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

DP kontakt

ŘÍJEN 2015
ROČNÍK 20
10

Po stopách tramvajového průvodu
Závěr seriálu: Jak se rodilo IČV?
Odkud kam a jak vedou troleje

140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015

Nové předměty

ke 140. výročí MHD

140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015

USB flash disk 16GB
ve tvaru kreditní karty

280 Kč

Šňůrka na krk

69 Kč

Triko se schématem
a logem na zádech

220 Kč

WWW.DPP.CZ

Hrnek se schématem

150 Kč

Infocentra Dopravního podniku hl. m. Prahy

Můstek A
po–ne včetně svátků
od 7.00 do 21.00 hodin.

Hlavní nádraží
po–ne včetně svátků
od 7.00 do 21.00 hodin.

Anděl
po–ne včetně svátků
od 7.00 do 21.00 hodin.

Budova Magistrátu hl. m. Prahy
po–čt od 8.00 do 18.00 hodin,
pá od 8.00 do 16.00 hodin.

Nádraží Veleslavín
po–pá od 6.00 do 20.00 hodin,
so od 9.30 do 17.00 hodin.

Letiště Václava Havla Praha – Terminál 1, Terminál 2
po–ne včetně svátků
od 7.00 do 21.00 hodin.

Hradčanská
(zavřeno z důvodu rekonstrukce)
po–pá od 6.00 do 20.00 hodin,
so od 9.30 do 17.00 hodin.

Více informací na:
www.dpp.cz

infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

v září prožil Dopravní podnik týden oslav k výročí 140 let zahájení provozu městské hromadné dopravy v Praze. Veškeré přípravy na důstojné připomenutí tohoto významného jubilea probíhaly již měsíce dopředu tak, aby organizace i samotné oslavy proběhly ke spokojenosti cestující veřejnosti i Vás, kolegů z našeho podniku.

Rád bych Vám všem touto cestou srdečně poděkoval za pomoc při oslavách, za Váš čas, úsilí, iniciativu a nadšení, které jste při přípravách i v průběhu týdne oslav věnovali ke zdaru celé akce. Poděkování patří i za Vaši vstřícnost vůči veřejnosti. Mediální obraz Dopravního podniku, na kterém se svou prací podílíte, byl v průběhu týdne velice pozitivní. Dopravní podnik dokázal opět probudit u veřejnosti opravdový zájem a nad rámec některých kauz z minulosti přinést pozitivní témata.

U této příležitosti musím vyzdvihnout Vaši spolupráci zejména na akci Den otevřených dveří, jež se konala v depu a garáži Hostivař a vozovně Strašnice. Všem zaměstnancům, kteří se na DOD podíleli, patří můj velký dík. Rovněž zasílám poděkování stovkám těch, kteří připravovali a zdárně uskutečnili velkolepý slavnostní tramvajový průvod Prahou. Že byl letošní průvod velmi úspěšný, to dokládá nejen obrovská účast nadšených fanoušků a ostatních pozorovatelů, ale i zájem médií a řada nádherných fotografií a videí, jež byly zveřejněny.

Závěrem děkuji i za Vaši podporu, kterou jste v posledních dnech vyjádřili mně osobně. V mém zájmu bylo ihned po nástupu na pozici generálního ředitele uklidnit už tak bouřlivé období, kterým si Dopravní podnik prošel. Po celé dva roky jsem se snažil stabilizovat hospodaření Dopravního podniku nejen finančními úsporami v nákladech provozního rozpočtu, ale i zvýšením tržeb. Přes veškerá nepřesná tvrzení však stále věřím ve správný úsudek lidí, kteří rozhodují o budoucnosti podniku.

Děkuji Vám všem.

Jaroslav Ďuriš,
generální ředitel

OBSAH 10 • 2015

4 – 6 Aktuálně; Střípky z tuzemských dopravních podniků

Z PODNIKU
7 Akce KPPM 2015 připravena
12 – 15 Závěr seriálu: Jak se rodilo IČV?

VÝROČÍ 140 LET MHD
8 – 11 Po stopách tramvajového průvodu 20. 9. 2015
16 – 17 140 let historickým objektivem: Michal Martinek

PŘEDSTAVUJEME
19 – 21 Odkud kam a jak vedou troleje

FOTOSOUTĚŽ
22 – 23 Oslavy prostřednictvím vítězných fotografií

HISTORIE
24 – 26 Říjnový historický kaleidoskop 2015

PEL-MEL
27 Elektrobusy na starém kontinentu

ZE SVĚTA
28 – 29 Za zajímavostmi dopravy v Jeruzalémě

KULTURA / SOUTĚŽE
30 Na Bulgakova i světelnou show
Soutěž ze starých Kontaktů, Fotosoutěž
31 Křížovka o ceny
32 Té-trojkou z Království železnic až na náměstí Bratří Synků

Foto na obálce: Petr Adámek

DP kontakt
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 24. 9. 2015 • NEPRODEJNÉ

BUMLÍKY NA SMETANOVĚ NÁBŘEŽÍ A VE FRANCOUZSKÉ

Sto metrů betonových oddělovacích tvarovek přibylo v září podél pražských tramvajových tratí. O čtyřicet metrů bylo prodlouženo preferenční opatření na Smetanově nábřeží, mezi ulicemi Divadelní a Karolíny Světlé v uvedeném směru. Šedesátimetrový podélný práh vznikl ve Francouzské ulici mezi Blanickou a Záhřebskou z centra, čímž bylo dosaženo téměř kompletní podélné segregace tramvají a individuální dopravy mezi náměstím Míru a ulicí Jana Masaryka. V tomto případě tramvajový pás využívají rovněž autobusy MHD, čemuž byla přizpůsobena jeho šíře. ***(mig)***

Foto: Tomáš Prousek

VEZLI JSME NÁKLAD PO ŽELEZNICI

Ačkoliv prakticky všechny dokumenty dopravní politiky hovoří o nutnosti převádět nákladní přepravy ze silnice na železnici, tak zejména Praha byla v praxi téměř vymazána z mapy železničního carga. Téměř všechny vlečky v Praze zanikly, a pokud vidíme v Praze nákladní vlak, tak se jedná o tranzit. O to více potěší, že pro letošní rekonstrukce tramvajových tratí byla využita železnice pro odvoz starých kolejnic. Nakládka probíhala v žst. Praha-Zličín a šrot se postupně třikrát vezl v celkem 16 vozech do Prahy-Hostivaře (tedy vysloveně vnitropražská železniční přeprava) a čtyřikrát celkem ve 12 vozech do Kladna-Dubí. Na stavbu RTT Střešovická – Na Petřinách však byla železnice využita i pro návoz celkem asi 7000 pražců B03. Ve dvou po sobě jdoucích srpnových sobotách bylo vždy ráno na pravidelném Mn vlaku 85010 Praha-Libeň – Středokluky přepraveno 14 vozů Eas ložených tramvajovými pražci (celkem tedy 28 vozů) do železniční stanice Praha-Veleslavín. Tedy do té stanice, která mohla být využita i pro nedávnou stavbu metra, ale prý to tzv. nešlo…

Foto: Petr Zobal

Po vykládce v žst. Praha-Zličín následoval 15. 8. 2015 odvoz prázdných vozů do stanice Praha-Veleslavín vlakem Pn 185020.

Veškeré přepravy proběhly v režii firmy ČD-Cargo. Následně pak již lokomotivou KŽC-doprava byly 8. srpna dopraveny 3 ložené vozy a 15. srpna dalších 5 ložených vozů z Prahy-Veleslavína do Prahy-Zličín, kde proběhla vykládka cca 2200 pražců na volnou skládku u 4. koleje. Přeprava byla původně plánována kamiony, nicméně železničním dopravcům se podařilo dát cenu nižší, než nabídla silniční doprava. Pražce vyrábělo ŽPSV Uherský Ostroh. Pokud je nám známo, tak se jednalo se o první přepravu pražců vlakem (mimo některé dodávky pro obnovu železničních tratí, kam nebylo možno dojet auty), jinak skoro vše se vozí po silnici kamiony, a to i třeba (skandálně) na 4. železniční koridor… ***(šur)***

JAN BUDAŘ ODSTARTOVAL TURNÉ V METRU

V posledním vagónu metra na lince B mohli v pondělí 21. září 2015 cestující zažít netradiční hudební zážitek. Stalo se tak v 17 hodin na Zličíně, kdy nastoupil do metra herec a hudebník Jan Budař se svojí kapelou. Koncert Eliščina Bandu s podtitulem „Seznamme se“ odstartoval podzimní turné, v rámci kterého se budou moci návštěvníci koncertů této kapely seznámit prostřednictvím barvy oblečení, v němž se na koncert vypraví. Všichni nezadaní, kteří touží po seznámení, by si již nyní měli obstarat nějaký ten červený kousek oblečení. Vystoupení kapely Jana Budaře v metru navázalo na koncert v tramvaji číslo 12, který se uskutečnil před třemi lety. ***(jaš)***

Foto: Petr Hejna

KINOBUS 2015 DOJEL DO CÍLE

Oblíbený Kinobus ukončil v neděli 20. září 2015 na náměstí Jana Palacha speciální projekcí ke 140. výročí MHD v Praze svou letošní pouť. Pojízdné kino stejně jako v předešlých osmi ročnících potěšilo svým programem řadu obyvatel městských částí Prahy, přičemž nejúspěšnějším filmem se letos stala komedie režiséra a scenáristy Tomáše Svobody Hodinový manžel. Tradiční oblíbené lokality, jakými byly v uplynulých letech Prosek či Řepy, letos v součtu diváků na jedno promítání předstihla Stromovka, celkem pak bezmála tříměsíční putování pojízdného kina navštívilo více než 16 tisíc diváků. ***(jaš)***

TŘICETILETÉ BÉČKO PŘIPOMENE „ČERNÁ HUBA“

Dvě velká výročí má Dopravní podnik letos za sebou, ale ani na to třetí nesmíme zapomenout. Na 2. listopadu 2015 připadá 30. výročí zahájení provozu na prvním úseku trasy B. Už v neděli 1. listopadu by měla historická souprava metra 81-71 vozit cestující v relacích tak, jak postupně béčko metra rostlo, tedy nejprve mezi stanicemi Smíchovské nádraží – Florenc (dříve Sokolovská) a ve finále po celé trase. V pondělí pak v den výročí bude tato souprava mimořádně zařazena do běžného provozu s cestujícími, a to v ranní a odpolední špičce. Soupravu budou mít v péči dobově oblečení strojvedoucí, cestující uslyší dobová hlášení a v reklamních rámečcích se dočtou informace z historie. Souprava 81-71, zvaná též briketa či černá huba, dosloužila v pražském metru na trase B v roce 2009. Její fanoušci se s ní ale mohou potkávat i dále, a to v rámci Zážitkové turistiky při exkurzích spojených s jízdou touto soupravou. K tématu 30 let trasy B, a tedy vytvoření přestupního trojúhelníku, se 7. listopadu uskuteční v Království železnic speciální přednáška o historii, současnosti i budoucnosti pražského metra. ***(pel)***

Foto: archiv DPP

PRAŽSKÁ 155 JIŽ POČTVRTÉ

V pátek 18. září 2015 byl zahájen již čtvrtý ročník metodického cvičení „Pražská 155“, pořádaný Zdravotnickou záchrannou službou hl. m. Prahy pro pražské a především mimopražské záchranáře. Dopravní podnik se významnou měrou podílel na realizaci dvou úvodních úloh. Námětem hlavního úkolu byla vážná dopravní nehoda tramvaje T3 s nákladním automobilem v ulici Hládkov, kam byly současně povolány všechny cvičící posádky zdravotníků a družstva městských i podnikových hasičů. V průběhu téhož večera se jednotlivé zdravotnické skupiny střídaly na depu metra Zličín, kde cvičně asistovaly hasičům při vyproštění dívky, jejíž ruka se nešťastně zaklesla v konstrukci sedačky vagonu. Do přípravy a provedení obou úloh byla zapojena velká část provozních útvarů a pohotovostních složek DPP. Podrobnou reportáž s fotografiemi přineseme v některém z příštích DP kontaktů. *(mb)*

Foto: Michal Brunner

NOVÝ OPERAČNÍ PROGRAM PRAHA – PÓL RŮSTU ČR

V rámci konference na pražském magistrátu proběhlo 7. září 2015 oficiální zahájení nového operačního programu Praha – pól růstu ČR (OP PPR) za účasti zástupců Evropské komise, Ministerstva pro místní rozvoj, Magistrátu hl. m. Prahy a odborné veřejnosti. Hlavní město Praha má jako jediný kraj vlastní operační program pro období 2014 – 2020, který pomůže rozvíjet město v klíčových oblastech vědy a výzkumu, udržitelné mobility, úsporného využívání energií, sociálního začleňování a vzdělávání. V rámci oblasti energetických úspor v městských objektech a zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy o dotace může žádat i Dopravní podnik. OP PPR byl 11. června 2015 schválen Evropskou komisí. Celková alokace programu, skládající se z příspěvku EU a národních zdrojů, činí 403 miliónů EUR, v přepočtu zhruba 11 miliard korun. Vzhledem k tomu, že je hlavní město Praha rozvinutý region, stanovila Evropská unie podmínku 50% spolufinancování z vlastních národních zdrojů. *(dh)*

OPRAVA KOLEJOVÝCH PŘEJEZDŮ V DEPU KAČEROV

Služba 243000 – Stavby a tratě provedla ve dnech 21. září až 2. října 2015 vlastními zaměstnanci opravu kolejových přejezdů přes koleje č. 42b + 43b v depu Kačerov. Výluka obou těchto kolejí však silně omezuje možnosti posunu při sestavování služebních vlaků pro práce v přepravních výlukách a je-li vyloučena kolej 43b, není možné využívat zkušební trať (ZT) v depu ani vlečku do žst. Praha-Krč. Z uvedených důvodů byly pro potřeby minimalizace nepříznivých dopadů práce atypicky rozčleněny do tří etap:

I. výluka koleje 43b – od 21. do 23. září;
II. výluka koleje 42b – souběžně od 21. 9., ale až do 25. září;
III. finální úprava povrchu komunikace u obou přejezdů ve 40. týdnu.

