

METREM SE PŘEHNALA TANEČNÍ VLNA PRAŽSKÉ OSLAVY JUBILEA AUTOBUSOVÉ KOMISE 1966–2016: PADESÁTKA U „KAČERŮ“





Řidte svoji budoucnost

Hledáte změnu? Novou výzvu? Potřebujete víc peněz?
Máte hodně volného času? Nebo jeden z dalších
1000 možných důvodů? **Přijďte to zkusit!**

Popis činnosti:

- Řízení motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 9 míst k sezení, včetně místa řidiče
- Prodej jízdenek a vyúčtování tržeb za prodané jízdné

Nabízíme:

- Základní mzda 149,00 Kč/hod. a výkonnostní odměny a příplatky (např. za práci v sobotu, v neděli a v noci)
- Řidič v kurzu - po dobu zvyšování kvalifikace 106,00 Kč/hod.

Upozornění:

Finanční náklady spojené s vstupní lékařskou prohlídkou a psychologickým vyšetřením hradí uchazeč.

V případě, že je uchazeč přijat do pracovního poměru, jsou mu tyto náklady uhrazeny.

Splňujete-li výše uvedené požadavky, zašlete prosím stručný životopis v českém nebo slovenském jazyce kontaktní osobě Mgr. Evě Stavinohové (stavinohova@dpp.cz).

Požadujeme:

- Platný ŘP skupiny D + platný průkaz profesní způsobilosti řidiče skupiny D

...ale pozor, změna!

Dále přijímáme řidiče ke zvýšení kvalifikace na řidičské oprávnění skupiny D a platného průkazu profesní způsobilosti s touto skupinou řidičského oprávnění:

- Platný ŘP skupiny D bez profesního průkazu
- Platný ŘP skupiny C + platný průkaz profesní způsobilosti (požadujeme věk min. 23 let)
- Platný ŘP skupiny C bez profesního průkazu (požadujeme věk min. 23 let)
- Platný ŘP skupiny B (požadujeme věk min. 23 let)

U všech uchazečů požadujeme:

- Ukončené základní vzdělání
- Rejstřík trestů bez záznamu
- Výpis z evidenční karty osoby (řidiče)



Vážené kolegyně a vážení kolegové,

Jsem si vědom toho, že z tohoto místa Vás za posledních pět let oslovila již celá řada mých předchůdců z vrcholných pozic Dopravního podniku nebo města. A že Vám slibovali stabilizaci podniku, nedotknutelnost Vašich pozic a výhod. Ano, nestabilita a nejistota jako důsledek velmi častých změn vedení tak velké společnosti, jakou DPP je, nepřináší vždy kýžený efekt, jaký je od nás od veřejnosti a jediného akcionáře očekáván. Přesto bych nerad skončil u těchto dvou, už trochu zprofanovaných, pojmů.

Začal jsem ihned po zvolení do čela představenstva Dopravního podniku s jeho intenzivním poznáváním, tedy s návštěvami vozoven, garáží, dep, dispečinků a dalších provozoven, kde Vy, tisíce oddaných zaměstnanců, držíte chod této velké společnosti. Rád si mezi Vámi najdu své místo tak, abych byl užitečný v prosazování podpory veřejné dopravy, její přitažlivosti pro naše zákazníky a tedy podpořil smysl a rentabilitu našeho počínání. Pustil jsem se do řešení dědictví z minulosti, tedy uzavřených smluvních vztahů, které nám neumožňují efektivně reagovat na potřeby trhu. Společně s mými kolegy v představenstvu se zasadím o to, aby zájem společnosti byl sledován vždy na prvním místě.

Dozorčí rada DPP změnou řekla jasné ano pro snížení podinvestovanosti, pro

zrychlení modernizace podniku a technologického rozvoje MHD v Praze. Za zásadní na cestě k těmto cílům považuji efektivnější směřování a realizaci strategických investic zejména tam, kde se to dosud nedařilo. Rovněž si umím představit zlepšení komunikace s dozorčí radou a valnou hromadou. Vizi, předpokládám, máme všichni společnou; zachovat a rozvíjet vysokou kvalitu poskytovaných přepravních služeb v celoevropském měřítku, efektivně využívat náš nemovitý majetek, snižovat administrativní zátěž a zvyšovat konkurenceschopnost podniku v komerčních podmínkách.

Nejen moderní, udržovaná a včas vypravená vozidla plná spokojených cestujících jsou dnes jedinou podmínkou úspěchu na trhu. Stihl jsem již poznat i další aktivity DPP směrem k cestující veřejnosti, které mají pozitivní ohlas, jako například Tanec v metru, doprava při Pražské muzejní noci, ocenění 7miliontého cestujícího na lanovce v zoo při jejích 35. narozeninách a už se těším na projekce tradičního Kinobusu. Čekají nás oslavy významných jubileí – 125 let první elektrické tramvaje v Čechách a 80 let provozu trolejbusů v Praze, díky nimž máme možnost ukázat veřejnosti nejen um našich předků, ale i tradici, na kterou Dopravní podnik hl. m. Prahy s hrdostí navazuje.



Milí kolegové a kolegyně, jsem si vědom toho, že i ty zdánlivě nejjednodušší cíle můžeme zvládnout jedině společně. Věřím ve Vaši odbornost a oddanost značce, ve Vaši chuť se učit a rozvíjet. Já se na druhou stranu zasadím o pokračování procesu rozvoje kvality Vašich pracovních podmínek. Na spolupráci s Vámi se těším


Martin Gillar,
předseda představenstva
a generální ředitel DPP

OBSAH 06 • 2016

- 4–5 Aktuálně
- 6 Společenská kronika / Střípky
- 7 Co o nás píší média

ROZHOVOR

- 8–9 Ve sdružení je největší potenciál městské dopravy

Z PODNIKU

- 10 Úkol pro DPP? Ochranný systém metra řešit systémově
- 14–15 1966 – 2016: Padesátka u „Kačerů“
- 18 Pád osoby pod metro cvičně
- 19–21 Obory pro absolventy základní školy i vysokoškoláky

REPORTÁŽ

- 11–13 Pražské oslavy jubilea Autobusové komise

FOTOREPORTÁŽ

- 16–17 Metrem se přehnala taneční vlna

SERIÁL

- 22–23 MHD v hledáčku fotografů: Roman Vanka

TIP NA VÝLET

- 24–25 Drážďany – město kultury a dopravních zajímavostí

HISTORIE

- 26–28 Červnový historický kaleidoskop 2016

PEL-MEL

- 29 Automatizované vozy nejen v metru?

KULTURA / SOUTĚŽ

- 30 Za Velorexu do Národního technického muzea

ZÁBAVA

- 31 Křížovka o věčné ceny
- 32 Lanovko-tramvajová mince pokřtěna

Foto na obálce: Petr Hejna

DP
kontakt

DP kontakt

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 26. 5. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načítete QR kód



DP kontakt – měsíčník s právem označení
„Certifikát profesionální úrovně“



červen / 2016

DP
kontakt

ZMĚNY VE VEDENÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU

Za poslední měsíc došlo ve vedení Dopravního podniku k několika změnám. Dozorčí rada DPP odvolala k 18. květnu 2016 členy představenstva Jaroslava Ďuriše a Magdalenu Češkovou. Novými členy se stali Jan Šurovský a Martin Gillar. Důvodem personálních změn je potřeba urychlit modernizaci podniku a kroky vedoucí ke snížení provozních výdajů při současném zachování kvality a rozsahu služeb, uvádí se v tiskové zprávě. Představenstvo DPP den poté zvolilo na mimořádném jednání Martina Gillara do funkce předsedy představenstva DPP a zároveň na základě doporučení dozorčí rady odvolalo z pozice generálního ředitele DPP Jaroslava Ďuriše a z pozice ekonomické ředitelky DPP Magdalenu Češkovou. Vedením společnosti byl pověřen dopravní ředitel DPP Ladislav Urbánek. Výkonem funkce ředitele úseku ekonomického byl pověřen Marek Polický, který působil v pozici vedoucího odboru účetnictví, daně a financování.

Představenstvo svěřilo 10. června pozici generálního ředitele Martinu Gillarovi. Ladislav Urbánek nadále zastává post dopravního ředitele a zároveň byl ke stejnému dni zvolen do funkce místopředsedy představenstva.

Generální ředitelé DPP od prosince 2011

(po rezignaci Martina Dvořáka)

- 5. 12. 2011 – 7. 2. 2012 Jaroslav Stůj, pověřen výkonem funkce
- 7. 2. – 13. 3. 2012 Magdalena Češková, pověřena výkonem funkce
- 13. 3. – 16. 8. 2012 Vladimír Lich, generální ředitel
- 16. 8. – 1. 11. 2012 Magdalena Češková, pověřena výkonem funkce
- 1. 11. 2012 – 30. 9. 2013 Milan Křístek, generální ředitel
- 1. 10. – 6. 10. 2013 Magdalena Češková, pověřena výkonem funkce
- 7. 10. 2013 – 19. 5. 2016 Jaroslav Ďuriš, generální ředitel
- 19. 5. – 10. 6. 2016 Ladislav Urbánek, pověřen výkonem funkce
- 10. 6. 2016 Martin Gillar, generální ředitel

Foto: Jiri Došlý



KVĚTNOVÉ ZAHRAŇIČNÍ NÁVŠTĚVY V DPP

V uplynulém měsíci se Praha stala cílem několika zahraničních odborných delegací z různých koutů světa. První dny měsíce v Praze strávila skupina ze **švýcarské Basileje**. K návštěvě Muzea MHD ve Střešovicích a dvěma jízdám historickými tramvajemi přidala i exkurzi do Opravny tramvajů. Studenti slovenské **Žilinské univerzity** se zajímali o tvorbu grafikonů metra. V rámci své návštěvy zavítali i do vozovny Pankrác, kde měli možnost srovnání provozovaných tramvajových vozů od nejstarších typů až po ty nejnovější. Tureckou delegaci z **Istanbulu**, kterou tvořili představitelé města a dopravního podniku, seznámil dopravní ředitel a vedoucí jednotky Provoz Tramvaje se systémem veřejné dopravy v Praze. Poté měli možnost navštívit vlakový dispečink metra a tramvajový dispečink. Skupina odborníků na kolejová vozidla z **Velké Británie** navštívila již poněkolidkaté Prahu a byla fascinována nejen tramvajovou dopravou včetně infrastruktury a zázemí, ale i všemi třemi depy metra včetně vozidel nezávislé trakce využívanými v metru. Koncem měsíce jsme měli možnost ve spolupráci se Střední průmyslovou školou dopravní seznámit španělskou delegaci z města **Jaén** s Opravnou autobusů v Hostivaři. Dopravní podnik v květnu hostil také 100. zasedání Autobusové komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP, čemuž se věnuje podrobně samostatný článek.

(jd)



EXKURZE NA TÉMA „JAK SE DĚLÁ KŘIŽOVATKA“

Vědeckotechnický klub při DP-Metro vás zve na zajímavou exkurzi do **Pražské strojírny**. Exkurze se koná ve středu 22. června 2016, sraz přihlášených účastníků je v 12:15 před vrátnicí Pražské strojírny (Mladoboleslavská 133, Vínůň). Přímo u vstupu do areálu je zastávka autobusů PID Vínůň, optimální je spoj linky 378 z Letňan do Jenštejna, odjezd z Letňan 11:57, příjezd Vínůň 12:10, zastávka je na znamení. Přihlášky na exkurzi přijímá Zita Riedlová, tel. 222 672 861, riedlova@dpp.cz. Exkurze se uskuteční za plného provozu, není tedy vhodná pro děti mladší 15 let. Počet účastníků exkurze je omezen na 25 osob.

(zr)

JAK SE LÍBÍ NOVÁ 14T CESTUJÍCÍM?

Téměř přesně po čtyřech týdnech od slavnostního představení modernizované tramvaje 14T v tramvajové smyčce na Výstavišti se Dopravní podnik zeptal na názor svých cestujících. Anketa spokojenosti s modernizovanou tramvají 14T byla provedena na základě požadavků vedení společnosti a data byla sesbírána od reprezentativního vzorku 500 respondentů. Anketa proběhla v termínu od 22. do 29. května 2016, a to v době přibližně od 13 hod. do 16 hod. na lince 17. Na sérii otázek odpovídal vzorek cestujících tvořený z 61 % ženami a 39 % muži. Ze sesbíraných dat vyplynulo, že téměř všichni cestující si všimli, že sedí v modernizované tramvajce. Ne všichni si ale uvědomili, že kromě sedaček se změnilo i jejich uspořádání. Po zmínění tohoto faktu si valná část dotazovaných změnu uvědomila a vítala ji. Většinou s odůvodněním, že uspořádání sedaček naproti sobě bylo nepraktické jak pro sedící, tak pro stojící, i pro procházející. Kromě uspořádání sedaček bylo většinou dotázaných kladně přijímáno i jejich zpracování (na rozdíl od uspořádání, změny sedaček si všimla většina lidí). Značné množství respondentů samo od sebe zmínilo, že plastové sedačky jsou oproti polstrovaným hygieničtější.

(mt)



Foto: Petr Hejma



Foto: Jan Štolc

KINOBUS BUDE JEZDIT A PROMÍTAT PODEVÁTÉ

Na své deváté filmové turné v pondělí 20. června 2016 vyrazí oblíbený Kinobus. Milovníkům tuzemské i zahraniční kinematografie opět nabídne pestrou paletu filmových hitů, a to ve více než 10 lokalitách v rámci Prahy. Promítání bude jako ve všech předešlých ročnících zdarma a i letos se s Kinobusem vydá kasička charitativního projektu, do níž budou moci návštěvníci promítání přispět libovolným příspěvkem.

(red)

PĚVECKÝ SBOR DPP ZAUJAL LÁZEŇSKÉ POSLUCHAČE

V sobotu 21. května 2016 vystoupil Pěvecký sbor Dopravního podniku v **Mariánských Lázních**. Přímou na hlavní kolonádě, kousek od Zpívající fontány, předvedli sboristé výběr ze svého repertoáru hned dvakrát. Dopolední a odpolední vystoupení, složené z písní duchovních, lidových i umělých, většinou v originální úpravě Lukáše Janírka, si našla mnoho příznivců. Zlatým hřebem koncertu byla skladba „Mariánské Lázně aneb Voda léčivá“, kterou sbormistr složil speciálně pro tuto příležitost. Refrén „Sluncem prozářené parky, voda léčivá, dámy a pánové z dálky, voda účinná“ se rozléhal celou kolonádou a nesl se prosluněným rozkvetlým parkem do širokého okolí. Zpěváci byli za své vystoupení odměněni uznalým potleskem a pochvalným voláním. **(dol)**



Foto: Jiří Šámal

MARKETINGOVOU KOMISI UITP HOSTIL GÖTEBORG

Ve dnech 30. až 31. května 2016 se konalo další zasedání marketingové komise UITP, tentokrát v druhém největším městě Švédska, Göteborgu, a to díky hostitelskému dopravnímu podniku **Västrafik**. Hlavní součástí dopravního systému jsou zde tramvaje, avšak popularitu v tomto městě již rok sklízí elektrobuses Volvo na lince č. 55. Konečná zastávka pro nabíjení tohoto elektrobuse představuje zároveň první „indoorovou“ zastávku, jež přímo navazuje s kavárnou a knihovnou na kampus místní univerzity. Využíván je i pro různé doprovodné aktivity, mj. u příležitosti prvního výročí provozu (15. 6.) si mohou cestující na této zajímavě pojaté konečné a při samotné jízdě poslechnout Symfonický orchestr Göteborg. Svoji nezastupitelnou roli v Göteborgu hraje i lodní doprava, například pro residenty ze souostroví jediná možná varianta. **(ař)**



Foto: Aneta Řehková

ČERNÉ NEBO MODROZELENÉ?

