

# DP kontakt

Tam, kde stříká beton do očí  
Žlutá linka slavila třicítku  
Cvičně vás přivřeme do dveří



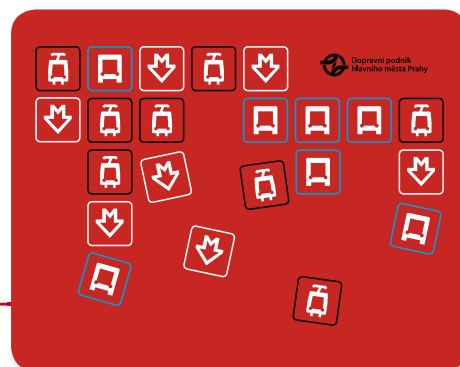


# K zakoupení v Infocentrech Dopravního podniku hl. m. Prahy

**Šňůrka na krk**  
69 Kč



**Podložka pod myš**  
s piktogramy  
95 Kč



**Hrnek se  
schématem**  
150 Kč



**USB flash disk 16GB**  
ve tvaru kreditní karty

280 Kč



**Triko se  
schématem**  
a logem na zádech  
220 Kč



## Infocentra Dopravního podniku hl. m. Prahy

### Můstek A

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00–21.00 hodin

### Hlavní nádraží

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00–21.00 hodin

### Hradčanská

Zavřeno z důvodu rekonstrukce.  
Předpokládané otevření v prosinci 2015.

### Anděl

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00–21.00 hodin

### Budova Magistrátu hl. m. Prahy

pondělí až čtvrtek 8.00–18.00 hodin,  
pátek 8.00–16.00 hodin

### Letiště Václava Havla Praha – Terminál 1, Terminál 2

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00–21.00 hodin

### Nádraží Veleslavín

pondělí až pátek 6.00–20.00 hodin,  
sobota 9.30–17.00 hodin

Více informací na:  
**www.dpp.cz**



infolinka

**296 19 18 17**

www.dpp.cz



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

**Vážené čtenářky a vážení čtenáři,**

v březnovém úvodníku jsem avizoval, že nás bude čekat náročná stavební sezóna, jejíž hlavní náplní se měly stát evropské projekty financované z Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost (OPPK). Jak jsem avizoval, tak se také stalo a dnes můžeme hodnotit.

DP kontakt pravidelně referoval o každém projektu OPPK. Proto nyní už jen stručně: první byla již počátkem srpna úspěšně zrealizována RTT Evropská II (úsek Thákurova - Horoměřická), nezávisle na tom byla po pěti letech obnovena smyčka Červený Vrch a zprovozněna objízdná kolej ve vozovně Vokovice. RTT Plzeňská II (úsek Tomáško-va - Jínovická) byla dokončena jako druhá v půli října. Současně proběhly opravy kanalizace ve vozovně Motol, k čemuž bylo nutno postupně překopat všechny koleje na dvoře. RTT Střešovická - Na Petřinách byla slavnostně otevřena na konci října.

O výstavbě výtahů v metru z peněz OPPK jsme rovněž psali několikrát, otevřeny jsou již nové výtahy na I. P. Pavlova a Andělu. Mimořádně složitá vestavba výtahů na Můstku, a to do stanic na „áčku“ i „béčku“, se

sice protahuje, ale v únoru příštího roku budou výtahy sloužit i tam.

Ze staveb, které financuje nebo spolufinancuje Hlavní město Praha, byla v létě zrealizována 1. etapa RTT Nádražní - Na Zlíchově, tj. ulice Na Zlíchově. Aktuálně se překlápí 1. a 2. etapa RTT Vršovická, takže letos bude dokončen úsek Otakarova - Minská - Koh-i-noor a na příští rok zůstane k realizaci úsek Koh-i-noor - Kubánské náměstí. I ten má však platné stavební povolení a vysoutěženého zhotovitele. Na konci listopadu bude zprovozněna i Bělehradská ulice, kde TSK ještě dokončuje vozovky a most přes Botič, my jsme tam kolejově hotovi od půle října. Ve velmi blízké budoucnosti bude otevřen i výtah ve stanici metra Roztyly.

Takřikajíc nad plán probíhá ještě RTT Patočkova, neboť prostor před vozovnou Střešovice byl již dlouhodobě v neúnosném stavu, a teprve zprovoznění Blanky umožnilo vytvořit podmínky pro stavební záborny této stavby. Tímto počinem bude zcela dokončen rekonstrukční proces v oblasti Prahy 6.



Lze zcela jednoznačně konstatovat, že takto rozsáhlý modernizační program v oblasti tramvajových tratí nebyl realizován nikdy v historii našeho podniku. Totéž se dá konstatovat o výstavbě výtahů v metru. Intenzivně se pracuje i na obnově vozového parku tramvají, kdy aktuálně zprovozňujeme 32 letošních tramvají 15T, dále 2 nové tramvaje KT8N2. Probíhají a do konce roku ještě proběhnou dodávky (kromě již na jaře 11 vozů dodaných) 16 kloubových autobusů, 40 standardních autobusů a 10 midibusů.

Za všemi čísly a daty jsou stovky hodin práce našich zaměstnanců, kterým tímto patří (nejen) můj dík!

**Jan Šurovský, technický ředitel**

**OBSAH 11 • 2015**

- 4-5** Aktuálně  
**7** Po trávě až na Petřiny  
**6** Co o nás píší média

**Z PODNIKU**

- 8-9** Elektrobuses - čas prvního hodnocení  
**10** Ohlédnutí za sanacemi výhybek  
**14-15** Cvičně vás přivřeme do dveří  
**18** Z Anděla až do Řep v novém  
**19** Bezbariérový přístup na Palmovce

**PŘEDSTAVUJEME**

- 11-13** Tam, kde stříká beton do očí

**VÝROČÍ 140 LET MHD**

- 16-17** 140 let historickým objektivem: Vladislav Borek

**HISTORIE**

- 20-22** Listopadový historický kaleidoskop 2015

**ROZHOVOR**

- 23-25** Velká módní přehlídka uniforem

**ZE SVĚTA**

- 26-27** Porto - město vína a metra

**PEL-MEL**

- 28-29** New York - tak trochu jiné metro

**KULTURA / SOUTĚŽE**

- 30** Za podzimmními koncerty a francouzskými filmy  
Soutěž ze starých Kontaktů, Fotosoutěž  
**31** Křížovka o ceny  
**32** Žlutá linka slavila třicátku

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 Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63  
• MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 23. 10. 2015 • NEPRODEJNÉ

## PŘEHLED TRVALÝCH ZMĚN OD KONCE ŘÍJNA 2015

Od 31. října 2015 došlo v provozu PID na území Prahy z důvodu optimalizace dopravní obsluhy k několika trvalým změnám. Jedná se zejména o změny v provozu tramvajových a autobusových linek, o vznik nových autobusových linek a zastávek tramvají na znamení.

### ZMĚNY V PROVOZU TRAMVAJÍ

**Linka 5** je ve směru z centra ze zastávky Vítězné náměstí vedena přes zastávky Dejvická, Bořislavka a Nádraží Veleslavín do zastávky Divoká Šárka, kde je ukončena.

**Linka 20** je ve směru z centra ze zastávky Vítězné náměstí vedena přes zastávky Lotyšská a Zelená do zastávky Nádraží Podbaba, kde je ukončena.

### NOVÉ AUTOBUSOVÉ LINKY

Zavedeny byly dvě nové autobusové linky. **Linka 146** v trase Spojovací – Hrdlořežská – Na Lukách – Mezitrašová (linka bude v provozu pouze v pracovní dny) a **linka 149** v trase Dejvická – Vozovna Střešovice – Na Petynce – Malovanka – Stadion Strahov – Podbělohorská – Klamovka – U Waltrovky – Jinonice – Nové Butovice.

### ZMĚNY V PROVOZU AUTOBUSŮ

**Linka 108** je vedena v trase Sídliště Na Dědině – Divoká Šárka – U Pioru – Drnovská – Ruzyňská škola – Petřiny – Poliklinika Petřiny – Vojenská nemocnice – Norbertov – Vozovna Střešovice – Bořislavka.

Pro linku 137 byla zřízena zastávka Nové Butovice směr Bavorská, v autobusovém terminálu (u metra) v zastávce linky 137 směr Na Knížecí.

**Linka 143** je vedena pouze v trase Dejvická – Stadion Strahov (v úseku Stadion Strahov – Nové Butovice nahrazena linkou 149).

**Linka 168** je vedena v trase Nové Butovice – Kodymova – Nárožní – Za Mototechnou – Nemocnice Motol – Nemocnice na Homolce – Vypich – Větrník – Petřiny – Ruzyňská škola – Staré náměstí – Jiviny – Bílá Hora.

**Pro linku 174** byla zřízena nástupní zastávka Nové Butovice v autobusovém terminálu (u metra) v zastávce linky 137 směr Na Knížecí.

Vybrané spoje **linky 184** budou provozovány pouze v trase Velká Ohrada – Vypich.

**Linka 264** byla **přecíslována na 164** a je vedena v trase Zličín – Sídliště Řepy – Bílá Hora – Vypich – Sídliště Petřiny – Petřiny – Poliklinika Petřiny.

### ZMĚNY V ZASTÁVKÁCH POVRCHOVÉ DOPRAVY

**Rozšířil se počet tramvajových zastávek na znamení** o trojici zastávek: Baterie, Ořechovka a Sibeliova. **Zřízeny byly autobusové zastávky** Pernerova (mezi zastávkami Florenc a U Památníku, resp. Náměstí Winstona Churchilla obousměrně pro linky 133, 135, 175 a 207) a U Bílého mlýnku (za zastávkou Čakovice směr Třeboradice pro linky 110 a 295).

**Přejmenovány byly zastávky** Hlubočepská – nový název Nádraží Hlubočepy a Staré náměstí (ve Stochovské ulici) – nový název Drnovská.



## ZAHRAŇIČNÍ NÁVŠTĚVY V DPP

Začátkem října zavítala do DPP na pozvání GŘ šestičlenná delegace vlády ruské metropole, Moskvy. Při návštěvě Opravy tramvají v Hostivaři měli možnost se detailně seznámit nejen s vozovým parkem pražských tramvají, ale zároveň i s možnostmi modernizace a rekonstrukcí tramvajových vozů díky nejmodernějším technologiím. V průběhu října do Prahy zavítali opět zástupci dánské národní železniční společnosti Danish National Rail Company. Skupina technických pracovníků z Kodaně, kteří spolupracují s dánskou vládou na projektech týkajících se železnice, měli letos možnost navštívit Opravu tramvají v Hostivaři. Druhá dánská delegace (Technická škola Mastrinmestreskole) navštívila také Ústřední dílny DPP, kde hlavním tématem kromě odborné přednášky bylo zajištění provozuschopnosti tramvají. Koncem října přivítal DPP zástupce jihokorejské metropole Soulu (na snímku v zasedačce na Muzeu). Tamější experti na dopravu a technologie metra se zajímali zejména o systém výměny vzduchu v pražské podzemní dráze. V rámci návštěvy DPP měli možnost navštívit i zázemí stanice metra Florenc a přilehlé okolí na povrchu stanice. (ja)

## TRAMVAJÍ PROTI AIDS

Už podvanácté se v úterý 1. prosince 2015 do pražských ulic vydá tradiční tramvaj proti AIDS, a to u příležitosti Světového dne boje proti této zákeřné chorobě. Během akce, do níž se letos zapojí většina dopravních podniků v republice, budou dobrovolníci rozdávat zájemcům preventivní informační materiály a prodávat plastové odznaky v podobě červené stužky, jakožto mezinárodně uznávaného symbolu sympatií s HIV pozitivními a nemocnými AIDS. (jaš)



Foto: Petr Ludvíček



Foto: Petr Ludvíček

## NENECHTE SI UJÍT JUBILEJNÍ CZECHBUS

Půlkulaté páté narozeniny oslaví letos v listopadu veletrh autobusů a hromadné dopravy Czechbus. Jediný střeoevropský veletrh, který se ve velkém věnuje autobusům a servisní a garážové technice, proběhne s Dopravním podnikem jako generálním partnerem ve dnech 24. – 26. listopadu 2015 v holešovické Incheba aréně. Příznivci velkých volantů se mohou těšit na vozidla z Polska, Mačarska, Německa, Rakouska a dokonce i Itálie. Výstavu autobusového příslušenství a vozů doplní jako každý rok přednášky na zajímavá aktuální témata. Reportáž z veletrhu najdete v příštím čísle DP kontaktu. (jaš)





Foto: Ondřej Kubišta

## LETOŠNÍ SOLARISY EURO VI DODÁNY

Koncem měsíce října bylo dodáno posledních deset vozů Solaris Urbino 8,9 LE ev. č. 2061-2070 z celkové zakázky na čtyřicet midibusů pro období 2012-2015. Nově dodané vozy již splňují aktuálně nejpřísnější emisní normu Euro VI. Oproti dříve dodaným vozům ve verzi Euro V jsou tyto vozy navíc vybaveny filtrem pevných částic DPF a upravenou palubní deskou s jinou grafikou. Došlo i k úpravě některých agregátů a jejich uspořádání. Naopak interiér a kabina řidiče se oproti starším verzím prakticky neliší. Nové vozy budou vypravovány z garáží Vršovice. (jb)

## VE VÝHYBKÁCH 15 km/h I DO ODBOČKY

Novelizace Dopravního a návěstního předpisu pro tramvaje s platností od 1. listopadu 2015 přináší zvýšení rychlosti jízdy tramvají proti hrotům výhybek do odbočné kolejové větve z 10 na 15 km/h, tedy na stejnou úroveň jako při jízdě přímo. Změna se netýká výhybek ve vozovkách a dílnách a rovněž výhybek, které jsou osazeny novou vnitropodnikovou značkou „Rychlost přes výhybku“ (na obrázku). Takto je označena necelá padesátka výměn, povětšinou v obratištích. V uvedených místech zůstává rychlost do odbočky nadále na hodnotě 10 km/h. Zvýšení rychlosti bylo umožněno s ohledem na dlouhodobě probíhající nahrazování čepových jazyků výhybek pružnými, změnu obrysu tramvajových kol, včetně zvýšení okolů a také vzhledem k postupnému mírnému zlepšování stavu kolejových konstrukcí. Pozitivní roli sehrává i vyšší kázeň řidičů tramvají při dodržování limitů, které je u nových typů tramvají navíc důsledněji kontrolováno. Úprava předpisů umožní plynulejší průjezd výhybkami a úsporu energie při opětovném rozjíždění. Doba průjezdu se zkrátí přibližně o 4 sekundy na jeden spoj a výhybku. Pozitivní dopad bude mít opatření pro křižovatky, zvláště pro řízení. Díky rychlejšímu vyklizování tramvají se zlepšují dopravní poměry.