Vedení jednotky Dopravní cesta Metro tímto vyjadřuje poděkování pracovníkům JVSM a JPM za vstřícný přístup a speciálně JDCT za pomoc při přípravě této akce. Díky všem zúčastněným mohly být tyto práce provedeny ještě za příznivých klimatických podmínek. *(ZdR)*

NA ZLÍCHOVĚ POTŘETÍ S PAMĚTNÍ DESKOU

Když jsme na počátku září připravovali do tisku publikaci „140 osobností, událostí a zajímavostí z pražské MHD“, neopomněli jsme pod číslem 105 uvést památník s pamětní deskou připomínající stý kilometr tramvajových tratí v Praze, který býval v ulici Na Zlíchově. Památník zhotovený z bronzu zničili v roce 2013 zloději barevných kovů a překvapivě ze žulového soklu zmizela i replika, jež byla zhotovena z materiálu, který by zloděje kovů neměl zajímat. Letos 10. září, v návaznosti na rekonstrukci zdejší tramvajové tratě, byla pamětní deska péčí DPP opět obnovena. Podobně jako v předchozím případě je zhotovena z pryskyřice, a tak nám nezbývá než věřit, že i nadále bude připomínat významné výročí z historie pražské MHD. I když se nám tato čerstvá aktualita nevešla do publikace, rádi ji sdělujeme alespoň nyní. *(paf)*

SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ OŽÍVÁ BARVAMI

V průběhu září se začal na Smíchovském nádraží realizovat další streetartový projekt Dopravního podniku. Nevábné prostory autobusového nástupiště postupně zaplňují různorodé malby, jak s dopravní, tak i nedopravní tematikou. Na svůj spoj si nyní můžete počkat například v přístřešku s rozjíždějící se tramvají nebo s lidmi krmícími holuby, rovnou u výstupu z metra pak na vás ze stěny „jukne“ souprava metra M1. Podrobnou reportáž o proměně smíchovského autobusového terminálu brzy přineseme. *(jaš)*

Foto: Jana Šejnohová

SBOROVÉ NAROZENINY VE VOZOVNĚ

Pěvecký sbor Dopravního podniku hlavního města Prahy

Na notové lince se ponese nálada v rámci slavnostního koncertu k 5. výročí založení Pěveckého sboru Dopravního podniku. V prostorách Muzea MHD ve střešovické vozovně mohou v pondělí 2. listopadu od 19 hodin posluchači spolu se sborem pomyslně projít pětiletou cestu zpívání a muzicírování. Během večera uslyšíte skladby Antonína Dvořáka a Vítězslava Nováka, zazní písně duchovní, lidové, dopravácké i populární. Zpěváci uvedou „pecky“ ze stálého repertoáru, můžete se těšit i na novinky, z nichž některé budou mít svou premiéru. Sborový zpěv hudebně doprovodí klavír a žesťové nástroje. Všichni jsou srdečně zváni a ocenění zpěváků za večerní vystoupení bude dobrovolné na každém z posluchačů. *(dol)*

AUTOBUSY NA BARRANDOVSKÉM MOSTĚ RYCHLEJŠÍ

Sice krátký, ale účinný pruh pro autobusy na sjezdu z Barrandovského mostu na Smíchov od 15. září 2015 zrychluje a zjednodušuje průjezd páteřním linkám 118, 125, 196, 197 a 253 (ráno dohromady skoro 50 spojů za hodinu). Nový vyhrazený pruh zrychluje průjezd autobusů (zejména v ranní špičce) o zhruba 2 minuty, a to zejména při kolonách vzniklých regulací vjezdu do tunelu Mrázovka a dalších návazných tunelů. Navíc nově linky 118, 196, 197 a 253 jedou ve stejném jízdním pruhu z branické nájezdové rampy až k odbočení k zastávce Lihovar (v původním stavu musely v pozměněné oblasti 2x měnit jízdní pruh). *(red)*

Foto: Ropid

ZEBRA MEZI ŠKOLÁKY POŠESTÉ

Ve dnech 12. až 22. října 2015 probíhá další ročník dopravně-bezpečnostní akce Policie ČR a DPP pod názvem Není cesty zpět. Cílem osvětové kampaně je upozornit chodce a zejména školáky na rizikové chování v silničním provozu s ohledem na provoz tramvají. Pro ně jsou v tramvajových smyčkách výstaviště Holešovice, Červený vrch, Olšanské hřbitovy a Dvorce připraveny přednášky a besedy, na kterých policisté z preventivně informačního oddělení Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy společně s dispečery a řidiči DPP přibližují základní bezpečnostní pravidla a specifika tramvajového provozu. *(red)*

Foto: Jana Šejnohová

Foto: Petr Ludvíček

NA ANDĚLU BEZBARIÉROVĚ

Od čtvrtka 8. října 2015 patří stanice metra Anděl k bezbariérově přístupným. Nová dvojice výtahů má své nástupní místo v proskleném kiosku na nároží ulic Nádražní a Bozděchova a ústí do nové přestupní chodby. Za výtahovou šachtou je z přestupní chodby na úroveň nástupiště stanice umístěno bezpečnostní a únikové schodiště. Samotná výstavba probíhala v několika fázích. Nejdříve byla vyhloubena šachta pro dvojici výtahů z povrchu o hloubce 30 metrů a poté začala ražba přestupní chodby o délce cca 80 metrů. Přestavba stanice Anděl byla zahájena počátkem července 2014, náklady na výstavbu nepřesáhnou 93 mil. Kč (bez DPH). Projekt byl spolufinancován ze strukturálních fondů EU v rámci operačního programu Praha – Konkurenceschopnost, přičemž městem byla na tento projekt schválena podpora ve výši 84,2 mil. Kč. V současné době je bezbariérově zpřístupněno celkem 40 stanic metra a dvě stanice jsou přístupné s proškoleným doprovodem. *(red)*

STŘÍPKY Z TUZEMSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

WIFI NA LINCE 1

Na začátku září zavedl Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova ve svých autobusech na lince č. 1 mobilní internetové připojení prostřednictvím WiFi. Dopravce s inovací začal na nejdelší a zároveň nejvíce využívané lince spojující Jirkov a Chomutov. Do budoucna by tamní dopravní podnik rád umožnil cestujícím platit časové jízdenky v přepravních kancelářích bankovními kartami nebo také pohodlně z domova přes e-shop.

TROLEJBUSOVÁ FOTOJÍZDA V HRADCI KRÁLOVÉ

V neděli 19. července 2015 uspořádal DPmHK, a.s., a Sdružení pro elektrickou trakci netradiční fotojízdu s prototypem nízkopodlažního trolejbusu Škoda 21 TrACI ev. číslo 50. Tento vůz byl vyroben v roce 1999 v závodě Škoda Ostrov nad Ohří a po zkušebním provozu v Plzni sloužil od konce roku 2000 královéhradeckým cestujícím, a to až do roku 2012, kdy byl převeden na historické vozidlo. Nedělní fotojízdy se zúčastnilo 16 fanoušků trolejbusové dopravy z celé České republiky. Pro jízdu byla zvolena atraktivní trasa okolo krajského úřadu („pivovaru“) do Kluků, Malšovic a na Slezské předměstí, nezatrolejované úseky vůz projel na pomocný naftový pohon. Ač je vůz starý „teprve“ 16 let, již budil zaslouženou pozornost veřejnosti. Počasí přálo a akce se vydařila na 100 %.

DIVADELNÍ TRAMVAJ ODSTARTOVALA V LIBERCI PODZIMNÍ SEZÓNU

V úterý 1. září 2015 brázdila liberecké ulice divadelní tramvaj. Její posádka, kterou tvořili hudebníci, tanečníci a herci Divadla Františka Xavera Šaldy, rozdávala cestujícím za doprovodu živé hudby propagační materiály divadla a dětem divadelní pexeso.

ELEKTROBUS V OLOMOUCI

Až do 30. září 2015 si mohli cestující v Olomouci vyzkoušet jízdu elektrobusem SOR EBN 8 od společnosti SOR Libchavy spol. s r.o. Dopravní podnik města Olomouce tento autobus nasadil do běžného provozu a střídavě jej vypravoval na linkách č. 13, 25 a 42. Jednalo se o již třetí autobus na elektrickou energii, který dopravní podnik otestoval v městském provozu. Své dojmy z jízdy elektrobusem mohli cestující sdělit DPMO prostřednictvím ankety na webu dopravce.

V OPAVĚ NAJDETE I TUKANA

Na autobusových linkách opavského dopravního podniku se mohou od června cestující již běžně setkat s novými autobusy na stlačený zemní plyn. Tyto ekologické vozy pořídil MDPO, a.s., z prostředků fondu Evropské unie s příspěvkem ze státního rozpočtu a vlastních zdrojů. Jedná se o patnáct autobusů IVECO Urbanway 10 a 12 s pohonem CNG. Nové autobusy, které byly slavnostně uvedeny do provozu 25. června 2015, opět nesou jména, jež jim daly děti opavských základních škol, a právě ty se svými spolužáky byly prvními cestujícími v těchto novotou vonících vozech. Ty v dlouhé koloně projely centrem Opavy a vzbudily značný zájem občanů města. A tak se v opavských ulicích můžeme setkat mimo řadu dalších neanonymních vozů i s Tukanbusem, Studánkou, Opavíkem, ale i Jeníčkem, jehož starší sestřička Mařenka v podobě trolejbusu číslo 310 jezdí Opavou již od loňského září. Všechny nové autobusy jsou plně nízkopodlažní, osazené kamerami monitorujícími bezpečný výstup cestujících a vybavené nejmodernější komunikační technikou, kterou MDPO postupně, za přispění dotací z evropských fondů, vybaví veškeré své autobusy a trolejbusy. Tato technika umožní řidiči hladkou komunikaci s dispečerem, což přinese i zvýšení komfortu cestujících.

Akce KPPM 2015 připravena

Středa 11. listopadu 2015 se blíží, s ní i komplexní přepravní průzkum v metru, který Dopravní podnik připravil po sedmi letech.

Text: ***Václav Studnička*** • *Ilustrační foto:* ***Petr Hejna***

Dokonalá znalost mezistaničních zátěží a aktuálních přepravních vztahů v celé síti pražského metra je důležitou součástí pravidelného sledování využití pražské integrované dopravy. Podrobné a přitom zcela anonymní zmapování cesty každého cestujícího v metru umožňuje unikátní lístková sčítací metoda, kterou Dopravní podnik, díky pomoci a vstřícnému přístupu zaměstnanců i cestující veřejnosti, úspěšně používá již téměř 30 let.

Komplexní přepravní průzkumy metra vzhledem ke své organizační, propagační i personální náročnosti byly již od svého počátku realizovány vždy jen po významných změnách v síti pražské hromadné dopravy, zejména po zprovoznění nových úseků metra:

25. 11. 1986	úsek I.B
27. 03. 1991	úsek II.B
13. 10. 1992	po změnách v síti MHD
01. 11. 1995	úsek V.B
05. 04. 2000	úsek IV.B
10. 11. 2004	úsek IV.C1
12. 11. 2008	úsek IV.C2

Z uvedeného seznamu je patrné, že od průzkumu, který nejen Dopravnímu podniku, ale i Ropidu, TSK, ODA MHMP a ostatní odborné veřejnosti naposledy přinesl dokonalé informace o přepravních vztazích v pražském metru, uběhlo již téměř 7 let.

Cestující budou o KPPM 2015 informováni a vyzváni ke spolupráci prostřednictvím médií, informačními tabulemi a hlášením staničního rozhlasu v metru před průzkumem i v jeho průběhu.

Aktuálně připravovaný průzkum, jehož pracovní název je KPPM 2015, si klade za cíl především zmapovat současný stav v celé síti po tak dlouhé době. Získaná data budou o to cennější, že se podaří zjistit také aktuální přepravní vztahy po zprovoznění úseku metra V.A z Dejvické do Nemocnice Motol. Po otevření tunelového komplexu Blanka lze předpokládat i nepatrné změny v trasách určitého segmentu cestujících vlivem změněných podmínek pro individuální automobilovou dopravu.

KPPM 2015 se uskuteční ve středu 11. 11. 2015. Průzkum bude zajišťovat téměř 2000 pracovníků všech úseků DPP, Ropidu a studentů SPŠD Plzeňská a Masná v ranní a odpolední směně. Ve stanicích budou průzkum zajišťovat skupiny pracovníků ve složení: vedoucí stanice, rovnač lístků, vydavač a sběrač lístků. Každý cestující v době od 5.30 do 21.00 hod. obdrží při vstupu do metra sčítací lístek, který v cíli své cesty při výstupu z metra odevzdá v neporušeném stavu do sběrných krabic nebo přítomným pracovníkům označeným visačkou PRŮZKUM METRA. Sběr sčítacích lístků bude v každém vestibulu stanice metra zajištěn až do 21.45 hod.

