstrukci tramvajové trati v ulicích Střešovická a Na Petřinách. Výluka tramvajového provozu v úseku Vozovna Střešovice – Sídliště Petřiny potrvá od 1. srpna do 30. října 2015. Již od 18. července 2015 probíhaly na dotčeném úseku přípravné práce bez vyloučení provozu. Další práce spočívají v rekonstrukci sedmi tramvajových zastávek: Sibeliova, Ořechovka, Baterie, Vojenská nemocnice, Větrník, Petřiny a konečná zastávka Sídliště Petřiny. Všechny zastávky v úseku budou poté plně bezbariérové. U stanice metra Petřiny bude zřízena společná zastávka pro autobusy i tramvaje. V době vyloučení tramvajového provozu (tj. v období 1. 8. – 30. 10. 2015) v ulicích Střešovická a Na Petřinách rovněž probíhají v souběhu koordinované akce investora Pražská vodohospodářská společnost na obnově kanalizačních řadů, akce investora Pražská plynárenská Distribuce na obnově plynovodního řadu a akce investora obytného objektu Triangle na realizaci vodovodní přípojky. Po celou dobu výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava X1. **(red)**



Foto: RTA

S VTK NEJEN ZA DOPRAVOU DO DUBAJE

Vědeckotechnický klub při DP-Metro ve spolupráci s CK Radynacestu.cz nabízí exkluzivní zájezd za dopravními zajímavostmi Dubaje. Během pěti dnů v termínu od 23. do 27. března 2016 si užijete nejen exkurze do zázemí místních dopravců, ale seznámíte se i s nejzajímavějšími místy Dubaje a Abú Dhabí. Základní cena zájezdu je předběžně 23 700 Kč. Protože je třeba zájezd v dostatečném předstihu rezervovat, prosíme vážné zájemce o účast na tomto zájezdu, aby se předběžně hlásili Ing. Zitě Riedlové, telefon (2226) 72861, e-mail: Riedlova@dpp.cz. **(zr)**

NOVÁ FOR CITY V PRAZE

V první polovině srpna přijely z Plzně do Prahy první dvě z letošních 32 tramvají 15T For City v pozmeněném designu a výbavě. Poté, co s mírnou kamufláží přední masky najezdí po městě „povinných“ sto kilometrů, budou představeny prostřednictvím novinářské obce v 15 hodin a 15 minut 24. srpna veřejnosti. Vedle zmíněného faceliftu, týkajícího se barevnosti středního článku a celého čela, nové tramvaje přinesou změny hlavně v interiéru. Všechny vozy, dodávané podle smlouvy až do roku 2018 (celkem 125), budou standardně pro cestující osazeny klimatizací a zdarma WiFi připojením na internet, dřevěné sedačky budou nahrazeny plastovými. Výrazným odlišovacím prvkem tramvaje pro cestující, kteří ji uvidí přijíždět, budou nad předními reflektory designové LED pásky. Změnu designu tohoto vozidla navrhl architekt Patrik Kotas. **(pel)**



Foto: Robert Mara

U HASIČŮ SE PŘEDÁVALO A KŘTILO

Devátý červencový den roku 2015 se do historické kroniky podnikových hasičů zapsal výrazným písmem. Na dvoře hostivařské stanice stála vyleštěná dvě nová hasičská vozidla – CAS Tatra 815 a DA Ford Transit – a úderem deváté hodiny byla nastoupena i požární družstva se svým praporem. Po úvodním slově vedoucího odboru Hasičský záchranný sbor Michala Wowesného pozdravil hasiče i generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš, který poté připlnul k praporu HZS novou stuhu a předal klíčky od nových vozů veliteli jednotek HZS Karlu Pátkovi. Společně s bezpečnostním ředitelem Antonínem Fedorkem a ředitelem Továrny hasičské techniky Políčka Stanislavem Červeným poté nové mobilní pomocníky sboru pokřtil hasičským likérem. Bližší informace o cisterně a dopravním voze se dočtete v tomto čísle na straně 10 a 11. **(pel)**



Foto: Petr Ludvíček

NA PETŘÍN PEŠKY, V ZOO LANOVKOU AŽ DO LEDNA

V termínu od 7. září 2015 do 18. března 2016 nepojede z důvodu plánované rekonstrukce mostu lanové dráhy a stanice Nebozítek lanová dráha na Petřín. Obnovení provozu lanové dráhy je naplánováno na sobotu 19. března 2016. V návaznosti na odstávku LD Petřín bylo z důvodu efektivního využití pracovníků místní lanovky rozhodnuto o změně provozní doby na LD ZOO v listopadu a prosinci tohoto roku. Lanovkou v ZOO se tak návštěvníci, aktuálně 4. nejlepší zoologické zahrady světa, budou moci svést až do 3. ledna 2016. **(red)**



Foto: Petr Hejma

KRÁLOVSTVÍ PŘEDNÁŠEK I S VÝROČÍM 30 LET BĚČKA

Seriál přednášek ve smíchovském Království železnic ještě zdaleka neskončil. Dopravní podnik zde v roce 140. výročí pražské MHD jednou měsíčně ve vybranou sobotu zve zájemce vždy na dvojici zajímavých prezentací z historie a současnosti všech druhů veřejné dopravy (vždy v 10.30 a 14.00 hod.). Nejbližší je před námi přednáška 12. září na téma „Na počátku byla koňka“ a „Jak je řízena MHD v současnosti, dispečinky, řídicí systémy“. K tomuto datu budou mít zejména mladí návštěvníci k dispozici kokpit kabiny řidiče tramvaje, který v přednáškovém prostoru doplní již nainstalovanou expozici historie pražské MHD. V říjnovém termínu jsou v plánu přednášky na téma příměstské a regionální autobusové dopravy, pohled na nová nádraží, zastávky a vývoj bezbariérovosti. Sedmý listopadový den se můžete těšit na připomenutí výročí 30 let zprovoznění trati B, a tedy vytvoření pražského trojúhelníku metra. Dvaadvacet let Pražské integrované dopravy je pak na programu v posledním termínu, a to 12. prosince. Podrobné informace najdete na webu mhd140.cz. **(pel)**



Foto: Petr Ludvíček

DOPRAVNÍ PODNIK ZAVÁDÍ PROTIKORUPČNÍ PRAVIDLA

Dopravní podnik ve snaze dostat zákonnému požadavku přijal protikorupční pravidla jako opatření předcházející eventuálnímu vzniku prostoru pro korupční jednání. DPP tímto deklaruje protikorupční politiku s důrazem na princip nulové tolerance vůči korupci páchané zaměstnanci DPP nebo odpovědnými osobami. Protikorupční pravidla byla vytvořena odborem Interní audit v souladu s harmonogramem implementace Programu PTČ a následně předložena představenstvu společnosti, které je svým usnesením schválilo. **(red)**

OBJEVTE KRÁSU LISABONU A PRAHY Z TRAMVAJE

Pokud jste příznivci pražských tramvají a rádi cestujete, možná uvítáte novou publikaci Lisabon a Praha z tramvaje. Jde o nový přírůstek knihovny odborných publikací útvaru 900120 Oborové vztahy. Fotografický průvodce si klade za cíl seznámit čtenáře v českém, portugalském a anglickém jazyce s Lisabonem a Prahou prostřednictvím zajímavosti a kouzla, které v obou těchto historických městech nabízí projížďka tramvají. Fandíte-li sociálním sítím, můžete sdílet tramvajové příspěvky i fotografie z obou měst na www.facebook.com/lisbonandpraguebytram. **(jd)**



ENCYKLOPEDIE MHD – CO UŽ VYŠLO A CO JEŠTĚ VYJDE?

Nemáte přehled, jaké svazky Encyklopedie pražské MHD už vyšly a na které se můžete ještě těšit? Přinášíme přehled již hotových dokumentů a plánů do budoucna s určením pravděpodobného časového horizontu. Encyklopedie pražské MHD je obecně rozdělena na dva díly: 1. díl – historie a současnost a 2. díl – vozový park. Vzhledem k obrovskému objemu dat, který encyklopedie obsahuje, jsou ještě jednotlivé díly rozděleny na svazky pojednávající o jednotlivých druzích dopravy.

1. díl – historie a současnost se skládá z následujících svazků:

- historie a současnost metra – vydáno v květnu 2014
- historie a současnost lanovek – vydáno v září 2014
- historie pražských trolejbusů – vydáno v listopadu 2014
- historie a současnost autobusů – mělo by být vydáno v září 2015
- historie pražské koňky – mělo by být vydáno do konce roku 2015
- historie a současnost pražského tarifu a jízdenky – mělo by být vydáno v dubnu 2016
- historie a současnost pražských tramvají – mělo by být vydáno v červenci 2016
- významné osobnosti, integrovaná doprava, ukázka slangu, historie DPP – mělo by být vydáno do konce roku 2016

Na konci roku 2016 by měl být k dispozici celý 1. díl encyklopedie v rozsahu více než 1100 stran.

2. díl – vozový park se skládá z následujících svazků:

- vozový park metra – vydáno v květnu 2014
- vozový park lanovek, trolejbusů a muzejních vozů – vydáno v lednu 2015
- vozový park autobusů – vydáno v červnu 2015 – při vydání tohoto svazku vznikly problémy s přípravou a vydání se pozdrželo přibližně o dva měsíce
- vozový park tramvají – mělo by být vydáno v říjnu 2015

Koncem října by měl být k dispozici kompletní 2. díl v rozsahu cca 800 stran.

Všechny dosud vydané svazky se prodávají v Infocentrech DPP. **(jaš)**



AUTOBUSY HRADECKÉ MHD JSOU „V SUCHU“



Autobusy Dopravního podniku města Hradce Králové parkují od 9. 7. 2015 pod střechou. Výstavba nového krytého stání, které poskytuje 56 vozům zázemí před nepříznivým počasím a další praktické výhody, byla dokončena s ročním předstihem. Téměř

hektar nově zastřešené plochy v areálu vozoven v Pouchovské ulici přišel dopravní podnik na 59 milionů korun a přímo navazuje na podobnou stavbu sloužící už od roku 2001 trolejbusům. Autobusy MHD byly dosud odstavovány jen na vyasfaltovaných plochách řešených jako nekrytá stání. Zastřešená místa, kterými podnik disponoval od roku 2001, sloužila pouze pro parkování trolejbusů, a to zejména kvůli ochraně elektrovýzbroje umístěné na střeše těchto vozidel. Důvodem záměru budování zastřešení bez obvodových stěn byly prostorové možnosti areálu podniku a výrazně vyšší operativnost z pohledu pohybu vozidel. Tato koncepce se v praxi osvědčila.

DO DĚČINA ZA DOUBLE-DECKEREM



Už jen v sobotu 29. 8. a 26. 9. 2015 máte šanci prohlédnout si Děčín při jízdě z double-deckeru Leyland. Typický patrový červený autobus vyráží na svou

pouť z autobusového nádraží (stanoviště č. 5) vždy v 11:00, 12:30 a 14:00 a své pasažéry dopraví na Děčínský zámek. Jízdenku lze zakoupit pouze při nástupu do vozidla, přičemž jízdenka pro dospělého vyjde na 10 Kč a za jízdenku pro dítě (6 – 15 let) zaplatíte 5 Kč. Kapacita autobusu je 62 míst k sezení.

V LIBERCI TESTUJÍ KLOUBOVÝ AUTOBUS SOR NBG 18



Až do konce letních prázdnin bude Dopravní podnik města Liberce a Jablonce v ulicích města testovat jeden z nejdelších kloubových autobusů – SOR NBG 18.

Autobus, který byl zapůjčen výrobcem k testování v městském provozu, jezdí na zemní plyn a výsledky testování by měly výrobcům nabídnout srovnání spotřeby vozidla při jízdě v hornatém terénu. Vozidlo bylo nasazeno na obsluhu značně vytižených linek č. 12, 31, 33 a 34. DPMLJ v loňském roce testoval v běžném provozu

i jiné typy autobusů, například v létě to byl bateriový moderní elektrobuses ŠKODA PERUN a v zimních měsících plně nízkopodlažní kompaktní Midibus GX 137.

KNIHA O MĚSTSKÉ DOPRAVĚ V OPAVĚ V PRODEJI



Na konci června 2015 byla uvedena do prodeje kniha 110 let městské dopravy v Opavě, která velmi zajímavou formou sleduje existenci opavské veřejné dopravy. Cena knihy je 400 Kč a zájemci si ji mohou zakoupit v pokladně MDPO, a. s., na Bílovecké 98 v Opavě ve všední dny od 9 do 14 hodin. Zmíněnou publikaci lze objednat také na dobírku, a to e-mailem na adrese jswidergal@mdpo.cz. Zde je však nutné počítat s příplatkem za poštovné a balné.

PARDUBICE ZLEVŇUJÍ ŽÁKOVSKÉ JÍZDENKY



Výraznou změnou prochází od 1. 8. 2015 ceník jízdného u žakovských jízdenek. Na základě rozhodnutí Rady města Pardubic z června letošního roku dopravní podnik zavádí pro děti od 6 do 15 let věku včetně 365denní jízdenku za cenu 450 Kč, která nahrazuje původní 10měsíční žakovskou jízdenku za 1630 Kč. Dále upravuje výši jízdného u žakovské 30denní jízdenky z původních 205 Kč na současných 135 Kč. Začátek platnosti obou druhů jízdenek je volitelný.

ZLÍNSKÉ ZASTÁVKOVÉ PANELE S AKTUALIZOVANÝM ČASEM ODJEZDU



Elektronické informační panely na nejdůležitějších zastávkách MHD ve Zlíně a Otrokovicích získaly v polovině července 2015 novou funkcionalitu. Kromě pravidelných odjezdů nejbližších spojů zobrazují také reálné předpokládané odjezdy spojů, které mají zdržení na trase vlivem silného provozu na komunikacích. Pokud se na informačním panelu na zastávce objeví za označením linky vykřičník, znamená to pro cestující, že spoj, jehož odjezd již minul, přijede v čase, který se ukáže na displeji. Lidé tak dostanou z panelů více informací, podle kterých se mohou rozhodnout, jestli počkají na plánovaný spoj nebo využijí spoj jiné linky.

PSALO SE PŘED 10 LETY (8/2005)



Návštěvnost stránek dpp.cz stále roste!

Internetové stránky Dopravního podniku byly poprvé zpřístupněny veřejnosti 1. července 1997. V roce 1998, kdy začala být návštěvnost sledována, činil celkový počet návštěvníků za tento rok 65 000, tedy průměrný měsíční počet přístupů byl 5417. Přístup lze definovat jako každé zavolání počítačové stránky, to znamená každé přihlášení se na úvodní stránku.

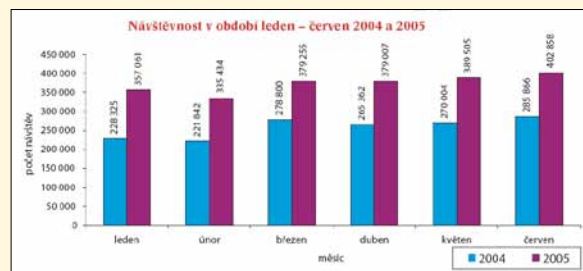
Pokud budeme vycházet z údajů za rok 2003, pak dospějeme k výsledku celkové návštěvnosti 2 853 351 přístupů za rok, měsíční průměr byl 237 779 přístupů (měřeno službou Navrcholu.cz). Za rok 2004, kdy

celková roční návštěvnost činila 3 411 682 přístupů, průměrný měsíční počet přístupů byl 284 306 přístupů. V 1. polovině roku 2005 činí celková návštěvnost 2 243 120, průměrný měsíční počet přístupů 373 853!

Na žebříčku návštěvnosti se umísťují internetové stránky Dopravního podniku v průměru na 8. místě z přibližně 17 000 internetových stránek registrovaných službou Navrcholu.cz (v sekci Obchod, služby, informace, výroba, průmysl na 4. místě z přibližně 5600 internetových

stránek, v sekci Doprava pak na 1. místě z přibližně 260 internetových stránek).

Pozn.: Pro srovnání jedno aktuální číslo – v červnu 2015 web DPP zaznamenal 1 916 833 přístupů.



České výhybky prorazily v Austrálii, teď myslí na Irák

PRAHA Když procházíte výrobní halou Pražské strojírny, je to jako listování albaem světa. Svažované části výhybek jsou ověšené štítky s názvy měst, kde mají měnit směr jízdy tramvají.

Mezi nátem či městy vlastněnými firmami jde spíše o výjimku. Pražská strojírna, která patří sto procentně Dopravnímu podniku hlavního města Prahy, pravidelně vydává a letos hlásí další růst. A věří, že díky rozmachu tramvajové dopravy ve světě brzy expanduje na další nové trhy.

Firma původně zaměřená jen na výrobu výhybek pro pražské tramvajové tratě získává víc než polovinu zakázek ze zahraničí. „K majitelům jde letos jen asi čtvrtina objednávek, ostatní tvoří jiné české doprav-

ní podniky nebo export,“ říká generální ředitel Vladimír Říha.

Pražská strojírna má za sebou velkou restrukturalizaci. Firma musela v roce 2007 odejít z Karlna do Vínoře a zároveň snížit počet zaměstnanců o desítky procent. Teď dává práci 120 zaměstnancům a za posledních šest let téměř trojnásobila tržby. V roce 2014 dosáhly 332 milionů korun, přičemž pro letošní rok vedení předpokládá další růst o 25 procent.

Jednou z vítězných zakázek je dodávka výhybek pro australské Melbourne, kde se v současné době kromě jiného staví nové tramvajové depo v hodnotě kolem 70 milionů korun. Kontrakt platný do roku 2017 představuje potenciál dodávek okolo 100 milionů korun ročně.