Kromě této plošné úpravy budou na vhodných místech zřizovány rychlostní výhybky, které umožní rychlost jízdy ještě vyšší. Zatím jedinou rychlostní výhybkou na pražské tramvajové síti je výhybka na Prašném mostě, která umožňuje rychlost 50 km/h přímo a 40 km/h do odbočky. Druhou rychlostní výhybkou bude rozjezd u vozovny Střešovice. Jedná se o výhybku umožňující vjezd do vozovny a jízdu přímo, respektive pokračování v mírném oblouku k zastávce Vozovna Střešovice. Pro řidiče bude výhybka analogicky totožná s rychlostní výhybkou na Prašném mostě, tedy bude vybavena signalizací a návěstidlem s proměnným rychlostním ukazatelem. V tomto úseku právě probíhá celková rekonstrukce, po které se změní současné kolejové uspořádání a přemístí se zastávka do centra zpět vstřícně zastávce z centra. (mig)



Foto: Jana Šejnohová

## SMÍCHOV HLÁSÍ HOTOVO!

O postupné proměně smíchovského autobusového terminálu jsme vás informovali v minulém čísle. Nyní můžeme směle říct, že je hotovo. O zvelebení prostoru se postarala na základě poptávky Ropidu a Dopravního podniku streetartová společnost Artwise. Právě ona dala dohromady skupinu devíti mladých umělců, kteří na smíchovském „autobusáku“ popustily uzdu své fantazii a vznikla tak řada pozoruhodných děl. Za věrnými výjevy z obyčejného života i barevnými abstrakcemi dnešního duhového terminálu stojí výtvarníci vystupující pod přezdívkami PHOE, LA4, RIO, YU-DOE, WILD, LE CREW, RAW, ZOOM A LUU. Za grafickou vyzdobu zaplatil Ropid 120 tisíc korun. (jaš)

## BETLÉMSKÉ SVĚTLO ROZVEZE I LETOS HISTORICKÁ TRAMVAJ

S blížícími se Vánoce přichází řada tradičních akcí, na které bychom vás rádi pozvali. Jednou z nich je rozvážka Betlémského světla, která se uskuteční v sobotu 19. prosince 2015. Do pražských ulic bude při této příležitosti vypravena historická tramvaj, z níž si budou moci zájemci odnést do svých domovů plamínek symbolizující přátelství, klid a mír. Podrobnosti o akci a jízdní řád tramvaje budou zveřejněny na webových stránkách DPP. (jaš)

## S VTK DO KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC

Království železnic v letošním roce poskytovalo půdu Dopravnímu podniku pro seriál přednášek ke 140. výročí MHD v Praze. Málokdo z účastníků či přednášejících si však udělal čas navštívit i vlastní expozici modelových železnic s rozsáhlým kolejištěm reprezentujícím typickými lokalitami a stavbami jednotlivé kraje v ČR. A i když se lidé, jak se někdy lidově říká „potrefení kolejnici“, na kolejiště šli podívat, byli jen prostými pozorovateli. Vědeckotechnický klub při DP-Metro proto ve spolupráci s pracovníky Království železnic připravil pro své členy na konec listopadu návštěvu expozice spojenou s odborným výkladem o stavbě a technice kolejišť a systému jejich řízení. Účastníci se půjdou podívat tak trochu vláčkům pod pokličku - dozví o tom, jak kolejiště vznikala, jak probíhá další výstavba a co nového se ještě na kolejišti reprezentujícím jednotlivé kraje ČR objeví v budoucnu. Současně se dozví o technice zajišťující provoz vlaků a autiček na kolejištích díky plánované návštěvě velínu, odkud je provoz řízen a dozorován provoz. (zr)



Foto: Petr Ludvíček

## NA VÁNOČNÍ VLNU NALADÍ HUDBA V METRU

V pondělí 17. prosince 2015 rozezná opět pražské metro koledy a vánoční písně. Stane se tak ve stanicích Florenc, Hlavní nádraží, Vltavská a Muzeum, a to od 15 do 20 hodin. Kromě dětských sborů a Pěveckého sboru DPP vystoupí i další stálí hudební projektů v pražské podzemce, jakými jsou například Brigita Cmunťová a Štěpán Klouček, Roman Tomeš či Jiří Šámal. (jaš)

Připravila: **Aneta Řehková**

# Řidič mazací tramvaje: Pro cizince je to sci-fi

**PRAHA** Kdo maže, ten jede. To platí i o řidiči mazací tramvaje, nového pražského fenoménu. Má skoro šest tisíc fanoušků na sociálních sítích, vlastní písničku a desítky fotek, které její příznivci denně nahrávají na internet. „Nevím, proč je tak oblíbená,“ diví se Martin Bulín, který mazací tramvaj řídí od jejího zavedení. Během sobotní jízdy z obřatiště Březiněveská prozradil, jaký účel dřív tramvaj měla a taky jestli mu kolegové závidí. Jako celebrita si prý nepřipadá, ale mohl by. Kolemjdoucí nás sledovali, mávali a hlavně fotili. Takové pozornosti se nedostává ani některým slavným osobám.

## Uvědomujete si, že řídíte nový pražský fenomén?

Nevím, jestli se dá mluvit o fenoménu, zase tolik to nesleduji. Ale ano, lidem se líbí. Tramvaj si fotí, natáčí, ukazují si na ni. Zrovna nedávno jel kolem mě chlap v autě, který si mě natáčel. Časem jsem si na tyto reakce zvykl (zrovna v ten moment kolem nás projel muž, který řidiči s úsměvem ukazoval zdvižený palec - pozn. red.). Když to lidi baví, tak proč ne.

## To si zřejmě občas musíte připadat jako celebrita. Nezávidí vám



**Fenomén** Kolegové nezávidí, říká řidič mazací tramvaje Martin Bulín. Podle něho si na neobvyklé vozidlo, které vypadá jako kabriolet na kolech, Pražané zvykli, ale pro cizince je velkým překvapením. Foto: Michal Šula, MAFRA

## kolegové z běžných tramvají?

Jako celebrita si určitě nepřipadám. Jsem pouze řidič jako každý jiný. A myslím, že kolegové mi práci v mazací tramvaji nezávidí. Spíš naopak, občas říkají, že by s tím nechtěli jezdit. Mně to nevdá, je to

pro mě spíš trochu odpočinek. I když dvanáctihodinová směna, kterou máme o víkendech, je už trochu dlouhá. Na druhou stranu tu je volnější režim.

## Proč si myslíte, že je mazací tramvaj tak oblíbená?

To nevím. Vždyť je to jenom tramvaj! Možná je to pro lidi odpočinek.

Ona se tolik neliší, řízení je skoro stejné. Mám tu zařízení, které maže koleje, aby neskřípaly. Pod nápravou je tryska, která stříká řídký, teplý olej na kolejnici. V obloucích to snižuje hluk. Délka stříku pak záleží na velikosti oblouku. Třeba v Chotkovských sadech zmáčknu tlačítko na 32 vteřin, tam je ten oblouk větší. Když je menší, stačí osm.

## Cesta mazací tramvají Kdybych jezdila déle, připadala bych si důležitě

Řidič Martin Bulín mě svezl z obřatiště tramvají Březiněveská na Letenské náměstí. V sobotu odpoledne bylo teplo, město bylo vylidněné. Čím blíže jsme byli centru, tím víc lidí jsme potkávali. A na Vltavské to začalo. Mávání, focení, pokřikování. Za tramvají se otáčely desítky lidí včetně cizinců. Reakce to byly vesměs pozitivní. Dokonce jsme se dočkali úsměvů od kolemjdoucích řidičů. Kdybych tramvají jezdila déle, asi bych si na rozdíl od řidiče začala připadat důležitě. Fanoušci tramvaje se ale mají také na co těšit. Dopravní podnik pro ně chystá spolu s magistrátem akci, která by měla proběhnout během září, a během ní budou moci fanoušci tramvají otestovat. Více podrobností však zatím dopravní podnik nechtl sdílet.

Vychází to asi jednou za čtrnáct dní, střídám se s ostatními kolegy. Jinak jezdím v normální tramvaji. O víkendů máme dvanáctihodinové směny, v týdnu pak 9,5 hodiny s tím, že máme různé dlouhé pauzy. Za den objedu víceméně celou Prahu. Je to takové kolo Pankrác-Hostivař-Cernokostelecká-Březiněveská. Ta trasa je pořád dokola.

Scan části článku z deníku MF DNES „Řidič mazací tramvaje: Pro cizince je to sci-fi“

## Autobusové spoje budou večer na sebe čekat

20. 10. 2015 PRAŽSKÝ DENÍK


### PRAŽSKÝ deník

Už by se na některých místech v hlavním městě nemělo stávat, aby cestujícím po setmění ujel navazující spoj. Na vybraných spojích pražské hromadné dopravy budou na sebe autobusy čekat. Ve zkušebním projektu vytipovala organizace Ropid, jež plánuje pražskou veřejnou dopravu, tři zastávky, kde tomu tak bude, a kam umístí infocedule. Z nich lidé zjistí, jaký spoj jim na dané zastávce navazuje. Zatím návaznost fungovala především

v nočním provozu. Nyní by se tak mělo zlepšit cestování i večer. Mezi zastávkami ve zkušebním provozu bude zastávka Nad Klamovkou, kde bude večer čekat linka 149 na každý druhý autobus linky 191 od Anděla – linka 149 má večer interval 40 minut, linka 191 má 20 minut. „Cílem je, aby se zlepšila večerní dostupnost Spiritky z centra města,“ uvedl mluvčí organizace Filip Drápal.

Druhou zastávkou je Divoká Šárka. Tady bude ve večerních hodinách zajištěn přestup z linky 119 na linku 191, aby se cestující dostali pohodlně z Nádraží Veveřslavín

na Sídliště Na Dědině od každého metra. „Pokud cestujícím na Veveřslavíně ujede spoj linky 142, nebudou muset čekat večer 20 minut,“ uvedl Drápal.

Poslední stanicí jsou Luka. U stanice metra bude zajištěn večerní přestup mezi linkami 179, 301, 352 a 142, vznikne tak alternativní spojení od metra Nemocnice Motol na Velkou Ohradu. Odjezdy autobusů 179, 301, 352 navazují v Motole přímo na metro. Na Lukách na tyto spoje počká autobus 142 a cestující se rychle dostanou z Motola na Velkou Ohradu i tehdy, kdy jim v Motole ujede přímý spoj linky 184. 

## STEJNÉ ZASTÁVKY DOSTANOU ČÍSLA

21. 10. 2015 METRO




Nejednoznačně označeným zastávkách brzy odzvoní. „Zastávek se stejným názvem kousek od sebe existuje příliš,“ stěžuje si čtenář Jakub Kocáb, stejně jako mnoho dalších Pražanů i turistů. To má zpřehlednit nový systém, který má zastávky, jež se nacházejí v jízdním řádu hned několikrát, opatřit zbrusu novým označením.

„Tato problematika je jedním z bodů řešení projektu standardů přestupních uzlů a za-

stávek povrchové dopravy, na kterém začneme pracovat,“ řekl Metru mluvčí Ropidu Filip Drápal, podle kterého se změna dočkáme příští rok.

Základem nového systému bude označení zastávek číselnými nebo písmennými indexy. Tyto informace cestující naleznou nejen na zastávkách, ale také v navigačních a informačních systémech. Ropid se při utváření nového rozlišení plánuje inspirovat Londýnem, kde systém podle Dráपालa funguje nejlépe. „Například v Berlíně jsou

zastávky odlišovány pomocí doplňujících názvů, v Paříži a Vídni mají sice na každém přestupním uzlu podrobnou mapu, konkrétně ale jednotlivé zastávky nijak zvlášť nerozlišují,“ popisuje Drápal.

Jednotlivá nástupiště jsou ve většině evropských měst číslována pouze v případě velkých autobusových nádraží. Ačkoliv je podle Dráपालa podoba řešení ještě stále nejasná, pro potřeby zastávkové služby jsou zastávky očíslovány již nyní. „Slouží to pro identifikaci v případě nehody,“ doplňuje Drápal. 



# PO TRÁVĚ AŽ NA PETŘINY

Tramvajová trať v ulicích Střešovická a Na Petřinách, která spojuje křižovatku Octárna se sídlištěm Petřiny, byla jednou z posledních v Praze 6, která neprodělala zásadní rekonstrukci. Dočkala se v létě tohoto roku. Panelová trať byla nahrazena tratí na železobetonových pražcích ve šterku se zatravněným svrškem.

Text: **Miroslav Grossmann** • Foto: **Lukáš Srb a Petr Hejna**




Oproti poslednímu předrekonstrukčnímu stavu je na trati zkrácena jízdní doba v každém směru o 1 minutu.

na 20cm, aby mohly zastávky používat také autobusy MHD. Zastávky jsou zkráceny na délku jednoho vlaku, výjimkou je zastávka Petřiny (dříve Obchodní dům Petřiny), která se nachází u nové stanice metra. Využívá ji silná autobusová doprava, takže nástupní hrana má 68 metrů délky. Osobní vzdálenost kolejí je zvýšena na 3,5 metru a na obou nástupištích jsou umístěny přístřešky pro cestující.

Za zmínku stojí, že na rozjezdové výhybce do křižovatky Octárna byla zřízena signalizace postavení a uzamčení.

Oproti poslednímu předrekonstrukčnímu stavu je na trati zkrácena jízdní doba v každém směru o jednu minutu. Plnění jízdních dob podpoří nejen zlepšení technického stavu trati a zrušení omezených rychlostí, ale také změna charakteru zastávek Sibeliova, Baterie a Ořechovka na znamení. Výsledek však mohl být ještě lepší. Na komunikaci většinou zůstalo původní dopravní značení omezující rychlost, což je vyžadováno i od tramvají. Takže na některých místech není možné využít traťovou rychlost.

Akce byla spolufinancována prostředky Evropské unie z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost. Závěrem dodejme, že na skončenou akci plynule navázala RTT Patočkova. Jde o rekonstrukci trati od ulice Na Petřinách po ulici U Brusnice. Hotova bude do konce roku. 

**R**ekonstrukce tramvajové tratě na Petřiny je z hlediska délky realizovaného úseku největší tramvajovou stavební akcí roku 2015. Výluka si vyžádala více než tři měsíce. Během ní došlo k zásadní proměně trati. Místo původní konstrukce z velkoplošných BKV panelů byla realizována trať klasické konstrukce, na pražcích ve šterku.

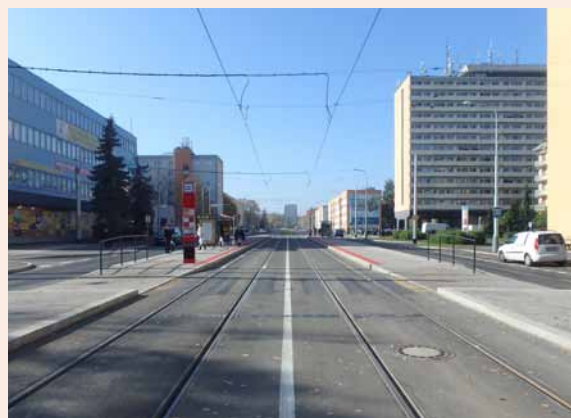
Trať je zakryta převážně trávou. Ta se nachází dokonce i v lesním úseku mezi Vojenskou nemocnicí a Baterií. Před zatravněnými úseky jsou zřízeny negativní retardéry formou otevřeného svršku. V zastávkách, přechodech a přejezdech je zakryt pevný, většinou živičný. Kolejnice

**Takto vypadá zastávka Petřiny, která se rekonstrukcí trati „přisunula“ k metru. Stejně jako většina ostatních má jen krátké vodící zábradlí mezi vozovkou a nástupištěm, takže nevzniká bariéra mezi chodníkem a zastávkou. S ohledem na intenzitu projíždějících aut může jít o následováním příklad.**

jsou použity převážně železniční S49 bez žlábků.

Pozornost zasluhuje změna uspořádání obratiště Sídliště Petřiny. Původní plně dvoukolejná protisměrná smyčka s celkem čtyřmi nástupišti byla nahrazena smyčkou se dvěma výstupními a jednou společnou nástupní hranou. Při zachování původní konfigurace by totiž nešly řádně provést bezbariérové úpravy. Obratiště je ve čtyřech místech vybaveno mazníky, které sníží opotřebení kolejnic a hlučnost provozu v obratišti. Zařízení je umístěno na obou kolejích na vjezdu do smyčky a také na začátku oblouků za výstupní zastávkou.

Všechny zastávky jsou bezbariérově přístupné. Výška nástupní hrany je 24cm, pouze v zastávkách Petřiny a Vojenská nemocnice je snížena



## RTT Střešovická – Na Petřinách

**Délka trati:** 3423 metrů (bez smyčky)

**Původní konstrukce trati:** velkoplošné panely

**Nová konstrukce trati:** převážně železobetonové pražce ve šterkovém loži se zatravněním, ve smyčce a v zastávkách Vojenská nemocnice a Petřiny W-tram s živičným krytem nebo velkou dlažbou

**Projektant:** Metroprojekt Praha a.s.

**Zhotovitel:** RTT Střešovická EUROVIA CS – COLAS CZ

**Termín realizace:** 18. 7. – 30. 10. 2015



# ELEKTROBUS – ČAS PRVNÍHO HODNOCENÍ

Od chvíle, kdy elektrobus SOR EBN 11 zahájil 1. září 2015 provoz s cestujícími, uplynuly dva měsíce. Pojďme se tedy společně podívat na první výsledky a zkušenosti.

Text: Jan Barchánek • Foto: Antonín Slezák a Marek Vančura

**P**robíhající společný projekt DPP se společností SOR a Cegelec spočívá v přípravě a realizaci ročního ověřovacího provozu plně bezemisního elektrobusu v reálných podmínkách vybraných autobusových linek pražské MHD. Základním cílem projektu je zajištění celodenního provozu elektrobusu s využitím průběžného dobíjení baterií během provozních přestávek v autobusovém terminálu Želivského.

Klíčovými body projektu jsou jednak optimální dimenzování baterií ve vazbě na provozní parametry jednotlivých linek a jednak unikátní technické řešení systému dobíjení s využitím tramvajové napájecí infrastruktury přes stacionární galvanický oddělovač. Tzv. „dobudka“, tedy nabíjecí stanice s galvanickým oddělením od zdrojové tramvajové trakční sítě, umožňuje nabíjení přes dvoupólový pantografový sběrač z vybudovaného krátkého úseku „trolejbusové“ troleje a zároveň zajišťuje potřebnou bezpečnost i při jed-

Účelem ročního testování je důkladné odzkoušení provozních i technických parametrů zapůjčeného elektrobusu v různých klimatických podmínkách.

nodušší („elektrobusové“) konstrukci vozidla.

## OSTRÉMU PROVOZU PŘEDCHÁZELA DŮKLADNÁ PŘÍPRAVA

Před samotným zahájením provozu s cestujícími probíhalo ze strany dodavatelů intenzivní testování a ladění vozidla, nabíjecí infrastruktury a jejich vzájemné spolupráce. V průběhu července 2015 se do zkoušek zapojili také řidiči DPP, nejprve ve spolupráci se zkušebními řidiči SOR a následně po převzetí vozu do pronájmu i samostatně.

Díky vysokým teplotám byla v rámci nabíjecích i jízdních zkoušek důkladně prověřena teplotní odolnost baterií i dalších komponent vozidla a v návaznosti na zjištěné skutečnosti byly příslušně upraveny nabíjecí parametry.

Simulace provozu probíhala se zátěží 60 % užitečné hmotnosti, přičemž několik dnů byly testovány provozní parametry i při plné zátěži. V druhé polovině srpna odcestoval elektrobus zpět do výrobního závodu

v Libchavách k realizaci připomínek a dílčích úprav, které vyplynuly z letního testování.