Patříte do početného klubu příznivců mazací tramvaje? Pak jistě nepropáste příležitost pořídit si nové tričko s „Mazačkou“, které se v limitované modrozeleňé edici objevilo na Infocentrech DPP. Zakoupit za rovných 200 Kč si jej můžete v Infocentrech na Andělu, Můstku, Hradčanské a na Nádraží Veleslavin. Vůbec poprvé jsou v prodeji také trička s „Mazačkou“ i v dětské velikosti XXS. Kromě trička jsou nově k dostání také nová dětská pexesa, a to ve variantě se šestnácti a třiceti dvěma hracími kartami. **(zb)**

Foto: Jakub Rejent



Foto: Miroslav Sedlmajer

VELETRH VĚDY S PAMĚTNÍ JÍZDENKOU

Na Výstavišti v Letňanech mělo v rámci květnového Veletrhu vědy svůj stánek i Infocentrum Dopravního podniku. Z jeho expozice si návštěvníci mohli kromě informací odnést papírové vystřihovací modely autobusů a poprvé mohli využít limitovanou edici trička s mazací tramvají v modrozeleňé barvě. Veletrh nakonec navštívilo 14 tisíc lidí a DPP rozdalo více než 1500 pamětních jízdenek, které si návštěvníci mohli označit v přesném modelu odbavovacího systému autobusu. **(red)**

DOBŘÁ VĚC SE PODAŘILA

V minulém čísle DP kontaktu jsme přinesli podrobnou reportáž o rozsáhlé rekonstrukci petřínské lanové dráhy. Rádi bychom tuto zprávu doplnili ještě jednou informací. Krátce před obnovením provozu nás jeden spolupracovník upozornil na nepěkně počmáranou jižní zeď domu čp. 412, na které je již od roku 1948 umístěn velký nápis Lanová dráha a šipka ukazující, kudy jít k tomuto dopravnímu prostředku. Přestože v období vegetace na nápis už není příliš vidět, zima ho odhalila v plné „kráse“, která k dobré atmosféře slavnostního obnovení provozu jistě nepřispívala. Péčí odboru Správa a technické zajištění Dopravní cesty Tramvaje se podařilo tento nedostatek odstranit a přispět tak ke zlepšení zdejšího prostředí. Zda a kdy se zeď s nápisem stane opět cílem útoku vandalů, to už je věc dalších měsíců. V každém případě kolegům za tuto práci navíc děkujeme. **(paf)**

Foto: Jan Arazim a Petr Mašek




DVĚ NOCI PLNÉ KULTURY I S KOSTELEM V TRAMVAJI

Pátek 10. a sobota 11. června 2016 patřily tradičním oblíbeným akcím, na kterých se DPP každoročně podílí, a to **Noci kostelů** a **Pražské muzejní noci**. V rámci Noci „otevřených kostelů“ mohli návštěvníci navíc vůbec poprvé zažít atmosféru pojízdného kostela s duchovním programem, na němž se podíleli mj. i přední představitelé církve – kardinál Dominik Duka či biskup Jan Malý. V pořadí již 13. Pražská muzejní noc měla i letos pevný bod, a to okolí stanice metra Staroměstská, odkud Dopravní podnik pro tuto oblíbenou akci vypravil 9 speciálních linek, desátá pak jezdila od Smíchovského nádraží k MeetFactory. Do Pražské muzejní noci se letos zapojilo celkem 52 muzeí, galerií a dalších kulturních institucí v 80 objektech. Nováčky letošního ročníku byly Český rozhlas, Galerie Lucerna – Prostor pro současné umění, Galerie Věda a umění AV ČR, Národní památník hrdinů heychrichiády, Slovenský dům v Praze a Univerzita Karlova v Praze – historické sídlo Karolinum. **(pel)**



Vzpomínka na Jiřího Faru

Ve středu 20. dubna 2016 nás ve věku nedožitých 68 let opustil dlouholetý zaměstnanec Dopravního podniku Jiří Fara, který svůj celý profesní život zasvětil autobusům. Po maturitě na strojírní průmyslovce nastoupil v roce 1967 do DPP jako technik do pankráckých garáží. V profesích technik, denní, směnový a vrchní mistr prošel následně i další autobusové provozovny - Vršovice a Libeň. V únoru 1973 nastoupil do nově otevřených garáží Klíčův jako mistr a kruh svého působení v dílenských funkcích uzavřel opět v Libni roku 1977. O dva roky později se stal vedoucím technologem na ředitelství o. z. Autobusy. Zde v různých technických funkcích pracoval až do října 2010, kdy odešel do zaslouženého důchodu. Z celé škály jeho inovačních nápadů a zlepšení připomeňme alespoň zavedení provozu a údržby autobusů ŠM11 v garážích Libeň. Jiří Fara byl také u zavádění prvních kloubových autobusů Ikarus 280, mnoho let byl spjat s pravidelnou komisí na Centrální gumárně a byl průkopníkem a propagátorem výpočetní techniky u o. z. Autobusy. V rodině měl dva řidiče autobusů, otce a strýce. Sám nezůstal stát opodál a řídil autobusy MHD v rámci vedlejšího pracovního poměru. Čest jeho památce. 

STŘÍPKY Z TUZEMSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

NA SEVERU S MODERNIZACEMI T3



Již třetí tramvaj typu VARIO se za několik měsíců objeví na tramvajových linkách, které dopravně obsluhuje Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. Ten v současné době realizuje vlastními silami modernizaci první tramvaje T3 na VARIO. DP tak pokračuje v obnově tramvajového vozového parku a touto aktivitou navazuje na nedávno dokončený Integrovaný plán rozvoje města Mostu - doprava. Modernizovaná tramvaj bude částečně nízkopodlažní a lépe vytápěná.

V HRADCI KRÁLOVÉ OD ZÁŘÍ PODLE NOVÉHO TARIFU



Cestující v královéhradecké městské hromadné dopravě budou od 1. 9. 2016 jezdit podle nového tarifu. Návrh schválila 17. 5. 2016 rada města. Kromě navýšení cen některých typů jízdného dojde u určitých skupin k jejich zvýhodnění. To zaznamenají zejména senioři, jimž cena klesla z 500 korun za rok na 100 korun. Změna se týká také desetiměsíční jízdenky pro studenty, která se z desetiměsíční při zachování ceny mění na dvanáctiměsíční. Zdarma pak nově MHD může cestovat doprovod kočárku s dítětem do 3 let a bez poplatku v MHD může být nově od 1. 9. 2016 přepravován i pes. Výhody se dotknou také rodičů s dětmi, kteří mohou nově se dvěma dětmi do 15 let v sobotu, neděli a svátek cestovat společně pouze na jeden jízdní doklad, který zakoupí u řidiče.

V BRNĚ ZAHÁJIL PROVOZ SENIOR BUS



Brněnský dopravní podnik zahájil ve středu 1. 6. 2016 provoz Senior Busu, což je

služba pro občany Brna starší 70 let či držitele průkazů ZTP. Za 50 korun je auto DP svezde z domu k lékaři či na nákup. Zájemce si musí službu objednat alespoň den předem, k dispozici je denně od 6 do 22 hod. Město si od služby slibuje zvýšení mobility nejstarších obyvatel, pro které je jinak pohyb po městě obtížný. K dispozici jsou dvě auta, jedním z nich mohou díky mobilní plošině cestovat i handicapovaní.

POJÍZDNÁ GALERIE V ULICÍCH OPAVY



Od 6. 6. 2016 se můžete v ulicích Opavy setkat s pojízdou galerií. Ta v trolejbusu č. 307 již ozvláštnila Opavánům cestování v MHD fotografiemi děkana Filozoficko-přírodovědecké fakulty Slezské univerzity Zdeňka Stuchlíka, následovaly snímky amatérského fotografa a bývalého ředitele MDPO Antonína Boudy a naposledy fotografiemi staré Opavy ze soukromé sbírky Rudolfa Dybowicze. Nyní „třístasedmička“ DP v Opavě, přejmenovaná dětmi na Město-bus, nabídne svým cestujícím možnost nahlédnout do historie Slezské univerzity, která v letošním roce slaví 25 let své existence.

TERMÍNY PARDUBICKÝCH NOSTALGICKÝCH LINEK



Máte chuť připomenout si časy, kdy ulice brázdily „kulaté“ červené trolejbusy či autobusy? Pak máte jedinečnou příležitost v Pardubicích, kde se historickými vozidly můžete svézt 19. 6. 2016 (linka 51 v rozšířeném rozsahu), 24. července (linka 52), 28. srpna (linka 51) a 2. října (linka 51 a 52). Více informací a jízdní řády linek naleznete na webových stránkách pardubického dopravního podniku, v záložce Nostalgické linky.

V DĚČÍNĚ BEZKONTAKTNĚ



Od 1. 6. 2016 mohou cestující v děčínských autobusech městské hromadné dopravy platit za jízdné bezkontaktně. Platebními terminály jsou v současné době vybaveny už všechny autobusy místního dopravního podniku. DP celý systém spustil ve spolupráci s asociací Visa Europe, Českou spořitelnou a společnostmi Telmax a Global Payments Europe. Jde o první krok na cestě k plánovanému převedení jízdného plně na technologii platebních karet.

DO PLZNĚ ZA OSLOVU VÝROČÍ TROLEJBUSŮ



Dopravní podniky města Plzně ve spolupráci se Škodou Electric pořádají v sobotu 18. 6. 2016 od 10 do 18 hodin oslavu výročí 75 let provozu a 80 let výroby trolejbusů v Plzni. Ta se uskuteční v prostorách DEPO2015 v Presslově ulici v Plzni. Těšit se můžete na výstavu vozů od historických po současné, jízdy historickými vozy, výstavu fotografií, soutěže pro děti, hudební vystoupení a další doprovodný program. Praha vyslala do Plzně své skvosty z Muzea MHD – vůz Tatra T400 č. 431 a Škoda 8 Tr č. 494.

Z webových stránek dopravních podniků vybírala: **Jana Šejnohová**

Foto: Petr Hejna





Z Kačerova jezdí už 50 let

Slavnostní zahájení provozu garáží se uskutečnilo v sobotu 28. května 1966 v 10 hodin. Součástí slavnosti bylo i zahájení provozu na nové lince č. 145 spojující Zahrádní Město a Vysočany. O dva dny později, 30. května, vypravila garáž první autobusy do pravidelného provozu. Více fotek najdete na www.metro.cz

ADPP

Scan článku k jubileu kačerovské garáže ze dne 27. 5. 2016 z deníku METRO

V SOBOTU VYJEDE PRVNÍ PRAŽSKÝ CYKLOBUS

19. 5. 2016 MLADÁ FRONTA DNES

DNES

Od soboty 21. května až do konce října budou mít cyklisté z Dejvic jednodušší cestu městskou hromadnou dopravou. Směrem na zastávku Výhledy bude linka 147 v testovacím provozu nabízet převoz až šesti kol na zadní části autobusu. Převoz kol bude možný zatím pouze z centra ve směru na Výhledy na dvou autobusech. Počet zastávek, kde bude možné kola nakládat a vykládat, bude kvůli časové náročnosti omezen. Nakládání bude možné na zastávkách Dejvická a v Podbabě u přívozu. K vyložení kol budou určeny zastávky Internacionální a Výhledy. Podle Dopravního podniku si manipulaci s kolem zajistí sami cestující, řidič jen pomůže kolo uzamknout a majiteli předá visačku s číslem pozice na nosiči. Podle aktualizovaného jízdního řádu lze takto kola převážet od rána přibližně do osmi hodin večer o víkendech a do devíti večer v pracovní dny.



PŘÍJEZD DO ZAHRADY MÁ ZLEPŠIT DALŠÍ PARKOVIŠTĚ

23. 5. 2016 LIDOVÉ NOVINY

LIDOVÉ NOVINY

V Praze má vzniknout další parkoviště sloužící zoologické zahradě. Na Facebooku to sdělil ředitel zoo Miroslav Bobek. Parkoviště bude u tunelu Blanka a se zoo ho spojí linka MHD. Také se rozšíří jižní

parkoviště. O zvýšení parkovací kapacity zoo se mluví dlouhodobě, zvláště o víkendech se místa rychle zaplní. Nynější tři parkoviště pojmu asi 850 aut, lidí přijdou denně do zoo tisíce. O dopravní obslužnosti Bobek jednal s náměstkem primátorky pro dopravu Pe-

trem Dolínkem, který má na starosti i zoo. Kolik přesně parkovacích míst zmíněné plány přinesou, zatím není jasné. O podrobnostech se bude jednat později. Situaci je podle Bobka nutno řešit, protože zoo má s dopravou i parkováním potíže.



Nuselská bude po renovaci zelenější

24. 5. 2016 PRÁVO

PRÁVO

Nuselská ulice, jejíž rekonstrukce začala o víkendu, bude po skončení prací přívětivější pro lidi, slibuje Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR). Přibude stromořadí, přechody, ubudou sloupky a neprostupná zábradlí. Na náměstí Horky vznikne mimo jiné plácek pro posezení s lavičkami okolo kmenů nových stromů a zastávky se přesunou tam, kde je cestující více potřebují. Provoz aut i tramvají se má ztišit, protože dlažbu nahradí tichý asfalt. „Tramvajové zastávky mezi náměstím Bratří Synků a Chodovskou ulicí se změní na bezbariérové, některé doplní nové přechody, aby byly lépe přístupné, jiné se rozšíří nebo posunou tam, kde jsou více potřeba,“ líčí novinky ředitel IPR Petr Hlaváček. Na zastávce Pod Jezerkou

bude možné přestoupit mezi tramvají a autobusem.

Aktuálně si ale lidé musejí zvyknout na rozsáhlá omezení, která jim oprava tramvajové trati přináší. Výluka na tratích v ulicích Nuselská a U Plynárny potrvá do dubna příštího roku.

Práce dopravní podnik (DP) rozdělil do několika etap, tramvajový provoz proto bude omezován postupně, aby způsobil co nejméně komplikací. „V ulicích Prahy je přes 140 kilometrů tramvajových tratí, které postupně zastarávají a je potřeba je rekonstruovat a nahrazovat modernějšími prvky. Rekonstrukce v ulicích Nuselská a U Plynárny je letošní nejrozsáhlejší akcí,“ poznamenal technický ředitel DP Jan Šurovský. Projekt renovace Nuselské dále počítá s novým parkovištěm na náměstí Kloboučnická. Auta tedy nebudou muset parkovat

částečně na chodnicích jako doteď. „Špatně organizované parkování dokonce dosud často způsobovalo kolize mezi auty a tramvajemi,“ připomněl ředitel Hlaváček. Parkovací místa doplní stromořadí, což podle něj rušnou třídu nejen zkrášlí, ale v horkých letních dnech nabídne potřebný stín.

Pěší se zase mohou těšit na širší a opravené chodníky s prvky pro nevidomé. Chodci nebudou muset zdolávat tolik překážek, protože zmizí více než polovina sloupků, červenobílá zábradlí nahradí sloupky, které dokážou usměrnit parkování a jsou prostupné pro chodce.

Pro cyklisty přibudou rovněž nové cyklo stojany nebo přejezd přes Nuselskou u zastávky Pod Jezerkou. Díky tomu bude toto dosud nepřijemné místo na cyklostezce bezpečnější a přehlednější nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče.



Ve sdružení je největší potenciál městské dopravy

U setkání mistrů renovací, na ministerstvu dopravy, v každém českém velkém městě i na Slovensku najdete stopy Sdružení dopravních podniků České republiky. A protože sídlo této organizace je od redakce vzdáleno jednu stanici metrem, byl by hřích si s jejím výkonným ředitelem Antonínem Macháčkem nepopovídat.