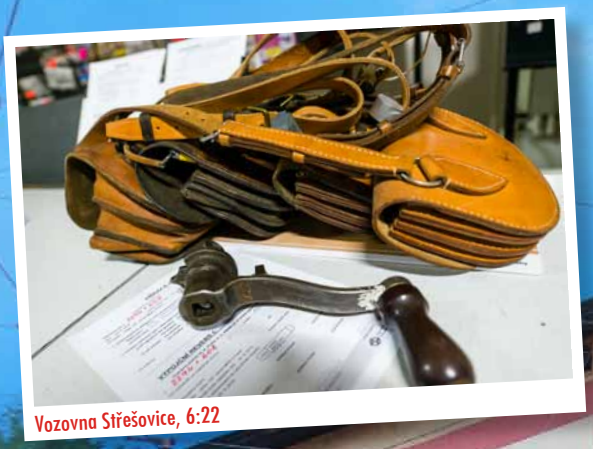
Pro průzkum je připraveno celkem 1,5 milionu sčítacích lístků, včetně rezervy. Na lístcích jsou uvedeny informace o průzkumu v češtině a angličtině. Každý sčítací lístek na sobě nese text a kód s informací, z jaké stanice pochází. Sběr sčítacích lístků bude v každém vestibulu stanice metra prováděn v pravidelných čtvrthodinových intervalech. Rovnač v každé stanici zajistí dokonalou archivaci jednotlivých čtvrthodinových dávek sčítacích lístků tak, jak mu budou ze sběrných krabic přinášeny. Následným strojovým zpracováním budou všechny sčítací lístky identifikovány. Do matice přepravních vztahů bude zanesena informace o čase sběru a začátku a cíli cesty každého sčítacího lístku.

Ani po skončení fyzického výdeje a sběru sčítacích lístků průzkum KPPM 2015 neskončí. Po celou dobu provozu metra bude každý vstupující i vystupující cestující zaznamenáván také automatickými počítadly umístěnými ve sloupcích oddělujících přepravní prostor. Data z počítadel budou využita nejen pro srovnávací kontrolu objemu vybraných lístků, ale zejména pro získání počtu přepravených cestujících za celý provozní den.

Cestující budou o KPPM 2015 informováni a vyzváni ke spolupráci prostřednictvím médií, informačními tabulemi a hlášením staničního rozhlasu v metru před průzkumem i v jeho průběhu.

Předem děkujeme všem, kteří se průzkumu zúčastní. Dík patří i cestující veřejnosti za pochopení a spolupráci při této mimořádné akci.

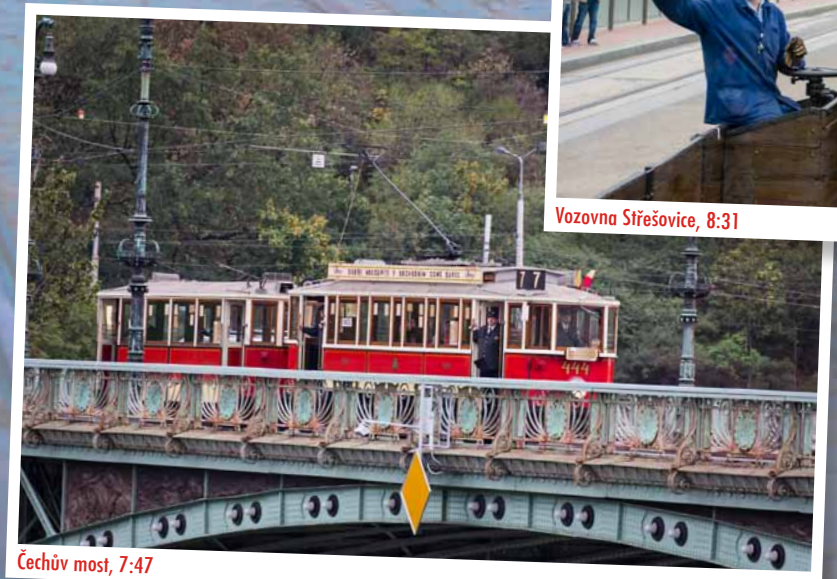
PO STOPÁCH TRAMVAJOVÉHO PRŮVODU 20. 9. 2015



Vozovna Střešovice, 6:22

Vozovna Střešovice, 6:26

Vozovna Střešovice, 8:31



Čechův most, 7:47

Smetanovo nábřeží, 9:28

Vozovna Střešovice, 6:56

Vozovna Střešovice, 7:16

Smetanovo nábřeží, 9:43

Smetanovo nábřeží, 10:03

Smetanovo nábřeží, 10:40

Smetanovo nábřeží, 10:08

Smetanovo nábřeží, 10:53

Havlíčkova, 11:33

Štefánikův most, 11:49

Náměstí Republiky, 11:38

Štefánikův most, 11:43

Štefánikův most, 11:45

U Výstaviště, 12:12

Výstaviště, 12:33

Vozovna Střešovice, 13:43

Společné foto posádek historických vozů, 13:57

Fotografie na předchozích 4 stranách pořídili:
Petr Adámek (6x), Petr Hejna (11x), Robert Mara (3x) a Michal Chrást (1x)

Závěr seriálu: Jak se rodilo IČV?

V návaznosti na předchozí díly o Identifikačním čísle vlaku vznikl i tento „bonusový" materiál o historii vzniku IČV – nyní již nezbytného subsystému pro práci dopravního personálu metra, počínaje VDM (vlakovým dispečinkem metra) a konče aplikacemi Vlaky.exe, instalovanými v počítačích většiny vedoucích i provozních pracovníků jednotek Metro, jak podrobně popisoval srpnový díl.

Text: ***Zdeněk Rampa*** • *Foto:* ***archivy VDM, JDCM a DPP***

Samotné označení IČV v předchozích desetiletích znamenalo trochu odlišný pojem, a to Indikaci čísla vlaku. Zprvu bylo totiž jen pomůckou pro práci vlakového dispečera pro přesnější orientaci o pohybu vlaků ve schématu tratí metra, nejdříve na dispečerském indikačním tablu DOZZ (dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení), později – počínaje tratí I. B – i na zobrazovacích jednotkách řídicího počítače.

Provizorní řídicí stanoviště vlakového dispečera ve stanici I. P. Pavlova: jednoduchý dispečerský panel se schématem kolejiště trati a kontrolkami o činnosti zabezpečovacího zařízení, avšak bez čísel vlaků (1976).

POČÁTKY IČV V SUTERÉNU CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU

Při zahajování provozu na prvním provozním úseku pražského metra bylo PŘS (provizorní řídicí stanoviště VDM), situované v technických prostorách stanice I. P. Pavlova, vybaveno pouze jednoduchým indikačním panelem od firmy ZPA Košíře. Zobrazoval na schématu trati obsazování kolejových obvodů, postavené jízdní cesty a indikoval činnost zabezpečovacího zařízení včetně vybraných poruch. K orientaci vlakového dispečera o pozicích jednotlivých vlaků byl k dispozici pouze tištěný grafikon vlakové dopravy a případné odchylky bylo možno ověřit radiotelefonním spojením VKV. Tento systém byl při normálním provozu dostačující na dvoukolejné trati s jednou nácestnou stanicí s kolejovým rozvětvením, jednou odstavnou kolejí a jedním depem, avšak při řešení mimořádných událostí s obraty ve stanici Pražského povstání nastával chaos a dispečer ztrácel rychle přehled o situaci na trati.

Nově připravované pracoviště VDM v 1. suterénu tehdy ještě rozestavěné budovy Centrálního dispečinku již bylo vybaveno na tehdejší poměry převratnou novinkou – indikací čísla vlaku. Zařízení fungovalo na principu postupného obsazování a uvolňování kolejových obvodů s vyhodnocením polohy výměn. Čísla oběhů vyjíždějících z depa

VDM tratí A a C: v tablu již digitální zobrazovače IČV, vlevo vzadu snímače děrné pásky (1985, již s přípravou pro úsek ZE – SR – SH do DH).

Vlakový dispečink metra (VDM) tratí A a C v 1. suterénu budovy Centrálního dispečinku (CD): dispečerské tablo s 1. verzí žárovkových zobrazovačů IČV (léto 1978, testování před uvedením trati A do provozu).

a čísla jednotlivých vlaků po výjezdu z každé konečné přiřazovaly snímače děrné pásky, na nichž byl „naprogramován“ sled čísel dle příslušného grafikonu. Změnu čísel oběhů u souprav odstavených na trati musel dispečer provést manuálně, stejně jako při mimořádných výjezdech z depa.

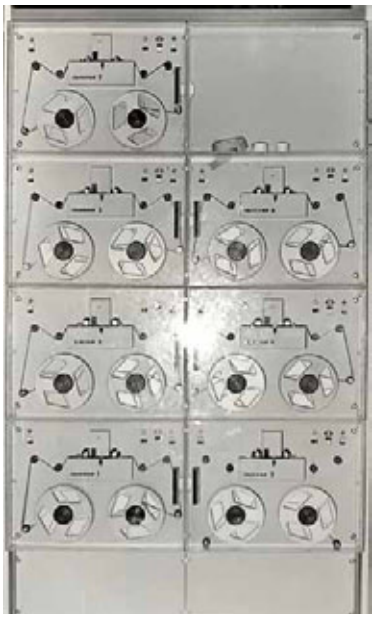
Popsaný systém však trpěl velkou vadou – tehdy ještě nebylo zřízeno bezvýpadkové napájení zabezpečovacího zařízení (UPS). Důsledkem každého sebemenšího poklesu napětí v napájecí soustavě – a že jich tehdy nebylo málo – byl neblahý efekt: všechna čísla vlaků se po mžikovém obsazení většiny nebo všech kolejových obvodů „nahrnula“ před konečnou stanici a VD měl dalších pár desítek minut co dělat, aby čísla rozmístil zpět, kam patří. V obdobích, kdy se napětí v síti „houpalo“ neustále (např. při silných bouřkách či neplánovaných manipulacích v energetické soustavě), byl dispečer po takové „výživné směně“ vyloženě „zralý na mrtvici“. Vedlejším efektem pak bylo, že většina vlakových dispečerů se v té době automaticky stala velmi vnímavou na sebemenší probliknutí osvětlení či změnu jeho intenzity, což bylo průvodním jevem poklesu napájení…

POSTUPNÁ CESTA K AUTOMATU ARDOM

Původní žárovkové prosvícení čísel bylo postupně rekonstruováno na zobrazení z LED segmentů a čísla vlaků se (coby méně důležitá informace) zobrazovala jen na vybraných místech trati, zatímco čísla oběhů putovala po panelu s vlakem vcelku důsledně. Ta se zobrazovala v každé stanici, ovšem v mezistaničním úseku bylo zobrazovací pole pouze na jedno dvoučíslí; jakmile do takového úseku vjel při mimořádnosti další vlak, jeho číslo se přesunulo do „druhé paměti“ – zmizelo

›››

Detailní pohled na čtečky děrné pásky.



PO VÍCE NEŽ DVACETI LETECH OD FORMULOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH MYŠLENEK SE PO ROZDĚLENÍ JEDNOTNÉHO SYSTÉMU IČV NA „TRAŤOVÉ IČV“ A „IČV DEPA“ ZAČALA POMALU REALIZOVAT IDEA DATOVÉ KOMUNIKACE MEZI VLAKOVÝMI SOUPRAVAMI A ŘÍDICÍM POČÍTAČEM.

a jen se rozsvítila modrá indikace u příslušné adresy. Dispečer pak mohl jen čekat, až se první vlak posune dál, a doufat, že se číslo druhého vlaku v pořadí zobrazí – což se občas nestalo…

Popsaná etapa IČV měla poměrně dlouhé trvání, od poloviny roku 1978 až do konce roku 1995. Neprobíhala však nečinně, od roku 1980 se postupně začaly testovat jednotlivé možnosti automatizace provozu metra. Jedním z prvních průkopníků byl automat, pojmenovaný ARDOM = zkratka pro **A**utomatické **Ř**ízení **DO**pravy **M**etra. Při jeho realizaci se postupně – *původně v rámci laboratoře služby sdělovací a zabezpečovací* – vytvořil pracovní kolektiv, jehož někteří členové se podíleli i na dalších etapách vývoje dispečerské techniky. Z mnoha jeho členů je nezbytné jmenovat alespoň tři nejvýznamnější:

- ing. Miroslav Bodlák – tehdejší vedoucí služby a zároveň ideový otec automatu;
- ing. Jaroslav Ullman – důsledný tvůrce původního hardware;
- ing. Josef „Jeff“ Červinka – skvělý programátor, neúnavný tahoun a duše většiny dalších inovací dispečerské techniky VDM.

Ale zpět k ARDOMu: jeho základem bylo zařízení pro ovládání číslicově řízených (NC) strojů, které v přesně stanoveném čase vydávalo povely pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení podle programu na děrné pásce. Dispečer mohl jeho činnost korigovat systémem individuálních korekcí, hromadným zpožděním odesílání povelů a v případě mimořádné události úplným odstavením. Fungování tohoto automatu však bylo poměrně toporné, nepružné a vyžadovalo neustálé sledování jeho činnosti a úplného souladu s IČV. Přínosem bylo vyzkoušení možností systému a způsobu dálkového povelování zabezpečovacího zařízení; důležitým závěrem několikaletého zkušebního provozu však bylo, že automatizace řízení provozu musí být pevně svázána především s IČV. Všechny tyto poznatky se pak uplatnily při budování nového systému řízení pro trať B na počítačové bázi, zejména pak při konstrukci řídicího software.

Nahoře: VDM trati B na CD: prvotní konfigurace pracoviště s technikou Tesla ADT 4500, telefonem KOMEX a dispečerským telefonem EPTA (1985).