## PLÁNOVANÉ VÝKONY ELEKTROBUS ZATÍM ZVLÁDÁ

Pro zahájení provozu s cestujícími byly vybrány linky 213 (pracovní den) a 188 (sobota a neděle), na kterých odd. Jízdní řády Autobusy vytypovalo a částečně upravilo oběhy tak, aby příslušná pořadí pro elektrobus měla provozní přestávky v obratišti Želivského. Naplánování oběhů a denních nabíjecích cyklů vycházelo z vyhodnocení letního testování a dodržení požadovaného denního proběhu elektrobusu minimálně 250 km.

Pro nabíjení je prioritní využití „dobudky“ v obratišti Želivského, důležitým parametrem pro zajištění optimální životnosti baterií je však i noční pomalé nabíjení a balancování baterií na garáži Hostivař, pro které musí být zajištěn dostatečný časový prostor. Ze zkušebního provozu vyplynulo možné řešení případů, kdy



např. z důvodu údržby bude nutné zkrátit dobu nočního pomalého nabíjení, a to nabitím elektrobusu doplna v AO Želivského před zátahem z linky (na garáži už proběhne jen cca 45 – 60 minut balancování).

Dosavadní výsledky za první dva měsíce provozu ukazují, že elektrobus je schopen zajistit denní výkony přes 260 km s dostatečnou rezervou, a to i při částečném využívání elektrického topení. Pro hodnocení dojezdu však bude klíčové zimní období, kdy lze předpokládat energetickou náročnost elektrického topení minimálně dvojnásobnou (dle propočtů pravděpodobně na shodné úrovni, jako je spotřeba energie na jízdu). Právě systém vytápění je jednou z oblastí, kde i nadále probíhá ladění a optimalizace.



Linka	Denní proběh	Spotřeba bez topení (9/2015)	Spotřeba s částečným topením (10/2015)
213 (PD)	267,5 km	1,08 kWh/km	1,60 kWh/km
188 (SO+NE)	260,2 km	1,05 kWh/km	1,36 kWh/km

### ÚPRAVY ELEKTROBUSU DÁLE PROBÍHAJÍ

Ani sebedůkladnější testování nemůže plně simulovat podmínky reálného provozu s cestujícími. První zářijové dny a týdny na jednu stranu potvrdily funkčnost vozidla i systému nabíjení, zároveň však přinesly řadu dalších provozních zkušeností a připomínek. Namátkou lze zmínit některá SW nastavení, požadavky na úpravy vzduchové soustavy či úpravy osvětlení interiéru. Zejména v prvních týdnech provozu elektrobus vykazoval také některé nestandardní diagnostické hlášky a dílčí závady SW komunikace, avšak díky spolupráci s dodavateli se téměř všechny takové případy podařilo uspokojivě vyřešit. Neplánované odstavení vozu během provozu s následným servisním zásahem dodavatele bylo nutné pouze ve dvou případech. V prvním se jednalo o únik chladicí kapaliny z důvodu mechanické poruchy spojovacího elementu u kompresoru. Druhý případ vznikl vandalským chováním cestujícího.

### I DOBUDKA PROKÁZALA SVOU ÚČELNOST

Právě v případě úniku chladicí kapaliny došlo zároveň k ověření bezpečnostní funkce „dobudky“, která správně vyhodnotila snížení izolačního stavu a neumožnila zahájení nabíjení. Uvedený případ potvrdil

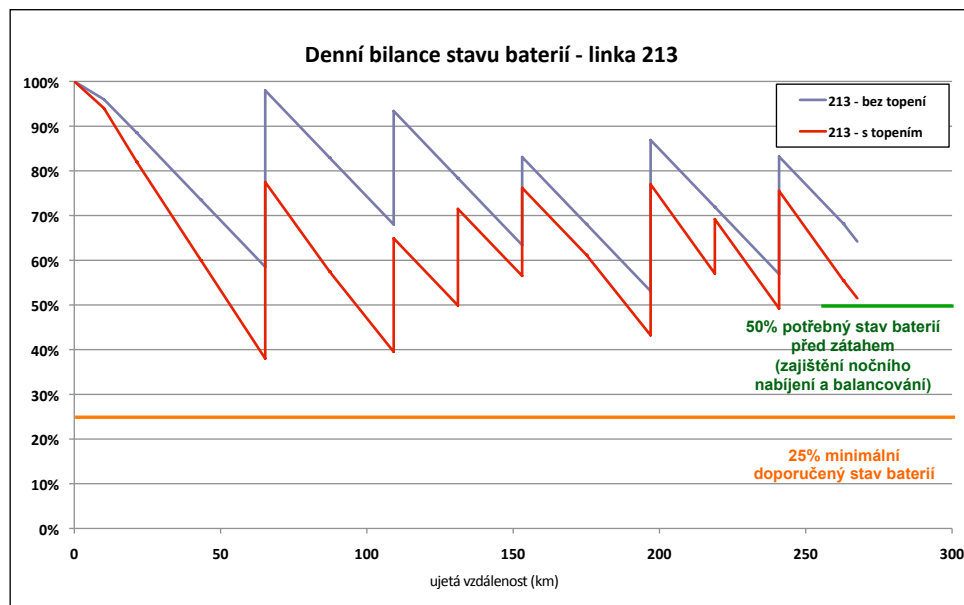
oprávněnost navržené konfigurace dvoupólového nabíjecího systému u vozidel elektrobusové konstrukce (s jednoduchou izolací). Další důležitou zkušeností bylo neplánované odpojení „dobudky“ při krátkodobé výluce části tramvajové křižovatky Želivského z důvodu výměny kolejového oblouku. V rámci případných dalších podobných lokálních oprav je tedy nutné počítat jak se zachováním napájení z trakčního vedení, tak i s trvalým zajištěním vodivého propojení přes kolejovou konstrukci.

Účelem ročního testování je důkladné odzkoušení provozních i technických parametrů zapůjčené-

ho elektrobusu v různých klimatických podmínkách. Lze tedy i nadále očekávat pokračování sběru poznatků, připomínek a případných dalších požadavků na dílčí úpravy. Nezastupitelnou roli v celém projektu mají vybraní testovací řidiči, kterým je nutné poděkovat za dosavadní výbornou spolupráci, předávání připomínek a zpětné vazby k realizovaným úpravám i důslednou evidenci údajů o nabíjení a spotřebě, které jsou klíčovým parametrem pro vyhodnocení i plánování dalšího provozu.

Získaná data a zkušenosti jsou vyhodnocovány nejen v rámci DPP, ale budou využity i k porovnání s ostatními podobnými projekty v rámci odborných konferencí (např. Czechbus), na úrovni Sdružení dopravních podniků ČR i zapojením do vybraných aktivit EU či UITP (ZeEUS, Eliptic, apod.).

Stanoviště pro noční, tzv. pomalé nabíjení elektrobusu v garáži Hostivař.



# Ohlédnutí za sanacemi výhybek

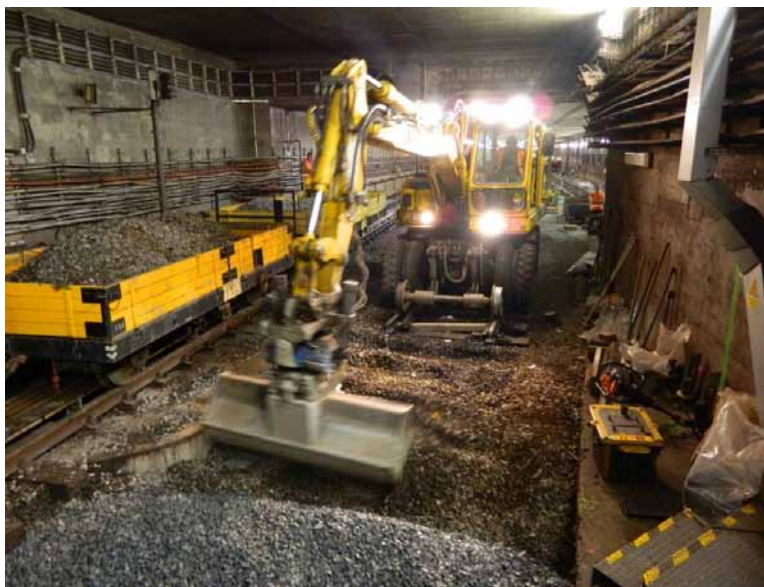
Letos proběhly na trati C pražského metra dvě souvislé výluky provozu, spojené se sanací výhybek ve šterkovém loži. Ačkoli se k nim vracíme až nyní, svým rozsahem a významem si místo v DP kontaktu zaslouží.

Text: Ondřej Krulíkovský a Zdeněk Rampa • Foto: Josef Čáslavský a Ivan Příbyl

**T**a první se odehrála v již „tradičním“ termínu, o Velikonočních, a z důvodu velkého objemu prací začínala již na Velký pátek 3. dubna 2015 ve 20 hodin. Záměrem byla výměna obou výhybek **na severním zhlaví stanice Pražského povstání – tedy směrem ke stanici Vyšehrad** – ale i kolejové spojky mezi nimi. Detailní strategickou přípravu si vyžádal převoz materiálu, zejména pak šterku: do pohybu se mělo postupně dát 400 tun nového z depa Kačerov a opačným směrem stejné množství vytěženého, po 41 letech provozu již silně znečištěného a degradovaného kameniva. K tomu je nutno přičíst pražce, kolejivo, upevňovací materiál, to vše ve stísněných podmínkách v tunelu o dvou kolejích – a na světě je docela slušný rébus! Vše se ale bez komplikací podařilo a ranní zahájení provozu v úterý 7. dubna už probíhalo na zbrusu nových výhybkách.

**Doposud největší a nejrozsáhlejší výluka vypukla o prázdninách ve stanici Háje.** Během 13 dnů výluky byly v termínu od 4. do 17. července 2015 vyměněny 4 výhybky v kombinaci a dvojitá kolejová spojka. Máme sice s podobnými akcemi bohaté zkušenosti, ale přesto jsme měli respekt před odvozem a náozezem tak velkého množství materiálu, které bylo nutno oběma směry přepravit, především ohromujících 600 tun šterku, ale i nezvykle velkého množství pražců a kolejiva. Z důvodů eliminace případné poruchy dvoucestného bagru a nutnosti zajistit práce nepřetržitě byly na tuto akci nasazeny stroje

Při sanaci výhybek ve stanici Háje byly tentokrát nasazeny 2 dvoucestné bagry a třetí čekal v záloze.



dva a třetí byl připraven jako záloha v depu Kačerov. Jsme opravdu rádi, že po důkladné přípravě dodavatele a po zvážení reálnosti i proveditelnosti jeho požadavků se vše v termínu stihlo.

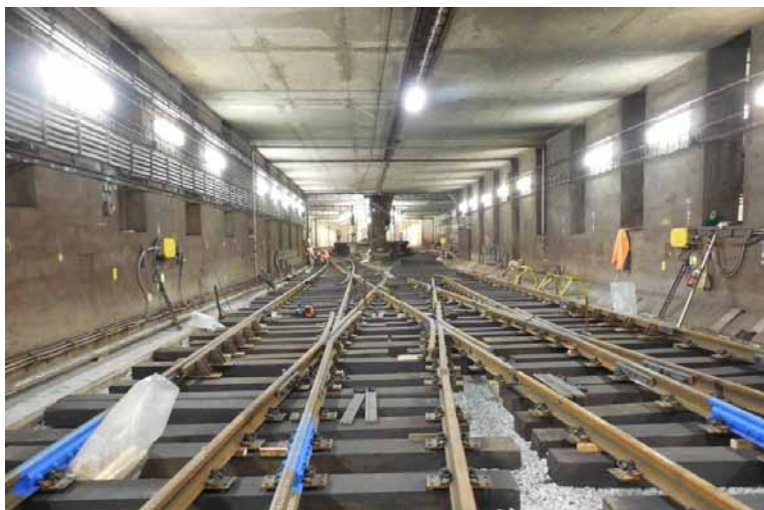
Další akce podobného rozsahu, ale za úplně jiných logistických podmínek, nás čeká v příštím roce o letních prázdninách **ve stanici Kačerov** (předběžně v rozsahu 9 dní) a v roce 2017 **ve stanici Dejvická**. Tím, že na jaře 2016 proběhne ještě sanace výhybky č. 1 na 0. koleji **ve stanici Želivského**, bude Dejvická zatím poslední, co se alespoň výhybek týká. Před námi budou další výzvy v oblasti sanací kolejového svršku ve šterkovém loži

v tunelu, především koleje **na mostě mezi Hůrkou a Lužinami**.

Jako významný počín v rámci jednotky Dopravní cesta Metro musíme zmínit v minulém čísle avizované zahájení opravy přejezdu přes **koleje 42b a 43b v depu Kačerov**, kterou služba 243000 – Stavby a tratě provedla a úspěšně dokončila vlastními zaměstnanci, jimž tímto děkujeme za aktivní přístup. Objem takto provedených prací, jako jsou výměna kolejnic, sanace podpor ve výhybkách materiálem ICOSIT, výměna dřevěných a betonových pražců ve šterkovém loži, výměna krytů přívodní kolejnice apod., bude postupně narůstat, o tom však napíšeme až někdy příště. 🚧

Vlevo: Pohled z výšky na dokončené přejezdy přes koleje 42b a 43b v kačerovském depu.

Vpravo: Trináctidenní výluka na Hájech přinesla výměnu 4 výhybek a dvojitě kolejové spojky.





# TAM, KDE STŘÍKÁ BETON DO OČÍ



Pokud nás minule ze závěří kanceláře vylákalo pozvání do Revoluční ulice, abychom tamní finále opravy tramvajové trati viděli pohledem montérů Vrchního vedení z výšky pracovní plošiny, reportáž z rozestavěného povrchu zemského, kde na jednom konci probíhá hra milimetrů, a na druhé straně tečou kubíky betonu do kolejí, zněla ještě lákavěji.

Text: Petr Ludvíček • Foto: Petr Hejna



**P**rvotně nás opravdu v rámci rozsáhlé rekonstrukce v Bělehradské ulici zajímal systém pokládání betonové vrstvy, než vše zakryje živичný povrch a vyjedou první tramvaje. Nájezd mixů s betonem a pumpy do připraveného úseku nového kolejíště má svůj přesný harmonogram a načasování, proto jsme mohli mezitím sledovat přesné vyměřování kolejí.

Co se na trati odehrávalo ještě před naší návštěvou, popisuje **Michal Novotný, vedoucí provozu Údržba a opravy TT**: „Původně zde byly velikoplošné panely, které jsme vytěžili a poté vyřezovali tzv. kufry.“ Dá se říci, že všechny vrstvy pod kolejovým tělesem až na kost. Po této destrukci začíná stavba nového: „Na dno se naválcuje podkladní beton, vsadí se L profily, na něž z boku lepíme rohože. Tato vana vymezuje novou tramvajovou trať. Na podkladním betonu můžete vidět dvě vrstvy gumových antivibračních rohoží o tloušťce 1,2cm položené tak, aby spáry ve vrstvách nebyly na sobě,“ ukazuje místo na nové trati vedoucí. Zároveň upozorňuje, že už v tento moment se musí myslet na příjezd těžkých vozů s betonem, tedy že rohože mohou být uloženy jen k budoucímu stanovišti vozidel, jinak by je shrnula.