Ptal se: **Petr Ludvíček** • Fotil: **Petr Hejna**

Začal bych od neaktuálnější akce – v květnu se v Praze sešla 100. Autobusová komise UITP a jedním z vrcholů byla prezentace a jízda elektrobusem. Jaký máte vztah k těmto novým technologiím?

To je velmi aktuální téma i v našem sdružení. Začali jsme nejdříve diskutovat, kam tuto sekci začlenit, zda k autobusům či trolejbusům. Došli jsme k závěru, že je třeba začít u dopraváků, tedy v Dopravně provozní skupině, kde si můžeme říct, co od těchto vozidel očekáváme, jaký chceme mít denní výkon, jak nabíjet během provozu a poté chtít od dodavatelů takové vozidlo nakonfigurovat. Nejbližší zasedání této skupiny bude v Brně a 80 % programu jsme vyhradili právě elektrobusem.



Vedle pozice ředitele sdružení vedete i onu zmíněnou skupinu. Je vám dopravně-provozní tematika nejbližší?

Určitě, ve zlínském dopravním podniku jsem prošel mj. pozici dispečera a byl jsem i u tvorby jízdních řádů. V komisi SDP působí lidé, kteří „doma“ pracují na pozicích dopravních náměstků či ředitelů a do jejich kompetence spadá tvorba jízdních řádů, dispečinky, dopravní průzkumy,

tvorba linkového vedení, tedy témata dopravně-inženýrského charakteru.

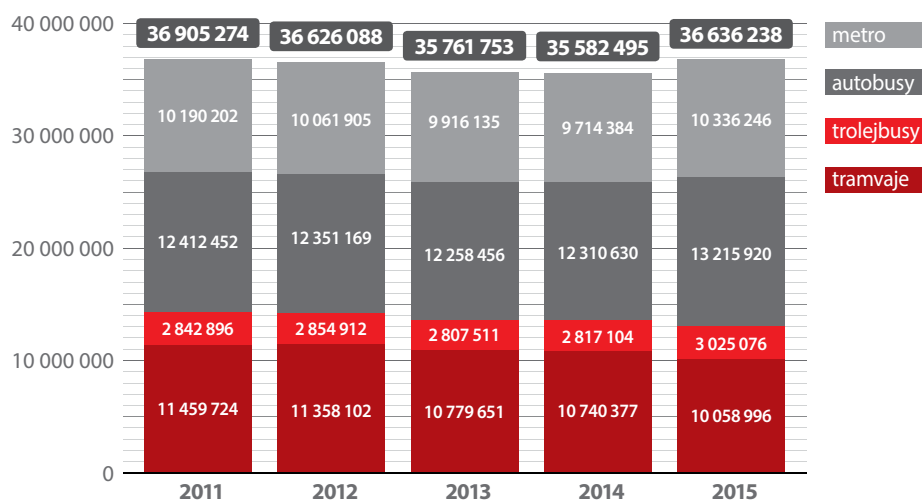
Když jsme zmínili UITP, na jaké úrovni je spolupráce SDP s touto organizací?

Spolupracujeme dlouhodobě i přesto, že UITP nepřijímá kolektivní členy, jakým SDP je. Probíhá mezi námi výměna informací a měl jsem příležitost být u části programu pražského setkání.

A co další mezinárodní i tuzemská spolupráce?

Řekl bych, že máme z tuzemských partnerů dobře rozjetou spolupráci se Svazem měst a obcí, protože máme v oblasti zajišťování veřejné dopravy mnohé společné zájmy. Spolupracujeme samozřejmě i se Svazem dopravy a v některých dílčích otázkách, jako je např. vymáhání pohledávek z dlužného jízdného, s Exekutorskou komorou či Českou asociací věřitelů. Dále jsme nejvíce v kontaktu s Německem, samozřejmě Slovenskem, kde řadu odborných skupin svoláváme společně, třeba tramvajovou, kam jezdí Bratislava a Košice.

Dopravní výkony v tis. místových km - Česká republika



Sdružení dopravních podniků ČR

- zájmové sdružení právnických osob
- v čele je správní rada složená z ředitelů DP
- předseda SDP: Mgr. Michal Kraus, MSc, ředitel DP Plzeň (od roku 1992 do 17. 6. 2015 Ing. Miloslav Kulich, ředitel DP Hradec Králové)
- 1. místopředseda: Ing. Ladislav Urbánek, dopravní ředitel DPP
- 2. místopředseda: Ing. Vladimír Menšík, ředitel DP Olomouc
- výkonný ředitel: Ing. Antonín Macháček
- řádným členem může být DP, který je z většiny vlastněn městem a provozuje min. 30 vozidel
- členský příspěvek je ve výši 50Kč za 1 zaměstnance, u ostatních členů 25 tisíc ročně



Vedle tradičních odborných skupin SDP, jakými jsou tramvajová, autobusová či trolejbusová pracuje krátce také marketingová...

Vznikla vloni po poměrně dlouhé debatě, zda má mít statut samostatné odborné skupiny či pouze setkání v případě potřeby řešit napříč podniky marketingová témata. Ukazuje se ale, že to bylo správné rozhodnutí. Mohou být celorepublikově využity některé kampaně směrem k cestujícími či k náborům, kdy se aktuálně projevuje celorepublikově nedostatek řidičů. Je to i o výměně zkušeností z práce s novináři, se sociálními sítěmi apod.

Vedle 19 řádných členů sdružení, tedy dopravních podniků, evidujete i přes sto tzv. ostatních členů. Co můžete všem nabídnout?

Jednu z důležitých rolí 10 odborných skupin, v jejichž čele stojí většinou ředitelé DP, vidím v setkávání s dodavateli, ve výměně zkušeností z praxe. A když některá z firem projeví zájem stát se členem a ptá se, co jí to přinese, nejjednodušší argument, který používám, je, že nemusejí jednotlivě jezdit do 19 DP a na jednom místě mohou informace předat a vzápětí mít od všech zpětnou vazbu. V každém DP je aparát špičkových odborníků, kteří spolupracují. Říkám, že největší know-how, co se týká městské dopravy, je ve SDP. Když víte, o které lidi jde, kde jsou a jak a kdy je správně spojit, tak s tím se krásně pracuje. Za ty roky snad vím, koho oslovit.

Ano, jste na pozici ředitele od roku 2001. Jak byste nám přiblížil svou náplň?

Jak vidíte, obývám tuto kancelář úplně sám, spektrum činností je velmi pestré, od administrativní, účetní činnosti až třeba po jednání na ministerstvech. Musím si umět najít lidi, kteří mi pomohou, poradí, je třeba se orientovat ve velké škále informací. Mám možnost setkat se se spoustou firem tak státních institucí. Mám v pracovní náplni také navštěvovat zasedání odborných skupin, což se mi minimálně jednou za rok u každé podaří.

Zmínili jste jednání na úřadech. Co SDP aktuálně společně řeší?

Nejčastěji řešeným společným problémem je legislativa. Když budete procházet budovu ministerstva dopravy, na žádných dveřích není cedulka městská hromadná doprava. Spadáme pod odbor veřejné dopravy a pod odbor drah a drážní dopravy. Ne vždy jsou právě legislativní změny v souladu tak, aby se v jeden čas dotýkaly všech prostředků veřejné dopravy, které podniky provozují. Také vznikají nejrůznější právní balčinky na půdě EU, které mají v legislativě přednost, a tak se naše relativně „malé“ problémy často opomíjejí. Je třeba o tom trpělivě jednat a zákony se pokoušet připomínkovat a napravit. Aktuálně je třeba zajímavé, že Praha by měla mít bezobslužné metro a podle naší stávající legislativy

to není možné. Takže ze své pozice výkonného ředitele se snažím na ministerstvu i tuto problematiku projednávat.


Jakou má SDP u úřadů, institucí či ministerstev renomé?

Myslím, že jsme se časem dostali na docela dobrou pozici. Je to poznat, jak s námi státní instituce komunikují, jak konzultují připravované změny v zákonech. Myslím, že to je právě v té síle odbornosti a celorepublikové působnosti díky členské základně.

Příští rok bude sdružení slavít 25 let existence. Jak byste ho z pozice dlouholetého ředitele charakterizoval?

Jde o ustálenou skupinu organizací, sdružení osob, které jednotlivé podniky zastupují. Těch se sice řada vyměnila, sám to znáte z Prahy, ale kontinuita pokračuje. Tím, že je každý jednotlivý podnik řízen svým městem a nemají společné zastřešení, cítí nutnost se scházet, koordinovat své postupy, např. v oblasti legislativní, tarifní, při tvorbě dopravních řádů a dopracovat se společných stanovisek. V současné právní formě, tedy zájmové sdružení právnických osob, fungujeme opravdu od roku 1992, ale již předtím mělo sdružení statut poradního sboru ministerstva vnitra, kam tehdy městská doprava spadala.

SDP zanechalo vloni nezvyklou stopu i na veletrhu Czechbus...

Jsmo tradiční partner tohoto veletrhu a od loňska připravujeme seminář Setkání mistrů renovací. Protože tato akce měla kladnou odezvu, chystáme druhý ročník, u jehož příležitosti by měla vyjít publikace stejného zaměření, tedy o prezentovaných vozidlech. Letos jsem se s pořadatelem domluvil, že bychom rádi prezentovali v rámci semináře i kolejová vozidla a jako bonbonek předvedli z železnice - známý stříbrný šíp. 

Ing. Antonín Macháček, 62 let. Od roku 1979 pracoval v DP Zlín (dnes Dopravní společnost Zlín – Otrokovice) nejprve na pozici dispečera, poté např. na tvorbě jízdních řádů a až do roku 2001 byl ředitelem podniku. Tehdy ho lákala práce pro SDP, které znal již z pozice ředitele či dopravního náměstka zlínského DP. V soukromí se zajímá o vinylové desky, rád fotí dopravní prostředky, nejbližší má k elektrickým vozidlům, fandí tramvajím a trolejbusům. Jak říká, jakákoli jejich diskriminace mu vadí a je rád, že do této rodiny nově přibyly elektrobuses. Za šotouše se nepovažuje, ale s mnohými se zná a jsou mu sympatičtí.



ÚKOL PRO DPP?

Ochranný systém metra řešit systémově

Zajištění bezpečnosti v metru a připravenost na možné hrozby, to byla klíčová témata návštěvy, která se uskutečnila v úterý 10. května 2016 na centrálním dispečinku Dopravního podniku v ulici Na Bojišti.

Text: **Jana Šejnohová** • Foto: **Petr Adámek**

Hlavními aktéry byli primátorka hlavního města Prahy Adriana Krnáčová, premiér ČR Bohuslav Sobotka a ministr vnitra Milan Chovanec, kteří na „céděčko“ zamířili rovnou z exkurze pražského letiště, jež společně s podzemní dráhou patří po útocích v Bruselu k nejrizikovějším místům z hlediska možných teroristických útoků.


Po oficiálním přivítání generálním, dopravním a bezpečnostním ředitelem Dopravního podniku se vzácná návštěva odebrala na prohlídku jednotlivých dispečinků – dispečinku I. stupně, technologického a vlakového dispečinku JPM. S jejich působností, kompetencemi, ale i s praktickými návody, jak se postupuje při řešení mimořádných situací, představitelé vlády a města seznámili odpovědní vedoucí.



Brifinku se na půdě DPP 10. 5. 2016 z politiků zúčastnila primátorka Adriana Krnáčová, ministr vnitra Milan Chovanec a premiér ČR Bohuslav Sobotka.

Po prohlídce dispečerských stanic následovala schůzka u dopravního ředitele, na niž plynule navázal brifink pro média. Právě na něm byl zmíněn i zásadní úkol pro Dopravní podnik, kterým je systémové řeše-

ní ochranného systému metra. Jak zaznělo z úst dnes již bývalého generálního ředitele Jaroslava Ďuriše, ochranný systém metra byl vybudován v 70. a 80. letech pro obranu civilního obyvatelstva a od té doby je v podstatě zakonzervován. Materiál na jeho rozvoj bude projednán na úrovni města a poté poputuje ke schválení vládě ČR.

Na brifinku byly představeny také další kroky, které chce vláda v rámci auditu národní bezpečnosti provést. Jedná se zejména o prohloubení komunikace mezi jednotlivými složkami integrovaného záchranného systému, o pravidelná společná tematická cvičení těchto složek a zavedení nových kamerových systémů v metropoli, které by v případě nutnosti mohly poskytnout důležitá data pro odhalení nežádoucích příhod. 





Pražské oslavy jubilea Autobusové komise

K uspořádání jubilejního 100. jednání si Autobusová komise UITP vybrala Prahu a podle ohlasů účastníků se Dopravní podnik hl. m. Prahy pořadatelství zhostil na výbornou. Pojdme se ohlédnout za jednotlivými střípky této úspěšné prezentace DPP i pražské dopravy.

Text: Jan Barchánek • Foto: Petr Hejna

Výběr Prahy pro jubilejní jednání Autobusové komise nebyl náhodný. Právo na uspořádání pravidelných jednání komise má kterýkoliv její člen a pořadatelství města a země se průběžně střídají. V historii stovky jednání komise se sice častěji objevují velké západoevropské metropole, ale ani Praha nebyla v minulosti opomíjena, když hostila jednání v letech 1972, 2000 a 2009. O uspořádání 100. jednání však byl logicky zájem větší a nás může těšit, že se vedení komise přiklonilo k našemu městu, i když mezi zájemci figurovala například i Dubaj.

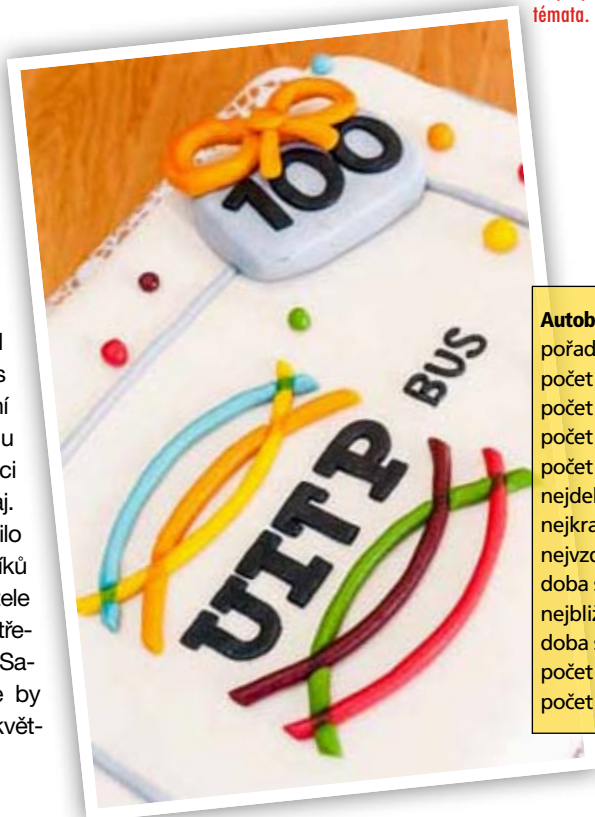
Pražský program zahájilo oficiální přivítání účastníků ze strany generálního ředitele DPP Jaroslava Ďuriše ve středu 11. května 2016 večer. Samotnému jednání komise byl věnován celý čtvrtek 12. kvě-

na. Nabitý program zahrnoval v první části obvyklá témata (informace z dalších komisí UITP, stav a výhled připravovaných změn mezinárodní

Nahoře: Praktická prezentace pražského příkladu testování elektrobuse SOR EBN 11 vhodně navázala na projednávaná témata.

legislativy v oblasti autobusů, informace z koordinační skupiny mezi dopravci a výrobcí vozidel). Mezi zásadní body patřil zejména plán činnosti Autobusové komise pro nejbližší období.

