



NA OPATOV VÝTAHEM
LEGENDA V PRAZE DOJEZDILA
BEZPEČNÉ VÁNOCE PODLE HASIČŮ



Královský
letohrádek



Újezd



Malostranské
náměstí



Pražský
hrad



Náměstí
Míru



Břevnovský
klášter

Národní
divadlo



AKTUÁLNĚ

4 – 6 AKTUALITY
7 JUBILEUM

BEZPEČNOST

8 – 9 HASIČI RADÍ I PŘEJÍ

LEGENDA

10 – 11 DERNIÉRA ZNAČKY KAROSA V DPP

TECHNIKA

12 – 15 MIDIBUSY SOLARIS URBINO 10,5 VYJELY NA PRAŽSKÉ LINKY

TÉMA

16 – 18 DO HOLYŇE POJEDEME TRAMVAJÍ

BEZBARIÉROVOST

19 – 21 ZA REKONSTRUKCI DO CENTRA JIŽNÍHO MĚSTA

REKONSTRUKCE

22 – 23 GARÁŽE ŘEPY A KLÍČOV PO REKONSTRUKCI

KALEIDOSKOP

24 – 25 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

AKCE

26 – 27 OHNIVÝ DRAK PŘILETĚL PODRUHÉ

PEL-MEL

28 – 29 JEZDÍCÍ HVĚZDY

ZAJÍMAVOSTI

30 – 33 SEVEROČESKÁ NOVINKA SE STOPOU WARTBURGU

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

34 – 35 VLIV PANDEMIE NA DOPRAVNÍ REVOLUCI V BRITÁNII

ZA KATEDROU

36 ŽIJU SPOKOJENÝ A ŠTASTNÝ ŽIVOT

37

KULTURA / KVÍZ

38

ZÁBAVA

REDAKČNÍ TIP

39 PRAHA MOSTY SPOJENÁ

BONUSY

VYSTŘIHOVÁNKA ČELNÍ SOUPRAVY METRA M1
POSTER SOLARIS URBINO 10,5 A KALENDÁŘ 2021

Ilustrace na titulní straně: Karolína Urbánková

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 25. ročník

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek
Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láška, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungrman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 25. listopadu 2020
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

VÁNOCE, VÁNOCE
PŘICHÁZEJÍ....

Svět elektroniky se slevou

- Exkluzivní sleva pro zaměstnance DPP v Electroworldu
- **Sleva 250 Kč** při nákupu nad 1 250 Kč
- **Sleva 5 %** na mobilní telefony, chytré hodinky, notebooky atd.
- **Sleva 12 %** na TV, sluchátka, reproduktory, monitory, tiskárny atd.
- Platnost jen do **31. 12. 2020**
- Pro bližší informace využijte e-mail: Tomas.Kovarik@electroworld.cz

Výhodné pojištění Allianz

- **Sleva až 30 %** na životní pojištění
- **Další slevy** na různé produkty v rozsahu 7–25 % exkluzivně pro zaměstnance DPP

- Konzultace a vyřízení hypoték zdarma
- Bližší informace na: Jaroslav.maly@ialliance.cz
- Nabídka platná do **31. 12. 2020**

Vstřícní pohybu

- Se sportem není nikdy pozdě začít
- Novinky na Bagosport se slevou 30 %
- Outlet se slevou až 60 %
- Bližší informace na: p.tippelt@bagosport.cz



Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

Zdravý spánek
půlka zdraví

- **Sleva 15 %** na všechny nezlevněné produkty
- Platí ve všech kamenných prodejnách v Praze
- Bližší informace na: martin.holy@prospanek.cz
- Platnost do **31. 12. 2020**



Vůně jehličí do každé domácnosti

- Nákup živého vánočního stromku on-line www.stromkyonline.cz
- Čerstvě řezané české stromky ve velikostech 50–500 cm

- Typicky vánoční nabídka stromků: Jedle kavkazská, borovice černá, smrk pichlavý, smrk ztepilý
- **Sleva pro zaměstnance 10 %** na celý sortiment
- Bližší informace na: info@stromkyonline.cz

Speciální akce
Xiaomi

- Speciální vánoční nabídka od Xiaomi
- Mobilní telefon Redmi note 9 za 4 799 Kč
- Inteligentní robot Mi Robot Vacuum Mop 1C za 5 999 Kč
- **Sleva 15 %** na další produkty
- Bližší informace na: kavunov@beryko.cz
- Platnost do 31. 12. 2020

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 195 038, e-mail: 500310@dpp.cz



Má-li člověk ve finále letošního roku shrnout jakékoliv téma, stále mu na paměti vyvstává onen zákeřný virus, který se pod letopočet 2020 výrazně podepsal. A tvoří-li text před nejhezčími svátky roku, nemůže jinak, než přidávat plné doušky zdraví s ještě větším důrazem. Tak u tohoto

slova na šest, které v poslední době vyslovujeme častěji než jindy a jež získává na ceně čím dál více, na chvíli zůstaňme. Zároveň ve chvíli, kdy se u DP kontaktu naplnilo čtvrtstoletí jeho života.

Tak tedy – budíž chválen zdravý rozum, který provázel ty, jež měli před 25 lety chuť a odvalu postavit základy zaměstnaneckého časopisu, i těch, kteří tento počín schválili. Následovaly je desítky kolegů a kolegyně, kteří stáli u samotné tvorby či dobrým slovem, nápadem a radou zdravě přispívali. Pochvalme zdravý selský rozum těch, kteří v době, kdy byl čtenář tlusté knihy v metru mezi ostatními s elektronickými čtečkami téměř exotem, neodvelely DP kontakt do nenávratných končin „pédeefkové“ podoby. A stejně tak těch předchůdců, kteří se za každou cenu nechtěli do historie zapsat tím, že časopis přejmenují. DP kontakt si za dvě desítky generálních ředitelů, další desítky vedoucích, kterým byla tvorba organizačně přidělena, udržel svoji zdravou tvář, díky čemuž ho vyhledávaly a stále chtějí tisíce čtenářů. A dnes, v době elektronické, je stále platným základním informačním zdrojem zaměstnanců. Postupem času je stále více vnímán i jako fanfára dobrého a zdravého jména DPP před veřejností nejen v Praze.



Jménem celé redakce DP kontaktu děkuji všem kolegyním a kolegům za dobré rady, postřehy, texty a fotky, čtenářkám a čtenářům za přízeň, ohlasy i nápady, všem kolem redakce přejí zdravý úsudek a pokoru a všem pak do nového roku – přeci hlavně to slovo na šest písmen – zdraví.

Petr Ludvíček,
šéfredaktor



German Design Award pro T3 Coupé

Modrá kráska na kolejích se dočkala již druhého prestižního mezinárodního ocenění. Porota mezinárodní soutěže German Design Award udělila v aktuálním ročníku první místo tramvaji T3 Coupé, a to v kategorii Lectectví, námořnictvo a železnice. Cena se uděluje za excelentní, komplexní a inovativní designový počín, který zásadně obohatí celé odvětví. Porota ocenila novou interpretaci historického vozidla ve formě mostu mezi tradicí a inovativním designem. Předání ceny se uskuteční v únoru 2021. (red)



Foto: Petr Hejna

MAZAČKA V NOVÉ KONDICI

Ještě předtím, než mohla mazačka na první adventní neděli vyjet ve vánočním hávu, musela projít periodickou prohlídkou. U mazacího vozu tak proběhla výměna podvozků, proměnění výzbroje a nastavení správných hodnot na řídicích prvcích výzbroje vozu T3M. Dále probíhala kontrola všech prvků výzbroje, jako jsou statický měnič, stykače, relé, kabeláže, ovládacích prvků či světel. U tohoto vozu nemohla být opomenuta samozřejmě kontrola mazacího zařízení – kompresoru, měniče pro kompresor, vlastního mazacího zařízení, seřízení trysek a také kroupičího zařízení. Zároveň došlo k úpravě exteriéru i interiéru – opravě laku podlahy, schodů a dveří. Na závěr proběhla technická prohlídka a ověření zábrzdých drah na zkušební koleji. Jízdní řády vánočně vyzdobené mazačky naleznete na webu DPP. (red)

Pražská MHD v zajetí nejen čtyřicítek

V prosinci letošního roku si připomínáme mj. dvojici čtyřicetiletých výročí. Prvním je **ukončení provozu tramvají na Václavském náměstí**, ke kterému došlo 13. prosince 1980, jako reakce na prodloužení první části linky A v úseku Dejvická (Leninova) – Náměstí Míru. V následujících letech by mělo dojít k opětovnému zavedení tramvají na největší náměstí v ČR, o čemž jsme v DP kontaktu několikrát psali. Druhé čtyřicetileté výročí jen o pár dní úzce navazuje na předešlé. 19. prosince 1980 byl **zahájen provoz na trase A v úseku Náměstí Míru – Želivského**. Došlo tím k otevření tří nových stanic (Jiřího z Poděbrad, Flora a Želivského) převážně v zástavbě Vinohrad. Původně se předpokládalo, že po zprovoznění dojde ke zrušení tramvajové dopravy v ulicích Vinohradská, Škrétova a Korunní, nakonec se tak nestalo a došlo jen ke zrušení tramvajové dopravy na Václavském náměstí.

Závěrem si ještě připomeňme jedno důležité listopadové výročí – **2. listopadu 1985 byla slavnostně otevřena nová trasa B**. Tehdejší provozní úsek obsahoval sedm stanic od Smíchovského nádraží po Florenc. Nejnáročnější část výstavby probíhala v úseku Anděl – Karlovo náměstí, kde i dnes je dobré se pořádně nadechnout, protože metro projíždí pod Vltavou. Na popsání architektonického provedení nám tato rubrika nestačí, pokud však čtenáře vzhled stanic zajímá, můžeme doporučit právě vydanou knihu Stanice pražského metra od Pavla Fojtíka, koupit ji můžete na fanshopu DPP.