*W-tram systémem upevněná kolejnice, která je obložena gumovými bokovnicemi a podložena patním profilem na rektifikačním pražci. Ten zabraňuje „pokládání“ kolejnic a šroub umožňuje ustavení kolejnice s pražcem do správné výšky.*



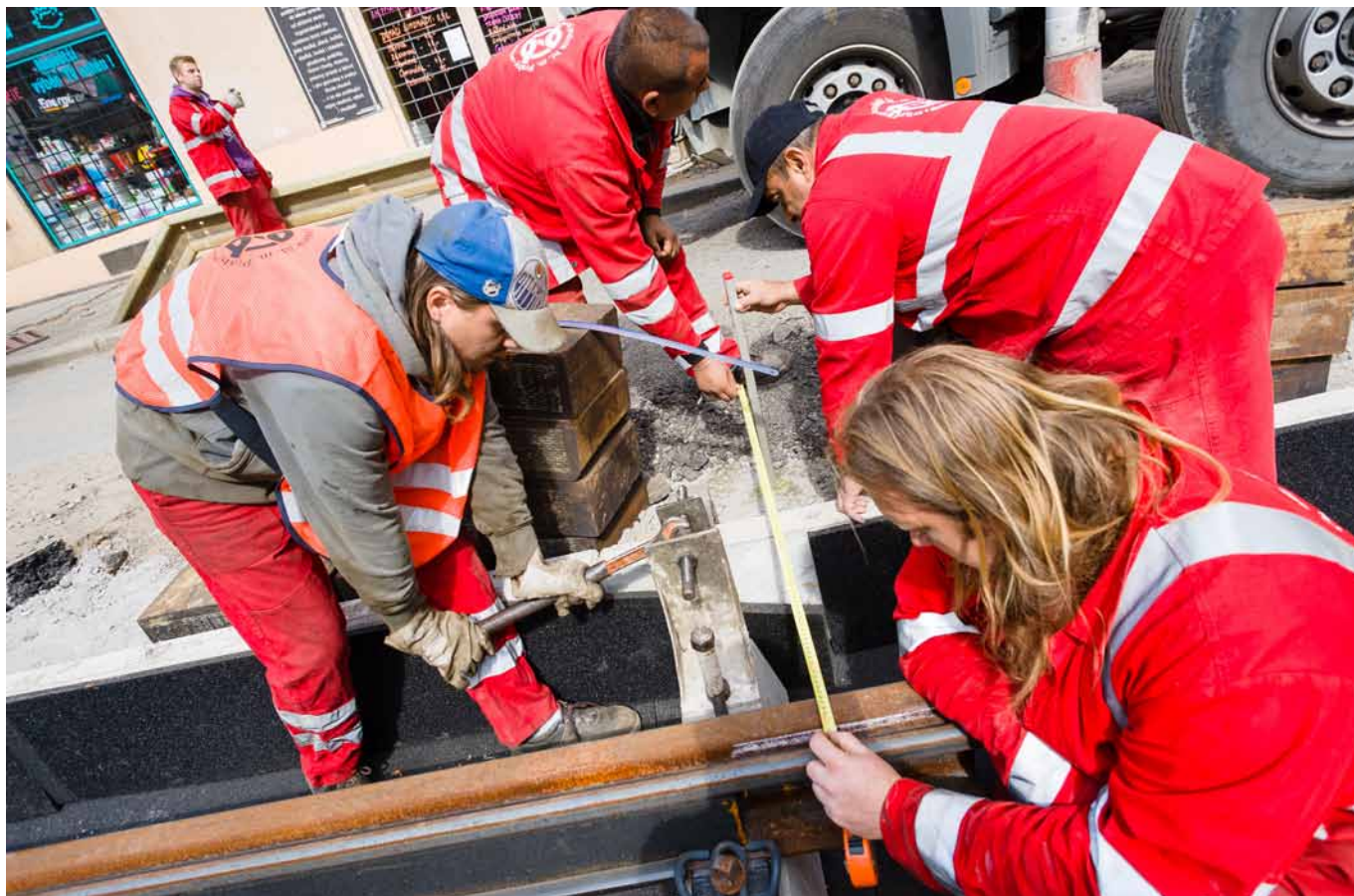
Konečně se dostáváme k vlastním kolejím. I když ne tak zcela – na gumy se ještě pokládají rektifikační pražce, které „slouží ke správné poloze kolejnic, aby se nepokládala či nekantovala,“ vysvětluje náš průvodce a dodává: „Společně s výrobcem pražců jsme vyvinuli upevnění, které pražec s kolejnicemi zvedá do požadované vyměřené výšky. V místě šroubu je pražec podložen plechy, aby se šroubovice nezabořila do gumy či betonu. Šroub je ještě chráněn husím krkem, aby se po zalití betonem mohl vytáhnout.“ V místě mezi pražci nám Michal Novotný ukazuje na hmoždinky a vrtule, které budou rovněž zalitý betonem. Na pražce

už montéři ukládají kolejnice, které mají dopředu obaleny bokovnicemi a patním gumovým profilem.

Nelze si na stavbě nevsimnout všudypřítomného geodeta. Právě na gumovou rohož stříká údaj o naměřené výšce kolejnice. Pomocí zmíněných šroubů se kolejnice dá zvedat či snížit. K upevnění kolejnic podle druhého údaje – do správného směru – pomáhají montérům upevňovací přípravky, tedy závitové tyče s francouzskou matkou. Samozřejmě je třeba ještě hlídat rozchod 1435mm, a to s tolerancí -2 a +3mm dle normy.

„Geodety tu máme opravdu non-stop,“ říká Michal Novotný a pokračuje: „Zvlášť když betonujeme každý

*Dole: Dodržení směru kolejnic podle geodetických značek probíhá pomocí upevňovacích přípravků. U metru odečítá hodnoty četář Jan Wimmer, dále spolupracují Michal Večeřa, Julius Žiga a Milan Gatýás.*





den, musí každé dopoledne před betonáží kontrolovat správné výšky a směry a zároveň nám určit výšky na další den a další úsek.“ Stačí o milimetr posunout jednu kolej a pohne se celý úsek, proto je nutné přeměrování. Navíc se přes noc mění teploty a s nimi teplotní roztažnost kolejnic, proto dopoledne probíhá poslední přeměření a odpoledne betonáž. „V této hře milimetrů jsou nejsložitější oblouky. Tam má kolejnice snahu se mj. naklánět, proto je tam rektifikační prázec velmi důležitý. Přesnost se vyplatí i v místě změny sklonu tratě, tedy v zakružováku.“

Po těchto velmi přesných pracovních postupech konečně dochází na první vrstvu betonu. Na stavbu v Bělehradské se spolu s prvním mixem prohánělo i pumpa. Nastává koncert sehraných účastníků, počínaje povely mezi mixem a pumpou a mezi řidičem pumpy s dálkovým ovládáním a zaměstnanci v kolejišti. „Právě začínáme pokládat beton v tomto zhruba 25 metrů dlouhém úseku, a to pod kolejnici. I když na něj přijde druhá vrstva, už tato by měla být na povrchu co nehladší. K tomu pomáhá zejména pracovník s vibrátorem, který jednak vyhání vzduch a hlavně pomáhá usadit beton dostatečně pod kolejnice a v tomto případě částečně i do kopce,“ popisuje vedoucí provozu. Samotný pohyb s chobotem naplněným betonem mezi kolejemi je velmi náročný, bez kolegů na jeho přenášení či dorovnávání betonu lopatami se sehraný tým neobejde. Postupuje metr za metrem do té doby, než během 15 až 20 minut neumístí devět kubiků směsi do kolejiště. V tu chvíli už bude za rohem připraven další mix. Při dnešní betonáži se zpracuje na 50 m<sup>3</sup> betonu.

„Tento úsek považujeme za menší betonáž. Většinou pracujeme v délce 35 až 40 metrů, což nám ruka pumpy dovolí. Zítra se kolejnice svaří a definitivně ustaví do směrů a rozchodů a odpoledne dobetonujeme do výšky 8 cm pod horní hranu kolejnice, což odpovídá dvěma vrstvám asfaltu. Výškově už nic nenarovnáme, ale směrově ano – vložky v podkladnici pod kolejnicí umožňují posun až 5 mm na každou stranu,“ dokončuje popis betonáže Michal Novotný. Na již dokončeném úseku




je v řezu mezi vrstvami asfaltu vidět struktura geomřížky, která má zabránit vyjíždění kolejí od nákladních aut. Zajímavostí betonáže je určitě to, že pro práci ve svahu, jako v případě Bělehradské, si pracovníci obdobné podmínky nasimulovali ve stavebním dvoře. Výsledkem byla ve spolupráci s betonářkou adekvátní tekutost směsi.

Práce pro provoz Údržba a opravy TT začaly první minutou výluky provozu na trati, kdy probíhalo vytrhávání gum z velkoplošných panelů, a skončí až vlastní kolaudací stavby. Do té doby se musí uklidit veškeré zařízení stavby, maringotky, kontejnery na materiál, bagry a další stroje. „Tři dny před kolaudací bývají zkušební jízdy tzv. na trolej, takže v předstihu víme, zda 'pomeranč', tedy zkušební tramvaj Vrchního vedení, projede bez problémů. Při tom si zjistíme, zda jsou správně obrou-

**Kolejáři z provozu Údržba a opravy TT Radek Pták, Ernest Císár a Josef Březina při kontrole rozchodu kolejnic.**

šené sváry, které případně dobrousíme.“

Provoz tvoří tři pracovní čety po 15 lidech k provádění rekonstrukcí, jedna osmičlenná pro drobnější opravy, výměny výhybek či výřezy poškozených kolejnic. Jedna pohotovostní četa pracuje v režimu dispečinku a řeší jakékoli závady na kolejnicích, ale třeba i rozbité sklo čekárny. Rovněž v nonstop režimu fungují svářeči na svařování kolejnic, opravy prasklin, navařování kolejnic apod., a také zámečníci, kteří se starají o výhybky. „Představuje to 38 svářečů, kteří pracují v režimu krátkého a dlouhého týdne a po 14 dnech se jim režim otočí. Dále je to 53 traťáků, tedy kolejařů, kteří pracují v nepravidelné pracovní době v ranní a odpolední směně. Svářeči mají zázemí v Hloubětíně a traťáci mají maringotky na stavbě, to jsou ti praví kočovníci,“ přibližuje Michal Novotný, který do provozu nastoupil 1. září 1988 do funkce výrobního dispečera. Postupně se provoz delimitoval přes Technické služby, opravy a trolejbusy a elektrické dráhy až do jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Vzpomíná, jak tehdy předával informace z terénu z vysílaček dále přes pevné linky, jiná možnost nebyla. Poté přišel post stavbyvedoucího, vedoucím provozu je desátým rokem. „Každá stavba je jiná, ale mohu se spolehnout na lidi, protože je znám velmi dobře, trávíme spolu nemálo času. Není výjimkou, že tu pracovaly tři generace pracovníků,“ vyzdvihuje vztah svých podřízených k této nelehké práci. 

**Betonáž v Bělehradské v podání Michala Tužiny, Františka Pávka a Jana Tužiny. Prvně dva jmenovaní i na snímku s vibrátorem a hadicí od pumpy na str. 11.**





# Cvičně vás přivřeme do dveří

Dny, kdy se otvírají brány provozů, jež jsou jinak před zraky veřejnosti skryty, bývají hojně využívány. Dny otevřených dveří pořádané Dopravním podnikem lákají hned několik skupin návštěvníků; rodiny zaměstnanců, fanoušky dopravy, studenty dopravních škol a v neposlední řadě děti. V součtu dávají vždy tisíce osob a připravit pro ně program poutavý, srozumitelný i pestrý zároveň není jednoduché. Když se podíváme za interaktivními nápady do hostivařské garáže, tak se to letos rozhodně povedlo.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Josef Slavíček a Tomáš Čermák**

**N**etřeba připomínat, že rok 2015 patřil významných výročí, jež si Dopravní podnik právě s veřejností společně připomněl, a to i v garáži a depu Hostivař a vozovně Strašnice. A kde jinde se potkat se svými zákazníky bez každodenního shonu, než u poklidně stojících vozidel městské dopravy v garáži, depu či vozovně. Navíc, když se zájemcům o prohlídku tak ochotně zaměstnanci Dopravního podniku věnují. Nejen vysvětlují, popisují, ukazují, ale jak ukázal letošní DOD, přinášejí i nové nápady a exponáty.

Jednu z nových interaktivních prezentací připravil **Jaroslav Velich s kolektivem autoelektrikářů**, kteří návštěvníkům v kostce představili expozici světél z autobusů, počínaje „ešenkou“ a konče „sorkou“. Svěpomocí zhotovili panely se světly z několika typů vozidel, kam zařadili koncová světla, ale i vnitřní osvětlení či žárovky a světla nad řidičem. Pro názornost ještě nad panely umístili fotografie jednotlivých vozů a pak už stačilo mačkat tlačítka a sledovat, jaká světla ke kterému vozu patří.

Zůstaneme-li u elektřiny, na dalším stanovišti byla představena plejáda komponentů elektrického ovládání



Ukázku funkce brzdového třmenu si vzal na starosti Filip Zeman.

Vlevo: Osvětlení si mohli návštěvníci přiřadit k jednotlivým typům autobusů díky týmu Jaroslava Velicha.

Vpravo: Panel s funkčním modelem vzduchové soustavy předváděl Marek Vančura.

autobusů. Pohromadě a zblízka tak byly k vidění tachometry, válce dveří, vyzvánění, osvětlení dveřního prostoru, kompletně s popisky.

Jeden z dalších velkých panelů patřil představení kompletní vzduchové soustavy autobusu se vzduchojemy, veškerým vedením, brzdovými válci, s ukazatelem tlaku apod. A pozor, **Marek Vančura** sestavu napojil na kompresor, takže model byl plně funkční.

„Tyto ukázky měly velký úspěch nejen u dětí, ale mohli jsme tu u simulací potkat řadu dospělých,“ říká vedoucí střediska **Provozní podpora**

**Jan Odvárka**, který dodává, že: „takovéto prezentace připravují kolegové, které práce baví a pracují v podniku rádi.“ K těm určitě patří i **František Vojta** se simulací funkce dveří. Kromě jejich funkčního modelu potřeboval k ukázce figurínu, která byla zavírána do dveří. Demonstroval tak zájemcům funkci omezovače dveří, tedy po přivření osoby jejich znovuotevření a naopak přivření do dveří při vyřazení omezovače. Svě místo měl i Mypol, tedy funkční prezentace odbavovacího informačního systému (OIS) od **Zdeňka Jelínka** s označením jízdenky, navolením zastávky,







hlášením zastávek či panelů orientací na voze.

„Zatoč si svým motorem, to byl název další vděčné zastávky na procházce garážemi. Zejména malí návštěvníci čekali, aby si mohli zatočit klikou na klikové hřídeli a mohli sledovat pohyb pístů v motoru,“ pokračuje ve výčtu Jan Odvárka. Tím jsme se posunuli ke „klasice“, tedy prezentaci náprav, automatických převodovek a motorů v řezu. **Filip Zeman** připravil v řezu i brzdový třmen na brzdovém kotouči. Po určitém čase ho brzdové destičky zastavily a po chvíli se opět roztočil. Fungování brzd autobusu jako na dlani. Nechyběla ani přehlídka všech typů autobusů právě provozovaných v Dopravním podniku včetně některých zvednutých na heverech. „Pohled na vozidla na zemi je běžný, ale z pohledu už je netradiční a bývá návštěvníky často vyhledáván,“ popisuje Jan Odvárka a dodává: „Nesmíme zapomenout na předvedení diagnostiky automatických převodovek, o které se postaral **Karel Navrátil** a **Stanislav Linhart**.“

Zajímavostí byl určitě i staniční sloupek před a po rekonstrukci, tedy: v jakém stavu je dovezen k opravě a jak vypadá po rekonstrukci. Z pohledu prací na dílně tu jde o představení zámečnické a lakýrnické práce i řezání plexiskla. Hostivařský sloupek nesl pro odlehčení jméno vedoucího Josefa Slavíčka... A konečně,

své místo měla i místa k sezení, tedy výstava současných i historických sedaček autobusových vozů i těch, které nebyly v Praze nikdy použity nebo využity jen v některých barevných variantách.

„Považuji dny otevřených dveří za velmi důležité, neboť tímto způsobem můžeme všem návštěvníkům maximálně přiblížit a prezentovat vše, co děláme pro cestující veřejnost v rámci pražské MHD,“ říká závěrem **Jan Lebeda**, vedoucí jednotky **Správa Vozidel a Autobusů**, který k zářijové akci dodává: „dle mého subjektivního názoru to byl jeden z nejlépe vydařených a atraktivních DOD, za kterým

**Rozpohybovat písty v řezu motoru nabízela atrakce „Zatoč si svým motorem“, obsluhovaná Petrem Kostohryzem a Jaroslavem Jirsou.**

**Vpravo: Co vše obnáší odbavovací informační systém, odhaloval Zdeněk Jelínek.**

**Dole: S figurínou předvedl funkci dveří autobusu František Vojšta. V pozadí sloupek imaginární stanice Gen. Slavíčka.**

stojí aktivní a srdečný nadstandardní přístup kolegů zaměstnanců jednotky SVA, za což jim patří můj upřímný a maximální dík!“





# 140 let historickým objektivem: **Vladislav Borek**

Na náš rozhovor dorazil Vladislav Borek lehce nervózní. Počáteční rozpaky se však zakrátko rozplynuly, a to když otevřel první složku svých fotografií a začal vyprávět.

Vyprávět se zářícíma očima o lokomotivách, které u Českých drah opravoval, a o tramvajích, které jako malý kluk celé dny pozoroval z koloběžky...

Text: **Jana Šejnohová** • Foto: **Vladislav Borek a Petr Hejna**

**Ačkoliv nikdo z rodiny s dopravou nic společného neměl, vy jste měl od začátku jasno...**

Já jsem se s tím narodil. Pamatuji si, že když jsem byl malý, chodili jsme s matkou do dětské poradny v Radlické ulici. Já se vždycky bál a ona mi říkala: „Když budeš hodný, půjdeme pak na lávku na Smíchovské nádraží na mašinky.“ Takže jsem byl u paní doktorky Škorpilové, její jméno si vybavuji dodnes, statečný, abych mohl jít na mašinky.

**U pozorování lokomotiv však nezůstalo, svým půvabem vás brzy oslovily i tramvaje...**

To je pravda. Bydleli jsme tehdy na Smíchově a já jako malý kluk jezdil třeba až na Újezd, abych viděl ponorky a mevra, které u nás nejezdily, a které se mi strašně i kvůli sklápějícím schůdkům líbily. Vždycky jsem opřel koloběžku o zábradlí a celé odpoledne koukal. Jednou jsem dokonce dojel až k vozovně do Hloubětína, kdy by mě tenkrát napadlo, že tam prožiji podstatnou část života...

**Svou pracovní kariéru jste odstartoval u Českých drah, kudy vedla cesta do Dopravního podniku?**



Tramvajový provoz v Sarajevu, oblíbeném městě Vladislava Borka.