Dole vlevo: Následující snímky přinášejí pohledy do sálu vlakového dispečinku metra, tehdy sídlícího v 1. suterénu budovy CD, v tomto případě na pracoviště vlakového dispečera tratě C (v pozadí pod lampou ovládací panel ARDOM, 1985).

Dole: Na snímku jsou zleva zobrazovač ODI6310 se schématem trati I.B, alfanumerický displej SM7202 a smyčkový magnetofon z Tesly Bratislava (1985).

DALŠÍ POSUN: OD ANALOGU K DIGITÁLU

Ač se to nezdá, jedním z nejvýznamnějších hybatelů pokroku technického vybavení VDM byl překvapivě západoněmecký kancléř Helmut Kohl! Proč? Po jím iniciovaném sjednocení Spolkové republiky Německo a Německé demokratické republiky totiž poměrně rychle zanikla firma WSSB Berlín (v roce 1992 byla začleněna do koncernu Siemens), která kompletně vybavila dispečerský panel vlakového dispečinku.

V té době byl citelný nedostatek náhradních dílů pro zastarávající zařízení ICV i pro vlastní dispečerské tablo a nepodařilo se zajistit žádnou tuzemskou firmu, která by se odhodlala k rekonstrukci tohoto vysoce specializovaného kompletu. Padlo tudíž rozhodnutí technického náměstka ředitele DPP o zásadní přeměně dispečerské techniky: byl schválen přechod od analogového přenosu informací na digitální. Myšlenka to však nebyla zcela převratná, protože informace z trati I. B, uvedené do provozu roku 1985, se zobrazovaly již digitálně. Pravda, na dost nespolehlivé technice tuzemské provenience (Tesla ADT 4500 – později ADT 4700), ale díky

ZÁSADNÍ MILNÍKY VÝVOJE IČV:

1978 **Zprovoznění trati I.A –** oproti PŘS (provizornímu řídicímu stanovišti) VDM bylo nové pracoviště VDM v 1. suterénu budovy Centrálního dispečinku vybaveno novinkou – indikací čísla vlaku

1990 **Sjednocení obou německých států –** po krachu firmy WSSB Berlín, bez náhradních dílů a zásadní rekonstrukce bylo původní zařízení odsouzeno k postupnému zániku

1996 **Stěhování VDM do 2. nadzemního patra CD** a kompletní náhrada analogového dispečerského tabla novou počítačovou technikou

2006 **Postupné vybavování trati A i depa Hostivař komunikačním systémem WLAN –** viz předchozí díly článků v DP kontaktu, počínaje č. 6/2015

tehdejšímu hospodářskému embargu jiné cesty prostě nebylo. Časté úplné výpadky celého systému pak daly vzniknout té nejprimitivnější verzi IČV – totiž igelitové desce a mastné tužce, takže dispečer se občas nechtěně stával de facto planžetistou…

Zároveň se tehdy podařilo prosadit myšlenku přestěhování VDM z chráněného podzemního pracoviště v objektu CD-07 (coby složky spolupracující též v rámci ochranného systému metra) do nadzemních prostor. Podmínkou tohoto kroku bylo zřízení záložního pracoviště VDM, ale to už je jiná kapitola. Důležité je, že se postupně tvořila zcela nová filozofie systému řízení provozu. Základem měla být přímá obousměrná datová komunikace mezi VDM – tedy řídicím centrem – a všemi vlaky na tratích metra s výhledem na rozsáhlou automatizaci řídicích procesů.

IDENTIFIKACE ČÍSLA VLAKU V HLAVNÍ ROLI

Projekt se v rámci pracovní skupiny utěšeně rozvíjel, avšak na podzim 1993 přišla nečekaná a zákeřná rána: firma Siemens jako hlavní složka konsorcia pro výrobu nových vozů M1 pro trať C striktně zamítla možnost jakéhokoliv přístupu cizího subjektu do řídicího systému vlakové soupravy M1. Znamenalo to nezbytnost změny celé koncepce a hlavním nositelem přenosu informací se tak „z donucení“ měl stát subsystém IČV. Právě zde nastala postupná změna významu od indikace k identifikaci čísla vlaku.

I když se formulovalo a zpřesňovalo základní zadání většiny funkcí, které jsou k dispozici v nynějším systému, pořád ještě se jednalo o abstraktní informaci, posunovanou po schématu trati díky shora popsaným základním kritériím činností zabezpečovacího zařízení na trati. Přetrvávala bohužel i trvající slabina – citlivost na nestabilitu napětí v síti. I když zprovoznění nového řídicího systému VDM k 1. únoru 1996 bylo velice významným pokrokem v řízení provozu pražského metra, k požadované spolehlivosti stále ještě cosi chybělo…

Tím kýženým posunem k vyšší kvalitě zobrazovaných informací byly dva zásadní kroky:

- Postupné **vybavování staničního i traťového zabezpečovacího zařízení bezvýpadkovým napájením UPS,** takže informace odvozené od pohybu vlaku po trati se stávaly daleko spolehlivějšími.
- Díky nově vybudované stanici Depo Hostivař (2006), kdy se vlaky s cestujícími začaly pohybovat v rozsáhlém kolejišti zhlaví depa souběžně se soupravami bez cestujících, bylo nutno pro jednoznačnou identifikaci souprav vytvořit podpůrný prostředek – tím se stal **kombinovaný komunikační systém WLAN IEEE 802.11 b/g od firmy Uni-Controls s podporou datové komunikace ve stávající síti VKV.**

Do té doby jednotný systém IČV se musel zákonitě rozdělit na dva celky, ovšem se vzájemnými průniky informací z jednoho do druhého. Jedním se stalo „traťové IČV“ s informacemi převážně pro VDM + stanice na trati A, druhý vznikl jako „IČV depa“ pro výpravčího, dozorčího, Full-servis vozů a další pracoviště. Právě díky tomuto kroku se po více než dvaceti letech od formulování základních myšlenek začala pomalu realizovat idea datové komunikace mezi vlakovými soupravami a řídicím počítačem, prozatím jen na trati A…

Zde se vzpomínky na postupný historický vývoj IČV začínají prolínat se současnou podobou tohoto důležitého prvku řízení i automatizace provozu pražského metra. Nezbývá než mu popřát další úspěšné etapy, aby práci celého řídicího aparátu provozu metra – zejména pak vlakových dispečerů – i nadále zpřesňoval a ulehčoval. Jako veliká výzva se totiž neúprosně blíží úplná automatizace provozu metra, pomocí níž má být provozována nová trať D – to je však velice obsáhlé téma k dalším sériím odborných článků.

Dovětek autora: Doufám, že i s takto méně kvalitními obrázky se povedlo dostatečně vyčarovat „pamětnickou atmosféru“.

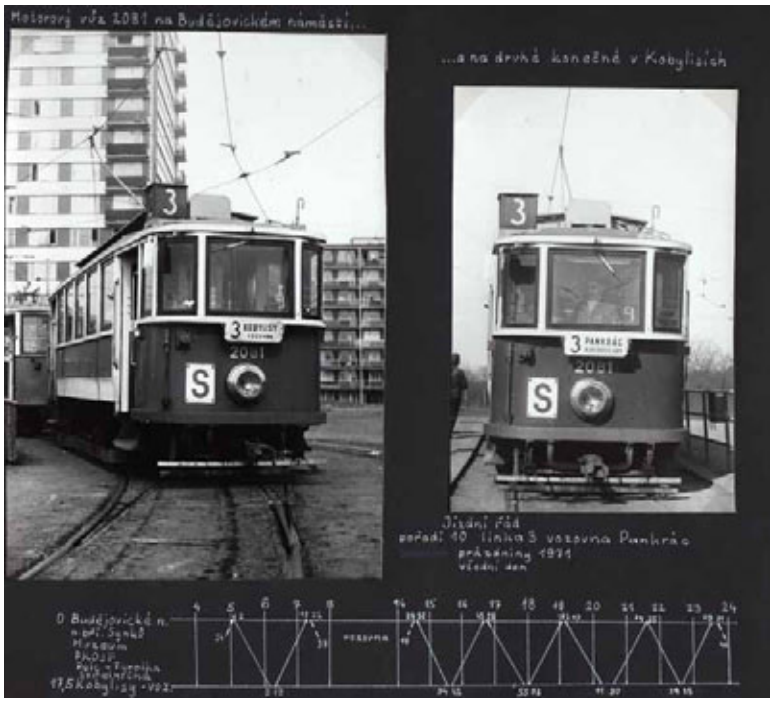
Dole vlevo: Počítač Tesla ADT 4500, detail zobrazení „lupy“ stanice Florenc B. Obdélníčky nad zobrazením kolejových obvodů nesou informace o IČV.

Dole vpravo: Podoba pracoviště vlakového dispečera tratě B z r. 1995 (Tesla ADT 4700) před stěhováním do nynější lokality v 2. patře budovy CD.

140 let historickým objektivem: **Michal Martinek**

Prostřednictvím svých fotografií a barvitých komentářů k nim dokáže (stejně jako čtveřice návštěvníků ve stejnojmenném seriálu) přenášet v čase a prostoru. S dikcí zkušeného vypravěče pak Michal Martinek, toho času řidič tramvaje ve vozovně Hloubětín, již několik desítek let sestavuje fotopříběhy o vlacích, tramvajích i nekolejových dopravních prostředcích, které mu už v mládí učarovaly.

Text: ***Jana Šejnohová*** • *Foto:* ***Michal Martinek a Petr Hejna***



Ukázka vzorku z fotoarchivu Michala Martinka.

Odkud se vzala vaše láska k dopravě?

U nás to byla víceméně rodinná záležitost. Moje letenská babička, která bydlela v Kamenické ulici v Holešovicích, pocházela z dopravácké rodiny a byla jednou z prvních průvodčích na tramvaji za první světové války. Měla dva syny, mého otce a jeho bratra, který řadu let dělal u autobusů a ve finále skončil v Rustonce. Můj otec pracoval za války v holešovické elektrárně a po ní se od energetiky odrodil, odešel dělat do podniku se zahraničním obchodem, takže s dopravou už pak nic společného neměl. Nicméně babička průvodčí mě od raného dětství brala na různé zajímavé výlety. Jedním z nich bych například výjezd do Bubenče za posunovacími parními lokomotivami, přičemž oblíbeným a častým cílem našich výletů byla i vozovna Kobylisy. Tohle všechno mě poznamenalo a s focením jsem pak začal relativně brzy, a to na přelomu let 1968 – 69.

Vzpomínáte si ještě, jaký byl váš první fotoaparát?

Fotoaparátů byla celá řada. Začínal jsem s Kinaflexem, to byl francouzský systém z roku 1955 na snímky 6 x 6. Potom jsem si koupil Yashiku, s tou jsem toho nafotil víc. Časem jsem dospěl k Pentagonu Six, jenže ten byl hodně choulostivý. I když měl vynikající optiku, jeho provoz byl strašně drahý, a tak jsem přešel na kinofilm, aby se to dalo takzvaně „šlehat“. No a fotoaparátů na kinofilm, těch bylo opravdu hodně – Praktika L, LLC, PLC2, dodneška pak používám elektrickou BI120 v případě, že potřebuju něco vyfotit na film. Do práce nosím digitál, je to to typické „mejdlíčko“, které mám připravené, kdyby se vyskytlo něco zajímavého k focení.

Fotografování dopravy se věnujete pěkných pár let. Existuje nějaký typ dopravního prostředku, na který se specializujete?

Mým oblíbeným tématem jsou jugoslávské diesel americké výzvy. Na ně jezdím, ty se mi líbí. Zaprvé kvůli krásné krajině, zadruhé kvůli zajímavému provozu. Zážitek, kterého si moc považuju, byla jízda právě tímto americkým dieselem na trati Knin – Split. Bylo to v parném létě, kdy na stanovišti bylo až 55 °C. Rád bych to ještě někdy zažil…

Ke každé fotce jsem psával texty, abych zachytil emoce. Jednotlivé listy s nalepenými fotografiemi jsem pak dával do desek.

Nejen do bývalé Jugoslávie, ale i do dalších míst jste se podíval formou čundrů či auty s partou kamarádů fotografů…

Ano, s kamarády jsme vymysleli tzv. autoakce, při nichž jsme honili vlaky autama. Vtip spočíval v tom, že jsme si vymysleli „fotopointy“ a čekali na vlak. Výpravy jsme pořádali od sedmdesátých let a jezdili jsme hlavně kolem tratí, kde byl ještě parní provoz. Po Jugoslávii, která mě vždycky zajímala, jsme pak výhradně cestovali formou čundru, což znamenalo, že část cesty jsme jeli vlakem, pak jsme šli pěšky po trati a přespávali v terénu.

Při těchto cestách, ale i sólo jste poznal řadu železničních tratí. Která vám osobně přirostla nejvíce k srdci?

O té trati jsem vydal knihu, jmenuje se Trať na pomezí Zahrady Čech a Sudet, a nachází se mezi Lovosicemi a Českou Lípou. Strávil jsem v těchto místech dva roky na vojně, a tak jsem to tam procházel a fotil.

Tato kniha však není vaším jediným počinem, podílel jste se již na řadě publikací (Naše lokomotivy, Zmizelá Praha) a v hlavě máte i plán na vskutku originální dílo, nemám pravdu?

Zatím mám většinu materiálu v negativech, ale už si připravuju maketu. Až budu v důchodu, rád bych udělal souhrnné dílo, které by zahrnovalo všechny typy dopravních prostředků 60. let. Jmenovalo by se Dopravní prostředky 60. let a rozdělené by to bylo na dopravu silniční, leteckou, lodní, lanové dráhy, vlakovou dopravu, městskou dopravu a průmyslové záležitosti.