Hlavní činnost Autobusové komise je organizována formou pracovních skupin, jejich jednání a prezentaci průběžných výsledků byl tudíž věnován největší časový prostor. Klíčovým diskutovaným bodem této části »»



Autobusová komise UITP v Praze netradičním pohledem statistiky:

pořadí zasedání Autobusové komise v Praze: 100.
 počet evidovaných členů Autobusové komise UITP: 71
 počet účastníků pražského zasedání: 47
 počet zemí: 22
 počet světadílů: 3
 nejdelší pobyt v Praze: 7 dní (6 nocí)
 nejkratší pobyt v Praze: 2 dny (1 noc)
 nejvzdálenější účastník: 9900km (Singapur)
 doba strávená cestou do Prahy: 14 h 45 minut (letadlo)
 nejbližší účastník (mimo zástupce DPP): 85km (Plzeň)
 doba strávená cestou do Prahy: 1 h 22 minut (vlak)
 počet pracovních jazyků zasedání: 3 (anglický, německý, francouzský)
 počet doprovodných osob (manželek): 5



1



2



3



4

1. Oslovy historie Autobusové komise UITP doplnila prezentace historických autobusů z Muzea MHD v atriu hostivařského areálu.

2. a 4. Technické řešení a provozní výsledky pražského elektrobuse vyvolaly řadu doplňujících otázek a komentářů.

3. V programu nechyběla prohlídka Ústředních dílen autobusů s podrobným výkladem stěžejních prováděných činností.

jednání byla elektromobilita v autobusové dopravě. Souhrnné informace o probíhajících evropských elektrobusech (ZeEUS, ELIPTIC) doplnily aktuální zkušenosti jednotlivých členů komise (pražský DP samozřejmě nevyjímaje). V navazující diskusi byla řešena zejména rizika a bariéry pro rutinní plošné nasazení elektrobuse v městské dopravě.

Slavnostní ráz jednání podpořily prezentace z historie i současnosti UITP i DPP. V rámci oslav samozřejmě nemohl chybět dort z rukou generálního ředitele DPP. Ve spolupráci UITP a DPP bylo dále vydáno 100 výtisků speciální brožury, která ma-



Vlevo: Vyzdobené konferenční centrum DPP bylo důstojným prostředím pro jubilejní jednání komise.

Dole: 100 výtisků výroční brožury mapuje 100 jednání Autobusové komise a vše, co jejímu zřízení v roce 1960 předcházelo.





puje historii sledování a řešení problematiky autobusové a trolejbusové dopravy v rámci UITP od začátku 20. století, přes založení samostatné komise v roce 1960 (tehdy pod názvem Komise pro standardizaci motorových autobusů) až po probíhající sté jednání v Praze. Na čtvrteční slavnostní večeři všech účastníků byli v rámci oslav pozváni za stranu UITP

také tři bývalí předsedové komise z období 2003 – 2015. Obdobně se zúčastnili také předchozí zástupci DPP v rámci komise – Jiří Šubrt a Antonín Fedorko.


Na čtvrteční program navázaly v pátek 13. května dopoledne praktické ukázky činnosti DPP. V obřadní Želivského byl prezentován probíhající ověřovací provoz elektrobuse

Nahoře: Autobusové komisi aktuálně předsedá Mike Weston, který je ředitelem autobusové sekce společnosti Transport for London.

Dole: Překvapení během jednání v podobě dortu z rukou generálního ředitele DPP.

SOR EBN 11 s nabíjením z tramvajové napájecí sítě. Řada dotazů účastníků k technickým i provozním aspektům projektu jen potvrdila, že současný projekt DPP se může směřovat mezi jiné, na rozdíl od případu DPP, většinou štedře dotované evropské elektrobuse projekty.

Druhou částí pátečního programu byla prohlídka hostivařského areálu Ústředních dílen Autobusů. Prezentaci komplexní opravárenské činnosti Správy vozidel Autobusů na stávajícím vozovém parku se podařilo díky vedení jednotky Historická vozidla doplnit představením stěžejních typů historie pražských autobusů „in natura“.

Z obdržených reakcí vedení Autobusové komise i jednotlivých členů velmi rád tlumočím ocenění vynikající úrovně přípravy a zajištění celé akce ze strany DPP a dále také řadu pochvalných vyjádření k fungování a kvalitě pražské MHD jako celku. Poděkování patří všem útvaram a pracovníkům, kteří se na zajištění jubilejního jednání Autobusové komise podíleli, a znovu tak potvrdili vysoký kredit DPP v mezinárodním měřítku. 





1966 - 2016: Padesátka u „Kačerů“

Cítil se uvolněně, jako doma, mezi svými. Vždyť tu také 17 let kroužil volant, pokračoval jako vedoucí výpravny a ředitel garáže a zažil tak i éru experimentu. Experimentu Kačerov. Ano, mluvíme o Václavu Jelínkovi, vedoucím jednotky JPA, který na domácí půdě přivítal zasluhující i stávající zaměstnance, kteří v úterý 31. května 2016 přišli na slavnostní setkání u příležitosti 50. narozenin kačerovské garáže.

Text: **Jana Šejnohová a Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Vloni odprodaná cisterna Škoda 706 RTO místních dobrovolných hasičů měla ve značku kačera a tento živočišný druh, pochopitelně blízký této garáži, zazněl opakovaně i ve vzpomínce **Václava Jelínka**. Dodnes se kachní rodinky vracejí na hladinu požární nádrže, aby přivedly na svět další generaci neodmyslitelných sousedů kačerovských autobusů. Došlo i na vážnější témata, nejčastěji se vzpomínalo na nedočený a již zmíněný experiment, kdy si garáž rozhodovala, hospodařila a zodpovídala sama, což ve svém slově vzpomněl i **Ladislav Urbánek**, dopravní a zároveň pověřený generální ředitel DPP: „Pracoval jsem tehdy přes ulici na metru a i tam se o vašem experimentu hodně mluvilo. Je škoda, že byl přerušen a vývoj šel ji-

ným směrem. Určitě by pomohl jiným garážím, ale to vidím až teď, po letech ve funkci dopravního ředitele.“ Osmi desítkám přítomných se představil i nový předseda představenstva **Martin Gillar**, který řekl, že za prvních 14 dní v podniku se snažil projít co nejvíce provozů a je rád, že mohl poznat i kačerovskou garáž a její zaměstnance: „Myslím, že odvádíte velmi dobrou práci, která je vidět. Budu se snažit najít si své místo a uvidím, jak dlouho tuto šanci dostanu. Padesát let je krásné jubileum a já věřím, že lidé budou chtít jezdit stále a doufám, že budou jezdit s námi a my budeme mít možnost je vozit. Takže vám přeji, aby další jubileum přišlo.“

Redakčnímu diktafonu se se vzpomínkami svěřil například i první vedoucí garáže a později její ředitel

Václav Vild, který na Kačerově působil až do roku 1990, pak pokračoval jako řidič: „Rád vzpomínám prakticky na všechny kolegy, se kterými jsem přišel do styku. Jak na ty, kteří žijí, i ty, kteří už mezi námi nejsou. Nikdy jsme



Václav Vild

se zde na Kačerově neprali a v hodnocení podle výsledků jsme byli vždycky nejlepší.“ Po něm převzal garáž na pozici ředitele **Jiří Machač**: „Tři a půl roku na Kačerově mi daly základ pro další práci. Je škoda, že jsme experiment nedotáhli. Měli jsme nastavenou latku, jak se dá v podniku, který není soukromý, hospodařit či jak využít kapacity. Pozitivní hodnocení garáže mě vyneslo do funkce



Jan Urban



Karel Dolejš



Jiří Machač

ředitele odštěpného závodu Autobusy a slíbil jsem představenstvu, že uděláme šest Kačerovů.“


Nejvíce mu učarovaly Ikarusy, protože měly uzavřenou kabinu pro řidiče. Nevadilo mu jejich těžší řízení a řazení, přesto si v důchodu užívá u svého vozu pohodlí automatu. **Vratislav Tichý** se u podniku vyučil automechanikem, ale od prvopočátku chtěl k volantu. Měl štěstí, stál si za svým a s otevřením nové garáže na Kačerově sem přešel z Pankrá-



Václav Bureš

ráno vyjel jako řidič a odpoledne jsem sloužil jako průvodčí nebo obráceně. Říkalo se tomu céděčka. Ráno jsme vyjeli dva řidiči, jeden šel do kasy, kde byl do oběda, a pak jsme se vyměnili a jezdili jsme obráceně.“ Sen se na Kačerově splnil **Václavu Burešovi**. Chtěl řídit „šimly“, tedy autobusy ŠM 11, a ty kromě Pankráče parkovaly právě zde. „Měl jsem to sem i blízko z domova, takže jsem byl spokojený. Jezdím dodnes, přesluhuju, samozřejmě, že dnešní autobusy jsou po stránce technické úplně někde jinde, ale šesmyk jsem měl opravdu rád.“

Současný vedoucí kačerovského provozu SVA **Karel Dolejš**, který má bohaté zkušenosti, získané na vedoucích pozicích v garážích Klíčov, Hostivař a Řepy, uvádí: „Nedá se říci, že jedna garáž je lepší než druhá. Všude jsou lidé, kterým na dobrém jménu podniku záleží, a ti, které je třeba přesvědčováním získat pro správné plnění úkolů. Přestože provoz každé garáže zajišťuje více útvarů, nelze mezi nimi vytvářet umělé hranice. Správně fungující garáž je harmonickým a vyváženým celkem, ve které vedoucí jednotlivých útvarů úzce spolupracují a kde probíhá vzájemná komunikace

mezi vedením a řadovými zaměstnanci. Každý člověk je důležitý.“ Kolega **Jaroslav Lerch**, stávající vedoucí kačerovské garáže PA přišel, když bylo garáži 10 let. Šestnáct let řídil, poznal práci denního garážmistra a dva roky pracoval jako vedoucí řízení dopravy. „Utkvělo mi v paměti zejména prvních zhruba deset dvanáct let, kdy všichni drželi pohromadě, i ve volném čase jsme se dokázali sejit i s manželkami. Hodně tomu napomohla atmosféra experimentu – nikdo neřekl, to je průšvih dílny nebo garáže nebo výpravny. Táhlo se za jeden provaz a všichni se snažili, aby to šlapalo.“ A jak dodává, ještě dlouho po skončení experimentu dělná atmosféra a dobrá nálada vydržely. Popřejme garáži Kačerov do dalších výročí nejen dobrou náladu, ale i úspěchy a dalším generacím zaměstnanců, autobusů i kachních obyvatel v klínu Jižní spojky a dálnice jen dobré roky. 



Vratislav Tichý

ce. Dodnes vzpomíná na první roky: „Dřív to byla pro každého čest, že měl službu a neexistovalo nepřijít. Kolik jsem odjezdil vánoc a silvestrů, parta tu byla vynikající nejen mezi řidiči, ale i na dílně. Vedl jsem tu jediné odbory na garáži a byl jsem se všemi v kontaktu.“ Dnes jezdí na Kačerově i oba synové. Kolega **Jan Urban** stihl vedle řízení poznat práci zástupce výpravčího, a jak říká, byl tady velmi spokojený a jezdil by až do důchodu, kdyby ho nepřibrzdilo zdraví: „Byla to tady pohoda, humorných situací bylo moc. Pamatuju ještě dobu, kdy jsem

Vpravo: Bývalé i současné zaměstnance kačerovské garáže pozdravil (zprava) Martin Gillar, předseda představenstva DPP, Václav Jelínek, vedoucí jednotky Provoz Autobusy, a Ladislav Urbánek, dopravní a zároveň pověřený generální ředitel DPP.



Jaroslav Lerch





METREM SE PŘEHNÁ

Text: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejna (7), Petr Ludvíček (2) a Zdeněk Bek (1)**

Je středa 25. května 2016, pět vestibulů a šestihodinový taneční maraton končící až 22. hodinou večerní. Tak by se ve zkratce dal shrnout **premiérový ročník Tance v metru**, který Dopravní podnik uspořádal ve spolupráci s organizátorem tanečních festivalů Zdeňkem Brožem.

Pestrá směsice tanečních stylů, profesionální tanečníci v kostýmech i v civilním oblečení, někde i s hudebníky, kteří společně svým uměním podtrhli výjimečnost večera ve vestibulech stanic metra na Hlavním nádraží, Florenci C, Můstku B, Budějovické a Malostranské.

Tančilo se všude - sólo, v párech i různých uskupeních a ještě dlouho poté, co oficiální „výuka“ tance skončila. **Salsa, tango, swing, timba, bachata, zouk, west coast swing, kizombo i street dance** zaujaly natolik, že mnozí návštěvníci akce odkládali batůžky, kabelky či kufříky a „šlapali“ či „vlnili se“ v rytmu, dle instrukcí zkušených profesionálů, kteří byli spontánností kolemjdoucích upřímně překvapeni. O atmosféře nejlépe svědčí malý vzorek ohlasů, posbíraný na sociálních sítích a v poště DPP.



Obří akce velká atmosféra i gratulace povedlo se vám to! David Havelka

Moc díky bylo to úžasné, jen jsem nestihla. Doufám, že se tato akce bude opakovat. Je to takový zájem z řad cestujících. R

Děkujeme DPP a těšíme se na další ročník! Jan Šibený

Moc děkuji za věrohodnější akci Tance v metru. Jsem na ni náhodou cestou z práce. Působilo to jako zjevení z jiného světa, otevřeného přátelského. Tolik a usmívajících se lidí v prostorách neviděla. Nešlo by to zopakovat? Lu



VALA TANEČNÍ VLNA

Nádherná akce! Děkuji Zdenkovi Brožovi, organizátorům, DPP a lidíčkám, kteří se zúčastnili, za úžasný zážitek. Doufám, že za rok znova. Zdenka Hanková

Dobrý den, moc bych chtěla pochválit veřejně akci Tanec v metru. Bylo to báječné a atmosféra byla skvělá. Snad se dočkáme opakování této akce! Vendula Kubátová

Byla to krásná akce. Děkuji za nápad a organizaci. Super, že jsem zase mohla vidět tolik přátel a zatančit si. Magdalena Novotná

...všechny stani-
vat. Moc se mi líbilo,
čadek Šnajder



Tanec v metru. VELIKÁ POCHVALA. Skvělý nápad už dlouho jsem neviděla tolik spokojených lidí vstupujících z metra. Díky určitě zopakujte. Petra Jelínková

Absolutně boží! Děkuji všem organizátorům, učitelům i tanečnickům za úžasnou atmosféru a těším se na příští rok! Eliška Linková

Obrovský dík za báječnou taneční akci. Dopravnímu podniku, díky Zdenku za úžasný nápad, díky všem organizátorům, všem lektorům, všem tanečnickům, díky kolegům za podporu a zájem vidět a zkusit něco nového. Helena Salsera

že to bude výborná akce, jsem čekal, ale že až tak super, že se přidá tolik lidí z davu, a že to bude mít tak výbornou atmosféru, jsem nečekal. Obrovský dík všem, kdo se na tom podíleli! Ladislav Břuchta

metru. Narazila
a byla jsem nad-
o světa - pozitiv-
dobře naladěných
MDH jsem ještě
cie Hnilíčková

PÁD OSOBY POD METRO CVIČNĚ

Stanice metra Nádraží Veleslavín krátce po půlnoci. U nástupiště stojí vlaková souprava, zastavená v neobyklé pozici. Strojvedoucí nahlíží do mezery mezi vlakem a nástupištěm. Zpod soupravy se ozývá sténání. Po eskalátoru přijíždí dvojice záchranářů v jasně oranžových stejnokrojích a s rukama plnými zdravotnických pomůcek. Scénář dalšího společného nácviku podnikových hasičů a pražské záchranné služby se právě rozvíjí.