„Měli jsme kópy nějaké zakázky do Austrálie, podařilo se nám kontakt obnovit a rozlíst. Máme tam už svého obchodního zástupce, konsignační sklad (zboží v něm uložené podléhá dovoznímu clo teprve v případě prodeje v dané zemi - pozn. red.) a nyní uvažujeme o založení vlastní kanceláře,“ podotýká Říha. Výhybkové systémy putují do Austrálie lodí, a když je potřeba silnějších brzkých termínů, tak i letadlem. Firma je navíc nyní v soutěži na tramvajové výhybky pro Sydney a Canberra.

Pražské strojírny pomohl zejména průnik na západní trhy. „Hodně nás vykolila zakázka do Švédska. Mají příkrá přístrojní normy na přesnost provedení výhybek,“ tvrdí Říha. Letos je firma naplno vytíže-



Generální ředitel Pražské strojírny Vladimír Říha. Foto: Michal Šuta

ná, jede na tři směny. „Máme zakázky do Polska, Švédska, Beloruska, Německa, na Slovensko, do Austrálie nebo Tuniska,“ vypočítává Říha.

Firmu živí v Evropě hlavně výhybky pro rekonstruované a modernizované tratě. Velkou lávní Pražská strojírna spatřuje v tom, že po celém světě se tramvaje stávají čím dál oblíbenějšími. Trati přibývá a to znamená více výhybek.

„Zejména rozvojové země budou muset řešit hromadnou dopravu. Jednám například v Iráku,“ uvádí Říha, který by přitom rád dotáhl do válečné země i tuzemské stavitele trati a výrobce tramvají.

Velký potenciál vidí ředitel strojírny rovněž na severu Afriky: v Tunisku, Alžírsku a Maroku. „Lákají nás země, kde se dá stavět i přes zimu,

protože jinak to je u nás značně sezonní výroba. Přes zimu taková potřávka není,“ vysvětluje.

Pražská strojírna letos otevřela novou kancelář ve Spojených státech v Kalifornii. „Dříve jsme tam dodávali, teď nás láká na trh vstoupit více. Jednám i o možnosti výroby přímo na místě,“ dodává Říha.

„Výrobci výhybek pro tramvajové tratě není mnoho, na světě je zhruba pět velkých konkurentů. I když se na první pohled nedá na výhybce mnoho nového vymyslet, Pražská strojírna investuje do vývoje. Jde například o to, aby mechanika pro ovládání výhybek byla co nejnižší a bezpečnější. Podařilo se nám ji vyvinout, což nám dává výhodu před konkurencí,“ dodává, – Jan Šůra

Scan článku z deníku MF DNES „České výhybky prorazily v Austrálii, teď myslí na Irák“ ze dne 17. 7. 2015

Operátoři pokryjí signálem část metra A


29. 7. 2015 PRAŽSKÝ DENÍK

PRAŽSKÝ deník

Pražský dopravní podnik včera sebedepsal smlouvu, která umožní mobilním operátorům začít instalovat v úseku metra A z Dejvické do Nemocnice Motol technologii pro zavedení mobilního signálu. Podle uzavřené smlouvy ponese náklady na pokrytí metra operátoři. Práce budou probíhat v noci,

kdy metro není v provozu. Poprvé by si lidé v tunelu mohli zavolat zhruba čtyři měsíce od zahájení prací.

„Jde o první kroky na cestě k vyrovnaní určitého dluhu vůči cestujícím. Ti po dostupnosti mobilního signálu v metru volají dlouhodobě, což je v dnešní době logické. Věřím, že se v brzké době podaří najít optimální technické i ekonomické řešení,

aby se mobilní signál stal samozřejmou součástí celého pražského metra a ještě tak zvýšil jeho kvalitu a atraktivitu,“ uvedl pražský radní pro dopravu Petr Dolínek (ČSSD). Po dokončení bude projekt vyhodnocen a vedení podniku rozhodne o zasíťování dalších částí metra. Uvažuje například o úseku mezi stanicemi Muzeum a Roztyly. 

ZMĚNY MHD, KTERÉ PRAŽANÉ ODMÍTLI, NEBYLY VŮBEC ŠPATNÉ

29. 7. 2015 MLADÁ FRONTA DNES

DNES

Nový šéf Ropidu má nelehký úkol. Změnit MHD v Praze tak, aby byla kvalitní a cestující si nestěžovali. Práci komplikují prázdniny.

Před měsícem usedl na místo ředitele Ropidu čtyřiatřicetiletý Petr Tomčík. „Mám ale dojem, jako bych tu byl už tři měsíce,“ říká s tím, že má velmi nabitý harmonogram.

Pražané jsou zvědaví, kdy nastanou celopražské změny MHD. Cesta k nim vede přes přepravní průzkumy. Ty však v létě asi nemají moc smysl...

Přesně tak, průzkumy skutečně nemůžeme dělat během prázdnin. Předpokládám jsem září, ale ideální bude říjen, kdy je v MHD nejvíce cestujících. Trochu nám to sice komplikuje fakt, že právě tento podzim jsou již naplánované pravidelné komplexní průzkumy, které nám uberou kapacity na průzkumné práce. Ale právě i z těchto průzkumů nakonec můžeme čerpat data pro tvorbu návrhů.

Dostal jste nějaký „deadline“, dokdy musíte s celopražskými změnami MHD přijít?

Zatím žádný nemáme. Nyní se v první řadě s předstihem zaměříme na dopravní obslužnost západní části Prahy, kde s otevřením metra A nastaly některé změny v povrchové dopravě. Registrujeme několik oprávněných požadavků na změnu, které chceme řešit. Uvidíme v průběhu přípravy, co z toho vzejde. Také třeba můžeme přijít na to, že bude lepší

úpravy na západě rovnou spojit s celoměstskými změnami. Více budeme vědět v srpnu, podle toho, jak práce pokročí. Pokud bychom ale měnili jen několik linek na západě, tak by to mohlo být ještě letos na podzim.

Nebojíte se, že až přijdete s návrhem celopražských změn, budou cestující automaticky proti, jako zatím snad pokaždé?

Jak jste zmínil, cokoliv, s čím Ropid přijde, je v dnešní době vnímáno špatně. Organizace si nevytvořila úplně dobré jméno, a tak je takřka jakákoliv změna vnímána negativně. Přestože se třeba ukáže, že 80 procent z navrhovaných změn bylo velmi kvalitních. Můžu potvrdit, že tu je skutečně kvalitní tým odborníků. Od nástupu se snažím scházet se zástupci městských částí a zlepšit komunikaci, aby se pověst Ropidu napravila. Na druhou stranu při změnách se nikdy nezavděčíte všem. Je třeba myslet na většinu. **Na jaře kvůli protestům tisíců lidí nepošla velká změna MHD. Ta byla přitom také postavená na přepravních průzkumech. Nemůže se stát, že vaše změny budou nakonec podobné této?**

To nevylučuji. Jak jsem řekl, můj názor je, že změny, které se tu připravily, jsou ze sedmdesáti až osmdesáti procent správné. Ale musíme se podívat na ten zbytek. Zároveň máme v plánu pro změny nově využít počítačové modely pro navrhování a plánování MHD. A hlavně zlepšit komunikaci.

Jak dlouhá bude diskuse o změnách s veřejností?

V první řadě je třeba říct, že budeme s městskými částmi diskutovat už při samotné přípravě změn. Právě jednotlivé radnice vědí o problematice na svém území nejvíce. Ve chvíli, kdy pak zveřejníme finální návrh, bude mít veřejnost minimálně třicet dní na vyjádření. V případě celopražské koncepce by lhůta mohla být i šedesátidenní.

Plánujete nějak měnit současný tým, který změny připravuje?

Chci posílit stávající tým o dva lidi. Už mám i jména. Zatím je ale neprozradím. Jde o dopravní experty, kteří se věnují problematice pražské dopravy dlouhá léta.

Mediální publicita DPP v červenci 2015

V červenci 2015 bylo ve sledovaných médiích publikováno celkem 678 výstupů týkajících se DPP. Červencová publicita byla o 4 % vyšší, než kolik činí dlouhodobý průměr. Z jednotlivých médií publikoval nejvíce zprávy Pražský deník (59 článků). Na nejnižší úroveň za celé sledované období klesl objem publicity v MF DNES. Kritické články se ve větší míře objevovaly v Lidových novinách. Negativní publicitu DPP v červenci zapříčinily především kauzy předchozího vedení DPP a problémy kolem OpenCard. Pozitivně byla vnímána dohoda DPP s operátory na podmínkách zavedení signálu do tunelů metra na trase metra V.A. Příznivě vyzníval i vysoký zájem cestujících o zlevněné roční kupony.

NEJVĚTŠÍ NÁHRADNÍ DOPRAVA ZA METRO OD POVODNÍ

Letošní červencová náhradní autobusová doprava (NAD) za 13 dní přerušeny provoz metra C v úseku Kačerov – Háje byla největší akcí svého druhu od srpnových povodní v roce 2002. Protože zdaleka nešlo o zajištění jediné „náhradky“, potřeba navýšení počtu vypravených vozů i řidičů se tak dotkla všech garáží.

Text: **Martin Beneš, Tomáš Párys a Jan Barchánek** • Foto: **Antonín Slezák a Petr Hejna**

Plánované náhradní dopravy při opravách kolejových konstrukcí v metru byly až dosud organizovány výhradně o víkendech, s případným využitím státních svátků či navazujících školních prázdnin. Letošní výluka trasy C v úseku Kačerov – Háje však znamenala přerušení provozu na dobu 8 pracovních a 5 mimopracovních dnů. V rámci přípravy takto rozsáhlé a kapacitně náročné akce byly zvažovány různé varianty organizace provozu a linkového vedení, a to od jediné linky XC se zastavováním ve všech zastávkách na trase až po kombinace různých náhradních linek i upravených linek pravidelných.

Na základě zhodnocení kapacitních možností klíčových terminálů (Kačerov, Budějovická, Chodov, Háje a Jižní Město), podle možností operativní reakce na změny poptávky cestujících i srozumitelnosti dopravního řešení pro pravidelné i občasné cestující byla nakonec vybrána kompromisní varianta. Tedy jedné základní trasy XC s pásmováním v zastávce Háje a dvou doplňkových

Dopravní řešení linkou XC s variantami XC1 a XC2 bylo pro cestující pochopitelné a akceptovatelné.



tras pro omezení zajiždění do terminálu Roztyly a odlehčení přestupu ve stanici Kačerov v ranní špičce. Současně byl kapacitně posílen provoz pravidelných linek, které zajišťují alternativní spojení Jižního Města s ostatními částmi Prahy (linky 125, 135 a 213).

Vzhledem k absenci výtahu ve stanici Kačerov rovněž došlo pro zajištění přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu či orientace k navýšení počtu garantovaných

bezbariérových spojů na klíčových pravidelných linkách (např. na lince 170 byly všechny vozy nízkopodlažní) a pro případnou vyšší poptávku těchto cestujících byly připraveny i operativní zálohy.

Uvedené řešení linky XC s variantami XC1 a XC2 sice nenabídlo nejkratší možná spojení mezi jihoměstskými sídlišti a zbývajícím úsekem metra C, minimální počet obdržených stížností od cestujících však potvrdil, že zvolená varianta dopravního řešení byla pro běžné cestující pochopitelná a akceptovatelná. Pozitivní bylo i zapracování některých dřívějších připomínek jednotky Provoz Autobusy (JPA), zejména zřízení zastávky Roztyly ve směru z centra v ulici Ryšavého (úspora cca 2 minuty na spoj) či alespoň částečné omezení obsluhy mezilehlých zastávek (opět kompromis mezi zkrácením doby jízdy a případným nutným přestupem mezi XC a pravidelnými autobusovými linkami).

Celkem 13 dní trvání náhradní dopravy za metro dokonale prověřilo technické a zejména personální kapacity obou autobusových jednotek. Navíc se nejednalo o akci jedinou, protože souběžně probíhaly další plánované NAD za tramvaje






CELKEM 13 DNÍ TRVÁNÍ NÁHRADNÍ DOPRAVY ZA METRO DOKONALE PROVĚŘILO TECHNICKÉ A ZEJMÉNA PERSONÁLNÍ KAPACITY OBOU AUTOBUSOVÝCH JEDNOTEK.

i za České dráhy. Navýšení počtu vypravených vozů i potřeby řidičů se tak dotklo všech garáží, ať již přímo pro účely NAD za metro, tak i nepřímo formou překladů či dočasných přesunů vozů. Personální zajištění bylo nejsložitější o víkendech, kdy potřebný počet řidičů výrazně překročil i mimoprázdňinový stav. Díky ochotě a nárůstu přesčasů kmenových řidičů a za významné pomoci řidičů „brigádníků“ se však podařilo požadované nadstandardní vypravení zajistit bez nutnosti zásahů do naplánovaných dovolených.

Významný podíl na úspěšném zajištění celé náhradní dopravy měli dispečeré JPA, a to jak na dispečer-

ské ústředně, tak zejména přímo v terénu. Zcela zásadní byla průběžná reakce na výkyvy poptávky při organizaci odjezdů z terminálu Kačerov a operativní posilování obsluhy zastávek Roztyly a Chodov. Právě díky vyhodnocení dispečerských dat a provozních informací z prvního pracovního dne (úterý 7. 7. 2015) se podařilo ihned od následujícího dne zajistit kapacitní posílení ranní špičky v relacích Roztyly – Kačerov a Kačerov – Chodov. Za promptní spolupráci je nutné poděkovat odd. Jízdní řády Autobusy (úprava grafikonů bez nárůstu vypravení), odd. Příprava provozu JPA (zpracování dat pro palubní počítače) i provozům jednot-

ky Správa Vozidel a Autobusů (aktualizace dat v autobusech). Druhá úprava jízdních řádů, i když výrazně menšího rozsahu, byla realizována od úterý 14. 7. 2015.

Zajištění uvedené dlouhodobé náhradní dopravy opět potvrdilo nezastupitelnou roli autobusové dopravy v systému pražské MHD i vysokou profesionalitu provozních pracovníků autobusových jednotek. Poděkování však patří všem zaměstnancům DPP, kteří nepříjemný dopad nutné výluky metra na naše cestující pomohli úspěšně omezit. 

Provozní statistika – NAD XC + posily pravidelných linek

počet vozů	49 PD / 30 SO+NE
počet řidičů	80 PD / 57 SO+NE
dopravní výkony celkem	145 548 km
odpracované hodiny – řidiči BUS	7868 hod.
odpracované hodiny – dispečeré (Kačerov, Háje)	1089 hod.



Malá a velká posila podnikových hasičů

Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku na začátku července 2015 slavnostně převzal do užívání dva nové pomocníky – lehký dopravní automobil Ford Transit a cisternovou automobilovou stříkačku na podvozku Tatra 815 4x4.

Text: **Michal Brunner** • Foto: **Michal Brunner (5x)** a **Petr Ludvíček (1x)**

Dopravní automobil Ford Transit představuje vozidlo, které v této podobě u podnikových hasičů dosud chybělo, tedy devítimístný minibus s víceúčelovým nákladním prostorem, upraveným pro přepravu různého požárního příslušenství. Jeho taktické možnosti ještě zvyšují transportní boxy na střeše vozidla a možnost vlečení přívěsu.

Dopravní automobil bude pravidelně využíván pro ekonomickou přepravu hasičů a jejich vybavení na akce odborné přípravy, jako jsou periodická školení obsluhy motorových pil, výcviky členů lezeckých skupin nebo soutěže v požárním sportu. Při zásahové činnosti se předpokládá jeho využití hlavně u déletrvajících zásahů, nejčastěji živelných pohrom, při střídání zasahujících hasičů a rozvozu záložního pohotovostního a týlového materiálu, například kalových čerpadel, elektrocentrál, hadic a dalších prostředků pro zvládnutí mimořádných událostí.

Nová cisternová automobilová stříkačka kategorie CAS 20 na podvozku Tatra 815 završuje obměnu požárních automobilů prvního výjezdu na všech požárních stanicích DPP. Prvním vozem byla Scania pro požární stanici Hostivař, zařazená do výjezdu v roce 2005. Následovala zličínská Tatra z roku 2011. A v polovině letošního roku se nové Tatry dočkala požární stanice Kačerov, kde dosud sloužila Tatra 815 starší generace, dodaná v roce 2002.

Všechny cisternové stříkačky nové generace, počínaje hostivařskou



Na pravoboku tatrovky jsou prostředky pro hašení požárů, vzadu je panel čerpadla.

Vlevo: Nová CAS 20 – Tatra 815 v místě svého působení v depu Kačerov.

Vpravo: Na levoboku převládá výzbroj pro dopravní nehody a technické zásahy.

Cisternová automobilová stříkačka CAS 20/2200/200 – Tatra 815 4x4

Těžký požární automobil pro provoz po zpevněných i nezpevněných komunikacích

délka x šířka x výška	8150 x 2550 x 3200 mm
rozvor náprav	4090 mm
brodivá hloubka v klidné vodě	800 mm
max. povolená hmotnost	18 000 kg
max. výkon motoru	325 kW / 1800 ot/min
max. rychlost jízdy	110 km/h
objem nádrže na vodu	2200 litrů
objem nádrže na pěnidlo	200 litrů
jmenovitý výkon požárního čerpadla při tlaku 10 bar	2000 l/min
jmenovitý výkon požárního čerpadla při tlaku 40 bar	400 l/min
počet míst k sezení v kabině automobilu	1 + 5





Scanií, se vyznačují samonosnou kompozitní nástavbou z nekoro-
dujících materiálů, kombinovaným
požárním čerpadlem Godiva a jed-
notnou koncepcí uložení požárního
příslušenství v nástavbě s velkým dů-

razem na prostředky pro technické
zásahy. Cílem je, aby hasičské druž-
stvo s prvosledovým automobilem
a jeho výbavou dokázalo efektivně
řešit nejméně 75 % typických zása-
hů, od podezření na požár, přes do-

**Družstva požární
stanice Hostivař před
oběma novými vozy
9. 7. 2015, v den
slavnostního předání.**

pravní nehody a osoby ve výtahu až
po úniky ropných látek, bez nutnosti
povolávání dalších sil a prostředků.
Speciální technika tak zůstává v po-
hotovosti pro případ velkých havárií,
jako jsou vykolejení vozidel, úniky
nebezpečných chemických látek
a jiné mimořádnosti.