Tento projekt vychází z vašeho bohatého multimediálního (kromě fotek disponujete i videi a k nim sólo nahranými zvuky) archivu, jakým se hned tak někdo pochlubit nemůže.

Nejoblíbenější dopravní prostředek Michala Martinka – jugoslávské dieselové lokomotivy.

Jak vás vůbec napadlo doprovázet fotografie výpravnými texty?

Ke každé fotce jsem vždycky psal i text, aby tam byly zachycené emoce a co se zrovna dělo. Jednotlivé listy s nalepenými fotografiemi jsem pak dával do desek. Tahle forma vychází z mých reportáží z cest do zahraničí. Když byla totiž nějaká zahraniční akce, udělal jsem si sešit, do kterého jsem pak lepil nejen fotografie, ale i všechny doklady (celní a devizová prohlášení, jízdenky, ukázky bankovek) a zaznamenával své zážitky.

Kam nejdále jste se za svým „dopravním koníčkem" vypravil?

Z hlediska focení to bylo Turecko, konkrétně střední Anatólie, kousek za Ankaru. Fotil jsem parní lokomotivy na trati Ankara – Zonguldak. V Ankaře jsem zdokumentoval i poslední zbytky trolejbusů, které rok nato skončily. Na druhou stranu, tedy na západ, jsem vycestoval nejdále do Portugalska za lisabonskými tramvajemi, to je krásná záležitost.

Tramvaje se linou jako červená nit celým vaším životem. S vozovnou Hloubětín jste spolupracoval už jako zaměstnanec Výzkumného ústavu dopravního, abyste tam v roce 2004 zakotvil jako řidič…

V Hloubětíně jsem dělal měření spotřeby tramvají pro VÚD a když výzkumák víceméně zanikal, přešel jsem jednoduše do hlavního pracovního poměru. Odmalička jsem chtěl být strojvedoucím, to bylo moje přání, jenže kvůli brýlím jsem to dělat nemohl. Tím pádem nejbližší volbou bylo řízení tramvaje. V Hloubětíně jsem spokojený, obecně se ví, že jsou tam perfektní mezilidské vztahy a dobrá spolupráce mezi dílnou a provozem. To tam byla vždycky naprostá špička a naštěstí to přetrvalo až do dnešních dnů.

Po úspěšné fotoakci – zleva Vachovec (výpravčí ČSD), Martinek (výzkumný pracovník) a Konopáč (učitel) s nafoceným materiálem a zobrazovacími přístroji.

Michal Martinek (62 let) odstartoval svou pracovní kariéru ve Výzkumném ústavu dopravním a od roku 2004 působí ve vozovně Hloubětín jako řidič tramvaje. Miluje klasickou řemeslnou fotografii, je příznivcem starých scenérií (Radlice, Smíchov). V dopravních prostředcích rád fotí interiéry a stanoviště řidiče, kterým se věnuje málokdo. Jeho archiv čítá bezpočet fotografií, ale i desítky hodin filmových záznamů na 8mm (osmimilimetrové) kameře.

OPERAČNÍ PROGRAM PRAHA KONKURENCESCHOPNOST

EVROPSKÁ UNIE

„Evropský fond pro regionální rozvoj“

„Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „Rekonstrukce tramvajové trati Plzeňská II“

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 „RTT Plzeňská II“.
Celkové výdaje projektu podle projektové žádosti dosahují částky 132,3 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 91,23 mil. Kč. Zastupitelstvem hl. m. Prahy byla usnesením č. 8/33 z 18. 6. 2015 schválena z Evropského fondu pro regionální rozvoj a rozpočtu MHMP podpora ve výši 84,38 mil. Kč.

Projekt pod názvem Rekonstrukce tramvajové trati Plzeňská II je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou a zvýšení bezpečnosti a komfortu veřejné dopravy v Plzeňské ulici, a to v úseku Tomáškova ulice (včetně) – Jinonická (mimo). Projekt je situován na území Prahy 5 v katastrálním území Smíchov a Košíře. Projekt reaguje na požadavky cílových skupin a naplňuje cíle OPPK.

Hlavním cílem projektu je zkvalitnění povrchové veřejné dopravy a posílení její atraktivity pro obyvatele a návštěvníky hlavního města Prahy.

Specifickými cíli jsou:
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu v dané lokalitě,
- zlepšení vnitřní i vnější dopravní obslužnosti tramvajového provozu,
- prvky pro slabozraké a nevidomé,
- zkvalitnění atraktivity hromadné dopravy, snížením jejích negativních vlivů na životní prostředí, zejména mírné snížení hlukové zátěže.

Součástí této liniové stavby je kompletní rekonstrukce tramvajové trati v úseku ulice Tomáškova (včetně) x Jinonická ulice (mimo) v délce 1300 m dvoukolejně. Realizace projektu bude mít pozitivní dopady zejména pro obyvatele městské části Prahy 5 v katastrálním území Smíchov a Košíře. V širším vymezení pak i pro obyvatele celého hlavního města Prahy a jeho domácí i zahraniční návštěvníky využívající MHD.

Projekt zároveň naplňuje strategii Prioritní osy 1 OPPK takto:
- podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy,
- zlepšení dostupnosti dopravních služeb a vybraných lokalit,
- posílení atraktivity veřejné povrchové dopravy,
- zkvalitnění životního prostředí.

V daném úseku jsou tři tramvajové zastávky (Bertramka, U Zvonu a Klamovka). Rekonstrukce zastávek proběhne pouze ve směru z centra (3x nový nástupní ostrůvek). Ve směru do centra jsou nástupy z chodníku a budou ponechány (dojde jen k rektifikaci polohy nástupních hran bez výškové úpravy) a bude osazeno zábradlí. Rekonstrukce zastávek přispěje k vyšší bezpečnosti a komfortu pro cestující.
Projekt je realizován v období červen 2015 – říjen 2015 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK a Strategického plánu hlavního města Prahy. Dojde k posílení významu tramvajové dopravy z celoměstského hlediska, protože realizace projektu bude mít pozitivní dopad na celé hlavní město.
Další informace o programu lze nalézt na: http://www.oppk.cz

OPERAČNÍ PROGRAM PRAHA KONKURENCESCHOPNOST

EVROPSKÁ UNIE

„Evropský fond pro regionální rozvoj“

„Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „Rekonstrukce tramvajové trati Střešovická – Na Petřínách“

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 „RTT Střešovická – Na Petřínách“.
Celkové výdaje projektu podle projektové žádosti dosahují částky 267,74 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 189,21 mil. Kč. Zastupitelstvem hl. m. Prahy byla usnesením č. 3/33 z 18. 6. 2015 schválena z Evropského fondu pro regionální rozvoj a rozpočtu MHMP podpora ve výši 175,02 mil. Kč.

Obsahem projektu s celým názvem Rekonstrukce tramvajové trati Střešovická – Na Petřínách je rekonstrukce tramvajové trati v ulicích Střešovická a Na Petřínách v úseku od křižovatky Střešovická – Patočkova (mimo) k tramvajové smyčce Petřiny (včetně). Stávající tramvajová trať již vykazuje značné prvky opotřebení a neumožňuje dosáhnout maximální rychlosti pro některé tramvajové soupravy z vozového parku Dopravního podniku hl. m. Prahy. Cílem projektu je kromě celkové rekonstrukce tramvajové trati také zlepšení geometrických parametrů koleje, umožňující zlepšení komfortu jízdy, zlepšení parametrů bezpečnosti, zlepšení komfortu pro cestující na tramvajových zastávkách doplněných bezbariérovými přístupy, prvky pro slabozraké a nevidomé a především zvýšení nástupní hrany.

Rekonstrukce tramvajové trati 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 městské části Prahy 6 v katastrálním území Střešovice, Veleslavín a Břevnov. V širším vymezení pak i pro obyvatele celého hlavního města Prahy a jeho domácí a zahraniční návštěvníky využívající MHD.

Cíle projektu:
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu,
- zkrácení přepravních časů,
- snížení hlukové zátěže (použití kolejnic 49E1 a NT1); žlábkové kolejnice NT1 budou použity pouze ve smyčce Sídliště Petřiny včetně mazacího zařízení k eliminaci hluku,
- zlepšení bezpečnosti cestujících a zvýšení jejich komfortu,
- zřízení bezbariérových úprav, doplněných o prvky pro slabozraké a nevidomé, zábradlí a především zvýšení nástupní hrany,
- zřízení bezpečnějších zastávek (doplněné o bezbariérové úpravy a vodicí linii pro nevidomé a slabozraké).

Cíle projektu jsou zároveň plně v souladu se strategickými cíli Prioritní osy 1 OPPK tím, že projekt:
- podporuje ekologicky příznivou povrchovou veřejnou dopravu,
- posiluje atraktivitu veřejné povrchové dopravy,
- zlepšuje dostupnost dopravních služeb a vybraných lokalit,
- přispívá ke zkvalitnění životního prostředí,
- zvyšuje bezbariérovou přístupnost veřejné dopravy.

Projekt je realizován v období červen 2015 – říjen 2015 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK a Strategického plánu hlavního města Prahy. Dojde k posílení významu tramvajové dopravy z celoměstského hlediska, protože realizace projektu bude mít pozitivní dopad na celé hlavní město.
Další informace o programu lze nalézt na: http://www.oppk.cz

ODKUD KAM A JAK VEDOU TROLEJE

Letošní léto plné oprav a rekonstrukcí v pražské tramvajové síti bylo ideální příležitostí poznat zblízka alespoň některé služby z jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Oslovili jsme proto Davida Šindeláře, vedoucího provozu Vrchní vedení, a ten nám vytipoval finišující práce, jež bylo nutné provést před zprovozněním úseku v ulici Revoluční. Přiblížit tak můžeme prostředí, kde se pracuje s laserovým i optickým měřidlem, zrcátkem, svorkami, lany či hlavicemi. Kde se pracuje za všech povětrnostních podmínek, celoročně, a když je třeba, „na písknutí“ dispečinku 24 hodin denně.

Text: ***Petr Ludvíček*** • *Foto:* ***Petr Hejna***

Přicházíme s fotografem ke Kotvě do Revoluční ulice a potkáváme se **Radkem Hartinglem, stavbyvedoucím provozu Vrchní vedení** jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Mezi náměstím Republiky a křižovatkou s Dlouhou se pohybují dvě montážní plošiny s pracovními četami. Nacházíme se téměř ve finále celkové opravy tramvajové trati v Revoluční a nás zajímá, co se děje „ve vzduchu“.

U této opravy trati nedošlo k výměně trolejí, ty byly pouze odsunuty pro jeřábnické práce. Protože při naší návštěvě je „na zemi“ v kolejišti již hotovo, mohou montéři Vrchního vedení provádět zpětné odsuny trolejového drátu po nosných lanech zpět do osy kolejiště: *„V tomto případě hlídáme klikatost a předepsanou výšku trolejového drátu, vše v souladu s normami,“* začíná popis prací Radek Hartingl a pokračuje: *„K přesnému ukotvení používáme optický měřič klikatosti a měřič výšky troleje. Trolej se upevňuje standardně ve výšce 5,50 až 5,60 metru nad zemí, správně nad vrcholem hlavy kolejnice. Klikatost má toleranci až 35 cm od středu osy kolejí.“*

V koši montážního vozu Vojtěch Kiss a Michal Šťastný provádějí ukotvení troleje k nosnému lanu.

Tomáš Sabaka pomocí optického měřiče hlídá povolenou klikatost troleje.

Ono klikaté vedení troleje se používá z důvodu rovnoměrného opotřebení pantografu. Předepsané tolerance dosáhne montér tak, že má mezi kolejemi lištu s optickým měřičem, ve kterém jsou zrcátka, v nichž vidí odraz trolejového drátu. A kolmice mu na stupnici ukazuje vzdálenost od středu. Určitě je to jasné z přiložených fotografií. *„Takto postupujeme tady u klasické montážní plošiny. Druhá četa s teleskopickou plošinou pracuje s novým optickým měřákem, který měří klikatost i výšku troleje zároveň,“* doplňuje Radek Hartingl.

Když jsme u montážních vozů, tady v Revoluční vidíme dva. První, klasický, druhý s teleskopickou rukou, který je vhodný např. pro výměnu závěsu nosného lana na domě. Všechny „monťáky“ mají pro práci pod napětím odizolované pracovní plošiny, některé s kolejovým adaptérem, takže se můžou pohybovat i po otevřených kolejových svrškách. Desítka těchto speciálních vozidel je ve správě Vnitropodnikové dopravy DPP v Hostivaři.

Posádky vozidel tvoří deset čet, montéři čtyř stavebních čet, jež jsou stejně jako vozidla doma v Hostivaři, pracují v nerovnoměrném rozvrhu: *„Většinou nastupují v sedm hodin ráno, končí v 15, jindy v 18 hodin podle toho, zda mají krátkou či dlouhou směnu,“* popisuje jejich vedoucí. *„Vedle toho máme dalších šest čet, které jsou v režimu zajištění nepřetržitého provozu k dispozici dispečinku 24 hodin denně, a za provozu odstraňují různé závady, nejen na trolejích, ale i na elektrických výhybkách,“* dodává Radek Hartingl.