Text: Michal Brunner • Foto: Václav Porkát, ZZS hl. m. Prahy, Michal Brunner

Pády osob pod soupravu metra patří k nejnáročnějším záchranářským zásahům po stránce technické složitosti i psychické náročnosti pro zasahující. V případech, kdy není okamžitě zjevné úmrtí postiženého, je úkolem hasičů v součinnosti se zdravotníky zraněnou osobu velmi šetrně vyprostit a po zajištění životních funkcí ji dopravit k sanitce na povrch. Velitel zásahu koordinuje záchranné práce s činností útvarů, vyšetřujících mimořádnou událost, a zároveň dbá, aby nedošlo k neúměrným průtahům při obnovování provozu metra.

Pro upevnění správných postupů pro tento typ událostí pořádá Hasičský záchranný sbor DP v součinnosti se vzdělávacím střediskem Zdravotnické záchranné služby hl. m. Pra-

Za rok 2016 se ve stanici metra Nádraží Veleslavín uskutečnil v noční výluce celkem čtyři nácviky záchranných týmů při vyproštění a poskytnutí pomoci osobám z kolejíště.



hy společná cvičení jednotek HZS DP a posádek ZZS. V roce 2014 se pravidelně cvičilo ve stanici Kobylisy, v letošním roce nácviky probíhají ve stanici Nádraží Veleslavín, takže zúčastnění se zároveň seznamují s prostředím jedné z přednedávnm otevřených stanic metra. Dosud zde proběhly dva nácviky, v nočních výlukách 1. dubna a 20. května. V plánu je do konce roku provést další dvě akce tak, aby se vystřídal všechny čtyři směny HZS DP.

Scénář nácviku je vždy podobný. Před začátkem cvičné úlohy je realisticky namaskovaný figurant nebo figurantka bezpečně umístěn(a) pod některý z podvozků soupravy metra a předstírá středně vážná zranění. Na místo události se dostaví jako první dvoučlenná zdravotnická posádka a naváže kontakt se strojvedoucím i se zraněným. Strojvedoucí upozorní záchranáře na možná bezpečnostní rizika. Následně přijíždí družstvo HZS DP, hasiči provedou vyzkratování přívodní kolejnice přenosnými zkratovači, umožní zdravotnickým záchranářům přístup ke zraněnému a společně se zdravotníky provádí imobilizaci a vyproštění zraněného.

Vynesením zraněného na úroveň nástupiště úloha končí a všichni za-

sahující jsou pozváni do jednoho z vagonů metra, kde probíhá vyhodnocení cvičného zásahu s odbornými lektory. Velký důraz je kladen na vyjádření vlastních postřehů a dojmů cvičících, aby proběhla zpětná vazba jak mezi cvičícími a pozorovateli, tak vzájemně mezi profesními skupinami hasičů a zdravotníků. Pro některé ze zaměstnanců záchranné služby se jedná o první setkání se stísněnými podmínkami kolejíště metra. Podnikoví hasiči jsou samozřejmě v metru „jako doma“, ale pro mnohé jde o jednu z mála příležitostí vyzkoušet si ošetření realisticky ztvárněných zranění ve spolupráci se zkušenými záchranáři. Obecně je cílem akce nacvičit společný zásah tak, aby byl pro zachraňovaného rychlý a zároveň šetrný, pro zasahující bezpečný a využily se při něm efektivně dovednosti i vybavení jednotlivých složek.

Na závěr je třeba uvést, že tato cvičení probíhají bezúplatně, na základě dlouhodobě dobrých vztahů mezi pražskou ZZS, DPP a jeho hasiči. Zvláštní poděkování patří jednotce Provoz Metro za vytváření podmínek pro realizaci cvičení a Hlídkovému útvaru MP za střežení prostor a okolí stanice v průběhu každé akce.





Obory pro absolventy základní školy i vysokoškoláky

Školní rok 2015/2016 se chýlí ke svému konci a ve Střední průmyslové škole dopravní, a.s. finišují maturitní zkoušky, chystají se závěrečné zkoušky a připravuje se další školní rok. Představme si blíže, co škola nabízí nejen absolventům základních, ale i středních škol či zájemcům o vzdělávací programy při zaměstnání. Škola sleduje prostřednictvím programů stopy svých žáků i na VŠ a v zaměstnání, má široký záběr i směrem k základním školám či seniorům.

Text: **Michaela Franková** • Foto: **archiv SPŠD a Petr Hejna**

Letošní novinkou v přijímacím řízení bylo zařazení dvou oborů s maturitní zkouškou (**Informační technologie a Autotronik**) k pilotnímu ověřování organizace přijímacího řízení, řízené centrálně CERMAT, stejnou organizací, která připravuje tzv. státní maturity. Uchazeči o studium výše uvedených oborů konali písemné zkoušky z českého jazyka a matematiky, zadávané

Nahore: K popularizaci řemesel přispívají i workshopy pořádané SPŠD pro základní školy.

Škola zajišťuje v ulici Moravská výuku angličtiny i pro veřejnost.

formou didaktických testů. Dalším kritériem pro jejich přijetí do uvedených oborů bylo hodnocení výsledků ze ZŠ a zájem o studium.

Ostatní uchazeči o studium denních forem studia (např. **Ekonomika městské dopravy, Logistika v dopravě, Počítačové a zabezpečovací systémy, Obchodník**) byli přijímáni na základě klasifikace ze základní školy, projevového zájmu o studium (účast v různých soutěžích, olympiádách, předložený motivační dopis nebo registrace do školního e-learningového kurzu). Stejně podmínky platily pro obory s výučním listem, to znamená **bez přijímaček a bez školného**. Důleži-

tým kritériem je zdravotní způsobilost uchazečů, doložená potvrzením lékaře. Pro naše budoucí „prváky“ jsme připravili ukázky vzorových úloh, které žáky čekají v prvních ročnících. Mohli si tak ověřit svoje znalosti ze základní školy i v případě, že se jich centrální přijímací zkouška netýká.

Vzdělávací programy různých forem máme připraveny také pro dospělé uchazeče, kteří si chtějí doplnit vzdělání nebo zvýšit kvalifikaci tzv. při zaměstnání. Tradičně nabízíme studium v oborech **Podnikání a Provoz dopravních zařízení** pro vyučené uchazeče, kteří chtějí maturitu. »»



Zájem dětí o technické obory je stále nízký a zaměstnavatelé nás čím dál častěji oslovují, aby navázali kontakt s budoucími absolventy a vychovali si kvalitní zaměstnance co nejdříve.



Žáci dopravních oborů připravují pro veřejnost přednášky o bezpečnosti v dopravě z pohledu chodce. Ty jsou zakončeny vyhlídkovou jízdou historickou tramvají.

Technické obory se neobejdou bez praxe.

Úspěšně realizujeme zkrácené studium oborů **Elektrikář a Automechanik**, kde je možné navázat na předchozí vzdělání, minimálně s výučním listem, a získat za 1,5 roku další výuční list. Na základě četných žádostí jsme vytvořili školní vzdělávací program pro dospělé uchazeče, kteří mají pouze základní vzdělání. Tito uchazeči mohou získat výuční list v oboru Automechanik v tříleté dálkové formě studia, a zvýšit tak svoji uplatnitelnost na trhu práce.

MOTIVAČNÍ A ABSOLVENTSKÉ PROGRAMY PRO ABSOLVENTY

Jednou z priorit je pro nás další uplatnění absolventů všech oborů. Snažíme se monitorovat jejich úspěšnost při přijímání na VŠ a VOŠ různých zaměření a úspěšnost při

hledání zaměstnání. V průběhu školní docházky pořádají výchovné poradkyně celou řadu přednášek na téma kariérového poradenství, aby byli žáci schopní předložit budoucímu zaměstnavateli životopis, dobře se prezentovali při vstupních pohovorech a znali své možnosti jako zaměstnanci.

Dopravní podnik hl. města Prahy, který je naším zřizovatelem, připravil pro vybrané obory dva programy, díky nimž se nám daří nejen úspěšně zaměstnat vyučené nebo odmaturované žáky, ale také motivovat je k lepším výsledkům a k co nejmenší absenci již během studia. Motivační program je výběrový program pro žáky posledních ročníků technických oborů a umožňuje jim na pracovištích DPP získat pracovní návyky

v reálném prostředí, navázat kontakt s budoucími kolegy a nadřízenými. Absolventský program umožní získat tolik požadovanou praxi a při splnění všech podmínek garantuje pracovní místo nejméně na dva roky po boku zaměstnance, který je v předdůchodovém věku.

SPOLUPRÁCE SE ZÁKLADNÍMI ŠKOLAMI

Abychom žákům ze základních škol přiblížili prostředí školy, školních dílen a některých oborů, v závěru roku 2015 jsme pro ně připravili a realizovali ve spolupráci s Hospodářskou komorou v Praze řemeslně zaměřené workshopy. Tato forma spolupráce se nám velmi osvědčila a doufáme, že jsme touto aktivitou přispěli k současnému trendu popularizace řemesel a zvýšení zájmu o studium oborů, jako jsou například **Elektrikář, Elektromechanik pro elektrické instalace, Karosář, Autolakýrník, Strojní mechanik – zámečnický, Aranžér, Automechanik a nově Malíř – lakýrník**.

Našimi dílnami odborného výcviku prošlo celkem 234 žáků a 24 pedagogů, kteří se seznámili s prostředím školy a s obory, jež vyučujeme. Během dílen tvořivosti vyrobili pod vedením mistrů odborného výcviku například světelné a vánoční dekorace, krabičky, brože nebo fototabla. Především si vyzkoušeli techniky, s nimiž se běžně nesetkají, pracovali s nářadím a zařízením dílen a hrdě si

S žákem SPŠD instruktorka Pavlína Slámová v Opravně tramvají Hostivař.





Jedna ze speciálních učeben SPŠD na Vinohradech.

Účastí na soutěžích a prezentacích se žáci učí samostatnosti, komunikaci s veřejností, sebeprezentaci, spolupráci v týmu a získávají ve svém oboru sebevědomí a jistotu.

odnesli hotový výrobek, který většina z účastníků plánovala věnovat jako dárek blízkým.

Těšíme se, že v roce 2016, který je vyhlášen **rokem řemesel**, navážeme na úspěšné aktivity z konce roku 2015 a nabídneme pobyt ve škole a v dílnách odborného výcviku dalším základním školám. V případě, že máte dítě, které navštěvuje základní školu, předejte nám kontakt a my velmi rádi tematický workshop zorganizujeme. Tuto činnost vnímáme v současné době jako nutnost a také trochu jako poslání. Zájem dětí o technické obory je stále nízký a zaměstnavatelé nás čím dál častěji oslovují, aby navázali kontakt s budoucími absolventy a vychovali si kvalitní zaměstnance co nejdříve.

VZDĚLÁVACÍ AKTIVITY PRO VEŘEJNOST

Výčet vzdělávacích aktivit by nebyl úplný, kdybychom nezmínili programy pro seniory, které realizujeme na základě spolupráce s MČ Praha 2, Klubem dvojka. Velký úspěch mají **jazykové kurzy anglického jazyka pro začátečníky a pokročilé**. Kurz se koná v prostorách školy v Moravské ulici, kde se koncem roku uskutečnilo i milé zakončení pilotního kurzu, který s úspěchem pokračuje dále. Současně otevíráme od února další

kurz pro začátečníky, kteří se budou s angličtinou seznamovat až do konce června. Zajímavá byla i přednáška o bezpečnosti v dopravě z pohledu chodce, kterou připravili žáci dopravních oborů a která byla zakončena vyhlídkovou jízdou historickou tramvají. Přednášky plánujeme také pro základní školy.

JAK SE PREZENTUJEME

Ve škole se samozřejmě ale především vyučuje a jsme pyšní na všechny pokroky a úspěchy v rámci výuky nebo ve volném čase žáků a pedagogů. Kluci a dívky napříč všemi obory se účastní různých sportovních středoškolských soutěží, soutěží zaměřených na znalosti jazykové, odborné a praktické. Žáky v těchto aktivitách podporujeme, protože máme za to, že jsou velmi důležité pro jejich další profesní život. Během přípravy a účasti na soutěžích nebo prezentacích se učí samostatnosti, komunikaci s veřejností, sebeprezentaci, spolupráci v týmu a získávají ve svém oboru sebevědomí a jistotu. Umístění na předních příčkách tedy není často tou jedinou výhrou.

Žáci jsou vedeni také ke společenské odpovědnosti ve veřejném životě, těší nás, že jim není lhostejné prostředí, ve kterém žijí, a podílejí se na různých projektech s ekologic-

kou, sociální a společenskou tematikou. Tradičně se úspěšně účastníme vždy s několika projekty **soutěže ENERSOL**, zaměřené na problematiku ekologie, využití netradičních forem energie, úspory energií apod. To je ale především teorie.

Prakticky předvedli žáci svůj zájem o to, kde žijí a jak vypadá prostředí, kterým denně projíždějí, při realizaci rekonstrukce tramvajové zastávky na Smíchovském nádraží v rámci akce „**Zažít MHD jinak**“. Skvělá práce kluků, děvčat a mistrů oborů Autolakýrník, Karosář a Aranžér byla velmi kladně přijata veřejností a dělá radost všem cestujícím ze Smíchovského nádraží. Kompletní renovace sloupů a laviček novými nátěry, květinovými polepy a velkoplošnými mozaikami vznikla ve spolupráci s ROPIDem a Dopravním podnikem hl. m. Prahy v rekordně krátkém čase.

V aranžérských dílnách také vznikl další unikátní projekt, který upozornil na nadměrnou spotřebu plastů. Do speciálních konstrukcí žáci osadili téměř 600 plastových lahví, jež tvořily jeden z panelů budoucího vánočního stromu osvětlujícího v předvánočním čase atrium budovy ČVUT. Na sběru lahví jsme spolupracovali opět s dětmi ze základní školy Jana Wericha v Praze 6 a na konstrukci se sdružením PETtree studentů architektury pražské ČVUT.

Více informací Vám rádi poskytneme osobně v kanceláři studijního oddělení v budově Moravská nebo prostřednictvím www.sps-dopravni.cz.



Střední průmyslová škola dopravní, a.s.

Zastávka Smíchovské nádraží i její okolí před a po renovaci žáky oborů Autolakýrník, Karosář a Aranžér.



MHD v hledáčku fotografů: **Roman Vanka**

Jako malý zvědavý kluk chodil na konečnou linky 124 a čekal na ochotné řidiče autobusů, aby se od nich dozvěděl, k čemu jaká páčka ve voze slouží. Dnes s trochou nostalgie na tuto dobu vzpomíná, stejně jako na školní léta, kdy s kamarádem sbírali výstřižky s dopravní tematikou, obdivovali první autobusy nové typové řady Karosa B 731 a dávali dohromady jejich první přehledy. Přehledy, které později, v jiné formě a kvalitě, začal Roman Vanka publikovat na svém webu, jež pro popularizaci oblíbených autobusů založil.

Ptala se: **Jana Šejnohová** • Foto: **Roman Vanka a Petr Hejna**

Vaší láskou od dětských let jsou autobusy, přivedl vás zájem o ně i do Dopravního podniku?

Dá se říci, že ano. Vyučil jsem se u Dopravního podniku elektromechanikem a po vyučení nastoupil do Rustonky. Díky tomu, že jsem začal brát první výplaty, netrvalo dlouho a pořídil jsem si první fotoaparát. Inspirován například Janem Arazimem a publikacemi o autobusech, které v té době začaly ve větším měřítku vycházet, jsem začal fotit.