Nákup nové hasičské techniky má
pro požární ochranu celého podniku
další příznivé dopady. Ze starší kače-
rovské Tatry, která prošla v roce 2012
po deseti letech provozu celkovou
opravou, se stane plnohodnotný zá-
ložní automobil pro všechny požární
stanice. Zároveň bylo možné vyčlenit
jeden požární automobil CAS K 25
na podvozku LIAZ 101 pro potřeby
jednotky sboru dobrovolných ha-
sičů v autobusové garáži Kačerov.
Od poloviny roku jsou tak všechny
čtyři podnikové dobrovolné jednot-
ky (Řepy, Vršovice, Klíčov a právě
Kačerov) vybaveny tímto jednotným
typem cisternové automobilové stří-
kačky.

Dopravní automobil DA – Ford Transit 4x2 Lehký požární automobil v silničním provedení	
délka x šířka x výška	6000 x 2100 x 2800 mm
rozvor náprav	3750 mm
max. povolená hmotnost automobilu	3500 kg
max. výkon motoru	92 kW / 3500 ot/min
max. rychlost jízdy	145 km/h
max. povolená hmotnost nebrzděného přívěsu	750 kg
max. povolená hmotnost brzděného přívěsu	2400 kg
počet míst k sezení v kabině automobilu	1 + 8



**Vlevo: Nový lehký do-
pravní automobil Ford
Transit na požární
stanici Hostivař.**

**Vpravo: Stříkačka
CAS K 25 – LIAZ
101 z roku 1992 pro
dobrovolné hasiče
kačerovské autobu-
sové garáže nelze ani
po bezmála čtvrtstoletí
upřít elegantní design.**



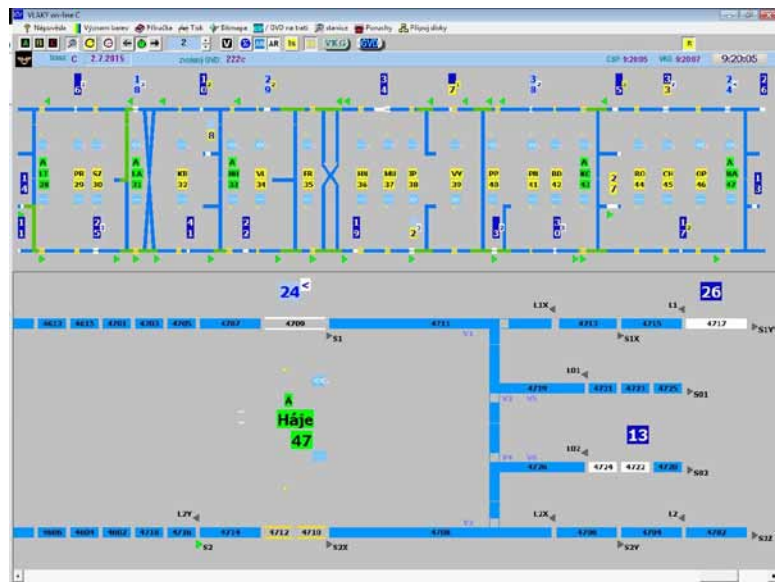
Po stopách Identifikačního čísla vlaku II

V minulých číslech DP kontaktu byla podrobně rozebrána struktura systému IČV (identifikační číslo vlaku) a jeho částí (depo, trať). V tomto článku se na systém IČV podíváme z hlediska jednotlivých pracovišť koncových uživatelů jednotky Provoz Metro.

Text a schémata: **Lubomír Čabelka**

Asi nejrozšířenější aplikací, která využívá data z ASDŘ-D a jeho subsystému IČV, je v jednotce Provoz Metro program „Vlaky“ (obr. 1). Aplikace je poskytována v intranetové síti DPP a umožňuje získávat online informace o stavu provozu metra na trasách A, B nebo C. Aplikace umožňuje pracovat i s historickými daty, která slouží především pro šetření mimořádných událostí. Najdeme ho tedy v kancelářích, na všech provozních pracovištích dopravních zaměstnanců na trasách, na pracovištích stanic provozního ošetření (SPO), na pracovištích jednotlivých dep a na všech střídacích místnostech strojvedoucích. Aplikace „Vlaky“ má mnoho dalších pokročilých funkcí. Jejich přehled lze získat z obrázku č. 2.

Obr. 1: Aplikace „Vlaky“, poskytovaná intranetovou sítí v DPP.



Obr. 2: Přehled pokročilých funkcí aplikace „Vlaky“.



VLAKOVÝ DISPEČER (VD) – VŠECHNY TRASY METRA

Vlakový dispečer zajišťuje řízení provozu na všech trasách pražského metra. Před ranním výjezdem zadá VD do systému plánovaný grafikon vlakové dopravy (GVD) pro přísluš-

Pravo – Obr. 3: Vlaky pohybující se na trase mají své znaky.

ný provozní den. Zadáním GVD se soupravám odstaveným na trase přiřadí v subsystému IČV číslo oběhu, vlakům nastupujícím z depa na trať se vytvoří vstupní fronta. Každý vlak má v GVD stanoveny parametry (vyplní se tabulka na obr. 4). VD může prostřednictvím této tabulky každému vlaku dle potřeby zadané parametry změnit nebo doplnit. Vlaky pohybující se na trase se pak zobrazují na traťovém schématu prostřednictvím „IČV traťového“, podle zadaných parametrů si nesou

identifikační znaky – své číslo oběhu doplněné kombinací barev a symbolů – viz obr. 3.

Každý provozní zaměstnanec může tedy pouhým pohledem zjistit, v jakém režimu příslušný vlak jede. Navíc subsystém IČV vyhodnocuje časové odchylky od GVD, stání soupravy na trati, projetí stanice, projetí návěsti zakazující jízdu. Systém dále umožňuje vlakovému dispečerovi zadat v tabulce (obr. 4) ke zvoleným vlakům hlášení staničního rozhlasu výběrem z předem připravených re-

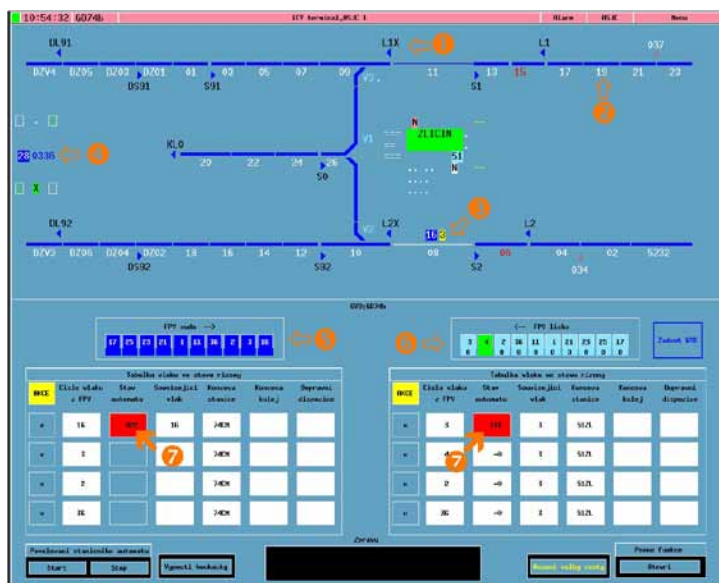
Význam barev	
TRAI	<ul style="list-style-type: none"> staniční kolejový obvod ostatní kolejové obvody kolejový obvod je obsazen
TYP VLAKU	<ul style="list-style-type: none"> 14 souprava s cestujícími 14 souprava bez cestujících 27 souprava končí na vzdálenější obřatové stanici 14 souprava končí na bližší obřatové stanici 14 násled (vložený) vlak
ODCHYLKA	<ul style="list-style-type: none"> zpždění: 10 [10 sec] náhodk: 10 [10 sec] info: 10 vlak stojící na trati
NAVĚSTIDLO	<ul style="list-style-type: none"> návěst dovolující jízdu opatně STOJ na návěstidle neověřené
MATRA	<ul style="list-style-type: none"> 2,3 režim jízdy P - přejezd návěst automat
STANICE	<ul style="list-style-type: none"> automat provádí řízení vlaku dálkové ovládní (VDM) (SPT) místní ovládní stav nezobrazen výpadek zpaměti
AIS	<ul style="list-style-type: none"> vlak končí v bližší obřatové stanici 1 kolej / 2 kolej vlak končí ve vzdálenější obřatové stanici 1 kolej / 2 kolej vlak v této stanici nevezve cestující vlak odjíždí ze stanice v nesprávném směru AIS na místní ovládní, nelze zjistit, co se zobrazuje



lací. Rozhlasová ústředna ve stani-
ci pak automaticky spouští hlášení
obsazením určeného kolejového
obvodu dotčeným vlakem. Pro sledování vlaků lze v tabulce (obr. 4)
zadat funkci „běžící obraz“, kdy průmyslová televize na zvolený monitor
zobrazuje určený vlak ve všech ná-
cestných stanicích.

DOZORČÍ DEPA (TRASA A)

Dozorčí depa zajišťuje organizaci
vozidel metra v depu. Pro tuto čin-
nost je pracoviště vybaveno operá-
torským terminálem IČV a pracov-
ní stanici se dvěma 21“ monitory.
Na těchto monitorech se zobrazují
online soupravy a jejich oběhy, Roz-
pis oběhu souprav (ROS), přehled
pohybu souprav na trati a pozice
souprav odstavených v depu, tabul-
ka výjezdů souprav z depa a záta-
hů souprav zpět do depa, a to včetně
naplánovaného místa odstavení
(čísla koleje) v depu. Dozorčí depa



Dole – Obr. 4: Každá souprava vstupující na trať má grafikonem stanoveny své parametry. Vlakový dispečer je může editovat.

Vlevo – Obr. 5: IČV umožňuje automatické stavění jízdních cest. Monitor u SPT na Zličně.

Legenda (k oranžovým číslicím):
1. Modrý trojúhelník – schematicky znázorněné návěstidlo ve stanici Zličín. Při postavení jízdní cesty modrý trojúhelník ze zelená.

- 2. Číslo kolejového obvodu.
- 3. Kolejový obvod obsazen oběhem 16, tento oběh má zpoždění 30 s.
- 4. Vstupní fronta z depa Zličín.
- 5. Fronta plánovaných vlaků dle GVD sudý směr.
- 6. Fronta plánovaných vlaků lichý směr.
- 7. Kód povelu pro DOZZ (dálkové ovládní zabezpečovacího zařízení).

má tak pomocí subsystému IČV dokonalý přehled o pohybu nebo deponování souprav v depu. Veškeré provedené změny dozorčím depa se tak okamžitě promítnou také na pracovišti výpravčího depa

a směnového mistra údržby vozidel. Odpadá tak dřívější nutnost komunikovat všechny provedené změny se všemi zainteresovanými pracovníky uvnitř i mimo jednotky pomocí telefonu.

Aplikace dozorčímu depa rovněž „hlídá“ interval mytí souprav. Pokud je stanovený interval mytí soupravy překročen (4 dny), číslo takové soupravy je barevně zvýrazněno a dozorčí depa je tím upozorněn na překročení maximálního intervalu pro plánované mytí soupravy. Zároveň je zde i možnost tiskových výstupů

PARAM 2	PŘÍJEZDY
souprava: CSP 2 alarmy řízení poloha hlášení monitor kvitace	kvitace 0CVI
aktuální vlak: vlak oběh-G typ odchylna konc. st. kolej režim LVZ průjezd	režim LVZ průjezd
147 2 pGonC 0 06	aut automat
příští vlak: vlak oběh-G typ odchylna konc. st. kolej režim LVZ průjezd	režim LVZ průjezd
176 2 pGonC 0 20	aut automat

tabulky výjezdů a zátahů nebo aktuální pozice souprav odstavených v hale depa. Polohy souprav a tabulka výjezdů a zátahů viz foto v článku „Co se skrývá za systémem identifikace čísla vlaku“ v DP kontaktu č. 6/2015.

VÝPRAVČÍ DEPA (TRASA A)

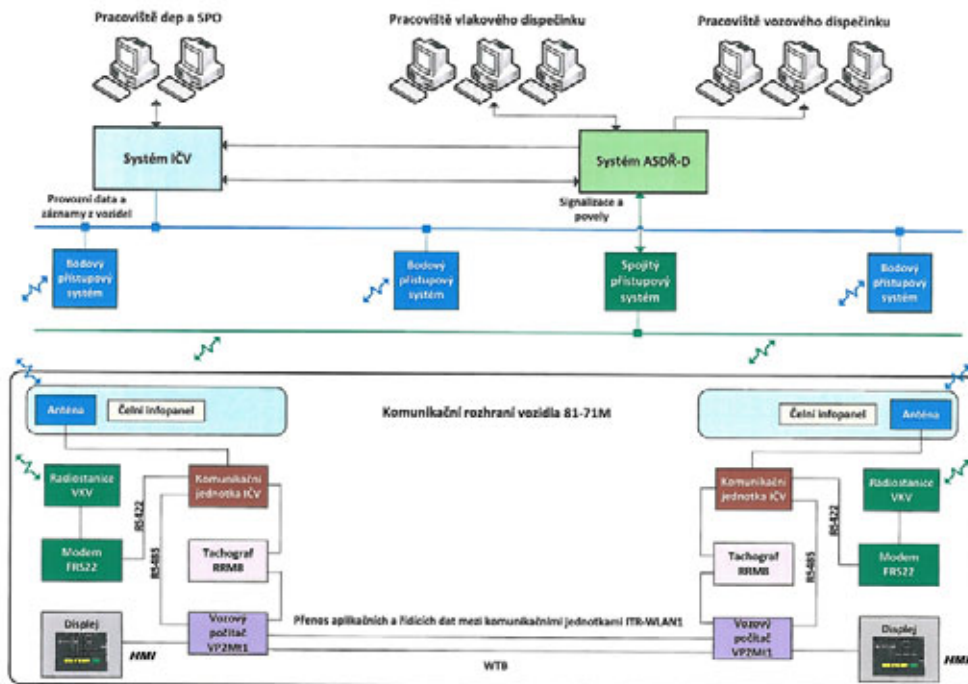
Výpravčí depa zajišťuje veškeré řízení provozu na zhlaví depa. Pro tuto činnost je pracoviště vybaveno grafickou zobrazovací stěnou 4x4 19“ monitory, zobrazujícími informace ze subsystému IČV trati a IČV depa. Řízení provozu obstarává operátorské rozhraní ASDŘ-D s možností stavění jízdních cest na zhlaví depa Hostivař a na zkušební trati depa Hostivař. K řízení provozu depa slouží operátorské rozhraní IČV depa se zobrazením kolejíště haly depa a tabulkou výjezdů a zátahů souprav. Snímek pracoviště výpravčího depa naleznete v článku „Co se skrývá za systémem identifikace čísla vlaku“ rovněž v DP kontaktu č. 6.

SAMOSTATNÝ PROVOZNI TECHNİK (SPT) – VŠECHNY TRASY METRA

SPT staví jízdní cesty pro vlaky dle GVD nebo dle změnových příkazů, které obdrží od VD. Při své činnosti sleduje SPT činnost subsystému IČV včetně korekce IČV provedené VD. Subsystém IČV umožňuje rovněž funkci automatického stavění jízdních cest (ASJC). Může tak ovládat staniční zabezpečovací zařízení a zjednodušit jeho obsluhu. Na obr. 5 je terminál ASJC u SPT stanice Zličín.

STROJVEDOUČÍ (POUZE TRASA A)

Na obr. 6 je v jeho spodní části sche-



maticky znázorněna rekonstruovaná souprava metra 81-71M se dvěma čelními vozy s řídicími kabinami strojvedoucího, její vybavení mobilní částí subsystému IČV a způsob její komunikace se systémem ASDŘ-D a IČV. HMI je zkratka pro termín Human Machine Interface, tzn. rozhraní mezi člověkem a strojem. Podrobný popis systémového vybavení IČV vlakových souprav provozovaných na trati A bude předmětem samostatného článku v zářijovém čísle DP kontaktu.

Použitý typ displeje vozového počítače (HMI) představuje nový přístup v problematice interpretace informovanosti strojvedoucího soupravy metra. Displej získal v rámci projektu IČV realizovaného na vlacích metra provozovaných na trati A řadu automatizačních funkcí. Hlavní filozofii

Obr. 6: Znázorněná komunikace soupravy 81-71M se dvěma čelními vozy s řídicími kabinami strojvedoucího.

a naplní toho SW produktu je příjem zpráv od stacionárních dispečerských pracovníků a jejich předání strojvedoucímu formou vizuální informace.

Přijímané zprávy se zobrazují na displeji strojvedoucího (obr. 7). Uplatňují se v rámci běžného provozu zejména při výjezdu soupravy z depa a při jízdě vlaku na obrátových kolejích. Další uplatnění je pak při různých mimořádných událostech nebo v rámci vynucených provozních změn.

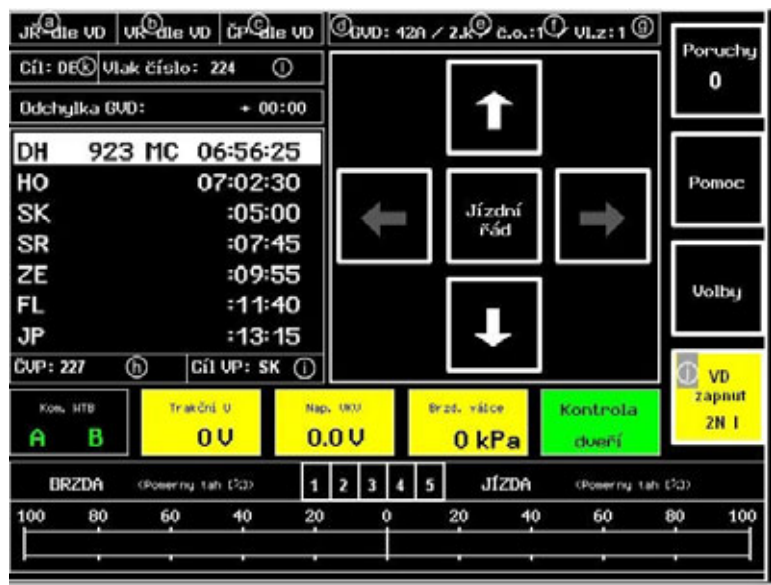
Využití přenosu informací z vlakového dispečinku na soupravu je však podmíněno bezchybnou funkcí přenosového kanálu pracujícího v rámci systému sítě VKV.