Ale zpět k drátům. I když se v rámci oprav a rekonstrukcí nevyměňuje vlastní trolejový drát, jako zde v Revoluční, všechny součásti vedení je třeba zkontrolovat. Týká se to i domovních kotevních závěsů, kdy výměnu jednoho z nich právě z montážní plošiny fotograf zaznamenává. Tato ,,domovní“ kotevní svorka, která drží nosné lano, má podle Radka Hartingla nejen funkci izolace, ale i tlumení vibrací: *„V rámci běžné údržby měníme tyto prvky s využitím stávajících otvorů, nejprve je vyčistíme a poté připevníme nový závěs na chemické kotvy.“*

Od závěsu na domě musí vést izolační drát o délce minimálně 2 metry, následuje klínová hlavice, na niž se dopíná nosné lano. A před vlastní trolejí je trolejová svorka a další dvouapůlmetrová izolace ze sklolaminátu. Od tohoto místa se další úsek nosného vedení považuje již jako pod napětím. *„Provádíme kontrolu všech závěsů a všech součástí trolejového vedení. S výškou závěsu na budově se musí počítat podle délky nosného lana. Jsou o průměrech 25 až 35 mm podle zátěže a na jejich správné napnutí používáme tahoměry,“* popisuje dále Hartingl.

To nejdůležitější, tedy trolejový drát, je měděný o průřezu 120 nebo 150 mm^2. Třením o pantograf se časem samozřejmě sjíždí, ale nejvíce se poškozuje v kolejových křižovatkách a také v zastávkách, kde se tramvaje rozjíždějí a mají největší otěr PTG v nedopínaném vedení. Při opravě trati zde v Revoluční nebyl

požadavek na jeho výměnu, proto se provedl jen zmíněný odsun do strany. Jak doplňuje Radek Hartingl, při jiných rekonstrukcích se trolejový drát kompletně snese a dává se nový. K tomu se používá vozík s cívkou připojený za montážním vozem, odkud se nový drát odvíjí a z plošiny druhého vozu ho montéři přijímají a vyvazují k nosným konstrukcím.

Dosud jsme se pohybovali ve změti drátů nad zemí, ale do správy provozu Vrchní vedení patří i stožáry. Například se v rámci rekonstrukcí, ale i běžných oprav obnovuje ukolejnění těch stožárů, které nesou napájení nebo dělení, tedy elektrovýzbroj trakčního vedení. Probíhá rovněž kontrola základů stožárů pomocí měřiče koroze, jak potvrzuje stavbyvedoucí: *„Sloupy se odrezí a změří se jejich síla, případně se částečně odkope základ u patky sloupu, jestli není poškozen. Změříme i náklon stožáru. Běžně se při údržbách a rekonstrukcích provádějí i ´protiplakátové´ nátěry a standardně proti korozi.“*

Na křižovatce s ulicí Dlouhá se zastavujeme u světelné signalizace s preferencí pro tramvaje: *„Na troleji si můžete všimnout gumového kontaktu, kdy přejetím pantografu přes něj se tramvaj přihlásí do křižovatky a řekne si o preferenci. Za křižovatkou se naopak odhlásí. V tomto případě spolupracujeme s Eltodem, které zde má řadiče na semafory, my si řešíme kontakty a kabelové vedení až po zmíněný kontakt,“* říká Hartingl. Nejen za tato zařízení musí provoz Vrchní vedení v rámci každé rekonstrukce zodpovídat. Samostatnou kapitolou jsou například poškození trolejových vedení kamiony v podjezdech, poruchy na elektrických výhybkách či signalizaci a další činnosti pohotovostních čet, ale to už je na jinou reportáž.

Na stejný den jsou v Revoluční ulici naplánovány napěťové zkoušky speciálním vozem. *„Jde vlastně o napájecí vozidlo, ze kterého se pouští napětí do trolejového drátu ve vypnutém úseku stavby. Pouští se tam až 4 kV, zatímco standardně je v troleji 600 V. Tím se zkouší pevnost izolací,“* vysvětluje náš průvodce a dodává: *„Pokud je vše v pořádku, trolejový úsek se spojí a z měniren se zapne napětí.“* A zatímco si kolejáři (kolegové z provozu Vrchní stavba) odzkušují koleje, správnost svarů apod., začínají zkušební jízdy měřicí tramvají. Hlídá se především sjízdnost pantografu, ve voze se údaje softwarem ukládají společně se záznamem kamery. Výsledkem je zpracování klikatosti, výšky a rázů na trolejovém vedení, z čehož se zpracovávají protokoly k revizím, případně k dalším opravám.

Po tomto seriálu činností je možné tramvajovou trať zprovoznit. V případě „našeho“ úseku se tak stalo 6. září. Radek Hartingl, který začínal v roce 1997 jako montér, pokračoval jako četař, mistr a poté stavbyvedoucí, nám mohl představit provoz Vrchní vedení ve stručné formě. Ale i tak jsme snad přiblížili bohatou náplň montérů zpod tramvajových trolejí.

Ukotvení nového domovního závěsu pro nosné lano trolejového vedení v podání montérů Tomáše Kubalíka a Davida Langšádla.

1.

Oslavy prostřednictvím vítězných fotografií

Bohatý program oslav výročí městské hromadné dopravy v Praze přinesl mnoho příležitostí, během kterých se daly pořídit zajímavé fotografie. Ti z vás, kteří mají tvořivého ducha a jejichž neodmyslitelným partnerem na cestách je fotoaparát, jistě neopomenuli výzvu publikovanou na webových stránkách mhd140.cz a vydanou v letácích, v nichž jsme avizovali fotosoutěž o hodnotné ceny. K naší velké radosti hned pár minut po skončení oslav začaly proudit do soutěžní e-mailové schránky první „fotopočiny“, aby hned druhý den ráno musela být kapacita schránky z důvodu přeplněnosti navýšena. Pestrost i kvalita fotografií nás mile překvapily, a tak můžeme stovce autorů poděkovat za příjemný „pokuk“ a těm nejlepším pogratulovat k jejich výhrám.

Malého návštěvníka Dne otevřených dveří zvěčnil Jan Kvasnička.

10 výherců Fotosoutěže „Výročí MHD objektivem cestujících“:

1. Jan Kvasnička
2. Julia Boda
3. Jakub Lachout
4. Ksenia Gavrilenko
5. Martin Hubínek
6. Linda Hrabalová
7. Hana Valentová
8. Roman Hampl
9. Jiří Tonar
10. Jaromír Zoufalý

Přehled cen:

1. cena: jízda historickou soupravou metra v rámci Zážitkové turistiky pro 2 osoby + výpravná publikace Áčko jede do Motola

2. cena: volný vstup do Království železnic pro 2+2 osoby

3. cena: volný vstup do Mořského světa pro 2+2 osoby

4– 5. cena: volný vstup do IQ parku pro 2+2 osoby

6. – 10. cena: volný vstup do galerie DOX pro 2 osoby

Všech 10 vyhlášených autorů bylo dále oceněno reklamními předměty z edice DPP a publikací 110 výletů s Dopravním podnikem.

Redakce DP kontaktu

2.

S detailem pamětní jízdenky uspěla Julia Boda.

3.

Pohled na průvod z ptačí perspektivy dodal Jakub Lachout.

10.

Krása historické Prahy zrcadlící se na moderní soupravě tramvaje 15T. Díky této fotografii získal cenu Jaromír Zoufalý.

5.

K průvodu neodmyslitelně patřili i průvodčí v dobových kostýmech. Jednoho z nich zdokumentoval Martin Hubínek.

8.

S odrazem v zrcadle si při nedělní slavnostní akci pohrál Roman Hampl

9.

Potkávačka staré a nové dvaadvacítky před Novou scénou v ulici Národní nenechala chladným Jana Tonara.

4.

Interiér vozovny Strašnice přes tramvajový kokpit zachytila Ksenia Gavrilenko.

6.

Aby při tramvajovém defilé vše klaplo, jak mělo, byli na místě i pracovníci Technické kontroly. Foto Linda Hrabalová.

7.

Snímek s názvem „Praha pantografová“ zaslala Hana Valentová.

Říjnový historický kaleidoskop 2015

Oslavy 140. výročí pražské MHD jsou za námi, ale to neznamená, že bychom si dál nevšímali historie. V tomto roce si ještě několikrát připomeneme, jak to s první pražskou koněspřežnou tramvají vypadalo v prvních týdnech provozu. Co si v říjnu ještě připomínáme?

Text: ***Pavel Fojtík*** • *Foto:* ***Archiv DPP***

Už třicet let slouží vozům pražského metra depo Hostivař. V říjnu před padesáti lety se v Praze objevil první legendární autobus ŠM 11. Protože jsme ale o těchto vozech psali poměrně nedávno (v DP kontaktu č. 4 v roce 2013), tak toto výročí vědomě přeskakujeme. V případě autobusové dopravy si ale připomeneme, že právě před 55 lety se začala měnit zaváděním nového typu linek. Bylo by toho mnohem víc. Například před 110 lety začaly jezdit po Karlově mostě elektrické tramvaje, či před 55 lety začaly tramvaje jezdit po novém jižním Hlávkově mostě. Ale tolik prostoru nemáme.

Po nehotovém kolejišti depa se v srpnu 1984 převážely první vozy metra.

HOSTIVAŘSKÉ DEPO METRA VYPRAVUJE VLAKY UŽ TŘI DESETILETÍ

Nedávno v rámci oslav výročí pražské MHD proběhl den otevřených dveří v depu Hostivař. Když byl v roce 1978 zahájen provoz na prvním provozním úseku tratě A mezi stanicemi Leninova (dnes Dejvická) a Náměstí Míru, vyjížděly soupravy linky A zatím z depa Kačerov s využitím jednokolejných traťových spojek mezi stanicemi I. P. Pavlova a Náměstí Míru. Část vozů linky A byla tehdy vypravována také ze stanice Leninova (dnešní Dejvická), kde bývala tzv. stanice provozního ošetření, a část vlaků byla deponována na kolejích za stanicí Želivského.

Když se v Praze vezli v roce 1974 metrem první cestující, ještě se vůbec nevědělo, kde bude jednou depo, obsluhující dnes trať A, ležet. V té době nebylo ještě zcela jasné, kam vlastně ve výhledu povede samotná trať A. Pro depo se proto předběžně zvažovalo několik míst. Ve hře byly například lokality Trnkov (jižně od tehdejšího vršovického se-

První vozy v hale hostivařského depa v srpnu 1984.

Depo Hostivař před dokončením. Zatím zde dominují pracovní vozy dodavatele.

řaďovacího nádraží), Dolní Měcholupy, hostivařsko-malešická oblast či Štěrboholy. Největší šanci na realizaci měly logicky ty varianty, které se nacházely v blízkosti rozestavěného areálu Ústředních dílen Dopravního podniku, ve kterých tehdy existovala jen opravna tramvají a připravovala se výstavba opravny autobusů.

Depo Hostivař vznikalo prakticky „v polích“, mimo dohled veřejnosti. Jeho stavba začala v roce 1980. O tři roky později už stála hrubá stavba tzv. halového komplexu a začalo se budovat kolejiště. Ve dnech 11. a 12. srpna 1984 byly do čtvrté haly ještě nehotového depa přepraveny první vozy. Jejich cesta vedla z Kačerova po železnici a po dnešní zkušební trati, která od 1. června 1984 sloužila jako vlečka při stavbě depa. Kolejové propojení do tunelů metra ještě neexistovalo. A důvod předčasného stěhování vozů do Hostivaře? Do tehdy jediného funkčního depa na Kačerově dorazily nové vozy určené pro linku B, a tak bylo nutné přesunout některé vozy v předstihu do Hostivaře. Den D pro nové depo přišel ještě před zahájením provozu na trati B.

„Kačerov má bratra. Dnes první vozy z Hostivaře,“ psal 17. října 1985 deník Večerní Praha. *„V Hostivaři je tedy hotovo a od zítřejšího rána už odsud bude ráno co ráno vyjíždět do běžného provozu zpočátku deset a od spuštění trasy B 16 souprav.“* Ve skutečnosti v Hostivaři ale zdaleka nebylo všechno hotovo. Zmíněného 17. října 1985 byly předány do provozu jen haly č. 5 a 6 a zkušební trať. Až v roce 1986 byly dokončeny a předány do užívání další haly – v červenci č. 1 a 4 a v listopadu i haly 2 a 3. Zkušebna v hale č. 1 byla zkolaudována až 12. října 1987 a depo se dočkalo rovněž haly pomocných trakčních prostředků.

Během tří desítek let se v Hostivaři mnohé změnilo. Nejzajímavější změnou bylo jistě zřízení stanice metra v první hale v roce 2006, jejíž výstavbě předcházela v létě 2004 kompletní přestavba kolejiště. Do depa dnes přísluší 41 pětivozových souprav typu 81-71M (tj. 205 vozů), o které od roku 2009 pečuje společnost Škoda Transportation.

PŘED PŮLSTOLETÍM VYJELA DO ULICE PRVNÍ EŠEMKA

Ačkoliv v úvodu píšeme, že se nebudeme výročí autobusů ŠM 11 věnovat, přece jen bychom rádi zveřejnili alespoň prosbu směrem ke čtenářům, protože ani archiv není vševědoucí. Přes veškerou snahu se nám při přípravě autobusové části Encyklopedie pražské MHD nepodařilo zjistit, kdy první autobus typu ŠM 11 č. 5001 zasáhl do provozu s cestujícími. Ačkoliv šlo o přelomový typ vozidla, není o něm zmínka ani ve Zprávě o činnosti Dopravního podniku, ani v jiných interních dochovaných materiálech.

Autobus ŠM 11 č. 5001 na konečné linky 134 na sídlišti Antala Staška.

Významné události se kupodivu zřejmě nevěnovaly příliš ani dobové noviny. Nejpřesnější informaci zatím přináší tehdejší oblíbený deník Večerní Praha z 20. října 1965, na jehož stránkách se dozvídáme, že nový autobus poprvé vyjel s cestujícími *„minulý týden“*. Tím máme zatím vymezen rozsah 11.–17. října 1965. Zná někdo ze čtenářů přesnější datum?