(red)

Příprava mobilního signálu v úseku Zličín – Nové Butovice

Bystří cestující využívající metro v jihozápadní oblasti Prahy si ve stanici Nové Butovice jistě všimli záboru na nástupišti. Podchodové eskalátory jsou nové a žádné další ve stanici nejsou, tak o co se jedná? Pravda je taková, že se jedná o zábor pro materiál, a to v rámci výstavby sítě LTE v úseku Zličín – Nové Butovice. Zprovoznění mobilního signálu v tomto úseku metra je plánováno na přelom jara a léta příštího roku. (red)

Výměny podvozků pod širým nebem

Zajímavý e-mail dorazil do redakce v reakci na aktualitu v listopadovém DP kontaktu, která popisovala výměnu podvozku tramvaje ve smyčce Sídliště Barrandov, která se v oblasti barrandovské trati uskutečnila poprvé. Jak ale potvrzuje fotografie ze Strossmayerova náměstí, na přelomu 70. a 80. let se v případě vážné závady vyměňovaly podvozky klidně i v centru Prahy. (red)



Foto: Jiří Grebeníček (sbírka Antonína Altnera)



Foto: Miroslav Dyk

PRVNÍ ETAPA NA PANKRÁCI HOTOVA

DPP dokončil rekonstrukci tramvajové tratě v ulicích Na Veselí a Soudní 27. listopadu 2020. Kromě toho postavil nový 250 metrů dlouhý úsek, díky kterému prodloužil stávající trať v ulici Na Pankráci ke stanici metra Pankrác (na snímku). V rámci první etapy došlo k nahrazení stávajících velkoplošných panelů pevnou jízdní dráhou s upevněním typu W-tram. Současně došlo k instalaci protihlukových opatření a výměně kolejové konstrukce a oblouku před vozovnou Pankrác. Novinkou je i bezbariérovost zastávky Na Veselí. Dopravní podnik od 27. března 2021 naváže druhou etapu rekonstrukce, a to v ulicích Na Pankráci, Táborské a Vladimírově, která by měla skončit 4. června 2021. (red)

Zimní trvalky

V prosinci 2020 dochází v provozu PID k několika trvalým změnám a úpravám. K nejpodstatnějším, týkajícím se území hl. m. Prahy, patří především následující změny:

Metro (od poloviny prosince 2020)

- Rozšiřuje se počet bezbariérově přístupných stanic metra o **stanici Opatov** na lince C

Autobusy (od 13. 12. 2020)

- V souvislosti s integrací Berounska, Hořovicka a Rožmitálska dochází ke změnám a úpravám vybraných příměstských linek (mj. se zavádí linka 394 Nové Butovice – Beroun – Králův Dvůr, Počaply – Zdice)
- Zřizuje se nová zastávka Sukovská (v obou směrech pro linky 122, 363 a 906)

Vlaky (od 13. 12. 2020)

- Zřizuje se nová železniční zastávka Praha-Eden
- Ruší se železniční zastávka Praha-Strašnice, zastávka

Dále v provozu PID dochází k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávači spojení a jízdních řádech na webu DPP. (ms)

Vánočky DPP vyjely. Hned čtyři



Foto: Petr Hejna

A je to opět tady. Blížící se vánoční svátky rozpumpovaly mozky kreativců a nadešel opět čas, aby se dopravní podniky pochlubily svými vánočně vyzdobenými vozidly. Ten pražský vyrukoval rovnou s kvartetem vozů. Na první adventní víkend tak vyjela sestava ve složení Škoda 15T (ev. č. 9401), muzejní tramvaj T3SU (ev. č. 7001), oblíbená mazačka (ev. č. 5572) a retrobus Karosa Citelis (ev. č. 3510). Tradiční vánoční akce, představení vozidel na dvoře vozovny Střešovice, se nemohla konat, a to vzhledem k protiedpidemickým opatřením. Diváci však mohli vše sledovat z pohodlí domova prostřednictvím on-line přenosu, a to i společnou jízdu vozidel pražskými ulicemi. Všechna čtyři vozidla ozdobila dohromady více než 13 tisíc vánočních světylek, vnitřní dekorace a také speciální polepy se zimní a vánoční tematikou. Jízdní řády všech vánočních vozidel naleznete na www.dpp.cz a ochutnávkou z výběru českých a moravských „vánoček“ na straně 28 a 29. (red)

Metro D má vlastní web

Novou sekci naleznou cestující na webu DPP. Jak vzniká modrá trasa, proč bude bez strojvedoucích a jaké jsou hlavní přínosy, to je jen drobný výčet všech informací, které na webu zájemci naleznou. Samozřejmostí je i popis projektu včetně úplného přehledu stanic a bohaté fotogalerie. Veškeré informace o trase D naleznete na www.dpp.cz/metro-d (red)



Výročí žen u Dopravního podniku

A ještě jedno výročí si v letošním roce připomínáme. Prvního prosince to bylo přesně 105 let, co v pražském dopravním podniku pracují ženy. Nezastavitelná kola válečné mašinérie první světové války odvedla většinu mužů na frontu, což zapříčinilo nedostatek personálu hlavně v tramvajovém provozu. Řízení tehdejších tramvají však bylo fyzicky velice náročné, a tak se „kliky“ chytali zámečníci z dílen, kteří měli s řízením již zkušenosti. Nedošlo se však o průvodčích, a proto 1. prosince válečného roku 1915 nastoupily první ženy do práce právě na této pozici. Podnik se už tehdy inspiroval v zahraničí, kdy Berlín, Vídeň či Drážďany řešily ten samý problém. Na konci války v podniku pracovalo již 375 žen – průvodčích. Po návratu mužů z bojišť válkou rozvrácené Evropy dostaly všechny ženy k 1. dubnu 1920 výpověď. Jejich čas však znovu přišel o dvacet let později a opět v souvislosti s válkou. Po konci druhé světové války se však ženy staly již trvalou součástí pražské dopravy. (zb)



Foto: Archiv DPP

DODATEK KE KOLEKTIVNÍ SMLOUVĚ PODEPSÁN

Vedení Dopravního podniku a všechny odborové organizace působící v DPP 3. prosince 2020 podepsaly dodatek ke stávající kolektivní smlouvě. Díky tomu se prodlužuje její platnost až do 31. prosince 2021. Novinkou je navýšení mzdových tarifů u všech zaměstnanců DPP, a to o 2,2 % k 1. lednu 2021. Všechny zbývající zaměstnanecké benefity zůstávají beze změny. Generální ředitel DPP Petr Witowski považuje nový dodatek za rozumný kompromis zvláště proto, že podnik očekává za celý rok v důsledku koronakrizy výpadek tržeb na úrovni zhruba 1,4 miliardy korun a oceňuje proto: „... že v této situaci, kdy musíme hledat úspory napříč celým DPP, naši sociální partneři souhlasili, že není nejvhodnější doba na další významné navýšování benefitů. Jednání nicméně povedeme i v příštím roce o podobě kolektivní smlouvy pro další období.“ (red)

Ze zasedání orgánů společnosti

Na letošním 24. zasedání se představenstvo DPP sešlo ve středu 18. listopadu 2020, aby projednalo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. až 3. čtvrtletí 2020, aktuální informace k opatřením v souvislosti s rizikem nákazy covid-19 a informací o průběhu elektrifikace autobusových linek. Zabývalo se rovněž schválením příkazu Dočasná opatření pro výdej výstrojních součástí při přechodu mezi roky 2020-2021, určením způsobu volby členů dozorčí rady volených zaměstnanci a vyplacením specifické roční odměny zaměstnancům dle KS. Na následujícím zasedání představenstvo 1. prosince projednalo mj. zprávu k činnosti pověřence pro ochranu osobních údajů, informace o aktuálním stavu kolektivního vyjednávání o dodatcích kolektivní smlouvy č. 5 a č. 6, stav čerpání dovolené 2020 a zprávu o výsledcích externího auditu QMS v DPP. Schválilo také Koncepti ubytování zaměstnanců.

Dozorčí rada DPP měla své letošní deváté zasedání na programu 25. listopadu. Na úvod jednání projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. až 3. čtvrtletí 2020 a majetkoprávní záležitosti z představenstva. Dále souhlasila s uzavřením nové smluvní dokumentace na revitalizaci stanice metra Kačerov a kupní smlouvy na areál LDT Orlík. Také vzala na vědomí závěry externího auditu smlouvy full service 81-71M a projednala stanovisko ke smluvnímu vztahu s AK Brož, Sokol, Novák. V personální oblasti byla dozorčí rada DPP informována o průběhu kolektivního vyjednávání a o přehledu manuálních profesí. (red)

DP 25
kontakt let

GRATULANTI Z POŠTOVNÍ SCHRÁNKY



V lidském životě je 25 let čas dozrávání a začátek hledání životní cesty. V životě časopisu už je pětadvacítka symbolem zralé dospělosti a dokonce i důvodem k bilancování. DP kontakt je neodmyslitelnou součástí budování obrazu života nejen uvnitř DPP, ale i zdrojem informací pro cestující veřejnost.

Díky karanténě jsem se stal (doufám, že ne jenom na čas) členem velké dopravní rodiny a jako řidič brigádník si občas plním svůj dětský sen. Dozvěděl jsem se toho o životě za volantem mnohé, ale to nejdůležitější je, že konečně vím, že mezi dětským snem a realitou je obrovský rozdíl, ale přesto trvám na tom, že pracovat v dopravě je víc posláním než povoláním!

Václav Kopta



Gratuluji ke krásnému výročí – čtvrtstoletí – a přeji do dalších let mnoho krásných nových i starých opravených tramvají, autobusů a trolejbusů. A hodně nadšených řidičů, fanoušků (šotoušů) a čtenářů!

Anna Marešová



Letošní rok byl víc než zvláštní. Jestli v něm ale byla jedna věc, na kterou byl, ostatně jako vždy, spoleh, tak to byli právě lidé, kteří stojí za Dopravním podnikem hl. m. Prahy. Řidičky a řidiči a stovky dalších profesí, o kterých ani nevím, ale díky kterým se můžu každý den pohodlně vozit po našem městě.

Nekonečně Vám všem za Vaši práci děkuji. Má láska k Dopravnímu podniku je neskrývaná a velice upřímná. Kéž by víc věcí v našem městě fungovalo tak jako Vy. Díky za vše co pro Prahu a každého Pražáka a Pražáčku děláte. Blahopřeji Vám i k tomu, že máte tak dospělácký časopis.

Přeji Vám krásné Vánoce!

Janek Rubeš

P. S.: Jen tu linku 15 potřebuji dostat na Radlickou... ☺

Vážená redakce,

můj pětiletý syn mě požádal, abych Vám všem popřál hezké svátky. Je to velký fanoušek MHD a všeho s tím spojeného. Že on se svátků nemůže dočkat, je asi patrné z přiložené fotky. Jenom škoda, že jsme nesehnali na zdobení modrou barvu, chtěl udělat kromě Mazačky i Sluníčko a Měsíček, takže se omlouváme za zelenou barvu ☺.

Přejeme hezké a klidné svátky.