Všechny výše uvedené funkce, stejně jako potřebné HW vybavení, jsou již na všech vlacích provozovaných na trati A nainstalovány. V současné době probíhá jejich zkušební provoz a ověřování jejich funkčnosti v praxi. Proto prozatím není možné jejich funkčnost a prospěšnost objektivně hodnotit.

Na závěr lze konstatovat, že subsystém IČV poskytuje kvalitní dopravní informace v reálném čase pro všechny zaměstnance jednotky Provoz Metro. Traťové IČV usnadňuje vlakovému dispečerovi řízení provozu na trase, IČV depa usnadňuje operativní řízení provozu výpravčím a dozorcím depa Hostivař. Vzhledem k dobrým zkušenostem se systémem IČV depa by bylo vhodné tento systém nasadit i na zbývajícím depa pražského metra.

Vlevo dole – Obr. 7: Displej strojvedoucího s přijatými zprávami, např. při výjezdu z depa či jízdě na obrátových kolejích.

- Legenda k písmenům v kroužcích v obr. 7:**
- a) Nastavení jízdního řádu – JŘ dle VD (JŘ ručně, JŘ autom.)
 - b) Nastavení vlakového rozhlasu VR dle VD (VR ručně, VR autom.)
 - c) Nastavení čelního panelu ČP dle VD (ČP ručně, ČP autom.)
 - d) Číslo GVD
 - e) Číslo koleje
 - f) Číslo oběhu
 - g) Volací znak
 - h) Číslo vlaku příští
 - i) Číslo vlaku příští
 - j) Virtuální tlačítko komunikace s VD (2N – přijaty dvě nastavovací zprávy. 1 – přijata jedna textová zpráva)
 - k) Číslo vlaku aktuální
 - l) Číslo vlaku aktuální



Snadná cesta k novému saxofonu

Vybité baterie do koše nepatří. To asi není třeba díky masivní osvětě připomínat.

Dopravní podnik je v systému jejich sběru zapojen již od roku 2007 a objemem sebraného materiálu patří tradičně na první místa.

Text: **Veronika Veselá**

Vybité baterie a akumulátory obsahují škodlivé látky, zejména těžké kovy. I přes své malé rozměry mohou napáchat v přírodě výrazné škody. Když vyhodíme baterie do odpadkového koše, nejčastěji skončí na skládce. Zde mohou po čase znečistit půdu a spodní nebo povrchové vody. Pokud se dostanou s dalším komunálním odpadem do spalovny, znečišťují zase ovzduší. Bylo dokázáno, že těžké kovy obsažené v bateriích mají škodlivý vliv také na lidské zdraví.

TŘÍDĚNÍM CHRÁNÍME PŘEDEVŠÍM SAMI SEBE

Správným tříděním baterií napomáháme k jejich recyklaci. Čím více

vybitých baterií se dostane do recyklačního procesu, tím méně přírodních zdrojů je nutno vyčíst k výrobě nových. Zdraví nebezpečné materiály, které mnohé baterie obsahují, se podaří prostřednictvím recyklace zachytit. Z jedné tuny baterií

lze přitom recyklací znovu získat až 167kg oceli, 210kg zinku, 205kg manganu a přibližně 15kg niklu a mědi. Věděli jste, že zinek z deseti kilogramů baterií poslouží k výrobě mosazi pro jeden saxofon?



9. září 2015

1. evropský den recyklace baterií

PODPORUJE ECOBAT

Z iniciativy českého ECOBATu se letos poprvé koná evropský den recyklace baterií, připomínající nutnost a prospěšnost jejich odděleného sběru, recyklace a materiálového využití.

Ročně se v České republice vytrídí přes 1000 tun použitých baterií a akumulátorů, což odpovídá hmotnosti přibližně 366 sloních samců. Zdá se vám to hodně? Toto množství však představuje pouze třetinu všech dodaných baterií na trh.

SBĚRNÁ MÍSTA JSOU BLÍŽ, NEŽ SI MYSLÍTE

Použité baterie lze bezplatně odevzdat ve všech prodejnách, které v rámci svého sortimentu prodávají přenosné baterie. Prodejci jsou povinni od vás baterie převzít bez ohledu na jejich značku, velikost, množství či místo nákupu. Baterie je možné odevzdávat také ve sběrných dvorech, na úřadech a v některých firmách.

Dopravní podnik se zapojil do sběru baterií již v roce 2007 prostřednictvím společnosti ECOBAT, což je nezisková organizace, která zajišťuje bezplatný zpětný odběr a recyklaci přenosných baterií v České republice. DPP v roce 2014 odevzdal k recyklaci 549 kg použitých baterií, z nichž bylo získáno 357 kg kovonosných druhotných surovin.

Aktuální seznam sběrných míst v DPP naleznete na intranetových stránkách odd. Životní prostředí 200 470.

Dopravní podnik vloni přispěl sběrem 549 kg použitých baterií, z nichž bylo získáno 357 kg kovonosných druhotných surovin.





OSVĚDČENÍ

O PŘÍNOSU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

pro společnost

Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.
Sokolovská 42, Praha

Společnost odevzdala v roce 2014 k recyklaci celkem **549 kg použitých baterií**.

Z tohoto množství bylo recyklací získáno **357 kg kovonosných druhotných surovin**, které budou opětovně využity při výrobě nových produktů.

<ul style="list-style-type: none"> Ni NIKL turbíny, přístroje Fe OCEL kovové konstrukce Mn MANGAN barvení skla, keramika a tkanin Cd KADMIUM akumulátory Cu MĚD elektrické vodiče, chladiče 		<ul style="list-style-type: none"> Zn ZINEK střední okapy, kosmetika, popelnice Pb OLOVO autobaterie Co KOBALT nástrojová ocel Ag STŘÍBRO šperky, mince, CD/DVD disky Li LITHIUM dobíjecí baterie, srtokeramické varné desky
---	---	--

Děkujeme, že pomáháte šetřit přírodu a její zdroje.
Tříděním baterií přispíváte také k čistšímu ovzduší a vyšší kvalitě vodních zdrojů.



RNDr. Petr Kratochvíl
jedenatel společnosti ECOBAT s.r.o.



ecobat

Středa 9. září 2015 bude poprvé v historii věnována třídění a recyklaci baterií v rámci Evropského dne recyklace baterií. Právě 9. září 1737 se narodil italský lékař a fyzik Luigi Galvani, který se proslavil pokusy s tzv. živočišnou elektřinou. Cílem Evropského dne recyklace baterií je připomenout, proč jsou správné třídění a recyklace baterií důležité.



140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015

Před 140 lety, 23. září 1875, se Prahou rozjela koněpřežná trať. Jedna z obsahově nejhezčích fotografií – jde o kolorovanou pohlednici z konce tehdy oficiálně říkalo, tudý jezdila od 1. srpna 1883 a



Tramvaj a v hlavním městě Království českého začal „věk tramvajový“.
Pohlednici – byla pořízena na Karlově mostě. Pražská Tramway, jak se
právě tady se 12. května 1905 také historie pražské koňky uzavřela.

DPk

Foto: Archiv DPP



OPERAČNÍ PROGRAM PRAHA
KONKURENCESCHOPNOST



„Evropský fond pro regionální rozvoj“ „Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl“

V předchozím programovém období evropských fondů v letech 2007–2013 byl jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

V rámci 11. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) na odbor evropských fondů Magistrátu hl. m. Prahy (MHMP), vyhlášené 28. 11. 2012, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, žádost o podporu na projekt „Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl“.

Celkové výdaje projektu podle projektové žádosti dosahují částky 124,6 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 91,1 mil. Kč. Zastupitelstvem hl. m. Prahy ve funkci řídicího orgánu OPPK byla usnesením č. 41/81 z 11. 9. 2014 schválena z Evropského fondu pro regionální rozvoj a rozpočtu MHMP podpora ve výši 84,2 mil. Kč.

Projekt spočívá ve vybudování bezbariérového přístupu do stanice metra Anděl na lince B pražského metra. Konkrétně se jedná o:

- vybudování kaskády osobních výtahů:
 - dvojice osobních výtahů z úrovně ulice do nové lomené přestupní chodby,
 - dvojice osobních výtahů na nástupiště stanice metra Anděl,
- vybudování bezpečnostního a únikového třiramenného schodiště z lomené přestupní chodby na úroveň nástupiště trasy B.

Hlavním cílem projektu je zvýšit bezbariérovou prostupnost systému městské hromadné dopravy v Praze a zajistit dostupnost stanice Anděl na lince B osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Bezbariérové zpřístupnění stanice metra se projeví zlepšením dopravní obslužnosti dotčeného území a přispěje ke zkvalitnění celého systému Pražské integrované dopravy. Realizace projektu bude mít pozitivní dopady zejména pro obyvatele s omezenou schopností pohybu a orientace, starší

osoby a cestující s kočárky s dítětem. V širším vymezení pak i pro obyvatele celého hlavního města Prahy a jeho domácí i zahraniční návštěvníky využívající MHD.

Účelem realizace projektu je zlepšení dopravní obslužnosti dotčeného území, projevující se zejména:

- zvýšením bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy,
- posílením nabídky rovných příležitostí pro všechny cestující,
- zlepšením dostupnosti dopravních služeb a vybraných lokalit,
- posílením atraktivity veřejné dopravy,
- podpořením ekologicky příznivé dopravy,
- zvýšením zájmu obyvatel a návštěvníků Prahy o služby veřejné dopravy.

Bezbariérové zpřístupnění by se mělo dotýkat cca 5 % všech cestujících této stanice. Při celkovém obrátu 101 000 cestujících denně se jedná o 5050 osob, kterým se nejen zlepší, ale primárně i zajistí kvalitní a bezpečná dostupnost dané lokality veřejnou dopravou.

Stávající kapacita stanice tak bude zvýšena o nabídku vstupní dvojice výtahů, a to maximálně o 9120 cestujících v jednom směru denně.

Bezbariérovým zpřístupněním stanice Anděl bude změněn stávající nevyhovující stav a budou vytvořeny podmínky pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace do pracovních, společenských, kulturních, vzdělávacích a obchodních aktivit v dané lokalitě.

Projekt je realizován v období červen 2014 – září 2015 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK a Strategického plánu hlavního města Prahy. Dojde k posílení významu stanice Anděl z celoměstského hlediska, protože realizace projektu bude mít pozitivní dopad na celé hlavní město.

Tato skutečnost jednoznačně přispěje ke zvýšení kvality veřejné dopravy. Bude mít pozitivní vliv na obyvatele i návštěvníky města a rovněž na trvale udržitelný rozvoj veřejné dopravy.

Další informace o programu lze nalézt na: <http://www.oppk.cz>



OPERAČNÍ PROGRAM PRAHA
KONKURENCESCHOPNOST



„Evropský fond pro regionální rozvoj“ „Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „Bezbariérové zpřístupnění stanice metra I. P. Pavlova“

V předchozím programovém období evropských fondů v letech 2007–2013 byl jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

V rámci 11. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) na odbor evropských fondů Magistrátu hl. m. Prahy (MHMP), vyhlášené 28. 11. 2012, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, žádost o podporu na projekt „Bezbariérové zpřístupnění stanice metra I. P. Pavlova“.

Celkové výdaje projektu podle projektové žádosti dosahují částky 82,7 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 51,4 mil. Kč. Zastupitelstvem hl. m. Prahy ve funkci řídicího orgánu OPPK byla usnesením č. 41/81 z 11. 9. 2014 schválena z Evropského fondu pro regionální rozvoj a rozpočtu MHMP podpora ve výši 47,5 mil. Kč.

Projekt spočívá ve vybudování bezbariérového přístupu do stanice metra I. P. Pavlova na lince C pražského metra. Konkrétně se jedná o:

- vybudování kaskády osobních výtahů:
 - jednoho osobního výtahu z úrovně chodníku do nové přestupní chodby,
 - druhého osobního výtahu z nové přestupní chodby na nástupiště stanice metra trasy C,
- vybudování bezpečnostního a únikového schodiště podél výtahové šachty z přestupní chodby na úroveň chodníku.

Hlavním cílem projektu je zvýšení bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy v Praze a zajištění bezbariérového přístupu do stanice metra I. P. Pavlova na lince C pražského metra osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Bezbariérové zpřístupnění stanice metra I. P. Pavlova se projeví zlepšením dopravní obslužnosti dotčeného území a přispěje ke zkvalitnění celého systému Pražské integrované dopravy. Realizace projektu bude mít pozitivní dopady zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, cestující s kočárky s dítětem, starší osoby a obyvatele městských čtvrtí Nové Město a Vinohrady. V širším vymezení pak i pro obyvatele celého hlavního města Prahy a jeho domácí i zahraniční návštěvníky, kteří využívají MHD.

Dalšími cíli projektu jsou:

- zvýšení bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy,
- posílení nabídky rovných příležitostí pro všechny cestující a přispění k odstranění diskriminace některých skupin obyvatel při cestách veřejnou dopravou,
- zlepšení dostupnosti dopravních služeb a vybraných lokalit,
- zkrácení přepravních časů,
- posílení atraktivity veřejné dopravy,
- podpora ekologicky příznivé dopravy,
- zlepšení bezpečnosti cestujících při užívání veřejné dopravy,
- zvýšením zájmu obyvatel a návštěvníků Prahy o služby veřejné dopravy.

Projekt je realizován v období červen 2014 – srpen 2015 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK a Strategického plánu hlavního města Prahy.

Další informace o programu lze nalézt na: <http://www.oppk.cz>

Vzdělávací program Management aneb Škola liniového managementu

Většina zaměstnanců DPP zná vzdělávací program Management pod názvem Škola liniového managementu nebo Škola mistrů. Řada z vás si vzpomene na jeho 1. ročník ve školním roce 2003/2004. Od té doby již uplynula dlouhá doba a v současnosti odbor 500400 Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců připravuje v pořadí již 13. ročník.

Text: **Jana Erbenová**

Za celou dobu realizace tento kurz úspěšně absolvovalo celkem 374 účastníků. Řada absolventů dnes zastává důležité manažerské pozice. Setkáváme se i se skutečností, že bývalí absolventi vysílají do kurzu své podřízené zaměstnance, a i to svědčí o jeho kvalitě a přínosu. Nepřetržitá návaznost kurzu tolik let bez přerušení je dokladem pozitivního vnímání jeho významu nejenom ze strany zaměstnanců, ale i vedení DPP. Z uvedeného důvodu bychom rádi tento kurz více přiblížili a doufáme, že v některých z vás vzbudíme zájem se do něj přihlásit a rozšířit si tak svoje znalosti a dovednosti.

KOMU JE VZDĚLÁVACÍ PROGRAM URČEN?

Vzdělávací program je určen zaměstnancům, kteří pracují na pozicích mistrů, jsou pověřeni vedením pracovních skupin, případně se pro tyto pozice připravují, a zaměstnancům zařazeným v Systému personálních rezerv ve skupině následníků.

JAKÉ JSOU VSTUPNÍ PŘEDPOKLADY A PODMÍNKY ÚSPĚŠNÉHO ABSOLVOVÁNÍ?

Jedná se o vzdělávací program akreditovaný Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR. Je zajišťován ve spolupráci se Střední průmyslovou školou dopravní, a.s. Vstupním předpokladem pro zařazení zaměstnance do kurzu je

Vzdělávací program je určen zaměstnancům, kteří pracují na pozicích mistrů, jsou pověřeni vedením pracovních skupin a zaměstnancům zařazeným v Systému personálních rezerv.

nejméně střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou. Úspěšné absolvování tohoto akreditovaného vzdělávacího programu je podmíněno minimálně 80% účastí na naplánovaných přednáškách, obhajobou závěrečné práce a složením závěrečné zkoušky. Úspěšným absolventům je vydán certifikát s celorepublikovou platností.

KDE A JAK PROBÍHÁ VÝUKA?

Výuka je realizována prezenční formou a probíhá v prostorách Střední průmyslové školy dopravní, a.s., Moravská 3, Praha 2, vždy 1x za 14 dní. Kurz v rozsahu 120 hodin je zaměřen na tyto oblasti: **úvod do managementu, komunikační dovednosti manažera, manažerské postupy a techniky, management a legislativa, ekonomika a management.** V rámci výuky jsou zařazeny přednášky, semináře a cvičení, při kterých účastníci řeší případové studie formou hraní rolí nebo simulace. Ke každému modulu účastníci obdrží učební texty. Aby měl kurz praktický přínos, využívají lektori příkladů z praxe účastníků, resp. z praxe DPP.

V kurzu přednášejí zkušení a kvalifikovaní externí lektori, RNDr. Petr Pokorný (specialista na vzdělávání a rozvoj a garant kurzu), PhDr. Renata Kocianová (vedoucí Katedry andragogiky a personálního řízení Filozofické fakulty UK v Praze) a interní lektor Ing. Pavel Vančura, Bc. Ph.D (vedoucí útvaru 100120 odd. Řízení kvality a předpisů). Lektori jsou ze strany účastníků oblíbeni nejen pro jejich odborné znalosti, ale i pro jejich přístup a za dobu působení v kurzu i pro znalost prostředí DPP.