Konečná přímo u domovních dveří – Halberstadt. Jedna z mnoha zajímavostí z bývalé NDR.

Na myšlenku jít do Dopravního podniku mě přivedl kamarád, no a letos 17. listopadu to bude přesně 40 let, co jsem jako řidič poprvé vyjel. Začínal jsem v Kobylisích, pak přišla reorganizace a část řidičů šla do Hloubětína, kde jsem již zůstal. Dneska zde už jenom brigádníčkem. Práce mě sice pořád baví, stačím na ni, ale říkám si, že v nejlepší se má přestat.

**Od vzpomínek z dětství a práce odbočte k fotografování. Co vás k této činnosti přivedlo?**

K fotografování jsem se dostal vlastně z donucení, protože jsem si uvědomoval, že určité typy lokomotiv a tramvajových vozů věčně jezdit nebudou. Vlastní focení mě bavilo, ale nebavilo mě třeba dělat fotky. Nadělal jsem jich i tak tisíce, ale dnes můžu s klidem říci, že jsem rád za zlatou dobu digitální.

**Pamatujete si ještě první dopravní fotografii, kterou jste pořídil?**

První fotografie? To bylo tak... K Vánocům v roce 1964 jsem dostal fotoaparát a hned druhý den ráno, tedy 25. prosince, jsem jel na Zlíchov, což bylo mé oblíbené místo, kam jsem chodil pozorovat vlaky a právě tam jsem začal fotit. První fotka parní lokomotivy kvalitní opravdu není, protože bylo strašně počasí, zkrátka jeden z těch nepříjemných prosincových dnů, kdy jsou raději všichni doma.

**Kromě fotografování se celý život pilně věnujete i publikační činnosti. Jste autorem hned několika knížek, které jsou v dnešní době velmi ceněným artiklem...**

Je to celkem šest titulů, přičemž dva z nich jsou po dvou dílech. První knížka mapuje motorové lokomotivy z produkce ČKD, po ní přišla dvoudílná publikace o elektrických ve Vysokých Tatrách a další díla se







věnují lokomotivám parním (dva díly) a ozubnicovým.

**Právě dvoudílná monografie, vydaná jako dílo o kolejové dopravě ve Vysokých Tatrách, vybízí k otázce, zda máte k Tatrám nějaký speciální vztah?**

Mám, určitě. Poprvé jsem tam byl s našimi v roce 1958, to mi bylo osm let a Tatry mě úplně uchvátily. Neuchvátily mě ani tak ty hory, jako doprava v kombinaci s nimi. Do Tater jsem pak jezdil často, ale nahoře jsem byl snad jednou nebo dvakrát, protože mě příliš nebavilo šplhat nahoru a ani pak, koukat dolů. Raději jsem zůstával dole a sledoval provoz na tratích. Električka byla vždycky jeden z dopravních prostředků, který mě tam fascinoval. S trochou nadšázky se dá říci, že hory jsou stále stejné po staletí, ale co se změnilo, jsou právě ty vláčky pod nimi.

**Máte v Čechách nebo zahraničí ještě nějaké podobné místo, které je pro vás obzvlášť přitažlivé?**

Miluji třeba Sarajevo, ale zase ne kvůli architektuře a okolním horám, ale kvůli tramvajím. Poprvé jsem tam byl asi 10 let po nešťastné válce v bývalé Jugoslávii, to tam bylo ještě všechno roztržkané a město mělo tajemný nádech. Zajímavý byl určitě i Halberstadt v bývalém východním Německu, kde byla jedna z tramvajových tratí ukončena „šturcem“ přímo u domovních dveří. To už je dnes pravděpodobně zrušené, ale svůj půvab to určitě mělo. Ovšem v bývalé NDR bylo zajímavých tramvajových provozů daleko více...

**Váš pracovní i mimopracovní život je podle aktivit, které stiháte, tak bohatý, že by stálo za úvahu sepsat paměti. Už jste o tom uvažoval?**

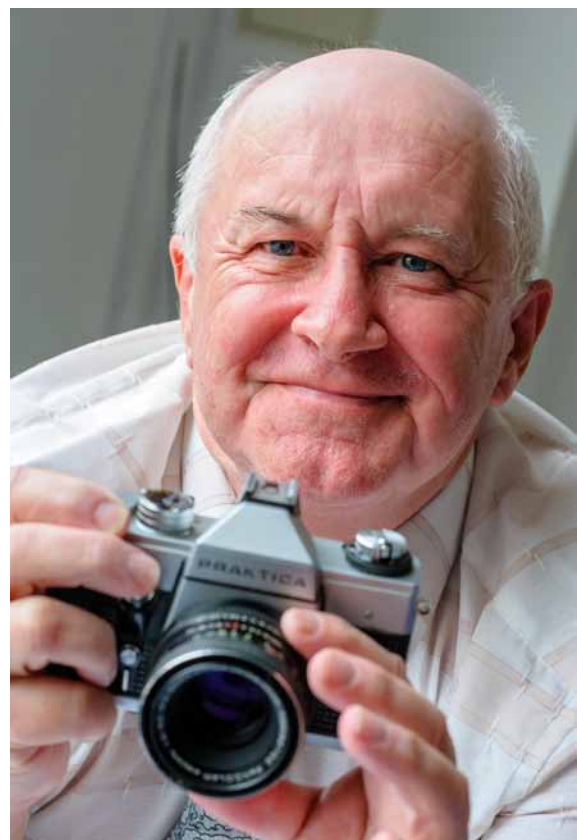
Mám rozepsanou knížku, popisující život lidí okolo tramvají. Je tam ovšem jen to, co jsem osobně prožil, nic odposlechnuté z tzv. „tramvajácké latiny“. Už to mám rozmyšlené, rozpracované a bude se to jmenovat Ševcoviny.

**Vladislav Borek** (65) po absolvování železničního učiliště několik let opravoval lokomotivy v depu na Masarykově nádraží. V roce 1975 přišel do Dopravního podniku, kde brigádnicky jako řidič tramvaje působí doposud. Dopravu fotografuje od roku 1964 a jeho prvním „společníkem“ byl německý fotoaparát značky Pentona. Je autorem řady publikací i prozatím knižně nevydaného materiálu o československých tramvajích v Káhiře (publikováno pouze v odborných časopisech). Předloni se mu podařil husarský kousek, když tramvaj KT8D5 ev. č. 9048, jejíž dva články v roce 1990 přivezl z továrny, po 20 letech provozu odvezl do Muzea MHD.



Nahoře: Nová „kátěčka“ seřazená před vraty vozovny Hlubětín v době výluky – nejmilejší fotka Vladislava Borka.

Vpravo: V akci samospoušť. Střelničná, 1977.





# Z ANDĚLA AŽ DO ŘEP V NOVÉM

Je tomu pět let, co byla provedena velká rekonstrukce tramvajové trati v Plzeňské ulici, která do té doby byla vzorem chátřání velkoplošných panelů. Nahradila ji moderní stavba s rychlejším a pohodlnějším provozem. Práce na Plzeňské však jsou završeny až nyní. Dva měsíce trvající stavba mezi Tomáškovou ulicí a zastávkou Klamovka odstranila poslední „staré“ místo. Nyní už vozíme cestující z Anděla až do Řep po nové trati.

Text: Miroslav Grossmann • Foto: Michal Váňa a Josef Režný

**T**ramvajová trať v právě dokončeném úseku je atypická. Vede po jedné straně komunikace a nikoli středem, jak bývá v Praze zvykem. Tento stav byl dosažen rekonstrukcí v letech 1977 – 1979, kdy se vozovka ve směru do centra přesunula do souběžné Vrchlického ulice. V Plzeňské zůstala dvoupruhová silniční komunikace pouze pro směr z centra. A k tomu koleje. Tento střední úsek nebyl zahrnut do celkové rekonstrukce trati do Řep (RTT Plzeňská) v roce 2010, protože tehdy byl v relativně dobrém stavu. O pět let později se však na rýhatých panelech již vyskytovaly shnilé ryby a v některých případech již muselo docházet k lokálním opravám. Pro pořádek dodejme, že i zcela spodní úsek Plzeňské, mezi Andělem a Tomáškovou, byl zrekonstruován v roce 2010, a to pod názvem TT Plzeňská.

Letošní rekonstrukce drží trať v zásadě ve stávající stopě s jedinou viditelnou změnou, a to likvidací kontraoblouků na Bertramce, které byly zdrojem mnoha poruch. Konstrukce je provedena jako pevná jízdní dráha na betonové desce se systémem upevnění W-tram. Oproti běžným konstrukcím má mírnou odlišnost v použitém kolejivu. Z důvodů nedo-




Takto vypadala trať 3. září 2015, necelé tři týdny po zahájení výluky.

statku kolejnic NT1, který způsobily masivní investice do české kolejové infrastruktury, jsou použity kolejnice 60R2 z Polska. Patu mají širokou 18 cm namísto 15 a pojižděná hrana je stejná jako bezžlábková kolejnice S49 v úklonu.

Z důvodů snížení hlukové zátěže a především vibrací je trať umístěna do vany z pružného materiálu. V úsecích, kde to dispozice a předpokládaný provoz umožňuje, jsou doplněny podélné oddělovací tvarovky mezi tratí a vozovkou. Instalované jsou přibližně na polovinu trati, přičemž další fyzické oddělení tvoří nástupní ostrůvky zastávek.

Ty jsou v daném úseku celkem tři a všechny jsou nově řešeny jako

bezbariérové. Z důvodů splnění normových šířek a dalších požadavků byly všechny ostrůvky rozšířeny, což v případě zastávek Bertramka a U Zvonu přináší snížení počtu jízdních pruhů pro silniční dopravu na jediný. Zastávka Klamovka je umístěna v příznivějších podmínkách a kolem ní jsou dva pruhy. Nástupišť ve směru do centra jsou součástí chodníku a nebylo do nich zasahováno. Výška nástupní hrany nepřesahuje 20 cm pro případné umožnění krátkodobé jízdy náhradní autobusové dopravy po kolejích.

Stavba byla spolufinancována z evropských fondů, a to z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost. 



## RTT Plzeňská II

**Úsek:** Tomášková ulice (včetně) – Jionická ulice (mimo)

**Délka trati:** 1300 metrů

**Původní konstrukce trati:** velkoplošné panely

**Nová konstrukce trati:** W-tram, živičný kryt

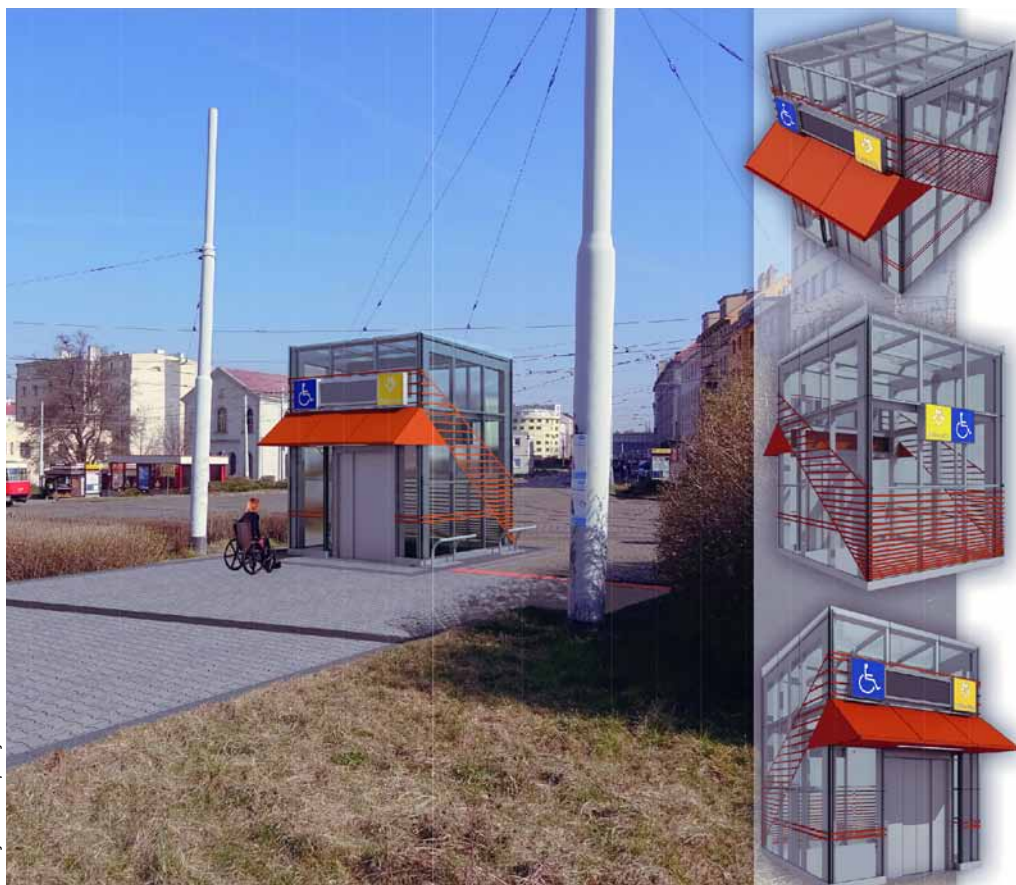
**Projektant:** Metroprojekt Praha a.s.

**Zhotovitel:** Společnost RTT Plzeňská STRABAG Rail a.s., OHL ŽS, a.s.

**Termín realizace:** 15. 8. – 17. 10. 2015



# Bezbariérový přístup na Palmovce



Zdroj: Metroprojekt

Zlepšování podmínek cestování MHD též pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace věnuje Dopravní podnik značnou pozornost a tato problematika je dlouhodobě jedním z významných segmentů jeho činnosti. Jednou ze stanic dosud bezbariérově nepřístupných je Palmovka, která se ale výtahu dočká. V současnosti probíhá stavební řízení.

Text: **Rudolf Pála a Milan Bohadlo**

**Z** celkového počtu 61 stanic metra je v současnosti zajištěn bezbariérový přístup již do 40 stanic, 2 stanice umožňují bezbariérový pohyb s proškoleným doprovodem (v roce 1990 byla z celkového počtu 41 stanic bezbariérově přístupná pouze jedna, Vyšehrad, v roce 2000 již 22 stanic z celkových 52, v roce 2013 činil nárůst na 36 stanic z 57 celkových). Pořadí stanic určených k dodatečnému bezbariérovému zpřístupnění je projednáváno s organizacemi zastupujícími imobilní cestující a na základě požadavků jednotlivých městských částí. Magistrát hl. m. Prahy plánuje bezbariérově zpřístupnit všechny stanice metra do roku 2025. Všechny v současné době nově budované stanice metra jsou již automaticky bezbariérově přístupné.

Jednou ze stanic dosud bezbariérově nepřístupných je stanice Palmovka. Příprava realizace výtahů v této stanici byla zahájena v roce 2014 na základě návrhu studie bezbariérového zpřístupňování stanic metra zpracované Metroprojektem z roku 2003, přičemž je koordinována

**Vizualizace výjezdu osobonákladního výtahu na Palmovce v místě původního nákladního výtahu, s ukázkou rozšíření chodníku.**

s plánovanou výměnou pohyblivých schodů. V současnosti je k dispozici vydané územní rozhodnutí a probíhá stavební řízení. Technické řešení je navrženo umístěním svislého osobního výtahu vedle trojice eskalátorů vedoucích z nástupiště do západního vestibulu a nahrazením stávajícího nákladního výtahu z vestibulu na povrch výtahem osobonákladním s příslušným povrchovým kioskem na uliční úrovni.

Pro těžce pohybově postižené jsou v rámci akce zajišťovány odpovídající manipulační plochy (včetně vnitřního uspořádání kabiny výtahů), dostatečná světlost dveří, vhodné umístění ovládacích prvků výtahů, dostatečný průchozí profil v místě odbavovací čáry, podélné a příčné sklony veřejnosti přístupných komunikací a výškové rozdíly na komunikacích.

Pro nevidomé bude zajištěno akustické navádění k výtahům (na povrchu, ve vestibulu a na nástupišti, včetně hlášení mimořádných provozních stavů, např. „stanice uzavřena“), akustické hlášení v kabině výtahů a hmatové úpravy ovládacích prvků výtahu. Pro osoby slabozra-

ké je provedeno vizuální označení prosklených stěn a dveří, kontrastní označení nástupních a výstupních stupňů schodiště. Pro sluchově postižené se zřizuje u nástupu do výtahu na nástupišti i na povrchu panel s běžícím textem, informujícím zejména o mimořádných provozních stavech.

Součástí povrchových úprav je i rozšíření přístupu k výtahu (na obrázku). Stávající rabato bude částečně zrušeno a na jeho místě bude vybudována nová dlažba, schopná odolávat i zatížení nákladních vozidel pro odvoz odpadu a pro zavážení náhradních dílů vlastní stanice. Kiosky výtahu na úrovni povrchu je umístěn poblíž frekventované tramvajové křižovatky v místě stávajícího nákladního výtahu. Bylo tedy třeba přihlídnout k bezpečnosti povrchového provozu, tzn. k rozhledovým poměrům tramvají. Kiosky je tak záměrně architektonicky pojednán jako prosklený. K tomuto dopravnímu řešení přispěje i fakt, že kabina výtahu sjede vždy do úrovně vestibulu v době, kdy nebude právě využívána.