Jan a Mareček Sedláčkovi



HASIČI RADÍ I PŘEJÍ

PROSINEC JE TU A S NÍM I ČAS SVÁTKŮ VÁNOČNÍCH A NÁSLEDNÝCH OSLAV PŘÍCHODU NOVÉHO ROKU. TOTO OBDOBÍ JE KROMĚ SVÁTEČNÍ POHODY TAKÉ SPOJENO S VELKÝM POČTEM POŽÁRŮ, ÚRAZŮ A DALŠÍCH NEHOD. AŤ UŽ SE JEDNÁ O SVÍČKY, ADVENTNÍ VĚNCE, PRSKAVKY, ELEKTRICKÉ VÁNOČNÍ DEKORACE NEBO „JENOM“ ZAPOMENUTÉ CUKROVÍ V TROUBĚ, NÁSLEDKY MOHOU BÝT TRAGICKÉ. PROJDĚME SI NĚKOLIK DOBRĚ MÍNĚNÝCH RAD.

Velké požáry začínají u malých věcí. I když se na první pohled zdá, že se nic nemůže stát, stačí závan po otevření dveří nebo zvědavý domácí mazlíček a neštěstí je na světě. Pojďme se tedy společně podívat na nejčastější příčiny požárů a na to, jak je možné jim předcházet.

SVÍČKY A PRSKAVKY

Hořící svíčky jsou otevřeným ohněm a nikdy by neměly být ponechány bez dozoru, při odchodu z bytu či domu je tedy vždy pečlivě uhasťte. Svíčky umísťujte na stabilní nehořlavou podložku v dostatečné vzdálenosti od hořlavých materiálů (např. záclony, potahy apod.). Ještě ve vzdálenosti zhruba 10 cm od plamene svíčky teplota dosahuje 200 °C, což stačí k zapálení papíru, plastů nebo textilií. U adventních věnců je třeba se ujistit, že nejsou určeny pouze k dekoraci. Při používání prskavek dbejte zvýšené opatrnosti nejen z hlediska možného vzniku požáru, ale i případného popálení od odletujících jisker.

ELEKTRICKÉ DEKORACE

Další častou příčinou vzniku požáru jsou elektrické vánoční dekorace. Ty by měly být vždy certifikovány pro použití na evropském trhu a před použitím řádně zkontrolovány. Důležité jsou zejména informace o tom, do jakého prostředí je dekorace určena (interiér, nebo exteriér), jak dlouho může být v provozu a jaký je její maximální příkon. Pozor také na to, že žárovky se při svícení zahřívají. Jsou-li umístěny v blízkosti hořlavých materiálů, může při dlouhodobém provozu dojít k jejich zapálení.



AUTENTICKÉ SNÍMKY NÁSLEDKŮ PO POŽÁRECH VÁNOČNÍCH STROMKŮ

VAŘENÍ A PEČENÍ

I při přípravě vánočních a novoročních pochoutek je třeba dbát zvýšené opatrnosti. A to zejména při smažení, kdy hrozí vznícení oleje na pánvi i popálení při jeho vzkypění. Pokud už k požáru oleje dojde, nikdy jej neháste vodou! Vypněte přívod energie (elektrický proud, plyn), pánev přiklopte poklicí nebo plechem, případně přikryjte mokrou utěrkou. Oheň bez přístupu vzduchu samovolně vyhasne. Obdobně nebezpečí skrývá např. i „zapomenuté“ cukroví nebo pečínka v troubě. Pozornost věnujte i ohřívání nebo přípravě potravin v mikrovlnné troubě. Některé plastové dózy nejsou vhodné pro použití v mikrovlnné troubě a snadno může dojít k jejich roztavení a požáru.

VYTÁPĚNÍ A OHŘEV VODY

Velké množství požárů v zimním období vzniká kvůli zanedbání péče o komíny a topidla a kvůli neopatrnému zacházení s nimi. Komíny i topidla je nutné pravidelně čistit a zajistit jejich kontrolu revizními technikami spalinových cest. Oheň v topidle nikdy nerozdělávejte pomocí vysoce hořlavých látek, např. benzínu. Popel ukládejte do vhodné nádoby.

Zimní období je také spojeno s nárůstem počtu otrav oxidem uhelnatým (CO), způsobených plynovými spotřebiči. Zvláště nebezpečné jsou menší a špatně větrané místnosti, jako např. koupelny. Pokud se při hoření plyn spaluje nedokonale, vzniká již zmíněný oxid uhelnatý, který je mírně lehčí než vzduch. Nebezpečnost tohoto plynu spočívá zejména v tom, že je bez barvy a zápachu a je silně jedovatý. Jeho jedovatost je dána schopností vázat se na hemoglobin (krevní barvivo), a tím vytlačovat kyslík z krevního oběhu. Příznaky otravy mohou být zpočátku nenápadné – ospalost, motání hlavy, nevolnost,

postupně však dochází ke ztrátě vědomí, poruchám dýchání a v krajním případě k úmrtí osoby. První pomoc spočívá ve vynesení osoby na čerstvý vzduch a přivolání zdravotnické záchranné služby. Následně je třeba nechat všechny plynové spotřebiče prověřit odbornou firmou.

ZÁBAVNÍ PYROTECHNIKA

Zábavní pyrotechnika bývá příčinou velkého množství úrazů na sklonku roku i počátku roku nadcházejícího. Kupujte pouze výrobky uváděné na český trh legálně, mající certifikační značku a obsahující návod k použití. Doma pyrotechniku uskladněte na suchém místě v dostatečné vzdálenosti od otevřeného ohně nebo jiného zdroje tepla, který by mohl způsobit její iniciaci.

S pyrotechnikou manipulujte vždy tak, abyste neohrozili život, zdraví nebo majetek, a to jak svůj, tak i nikoho jiného. V případě, že během odpalování dojde k selhání, nesnažte se pyrotechniku znovu odpalovat.

ZDRAVOTNÍ INDISPOZICE

Různé sváteční pochoutky bývají příčinou některých zdravotních potíží. Mezi ty nejčastější, typicky vánoční, patří rybí kůstka v krku, žlučnickový záchvat nebo kolika a bolest ledvin. Dalšími obtížemi pak bývají pálení žáhy, silná bolest hlavy přecházející v migrénu (způsobená převážně stresem), drobná řezná zranění, různé druhy alergických reakcí např. na kosmetiku, vonné tyčinky a svíčky, zvířecí srst apod. V žádném případě nepodceňujte nenadálé zdravotní obtíže a včas vyhledejte lékařské ošetření.

Co dělat v případě, že dojde k požáru?

Pokud i přes veškerá opatření dojde ke vzniku požáru, snažte se v první řadě zachovat klid

a nepropadnout panice. V první řadě chraňte život a zdraví svůj i dalších lidí, teprve potom majetek.

1. Oznamte vznik požáru pomocí tísňové linky 150 nebo 112 – uveďte, co se stalo, kde k tomu došlo a další důležité okolnosti. Nahlaste také své jméno a telefonní číslo a řiďte se pokyny operátorky nebo operátora.

2. Je-li to možné, pokuste se požár uhasit nebo alespoň zabránit jeho dalšímu šíření pomocí hasičích přístrojů nebo nástěnného hydrantu. Nezapomeňte, že elektrické vedení pod proudem se nesmí hasit vodou!

3. Nachází-li se v objektu více osob, upozorněte je na vznik požáru a snažte se jim pomoci (zejména dětem a starším osobám). Pohybujte-li se v zakouřeném prostředí, držte se při zemi a nos a ústa si zakryjte navlhčenou textilií (např. kapesník, utěrka). Hořící objekt co nejrychleji opusťte a přesuňte se do bezpečné vzdálenosti.

Hasičům je potřeba nahlásit každý požár, a to i ten, který uhasíte vlastními prostředky. Ohnisko požáru, tedy místo, kde požár vznikl, může být skryté a může tak dojít k jeho opětovnému rozhoření. Hasiči jsou pro tyto případy vybaveni speciálními termokamerami, díky kterým mohou určit, zda je požár skutečně uhašen. Zároveň je třeba do příjezdu vyšetřovatele nic neuklízet. Neohlášením požáru se vystavujete možnosti udělení finanční sankce. Bez potvrzení o požáru a jeho příčině dochází i ke krácení, případně nevyplacení pojistného plnění ze strany pojišťovny.

Klidné prožití vánočních svátků a pohodový vstup do nového roku vám přeje hasiči HZS DPP. ■

DERNIÉRA ZNAČKY KAROSA V DPP

- Ukončení provozu autobusů Karosa B 951 proběhlo v pátek 4. prosince 2020 na linkách 103, 123, 162, 165, 169, 175, 182, 185, 191 a 225
- Symbolického rozloučení se zúčastnilo čtrnáct vozů posledního dodaného typu: ev. č. 4082, 4089, 4106, 4108, 4109 (garáž Řepy), 4115, 4116, 4117, 4118, 4119 (garáž Klíčov), 4126, 4127, 4137 a 4138 (garáž Hostivař); vozidlo č. 4999 sloužilo jako záloha; účastnilo se 16 řídiců, vozy najezdily dohromady 2045 km
- DPP v letech 2002–2006 nakoupil celkem 131 standardních autobusů Karosa B 951 a B 951E; dodavatelem vozů pro DPP byla Karosa již od roku 1948
- Poslední „vysoké karosy“ byly určeny nejprve zejména k obsluze příměstských linek, v dalším období až do ukončení jejich provozu převážně k posílám přepravních špiček na nejvytíženějších městských linkách
- Do retroprovozu, zahájeného 5. prosince 2020, jsou připraveny vozy: dvě Karosy B 951 ev. č. 4998 a 4999, dvě kloubové verze B 961 ev. č. 6379 a 6380, jeden Irisbus City Bus 12M ev. č. 3468 a alternativně dva vozy Irisbus Citelis ev. č. 3510 a 3512. Střídat se budou o víkendech a svátcích na jednom pořadí linky 180 (kloubové vozy) a dvou pořadích linky 213 (standardní vozy)
- Od 5. prosince 2020 jsou všechny městské linky vypravované DPP 100% nízkopodlažní (vyjma retroprovozu)



Text: Martin Košek
Foto: Ondřej Kubišta, Jakub Lachout
a Petr Vítů



MIDIBUSY SOLARIS URBINO 10,5 VYJELY NA PRAŽSKÉ LINKY

DESÁTÉHO LISTOPADU DORAZILO DO GARÁŽE VRŠOVICE PRVNÍCH PĚT AUTOBUSŮ SOLARIS URBINO 10,5 Z CELKEM DVACETIKUSOVÉ OBJEDNÁVKY. DALŠÍCH 15 VOZŮ PŘIBÝVALO POSTUPNĚ PO DVOU AŽ PĚTI KUSECH. DODÁNÍ VŠECH VOZŮ BYLO NAPLÁNOVÁNO DO 15. PROSINCE. AUTOBUSY PŘIJELY PO VLASTNÍ OSE PŘÍMO Z POLSKÉHO ZÁVODU SOLARIS V BOLECHOWĚ U POZNANĚ.