V ROCE 1960 SE ZAČALA MĚNIT PRAŽSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Před 55 lety se pražská autobusová doprava dočkala významné novinky, když 3. října 1960 vyjely dvě nové autobusové linky nového typu. Šlo o linky č. 126 a 127, které významným způsobem zlepšily dopravu do vysočanské průmyslové oblasti. Do té doby poválečné autobusové linky vytvářely jen napáječe tramvajové sítě. Smyslem nových linek bylo snížení počtu přestupů, zkrácení cestovních dob, odlehčení centra od tranzitní dopravy a snížení využití karlínské tramvajové trati, která patřila k nejzatíženějším a byla jediná, kde v ranní špičce převažoval odstředný směr zatížení.

Zavedení autobusových linek bylo oznámeno oběžníkem č. 124/60. Zajímavostí nových linek byl jednosložný provoz, tj. bez průvodčího. Jízdné ve výši 60 haléřů cestující vhazovali do pokladny u předních dveří u kapoty motoru, ale žádné jízdenky se nevydávaly. Nebylo proto možné z linky dál přestupovat, ani na ni přestupovat z jiné linky. Jízdné bylo jednotné pro dospělé, děti i vojáky, dětské kočárky byly z přepravy vyloučeny. Linky byly v provozu jen v pracovní dny. Základní byla linka č. 127, jezdící v trase Vysočany, Zákostelní – Harfa – Nákladové nádraží – Čechovo náměstí – Nusle, Kloboučnická, kterou v přepravní špičce posilovala linka č. 126, jezdící ve stejné trase, ale jen v úseku Vysočany, Zákostelní – Čechovo

›››

Do takových pokladen vhazovali na linkách č. 126 a 127 cestující jízdné.

náměstí. Zajímavý byl pokyn: *„V případě poruchy autobusu řidič předá cestující následujícím autobusům. Řidiči jsou povinni u porouchaného autobusu zastaviti.“*

Od 4. dubna 1961 vznikla další atypická linka, č. 128, v trase Kobyliské náměstí – Prosek – Vysočany, Moravina. V roce 1964 pak nastal známý autobusový boom, který položil základ tzv. překryvné autobusové sítě.

PSALO SE PŘED 140 LETY

Novinka pražských ulic, koněspřežná tramvaj, po zahájení provozu z novin nezmizela. Spíš naopak. Čas od času mohli naši předkové v novinách číst i o různých drobných nehodách a nepříjemnostech v provozu nového dopravního prostředku. Tuto zprávu přinesly Národní listy 6. října 1875:

„– Koňské dráze v Praze přihodila se v pondělí nezaviněným způsobem zvláštní nehoda. Odpoledne jel naproti francouzské kavárně přes koleje vůz s moukou. Kolo se mu vysmeklo a vůz zůstal s celou tíží ležeti. Podnikatelstvu nezbývalo nic jiného, nežli dovézti cestující až k vozu s moukou, kde přelezli a připraveným vozem na druhé straně dále se ubírali. Trvalo to déle hodinu, prve nežli překážka tato byla odstraněna. Ku konci dlužno ještě podotknouti, že podnikatelstvo objednalo ještě 10 vozů a 21 koní více a podalo městské radě žádost, aby od bývalé poříčské brány až k řetězovému mostu smělo položiti ještě jedny koleje, čímž by koňská dráha ovšem znamenitě získala.“

Koňka zpočátku dlouho bojovala s konkurencí, jak s omnibusovou, tak i s ostatními povozníky, kteří jí nepřáli. Například 11. října 1875 jsme mohli v Národních listech číst:

„– Nezbednost. Upozornili jsme již několikráte na trestuhodné jednání mnohých kočí proti koňské dráze, jíž neustále hledí škoditi, aniž by rozvážili, že surovost jejich mohla by veliké neštěstí způsobiti. Buďto nechtějí kočové z kolejí vyjeti, čímž vůz tramwaye musí zastaviti, aneb čekají s povozy svými před kolejemi tak dlouho, až vůz tramwaye se přibližuje a tu teprve jedou přes koleje, chtějíce zúmyslné způsobiti srážku. Nejvíce děje se tak u prašné brány a policajti takového kočího obyčejně pouze napomenou. V sobotu dopoledne srazil kočí Ant. Dráždil, zaměstnaný u p. Jos. Charváta v Karlíně zúmyslně na Poříčí vojí do přijíždějícího vozu koňské dráhy, nedbaje pískání a zvonění konduktéra a kočího tramwaye, jejíž vůz byl vojí značně poškozen. Kočí Dráždil byl ovšem zatčen a zavedeno s ním trestní vyšetřování.“

Už 17. října 1875 byli čtenáři Národních listů informováni o přípravě stavby dalšího úseku koňské dráhy vedené podle původního projektu přes Smíchov až k nádraží České západní dráhy:

„– Koňská dráha v Praze. V pátek dopol. odbývala se na Smíchově zvláštní komise, mající za účel zřízení další tratě koňské dráhy Smíchovem až k nádraží západní dráhy. Proti kladení dvojitých kolejí od brány újezdské až k nádraží nebylo ze žádné strany protestováno. S kladením kolejí započne se již těchto dnů a ještě během tohoto roku bude se Smíchovem jezditi. Dosud však není ještě známo, jakým způsobem společnost řetězového mostu vyřídila žádost Tramwaye, aby s vozy mohla mostem jezditi.“

Nástupní stanice autobusů č. 126 a 127 v Zákostelní ulici ve Vysočanech.

Elektrobusy na starém kontinentu

V souvislosti se zahájením pravidelného provozu elektrobusu SOR EBN 11 v pražských ulicích 1. září 2015 se pojďme podívat na další vybraná města, která využívají tuto ekologickou formu autobusové dopravy. Z velkého počtu míst jsme vybraly například finské Helsinky a anglický York.

Text: ***Radka Herglová a Zuzana Meszárošová***

Zdroj: www.vttresearch.com

HELSINKY (FINSKO)

Provozovatel regionální dopravy v Helsinkách (HSL) spolupracuje s Finským výzkumným centrem VTT na projektu zařazení bateriových elektrobusů do provozu zdejší veřejné dopravy. V březnu 2015 si dopravní podnik objednal 12 vozů od nového výrobce Linkker (odštěpný závod VTT). Elektrobus je 12 m dlouhý, se sníženými vstupy, o kapacitě 69 cestujících (40 sedících). Autobus je poháněn elektromotorem s permanentními magnety a pevným převodem. Jako zásobník energie slouží lithium-titanátové baterie o kapacitě 40 až 48 kWh rozmístěné pod podlahou vozidla. Elektřina z baterií pohání i další pomocné pohony včetně větrání a klimatizace. Pro průběžné dobíjení slouží pantografová konzole. Dobíjení probíhá výkonem 200 kW po dobu cca 3 – 7 minut. Výrobce udává dojezd vozidla na jedno nabití baterií v rozsahu 30 – 50 km. Během pilotního provozu zahájeného v létě 2015 bude VTT pomocí senzorů umístěných přímo ve vozech sledovat a vyhodnocovat příjem a výdej energie včetně procesu nabíjení a vybíjení baterií. Projekt je spolufinancován z prostředků EU.

YORK (VELKÁ BRITÁNIE)

Anglické historické město York využívá další elektrobusy od května 2015 v rámci zavádění inteligentní městské mobility pro linkovou dopravu mezi záchytnými parkovišti systému P+R a městským centrem. Provozovatelem je dopravní společnost First a na linkách je nově nasazeno 6 elektrobusů od britského výrobce Optare, které jezdí i v jiných městech Britských ostrovů, mimo jiné i v Londýně. V Yorku jsou využívány 11,1/11,7m vozy Optare Versa s přepravní kapacitou 60 cestujících (44 sedících). Elektrobus je vybaven pohonem Magtec P144 „Zero emission“ electric o výkonu 150 kW. Jako zásobník energie slouží dvě sady lithium-železo-magnézium-fosfátových baterií po 26 kusech o celkové kapacitě 138 Ah, pracujících se jmenovitým napětím 2× 333 V DC. Baterie jsou bezúdržbové, se zabudovaným elektronickým monitorováním základních parametrů. V Yorku jsou autobusy dobíjeny ze stanice umístěné v terminálu záchytného parkoviště, jejich denní proběh je cca 193 km. Pořízení elektrobusů bylo spolufinancováno částkou 566 tisíc liber (cca 22 mil. Kč) z fondu „Green Bus Fund“ na podporu ekologické dopravy, spravovaného britským ministerstvem dopravy.

Zdroj: www.optare.com

Za zajímavostmi dopravy v Jeruzalémě

Jeruzalém je jedním z nejstarších měst na světě. Je dobré si připomenout, že je to město židů, muslimů a křesťanů. Ale pojďme k dopravě. Ta silniční v Jeruzalémě většinou probíhá po komunikacích dálničního typu. V městské hromadné dopravě dominují autobusy, soustředěné na jeruzalémské centrální autobusové nádraží. Pojďme se tedy za MHD podívat.

Text a foto: ***Jaroslav Novotný***

Tramvaj typ Alstom Citadis 302s.

Ve městě jezdí autobusy dopravní společnosti Egged od 5.30 hod. do půlnoci. Vozový park této společnosti zahrnuje širokou paletu značek, tj. autobusy Mercedes-Benz, Scania, DAF, Volvo a MAN, včetně neprůstřelných verzí těchto značek. Každý pátek před setměním se doprava v celém městě zastaví a obnoví se v sobotu po setmění. V době židovských svátků nefunguje veškerá doprava nejen v Jeruzalémě, nýbrž v celém Izraeli. V některých ortodoxních židovských čtvrtích v Jeruzalémě a v jiných městech je však zakázána i osobní doprava. Tomu je přizpůsobeno rovněž izraelské dopravní značení s dopravní značkou „Zvyky“, případně „Zákaz vjezdu o šabatu a náboženských svátcích“.

Ve veřejné dopravě jsou využity dvounápravové španělské autobusy Scania Irizar i4. Na nich je možné se přesvědčit, že nabízejí kombinaci pohodlí dálkového autobusu i hospodárnosti v pravidelné městské dopravě. Na místních komunikacích lze spatřit turecké malokapacitní autobusy BMC Probus s kapacitou 26 sedících a 39 stojících cestujících, dlouhé 9 m. Město křižuje mnoho vozů MAN různých generací: MAN NL – 313 standardní délky, nízkopodlažní kloubové autobusy MAN NG – 313 a MAN NG – 363 F. Uvnitř Starého Města jsou vidět typy 11 – 220, tzv. mini. Nízkopodlažní autobusy mají elektronickou řídicí jednotku, která zaručuje bezpečnost, aby se mohly pohybovat v úzkých a klikatých uličkách i po strmých svazích.

Dole: Označník tramvajové zastávky na Jaffa Road.

Vlevo dole: Pohled na Zeď nářků a na islámskou svatyni Skalní dóm.

Nelze opomenout vozy Mercedes-Benz 0405, které zde fungují již 20 let. Tato firma dodává městskému dopravci i malé mikrobusy Mercedes-Benz Sprinter. Mnoho turistů se pozastaví nad tím, že u řidiče je naprosto úžasný strojek na vracení drobných. To má mimo jiné za následek to, že máte při odjezdu ze země mnoho zcela bezcenných blyštivých penízků. Ve městě fungují ještě tzv. Arab-run autobusy, které slouží městským arabským čtvrtím a odjíždějí z malého nádraží nedaleko Damašské brány. Autobusy společnosti Egged fungují od autobusových sítí Arab téměř odděleně. Existuje jen hrstka autobusových zastávek sloužících pro obě společnosti. Arabští obyvatelé Jeruzaléma používají často i autobusy společnosti Egged, ale židovští obyvatelé zřídkakdy využívají arabské autobusy, protože Arabové navštěvují velice často centrum města.

Hlavní autobusové nádraží se nachází v západním Jeruzalémě podél hlavní třídy Jaffa Road v blízkosti začátku dálnice vedoucí do Tel Avivu. Cestující a jejich zavazadla procházejí detekční bezpečnostní zónou pokaždé, když vstoupí do budovy centrálního autobusového nádraží. Kontrolou bezpečnostními rámy procházejí i odchozí cestující. Stejně odstranit je tomu u většiny komerčních bezpečnostních kontrol, které jsou i u historických památek v celém Izraeli. Na nádraží jsou vidět mladé ženy sloužící vojenskou službu v uniformách a se zbraněmi. Chcete-li si koupit lístek na autobus mimo Jeruzalém, je dobré pořídit i zpáteční lístek, protože cena je o mnoho levnější než jednotlivé lístky koupené v autobuse při cestě zpět, zvláště do destinací k Mrtvému moři.

Město ležící v nadmořské výšce 700 m nad mořem na velmi nerovném terénu muselo řešit dopravní přetížení, a to v souvislosti s téměř 50% nárůstem počtu obyvatel za posledních 20 let. To byl důvod pro realizaci místní tramvaje (Jeruzalém Light Rail – JLR), protínající město v délce 13,9 km a čítající 23 stanic. Tramvaj se řekne hebrejsky Rakév Kala, což v překladu znamená lehký vlak. Tedy jediná místní tramvajová trať vede z Herzlovy hory v západní části měs-

Autobus typ Man.

ta přes Strunový most, dále po Jaffa Road s mnoha obchody, pod hradbami Starého Města a stáčí se až k nevábným sídlištím na severu ve čtvrti Pisgat Zeev.