# Listopadový historický kaleidoskop 2015

Listopad býval ve své době měsícem, ve kterém se mnohdy spěchalo, aby se dodržely termíny staveb, stanovené státním plánem anebo různými závazky. Velmi oblíbený býval 7. listopad, kdy se připomínalo výročí Velké říjnové socialistické revoluce. Podařilo-li se termín splnit dokonce o několik dní dříve, bývala to velká sláva. A tak není divu, že si v listopadu připomínáme 35. výročí zahájení provozu na traťovém úseku II.C a také 30. výročí zahájení provozu na prvním provozním úseku tratě B.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP, Ivo Mahel, Daniel Sitenský a Pavel Fojtík**

**K**ulaté výročí, 25 let, má také na trati B úsek Florenc – Palmovka, na kterém byl zahájen provoz až ve druhé polovině měsíce. Čtvrt století uplynulo také od zahájení provozu na tramvajové trati Ohrada – Palmovka. Právě té, a také „prvnímu běčku“, se budeme v dnešním kaleidoskopu věnovat. Jako každý měsíc si také připomeneme, co se v pražské MHD odehrávalo před 140 lety.

## PŘED TRICETI LETY SE UZAVŘEL „TROJÚHELNÍK“

Druhý listopadový den roku 1985 byl v Praze slavnostně zahájen provoz na prvním úseku třetí tratě pražské-

*Pamatujete si ještě, jak to vypadalo u Anděla v roce 1979, než se tu začalo stavět metro? Na fotografii vidíme dům U zlatého anděla, který dal křižovatce jméno.*

ho metra, označené žlutou barvou a písmenem B. Provozní délka nové tratě byla 4,870 km, stavební délka byla 5,411 km, měřeno v levé koleji ve směru staničení. Síť pražského metra se současně rozrostla o 7 nových stanic – Smíchovské nádraží, Moskevskou, Karlovo náměstí, Národní třídu, Můstek B, Náměstí Republiky a Sokolovskou. Jména Moskevská a Sokolovská nebyla příliš šťastně zvolená, protože Moskevská ulice byla již čtyři desítky let ve Vršovicích a stanice Sokolovská byla na počátku více než 5 km dlouhé významné městské ulice, což orientaci také příliš neusnadňovalo. Pojmenování bylo změněno na počátku

roku 1990, kdy stanice Moskevská dostala vžitě místní jméno Anděl a ze Sokolovské se stala Florenc.

Šest ze sedmi nových stanic bylo hluboko založených, a proto se jedná o stanice ražené, trojlodní. Proti stanicím stejného typu, které se nacházely na trati A, vykazovaly některé odlišnosti. Především se jednalo o mnohem větší počet prostupů mezi staničními tunely. Stanice Smíchovské nádraží byla jako jediná stavěna jako hloubená. Původně projektanti uvažovali, že na tomto úseku tratě B bude o jednu stanicí víc. Na Smíchově totiž měly být tři stanice – Lidická, Staropramen a Smíchovské nádraží. Až v další části projektové přípravy







byly stanice Lidická a Staropramen sloučeny a obsluha dotčených lokalit byla řešena dvěma vestibuly stanice Anděl.

Přípravné práce – geologický průzkum – začaly v roce 1976, kdy se také definitivně upřesnilo vedení tratě. První předstihové práce začaly 30. října 1977 stavbou těžní věže na smíchovském náměstí 14. října. První stanicí, která se začala stavět, bylo Smíchovské nádraží, kde se práce rozběhly 1. října 1978. Některé lokality – především Florenc, oblast stanice Národní třída a křižovatky Anděl – se zásadním způsobem proměnily, protože zde metru musela ustoupit celá řada domů. Jistě si mnozí z nás pamatují nesnáze a provizorní tramvajové přeložky v oblasti náměstí Republiky, Jungmannova náměstí, Karlova náměstí a před smíchovským nádražím.

Mezi zajímavosti úseku I.B patří druhá nejkratší mezistaniční vzdálenost v pražském metru. Stanice Národní třída a Můstek B dělí jen 500 m v levé a 481 m v pravé koleji. Shodou okolností na úseku I.B najdeme i třetí nejkratší mezistaniční vzdálenost, a to mezi Náměstím Republiky a Florencí (551 m, resp. 542 m). Připomeňme, že tou úplně

nejkratší mezistaniční vzdáleností se pyšní trať C v úseku Hlavní nádraží – Muzeum, která měří 427 m v levé a 425 m v pravé koleji. Stanice Můstek se stala nejhlubší stanicí na trati B (40,3 m pod terémem) a čtvrtou nejhlubší stanicí v síti pražského metra.

Protože ještě pro trať B neexistovalo samostatné depo, byly vlaky linky B vypravovány z Kačerova. Proto současně s prvním úsekem třetí tratě byla v oblasti Florenc uvedena do provozu manipulační jednokolejná spojovací trať B – C. Některé vlaky byly vypravovány z kolejí před stanicí Smíchovské nádraží, kde byla zřízena tzv. stanice provozního ošetření. Tím se šetřily tzv. jalové kilometry, které jinak musely soupravy ujet v úseku Kačerov – Sokolovská bez cestujících.

Zprovoznění nového úseku metra předcházela jeden z dodnes diskutovaných velkých zásahů do tramvajové sítě: zrušení tratí v ulicích Na Příkopě, 28. října a v části Národní, a také v Hyberské ulici. Tramvajová síť, po zrušení tratě na Václavském náměstí, se tak stala mnohem zranitelnější než dřív. Kromě zmíněných úseků v souvislosti s výstavbou metra vzaly za své i trať v ulici Na Florenci a smyčka před nádražím Pra-



**Vlevo: Slavnostní zahájení provozu na prvním provozním úseku tratě B 2. listopadu 1985. K přestřižení pásky se připravuje prezident republiky Gustáv Husák. Ze šesti fotografií seriálu ho najdeme jen na této jedné.**

**Vpravo: Některá místa se během třiceti let výrazně změnila. Původní pavilon s vestibulem stanice Anděl byl zbořen v roce 1999.**

**Když fotograf Ivo Mahel stisknul 19. února 1989 na železničním přejezdu Krejčárek spoušť, nebylo po tramvajové estakádě ještě ani stopy.**

ha-Smíchov. Rušení tramvajové sítě ovšem mělo být mnohem radikálnější, protože se původně počítalo i se zrušením tratě v úseku Knížecí – Hlubočepy. Trať zůstala zachována nakonec proto, že se začalo stavět sídliště na Barrandově, kde se ukázalo, že právě tramvajová doprava bude pro jeho obsluhu ve sklonově nevýhodné oblasti nejvýhodnější.

Nezmínili jsme ještě důvod pojmenování tohoto článku. Zahájením provozu na prvním provozním úseku tratě B vznikl pro Prahu charakteristický trojúhelník tří přestupních stanic Můstek, Muzeum a Florenc. Objevil se již mnohem dříve v několika starších návrzích pražské podzemní dráhy. Poprvé se objevil ve známé soutěži na dopravní úpravy Velké Prahy v roce 1931 v návrhu předloženém Škodovými závody. Tehdy ho měly tvořit stanice Můstek, Museum a Masarykovo nádraží. Podle jejich počátečních písmen byl soutěžní návrh původně označen heslem M-M-M. Trojúhelník stanic najdeme i ve slavném projektu Konsorcia sdružených firem z roku 1941. Někdy se uvádí, že poprvé s „trojúhelníkem“ přišli inženýři List a Belada ve své známé studii z roku 1926. Není to ale úplně přesné. V návrhu sice najdeme trojúhelník vymezený stanicemi Můstek, Muzeum a Denisovo nádraží (Těšnov), ale ten byl současně propletený ještě čtvrtou tratí s dalšími přestupními stanicemi na náměstí Republiky a u křižovatky Bulhar.

#### **ČTVRT STOLETÍ TRATĚ OHRADA – PALMOVKA**

V návaznosti na tzv. druhý provozní úsek tratě B metra Florenc – Českomoravská byl před 25 lety zahájen provoz na nové tramvajové trati Ohrada – Palmovka. Tato trať je ojedinělou v pražské tramvajové síti, protože byla prakticky v celém



&gt;&gt;&gt;





průběhu postavena zcela nezávisle na okolních pozemních komunikacích v úplně nové stopě. Výrazným způsobem zjednodušila cestování mezi městskými obvody Praha 3 a Praha 8. Cesta z Ohrady na Palmovku trvá jen šest minut, zatímco dřív se jednalo o desítky minut.

Ačkoliv se o tramvajovém propojení obou křižovatek uvažovalo už na počátku třicátých let minulého století, realizace záměru se dlouho odkládala, protože navrhovaný směr příčně protínaly dvě významné dvoukolejné železniční tratě. Teprve na sklonku osmdesátých let byl tento problém vyřešen umístěním tramvajové tratě na 455 m dlouhou a 12 m širokou estakádu. Dosahuje maximální výšky nad terénem 16 m a má sklon až 63 %. Před křižovatkou Palmovka bylo na trati zřízeno bezpečnostní zastavovací místo. Estakáda má segmentovou konstrukci s volnými ocelovými přepínacími lany. Má 12 polí o rozpětí 36 – 42 metrů (v případě krajních 31 a 25 m) a 13 pilířů. Na Ohradě je trať zapojena dvoukolejným trojúhelníkem, na Palmovce jednak přímo do Zenklovy ulice, a dále do Sokolovské směrem k Balabence. Na nové trati je jediná zastávka: Krejčárek. Na trati byl použit otevřený svršek.

Od 1. prosince 2005 je v sousedství tramvajové estakády v provozu samostatný automobilový most. Tramvajová trať Ohrada – Palmovka je vlastně pozůstatkem nerealizované okružně radiální sítě tramvajů, jejíž důležitou součástí se na opačném konci Prahy mělo stát propojení

Řepy – Bílá Hora, které ale dodnes nebylo uskutečněno.

#### PSALO SE PŘED 140 LETY

Už na podzim roku 1875 začal dopravní podnik Eduarda Otleta stavět další traťový úsek koňky. V Národních listech 12. listopadu si můžeme přečíst tuto zprávu: „**Tramway v Praze.** Zmínili jsme se, že podnikatelstvo koňské dráhy začalo s kladením kolejí v Chotkově třídě za řetězovým mostem na Malé straně. Byly položeny koleje až k hranicím fortifikačním před újezdskou branou, další kladení však bylo zakázáno, poněvadž podnikatelstvo opomenulo vyžádati sobě dovolení úřadu fortifikačního ku kladení kolejí branou újezdskou až k domu „u hradu“ na Smíchově, kterýžto pozemek náleží dosud fortifikaci. Také nebyla uzavřena smlouva a obcí smíchovskou a nepoložena

Estakáda na Krejčárku patří od roku 1990 mezi nejzajímavější stavby pražské tramvajové sítě.

Od roku 2005 je v sousedství tramvajové estakády také estakáda silniční. Snímek je z roku 2007.



ještě zákonem předepsaná kauce.“ Na novou trať si Pražané museli počkat až do května následujícího roku. Pražská Tramway měla hned po prvních týdnech provozu smělé záměry.

V Národních listech se 25. listopadu oznamovalo toto: „**Nová trať koňské dráhy.** Podnikatelstvo koňské dráhy v Praze vystaví pobočnou trať z josefského náměstí, Eliščinou třídou přes most Františka Josefa a silnici Belkredihovo do Stromovky. Vyměřovací práce jsou už ukončeny. Se stavbou počne se hned z jara a dne 1. května bude nová tato trať otevřena.“ Proč z připraveného projektu sešlo, to zatím nevíme. Jisté je, že do Stromovky se začalo jezdit až na jaře 1885...

Že to Pražská Tramway nebude mít lehké, se ukázalo už v listopadu 1875, kdy poprvé během jejího provozu napadl sníh. „**Sněhové závěje.** V tomto týdnu napadlo ohromné množství sněhu. V Praze leželo ho včera ráno v některých odlehlejších ulicích přes stopu vysoko. Jízda s kočáry i povozy jest velmi obtížná, ještě hůře je ale na venkově, kde jsou cesty téměř neschůdné a jízdní spojení jen na saních možné. Z dostavníků sem včera nedošel žádný a také ani jediný se odtud nevypravil. Koleje koňské dráhy byly včera ráno sněhem tak zasypany, že se muselo po celý den od jízdy ustáti.“ To zaznamenal Pražský denník 28. listopadu. Tuto zprávu jsme zjistili zcela nedávno. Je škoda, že jsme ji neměli k dispozici minulou zimu, kdy pražské tramvaje nejezdily celý den, a uváděli jsme, že to je poprvé v historii. Jak se ukazuje, není tomu tak. První celodenní výpadek byl již během prvního roku provozu. 🚗



# VELKÁ MÓDNÍ PŘEHLÍDKA UNIFOREM

V Muzeu MHD v Praze Střešovicích se u příležitosti oslav výročí 140 let zahájení provozu městské hromadné dopravy konala velká módní show. A nutno říct, že netradičně, na mole se totiž předvedla celá plejáda uniforem používaných jako stejnokroje pražské městské dopravy, a to od těch nejstarších dochovaných až po současné.

Text: **Soňa Jindráková**  
Foto: **Petr Hejna**  
a **Michael Bárta**

**P**řehlídkou uniforem provázel odborník na slovo vzatý Radan Kukal, který byl také jejím autorem, režisérem a organizátorem. Nutno podotknout, že módní jeviště v tomto případě neatakovaly sličné modelky a modelové, ale naopak velice sympatičtí a přívětiví lidé přímo z Dopravního podniku. Ti se úkolu předvést modely z dob dávno minulých zhostili s patřičnou grácií a osobitým stylem. Jakpak by také ne, když někteří z nich tyto uniformy sami nosí či nosívali.

**Pane Kukale, jak se vám podařilo zlákat takové množství lidí k této netradiční přehlídce? Vždyť vlastně nikdo z nich neměl s molem žádnou zkušenost...**

Pro přehlídku jsem vybral sedm kolekcí stejnokrojů (uniforem) nošených v DPP od roku 1921 do současnosti. Reprezentovalo je dvacet pět odlišných stejnokrojových kombinací včetně dvou modelů pracovních oděvů. Předvádělo je celkem dvacet pět kolegů, převážně z řad provozních pracovníků dopravního úseku. Právě proto, že nikdo z nich neměl zkušenosti s modelingem, tak jsme měli tolik modelek a modelů, aby se nemuseli během přehlídky převlékat. Každý si oblékl jen jeden model, který pak také dokonale předvedl. Díky tomu se nám podařilo na závěr přehlídky vytvořit na pódiu doslova živou časovou řadu stejnokrojů, které takto pohromadě ještě nikdo nikdy v historii

&gt;&gt;&gt;



Autor a režisér ojedinělé módní přehlídky uniforem DPP Radan Kukal.

Dozorčí stanice metra Kačerov Lenka Nehillová jako dozorčí metra z let 1974 – 1996.



nemohl spatřit. V podniku jsem oslovil kolegy, které vídám, že chodí předpisově ustrojení a mají rádi uniformy. A také ty, o kterých vím, že mají k předváděným uniformám osobní vztah. Z některých kolekcí se dochoval třeba jen jeden kus stejnkroje, takže jsme museli hledat přesná „těla“, která by pasovala do uniform, které existují.

### Jak vlastně probíhala „sevičná“?

Pro úspěch celé akce udělali naše modelky a modelové maximum. Ve Střešovicích se sešli už osm hodin před začátkem přehlídky a celé vystoupení pečlivě nacvičovali. Chůzi na pódiu a předvádění modelů je učily Marta Krampolová a Pravoslava Buřvalová, profesionální choreografky, které se věnují modelingu. Celý den kolem našich modelek a modelů poletovala i divadelní kostymérka. Všechny uniformy musela pěkně nazehlit, část z nich i upravit, aby dobře sedly na tělo a na některé dokonce přišít různé dobové doplňky. Každému z našich modelek a modelů jsem připravil i nějakou autentickou rekvizitu, aby byla přehlídka ještě živější a pro všechny účastníky také zábavnější. Z reakcí hostů bylo poznat, že úsilí nás všech mělo smysl a dílo se nám podařilo.

### A vy sám jste se k tomuto výjimečnému koníčku dostal jak?

Uniformy se mi líbily od malička.



V roce 1991, když mi bylo 12 let, mě maminka vzala na výstavu starých tramvají ve vozovně Vokovice a byl jsem ztracený. Koupila mi knihu Průvodce muzeem pražské hromadné dopravy, kterou jsem pak četl a prohlížel řadu dní stále dokola. Na výstavě jsem se hned seznámil s jejím autorem, tehdejším správcem muzea, Lubomírem Kyselou, který mě začal postupně do tajů pražské MHD zasvěcovat. Dopravní náměstek o.z. Elektrické dráhy mi tehdy půjčil průkazku na volnou jízdu historickou linkou 91, na které se v pražských ulicích objevily po sedmnácti letech v pravidelném každodenním provozu staré dřevěné tramvaje, a tam jsem pak byl několik měsíců pečený vařený. Tak vznikla moje velká láska k DPP.