Z důvodu omezení cestování vlivem covid-19 proběhla aktivace odbavovacího a informačního systému a převzetí zástupcem české pobočky Solarisu až v Praze. Následovala autorizace vozidla podle nových standardů kvality PID ze strany organizace ROPID a akceptační procedura zaměstnanci DPP dle podmínek příslušné veřejné zakázky, která byla završena podpisem předávacího protokolu a převzetím vozidel do majetku DPP.

Po doplnění informačních polepů na vnější karosérii dle platného grafického manuálu DPP, zapsání do registru silničních vozidel s přidělením registračních značek a proškolení řidičů z obsluhy jsou nové autobusy postupně vypravovány na linky z garáže Vršovice.

Poptávka se zrodila na lince 138

To je aktuální informace, ale co tomu všemu předcházelo? Na základě rostoucí poptávky cestujících po přepravě na lince 138 spojující Ústavy Akademie věd a Sídliště Skalka (některé spoje jsou zkráceny na Skalku) přestala kapacita stávajících midibusů Solaris Urbino 8,9 LE v některých obdobích a úsecích stačit.

Tato linka zajišťuje zajímavé tangenciální spojení Krče, Spořilova, Záběhlic a oblasti Sídliště Skalka s možností přestupu na metro ve stanicích Kačerov a Skalka. Z důvodu častého přepřívání musela být některá pořadí na lince 138 zajišťována místo midibusů standardními autobusy o délce 12 m (SOR NB 12). Tato kategorie autobusů však není na tuto linku kvůli horší průjezdnosti některých komunikací na trase, zvláště v oblasti Záběhlic, příliš vhodná.

Ze strany organizace ROPID vznikl požadavek na pořízení autobusů, spadajících mezi typ standard a midibus, a to midibus plus (Md+), s celkovou délkou mezi 10,01 a 11,00 m, obsaditelností 25–30 sedících cestujících a třemi vstupními dveřmi. Již v loňském roce bylo připraveno zadání na veřejnou soutěž na nákup těchto vozidel. Soutěž poté proběhla na přelomu loňského a letošního roku a v prvním čtvrtletí 2020 byla podepsána rámcová dohoda s možností pořízení až 40 autobusů s navazující prováděcí smlouvou na nákup prvních dvaceti vozů s dodáním do 18. prosince 2020.

Tato veřejná soutěž proběhla současně se soutěží na rámcový nákup až 20 autobusů typu midibus, kde byla úspěšnější společnost SOR s vozidlem SOR BN 9,5. Tyto vozy však s ohledem na pozastavení původně uvažovaného dalšího rozvoje midibusových linek prozatím nebyly objednány. Novinkou obou uvedených zakázek je zapracování nových standardů kvality PID – Autobusy PID, vydaných usnesením rady hlavního města Prahy z 5. června 2018, do samotné zadávací dokumentace.

Nové solarisy zblízka

Podívejme se blíže na naše nové autobusy Solaris Urbino 10,5 vyrobené španělsko-polskou společností, která je součástí nadnárodní skupiny CAF. Jedná se o plně nízkopodlažní autobusy o délce 10,5 m, výšce 3,04 m, s výškou podlahy u nástupních dveří 320 mm. Vozy jsou





Inovované osvětlení dveří včetně výstrahy při zavírání

Automatická klimatizace včetně možnosti vytápění

Elektricky ovládané střešní průhledné poklapy

Poziční světla blikající společně se směrovými světly

Veškeré osvětlení vozu v provedení LED včetně hlavních reflektorů

Samostatně vyměnitelné rohy nárazníku

Senzor automatického přepínání světel

vybaveny třemi dvoukřídlými dveřmi o šířce 1200 mm.

Autobusy pohání vznětový šestiválec Cummins ISB6.7 E6 280 B splňující nejpřísnější emisní normu Euro VI Step D přes automatickou převodovku Voith se čtyřmi rychlostními stupni. Maximální rychlost je 85 km/hod.

Interiér je vybaven podle požadavků nových standardů kvality PID, cestující zaujmou nerezové zádržné tyče, vyhrazená modrá sedadla pro cestující s omezenou schopností pohybu nebo orientace či dva vnitřní informační LCD panely. Samozřejmostí je poptávkové ovládání dveří cestujícími, tlačítka STOP dostupná ze všech sedadel a plošina vyhrazená pro dětský kočárek nebo invalidní vozík.

Standardem posledních let je celovozová klimatizace, která v tomto provedení umožňuje i ohřívání vzduchu v zimních měsících. Oproti autobusům SOR NB 12 a NB 18 je další novinkou plně automatický režim udržování teploty v prostoru cestujících (topení, ventilace, chlazení) dle parametrů daných standardy kvality PID.

Z dalších technologií lze zmínit vybavení kamerovým systémem, automatickým po-

čítáním cestujících a zařízením zajišťujícím preferenci na SSZ. Zajímavostí je kompletní osvětlení v technologii LED a automatické přepínání denních a nočních světel pomocí senzoru umístěného za čelním sklem.

Kabina řidiče je vybavena ergonomickými ovládacími prvky, moderní přístrojovou deskou s velkým displejem, pohodlným sedadlem s možností mnoha nastavení a několika úložnými prostory. Pro uchování jídla a nápojů řidiče slouží dvě lednice (jedna ve formě držáku na PET láhev) s možností ohřevu.

Nové autobusy jsou primárně nasazovány na již zmíněnou linku 138 a dále na linku 101 v trase Zentiva – Tolstého. Výhledově lze předpokládat testování a nasazení i na dalších autobusových linkách.

Věříme, že tento typ nových autobusů s líbivým a moderním designem si rychle najde oblibu nejen u řidičů, ale i u cestujících veřejnosti.



Technické údaje – Solaris Urbino 10,5

Délka	10 550 mm
Šířka	2 550 mm
Výška	3 040 mm
Provozní hmotnost	10 630 kg
Rozvor náprav	4 450 mm
Nájezdový úhel vpředu / vzadu	7° / 7°
Přední náprava	ZF RL 82 EC, nezávislé zavěšení
Zadní náprava	ZF AV 133, portálová, stálý převod i = 6,19
Maximální rychlost	85 km/h
Přední převis	2 700 mm
Zadní převis	3 400 mm
Spalovací motor	CUMMINS B6.7E6D280B, 204 kW/2.100 ot.min ⁻¹ , 7.000 cm ³ , vznětový, řadový 6válec
Převodovka	VOITH Diwa 6, automatická, počet stupňů 4+1, ovládání DNR
Centrální mazání	Groeneveld Single Line
Brzdový systém	EBS (ABS/ASR)
Pneumatický systém	ECAS s funkcí „přikleku“ vozidla a automatickým vyrovnáním jízdní výšky
Řízení	RB Servocom
Kola	275/70 22,5" x 7,5"
Nádrž paliva	200 l
Nádrž AdBlue	40 l
Klimatizace prostoru cestujících	Konvekta KL47T, kompresorová, funkce chlazení / topení
Klimatizace prostoru řidiče	Konvekta KL47T, kompresorová, funkce chlazení / topení
Automatický hasicí systém	Firesi MODUL Fire Supression System
Osvětlení vnější	LED technologie, automatické denní svícení, automatické rozsvícení potkávacích světel při snížené viditelnosti, přisvětlování mlhovými světly v zatáčke, funkce směrovek spojena s bočními pozičními světly
Osvětlení vnitřní	LED technologie, regulovatelná intenzita osvětlení
Výška nástupní hrany	320 mm
Pracoviště řidiče	Uzavřená kabina, sedadlo řidiče plně seřiditelné, pneumatické
Místa k sezení	26+1
Místa k sezení dostupná z nízké podlahy	8
Obsaditelnost	86



DO HOLYNĚ POJEDEME TRAMVAJÍ



V BLÍZKOSTI TĚTO NOVÉ OBYTNÉ VÝSTAVBY BUDE ULICÍ WERICHOVOU POKRAČOVAT NOVÁ KILOMETROVÁ TRAMVAJOVÁ TRATĚ SMĚR HOLYNĚ (ÚPLNĚ VZADU VIDITELNÁ SMYČKA SÍDLIŠTĚ BARRANDOV)

TISKOVÁ ZPRÁVA V ÚTERÝ 3. LISTOPADU 2020 SDĚLILA SVĚTU, ŽE DPP TOHO DNE ZÍSKAL PRAVOMOCNÉ STAVEBNÍ POVOLENÍ NA 1. ETAPU NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ DO SLIVENCE, TJ. NA ÚSEK BARRANDOV – HOLYNĚ, A SOUČASNĚ V TĚCHTO DNECH VYPSAL NA JEJÍHO ZHOTOVITELE VEŘEJNOU ZAKÁZKU. NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRATĚ BUDE DLOUHÁ JEDEN KILOMETR A BUDE MÍT DVĚ ZASTÁVKY S PRACOVNÍMI NÁZVY KASKÁDY A HOLYNĚ.

DP kontakt trať podrobně představil v článku Filipa Jiříka v čísle 6/2017, je tedy na čase přinest aktuální pohled. Dopravní podnik plánuje stavbu zahájit v průběhu prvního kvartálu příštího roku a zprovoznit ji na konci roku 2021. Předpokládaná celková hodnota veřejné zakázky činí zhruba 277 milionů Kč bez DPH. DPP bude na výstavbu nové tramvajové tratě Barrandov – Holyně čerpat finanční prostředky z Evropské unie, Evropských strukturálních a investičních fondů, konkrétně Operačního programu Doprava, a předpokládá krytí nákladů stavby z cca tří čtvrtin.