Cesta, procházející i přes palestinské území, z konečné na konečnou trvá až 20 minut. Při jízdě ve skoro vždy přeplněné tramvaji zaujmou ortodoxní židé s klobouky. Tradiční jarmulky pro turisty, i ty s vyobrazením znaků fotbalových týmů z celého světa, si můžete koupit na každém kroku. Lístky si nemůžete koupit v tramvaji, a proto si je musíte obstarat v automatech na jednotlivých stanicích. Na hlavní třídě Jaffa Road některé automaty nefungují, a tak lístky prodává uniformovaný pracovník městského dopravce. Mapa sítě na tramvajových i autobusových zastávkách přestala být angličtině, a tak současná verze je pro běžného turistu spíše jen hezkým obrázkem než nástrojem navigace. Zajímavostí je, že skoro v každé tramvajové soupravě je revizor. Maximální interval mezi jednotlivými odjezdy je 4,5 minuty, 8 minut mimo dopravní špičku a v noci až 12 minut.

Po opakovaných zpožděních v důsledku archeologických objevů a technických záležitostí začala 19. srpna 2011 jezdit zdejší tramvajová JLR. Normální provoz zde začal 1. prosince. Projekt vyžadoval stavbu nádherného Strunového mostu, postaveného podle návrhu španělského architekta a inženýra Santiago Calatrava. Zdejší tramvaje s městským znakem lva mají některé speciální bezpečnostní funkce. Patří mezi ně nerozbitná skla pro případ hození kamene zvenčí. Podvozky jsou navrženy tak, aby bylo co nejtěžší do nich cokoli namontovat. Dva tlumiče jsou instalovány v předním konci kabiny pro ochranu řidiče v případě nehody. Další bezpečnostním prvkem je detektor, který sleduje pohyb řidiče, s funkcí automatického zastavení vlaku.

Vozový park se skládá z 46 nízkopodlažních pětimodulových jednotek Alstom Citadis 302s, které jsou schopné překonávat až 9% převýšení. Vozy jsou 32,52 m dlouhé, 2,65 m široké a mají má kapacitu asi 500 cestujících (což se rovná kapacitě přibližně 10 autobusů). Tato velká kapacita pro cestující je možná díky tomu, že většina interiéru tramvaje je určena pro stojící cestující, se 112 stálými místy k sezení. Pro Evropana je zajímavé, že v Izraeli existuje šerut. Je to vlastně taxík pro devět lidí, který jezdí po trase některého z autobusů, ale přizpůsobuje se i požadavkům pasažérů. Během šabatu (nejdůležitější židovský svátek, kdy je kromě cestování zakázána manipulace s elektřinou) i při dalších svátcích, kdy doprava nefunguje, se cena jízdného v šerutech zvyšuje. Přesto si bez nich místní ani turisté zdejší dopravu nedokáží představit.

Automat na tramvajové jízdenky.

Na Bulgakova i světelnou show

Text: ***Milan Slezák***

Nahoře: V září prošel Prahou kostýmovaný průvod Divadla pod Palmovkou jako poděkování magistrátu a všem divadlům, kde soubor hostoval po dobu 2 let, kdy bylo divadlo zavřené. Zdroj: divadlopodpalmovkou.cz

V říjnu se začíná psát nová kapitola Divadla pod Palmovkou. Soubor se po dvou letech vrací na domovskou scénu, do zrekonstruovaných prostor své tradiční budovy, kterou musel po povodni v roce 2013 dočasně opustit. Ani „hostování“ na jiných scénách nezastavilo tvorbu nových inscenací a za zmiňované dva roky jich soubor představil hned devět. Novinky si ale připravil i do svých prostor. Na říjen padla volba na černou grotesku Johna Hodge **Spolupracovníci.** Autor (mj. scenárista kultovních filmů Mělký hrob, Trainspotting nebo Pláž) pojal svoji divadelní hru, napsanou v roce 2011, jako ironickou komedii o odpovědnosti za své činy i o nejrůznějších nástrahách, s nimiž se člověk setkává v každé době. Dějový rámec tvoří události ze závěru života spisovatele Michaila Bulgakova a jeho střetu s tehdejším sovětským režimem, to vše napsáno rodilým Skotem, jenž s britským humorem spojuje skutečné události s fiktivními momenty. Inscenace měla velký úspěch při svém prvním londýnském uvedení a byla oceněna prestižní Cenou Laurence Oliviera za nejlepší novou hru.

Po čtyři říjnové večery rozzáří noční ulice a budovy Prahy opět světelné umění. Letošní 3. ročník **SIGNAL festivalu,** který se koná od 15. do 18. října, nabídne dvacítku instalací a videomappingů včetně velkolepé sférické projekce. Poprvé bude v rámci festivalu probíhat také program pro odborníky – konference SIGNAL Future Forum a vzdělávací platforma Transmit. SIGNAL festival si vloni v Praze při svém druhém ročníku získal přízeň téměř půl milionu návštěvníků a byl britským deníkem The Guardian zařazen mezi deset nejlepších festivalů světla v Evropě. Letošní ročník bude lákat především na díla Joanieho Lemerciera z Francie a americké umělkyně Janet Echelman. Více informací na www.signalfestival.com.

Jednou ze specialit letošního programu SIGNAL festivalu je vzdušná světelná socha americké umělkyně Janet Echelman. Zdroj: signalfestival.com

Čtvrtstoletí své existence oslaví ve čtvrtek 22. října speciálním koncertem ve Velkém sále Lucerny skupina **Sto zvířat.** Za tu dobu zvládla přes 1800 koncertů a festivalů doma, na Slovensku, ve Francii, Německu, Švýcarsku a třeba i v USA. K letošním dvacátým pátým narozeninám si kapela nadělila hned několik dárků. Jedním z nich je právě koncert ve Velkém sále Lucerny, kterým vyvrcholí celoroční „zvířecí“ turné k jubileu. Na něm zároveň kapela pokřtí i další z „dárků“, svou novou desku s názvem Ministerstvo mýho nitra. Podle posledních zpráv by se na koncertě měli objevit všichni bývalí členové souboru i zajímaví hosté z kapel Vypsaná fixa, Mňága a Žďorp, Traband nebo Kníry. O náladu v pauzách by se mělo postarat divadlo Vosto5.

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:
Kde byl v Praze uveden do užívání první bezbariérový obrubník na autobusové zastávce?

Odpověď se skrývala v DP kontaktu č. 9/2004 na str. 6 a zní: **Koleje Strahov.**
CD skupiny The Tap Tap získávají: **Věra Zoubková, Lenka Křížová a David Král.**

Dnešní otázka:
Kde měly Elektrické podniky své první sídlo?
Odpověď najdete v DP kontaktu č. 7/2001.

Odpověď zasílejte na adresu: soutezdpkpp.cz (předmět: říjen), a to nejpozději do **neděle 1. listopadu 2015.** Na 3 vylosované autory čeká flash disk 8 GB.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Jaká budova je za tramvají?
Odpovězte na soutěžní otázku a získejte 2 vstupenky do Muzea hlavního města Prahy a DVD Dopravní podnik pro 21. století. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 1. listopadu 2015** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Správná odpověď na otázku **Jakou ulicí projíždí linka č. 16?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 9/2015 zněla: **Lidická.** Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 vstupenkami do pražských kin Aero, Oko či Světozor a DVD Dopravní podnik pro 21. století odměněn: **Zdeněk Ježek.**

Foto: archiv DPP

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení vtipu:
Policista vyšetřuje dopravní nehodu autobusu. Vyslýchá všechny cestující, kteří jsou schopni mluvit. Pak jde za řidičem a ptá se ho, jak k nehodě došlo. A ten odpovídá: *„(Tajenka).“*

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do neděle **1. listopadu 2015** na e-mail: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: externí disk WD 2.5“ 500 GB černý a další dva flash disky 8 GB.

POMŮCKY: MĚL, NSU, TIMOR, ULSTR	STAROŘECKÝ LITERÁT	4. DÍL TAJENKY	CHIRURGICKÉ ODNĚTÍ KONČETINY	VZOREC KARBIDU URANU	ZKRATKA SEKUNDY		VEŘEJNÉ OZNÁMENÍ (SLANG.)	NEUZNÁVAT	LETEC (KNIŽNĚ)	LUDOLFOVO ČÍSLO	AUTOMOTOKLUB (ZKRATKA)		VĚŽNÍ HODINY	ŠIKMÁ POLOHA TĚLA	VÝTVARNÁ AKADEMIE	KAŠOVITÁ HMOTA
NÁŠ BÝVALÝ PREZIDENT						ČERNOMOŘSKÉ LÁZNĚ						JINAM / ŠACHOVÁ REMÍZA				
ČÁSTI KOŠILE						1. DÍL TAJENKY / ZN. VOLT-AMPÉRU										
INICIÁLY BÁSNÍKA PUŠKINA				BLÁZNI / PÍSEČNÝ PŘESYP						VÝPOČET / CITRON (ZASTAR.)						
NESMĚLOST					STAŠKOVO JMÉNO / BIBLICKÁ HORA						VÝBUŠNINA / STŘÍBRNÁ MINCE				2. DÍL TAJENKY	BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ VE VOZE
MOZKOVÁ MRTVICE						VNÍMAT SMYSLY / DOPLNIT EL. NÁBOJ						DĚTSKÉ HRAČKY / BULHARSKÉ POHOŘÍ				
PRUDKÝ JED							INDONÉSKÝ OSTROV / ZVLHLÁ DEŠTĚM						ZN. NĚMECKÝCH AUT / PŘÍTOK VOLHY			
	POUZE (KNIŽNĚ)	ZN. FOTOAPARÁTŮ / POLNÍ HLODAVEC						SLOVENSKY „KOLEK“ / ČÁST PRAHY						LATINSKÁ SPOJKA / HRÁČ V RAGBY		
ANGLICKÝ MLUVNICKÝ ČLEN				STAROVĚKÉ POČÍTADLO / VLNĚNÁ LÁTKA					ZBYTEČNĚ / POROST LOUKY							
OLYMPIJSKÝ REKORD (ZKRATKA)			ZUŽOVAT (ŠATY) / ZVUK ZVONKU							CIKÁNOVA / BYLINNÝ VÝTAŽEK						
NÁPRSNÍ ČÁST KALHOT					STARÉ JEDNOT. TLAKU / DOMÁCKY IRENA						HOSPODA / VZOREC JODIDU THALIA					
TROPIČTÍ BRODIVÍ PTÁCI						POKLÁDATI / SIBIŘSKÝ VELETOK							STAR. SPZ NÁCHODA / INIC. ZEDNÍČKOVÉ			
3. DÍL TAJENKY												VŮDČÍ OSOBNOST				
ODSTRAŇOVATI ŠKRÁBÁNÍM												BÁDÁNÍ (KNIŽNĚ)				

Tajenka z minulého čísla zněla: Jedou fotbalisté na zájezd patrovým autobusem. Hráči dole se vesele baví, když tu si všimnou, že nahoře je podezřele ticho. Jeden z nich se tam jde podívat a vidí, že nahoře všichni sedí jak přikovaní, drží se sedadel a vyděšeně zírají před sebe. „Co se děje?“ ptá se překvapeně. „Vám dole je hej, vy tam máte řidiče.“

Hlavní cenu – kapesní nůž Victorinox Rucksack – získává – získává J. Hotovcová,
flash disk 8 GB Zbyněk Bareš a Tomáš Kráčmar.

HLAVNÍ CENA: EXTERNÍ DISK WD 2.5“ 500 GB ČERNÝ

Externí disk USB 3.0 (zpětně kompatibilní s USB 2.0), 5400 ot. Pokud je disk připojen k portu USB 3.0, dosahuje netušených rychlostí přenosu dat. Film, v dnes už standardní HD kvalitě, zkopírujete jen za zlomek času. Teoretická rychlost přenosu se blíží až k 5 Gbit/s. Žádné externí napájení není potřeba, i takto výkonný disk si vystačí se šťávou z USB portu. Majitelé starších počítačů jistě ocení zpětnou kompatiblitu s USB 2.0. Důležité vlastnosti: moderní rozhraní USB 3.0; excelentní výkon; kvalitní provedení; kapacita 500 GB; velikost 2,5“.

Té-trojkou z Království železnic až na náměstí Bratří Synků

„Sama často elektrikou jezdívám a dobré s tím zkušenosti mám," zpívá se v populární písničce sester Allanových, která doprovází oficiální dokument Dopravního podniku mapující dění kolem tramvajového průvodu. Právě ten v neděli 20. září 2015 udělal více než důstojnou tečku za programem oslav 140 let pražské MHD. Co ale stálo na úplném počátku akcí k významnému jubileu? Ano, hádáte správně, bylo to otevření zbrusu nového exponátu v „království splněných dopraváckých přání" v Království železnic na Smíchově.

Text: ***Jana Šejnohová*** • *Foto:* ***Martin Pinkas***

Pro slavnostní příležitost si organizátoři vybrali poměrně netradiční čas i datum, a tak si příznivci bývalé tramvaje T3SSUCS, evidenčního čísla 7157, museli nařídit budíček na brzkou ranní hodinu také v sobotu 12. září. Avšak i navzdory této skutečnosti se kolem deváté dostavil vcelku početný hlouček nadšenců, který utěšeně narůstal společně s otevřením expozice.

Tradičních oficialit, jež jsou součástí každé podobné akce, se zdárně zhostili generální ředitel Dopravního podniku Jaroslav Ďuriš a ředitel Království železnic Matěj Horn (na snímku). Ti společně popřáli Té-trojce s číslem třináct především hodně šťastných dětí, které si již nyní mohou vyzkoušet nejen základní úkony, jakými jsou například otevírání a zavírání dveří, spuštění zvukového znamení či rozsvěcení světel, ale prostřednictvím projekce také přímo projet tramvajovou trasu, vedoucí z Černokostelecké na náměstí Bratří Synků.