Vlevo: Technický ředitel DPP a řidič tramvaje brigádník Jan Šurovský v letním stejnkroji z let 1992 – 1996, v uniformě, ve které začal, už jako student ČVUT, v roce 1994 brigádně jezdit.

Nahoře: Zámečnick Muzea MHD Luďek Vidím v tzv. kopřivácích a čepici šoferce jako řidič trolejbusu z let 1936 – 1965.

### Odkud jste veškeré znalosti čerpal a stále čerpáte?

Po škole bylo dost času brázdit Prahou a povídat si s řidiči. Tehdy se to ještě tolik nepostihovalo a v nestřežených chvílích bylo dost času se hodně dozvědět. Vybíral jsem si hlavně věkově starší řidiče a zaměstnance a snažil se od nich získat autentické informace a pro ně nepotřebné haraburdí z dob minulých. Chodil jsem „otrávovat“ i do kancelářů a poznal tak i část vedení DPP. Měl jsem štěstí, že se ke mně, ke klukovi s nezvyklým koníčkem, chovala většina lidí velmi shovívavě a s pochopením. Bezednou studnicí informací byly jídelny DPP, kam chodili na obědy bývalí zaměstnanci. Některým důchodcům bylo přes devadesát let a právě od nich jsem



Vlevo: Elektromechanik vozovny Střešovice Jakub Tůma jako pochůzkář po trati s ledvinou plnou pisku, cukřenkou a lopatkou. Tito dělníci vrchní stavby chodili v modráčích a obnošených stejnkrojích po pracovních výkonné dopravní služby. Zde s čepicí francouzského stylu, tzv. kastrůlkem.

Vpravo: Technický pracovník řízení a zabezpečení provozu tramvají Lucie Kučerová v šedých te-silkách, stejných jako nosila její jmenovkyně Marie Kučerová (Jiřina Bohdalová) ve filmu Dáma na kole-jích, jako průvodčí tramvaje z let 1965 – 1983 s tágem na přehazování výhybek.







Vlevo: Řidič tramvaje, brigádník Josef Fischer, v modrých tesilkách a zimním hubertusu z let 1983 – 1992, jako velitel zásahu a vedoucí nehodového oddílu generálního ředitelství DP hl. m. Prahy, a to dokonce ve své vlastní uniformě.



Vpravo: Výpravčí garáže Hostivař Pavel Kollár v modrých tesilkách a bundokosili z let 1983 – 1992, jako starší řidič povrchové dopravy.

získal do sbírky i věci, které nikdo jiný nemá. Badatelsky se zajímám o dvě oblasti, stejnokroje DPP a kontrolní odznaky DPP. Bohužel, v obou těchto oblastech jsem jediným známým sběratelem.

**Pokud jste jediným sběratelem, tak je asi velmi obtížné získávat sběratelské kousky. Jak se tedy k takovým skvostům máte šanci dostat?**

Dnes vévodí sběratelskému trhu internet a Aukro, ale s pražskými uniformami a revizorskými odznaky je to slabota. Z odznaků už mi chybí ale jen dva. Byl bych rád, kdybychom jak odznaky, tak figuríny s uniformami mohli v kompletní podobě vystavit ve Střešovicích, jak jsme plánovali. Zatím je tam jen jeden prvorepublikový průvodčí. Toho jsem před lety vybavil brašnou s kleštěmi a služebním číslem. Na víc vitrín není místo, dokud se muzeum nerozšíří i do třetí lodě vozovny, jak předpokládá původní projekt muzea.

**Jak se vám daří exponáty, které získáte, mapovat? Je na to nějaká dostupná literatura?**

V odborné literatuře je jedinou podstatnou zmínkou o stejnokrojích

kapitola Marie Jílkové v Knize Sto let ve službách města z roku 1997, ke které jsem jí, už tehdy, poskytoval část informací. Velkým pomocníkem je mi Pavel Fojtík, díky němuž se mi, podle směrnic a oběžníků z archivu DPP, podařilo zmapovat už celý vývoj kontrolních odznaků. Jednodušší přístup k interním informacím jsem získal, když jsem se stal v osmnácti letech zaměstnancem DPP. Pomohlo mi to i při psaní mé diplomové práce na VŠE v Praze. Věnoval jsem se v ní organizační změně podniku, který se tehdy transformoval ze společnosti s hybridní organizační strukturou, ve které převažoval funkcionální model, na společnost s procesním řízením.

**Co jste dělal v DPP, jste stále jeho zaměstnancem?**

Začínal jsem jako průvodčí historické tramvaje ve vozovně Střešovice. Teď si chodím občas zajezdit jako řidič brigádník s autobusem v garáži Hostivař. Během studia vysoké školy jsem několik let psal články a reportáže do DP kontaktu, pro bývalého generálního ředitele DPP Milana Houfka jsem vytvářel návrh stejno-



Nahoře: Řidič tramvaje Daniel Paulus, jako oblastní dispečer povrchové dopravy a velitel zásahu v zimním stejnokroji z let 1992 – 1996. Za ním Jiřina Bohdalová jako Dáma na kolejkách v šedých tesilkách, flaušovém kabátu a lodičce s rudou hvězdou nad okřídleným kolem (kolekce 1965 – 1983).

krojové politiky a návrh na sjednocení stejnokrojové legislativy v DPP, v rámci Programu kvality jsem se podílel na utváření metodiky měření Standardu stejnokroj a prováděl jsem validační měření jeho dodržování. Celé roky jsem v kontaktu s Muzeem MHD a archivem DPP a snažím se zmapovat vývoj stejnokrojů a kontrolních odznaků. Na tento svůj koníček, nebo vlastně celoživotní lásku mám ale čím dál tím méně času. 🚍

Dole: Živá časová řada stejnokrojů DPP 1921 – 2015. Zcela vlevo elektrikář (řidič tramvaje) v těžkém beraním kožichu a kožešinových buřácích, v kopřiváčkách s kastrůlkem z let 1921 – 1952. V roce 1952 musel Dopravní podnik na příkaz Ministerstva vnitra upustit od nošení čepic tradičního francouzského tvaru (kastrůlků).





# Porto – město vína a metra

Druhé největší město Portugalska proslavilo odpradávná víno, které je od 17. století prodáváno pod názvem portské. Čtvrtmilionové město nedaleko pobřeží Atlantského oceánu leží v hlubokém údolí řeky Douro, což vytváří malebné scenérie nejen při západu slunce.

Text a foto: Jiří Došlý

**P**orto se rozprostírá na strmém severním břehu řeky, přes kterou se klenou pozoruhodné mosty do sousedního města Vila Nova de Gaia. Nejznámější železný most je dvoupatrový Most Ludvíka I. (Ponte Luiz I.), který byl dokončen v roce 1886 podle návrhu Gustava Eiffela. Dnes je spodní část mostu určena silniční dopravě a pěším, horní část sdílejí netradičně vlaky metra linky D a pěší.

Porto má velmi bohatou historii a množství památek většiny stavebních slohů, díky čemuž je od roku 1996 součástí seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Starobylé centrum s křivolakými uličkami vytváří nezapomenutelnou atmosféru, kterou doplňují všudypřítomné modro-bílé kachlové obklady na domech i v interiérech, které se nazývají azulejos.

Kromě pamětihodností, portského vína a velmi chutné kuchyně návštěvníky zaujme i relativně nový systém hromadné dopravy. V Portu byla roku 1905 zprovozněna první tramvajová trať na Pyrenejském poloostrově. Nutno dodat, že mezi lety 1959 až 1997 jezdily v Portu rovněž trolejbusy. Všechny autobusy městského dopravce STCP (Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA) dnes jezdí výhradně na zemní plyn a více jak 400 autobusů nabízí cestujícím bezplatné WiFi na palubě.



Čtecí zařízení pro aktivaci jízdního dokladu.

Logo metra v Portu nápadně připomíná meandry řeky Douro.

Vpravo dole: Dilatační kolejnice na mostě Ponte Luiz I.

Dole: Jedině v Portu může být chodec na dosah jedoucímu vlaku metra či se volně pohybovat v kolejisti.

Metro do Porto v číslech	
Počet linek metra	6
Délka tratí metra v km	67
Počet stanic metra	81
Počet stanic metra v podzemí	14
Délka tratí linek metra v podzemí	7,7
Počet souprav metra	102
Kapacita metra (cestujících / 1 hodina / 1 linka)	9000
Průměrná cestovní rychlost v km/h	28
Počet cestujících v roce 2011 v milionech	55,7
Procento spokojených cestujících	79,8
Procento cestujících mladších 35 let	62,2
Počet výtahů v síti metra	44
Počet LED informačních panelů v síti metra	176
Počet parkovacích míst na záchytných parkovištích u stanic metra	3400
Množství ročních emisí CO <sub>2</sub> v tunách, které nebyly díky metru produkovány	55
Počet aut, která nejsou využívána díky provozu metra	12 000



Metro do Porto

Systém metra v Portu lze nazvat spíše tramvají či rychlodrážní tramvají. Výstavba prvního úseku Metro do Porto začala 15. 3. 1999 na modré lince A, která byla slavnostně zprovozněna 7. 12. 2002. Ta samá linka byla 5. 6. 2004 prodloužena do stanice v blízkosti stadionu Estádio do Dragão, kde se v roce 2004 odehrávalo fotbalové mistrovství Evropy. V současné době je k dispozici

6 linek metra (A až F) s 81 stanicemi a provozní délkou 67km. V centrální části města se jedná o podzemní dráhu (celkem 14 stanic na 7,7km tratí). Provoz metra na linkách A a D je celotýdně 24 hodin denně kromě nedělní noční přestávky mezi cca 1. a 6. hodinou, na zbývajících linkách je provoz celotýdně od cca 6 hodin ranní do 1. hodiny po půlnoci. Nejkratší interval je v síti portského metra 5 minut (na linkách A, B, C, E v pracovních dnech mezi 8. a 20. hodinou).

Vozový park se skládá ze dvou typů vozidel výrobce Bombardier. 72 plně







Klimatizovaných nízkopodlažních sedmičlánkových tramvají typu Eurotram je nestarších. Vozidlo s kapacitou 80 míst k sezení (134 míst k stání) je 35 metrů dlouhé a vyvine nejvyšší cestovní rychlost 80 km/h. V síti metra se lze setkat se soupravami složenými ze dvou těchto vozidel Eurotram. Zajímavostí je, že vozidlo je vybaveno místo zpětných zrcátek kamerami. Tato nejstarší vozidla byla v roce 2009 doplněna o 30 kapacitnějších vozidel typu „vlako-tramvaj“ Flexity Swift, která jsou provozována na linkách B a C. Vozidlo Flexity Swift pojme 100 sedících cestujících a je schopno jet rychlostí až 100 km/h. V síti portského metra se lze setkat se soupravami složenými ze dvou nebo ze tří těchto vozidel. Dopravce uvádí, že nejnovější vozidla uspoří 30 % elektrické energie díky rekupeřaci, tedy využitím elektrické energie vzniklé při brzdění.

Jízdné ve všech prostředcích hromadné dopravy v Portu (nejen v metru, ale např. i v autobusech či lanovkách) se platí prostřednictvím čipové karty Andante, kterou lze pořídit v jízdenkovém automatu za € 0,50. Od-bavovací systém je založen na přiložení jízdenky ke žlutému čtecímu zařízení ještě před nástupem do vozidla. Tato procedura na zastávkách tramvaje (pardon – ve stanicích metra) působí úsměvně, z pražského pohledu i neuskutečnitelně, kdy si cestující utíkají aktivovat svou jíz-

denku k jedinému místu na cca 70m dlouhém nástupišti.

Město je rozděleno do 11 tarifních zón a cestující si před zakoupením jízdenky musí velmi podrobně nastudovat plán sítě a spočítat počet zón, přes které bude cestovat. Nejlevnější jízda stojí € 1,20 (cca 32 Kč). Cesta bez platné jízdenky vyjde na € 77 (cca 2 tis. Kč). Pokud se tedy vydáte na jihozápadní cíp evropského kontinentu, určitě se vyplatí před zakoupením jízdenky pečlivě nastudovat složité schéma tarifních zón. Třeba u sklenky portského vína. 🚫

Souprava dvou vozidel typu Eurotram linky D na dvoupatrovém Mostě Ludvíka I.

#### Přehled linek metra v Portu

Linka	Barva linky	V provozu od	Délka v km	Počet stanic
A	modrá	7. 12. 2002	15,6	23
B	červená	14. 4. 2005	33,6	35
C	zelená	30. 7. 2005	19,6	24
D	žlutá	18. 9. 2005	9,2	16
E	fialová	27. 5. 2006	16,7	21
F	oranžová	2. 1. 2011	17,4	24

Zdroj: [www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)

Tradiční portugalské azulejos v interiéru haly nádraží São Bento.





# New York – tak trochu jiné metro

Jak se asi jezdí metrem ve městě, které má téměř dvakrát více obyvatel než celá naše republika? Tentokrát v této rubrice nabízíme stručné informace a zajímavosti o rozsáhlém systému podzemní dráhy v americkém New York City. Třeba se vám budou hodit při cestě za vánočními nákupy...

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová** • Foto: **nycsubway.com**

**N**ew York City je největším městem Spojených států a s téměř 19 miliony obyvatel pátým nejlidnatějším městem na světě. Město se dělí na pět částí, které jsou kulturně velmi rozdílné (Manhattan, Brooklyn, Queens, Bronx a Staten Island). Metropolitní oblast se rozprostírá ve třech státech – New York, New Jersey a Connecticut. „Velké jablko“ (Big Apple) je často označováno jako hlavní město světa – žijí zde imigranti z více než 180 zemí, což z něj činí nejvíce kosmopolitní město na naší planetě. Tomu je přizpůsobena i veřejná doprava, kterou zajišťují autobusy, vlakový systém, ale především podzemní doprava.

Newyorské metro (New York City Subway) je jedním z nejstarších systémů městské podzemní dráhy na světě (jezdí od roku 1904), rozhodně ale patří mezi nejrozsáhlejší: aktuálně má 469 stanic a téměř 376 km tras, což je více než vzdálenost z Prahy do Bratislavy. Jeho vlastníkem je město, které jej pronajalo dopravci s názvem New York City Transit Authority, pobožce společnosti Metropolitan Transportation Authority (MTA). Denně se metrem v New Yorku sveze až 7 milionů lidí, ročně to jsou celkem téměř 2 miliard jízdy.

Většina tras je vedena pod zemí. Rozchod kolejí činí 1435 mm s napájecím napětím 625 V. Tunely nejsou umístěné hluboko pod zemí, jako je



Vstup do rušné stanice Times Square.

Jeden z prvních newyorských vozů metra od firmy Kawasaki R-62, překládaný z lodě po transportu z Japonska.

tomu třeba v centru Prahy. Zejména na Manhattanu kopíruje velká část tras ulice, resp. vede přímo pod vozovkou. Metro nemá aktivní systém větrání, takže díky ventilačním otvorům ústícím na povrch přímo na chodnících jsou projíždějící vlaky slyšet i v ulicích. Zejména v létě je v prostorově stísněných stanicích pořádné vedro. Naproti tomu vlakové soupravy jsou pro Středoevropana extrémně klimatizované.