Tramvajová trať Barrandov – Holyně naváže na současnou smyčku Sídliště Barrandov, kterou DPP letos na jaře v rámci 0. etapy stavby přestavěl tak, aby mohla být na ni nová trať připojena bez přerušení provozu. Trať bude v první etapě dále pokračovat Werichovou ulicí

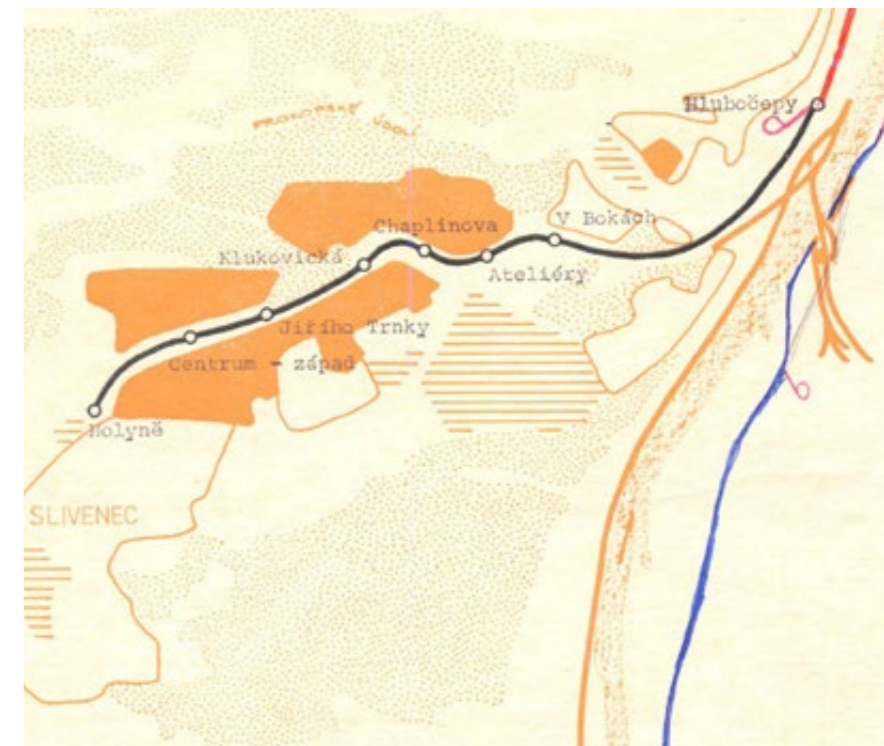
vybavená antivibrační rohoží a konstrukcí tratě na pražcích s kolejnicemi 49E1 se svařovanými styky. Tuto konstrukci DPP zvolil pro maximální ochranu místních obyvatel před hlukem a vibracemi. V úseku poblíž současné zástavby ve Werichově ulici DPP pro zlepšení místních klimatických podmínek a zvýšení estetické hodnoty tramvajové tratě zavrhnul.

První zastávka na trati, v projektové dokumentaci zatím nazývaná Kaskády, bude umístěna na plánovaném náměstí Olgy Scheinpflugové. Trať se zde stáčí z Werichovy ulice jihozápadním směrem do plánované ulice Nataši Gollové podél v současnosti budované zástavby. Umístění budov i konstrukce tratě byly od počátku důsledně koordinovány a všechny případné negativní vlivy z tramvajové dopravy byly podchyceny již v projektu.

Prozatímní konečná zastávka Holyně bude provedena formou úvratě pro ukončení obousměrných tramvajů. Trať by měla být v budoucnu v rámci 2. etapy prodloužena o jednu zastávku do budoucí smyčky Sliveneček. Délka tratě Barrandov – Holyně je 1,0 kilometru. Záměrem je do Holyně prodloužit tramvajovou linku č. 5.

Realizací této první etapy dojde k dokončení záměru starého více než 35 let. Odkázat můžeme na mapku v příloze ze zajímavého článku z časopisu PRAHA '87, který se jmenoval „Kam povedou koleje“. Časopis vydával NVP (Národní výbor Hlavního města Prahy) a jednalo se o barevný měsíčník na kvalitním papíře za 2 Kčs, v závěru jeho existence v roce 1990 pak za 5 Kčs. Jednalo se o celkem osvětovou tiskovinu, podobně jako časopis Investiční výstavba.

Ve zmíněném článku byly představeny 4 tramvajové tratě. Jmenovitě Motol – Řepy, Palmovka – Ohrada, Braník – Modřany, které následně byly skutečně všechny realizovány a v letech 1988 – 1995 zprovozněny. Čtvrtá představená byla trať na Sídliště Barrandov,



PLÁNEK PLÁNOVANÉ TRATĚ DO HOLYNĚ Z ČASOPISU PRAHA '87

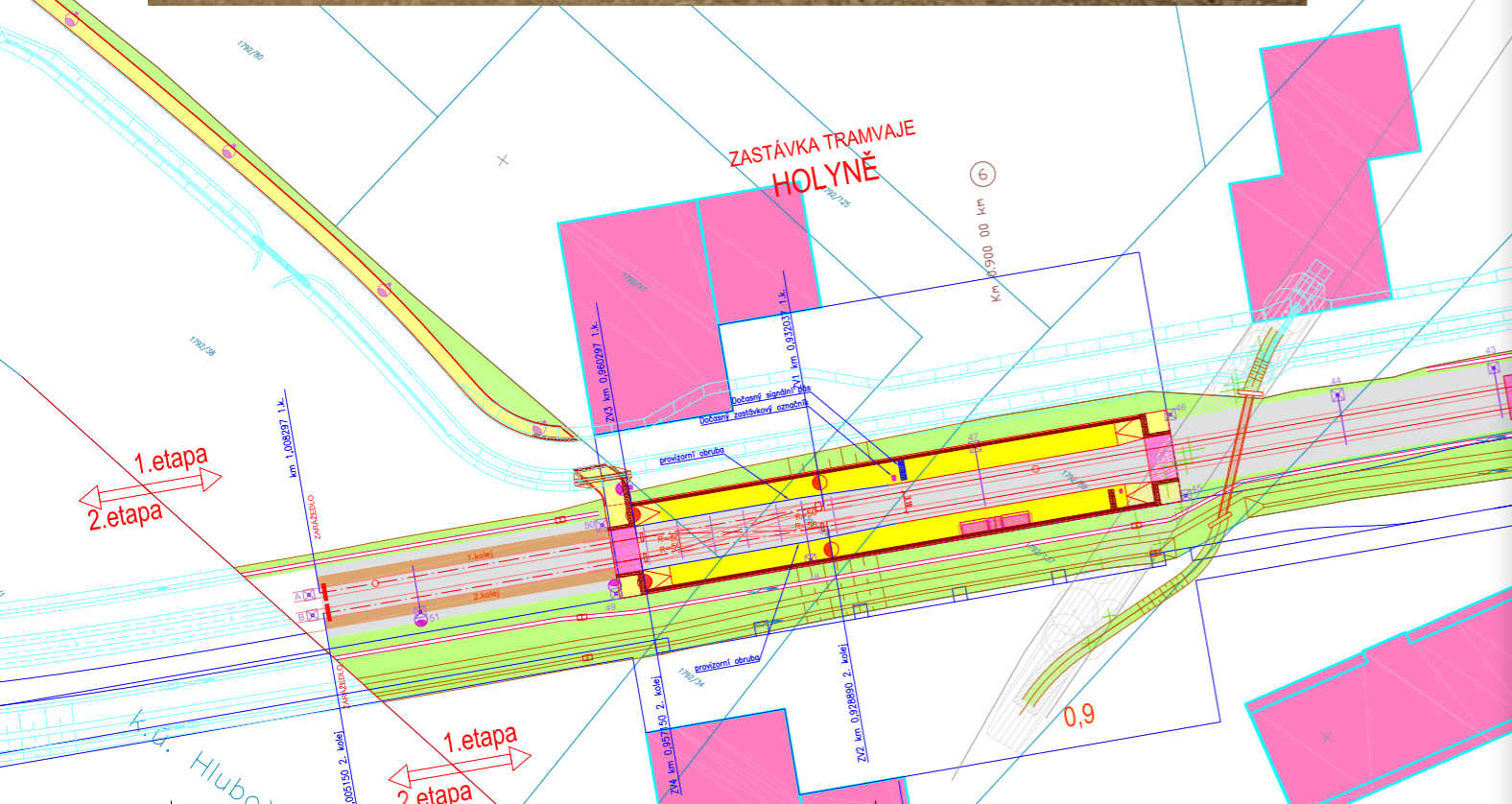
kteří rovněž vznikla, i když poněkud později, v roce 2003. Tedy právě v těchto dnech si připomínáme 17 let provozu tramvajů na Barrandov. Od té doby byly postaveny pouze nové tratě v Radlicích (2008), Podbabě (2011) a aktuálně letos i na Pankrác.

Tramvajová trať na sídliště Barrandov však byla plánována až do zastávky Holyně, kde měla být umístěna první pražská úvratě konečná stanice, o čemž informoval časopis

PRAHA '86, tedy již o rok dříve, ve vazbě na tehdy zahajovaný provoz prvních čtyř tramvajů KT8D5. Zdá se, že shodou mnoha okolností tato teze bude se zpožděním cca 25 let naplněna. Porovnáme-li současný projekt s mapkou z roku 1987, tak dnešní smyčka Sídliště Barrandov (ještě v roce 2003 chápána jako dočasná) se mohla jmenovat Jiřího Trnky. První nová zastávka Kaskády, možná se jménem Náměstí Olgy Scheinpflugové, měla pracovní název Centrum-západ.



TRATĚ OD BARRANDOVA BUDE PŘIVEдена ZHRUBA PROSTŘEDKEM TOHOTO SNÍMKU, KTERÝ ZAZNAMENÁVÁ ČILOU BYTOVOU VÝSTAVBU V TĚTO OBLASTI



DETAIL VÝKRESU DOČASNÉ KONEČNÉ – ÚVRAŤ V ZASTÁVCE HOLYNĚ – A NA SNÍMKU AKTUÁLNÍ STAV TOHOTO MÍSTA

Zatímco hlavní překážkou výstavby trati Hlubčepy – Barrandov byl nedostatek finančních prostředků, tak posledních cca 10–15 let je tou hlavní svízeli těžký povolovací proces. Široce opakovaná teze, že v délce stavebního řízení jsme 157. na světě, má své opodstatnění. Otázka samozřejmě je, co se do této skupiny započítává. Oznámení zahájení stavebního řízení je datováno 17. červencem 2020, a již 29. září 2020 bylo vydáno stavební povolení, které je od 3. listopadu 2020 pravomocné. Nicméně příprava stavby byla zahájena již v roce 2007 a celých 13 let trvalo majetkoprávní zajištění, získání územního rozhodnutí, soudní spory o ně, stavební povolení na 0. etapu včetně odvolacího řízení k němu atd.