Jako zaměstnanec DPP jste měl cestu k řidičům a do zázemí asi o něco snazší než fotografové „z ulice“...

Je pravda, že se zaměstnaneckou průkazkou DPP jsem se dostal le-daskam, a to v době, kdy ještě bylo mnoho objektů běžně nedostupných, na rozdíl od posledních let, kdy jsou pravidelně pořádány Dny otevřených dveří a další podobné akce. Poměrně brzo jsem se také seznámil s řidiči, kteří nás, autobusové fotografy, docela brali. Možná to bylo i tím, že fotografů, věnujících se autobusům, bylo daleko méně než dnes.

Dnes je situace trochu jiná a dá se říci, že fotí téměř každý. Změnil se i postoj řidičů k vám?

Řada řidičů má pochopení, ale někdy je toho na ně už trochu moc,

Dokumentace průběhu výstavby tramvajové trati na Barrandově.



což chápu. Dřív autobusy někdo fotil jednou za rok, a tak se řidiči ani nepodivovali. Dneska je fotí třeba i několikrát denně, což už může některým vadit. Většina z nich však s fotografováním nemá problém a chápu, že hlavním motivem je příslušné vozidlo, nikoliv oni.

Mezi řidiči máte hodně přátel, a tak je asi na místě se zeptat, zda jste si někdy nechtěl toto povolání vyzkoušet...

Řízení do budoucna zvažuji, ale zatím jsem se k tomu nedostal. Rád bych se někdy svezl brigádně nebo třeba s nějakým veteránem. Myslím, že v budoucnu k tomu dojde.

Většina autobusových fanoušků vás zná nejen jako schopného fotografa, ale především jako tvůrce populárního webu citybus.cz - jak jste k jeho založení dospěl?

Web jsem založil v roce 1999 s úmyslem zpopularizovat autobusový provoz, který byl i mezi dopravními fotografy dlouhodobě opomíjen. Postaven byl na statistikách a údajích, jež jsem získal od přátel z Dopravního podniku a nebyly běžně veřejnosti dostupné. Postupně jsem začal přidávat víc článků, obsah webu se rozrůstal a patřil mezi nejlepší v tomto oboru. V současné době není aktualizován tak často, jak bych chtěl, což je odvislé od mého volného času.

Tak velký a propracovaný web s mnoha záložkami vyžaduje nejen spoustu času, ale také systematickou práci více lidí. Kolik spolupracovníků máte?

Máme poměrně dost lidí, kteří nám dodávají fotky. Byla i doba, kdy jsem dal čtenářům volný přístup, aby mohli vkládat na web fotografie sami, moc se mi to ale neosvědčilo a kritika byla oprávněná. Původně jsem myslel, že posunu web někam dál a vytvořím velký portál, to se mi ale nikdy úplně nepodařilo.

Kromě autobusů na něm můžeme najít i spoustu fotografií a zajímavostí ze světa kolejové dopravy. Máte v tomto směru nějakou koncepci, co zaznamenávat prioritně?

U autobusů je to vývoj vozového parku, u tramvají už léta fotím výstavby a rekonstrukce tratí, protože mi přijdou zajímavé z hlediska proměn Prahy. Už pár lidí poukázvalo na fakt, že jdeme s příspěvky moc do široka a měli bychom se do hloubky věnovat autobusům, já to ale tak neberu.

Společně s webem spravujete i velmi podářený facebookový profil, na kterém většinou i několikrát denně přinášíte nejen zajímavé fotografie, ale také videa...

Založení facebookového profilu jsem se docela bránil, ale zas ne tak dlouho, už nějaký čas existuje. Jednou věcí, která mě k založení přiměla, byly webové stránky a tou druhou uživatele, kteří na FB jsou. Myslím, že když se naučíte s Facebookem pracovat, tzn. plánovat příspěvky a sdílet určitý obsah, je to docela dobrý způsob neformální, někdy i zábavné propagace. Lidé dnes nechtějí složitě vyhledávat informace a vlastně už ani příliš navštěvovat jednotlivé webové stránky. Facebook umožňuje vytvoření vlastního informačního kanálu na míru, což dnes lidem vyhovuje asi nejvíce. Výhodou je také zpětná vazba, kdy se čtenáři vyjadřují k publikovanému obsahu.

I při letmém pohledu na vaše webové stránky je patrné, že rád fotíte za nočního osvětlení a máte zálibu ve fotografiích, na kterých vedle sebe figurují různé staré typy vozidel...

Srovnání jednotlivých typů vyhledávám, naprosto ideální z mého pohledu je, když zachytím na jedné fotce nejstarší a nejnovější model. Třeba nejstarší tyristorovou T3 s novou 15T, aby byl vidět pokrok a změny v designu. Co se týče nočních fotek, když



se člověku povedou, lidé to ocení. I v prostředí internetu existuje velká konkurence, a aby se k vám čtenáři rádi vraceli, musíte se trochu odlišovat. Třeba těmito fotografiemi...

Někteří z vašich kolegů se od ostatních odlišují právě tím, že fotky různě upravují. Jste i vy příznivcem počítačového „hraní s fotografiemi“?

Grafické programy používám, mám je rád, občas použiji i rozšířené funkce, a to zejména na Facebook. Na web se snažím dávat věrné fotky, ale jinak myslím, že je to na uvážení konkrétního autora. Osobně mi stylizované fotky nevadí, každý to asi

cítíme trochu jinak. Já upravuji s mírou, efektové filtry moc nepoužívám a snažím se zachovat mantinely. Fotografie dopravního prostředku není umělecká tvorba, je to především dokument.

Základ vaší fotografické činnosti je jednoznačně v Čechách a na Slovensku. Která z dalších zemí v rámci Evropy nebo světa vás ještě z pohledu autobusů zaujala?

Nejsem na úplně daleké výlety, takže z těch zemí, které jsem navštívil, se mi nejvíce líbilo na Balkáně. Ten je z hlediska autobusů zajímavý tím, že tam jezdí ojetiny z celé Evropy, v podstatě se dá říct, že je to tam

Noční fotografie pořízená v centru hlavního města.

vlastně takové pojízdné muzeum. Autobusový nadšenec se tam jistě najde.



Nejoblíbenější typ autobusů Romana Vanky při zajištění náhradní dopravy Dopravním podnikem za České dráhy ve Voticích.



Roman Vanka (41) se vyučil elektromechanikem u Dopravního podniku a své první profesní roky strávil v Rustonce. Po odchodu z DPP působil v AŽD jako elektromechanik dopravní signalizace. Nyní pracuje jako servisní technik v soukromé společnosti. Je zakladatelem populárního webu citybus.cz a jeho nejoblíbenějším typem autobusu jsou „hranaté“ Karosy a „ešemy“. Jeho fotografie byly již několikrát publikovány v DP kontaktu a dále v různých publikacích a časopisech věnujících se dopravě.

Drážďany – město kultury a dopravních zajímavostí

Hledáte tip na letní výlet s rodinou či přáteli za krásami i dopravou některého z nedalekých měst? Pak můžete využít přehledný tip jednoho z čtenářů DP kontaktu, který přináší kompletní servis, jak s využitím veřejné dopravy dojet do Drážďan a zároveň poznat jejich kulturní památky i druhy městské dopravy.

Text a foto: **Aleš Karlovský**

SPOJENÍ A JÍZDENKY: KDY A ZA KOLIK?

Spojení – jednoznačně preferuji vlak – rychlé a pohodlné – v hodinovém taktu na střídačku hlavní a Masarykovo nádraží, podrobnosti viz Jízdní řád ČD, trať 090, nebo univerzální vyhledávač na idos.cz.

Jízdenky – ceny a použití – viz tabulka dole. A protože plánujeme rodinný výlet, pojedeme v sobotu. V neděli by mohl dojem pokazit slabý provoz tramvají a městských autobusů.

STRAVOVÁNÍ

Jídlo – buď vlastní zásoby, ovšem s tím, že v očích domorodců klesneme na úroveň batůžkářů ze začátku 90. let. Stánky s občerstvením na každém rohu, příjemné restaurace s typickými německými porcemi také. A kdo má rád kebab nebo asijskou kuchyni, také nepřijde zkrátka. Ani fastfoody nechybějí. Zmrzliny a něco sladkého spíše ve středu města a v chrámech nákupů. A upřímně řečeno, nenavštívím-li některou z místních restaurací nejvyšší kvality, oběd v přepočtu za 200 – 350 korun si mohou dovolit pokaždé.

KULTURA

Světověznámá obrazárna Zwinger a sbírka šperků Grünes Gewelbe – leží u zastávky Zwingerteich na lince 11.

Honosný a nově zrekonstruovaný barokní kostel Frauenkirche leží v blízkosti stanice Altmarkt na linkách 1, 2 a 4. Soudruzi jej po 2. svě-



Hybridní autobus MB O 530 G Citaro při oslavách století městských autobusů v červnu 2014.

tové válce nechali zpustnout, chtěli na jeho troskách ukázat, jak imperialismus ničí cenné kulturní památky. Proč ale pustnul i 40 let po válce, to lze vysvětlit jen sotva. Rekonstrukce proběhla v letech 1990 až 1997.

Děti určitě potěší zoologická zahrada. Od nádraží jede devítka do zastávky Zoologischer Garten.

Lehce morbidní Muzeum hygieny leží u stejnojmenné zastávky na lince 10. Několik desítek kroků od zastávky leží i výchozí bod dětské železnice.

Expozice dopravního muzea jsou rozprostřeny po celém městě, nejlépe poradí internet a aplikace mapy Google.

I světoznámá drážďanská opera stojí za prohlídku. Za kvalitní představení si notně připlatíme a připomínám, že do německých divadel a koncertních sálů se v džínách nechodí.

Dalším lákadlem je Míšeň a porcelánka, kde se dennodenně v bílé či růžové hmotě tisíckrát zkříží meče. Jízdenka Elbenet platí i v metropoli německého porcelánu. Z hlavního

nádraží dojedeme do centra Míšeň za 20 minut červenými patrovými vlaky regionální dráhy S-Bahn.

TROCHU KOMERCE ANEB KAM ZA NÁKUPY

Móda, nákupy – asi nic není jednoduššího. Přímo od hlavního nádraží vede pověstná Prager StraÙe s butiky, hyper- i supermarkety, tedy to, co baví hezčí polovinu lidstva a mně osobně nahání hrůzu. A protože vlakem od hranic projedeme i předměstím, Pražská ulice nebude jediným místem, kde lze utratit eura. Najít se dají rovněž obchody se starožitnostmi, antikvariáty, různé bleší trhy (Flohmarkt) či obdivované i zatracované markety, které jsou hlavně na perifériích.

TRAMVAJE A LANOVKY

Nejzajímavějšími tramvajemi jsou jednoznačně vozy Cargotram pronajaté firmě Volkswagen. Ty pendlují mezi jednotlivými závody a převážejí náklady. Je to typická nákladní doprava a Drážďanští navázali na bohatou

Závěsná dráha na Blau Wunder.

typ	cena	síť ČD	MHD	síť DB
SONE + DB	650 Kč	všechny vlaky	ne	osobní a spěšné
Labe-Elbe 1	550 Kč	všechny vlaky ¹⁾	ano	osobní a spěšné
Familientageskarte	13 eur	ne	ano	jen v rámci VVO ²⁾

1) Nutné dokoupit zpáteční jízdenku Praha – Vraňany za cca 200 Kč

2) Doporučená kombinace se SONE + DB

Všechny typy jízdenek platí pro spolujízdu 2 dospělých a 3 dětí do 15 let





tradiční snad každé dopravní společnosti, která provozovala městskou dopravu v elektrické trakci. Ale tady skutečně záleží na náhodě, zda se vůz povede nebo nepovede vyfotografovat. V centru města o jejich jízdách informují i elektronické staniční sloupky.

Další tramvajovou zajímavostí je linka 20, která spojuje hlavní nádraží s veletřným centrem. Z pro mne dost nepochopitelných důvodů na ní jezdí dvojice tramvají Tatra T4D a lze na nich spatřit i vlečné vozy Tatra B4D. Naprostým unikátem je pak nasazení vozu typu Tatra T6A2 číslo 001. Ale ten jsem za 15 let návštěv potkal jen jednou.

Pohrdneme-li supermoderními tramvajemi a autobusy, můžeme se povozit **pozemní a závěsnou lanovkou**. Obě vedou na vrch Blau Wunder a cesta skutečně stojí za to. Na webových stránkách dopravního podniku dvbag.de lze najít, zda některá trasa neslaví kulaté či půlkulaté narozeniny nebo zda ulicemi města nepojede historická tramvajová nebo

Historický vůz č. 1716 kousek od Zwingeru.

Parní lokomotiva LISA dětské železnice v areálu Parkeisenbahn.

autobusová linka. A kdo se domluví německy, může se zeptat i přímo v infocentru. Nejbližší a nejdostupnější je přímo u výstupu z hlavního nádraží. A mimochodem, za úvahu stojí i návštěva některé **tramvajové vozovny nebo autobusové garáže**. A nyní záleží jen na cestovateli, jestli zvolí oficiální cestu a o exkurzi požádá písemně, nebo to riskne a o návštěvě se domluví na místě. Obojí je vzhledem k všeobecně známé vstřícnosti našich kolegů možné.


NETRADIČNÍ RIKŠOVÉ

A že jezdíme rádi netradičně? Souhlasím, přímo u již zmíněného infocentra se nachází **štafl netradičních trojkolek**. Buď se můžeme jen vézt, nebo řidiči-cyklistovi pomoci se šlapáním. A protože Drážďany leží na rovině, je cesta příjemná a cestovatel navíc může něco udělat pro své zdraví a kondičku. Tuhle informaci ale, prosím, berte s rezervou, nejen že jsou v provozu jen o letní turistické sezóně, ale vzhledem ke kolísajícímu zájmu nemusí být k dispozici vůbec.

ÚZKOU STOPOU PARNÍ LOKOMOTIVOU

V Drážďanech a jejich nejbližším okolí najdeme hned **trojici úzkorozchodných železnic** s pravidelným parním provozem. Z hlavního nádraží každých 20 minut vyjíždí S-Bahn do stanice Freital-Heinsberg. Odtud můžeme vyjet do 15 kilometrů vzdáleného Dippoldiswalde. Na úzkém

rozchodu spokojené a nadšené cestující vozí parní mašinky, kterým je okolo 70 let. Společnost se jmenuje **Weisseritzalbahn** a na jejich stránkách najdeme nejen jízdní řád, ale i přepravní podmínky a hlavně ceník jízdenek. A protože jsme v bohatém Německu, jízda parním vláčkem nebude nic levného.

Druhou parní železnicí je **Lössnitzgrundbahn**, jejíž úzká stopa nás zavede ze železniční stanice Radebeul-Ost do Radebergu. Cestu doporučuji spojit s návštěvou Muzea Karla Maye. A ani zde se na jízdence příliš neušetří. Poslední a nejzajímavější je bývalá pionýrská dráha, dnes nazývaná **Parkeisenbahn**. A opravdu, s výjimkou strojní čtyř zde slouží i mladí muži a mladé ženy. A nejen z Německa, ale třeba i Maďarska a Velké Británie. Parkeisenbahn totiž se sesterskou tratí v Budapešti poutají tradiční a dlouholeté přátelské vztahy. Při zvedání šraňků či vypravování vlaků se lehce zapomene na to, že výpravčí z vedlejší stanice přijela z Maďarska a hradlař a závorář v jedné osobě se zapomněl na slunci a jeho „Heimsprache“ je americká angličtina, protože jeho „Vati“ je pilotem americké armády. I tak mohou padat a také padají tolik diskutované jazykové, národnostní a rasové bariéry. A že basu drží i dospělí, kteří řídí lokomotivy (2 parní a 3 akumulátorové) – jsou to profesionálové, jež lze potkat i v kokpitu vlaků ICE. Takže Auf Wiedersehen in Dresden! 