Získané znalosti účastníků kurzu jsou ověřovány před zkušební komisí, jejímiž členy jsou kromě garanta kurzu RNDr. Pokorného i zástupci Střední průmyslové školy doprav-

ní, a.s., a DPP (odboru Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců).

JAKÉ ZNALOSTI A DOVEDNOSTI ABSOLVENT ZÍSKÁ?

Po absolvování kurzu je absolvent připraven:

- vést podřízené zaměstnance, motivovat je a aplikovat v praxi ověřené techniky vedení lidí
- správně aplikovat právní a ekonomické souvislosti
- ovládat aspekty sociální komunikace
- plánovat práci a určovat priority
- zvládat základní aspekty manažerského rozhodování
- předávat rozhodnutí podřízeným zaměstnancům
- efektivně hodnotit výkon podřízených zaměstnanců
- zvládat základní postupy při zaškolování podřízených zaměstnanců

JAK SE DO KURZU PŘIHLÁSIT?

Pokud má o účast v kurzu zájem zaměstnanec, obrátí se na svého přímého nadřízeného vedoucího zaměstnance. Vedoucím jednotek a přímým nadřízeným vedoucím zaměstnancům personálních rezerv – následníků je každoročně útvarem 500400 odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců zaslána výzva k nominaci účastníků do nového ročníku. Zaměstnanec, který splňuje kvalifikační předpoklady a jeho pracovní zařazení odpovídá cílové skupině, pro niž je kurz určen, přihlásí jeho přímý nadřízený vedoucí zaměstnanec vyplněním přihlášky, která je vždy součástí výzvy, a jejím zasláním útvarem 500410 odd. Vzdělávání.

Kontaktní osobou pro případné další informace je Bc. Jana Erbenová, vedoucí útvaru 500410 odd. Vzdělávání, tel. 296 192 363, nebo můžete využít e-mail: ErbenovaJ@dpp.cz.

Můžeme s potěšením konstatovat, že dosavadní absolventi přistupovali ke studiu velice zodpovědně, o čemž svědčí jejich znalosti u závěrečné zkoušky a absolventské práce. Studium při zaměstnání není nikdy jednoduché, a za to všem absolventům kurzu patří velký obdiv.

140 let historickým objektivem: **David Prosický**

Dopravu má pod kůží od kolébky, respektive od kočárku. Právě v něm coby malé děčko svou první jízdu pražským metrem „prořval“, a donutil tak zoufalé rodiče vystoupit hned na další stanici. David Prosický dnes s nadsázkou říká, že už tehdy na něj jízda nejmladším metropolitním dopravním prostředkem udělala velký dojem, a možná i právě proto se o několik let později stal jeho strojevodoucím.

Text: **Jana Šejnohová** • Foto: **David Prosický a Petr Hejna**

Kdy a kde se zrodil váš zájem o dopravu a vše kolem ní, pomíneme-li již zmiňovaný kočárek?

Jako sídlištní dítě jsem rád pozoroval autobusy, které vozily lidi na metro. Autobusy byly v centru zájmu proto, že postavit metro nebo tramvaj na sídliště je do jisté míry unikát do dneška. Doprava mě ale už tehdy zajímala jako celek. Příklon k metru vykryštalizoval až v nedávném období po nástupu do zaměstnání a ještě to víceméně nebylo hned.

S prací v metru pak šlo víceméně ruku v ruce i vaše fotografování. Jakou první akci jste tímto způsobem dokumentovali?

Tím prvním momentem, kdy jsem si řekl: „U toho bych chtěl být a tohle by mě jako fotografa zajímalo“, byl přesun vozu Ečs do střešovického muzea. Zpočátku jsem měl sice problém získat informace, kdy souprava pojedje, v kolik a po jaké trase, ale naštěstí jsem na to nebyl sám. Byl se mnou Bohuslav Kotál, kolega strojevodoucí, který jezdil na běčku. Byl stejně starý jako já, na rozdíl ode mě však už v té době fotil dopravu a fotil velmi dobře. Mnoho věcí, které jsem se kdy naučil, jsem se naučil právě od něj. I když už nyní u metra nedělá, jako partáka ho zvu na akce pořad.

Kromě společného koníčku vás také spojoval důvod, proč pořizovat fotografie...

Ano, velmi brzy jsme zjistili, že máme společný zájem, spočívající v pomyslném psaní kroniky prostřednictvím fotografií. Každou akci, která se konala, jsme chtěli zaznamenat. Zároveň jsem pochopil, že k fotkám patří minimálně datum. Tahle informace, pokud fotíte dopravu stylem kronika, je polovinou hodnoty fotografie. Nemá cenu něco fotit jen proto, že je to hezké, když vám to dál nic neřekne. To nejsou portréty, ani krajinka, která bude i bez datumu krásná léta.

Vášim „domácím hřištěm“ je od počátku metro, pro někoho možná prostředek ne úplně

Na rekonstrukci do Škody Plzeň je odvážena další souprava 81-71 a zároveň v rámci mimořádné opravy také souprava 81-71M (jedná se o opravu rámu skříně vozu a bude provedena na všech dosud přivezených soupravách 81-71M určených pro trasu A). Souprava vozů 797 T2 – 81-71 2174-2448-2447-2455-2173 – 797 T4 - 81-71M 3199-3267-3259-3235-3190 – 797 T5 je tažena lokomotivou 362 210 – 8 (4. 9. 2004 – Karlštejn).



fotogenický, a zároveň vzhledem k světelným podmínkám a prostoru špatně fotitelný...

Měl jsem velké štěstí, že v době, kdy jsem k metru přišel, jezdily ještě v pravidelném provozu staré soupravy. Ty v roce 1997 skončily a postupně je začaly nahrazovat rekonstruované soupravy a úplně nové „Emjedničky“. Současně s tím tu byla úplně nová Matra, která nahradila staré ruské zabezpečení ARS, takže kolem byla spousta zajímavých věcí, které stálo za to zaznamenávat. Třeba když jsem fotil osm „Mytiščinů“ vedle sebe, netušil jsem, jaká to po dvaceti letech bude rarita. No a teď mám radost, že jsem nebyl líný a vyfotil to.

Pokračujete ve fotodokumentaci změn v metru i nyní?

Teď došlo trochu k útlumu, protože období zajímavých věcí skončilo. Zároveň v tom cítím nebezpečí, že za několik let nebudou z tohoto „mrtvého období“ žádné fotografie. Sa-

možřejmě speciality, jako třeba když se přetahuje vagon po železnici nebo otevírá nové metro, ty někde jsou, ale to nejběžnější, nejtuctovější, jako například šejdr v pátek odpoledne, když je venku třicet stupňů, sluníčko svítí a všichni jsou unavení, tak i toto si zaslouží zaznamenat.

Jaká byla vaše první veřejně publikovaná fotografie a na jakou „fotokořist“ ze svého archivu jste nejvíc pyšný?

První veřejně publikovaná fotografie? To bylo v kalendáři s dopravní tematikou na rok 2000. Šlo v uvozkách o hloupou fotografii interiéru soupravy, což byla spíš než fotka na krásu fotka čistě účelová, ale i tak jsem měl ze zveřejnění velkou radost. A které fotografie si cením nejvíc? Cením si každé fotografie, která se povede, nedokážu říct: „Tahle fotografie je ta nejlepší.“ Velice často si s fotografiemi spojuji také vzpomínky na okolnosti, za kterých jsem snímky

Interiér stanice u první koleje při odstraňování následků škod způsobených srpnovými povodněmi 2002 (11. 1. 2003 – Křížkova, Praha).





pořizoval. Příkladně snímky z výletu se moc nepovedly, ale výlet samotný byl úžasný. To se vám pak fotografie hodnotí a porovnávají velmi těžko...

K metru máte příkladný vztah, a tak nepřekvapí, že patříte do týmu Petra Havlíčka, který pořádá pro veřejnost jízdy v rámci Zážitekové turistiky...

Se zážitekovou turistikou jsme začali před pěti lety. Začínali jsme v dubnu na trase C se soupravou Ečs, až časem se projíždky rozšířily i na ostatní trasy. Velice se nám osvědčily generální zkoušky, při kterých jsme teprve ladili program. Na jednu z generálních zkoušek byl jako čestný host pozván i pan Šurovský (technický ředitel – pozn. red.), který tak byl svědkem přípravy takového programu a taktéž se podílel svými nápady. Jinak jsme celkem rychle přišli na to, co je potřeba ještě doladit a čím se dá program ještě více obohatit. Například na trase B, kde se vyráží

z depa Zličín, nám neuvěřitelně vyšli vstříc hasiči. Kvůli patnácti minutám, které zde návštěvníci stráví, jim není zatěžko vyvézt vozový park, rozblíkat blikáčky nebo nafouknout pěnu. I díky nim je pak každá jízda originál.

Každá trasa zážitekové turistiky má nějaké své lákadlo, co je tím největším tahákem na céčku?

Obrovským tahákem na céčku je zastavení v Nuselském mostu a zhoupnutí od protijedoucí soupravy. To původně plánované nebylo, ale během času vyplynulo z provozu. Duchovním otcem zážitekové turistiky je Petr Havlíček, který do dnešního dne nemá žádnou absenci, byl u každé jízdy a pořád chodí s novými nápady. Jedním z nich je i noční zážitekovka, při níž se snažíme dělat zajímavý program až do posledního okamžiku kvůli únavě zúčastněných. Některé možná zarazí, že hned na první stanici stojíme půl hodiny, což s dyna-

Na novém úseku metra IV C1 probíhají zkoušky stacionární části zabezpečovacího zařízení Matra. Zkoušek se zúčastnila souprava M1 4125-4237-4238-4239-4126, která právě míjí po druhé koleji rozsvětleného dvoukolejného tunelu před stanicí Kobylisy (28. 4. 2004).

Velká voda při srpnových povodních budila značnou pozornost (14. 8. 2002 – Štefánkův most, Praha).

mikou metra příliš nekorresponduje, nicméně kdy jindy máte šanci prohlédnout si stanici v klidu, v klidu si ji vyfotit a vychutnat si to? Nápady do budoucna máme, naším snem je protáhnout lidi spojkami, avšak to zatím naráží na bariéru odporu.

Kromě fotografování a jízdy historickými soupravami ještě spolupracujete na publikaci o vozech 81-71...

Ano, s Robertem Marou dáváme dohromady knihu o vozech 81-71 druhé generace, což je v pořadí už třetí publikace v sérii o vozech pražského metra. Právě tahle věc mě motivuje vracet se ke starým fotkám, když víte, že najdou uplatnění.



David Prosický (42) poprvé držel fotoaparát na školním výletě v zoologické zahradě. Od té doby uplynulo mnoho vody a východoněmecký fotoaparát značky Centro vystřídaly postupně Beiretta, zrcadlovka Fuji, Pentax NZ5 a Canon EOS 350D, s nímž fotí dodnes. Jeho archiv se pohybuje v řádech desetitisíců fotek, a jak sám přiznává, vedení databáze je pro něj daleko pracnější a náročnější na čas než samotné fotografování. Má velký vztah k muzejnictví, v němž vidí velkou devízu do budoucna.

Srpnový historický kaleidoskop 2015

Letošní srpen nám nabízí také několik zajímavých výročí. Mohli bychom například připomenout, že je tomu 115 let od ukončení provozu slavné první české elektrické dráhy z Letné do Královské obory, případně, že se v pražském metru objevily poprvé čtyřvozové soupravy. My jsme si ale vybrali dvě výročí, která jsou možná pro historii městské hromadné dopravy v Praze poněkud okrajová, ale přesto jsou pro Prahu a její dopravu velmi důležitá.

Text: **Pavel Fojtík** • Vyobrazení: **Archiv DPP a sbírka autora**

Jde o 150. výročí založení Pražské paroplavební společnosti a neuvěřitelných 170 let, které uplynuly od chvíle, kdy do Prahy přijel první vlak. A protože je období prázdnin, nebudeme výjimečně opakovat známá historická fakta, ale necháme mluvit dobový tisk, který obě události barvitě vylíčil. Předem upozorňujeme, že texty přinášíme v původním znění i s chybami a především v dobovém pravopisu, který v dnešní uspěchané době vyžaduje opravdu pomalé čtení a někdy i přemýšlení. Možná vás zarazí slova jako dražeň či staniště.

PŘED 150 LETY VZNIKLA PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST

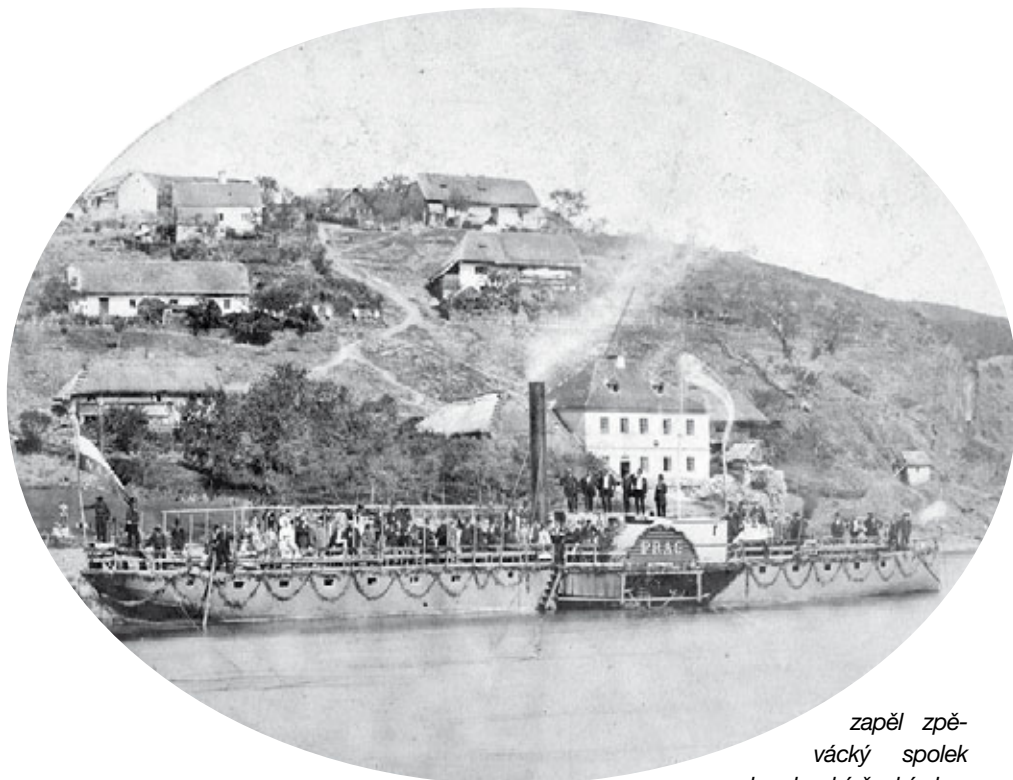
Ačkoliv se ustavující valná hromada Pražské paroplavební společnosti konala až v listopadu roku 1865, již v létě její přípravný výbor zahájil faktickou činnost slavnou plavbou parníku Praha. Nová společnost v době vzniku měla název Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě. Ale nechme nyní promluvit **Národní listy z 27. srpna 1865:**

„**X Paroplavba po Vltavě.** Včera o 9. hodině odplula parolod' ze svého staniště od Doubkové cihelny na Zderaze, odkud vůbec každodenně vypluje a o půl jedné přistála k Štěchovicům. Ku plavbě na zkouš-



První plavbu parníku Praha zachytil fotograf Jindřich Eckert.

František Dittrich, první předseda správní rady Pražské společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě.



zapěl zpěvácký spolek zbraslavský český sbor

ku bylo celkem sezváno as 70 osob, ponejvíce akcionáři, představení některých úřadů zejména náměstník místodržitele hrabě Lažanský, pražský purkmistr Dr. Bělský, biskup Krejčí, který však toliko loď sobě prohlídl a v plavby se nesúčastnil, a konečně zástupcové všech pražských politických žurnálů. ... Plavba na zkoušku děla se slavnostně, ale beze všech zbytečných úředních obřadův. Uprostřed lodi vlál veliký prapor s nápisem Praha—Prag, na zadku lodi vlál též velký prapor s nápisem: Na zdar! v předu lodi vztýčená byla ohromná kytka. Beze všeho hluku za přítomnosti četného obecnstva odrazila loď o 9. hodině od břehu. Ve všech dědinách, kolem nichž loď plula, vítaly hojně davu lidu loď i cestovatele. V Dvorci a Modřanech uvítání jsme byli hudbou i střelbou; na Zbraslavi bylo zejména slavné uvítání. Domy pobřežní byly praporci zdobeny i nalézal se na nich nápis z květin sestavený Sláva - Praha! Když loď přistála,

a jakýs pán, nevíme kým ze Zbraslavi zplnomocněný, jal se skládati blahopřání jazykem německým, načež mu pan Dittrich, náměstek pražského purkmistra co předseda výboru pro paroplavbu po Vltavě v jazyku českém srdečně poděkoval. Na Vraném vítala nás taktéž střelba a četně shromáždění dělníci z papírny pánův Haasovcův provolávali nám hlučné „Sláva“ a „Na zdar!“ Nezdružijíce se popisem romantických krajín, jež Pražané bohdá z vlastního pohledu v brzce seznají, uvedeme jen ještě, jakého uvítání se nám dostalo v Štěchovicích, na konečném našem staništi. Cechové byli vytáhli na břeh se svými prapory a četné davu lidstva pokrývaly břeh. ... (Následují blahopřání, která vynecháváme – pozn. red.) ... Když loď i s cestovately byla ze břehu fotografována, nastoupila se as o půl třetí plavba zpáteční a beze všech závad a úrazů, ačkoli parolod' musela vyhýbat se četným lodím a vorům, přistáli jsme o tři čtvr-



tě na pět zase u Doubkovy cihelny. Kapitánu lodi, jakož i kormidelníku i plavcům, co námořníci v modrých šatech a širokých slaměných kloboucích oděným, slušno vzdáti úplné uznání za jejich obezřelost. ... Netřeba nám vytrvalé snaze vlasteneckých podnikatelův této paroplavby proje-

Nahoře: Kolorovaná litografie zachycující slavnostní příjezd prvního vlaku do Prahy.