Na rozdíl od projektu z 80. let nyní počítáme ještě s prodloužením trati o jednu zastávku, do Slivence. Tato 2. etapa, která má několik let pravomocné územní rozhodnutí, bude již zakončena smyčkou a při její realizaci úvrať v Holyni zanikne. Příprava této etapy v posledním roce zásadně pokročila zejména ve věci majetkoprávního zajištění, které se ještě nedávno jevílo jako zcela beznadějně, nicméně stále není zcela vyhráno. Smyčka bude umístěna cca půl kilometru od centra Slivence. Ke slovu přijde před 35 lety vybudovaný podchod pod ulici K Barrandovu u nepoužívaných autobusových zálivů.

V souvislosti s novými (stavebně pravomocně povolenými) tramvajovými tratěmi na Pankrác a do Holyně vyvstane na aktuálnosti zvýšená potřeba obousměrných

tramvají. Pro tratě do Holyně a na Pankrác jsou tyto vozy zajištěny. Pokud by však musela vzniknout i úvrať v Libuši, tak začneme být počtem obousměrných vozů limitováni. O různých variantách řešení se aktuálně intenzivně diskutuje.

Kromě tratí na Pankrác a do Holyně se podařilo výrazně pokročit i s přípravou dvou nových tramvajových smyček: jak Zahradní Město, tak nově i Depo Hostivař mají rovněž pravomocná stavební povolení a bude tedy možno přikročit k jejich výstavbě. Nezbývá než si přát, aby výběry zhotovitelů proběhly úspěšně, čímž by DP kontakt mohl přinášet pravidelné reportáže ze staveb. ■



ZA REKONSTRUKCÍ DO CENTRA JIŽNÍHO MĚSTA

PŘED ČTYŘICETI LETY OTEVŘENÁ STANICE METRA OPATOV, PRAVDA TEHDY DRUŽBA, SE POSTUPNĚ MĚNÍ V DALŠÍ Z MODERNÍCH STANIC TRASY C. PO DOKONČENÍ BUDE PŘEDSTAVOVAT 47. BEZBARIÉROVOU STANICI PRAŽSKÉHO METRA.

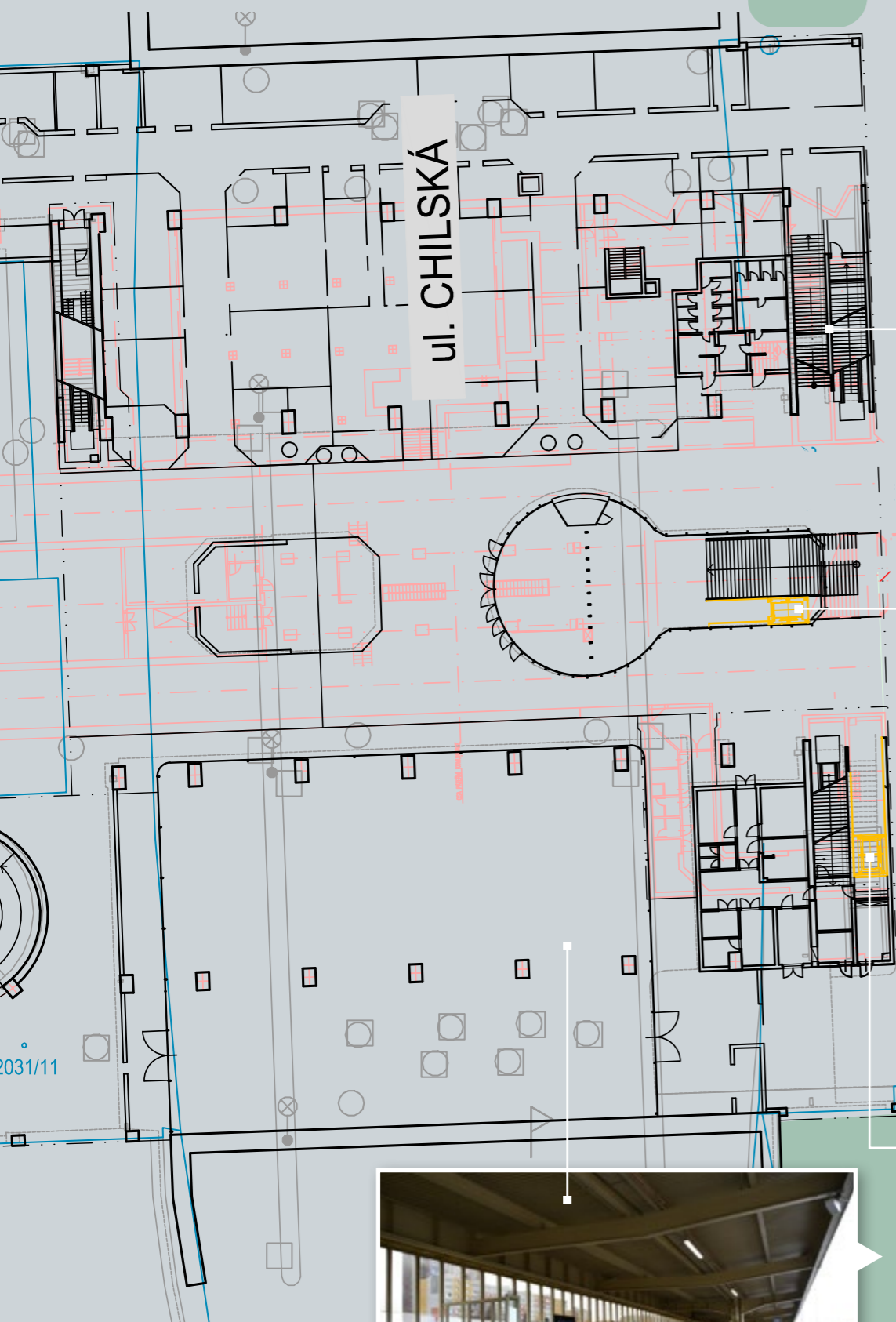
V prosinci minulého roku byla zahájena modernizace této hloubené stanice. Naše návštěva, která proběhla v půlce listopadu už naznačovala, že se blíží konec prací a slavnostní předání díla, které bylo v době psaní článku naplánováno na prosinec. Nejdůležitější novinkou tak, z pohledu cestujících, představuje zavedení systému dvou výtahů (z nástupiště na úroveň vestibulu a z úrovně vestibulu k autobusovým zastávkám ve

východní části Chilské ulice). První výtah byl zakomponován do pevného schodiště na nástupišti, druhý vyrostl v blízkosti schodiště k zastávkám.

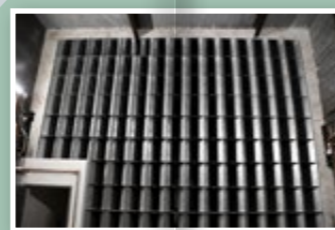
Samotná stanice metra byla otevřena 7. listopadu 1980 a přes udržovací práce neprošla nikdy takto rozsáhlou rekonstrukcí. Té se zhostilo sdružení Společnost SMP – BREMA metro Opatov. Uvnitř stanice metra tak došlo

k vyčištění obkladů stěn v kolejisti a dlažeb v úrovni vestibulu, výměně všech podhledů na nástupišti a ve vestibulu, běžného i novového osvětlení ve veřejných i služebních prostorech a také řídicího systému osvětlení. Provedených úkonů jsou samozřejmě stovky, a proto na následující dvoustraně přinášíme fotografickou reportáž z půlky listopadu, kdy postup prací na modernizaci stanice již pomalu nabíral finální kontury. ■

PŮDORYS STANICE METRA OPATOV S PŘILEHLÝM CENTRÁLNÍM PARKEM



Modernizace se dočkaly i prostory ochranného systému metra, konkrétně přibyla nová vzduchotechnika a kabelové lávky



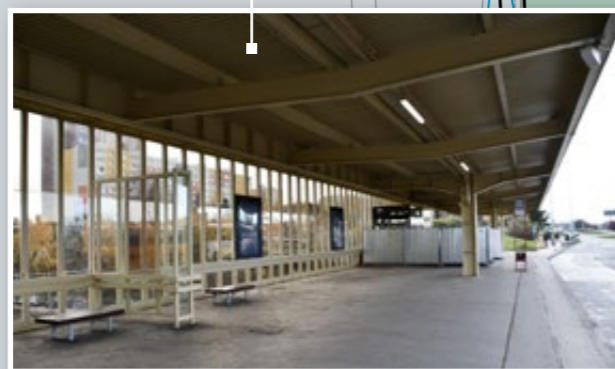
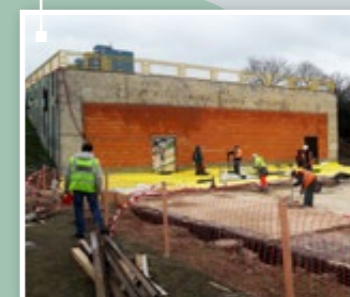
Vyměněna byla i vzduchotechnika včetně dvojice hlavních ventilátorů



Snímek sice zobrazuje mural art, o jehož výběru rozhodli obyvatelé v internetové anketě, pod travou se však nachází stropní deska stanice, která obdržela kompletně novou hydroizolaci



Za zábořem se připravuje nový osobní výtah z nástupiště do vestibulu



Ocelová konstrukce autobusového terminálu již byla ošetřena novým ochranným nátěrem s původním odstínem barvy jako při otevření stanice. Současně bude vybaven i novým mobiliářem



Výtah spojující autobusový terminál s úrovní vestibulu stanice metra



Opravena byla i opěrná stěna v blízkosti stanice metra u Centrálního parku

Text: Zdeněk Bek
Milan Bohadlo a autor

GARÁŽE ŘEPY A KLÍČOV PO REKONSTRUKCI



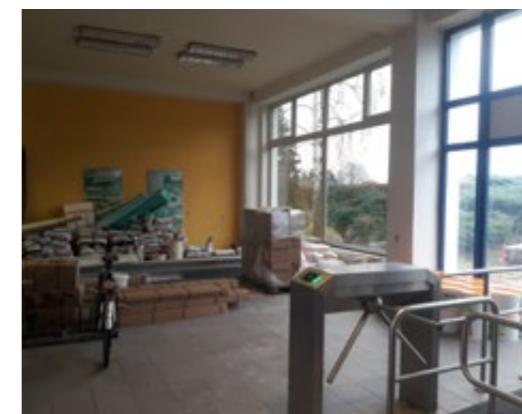
OBNOVIT KONDICI BUDOV A ZAJISTIT LEPŠÍ ZÁZEMÍ PRO PRACOVNÍKY DPP, TAK BY SE DALA VE ZKRATCE POPSAT REKONSTRUKCE ADMINISTRATIVNÍCH BUDOV V GARÁŽÍCH ŘEPY A KLÍČOV. PRO BLIŽŠÍ INFORMACE JSME VYZPOVÍDALI MILANA BOHADLA, PROJEKTOVÉHO MANAŽERA Z ODBORU INVESTICE POVRCH, KTERÝ ZA PRŮBĚH OPRAV ZODPOVÍDAL.