Červnový historický kaleidoskop 2016

Letošní červen je doslova nabitý hlavně tramvajovými „traťovými“ výročími. Z mnoha jsme si vybrali především 90 let od zprovoznění tzv. sletových tratí ve Střešovicích, a to přesto, že z toho starého období neexistují prakticky žádné fotografie. Druhé výročí jsme věnovali krásnému mostu, který slouží Pražanům už 115 let, a třetí příspěvek nám připomene výročí další tramvajové tratě, zavedené do míst dnešního „Kulaťáku“.

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

DEVADEŠÁT LET OD ZPROVOZNĚNÍ „SLETOVÝCH TRATÍ“

Když na počátku dvacátých let padlo rozhodnutí, že v místech Strahovských lomů bude vybudován nový velký stadion pro konání VIII. všesokolského sletu, vyvstal před městským dopravním podnikem zásadní úkol – navrhnout nejvhodnější řešení přepravy cvičenců i návštěvníků sletu z různých částí Prahy na sletišťe.

Dopravní problematika se řešila už od roku 1923. V úvahu připadaly tři varianty řešení, které se lišily počtem hlavních traťových větví. Mezi nimi byla například i trať ze Smíchova přes Hřebenky ke Stadionu. Kromě dopravních náležitostí pochopitelně byla ve hře i otázka finanční. Po pečlivých úvahách a s vědomím, že stavba tratí bude hrazena z rozpočtu Elektrických podniků, byla vybrána varianta obsluhy stadionu dvojicí nových tratí v ulicích Clam-Martiničově (dnešní Myslbekově), resp. Jelení a Keplerově, doplněnou o spojovací kolej na Hládkově.

Nahoře: Tento dnes již velmi známý snímek soupravy s novým krasinem byl pořízen v roce 1930 na nevyužívané jednokolejné sletové trati v Clam-Martiničově ulici na křižovatce Octárna. Souprava tu tedy mohla klidně jet v protisměru a pózovat fotografovi tak dlouho, jak bylo zapotřebí.

Také tato fotografie dvojčítých vozů byla pořízena na jednokolejné trati v Clam-Martiničově ulici. Dnes tato část ulice patří k Patočkově a volný prostor za soupravou byl nedávno zastavěn obytnými domy.

Tratě měly vytvořit v kombinaci s dosavadní jedinou tratí, vedenou úzkými hradčanskými komunikacemi, dvě velké provozní smyčky. Ve směru od Letné byla jízda tramvajových vlaků navržena po starší trati ulicemi U Brusnice, U Kasáren, Loretánskou přes Pohořelec na Dlabáčov, odkud se po odbavení ve stanici Dlabáčov-Sletišťe vlaky vracely Clam-Martiničovou ulicí ke střešovické vozovně a na Letnou. Úsek od Hládkova k vozovně byl proto pouze jednokolejný.

Vlaky ve směru od Chotkovy silnice jely od Brusnice po nově postavené trati Jelení ulic, odbočily

na Hládkov a směřovaly proti směru předchozí větve Clam-Martiničovou ulicí do stanice Dlabáčov-Sletišťe. Odtud se vracely přes Keplerovu ulici k Brusnici a k Chotkově silnici. V úsecích Pohořelec – Hládkov, Hládkov – Střešovická vozovna a v ulici Hládkov byly tratě jednokolejné a současně jednosměrné. Kromě toho byla ve stanici Dlabáčov (dnes její poloze odpovídá zastávka Malovanka) zřízena třetí kolej a dvě kolejové spojky. Vznikla tak možnost ukončit zde některé spoje jak z centra, tak i kyvadlovou dopravu od Markéty, kde tehdy býval konec tratě.



Tento **soubor tramvajových tratí byl poprvé uveden do provozu 6. června 1926** o první předslětové neděli, ale největší nápor přišel až 27. a 29. června a 4. až 6. července. Třetí kolej na Dlabačově byla uvedena do provozu o něco dříve, už 26. dubna 1926, když musela být z důvodu stavby jednokolejného úseku v Keplerově ulici zrušena smyčka Pohořelec a na novou kolej se tak muselo přeložit mimošpičkové odpojování vlečných vozů (později i obracení vybraných vlaků).

Pro úplnost dodejme, že s dopravou na sletišťe přímo souvisela i kompletní přestavba tratí v úseku Malostranské náměstí – Klárov, o které jsme psali v minulém čísle DP kontaktu. Po skončení sletu ale koleje v Jelení i Clam-Martinicově osiřely. Teprve 3. ledna 1927 byla na novou trať přeložena na naléhání zdejších obyvatel jedna ze dvou břevnovských linek jezdících přes Hradčany (číslo 7). S ohledem na kolejové uspořádání jezdila linka ve směru do Břevnova Jelení ulicí a přes Hládokov, v opačném směru přes Pohořelec a Keplerovou zpět do centra. Úsek v Clam-Martinicově ulici pod střešovickou vozovnou zůstal i nadále bez provozu. Od 1. srpna 1928 byla k dispozici druhá kolej v Keplerově ulici a sedmičku zde nahradila linka č. 22 jezdící obousměrně přes Pohořelec.

Následující sokolské slety v letech 1932 a 1938 měly za následek zásadní přestavby sletových tramvajových tratí. Před IX. sletem v roce 1932 byla kompletně přestavěna především trať v Clam-Martinicově ulici. Nejen že byla zdvoukolejněna, ale až od Octárny na křižovatku Dlabačov byla postavena prakticky znovu v nové ose a z větší části i v nové niveletě. V úseku Octárna – Hládokov byly koleje položeny na zvýšené těleso na východní straně rozšířené ulice. Část původní koleje v úseku Hládokov – Dlabačov byla propojena s dosavadní kolejí na Hládokově, takže zde vznikl dokonce poměrně dlouhý tříkolejný úsek. Byly také doplněny některé oblouky (u Brusnice, na Pohořelci), postavena nová smyčka Malovanka a provedly se ještě další kolejové úpravy. Výsledkem byly tři provozní smyčky označované jmény Pohořelec, Dlabačov a Malovanka.

Zásadní změnu přinesl slet v roce 1938, před kterým byl zrušen starý



traťový úsek přes Hradčany, čímž zanikla i smyčka Pohořelec. Největší změna se ale dotkla tratě v Jelení a Keplerově ulici, která byla po několikaleté výluce (1933 – 1938) prakticky postavena zcela nově v odlišné poloze jak směrově, tak výškově v rámci přestavby těchto ulic. Trať v Clam-Martinicově ulici dostala novou polohu až v letech 1948 a 1960.

Dnes vnímáme tramvajové tratě v Myslbekově a Jelení jako samozřejmou součást pražské MHD a nikoho už nenapadne, že původně vznikly jen kvůli dopravní obsluze strahovských stadionů.

SLAVNOSTNÍ POSVĚCENÍ A OTEVŘENÍ NOVÉHO KAMENNÉHO MOSTU CÍSAŘE FRANTIŠKA

Tímto titulkem oznamovaly 14. června 1901 noviny Národní politika ve svém odpoledním vydání významnou dopolední událost, která zásadním způsobem ovlivnila dopravu v Praze. Marně bychom dnes most tohoto jména v Praze hledali. Možná řadě z nás ještě něco řekne

Tak vypadal most Legii při povodni před třemi lety v červnu 2013.

Nový most císaře Františka byl ihned po dokončení oblíbeným námětem pohlednic. Tato je z roku 1901.

jméno most 1. máje. Ano, je to most Legií. Připomeňme si stručně chvíle před 115 lety, které od slavnostního otevření mostu uplynuly.

Byla to velká sláva. U mostu byly tisíce lidí a nespočet důležitých osob (dnes bychom řekli VIP). Vždyť posvěcení a otevření se zúčastnil osobně během své návštěvy Prahy i sám císař František Josef I. Pražský starosta dr. Srb tehdy požádal císaře, „aby rozkazem Vašeho Veličenstva toto monumentální dílo veřejnému užívání odevzdáno bylo“. Císař po nadšeném svolávání slávy přihlížejícím obecněstvem odpověděl česky: „Rád jsem vyhověl pozvání k posvěcení mostu císaře Františka. Monumentální touto stavbou vyhovělo zastupitelstvo městské netoliko hluboce citěné potřebě mohutně se vzdmáhající veřejné dopravy, ale připojilo též k četným skvostům tohoto města novou ozdabu.“ Dál Jeho Veličenstvo dodalo německy: „Kéž tento most, jehož odevzdání veřejné dopravě tímto nařizují, tvoří mezník ve šťastném rozvoji Prahy.“

První den, tedy 14. června, se po mostě chodilo bezplatně, od následujícího dne se už platilo mostné. **Tramvajový provoz na novém mostě byl zahájen až 17. června 1901**, tři dny po slavnostním otevření.

Na staroměstské straně má tři eliptické oblouky, přes Střelecký ostrov vede fakticky most inundační (zátopový) se dvěma oblouky a konečně na malostranské straně jsou tři eliptické oblouky různého rozpětí. Na Střelecký ostrov vede z mostu kamenné schodiště. Most dosáhl šířky 16,4 m, a tak výrazně překonal svého řetězového předchůdce, »»



přesto z dnešního hlediska je to šířka, která dopravě stačí jen tak tak. Charakteristickým architektonickým prvkem mostu se staly mohutné kamenné pylony či domky určené původně pro výběrčí mostního.

Most zásadním způsobem zkvalitnil veřejnou dopravu v Praze, zrychlil tramvajové spojení centra města s Malou Stranou i severní částí Smíchova. Po čtvrt století marných snah tak bylo realizováno tramvajové spojení v nejstarším dopravním tahu Prahy. Dnes na mostě sotva poznáme, že je – podobně jako most Palackého – dokonce barevný. Najdeme na něm kameny v barvách národní trikolóry, tj. bílé, červené a modré. Škoda, že tohoto symbolického zabarvení si dnes už jen málokdo všimne.

„Nový most Františkův jest jejím (mlněna je Praha) nejlepším diademem, v němž leskne se veliký smaragd – Střelecký ostrov. Pohled na most z Malé Strany je úchvatný, snad také ze strany druhé,“ mohli jsme se dočíst den před otevřením ve fejetonu Národních listů. A je to pravda. Jeden z nejkrásnějších pražských mostů tak oslavuje 115. narozeniny.

KDYŽ PŘIJELY TRAMVAJE NA RŮŽEK

Už v roce 1916 vznikl první projekt, podle kterého měly tramvaje obsloužit oblast Brusky, Bubenče a lokality zvané Na Růžku v Dejvicích. Tehdy realizaci zabránilo úrovněvé křížení s Buštěhradskou dráhou pod křižovatkou Špejchar, protože nedávno rekonstruovaný železniční nadjezd ještě neexistoval. Teprve bouřlivý stavební rozvoj v této oblasti v první polovině dvacátých let minulého století, uskutečňovaný podle architekta Antonína Engela, myšlenku tramvajové tratě do Dejvic znovu oživil.

Tato fotografie s hostincem Na Růžku vznikla při technicko-policejní zkoušce úseku Na Růžku – Masarykova kolej v listopadu 1926. V sousedství hostince stávala také škola, ale na snímku vlevo vidíme jen část komunikace do jejího areálu.

Tento snímek byl pořízen při zahájení provozu před hostincem Na Růžku. V pozadí jsou vidět domy na nároží dnešní Rooseveltovy ulice (mezi tramvajemi a hostincem) a ve Verdunské ulici. Fotograf stál tedy zády ke Svatovítské ulici.



V té souvislosti vznikl také zmíněný železniční nadjezd, bez něhož by tramvajová doprava do Dejvic byla nemyslitelná.

Výstavba tratě proběhla ve dvou na sebe navazujících etapách. Na jaře 1926 byl postaven úsek od křižovatky Prašný most ke křižovatce zvané Na Růžku, takže tu **bylo možné provoz zahájit 7. června 1926**, den poté, co byly poprvé použity sletové tratě, o kterých jsme psali v předchozí kapitole. Když se tramvaje po nové trati poprvé rozjely, vypadalo to tady úplně jinak než dnes. Nejenže ještě neexistoval dnešní „Kulaťák“, ale i samotná Svatovítská ulice měla poněkud jiný průběh. Její původní směr připomínají některé domy v její horní části na východní straně. Ulice byla mnohem užší a do prostoru dnešního Vítězného náměstí fakticky ústila od Dejvické ulice. Tehdy zde stávaly dva důležité domy – hostinec Na Růžku, který dal lokalitě jméno, a v jeho sousedství škola. Mezi oběma budovami vedla i tramvajová trať. S ohledem na sokolský slet tu byl během června a na počátku července několikrát zastaven provoz – to v době, kdy bylo nutné zajišťovat dopravu ke stadionu. Konečná Na Růžku měla jen přechodný charakter, protože už 12. listopadu 1926 byla trať prodloužena až k Masarykově studentské koleji.

V roce 1928 tady byla napojena ještě trať do Podbaby.

Novou podobu dostala trať už v letech 1930 – 1932. Nejdříve byly koleje přeloženy do nové osy v rozšířené Svatovítské ulici, ale provizorně byly napojeny u Dejvické ulice ještě na starou trať. Od 11. listopadu 1932 byl ukončen provoz na původním kolejišti a začala náročná stavba kolejiště Vítězného náměstí, které bylo v jiné niveletě, níže proti původní trati. Od 6. prosince byla na náměstí v provozu kruhová smyčka, jediná v Praze. Dnešní podobu s kolejovým trojúhelníkem náměstí dostalo až od 25. října 1942. Dnes patří Vítěznému náměstí, „Kulaťák“, mezi mimořádně zatížené komunikace, a to především pod vlivem otevření tunelového komplexu Blanka v roce 2015, což mělo za následek po desítkách let i proměnu křižovatky Prašný most a před tím i rozšíření přemostění železniční tratě.

JEDNÍM SOUVĚTÍM

V červnu vzpomínáme také zahájení provozu na těchto tratích: Nusle – Vršovice (1. 6.; 90 let), Národní divadlo – Újezd – Anděl a Újezd – Malostranské náměstí (17. 6.; 115 let), Malostranské náměstí – Klárov v Letenské a Valdštejnské ulici (24. 6., 115 let), v úseku Botanická zahrada – Albertov (25. 6. 1931; 85 let) a dokončena byla výstavba Podolského nábřeží s přeloženou tramvajovou tratí (15. června; 60 let). ●●● Před 20 lety, 1. června 1996, byl zaveden přístupný tarif a v povrchové dopravě i elektronické označování jízdenek. ●●● Před 55 lety, 21. června 1961, byl do zkušebního provozu s cestujícími poprvé zařazen prototyp tramvaje T3 ev. č. 6101. ●●● Před 125 lety byla na Karlově mostě s využitím mostního provizoria zavedena na mnoho měsíců náhradní doprava, když tu místo koněspřežné tramvaje začaly jezdit omnibusy.



Automatizované vozy nejen v metru?

Samoobslužné metro se pomalu stává běžnou součástí velkých měst. Vlaky metra nejsou ale jedinými dopravními prostředky, kterými můžeme cestovat bez řidiče.