Dole: Titulní list prvních stanov Pražské společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě.

vovati zvláštní přání, neb jsme pevně přesvědčeni, že zítřejším dnem začne nepřetržitá řada nejzajímavějších výletů na Závist a na Zbraslav, kamž prozatím loď jen bude plouti, aby se plavba denně několikrát mohla vykonat a co nejvíce obecenstva v paroplavbě účastnit. — O důležitosti dalšího rozvoje této paroplavby i pro průmysl a obchod náš promluvíti udá se nám jindy dostatečné příležitost. Prozatím voláme i my podniknutí tomto srdečně „Na zdar.“

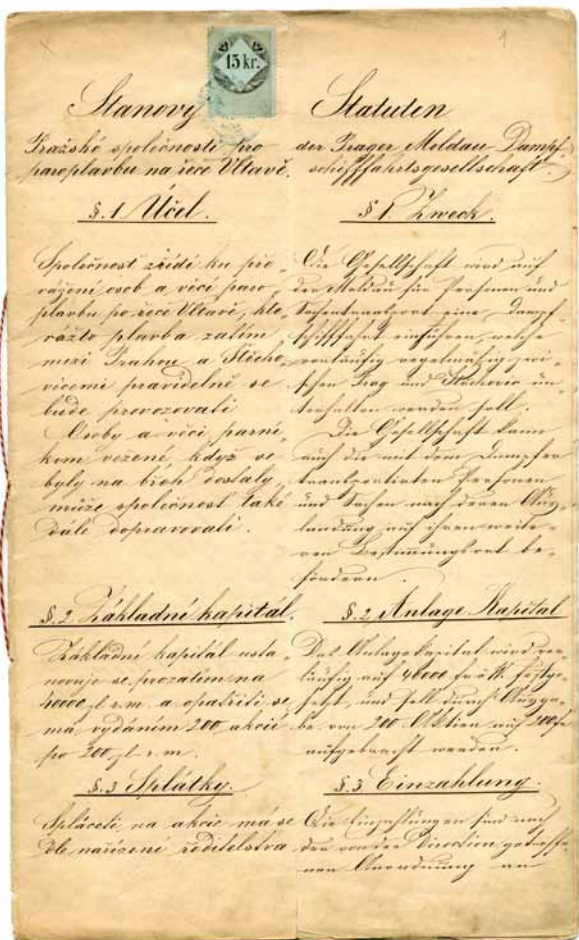
Výročí Pražské paroplavební společnosti připomínáme i proto, že v letech 1961–1992 byla součástí Dopravního podniku hlavního města Prahy – tehdy jako závod Osobní lodní doprava. V současné době v Národním technickém muzeu probíhá k výročí společnosti zajímavá výstava. Mezi vystavenými exponáty si můžete prohlédnout velmi cenné dokumenty ze vzniku společnosti, které zapůjčil Archiv DPP.

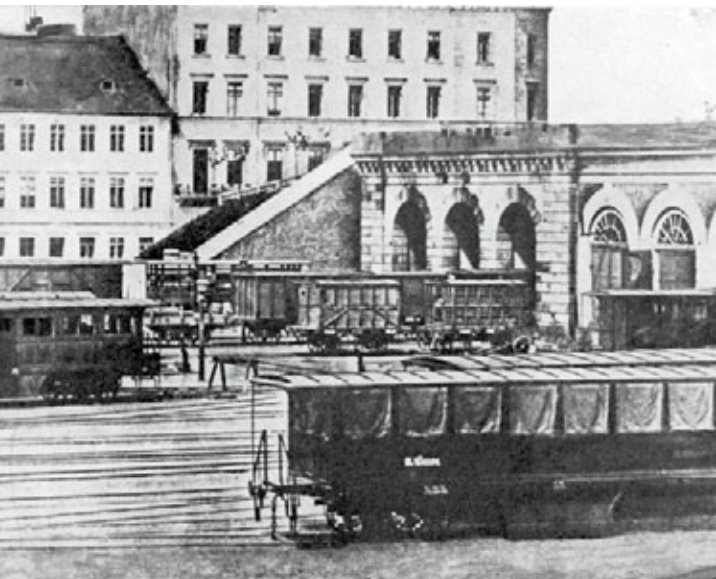
PRVNÍ VLAK PŘIJEL DO PRAHY PŘED 170 LETY

Železnice je dnes samozřejmou součástí systému Pražské integrované dopravy. První vlak do hlavního města Království českého přijel 20. srpna 1845 a od 1. září byl na Olomoucko-pražské dráze zahájen pravidelný provoz. Prvním pražským nádražím bylo dnešní Masarykovo nádraží.

Stejně stará je na území dnešní Prahy i železniční stanice Praha-Běchovice. Jak o takové události psal tehdejší tisk? Otevíráme **Pražské noviny z 24. srpna 1845:**

„Na všech štacích, na všech výšínách nalézalo se mnoho diváků. Čím dál ale ku Praze, tím hustěji. Zvláštní parowoz jakožto předchůdce jel několik minut před wozy wznešených cestowatelů, kteří když wedle Žižkova do wnějši dražně přicházeli, tu se všech stran šátkami pozdrawování wlálo a wzájemně z wozů zas se opětowalo. Oučinek na nescíslně shromážděné obywatelstwo Pražské a z okolí byl newýslowný; nebude welikým omylem udání, že w Pražském okolí tom až ku hradbám k osmdesáti tisícům lidí wznešenému diwadlu tomu přítomno bylo. Zdlouha jel tah wozů po wnějši a wnitřní dražni, kde weškeré ozbrojené sbory Pražských měšťanů w řadách stály. Witězným obloukem, obeliskem, praporcemi a wěnci byla dražen ozdobena; o 3/4 na pátou sestoupili wznešení hosté z wozů a do síně se odebrali, kdež Jeho CW. František Karel od magistrátu hlaw. města byl pozdrawen; Pražský purkmistr, c. kr. apellační rada p. Müller, měl w čele magistrátu následní řeč: »Waše Císařská Wysost! Nejwvyšší láska Jeho Msti. našeho nejmilostiwejšiho Císaře a Krále poskytla starému





wěrnému městu Praze dvojnásobný dar, w obsahu wětší, w následkách požehnanější, nežli všechny posud laskawosti jeho otcowských panovníků prokázané milosti. Hned tenkrát, když Jeho C. Kr. Mst. weliký, wznešený, od celé Ewropy obdiwowany zámysl pojal, stawěti železné dráhy, byla Praha naznačena co místo, ku kterému stawba takowá nejdříve měla se podniknouti; radost a ples naplňowaly již tenkrát celé město, uznáwající zwláštní otcowskou péči Jeho Msti. Mnohem wíc byla ale zwýšena radost ta laskawostí Císařskou, že stawba do wnitř města se powolila. S podiwu hodnou rychlosti wznikal rozsáhly pomník Císařské lásky a Štědrosti, ozdoba města. Tato welkolepá, spanilá, a swazek dwou

Fotografie nádraží Státní dráhy (dnešního Masarykova) jsou k dispozici až z 60. let 19. století. Na této je velmi dobře vidět, že železnice do Prahy vjížděla novými městskými bránami, které se na noc zavíraly.

Příjezd prvního vlaku do Prahy ještě nemohl být na fotografii zachycen. Atmosféru události nám proto připomínají jiné dobové technologie.

železnic ustanowená dražeň nalézá se u prostřed našeho města. Město Praha je tedy srdcem, w kterém weliké pulsowní žily obchodu jižního a sewerního se spojují. Dnes začíná se welikv oběh. Dnes widíme první weliky, parní silou hnany powoz w našem městě. Od dneška jsou čtyry krajiny weliké monarchie swazkem spojeny, horv a doly urownány, hranice zmizely. Od dneška jsme blíže otcowskému trůnu, otcowskému srdci našeho milowaného Císaře a Krále. Dnes začíná se nowá doba dějepisu našeho města. Tušíme, doufáme a wěřime s jistotou, že nowá tato doba spásná a skwělá bude, blaho založí, upewní a zwýší. Dnešní den bude nejkrásnějším w budoucím dějepisu Prahy, zwelebeny oblažujícím příchodem Wašíc. Wysosti a oswíceného Cís. prince, otce našeho milowaného správce země. ...“

A 23. srpna 1845 Kwěty, národní zábavník pro Čechy, Morawany, Slowáky a Slezany č. 101 psaly:

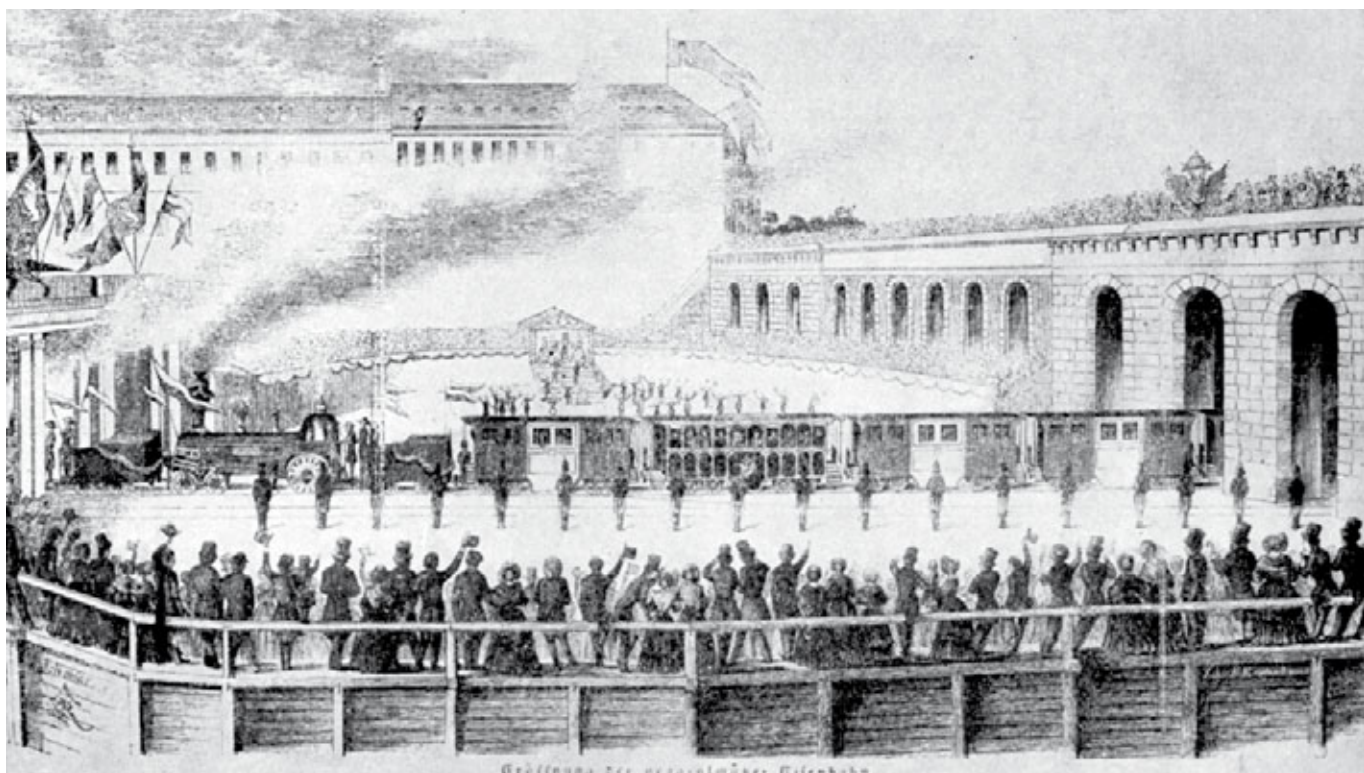
„Otwěření c. k. státní železné dráhy. Od Běchowic a Hrdlořez přijížděli, silně oddychující, prudkým během až k patě starého Wítkowa, jenžto se asi we swých wnitřnostech otrásl, a při netušeném jindy hřmotu s podiwením swé stowěké oči otewřel. Odtud až k vysoké, pěkné bráně, postawené na počátku dražně a ozdobené nápisem: Wítejte nám! ulewili prudkosti a wjeli wolným, majestátním krokem na dwůr před hradbami, pak okolo vysoké pyramidy, sesta-

wené z weškerého nádobí, jehož k stawení železné dráhy potřebí, a ozdobené praporcem, okolo plných pawlanů, skrze řady městských gard na dwůr druhý a odtud do osobního, zelenými pletenci a znaky měst českých okrášleného loubí.

Přitom hrály hudební sbory městských gard národní hymnu, s wrchu houkaly hřmotné rány, z blízkých wěží zazníwalo slawné wyzwánění – wůkol rozléhali se nesčíslní hlasové, jakož ozvěna přeplněných srdcí nad wznešeným diwadlem – s pawlanů wály šátky w rukou spanilé pleti, jakož i z oken přijíždějících wozů . . . wšude se zjewil hluboký, wroucí dojem! Pod loubím wystoupily nejwvyšší osoby, jakož i ostatní hosté z wozů, jsouce co nejuctvěji wítání od civilních i wojenských autorit, přičemž městský přednosta jménem obce Jeho c. k. Wysosti Františkowi Karlu nejhlubší úcty a díky projewil. Odtud je rozwážely uchystané wozy dílem do hradu, dílem po městě do připravených přibytků.“

STALO SE PŘED 140 LETY (5)

V srpnu 1875 po četných administrativních překážkách konečně vrcholilo kladení kolejí také v Karlíně. Hotová byla trať od Invalidovny k viaduktu Státní dráhy a zbývalo dokončit jen úsek k ulici Na Poříčí. Ale teprve poslední srpnový den byla formálně uzavřena smlouva mezi podnikateli a Karlínem o použití uličních pozemků pro koněspřežnou tramvaj. Zahájení provozu se konečně blížilo. 🚂





150 LET TRAMVAJÍ V BERLÍNĚ – 1. část

V letošním roce si Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) připomíná výročí 150 let od zahájení provozu koněspřežné tramvaje. Na poslední červnový víkend dopravní podnik připravil pro veřejnost dvoudenní den otevřených dveří a neodmyslitelný průvod tramvají městem. Nejprve se podívejme, jak se tramvajová doprava v Berlíně rodila a rozvíjela.

Text a foto: **Michal Chrást**

První idea postavit v Berlíně koněspřežnou tramvaj pochází z roku 1859, v lednu 1865 je pak stavba koněspřežné tramvaje zahájena. Dne 27. května 1865 vyjíždí první linka kořiky v Berlíně a v Německu zároveň, konkrétně na trase Brandenburger Tor – Charlottenburg – Spandauer Strasse, o rozchodu 1435 mm a délce 7,8 kilometru. Celá trať je jednokolejná s výhybnami, do srpna 1865 prodloužená až do zastávky Am Kupfergraben. V letech 1867–1879 se síť berlínských koněspřežných drah rozrostla postupně na 160 kilometrů. Mezitím se v Berlíně staví i městská železnice, známá nyní jako S-Bahn. První úsek okružní městské železnice (Ringbahn) se v trase Moabit – Schönberg otevírá 17. 7. 1871. V roce 1896 se začíná stavět první linka metra (U-Bahn) – nejprve označovaného jako Hochbahn (vyvýšená dráha). Výstavba prvního úseku je dokončena v roce 1902. Dne 18. 2. 1902 se otevírá první trasa Hochbahn mezi Stralauer Tor

Výstava historických tramvají BVG při dni otevřených dveří ve vozovně Lichtenberg, 27. 6. 2015.

a Potsdamer Platz. Koncem roku 1902 jsou v provozu 2 linky Zoo – Warschauer Brücke a Knie – Potsdamer Platz.

Ale vraťme se zpátky k tramvajím v Berlíně. Zlom ve změně pohonu tramvají nastává 31. května 1879, kdy předvádí na elektrotechnické výstavě v Berlíně Werner Siemens poprvé elektrickou dráhu. Pod napětím 150 V jezdí na kratičké okružní trati elektrická lokomotiva se třemi vozy pro celkem 12 cestujících. Již následující rok Werner Siemens žádá o koncesi na stavbu elektrické dráhy. Jeho žádosti je vyhověno, a tak může dojít k výstavbě první trati. V Gross Lichterfelde (tehdy předměstí, dnes součást Berlína) vyjíždí 16. května 1881 první elektrická tramvaj na světě. Na 2456 m dlouhé trati o metrovém rozchodu jezdí dva elektrické vozy poháněné napětím 180 V, podobně jako na předváděcí dráze z roku 1879 mají oba póly v kolejích, každý v jedné kolejnici.

Rozvoj koněspřežné tramvaje i nadále probíhá rovněž v roce 1882. Ko-

něspřežná tramvaj vyjíždí i v městě Köpenick (tehdy Cöpenick), které se stane součástí Berlína až v roce 1923. Vedle koněspřežné a Siemensovy tramvaje je v roce 1886 zavedena v Berlíně Westliche Berliner Vorortbahn – první parní tramvaj. Siemens se nadále snaží o bezporuchovou elektrickou tramvaj, a tak je v roce 1887 na trati v Gross Lichterfelde zkoušen vrchní přívod proudu. Ten se po náročných zkouškách osvědčuje a postupně je zaveden na celé trati. Přestavba změny napájení trvá až do roku 1892.

Rozvoj elektrické tramvaje začíná v roce 1895. Jednotlivé společnosti provozující koněspřežnou dopravu začínají postupně s přechodem na elektrický provoz. Od roku 1896 se přidávají i největší provozovatelé, jako Gross Berliner Strassenbahnen. Mezitím ovšem ještě vznikají provozovatelé koněspřežné dráhy, kteří však velmi záhy přechází také na elektrický provoz. Přestavba všech tramvajových tratí (s výjimkou Westliche Berliner Vorortbahn, která

>>>



provozuje parní dráhu až do roku 1919) trvá až do roku 1903.