Pod názvem „Rekonstrukce pláště administrativní budovy“ proběhla od listopadu minulého roku do letošního června oprava jediné garáže na levém břehu Vltavy. „Jak název napovídá, jedná se o zateplení celého objektu včetně výměny oken a úpravy podjezdu pro autobusy,“ zahájil společné povídání Milan Bohadlo.

Už zdaleky jsou na budově nejvíce viditelné nová fasáda a žaluzie, ty se však nacházejí jen na jižní straně budovy. „Je to z důvodu požadavku energetiků, jelikož jižní strana je na tom nejlépe, co se týče tepelných zisků a ztrát. Zároveň jsou na budově umístěna čidla, která při

vysokém větru automaticky srolují žaluzie do sebe, aby nedošlo k jejich poškození,“ upřesnil projektový manažer. Žaluzie jsou ovládané elektricky motorem, tudíž bylo nutné v budově natáhnout kabeláž.

V rámci realizace nových oken se v interiéru dělaly pouze nezbytné úpravy. Drobnou komplikací bylo rozpadání se parapetní části pod okny, tudíž i zde došlo k opravě. „Vzhledem k tomu, že předošlý systém oken byl jiný a budova není přesně rovná, bylo nutné v některých kancelářích upravovat podhledy, aby šla nová okna otevírat. V podjezdu se zároveň dělalo nové boční schodiště do výpravny



a sloupy se opatřovaly dodatečným obkladem,“ upřesňuje Bohadlo. Prvotní reakce zaměstnanců jsou pochvalné, do místností netáhne a nová hliníková okna výrazně zlepšují tepelný komfort.

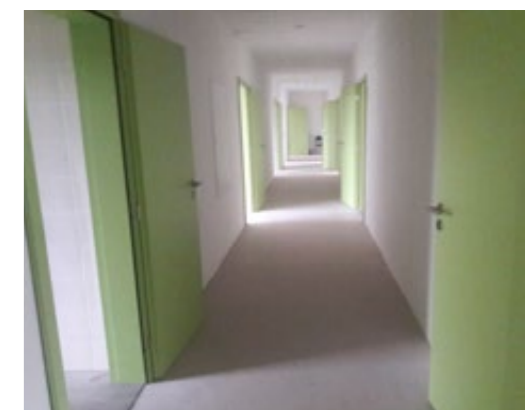
Co na to Klíčov?

Dalo by se říci, že téměř tytéž práce probíhaly i v garáži Klíčov, tentokrát od února do

září letošního roku. „Budova dostala navíc novou vzduchotechnickou jednotku, hlavně pro větrání sprch a záchodů. Žaluzie jsou stejné jako v Řepích, jen s ručním ovládním na kliku. V rámci této akce došlo k vyhotovení i několika prostupů na střechy, protože se předpokládá, že výhledově se do budovy doplní klimatizace.“

Největším problémem bylo, že se některé místnosti používaly historicky jako ubytovna.

Teď se vše vrátilo ke svému původnímu významu a jsou to opět kanceláře. Plášť budovy byl tvořen z tzv. boletických panelů. „To znamená, že okna patřila do fasádního systému, takže když se vybourala, bylo vidět skrze budovu. Na místo toho byl instalován podobný, ale modernější systém,“ zakončil společné povídání projektový manažer.



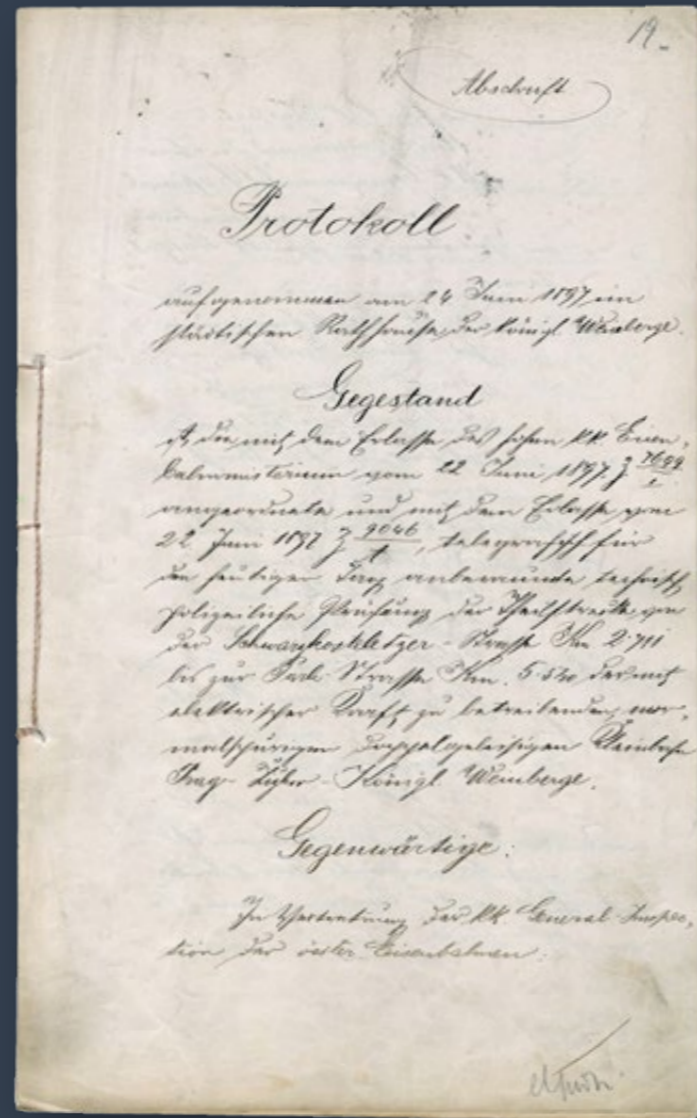
Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

HEKTOGRAF, KURENTKA, PEČETKA

V prvních letech tramvajového provozu se protokoly technicko-policejních zkoušek (dnes bychom řekli technicko-bezpečnostních zkoušek, ale jejich význam měl z dnešního pohledu i kolaudační charakter) se psávaly ručně a stejně tak se ručně krasopisně opisovaly pro rozmnožovací přístroj, kterým býval obvykle hektograf. Celý protokol se psal v němčině (kromě českých vyjádření, která byla dvojjazyčně) tzv. kurentkou, což bylo německé psací písmo, které tak trochu připomíná něco mezi azbukou a těsnopisem a dnešní generace ho už neumí číst. Jen nadpisy a některá důležitá místa se psala normálním psacím písmem, jaké známe i dnes.

Protokol na snímku byl napsán 24. června 1897 při úřední zkoušce tratě vinohradské elektrické dráhy. Měl 52 stran a čistý list, vše svázané šňůrkou a na poslední straně opatřené pečetkou výpravní Rady a Magistrátu královského hlavního města hl. m. Prahy. Úřední papíry tehdy měly rozměr 21 x 34 cm, byly tedy delší než dnešní papír A4.



METRO NA VÝROČÍ VŘSR

Před čtyřiceti lety, 7. listopadu 1980, se s velkou slávou otevíral nový traťový úsek pražského metra II.C se čtyřmi stanicemi Primátora Vacka, Budovatelů, Družby a Kosmonautů (řečeno dnešními slovy: Roztyly, Chodov, Opatov a Kosmonautů). Datum jistě nebylo zvoleno náhodně, připomínalo se výročí Velké říjnové socialistické revoluce. A tak není náhodou, že mezi prvními vstupovala do nového metra delegace složená z nejvyšších státních představitelů. Na schodech tak kromě prezidenta a generálního tajemníka KSČ Gustáva Husáka vidíme například Antonína Kapka (vedoucí tajemník městského výboru KSČ), Lubomíra Štrougala (předseda Federální vlády), Aloise Indru (předseda Federálního shromáždění) a další. Po stranách schodiště kráčí z jedné strany generální ředitel Dopravních podniků Mikuláš Lacek a z druhé ředitel DP-Metro Ladislav Slepíčka. Políčko originálního negativu měří 5,7 x 5,7 cm.

40 LET VÁCLAVÁKU BEZ TRAMVAJÍ

Už čtyřicet let nejedí po Václavském náměstí tramvaje a zhruba čtvrt století se mluví (či spíše píše) o obnově dopravy v těchto místech, nebo alespoň v horní polovině náměstí. Elektrické tramvaje náměstí opustily po 80 letech provozu 13. prosince 1980, a připočteme-li ještě 16 let, kdy po náměstí jezdila koňská tramvaj, tak dojdeme snadno k číslu 96 let, kdy po náměstí jezdily tramvaje. Abychom byli přesní – koleje na „Václaváku“ ležely ještě 14 měsíců po zastavení provozu, teprve v únoru a březnu 1982 byly vytrhány. Z té doby pochází naše fotografie o rozměru 18 x 24 cm. Dodejme ještě, že kolejové konstrukce na křižovatce Můstek byly v zemi až do roku 1985. (Typ originálního negativu zatím neznáme.)



KDE SE STAVĚLO?

Při pohledu na tento obrázek si možná vybavíte legendární scény z filmové komedie Hej rup! z roku 1934, v níž si hlavní roli zahráli Jiří Voskovec a Jan Werich. Parní válec býval v té době důležitý a charakteristický stroj používaný k hutnění povrchu silnic. Kde byl pořízen náš snímek, možná někteří poznáte, především pokud jste z pankrácké vozovny. Na snímku asi z roku 1926 vidíme v pozadí rozestavěnou autobusovou garáž. Příslušný objekt dodnes stojí, ale už 38 let slouží jiným účelům. Originální negativ je opět skleněný, o rozměru 18 x 24 cm.

Elektrické podniky král. hlav. města Prahy.	
Čís. I	Čís. I
Odevzdal jsem za rozbité okno *) znečištění	Potvrzuji příjem K h
ve voze čís. _____	za rozbité okno *) ve voze č. _____
zřizenci služ. čís. _____	
K h _____	
Podpis: _____	
	služ. čís. _____
*) Neplatné se přeškrtně.	*) Neplatné se přeškrtně.