Některé zajímavé formy této přepravy osob jsou v provozu již několik let, jiné jsou teprve testované a na některé si budeme muset ještě počkat.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**



PEOPLE MOVER

People mover neboli „osobní dopravník“ je systémem veřejné osobní dopravy bez řidiče. Z hlediska použité technologie vozidel a trati rozlišujeme různé typy, např. monoraily, visuté dráhy, pozemní lanové dráhy atd., jejichž společným prvkem je mimoúrovňové vedení tratě nebo v případě úrovnových úseků její oplocení. Tato veřejná hromadná doprava je nejvíce používána na krátké vzdálenosti s malými intervaly a větším množstvím cestujících, tedy např. na letištích mezi terminály, v centrech měst či turistických oblastech. Příklady people moverů nalezneme po celém světě (např. Brazílie, Hong Kong, Kanada, Francie, Jižní Korea, USA).

People mover v italských Benátkách zprovozněn v roce 2010

Zcela vpravo: Zavěšená magnetická kolej s kabinou pro dvě osoby – projekt firmy SkyTran.

je v prostoru na základě analýz dat z kamerových a laserových systémů a navigace GPS. Toto vozidlo patří mezi tzv. autonomní dopravní prostředky, jejichž budoucnost je směřována na trh osobních aut, ale také do oblastí veřejné dopravy. Tam by tato vozidla byla použita nejen k přesunu v rámci areálů, ale také např. jako řešení dopravy na krátké vzdálenosti z domácností k dopravním uzlům. V polovině února tohoto roku došlo v oblasti této formy přepravy k převratné události, kdy byl v nizozemském městu Wageningen testován samořídící vůz na veřejné silnici v rámci běžného provozu. Tento autonomní autobus je nazýván WEpod a na své testovací jízdě ujel pouze 200 metrů mezi místní univerzitou a nádražím rychlostí osm kilometrů za hodinu. Maximální rychlost, kterou však může vyvinout, je 40 kilometrů za hodinu.

KAPSLE

Další revoluční dopravní systém budoucnosti začíná dostávat reálné obrysy. Jde o tzv. kapsle – kabiny za-

věšené na magnetické dráze. V současnosti je tento způsob dopravy testován v izraelském Tel Avivu. Pasážíři by se kapslemi měli pohybovat po městě až 70kilometrovou rychlostí za hodinu. Přivolání bude fungovat na základě aplikace v chytrém telefonu. Pohyb na zavěšené koleji bude zcela nezávislý na pozemním provozu a umožní vyhnout se dopravním kongescím. V Tel Avivu by měla být vybudována jedna linka se třemi stanicemi, která přepraví 12 tisíc osob za hodinu, což pro srovnání odpovídá tříproudové dálnici.



POTRUBNÍ DOPRAVA

Svou vizi přepravy budoucnosti nazývanou hyperloop představil miliardář Elona Muska již v roce 2013. V současnosti se začaly stavět první testovací tratě podle tohoto konceptu v USA, ale projekt proniká i do Evropy. Jedná se o přepravu osob v tubusech, která by měla doplňovat vlakové rychlodráhy, být modernější, rychlejší a levnější. Hyperloop funguje na principu potrubní pošty. Uvnitř tubusu nedochází k takovému tření jako na vzduchu, takže se speciální kapsle mohou pohybovat až rychlostí zvuku.

ELEKTROMOBILY BEZ ŘIDIČE

Dopravní prostředky bez řidiče se začínají objevovat i na silnicích, kde nepřítomnost řidiče a volantu může vyvolávat rozporuplné reakce. Společnost Easy Mile přišla na trh s elektromobilem s maximální přepravní kapacitou 12 osob označovaným EZ10. Tento vůz se pohybu-

Dole: Elektromobil EZ10 společnosti Easy Mile.

Vpravo dole: Koncept cestování tubusem hyperloop podle Elona Muska.



Za Velorex do Národního technického muzea

Text: Milan Slezák

Možná si vzpomenete, jak knihkupec (a fantom českých restaurací) Dalibor Vrána v podání Josefa Abrháma ve filmu Vrchní, prchni! usedá do svého velorexu a žádá kolemjdoucí o pomoc s rozjezdem větou: „Můžete do mě, prosím, strčit?“. Vozítka značky Velorex získala svého času téměř až kultovní status. A právě tyto legendární „tříkolky“ (ale i čtyřkolové varianty) jsou hlavním tématem výstavy v dopravní hale Národního technického muzea.



Za nejrůznějšími modifikacemi kultovního vozu Velorex se můžete až do 25. září vypravit na Letnou do Národního technického muzea.

Mezi desítkou vystavených vozidel lze narazit kromě klasických typů i na nějakou tu specialitu, jakou je třeba nákladní Velorex 435 D. Výstava Velorex byla připravena ve spolupráci Národního technického muzea a Velorex Clubu Autoklubu České republiky. Návštěvníkům muzea bude k dispozici až do 25. září.



Československá sci-fi z roku 1963 Ikarie XB 1 se vrátila v digitální podobě.

KINO

Z nabídky červnových filmových novinek se můžeme zastavit třeba u následujících dvou snímků. Prvním z nich je pokračování americké „krimi-thriller-komédie“ Podfukáři s všeřikajícím názvem **Podfukáři 2**. Jaká budou další dobrodružství iluzionistické skupiny Four Horseman, lze zatím pouze odhadovat z filmových upoutávek. Proslýchá se však, že jejich soupeřem protentokrát má

Vpravo: Skupina Iron Maiden přijede promovat nové album The Book Of Souls.

být postava, kterou ztvárňuje Daniel Radcliffe, jež se je snaží předat spravedlnosti za jejich loupeže ve stylu iluzionistických Robinů Hoodů v prvním díle. Lákadlem, kromě zvoleného žánru (vzpomeňme třeba jen na popularitu tak trochu v příbuzném duchu pojímaných Dannyho parťáků), může být i herecké obsazení. Kromě již zmíněného Daniela Radcliffa uvidíme také třeba Morgana Freemana nebo Woodyho Harrelsona.

Druhý snímek se vlastně do kin vrací. Československá sci-fi z roku 1963 **Ikarie XB 1** režiséra Jindřicha Poláka se totiž dočkala v digitálně zrestaurované podobě svého znovuuvedení na plátna. Mimochodem, ještě před tím reprezentovala naši kinematografii na letošním filmovém

festivalu v Cannes v sekci Classics. Film nesporně patří mezi nejznámější domácí sci-fi díla a o jeho popularitě svědčí třeba i fakt, že si z něj svůj díl inspirace vzali třeba také zakladatelé českého měsíčníku pro science – fiction, když svůj časopis v roce 1990 nazvali právě Ikarie. Samozřejmě, že v současné době působí dekorace a filmové pojetí tak trochu archaicky a retro, ovšem v době svého vzniku měl film velmi příznivé ohlasy. V jednotlivých rolích se představují herci jako Zdeněk Štěpánek, Dana Medřická, František Smolík, Miroslav

Macháček nebo Radovan Lukavský. A nějaká ta zajímavost? Uvést lze třeba to, že nákladné dekorace pro Ikarie byly při natáčení využity zároveň i pro souběžně vznikající dětský film Klaun Ferdinand a raketa anebo tradovanou skutečnost, že Ikarie XB 1 byla jedním z mnoha inspiračních zdrojů režiséra Stanley Kubricka pro jeho snímek 2001: Vesmírná Odyssea.

KONCERTY

Přelom června a července je z hlediska koncertů možná tak trochu ve znamení dvou velkých jmen sféry světové tvrdší rockové hudby. Ve čtvrtek 30. června se do útroh O₂ Arény vypraví zejména příznivci specifického hlasu Ozzyho Osbourny a muziky klasiků žánru, kapely **Black Sabbath**. Jejich koncertní turné je koncipováno jako rozlučkové a vypadá to, že by se mělo patrně jednat o úplně poslední možnost, jak vidět „Sabbath“ naživo.

Ani **Iron Maiden** si nemohou na nepřítel fanoušků v našich zeměpisných šířkách stěžovat. Kolik natešených metalových posluchačů dorazí tentokrát na fotbalový stadion v Edenu, uvidíme již 5. července, kdy kapela vystoupí v rámci svého světového turné k aktuálnímu dvojalbumu The Book Of Souls v Praze. 🇬🇧



FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY



Foto: Petr Hejra

Do jaké ulice odbočují autobusy?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte 2 vstupenky do galerie DOX, CD „Příběhy 20. století“ a CD Romana Tomeše „Navěky“. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 3. července 2016** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).




Správná odpověď na otázku **Z jaké zastávky vyjela tato tramvaj?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 5/2016 zněla: **Nádraží Vršovice**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 vstupenkami do galerie DOX a knihou Výlety s Dopravním podnikem odměněna: **Lucie Sladkovská**.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete doplnění věty o zahájení provozu trolejbusů v Praze: Na první lince od střešovické vozovny přes Bořislavku ke kostelu svatého Matěje v Dejvicích, označené písmenem K, byl 28. srpna 1936 slavnostně zahájen ... (tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **neděle 3. července 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: topinkovač Electrolux a další 2 vylosování flash disk 16 GB.

POMŮCKY: MONAT, SAMPL, SUS, UA	RUSKÝ VOJEVŮDCE	2. DÍL TAJENKY	KRÁTKÉ PISEMNÉ SDĚLENÍ	OBYČEJ	MPZ UKRAJINY	LEHKÉ TOPNÉ OLEJE (ZKRATKA)		1. DÍL TAJENKY	INDICKÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ	MOŽNÁ	GROSSOVY INICIÁLY	TYRŠŮV ODZNAK ZDATNOSTI (ZKRATKA)		BRUSNÝ PAPÍR	3. DÍL TAJENKY	JESKYŇAŘ
UŘEDNÍK AMBASÁDY							CITO- SLOVCE TIŠENÍ						BRNĚNSKÝ FOTBALISTA (MARTIN)			
OZNAMO- VAT POLICII							PSEUDON. FR. ČECHA CHUCHVA- LEC						MINIST. ŽIV. PROSTŘEDÍ NĚMECKY „MĚSÍC“			
PULZY					VŮLE VYHOVĚT BIBLICKÁ HORA						JEDOVATÝ HAD PLASTIKO- VÁ FÓLIE					
JEDINEČNÉ JEVY						VELKÉ MOUCHY CHEMICKÝ PRVEK						DRAVÝ PTÁK RÁJ				
ZÁVODY PŘESNEHO STROJŘEN- STVÍ (ZKR.)				ROZRUCH (ZASTAR.) EVROPAN						PROCES VZNIKU ŘÍČNÍ RYBA						
INICIÁLY REŽISERA ORNESTA			NAJEDNOU SICILSKÁ METRO- POLE					LECKTERÝ ČLOVĚK KARETNÍ HRA								
DRUH SPOR- TOVCE							LÍSTEK (ZASTAR.) MALÝ AME- RICKÝ VEPŘ							IN. LENDLA NÁDOBK S ÚZKÝM HRDLEM		
	ASIJ. KO- PYTNAEC MOHUTNÝ SKOT						VYNÁLEZCE TLAKOVÉHO HRNCE VZOREK							VZ. OXIDU HLINÍKU SLOVENSKÉ MĚSTO		
STÁVAT SE BÍLÝM						KOSIT ČESKÁ TELEVIZE (ZKRATKA)						MĚSTSKÁ EXHALACE ZMRZLÁ VODA				
STRÝC (NÁŘEČ.)					OKOVANÁ HŮL OSOBNÍ ZÁJMENO						LEPIDLO 1099 (ŘÍMSKÝ)			ANGLICKY „KONEC“	ŠKROBENÍ (ZASTAR.)	
INFEKČNÍ ČINITEL				MUŽSKÉ JMÉNO ZASTARALÁ SPOJKA					STARÝ FRANCOUZ- SKÝ TANEČ PŘEDLOŽKA							
TUREK						4. DÍL TAJENKY										
JMÉNO ZPĚVAČKY MACHÁL- KOVÉ						PRACOVNÍK VE SLÉVÁRNĚ						OKRASNÝ JEHLIČNAN				

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 5/2016 se skrývalo dokončení citátu českého krále a císaře římského Karla IV. (1316 – 1378): I když člověk usíná v zoufalství, **probouzí se do naděje, že svět bude jiný.**

Hlavní cenu – digitální fotorámeček Hyundai – získává **Hana Šubrtová** a flash disk 16 GB získávají **Radek Jakoubek** a **Marie Slavíková**.

HLAVNÍ CENA: TOPINKOVAČ ELECTROLUX EAT3240

Na stylovém topinkovači Electrolux EAT3240 s příkonem 940 W si můžete zvolit ze sedmi stupňů opékání a připravit si tak váš toast přesně, jak ho máte rádi. Automatické vycentrování chleba zajišťuje rovnoměrné opečení z obou stran a díky vysokému zdvihu si nespálíte prsty ani při vyndávání menších toastů. Topinkovač má dvě opékačí XL štěrbiny, které jsou abnormálně hluboké a široké a poskytují tak dostatek prostoru na všechny druhy chleba. Může se pochlubit také funkcí rozmrazování. Pro snadné vyjímání drobků má odnímatelnou přihrádku, kterou lze jednoduše vysypat.

Funkce: 2 opékačí štěrbiny; funkce rozmrazování; elektronicky nastavitelných 7 stupňů opékání; vyjímátný tácek na drobky; kontrolka zapnutí; automatické vycentrování chleba; zabudovaný rozpékač pečiva



Lanovko-tramvajová mince pokřtěna

Text a foto: Petr Ludvíček




Byl to pro návrháře těžký oříšek: na minci o průměru 31 mm vměstnat symboly Zemské jubilejní výstavy z roku 1891, tedy petřínskou rozhlednu, první českou elektrickou tramvaj a lanovku na Petřín i Letnou. Soutěž vypsal ČNB v únoru 2015 a z 15 záúčastněných výtvarníků postoupilo do finále z celkových 29 návrhů pět. První cenu získal a nakonec byl realizován návrh Asamata Baltaeva. Při slavnostním křtu 11. května 2016 na půdě Dopravního podniku ve střešovické vozovně prozradil, že k podobným úkolům přistupuje s nejvyššími ambicemi a zároveň s pečlivým studiem historických podkladů. „Na reverzní straně jde o klasický pohled, který známe



z dochovaných obrazů a fotografií, tedy o bránu Zemské jubilejní výstavy v pozadí s Průmyslovým palácem. Porota ale samozřejmě více sleduje averzní stranu, kde bylo zadáním skloubit obě lanovky, rozhlednu a tramvaj. Aby to bylo zajímavější, jednu z lanovek jsem zobrazil reálně a druhou ve schématu, u rozhledny jsem se přidržel podkladů z fáze

Zasvěcenému výkladu vedoucího Archivu DPP Pavla Fojtíka naslouchal v Muzeu MHD mezi členy Evropské numizmatické asociace i Jan Vodňanský, který program křtu mince oživil písni Miláček metra.

zahájení výstavby. Nápady vznikaly s tužkou a papírem doma nebo při cestách autobusem. Finální nápad přišel při jízdě tramvají z Jablonce do Liberce,“ sdělil Baltaev.

Stříbrná pamětní mince v hodnotě 200 korun byla uvedena v oběh Evropskou numizmatickou asociací jako 43. v pořadí, a to v počtu 5200 kusů v běžné kvalitě a 9600 kusů v kvalitě špičkové. Technické parametry a popis mince jsou uvedeny v katalogové kartě, která je její součástí. Ryzost kovu je 925/1000 stříbra, hmotnost 13 gramů a průměr 31 mm. Mince špičkové kvality jsou uloženy v plastové kapsli a etuji. Jedna z nich byla pokřtěna stylově bankovní drtí a ještě předtím, než byla předána do sbírek Muzea MHD, se spolu s účastníky prezentace svezla Prahou v historické tramvaji i lanovkou na Petřín. 

Pamětní mince byla pokřtěna v Muzeu MHD stylově – bankovní drtí.