Metropolitní podzemní systém tvoří 21 propojených linek označených čísly a písmeny, které se dělí na lokální a expresní. Ty expresní zastavují jen v některých stanicích (cca jen v každé čtvrtě) a slouží pro rychlou dopravu na větší vzdálenosti. Mívají své vlastní oddělené koleje (uprostřed mezi dvojicí kolejí lokálních vlaků), a tak mohou plnou rychlostí „prosvištět“ stanicemi, kde nezastavují, protože nejedou podél nástupišť. K systému náleží ještě 3 linky zajišťující permanentní kyvadlovou dopravu a 4 linky, spojující Manhattan a Jersey City, které provozuje

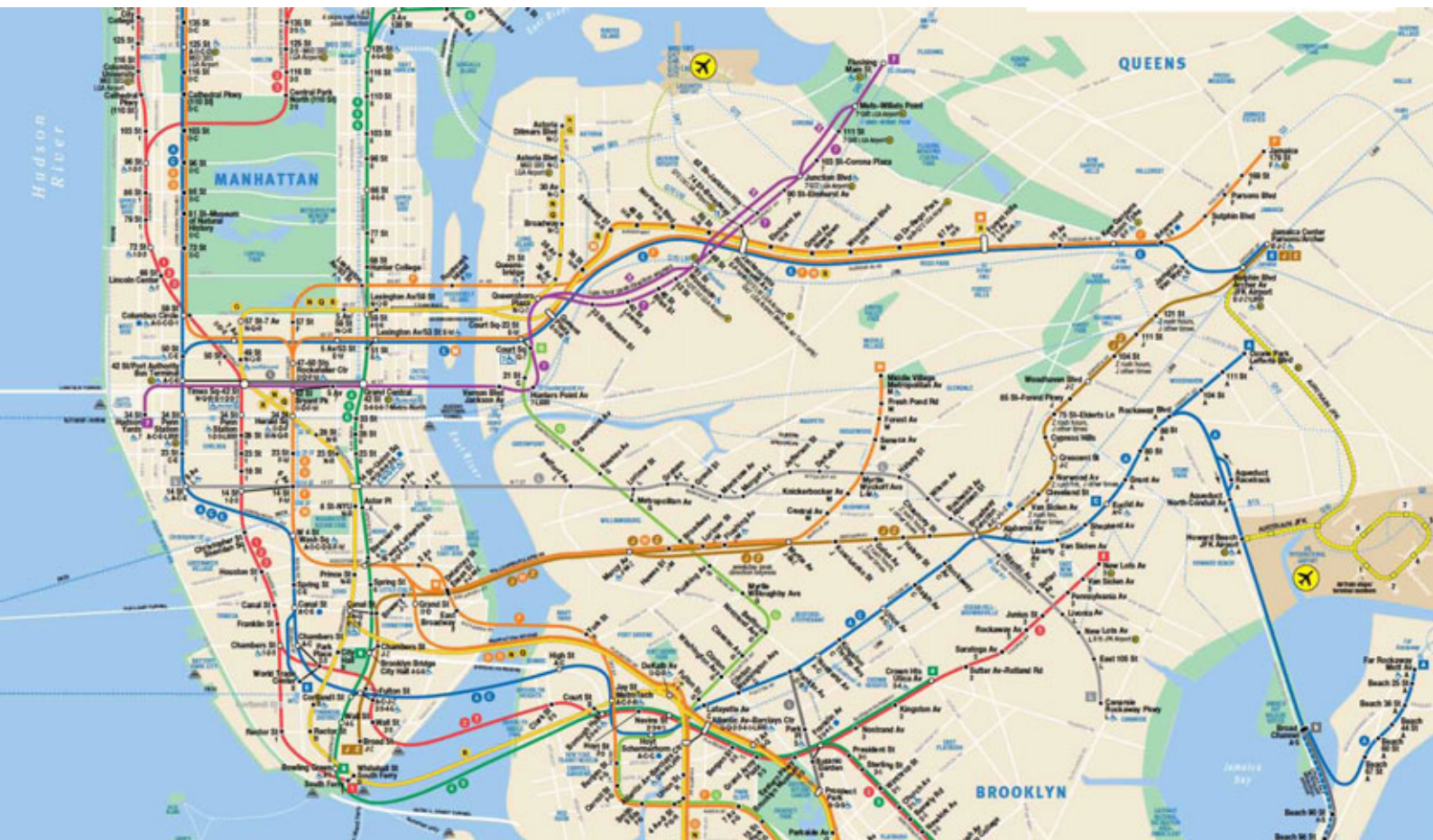
podzemní dráha Port Authority Trans Hudson (PATH).

Jedním z hlavních uzlů newyorské „subway“ je stanice Times Square, kde se sbíhá 8 linek metra. To však toto místo spolu s velkou koncentrací místních lidí i turistů činí bezpečnostně rizikové. I proto je zde velké množství policistů. Stanice je díky své ojedinelosti často v zájmu filmařů, vidět ji můžete např. ve filmu Duch s Patrickem Swayzem a Demi Moore.

Stáří vozového parku newyorského metra a absence preventivní údržby se projeví na zastaralosti vozů a celého systému. Začátkem roku 1981 byla jedna čtvrtina vozů nefunkční. Velkým problémem byly také graffiti, které „zdobily“ většinu souprav. V osmdesátých letech 20. století proběhl finančně náročný renovační program (GOH – General Overhaul Program), díky němuž byly rekonstruovány jednotlivé tratě a nakoupeny nové vlakové soupravy, např. od společnosti Kawasaki a Bombardier.







V roce 1989 byla zahájena nejdražší reklamní kampaň v historii města New Yorku (2 milióny dolarů), která měla přilákat cestující a upozornit na to, že metro již není špičavým a zanedbaným prostorem. Otázka bezpečnosti v podzemní dráze je velmi aktuální i nyní. Pro člověka sledujícího americké detektivní seriály a filmy systém moc důvěry nezbuzuje. Pokud ale člověk dodržuje základní bezpečnostní doporučení, nemá se údajně čeho bát. Pro cestování v noci existuje ve stanicích prostor označený žlutou cedulí s nápisem „Off-Hours Waiting Area“ (čekárna pro cestování mimo špičku). Je to dobře osvětlené místo, monitorované bezpečnostními kamerami a vybavené telefonem nebo nouzovým tlačítkem, díky kterému se v případě potřeby můžete dovolat pomoci.

Fotografování bylo po teroristických útocích v září 2001 v metru nejprve zcela zakázáno, po naléhání organizací na ochranu lidských práv však opět povoleno. Nadále je ale zakázáno použití stativu nebo blesku. Newyorská policie má rovněž právo prohledat jakákoli zavazadla, a to bez udání důvodů.

Metro jezdí v New Yorku jako jeden z mála systémů na světě skutečně nepřetržitě, tedy 365 dní v roce, 24 hodin denně, ve špičce ve 4minutovém intervalu. Zastaví jej jen mimořádné události – např. útok na World Trade Center či hurikán Sandy, kdy metro stálo několik dní.

Pro cestování metrem v New Yorku je potřeba si pořídit v automatu v kterékoli stanici tzv. MetroCard. Je to plastová karta s magnetickým proužkem s možností dobítí kreditu. Funguje také v autobusech na území města. Před vstupem do metra jsou umístěny turnikety, které odečítají příslušnou částku. Zdarma jezdí děti do 112 cm; starší lidé a invalidé jezdí za polovinu. Jednorázová jízdenka stojí 2,5 USD bez ohledu na ujetou vzdálenost. Neomezené jízdné na 7 dní vyjde na 30 USD, na 30 dní 112 USD.

K poslednímu prodloužení systému newyorského metra došlo na lince č. 7, a to v září letošního roku (2,4 km, 1 stanice).

K poslednímu prodloužení systému newyorského metra došlo na lince č. 7, a to v září letošního roku (2,4 km, 1 stanice).

Výřez z mapy celého metra v New York City ukazuje části čtvrtí Manhattan, Queens a Brooklyn, včetně nové stanice na západním konci fialové trasy 7.

V září 2015 nově otevřená stanice 34th Street Hudson Yard na trase 7.



**Další zajímavosti:**  
**Počet vlaků metra:** 6383  
**Počet km, které v součtu najezdili celý vozový park v roce 2014:** 581 100 000km (to je, jako by téměř patnáctisíckrát obkroužili po rovníku Zemi)  
**Nejdelší úsek mezi stanicemi:** 5,6km  
**Stanice nejvýše položená nad povrchem (Smith-9 Sts):** 26,82m  
**Nejhlubší stanice (191 St):** 54,86m



# Za podzimními koncerty a francouzskými filmy

Text: Milan Slezák

**V** Muzeu hlavního města Prahy je možné do 14. února 2016 navštívit unikátní expozici **Hroby barbarů / Svět živých a mrtvých doby stěhování národů**. Exponáty zde vystavené pocházejí z pohřebiště z 5. století n. l. v Praze-Zličíně. Archeologický výzkum probíhal v této lokalitě v rozmezí let 2005–2008 při výstavbě obytného souboru Zličínský Dvůr. V rámci něj bylo odhaleno celkem 177 hrobů. Jedná se zatím o nejrozsáhlejší prozkoumanou nekropoli z doby stěhování národů na našem území a zároveň také jednu z největších ve střední Evropě. Přestože byla velká část hrobů v minulosti vyloupena, podařilo se archeologům získat řadu unikátních předmětů. Mezi ty nejceněnější patří soubor skleněných nádob, z nichž se většina zachovala v celistvém stavu. Byly objeveny také ozdobné předměty, římské mince, části oděvů, keramika atd. Rukama archeologů prošlo téměř 16 000 předmětů.



Zdroj: Muzeum hl. m. Prahy

Jedním z partnerů **18. ročníku Festivalu francouzského filmu**, který v Praze vrcholí 25. listopadu, je tradičně i DPP. Přehledka uvádí 12 předpremiérových titulů, v jejichž čele stojí komedie Zbrusu nový zákon režiséra



Jaco Van Dormaela a nový film Arnauda Desplechina Tři vzpomínky. Mezi předpremiérami zazáří také komedie Rodinka Béliérových a Rodina k pronájmu. Nejmladší diváky festival potěší slavným příběhem Malého prince v animovaném filmu Marka Osborna. Pražská část festivalu nabídne soutěžní sekci Výběr české kritiky. Tak jako každoročně budou mít diváci možnost zhlédnout francouzské snímky uvedené do české distribuce v uplynulém roce, sekce Filmové hity nabídne filmy jako Dior a já, Muminci na Riviéře, Love, Můj král a další. Ženským ikonám francouzské kinematografie je věnován cyklus ELLE(S), který připomene francouzské filmové hvězdy v dnes již klasických filmech a přiblíží vzájemné prolínání světa filmu a módy v dokumentu o historii časopisu ELLE s názvem A ELLE stvořila ženu. Více na [www.festivalfff.cz](http://www.festivalfff.cz)

Podzimní dny udělaly pro letošek asi definitivní tečku za koncertními akcemi pod širým nebem a velká vystoupení se tak stěhují do sportovních hal. Naplánovány jsou i do O2 Arény. Nabídka je poměrně pestrá a jako ochutnávku z ní můžeme vybrat třeba následující dvojici.

V úterý 17. listopadu se zde představí britská rocková kapela **Whitesnake**. Soubor založil zpěvák David Coverdale v roce 1978, zhruba dva roky po tom, co opustil řady hard rockových legend, skupiny Deep Purple. A na své působení u „Párplů“ vlastně vzpomíná i na novém albu Whitesnake nazvaném The Purple Album. Toto, v pořadí dvanácté, studiové album kapely obsahuje totiž předělávky písní z dob Coverdaleova působení u Deep Purple. Do Prahy pánové zavítají v rámci svého aktuálního The Purple Tour 2015.



Zdroj: Ticketportal

Z trochu jiných hudebních končin bude koncert připravovaný na středu 25. listopadu s názvem **Petr Hapka žije**. Koncert připravil dlouholetý Hapkův umělecký partner, textař Michal Horáček, a pojíkal ho jako skutečně reprezentativní vzpomínku. Na scéně by se měl objevit osmdesátiletý Český národní symfonický orchestr doplněný sólisty tak, aby mohl zahrát Hapkovy filmové melodie, a devítka interpretů, která by se měla zhostit jeho písní.



Zdroj: Ticketportal

## 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 měly Elektrické podniky své první sídlo? Odpověď se skrývala v DP kontaktu č. 7/2001 na str. 3 a zní: **Staroměstská tržnice**.

Flash disk 8 GB získávají: Petr Hrdý, Jan Vaněček a Stanislav Vávra.

Dnešní otázka:

**V jakém divadle viděli zaměstnanci DPP představení k výročí 125 let MHD?**

Odpověď najdete v DP kontaktu č. 11/2000.

Odpověď zasílejte na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Listopad), a to nejpozději do **úterý 1. prosince 2015**. Na 3 vylosované autory čeká CD Romana Tomeše „Navěky“.

## FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

**Na jaké konečně stojí tato třívozová souprava?**

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte dvě volné vstupenky do kin Aero, Oko, Světozor a tričko „Metro v Praze“. Odpověď zašlete nejpozději do **úterý 1. prosince 2015** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž).



Foto: Tomáš Dvořák



Správná odpověď na otázku **Jaká budova je za tramvají?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 10/2015 zněla: **Česká geologická služba (měnirna Klárov)**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 vstupenky do Muzea hl. m. Prahy a DVD Dopravní podnik pro 21. Století získává: **Ladislav Štefáček**.






# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## V tajence křížovky najdete dokončení vtipu:

Zákaznice jede taxíkem. Když má zaplatit, zjistí, že nemá peníze. Naštvaný řidič zajede na kraj lesa a na louce rozprostře plachtu. „Co chcete dělat?“ zaječí žena, „mám doma tři děti!“ Taxikář: „(Tajenka).“

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **úterý 1. prosince 2015** na e-mail: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: laserovou myš Logitech Marathon Mouse M705 a další dva flash disk 8 GB.

POMŮCKY: EI, PRAKRT, STARR, S.JL, TIVOLI	NECHUTNÝ NÁPOJ	ALEŇČINO	PŘIVLAST- ŇOVACÍ ZÁJEMO	NÁZEV HLÁSKY Š	MISTROV- SKÝ VÝTVOR		BREBENTIT	PCHÁČE	HLOUPÁ ŽENA	ARMÁDNÍ TĚLOVÝCH. KLUB (ZKRATKA)		INICIÁLY HERCE SLOUPA	TAVENÍM ZBAVIT OSTRÝCH HRAN	ZNAČKA KOTLŮ	2. DÍL TAJENKY	ODSTAVEC (ZASTAR.)
KUCHYŇ- SKÁ NÁDOBA						DOMÁCKY ROVENA BRÁNIT V DÝCHÁNÍ					LIHOVINA					
1. DÍL TAJENKY											BUBENÍK BEATLES OSTROV ATOLU					
TICHÉ MÍSTO (BÁSN.)				KOŽNÍ CHOROBA KUS PALIV. DŘEVÍ								TRNITÝ STROM DERIVÁT AMONIAKU				
INICIÁLY HERCE NOVÉHO			ŠPANĚLSKÉ PLATIDLO GEN. ZMĚ- NĚNÝ TVOR							KODAŇSKÝ ZABAVNÍ PARK TYRAN						
DRUHY ZBOŽÍ									MUŽ NOSÍ- CÍ ŠTĚSÍ ZNAČKA LIMONÁD							
	DOMLOU- VATI SE	UBRÁTÍ LITÍM AFRIČAN						KOULET NĚMECKÉ MĚSTO						ZNAČKA KURČA- TOVIA PŘESILA		
4. DÍL TAJENKY						MĚSÍC NEPTUNA POD- BRADKY							PADESÁT PROCENT INDICKÝ JAZYK			
LÍH						BIBLICKÝ HRÍŠNÍK HERECKÁ ÚLOHA						INIC. BÁSN. REZNIČKA STONEK S LISTY			VYŠŠÍ OBRATLO- VEC	BUDOVY PRO KONÉ
PŘEZDÍVKA FOTBA- LISTY KOLLERA					CHEMICKÝ PRVEK DĚZOVÝ ZPĚV						ANGLICKÝ „TISK“ JEDEN ZE SMYSLŮ					
ANGLICKÝ ZÁPOR				NEČAS OSOBNÍ ZÁJEMO						MUZIČIRO- VAT INIC. LITE- RÁTA LECE						
INICIÁLY FOTBA- LISTY PANENKY			KOLEM ZNAČKA KILO- GRAMU						KLOUZAVÁ NĚMECKÝ „VEJCE“							
3. DÍL TAJENKY																
KOVOVÉ ODLITKY							SKOTSKÁ MUŽSKÁ SUKNĚ					HUDEBNÍ POMLKA				

**Tajenka z minulého čísla zněla:** 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: Nevím, právě jsem vzadu kontroloval listky.

**Hlavní cenu – externí disk WD 2.5“ 500 GB – získává Alena Fišnarová, flash disk 8 GB Jitka Buriánková a František Sládek.**

### HLAVNÍ CENA: LASEROVÁ BEZDRÁTOVÁ MYŠ LOGITECH MARATHON MOUSE M705

Typ: bezdrátová, laserová, 5 tlačítek, kolečko, životnost baterií až 3 roky, 2x AA baterie, Unifying USB nano přijímač  
Tato myš se vyznačuje až tříletou životností baterií, což prakticky eliminuje potřebu jejich výměny. Indikátor stavu baterie vás upozorní na vybité baterie. Laserová přesnost umožňuje plynulejší snímání pohybu na prakticky jakémkoli povrchu. Umožňuje rychlé procházení dokumentů a webových stránek - stačí jediné otočení. Přesný posuv po jednotlivých krocích je vhodný k procházení seznamů, prezentací a snímků. Chcete rychle přepínat mezi programy? Nebo přecházet mezi stránkami na internetu během okamžiku? Ušetříte čas díky tlačítku pro přepínání aplikací a tlačítkům Vpřed/Zpět.







# ŽLUTÁ LINKA SLAVILA TŘICÍTKU

Nejmladší a zároveň nejdelší linka pražského metra „béčko“ oslavila v pondělí 2. listopadu 2015 třicátiny. U této příležitosti potěšila své příznivce nejen nedělními jízdami historické soupravy 81-71, ale i jejím mimořádným vypravením do běžného provozu.

Text: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejna**

**H**istorická souprava metra 81-71 se do ostrého provozu s cestujícími vrátila na pouhý jeden den v pondělí 2. listopadu, přesně po šesti letech a čtyřech měsících od doby, kdy byl provoz těchto vlaků na trati B ukončen (provoz uzavírala sestava vozů 2374, 2671, 2676, 2693 a 2392). Cestující, kteří si v pondělí na „výroční soupravu“ počkali, či ji jen náhodně potkali, měli možnost obdivovat dobově ustrojené

strojvedoucí, poslechnout si původní hlášení vlakového rozhlasu a osvěžit si znalosti o béčce prostřednictvím novinových výstřžků v informačních rámečcích. Pondělní jízda byla pravděpodobně poslední příležitostí pro cestující, jak se tímto typem vlaku na trase B svézt mimo zážitkové turistiky. Po změně vlakového zabezpečovače z ARS na LZA již totiž nebude možné zařadit soupravu do běžného provozu. 