I když je v Berlíně provozována elektrická tramvaj, dojde z důvodu rozhodnutí místního politika v roce 1910 ke zřízení linky koněspřežné tramvaje – Strassenbahn des Flugplatzes Johannisthal, která ovšem ještě téhož roku zaniká. Další pokus o neelektrickou trakci se odehrává v roce 1912 – na trati Schmöckwitz – Grünauer Strassenbahn je zaveden provoz tramvají poháněných benzo-lem, ještě téhož roku je ovšem nahrazen elektrickým provozem. Další pokus o provoz tramvají poháněných benzo-lem je zahájen v roce 1923. Tentokrát tento typ provozu trvá až do roku 1928.

V té době je v Berlíně, vedle Gross Berliner Strassenbahnen (nyní BVG Berlin), několik provozovatelů tramvají. V roce 1919 je započat proces sjednocování tramvajových provozovatelů do jedné společnosti. Sjednocování trvá téměř 10 let a je dokončeno až v roce 1929. Sjednocení provozovatelů znamená v některých případech i změnu rozchodu, a tak v roce 1928 přestavbou tratě linky 120 ve Spandau končí poslední tramvajový provoz na rozchodu 1000mm, který patří městu Berlín. Tramvajové provozy v Schöneiche, kromě Teltowa, kde je dosud soukromý provozovatel, zůstávají na rozchodu 1000mm, ostatní linky jezdí na rozchodu 1435mm.

K 1. lednu 1929 je v Berlíně 643 kilometrů tramvajových tratí, na nichž jezdí celkem 93 linek o souhrnné délce 1686 kilometrů. Provozovatelem je nově založená společnost BVG. Ve stavu vozového parku je přibližně 4000 motorových a vlečných vozů.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zaměstnává 14 500 osob. V roce 1930 dochází v Teltowě k zániku úzkorozchodného provozu. V roce 1936 se v Berlíně konají olympijské hry a na trati ke stadionu jezdí až 70 vlaků za hodinu! V letech 1940–1945 se za válečných časů do tramvajové dopravy neinvestuje a ani nedochází k rozvoji nových tramvajových tratí. Naopak je provoz zesilován až na samou mez únosnosti, tramvaje jsou stále více využívány k přepravě nákladů z důvodů nedostatku benzínu. Provoz tramvají je v Berlíně po dobu války zajištěn až do 23. dubna 1945, kdy je zcela zastaven.

Obnovení provozu na prvních třech linkách tramvají, v oblasti Tegel – Heligensee, dochází 20. května 1945. Postupně se opravují nejen zničené tratě, ale i vozy, a tak se podaří obnovit provoz 50 linek do konce roku 1945. V následujícím roce je kromě

Slavnostní průvod ke 150. výročí tramvají v Berlíně projíždí Mollstraße, v čele vůz č. 10 (Cöpenick Typ A, r. v. 1903) a následuje vůz 2990 (Maximumwagen der GBS r. v. 1910), 28. 6. 2015.

Motorový vůz 217 055-8 (TE 59 Rekowagen – RAW r. v. 1961) s vlečnými vozy 267 006-1 (BE 59/1 Rekowagen – RAW r. v. 1960) a 267 428-2 (BE 64 Rekowagen – RAW r. v. 1965) projíždí při návratu z průvodu do vozovny přes Dammbrücke ve směru Alt Köpenick.

několika nedůležitých vnitroměstských tratí prakticky obnoven provoz tramvají. Na trati do Hennigsdorfu se již provoz neobnovuje. S porovnaním stavu před 2. světovou válkou je v roce 1947 v provozu „pouze“ 57 linek. Vypravení oproti předválečnému stavu klesne na 1249 motorových a 1063 vlečných vozů. Dopady války a následného rozdělení Berlína na čtyři zóny po roce 1945 má dopad i na fungování tramvají. Od 12. května 1949 je uvedena do oběhu na území SRN a západních zón Berlína nová měna – Deutsche Mark, která nahradila říšskou marku. Proto se na hranicích mezi sovětským a západním sektorem mění průvodčí a každý vybírá na území „své půlky“ svoji měnu. To vede některé obyvatele Západního Berlína, žijící v blízkosti hranice, aby nejprve přešli hranici do Východního Berlína, tam nastoupili jízdu a zaplatili podstatně nižší jízdné. K 1. srpnu 1949 následuje rozdělení BVG (dopravní podnik) na BVG Ost a BVG West – důvodem je právě problém koexistence dvou měn.

V roce 1953 dostane tramvajový provoz další ránu. Je zrušen průběžný provoz mezi východním sektorem Berlína a západními sektory. Provoz je nyní organizován tak, že cestující musí pěšky přejít přes hranici (jen několik desítek metrů) a tam znovu zaplatit jízdné v jiné tramvaji, která jezdí nezřídka pod stejným číslem linky. Tento počín je počátkem zániku tramvají v Západním Berlíně. V roce 1954 je zrušena tramvajová trať do Schönfeldu, jež přejížděla (v režii západního BVG) hranici mezi Západním Berlínem



nem a NDR. Poslední linka, která takto přežijedla hranici, je linka 96 z Lichterfelde do Teltowa. Na této lince je zaveden tzv. ostrovní provoz. V úseku od hranice ke konečné je v provozu v režii BVG Ost s vlastním mikrodepem. V červnu 1954 je zrušena tramvajová trať vedoucí tepnou západního Berlína – Kurfürstendammem. Začíná postupné rušení tramvajových tratí v Západním Berlíně, v tomto roce nicméně jezdí ještě 37 linek.

V roce 1961, a to 13. srpna, je zahájena stavba berlínské zdi. Pro tramvajovou dopravu tento čin nemá žádné zásadní důsledky, neboť provoz je formálně i prakticky již dávno rozdělen. Pouze na několika úsecích ve Východním Berlíně, kde tramvaje jezdily až do těsné blízkosti hranice, bylo provedeno jejich nové ukončení v „bezpečné“ vzdálenosti od hranic.

V Západním Berlíně je v roce 1961 v provozu ještě 21 linek. V září 1961 je zastaven provoz na „ostrovní“ lince 96 Lichterfelde – Teltow – Machlower Schleusse. Zaniká tak poslední připomínka první elektrické tramvaje na světě (tato linka vedla ve své části stejnou trasou). V Západním Berlíně dochází v roce 1963 ke zrušení hned 6 linek tramvajů, i potom jich v provozu zůstává ještě dalších 12. V roce 1965 je v Západním Berlíně zrušena poslední vozovna. Tramvaje jsou od té doby odstavovány jen pod širým nebem na manipulačních kolejích v blízkosti autobusových dělen.

Naopak ve Východním Berlíně se uvažuje o stavbě nových tramvajových tratí a začíná rekonstrukce vozoven. V letech 1965–1967 jsou tu zcela zrušeni průvodčí.

Poslední západoberlínská linka 55 Spandau – Bahnhof Zoo je osamoceně provozována od 2. května 1967. Za pět měsíců, a to 2. října 1967, je zastaven provoz i na této lince, jako na poslední v Západním Berlíně. Následně dochází k likvidaci posledních tramvajových vozů: stále je zapnuté napájení z důvodu manipulace s vozy. Vypnutí napájení, tedy úplné ukončení provozu včetně manipulačního, je 22. prosince 1967. V Západním Berlíně není možné několik let se svézt tramvaj. V roce 1969 se BVG Ost přejmenoval na BVB – Berliner Verkehrsbetriebe. V Západním Berlíně pak je na vzpomínku na tramvaje dne 16. března 1978 na bývalé trase západoberlínského metra mezi stanicemi Gleisdreieck a Wittenbergeplatz



Historická tramvaj ČKD Tatra KT4D 219 481-3 z roku 1986 přijíždí k vozovně Köpenick.

Právě přijela k vozovně Köpenick souprava složená z muzejních vozů s vlečným vozem č. 984 (Herbrand, r. v. 1905 a G 107 výroba BVG 1944 – Nákladní vůz v roce 1953 do BVG-Ost, na muzejní v roce 1987 ex 721 503-6 a motorový vůz č. 3493 Ammendorf r. v. 1927 – TM 36 ex. 1936 BVG (3496) v roce 1971–1981 BVB (721 002-3) následně v roce 1981 historický vůz s pův. číslem (3493).

zaveden muzejní provoz tramvajů. Jediný vůz typu TM 33 ev. č. 3344 používá bývalou levou kolej metra (dnešní část nadzemní trasa metra U2 Ruhleben – Pankow), nad níž bylo zřízeno vrchní vedení. Provoz trval až do roku 1991, kdy byl kvůli obnově metra provoz tramvaje zrušen.

Po rozdělení provozu v Berlíně byly velké problémy s údržbou tramvajů používaných ve Východním Berlíně. Hlavní tramvajové dílny byly umístěny v Uferstraße, na území Západního Berlína. Údržba tam byla pro BVG Ost nežádoucí, proto údržbu převzaly četné malé a střední státní podniky. Ty zajišťovaly i vyšší stupně potřebných údržbových oprav. V roce 1954 tuto činnost převzal RAW Schöneweide. Ve Východním Berlíně došlo sice také ke zrušení pár tratí, a to zejména v částech Mitte a Treptow. Nicméně tramvaje dál jezdily do centra Berlína, a to např. do blízkosti nádraží Friedrichstraße (Am Kupfergraben). Později došlo ke zrušení tratí ještě v Baumschulenstraße a v Leipziger Strasse.

Na celkovou koncepci tramvajové sítě to nemělo zásadní vliv jako v západní části Berlína. Po roce 1970

byly otevřeny nové tramvajové tratě do částí Marzahn, Hohenschönhausen a Hellersdorf. Například 2. listopadu 1975 byla otevřena trať po ulicích Herzbergstraße (ab Siegfriedstraße), Allee der Kosmonauten (k ulici Rhinstraße), Rhinstraße (Allee der Kosmonauten a Straße der Befreiung, nyní Alt-Friedrichsfelde). Až do roku 1988 se otevřela ještě další desítky tratí. Některé z nich byly postaveny ještě před dokončením bytové výstavby. Tak měli pracovníci na stavbách jako dopravu do práce tramvaj. Stavba těchto tramvajových tratí byla řešena s důrazem na rychlost, integraci do městské krajiny a dostupnost nových obyvatel. Tak nové trasy byly do značné míry nezávislé na silničním či uličním profilu. Dokonce i politika v oblasti energetiky hrála roli v podpoře tramvaje nejen v Berlíně, ale i v mnoha dalších městech NDR.

V příštím čísle se podíváme na novodobou historii berlínské tramvajové dopravy, počínaje pádem Berlínské zdi, a samozřejmě nezapomeneme přiblížit atmosféru dne otevřených dveří a slavnostního průvodu tramvaj.



(Nesplnený) sen o bratislavskom metre

Metro ako nosný systém mestskej hromadnej dopavy je neoddeliteľnou súčasťou mnohých svetových aglomerácií. Pomáha im nielen riešiť prepravu tisícok cestujúcich, ale stáva sa aj ich symbolom. Bratislava mala svoj novodobý symbol na dosah, ale nateraz sa ho musela vzdať.

Text: **Rastislav Ondro** • Foto: **Peter Martinko**



Mesto Bratislava má vzhľadom na svoju geografickú polohu len obmedzené možnosti rozširovania v niekoľkých smerových pásoch. Preto bolo potrebné pri plánovaní výstavby veľkých sídlisk v okrajových častiach mesta začiatkom 70. rokov minulého storočia vyriešiť aj otázku hromadnej dopavy. Projekt výstavby nového sídliska pre 130 000 obyvateľov – Petržalka z roku 1973 – konštatuje, že na obsluhu sídliska je potrebné vybudovať „rýchlodráhu“. Vznikli tak plány na metro v centre mesta vedené pod zemou a v okrajových častiach povrchovo.

Práve so slovíčkom „metro“ sa ale muselo narábať veľmi opatrne. Podľa sovietskej doktríny mohli mať metro iba mestá nad milión obyvateľov, čo Bratislava ani zďaleka nedosahovala. Uvažovalo sa o československých súpravách vychádzajúcich z nadčasového konceptu R1, ktoré boli označované v bratislavských podmienkach ako R2. Po zastavení ich vývoja zásahom RVHP sa podľa vzoru Prahy prešlo k vozidlám Ečs.

Propagačný materiál k bratislavskému metru z roku 1988.

Stabilizácia metra v centre (rok 1988).

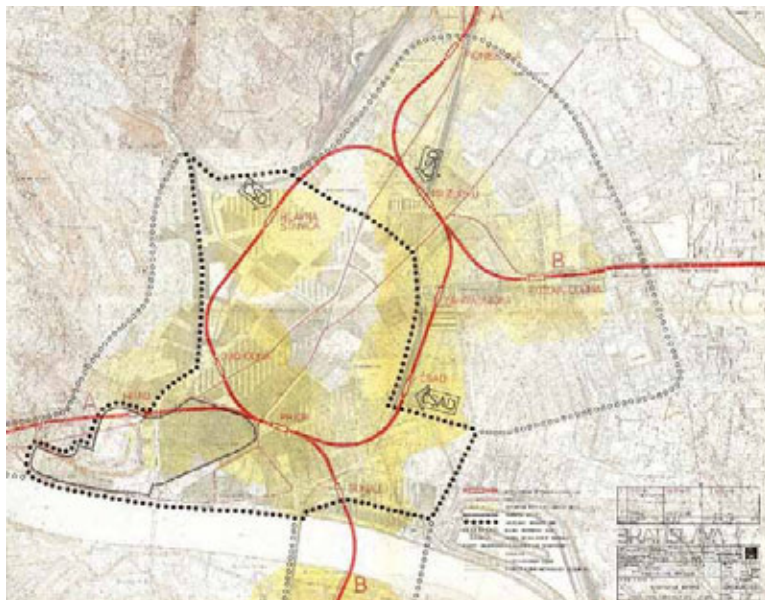
Aj trasovanie si k finálnej podobe prešlo viacerými variantmi. Jeden z nich dokonca zahŕňal vytvorenie regionálneho systému, kde by „metro“ zasahovalo za hranice mesta do susedných okresov, v ktorých sa počítalo s výstavbou sídlisk a ich pričlenením k Bratislave.

V priebehu 80. rokov bola aj s požehnaním sovietskych odborníkov schválená projektová dokumentácia pre hlboko vedené metro sovietskeho typu obsluhované súpravami 81-71, ktoré už v tom čase boli dodávané do Prahy. Vyčlenené boli aj prostriedky zo štátneho rozpočtu na výstavbu prvého úseku z Petržalky do centra mesta. V tomto období sa už hovorí jasne o metre. Pozostávať malo z dvoch trás križujúcich sa v centre mesta, a to hneď v dvoch staniách so vzájomným prestupom. Tu sa použili skúsenosti z Prahy, kde boli za problém považované dlhé prestupné tunely. Pre Bratislavu bolo navrhnuté nasmerovanie oboch trás v prestupných bodoch rovno-bežne nad sebou s malým výškovým rozdielom, čo by umožnilo prechod z jedného nástupištia na druhé priamym eskalátorom.

Začiatkom roku 1984 sa začalo s výstavbou dočasnej povrchovej dráhy, ktorá prechádzala sídliskom

Petržalka a ústila do centra mesta. Jej účelom bolo riešiť prepojenie nového sídliska a centra mesta počas výstavby podzemného metra a mala byť obsluhovaná východonemeckými súpravami typu LEW. No o necelý rok bola stavba revidovaná a následne zastavená. Vzhľadom na jej dočasný charakter boli náklady na výstavbu neúmerne vysoké. V roku 1988 sa teda podľa návrhu DP-Metroprojekt Praha začalo s výstavbou najdôležitejšieho úseku definitívneho podzemného metra z depa na juhu Petržalky na hlavnú železničnú stanicu v centre mesta, s rozpočtom 12 miliárd Kčs.

Úsek bol rozdelený na dve etapy a na svojich necelých 10 kilometroch by obsluhoval 9 staníc. Pôvodne schválený balík peňazí na prvú etapu z depa do stanice Dunaj dlhý 6 km sa ale rozhodnutím vlády znížil zo 7 miliárd Kčs len na 5 miliárd. Následkom toho bolo nutné upraviť projekt na lacnejší variant. Na ušetrenie dvoch miliárd sa znížila hĺbka zapustenia trate v oblasti Petržalky a stanice s ostrovným nástupišťom nahradili menej nákladné stanice s bočnými nástupišťami. Projekt prispôbený novému rozpočtu bol schválený a stavebné práce mohli začať. Avšak netrvali dlho. O dva roky neskôr boli





práce prerušené a krátko nato úplne zastavené. Po Nežnej revolúcii sa totiž otvorili možnosti vyhľadávať technológie na západe, preto sa kompetentní rozhodli systém metra počítajúci výlučne so zastaranou sovietskou technológiou prehodnotiť.

Hľadaním novej koncepcie sa zaváršila dohoda o výstavbe ľahkého metra typu VAL od francúzskej spoločnosti MATRA z roku 1992. Malo ísť o plne automatizované súpravy na pneumatikách, takže vďaka malej hlučnosti a vibráciám by mimo centra mohla byť trasa vedená povrchovo. Odporcovia tohto konceptu namietali, že tento systém má oproti bežnému metru polovičnú prepravnú kapacitu, a teda by s ohľadom na rozširovanie mesta nemusel v budúcnosti postačovať. K podpisu zmluvy v roku 1998 ale nakoniec nedošlo. Vláda Slovenskej republiky neposkytla garancie, čím sa projekt stal nefinancovateľný.

Úvahy sa po roku 1998 vrátili ku klasickému metru, avšak už nikdy nemali také reálne kontúry ako v rokoch 1988, prípadne 1998. Aj keď územný plán v budúcnosti

s metrom počíta, nateraz sa žiadne kroky k jeho výstavbe nepodnikajú a v horizonte niekoľkých rokov sa na program dňa nedostanú. Odborníci za najväčšiu škodu považujú zdržania, pretože stavba nedosiahla stupeň rozostavanosti, v ktorom by zastavenie jej výstavby znamenalo nenávratné ekonomické škody.

V súčasnosti sa rozvoj MHD sústreďuje na budovanie električkových tratí, ale absencia nosného systému MHD je už dnes v meste citelná a ani plánované električkové trate a zavedenie mestskej železničnej dopravy ho plnohodnotne nezastúpi. Z projektu bratislavského metra dnes zostalo niekoľko sto metrov sčasti zaplaveného tunela, chátrajúce betónové torzá za poslednou stanicou a niektoré výkopy stavieb na trati v Petržalke. Bratislavčanom teda v každodenných dopravných zápachoch zostáva len dúfať, že sa ich sen o metre časom zmení na skutočnosť.

ZAJÍMAVOSŤ

Skelet zamýšľanej stanice Lúky-Juh a spojovací tunel do depa v 90. ro-

Vlevo: Terajší stav stanice metra Lúky – juh.

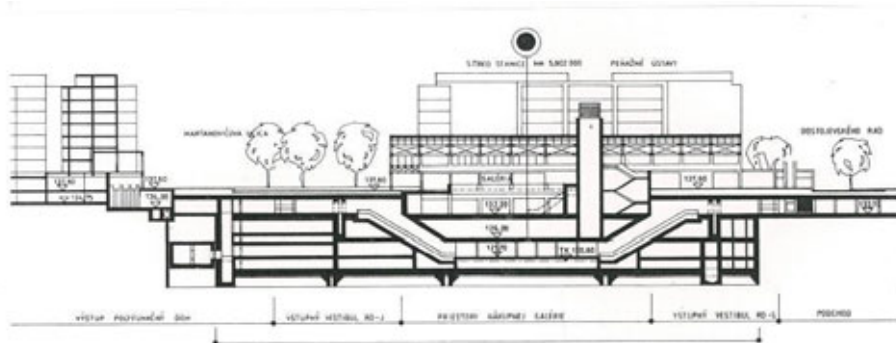
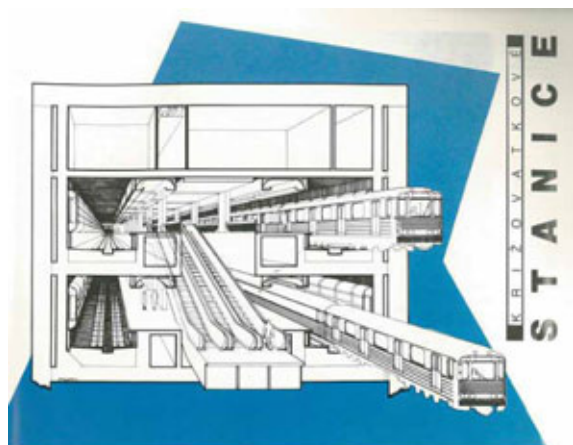
Vpravo: Základný kameň (rok 1988).

koch postupne zaplavila voda, dreviny, bezdomovci a odpadky. Posledných niekoľko rokov sa z nedokončenej stanice ale stáva umelecký priestor. Viackrát sa nadšenci a aktivisti stretli na veľkom upratovaní okolia, uskutočnila sa tam výstava, premietanie filmov, dokonca aj koncert. Pravidelne sa organizujú aj prednášky s tematikou metra. Priestory nikdy nedokončenej stavby metra teda predsa len slúžia verejnosti, aj keď odlišným spôsobom.

Vpravo: Značka vytyčovacieho bodu, ktoré lemujú koridor ťahajúci sa Petržalkou.

Dole vľavo: Prestupná stanica Kamenné námestie (rok 1988).

Dole vpravo: Stanica Dunaj Varianta VI pozdĺžny rez (rok 1988).



Rez stanicou rýchlodráhy Dunaj - variant č. 6

Za slavicí pražskou paroplavbou

Text: Milan Slezák



K pražskému létu již téměř neodmyslitelně patří také **METROPOLITNÍ léto hereckých osobností**. Tentokrát, v rámci 12. ročníku akce, lze navštívit divadelní představení a koncerty opět na Letní scéně Vyšehrad a zahálet nebude ani divadlo Studio DVA, kde si můžeme v průběhu srpna vybrat ze sedmičky naplánovaných představení Léta slovenských hvězd (mj. Emília Vášáryová, Milan Lasica, Maroš Kramár, Milan Kňažko, Anna Šišková nebo Kamila Magalová). Divadelní přehlídku pod širým nebem obohatí novinka – komediální one man show Boba Klepla **Vysavač** – ale chybět nebudou ani osvědčené tituly z minulých let (např. **Vše o ženách** nebo **Kutloch aneb I muži mají své dny**).

Mnohé z nás táhne léto někam k vodě a vody se svým způsobem týká i další tip. Národní technické muzeum ve spolupráci s Pražskou

paroplavební společností připravilo (až do 1. listopadu 2015) výstavu s názvem **Umění paroplavby po řece Vltavě 1865 – 2015**. Výstava připomene 150 let existence osobní lodní dopravy na řece Vltavě. Dějiny pražské paroplavby jsou dlouhým příběhem s mnoha pozoruhodnými epizodami. Osobní lodní doprava se stala nedílnou součástí společenského i ekonomického života Prahy a jejího okolí. Za tu dobu se změnila plavební trasy i lodní park a paroplavbu potkávala léta slávy a konjunktury i stagnace a úpadku. Vedle modelů parníků, vystavených dokumentů a filmových záběrů na návštěvníky čeká malířská galerie obrazů zachycujících paroplavbu na Vltavě, kde nechybějí třeba ani díla významných autorů, Jakuba Schikanedera, Bohumila Kubišty, Josefa Šímy a dalších.

Za divadelním uměním i „k vodě“ jsme vás již pozvali a tak poslední náš tip bude trochu z jiného soudku.



Stejně jako v předcházejících jedenácti letech i letos Praha zažije jedinečnou přehlídku cirkusového umění. Na jindy osiřelém koutě na Letné, konkrétně mezi Hanavským pavilonek a Kramářovou vilou, se počínaje 16. srpnem téměř na tři týdny usídíl oblíbený festival cirkusového umění **Letní Letná**. Diváci se jako již tradičně mohou těšit na desítky představení pro dospělé, denní pohádky pro děti, festivalovou školu či dílny cirkusových a uměleckých dovedností. Hitem letošního ročníku pak budou vystoupení souboru NoFit State z Velké Británie, který v představení Bianco překročí všechny hranice, jenž nový cirkus nabízí. Jde o úchvatnou kombinaci nejrůznějších typů vzdušné akrobacie, okouzliví živé hudby i neobvyklé scénografie, kterou byste si určitě neměli nechat ujít. Více informací o programu naleznete na www.letniletna.cz. 

O historii pražské paroplavby se dozvíte nejen na výstavě v Národním technickém muzeu, ale i v Historickém kaleidoskopu v tomto čísle časopisu.

SOUTĚŽ: Ze starých Kontaktů

V roce vydávání jubilejního, 20. ročníku DP kontaktu je vyhlášena soutěž pro ty, kteří rádi listují starými čísly časopisu. Soutěžní otázka z minulého čísla zněla:

Jaký podtitul měl 1. díl publikace Tramvaje a tramvajové tratě?

Odpověď se skrývala v DP kontaktu č. 5/2010 na str. 38 a zní: **Historické centrum a Holešovice**.

Flash disk získávají: **Michal Janda, Václav Sigler a Věra Pojmanová**.

Dnešní otázka:

Kdo používá zařízení LUKAS?

Odpověď najdete v DP kontaktu č. 5/2008.

Odpověď zasílejte na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: srpen), a to nejpozději do **pondělí 31. srpna 2015**. Na 3 vylosované autory čeká publikace 110 výletů s Dopravním podnikem.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Do jaké ulice vjíždí „ertéčko“?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte 2 vstupenky do galerie DOX a DVD Dopravní podnik pro 21. století.

Odpověď zašlete nejpozději do **pondělí 31. srpna 2015** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Foto: Petr Hejma



Správná odpověď na otázku **Z které zastávky vyjíždí autobus?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 7/2015 zněla: **Trojská**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a 2+2 vstupenkami do IQ parku v Liberci odměněna: **Iva Peterková Černá**.







KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení vtipu:

Opilý chlap v autobuse: „Vy, co sedíte vlevo, jste největší hlupáci na světě. Vy, co sedíte napravo, jste největší zloději na světě.“ Vtom se ozve jeden chlapík a pravi: „Ale pane, já jsem v životě nic neukradl.“ „Ne? ...“ (tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete do **31. srpna 2015** na e-mail: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: ultrazvukový zvlhčovač vzduchu Hyundai a další dva obdrží termohrněk.

	ČESKÝ SOCHAŘ	NĚMECKÉ MUŽSKÉ JMÉNO	NÁSTRAHY PYTLÁKA	SKAMENEHO INICIÁLY	POTŘEBY KUŘÁKŮ		ODVETA (ZASTAR.)	STARÉ VĚCI (EXPRES.)	ČESKÝ PISNÍČKÁŘ (SAMSON)	NÁZEV SYKAVKY	POLYETYLEN (ZKRATKA)		PLETICHA	VYKONÁVAT	TAVENÍM ZBAVIT OSTRÝCH HRAN	REKLAMNÍ TISKOVINY
BEZ PENĚZ (EXPRES.)						VYMLÁČENÝ SNOP (NÁŘEČ.)						PŘEDMĚT UCTÍVÁNÍ DĚTSKÁ ŠIDÍTKA				
1. DÍL TAJENKY						2. DÍL TAJENKY LETOPISY										
DOMÁCKY ULRIKA				MILENEC (NÁŘEČ.) TAŠKA						TAJIT PŘÍSTROJ						
TĚSNOHLÍDKOVY INICIÁLY			JEDNOHUBKA (ŘIDČ.) POŽITEK (EXPRES.)								PRUDKÁ OSLOVOVAT 3. OS. MN. ČÍSLA					
ODĚLENÉ ČÁSTI								VEŘEJNÝ ČINITEL HROMADNÉ VRAZDĚNÍ								
PRINCEZNA Z TELEVIZNÍHO SERIÁLU							MUŽ (SLANG.) GENIUS (KNIŽNĚ)							OSOBNÍ ZÁJMENO LÉK PROTI BOLESTI		
	SEVEROAMERICKÝ INDIÁN	TENISOVÉ SADY OBRÁT ZOBÁKEM					KAPACITNÍ DIODA NAPÍNAČ (ANATOM.)								4. DÍL TAJENKY	MZDY
VELKÉ KOVOVÉ NÁDOBY						LOVECKÉ NOŽE SILNÉ PŘÁNÍ							VZ. FOSFIDU ARSENU PRYSKYŘICE			
OHLAS (KNIŽNĚ)					MLÁDATA SKOTU VÁT							ST. NAKLAD. TECH. LITERATURY POČÍTADLO				
VYMŘELÝ NOVOZELANDSKÝ PŮSTROS				DOMÁCKY DONALD POVEL KOČÍHO						Ž. JMÉNO ASOCIACE ENERGET. MANAŽERŮ						
INICIÁLY ZPĚVÁKA BRICHTY			SCHRÁNKY 505 (ŘÍMSKY)								PÍCHAT ZNAČKA TANTALU					
3. DÍL TAJENKY								ZÁKLADNÍ VZORKY MĚŘIDEL								
FORMÁT PAPIŘU								HIMÁLÁJSKÁ OSMITISICOVKA								POMŮCKY: ABAK, MAKALU, ŠTURSA

Tajenka z minulého čísla zněla: během jedné zastávky dvakrát přidali.

Hlavní cenu – sluchátka Sennheiser CX3 získává Radim Skála, dva termohrnky pak Daniela Kosová a Pavel Sikola.

HLAVNÍ CENA

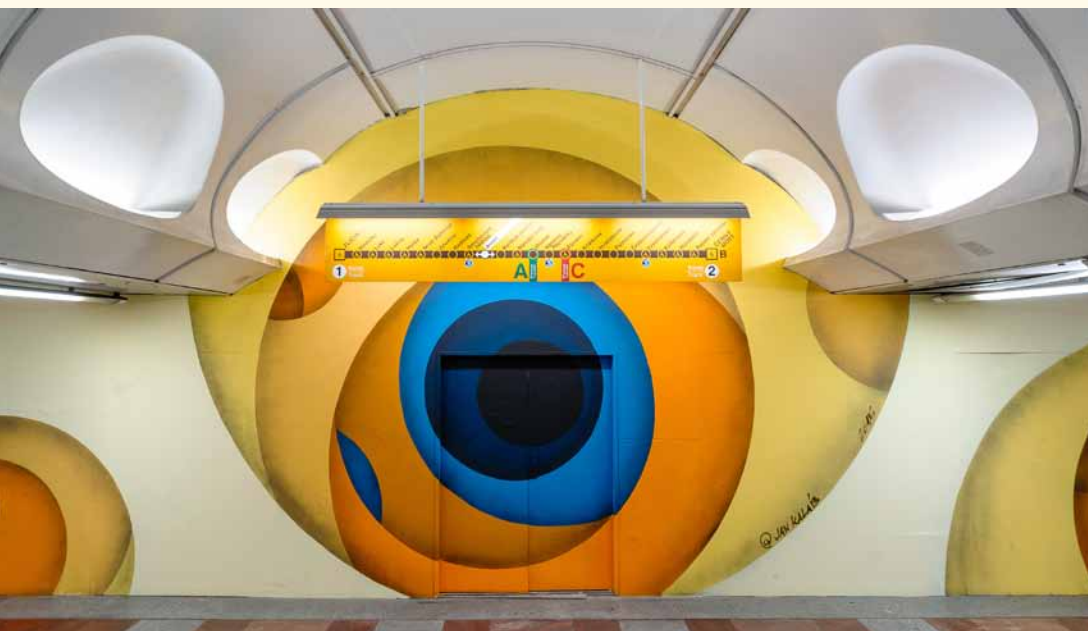
Hyundai HUM770 je výkonný zvlhčovač vzduchu. Představuje ideální řešení do místností s velmi suchým a dráždivým vzduchem. Zařízení je velmi tiché, energeticky úsporné a dá se lehce přenášet. Ovládá se snadno a nastavení zkontrolujete na přehledném LCD displeji. Vzduch se zvlhčuje pomocí technologie ultrazvuku, vytváří unikátní studenou páru. Při nedostatku vody v nádrži se přístroj sám vypne. Vyniká dlouhou provozní dobou bez nutnosti doplňování vody do nádržky.



GALERIE METRO ANDĚL

Dopravní podnik navázal na dřívější spolupráci s umělci tvořícími tzv. MURAL art a v průběhu dvou červencových nocí, v přepravní výluce provozu metra v noci z 8. na 9. a z 9. na 10. července 2015, nechal uměleckými díly překrýt sádkartonové stěny záboru ve stanici Anděl, kde je v tuto chvíli budován nový bezbariérový výtah.

Text: **Jiří Štábl** • Foto: **Petr Hejna a autor**




Primárním zájmem DPP bylo zlepšit podobu ohraničení prostor staveniště v této stanici, které bylo značně poničené vandalismem. Cestující tak mají při čekání na svůj spoj možnost zhlédnout díla předních osobností nejen české umělecké scény.

DPP oslovil především renomovaného umělce, se kterými v minulosti uskutečnil projekty například v podchodu ve stanici Kačerov, Nádraží Holešovice či u stanice Vltavská. Akce vzbudila veliký zájem veřejnosti a médií. V největší míře byly jednotlivé fotografie z „vyzdobeného Anděla“ sdíleny na sociálních sítích a webových stránkách i v zahraničí.

Nahoře vpravo: **Pasta Oner zachycen v noční výluce metra při dokončování svého díla ve stanici Anděl.**

„Stanice metra je veřejný prostor, který je svým způsobem intimní. Lidé, kteří jezdí metrem pravidelně, mají asi nějaký vnitřní pocit, že jim ten prostor víc patří. Já osobně si myslím, že jsou zkrátka

na ten prostor zvyklí, jako třeba na svůj obývací pokoj. Tráví v něm určitý čas svého dne a teď tu mají nově něco, co je zajímavé, nové a velmi kontrastní,“ popsal unikátnost tohoto nápadu **Pasta Oner**.

Jedná se skutečně o unikátní projekt, který je bez nadsázky světovým, protože je běžné, že moderní metropole ve světě se street artovými umělci spolupracují a vylepšují uměním MHD. Zároveň je důležité uvést, že celý tento v metru unikátní projekt byl realizován bez finančních nároků umělců, kteří tímto přispěli ke zlepšení veřejného prostoru v pražské MHD. Případné pokračování a rozšíření projektu do jiných stanic je v tuto chvíli předmětem jednání se zástupci hlavního města. 



Na unikátním projektu „umělecké galerie“ metra Anděl spolupracovali:

- Pasta Oner (* 1979)** – v roce 2012 získal na mezinárodní výstavě streetartu a graffiti Městem posedlí v Galerii hl. m. Prahy cenu diváků za svůj obří mural na Dejvickém náměstí Choose To Be Happy;
- Jan Kaláb (* 1978)** – iniciátor a spoluzakladatel občanského sdružení a centra mladého umění „Trafáčka“, autor koncepce, organizace a realizace mezinárodní výstavy graffiti a street artu Městem posedlí;
- Michal Škapa (* 1978)** – malování na zeď provádí celou autorovu tvorbu, v roce 2008 byl jedním z účastníků festivalu Names a vytvořil velkoplošnou malbu na průčelí smíchovské MeetFactory
- X-Dog (Ondřej Vyhnanek, * 1983)** – volba jeho námětů je v souladu s místem – velké murals v centrech měst jsou naplněny exotickou ornamentikou a jihoamerickou barevností, méně přitažlivá industriální zákoutí zase často nesou kontroverzní motivy a myšlenky.