POKUTY ZA PONIČENÍ VOZU

Dávné provozní předpisy – Dopravní řád elektrických drah královského hlavního města Prahy – pamatovaly i na škody způsobené cestujícími, kteří například při rozbití okna nebo znečištění vozu museli zaplatit pokutu. Průvodčí byl vybaven blokem se stvrzenkami, kde jednu polovinu dostal provinivší se cestující, a druhá zůstala v bloku pro pozdější vyúčtování. Blok na snímku je z roku 1914 a měl rozměr 12,8 x 7,6 cm.

Text: Kamila Drábková
Foto: Miroslav Kosmata a autorka



OHNIVÝ DRAK PŘILETĚL PODRUHÉ

PO ROCE A ČTVRT BYLO OPĚT MOŽNÉ NA POŽÁRNÍ STANICI V HOSTIVAŘI SPATŘIT OHNIVÉHO DRAKA. PRAVIDELNÍ ČTENÁŘI DP KONTAKTU SI JISTĚ VZPOMENOU NA JEHO PRVNÍ PŘEDSTAVENÍ V LOŇSKÉM ČERVNOVÉM ČÍSLE, PRO TY OSTATNÍ DOPLNÍME, ŽE SE NEJEDNÁ O BÁJNÉHO TVORA, NÝBRŽ O SPECIÁLNÍ VÝCVIKOVÉ ZAŘÍZENÍ. TAK SE POJĎME NA VÝCVIK Z 21. ŘÍJNA LETOŠNÍHO ROKU PODÍVAT ZBLÍZKA.

Ohnivý drak, neboli Fire Dragon, je speciálně upravený náves nákladního automobilu určený pro výcvik hasičů. Na straně jedné za zavřenými dveřmi pečlivě promyšlený systém rozvodu hořlavého plynu s dálkově ovládanými hořáky, interiér připomínající byt, přídavné zadýmovací zařízení a naprostá tma, narušovaná pouze mihotáním plamenů. Na straně druhé dvojice hasičů vybavená ochrannými oděvy, přilbami, dýchacími přístroji, vyzbrojená vodním proudem a připravená k zásahu. Pojďme se ale podí-

vat, co všechno předchází „souboji“ hasičů s ohněm.

Celá „akce“ začíná pečlivým plánováním již několik měsíců před vlastním výcvikovým dnem. V současné době, která je plná nejistot a rychle se měnících opatření, to bylo obzvláště složité. V tomto směru patří velký dík všem zaměstnancům společnosti Dräger i instruktorům z HZS Pardubického kraje, kteří byli ochotni výcvik uskutečnit, i vedení DPP, které obdobná školení plně podporuje.

Dalším nezbytným krokem je kompletní logistické zajištění celé akce – kontrola a příprava dýchacích přístrojů a ochranných masek, hadic a proudnic, kontrola cisternové automobilové stříkačky, která bude dodávat hasičům vodu apod. Výcviku se může v jeden den zúčastnit 32 osob, což představuje čtvrtinu zaměstnanců HZS DPP.

Z epidemiologických důvodů byli hasiči rozděleni do tří skupin podle toho, na které požární stanici slouží. Výcvik každé skupiny byl naplánován tak, aby mezi nimi byl minimalizován kontakt. Jako první přišla na řadu teoretická část, která proběhla na učebně. Následoval nácvik ovládnutí proudnice a pak už mohlo dojít na to hlavní – „souboj“ s ohněm. Hasiči se pod vedením instruktorů seznámili s tím, jak to uvnitř návěsu vypadá a jaké úkoly budou plnit. Následně se rozdělili do dvojic, vybavili dýchacími přístroji, vyzbrojili hadicemi s proudnicí a vyčkali, až jim instruktor dá signál pro vstup dovnitř.

Nejprve výstup po kovovém schodišti doprovázený skrácením vstupních dveří, krátká domluva o taktice dalšího postupu, otevření dveří, dva až tři krátké pulzy vodního proudu k ochlazení vnitřního prostoru a opětovné zavření dveří. To vše v rychlém sledu ještě dvakrát, a pak už následoval postup dovnitř, vstřícné ohnivé nástrahy. Jakmile byl i poslední plamínek zlikvidován, mohli si jít hasiči na chvilku vydechnout. Tato pauza byla využita k rozboru chyb a vysvětlení správného postupu. Pak si hasiči ve dvojici své role vyměnili a celý scénář se opakoval.



Jako doplňkové cvičení byla, obdobně jako před rokem, zvolena záchrana osoby ze stísněných prostor. Úkolem dvojice hasičů bylo nalezení a vynesení figuríny z velmi úzkého potrubí, simulujícího technologický kanál. Situaci ještě více znesnadňovalo zakouření prostoru pomocí umělého dýmu. S velice náročnou úlohou si nakonec všichni úspěšně poradili a „zraněného“ dokázali bezpečně vyprostit.

Toto i další obdobná cvičení pomáhají hasičům „zautomatizovat“ některé úkony tak, aby byl zásah rychlý a efektivní, ale zároveň i bezpečný. Přispívají i ke zvyšování fyzické a psychické odolnosti vůči stresovým faktorům, kterým jsou hasiči při požáru vystavováni. V neposlední řadě pak přinášejí cenné zkušenosti a poznatky kolegům, kteří řady zaměstnanců HZS DPP rozšířili v nedávné době.

Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek
Foto: webové stránky a facebook dopravců

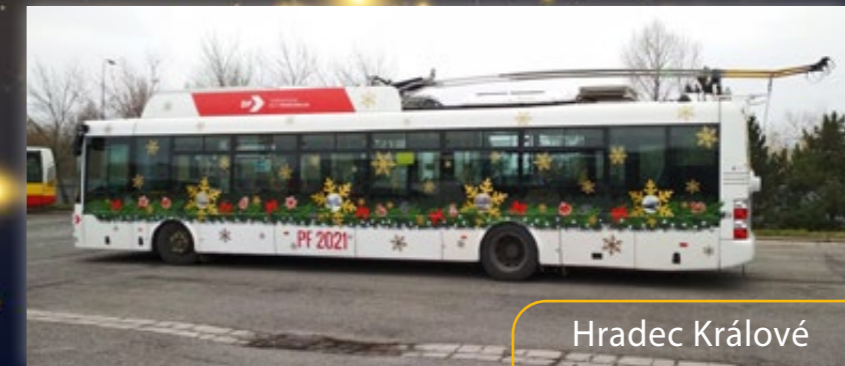
JEZDÍCÍ HVĚZDY

Stejně jako betlémská hvězda zvěstovala narození Ježíška a stala se tak typickým symbolem Vánoc, dalo by se říci, že výjezd vánočně vyzdobených vozidel MHD napříč dopravci v ČR jednoznačně představuje její lehce modernější pojetí. Bohatě vyzdobené vozy krásně svítí, lákají ke svezení, a proto si i my v našem posledním letošním pel-melu představíme vozidla, která můžete v naprosté většině až do svátku Tří králů potkávat po celé republice. Jejich jízdní řády naleznete zpravidla na webových stránkách dopravců a teď už se jen kochejte výběrem fotografií.

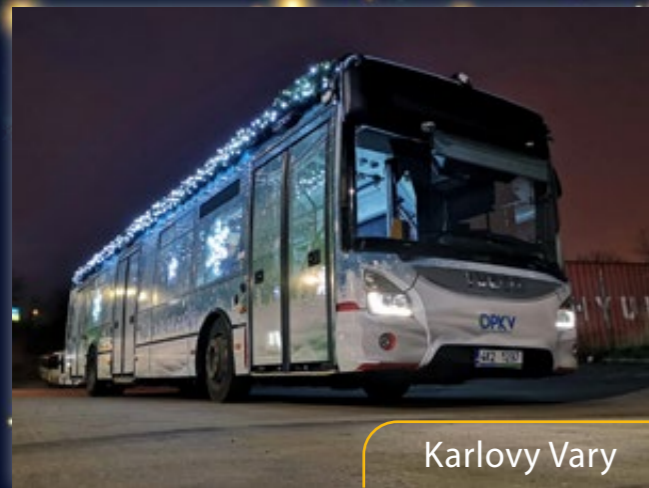
Hezké vánoční svátky!



Praha



Hradec Králové



Karlovy Vary



Pardubice



Brno



Olomouc



Most a Litvínov



Plzeň



Ústí nad Labem

Text: Tomáš Krebs a Martin Frank
Foto: Zdeněk Mazánek, Michal Ročňák, Dalibor Binder a autoři



POSUN ROZPRACOVANÉHO VOZU GOTHA. POMÁHÁ JEDINEČNÝ VŮZ 6MT Z ROKU 1953

SEVEROČESKÁ NOVINKA SE STOPOU **WARTBURGU**

LIBERECKÝ BOVERACLUB SI POČÁTKEM LISTOPADU PŘIPISAL OPĚT FENOMENÁLNÍ ÚSPĚCH. ZPROVOZNIL DALŠÍ HISTORICKOU TRAMVAJ A NE LEDAJAKOU. JEDNÁ SE O TRAMVAJ S VOLANTEM. K ČEMU MÁ TRAMVAJ VOLANT, KDYŽ SE NA KOLEJÍCH NEZATÁČÍ, SE DOZVÍTE PŘI ČTENÍ TĚCHTO ŘÁDKŮ.

Mezi nová vozidla spolku patří od roku 2016 tramvaj, která byla vyrobena v roce 1964 v tehdy východoněmecké vagonce Gotha. Jezdila v běžném provozu ve městě Jena a v závěru svého působení byla společně se dvěma vlečnými vozy upravena na cvičný vůz pro výuku řidičů. Bylo doplněno druhé stanoviště pro instruktora a ten tak mohl simulovat řízení ve výcviku různých závady.

Jenský dopravní podnik vozy nabídl k prodeji, a tak jsme ze třívozové soupravy pořídili motorový vůz č. 145 a vlečný vůz č. 197. Druhý vlek (č. 199) byl prodán na Kirnitzbahn, kde je provozována známá výletní tramvaj z Bad Schandau k Lichtenhainským vodopádům.

Návrat do časů socialistického tábora

Jedná se o jednosměrné dvounápravové vozidlo staré stavby, které ovšem oproti podobně

řešeným vozidlům vynikalo řadou zlepšení, o kterých si vozidla staré koncepce v ČSSR mohla nechat zdát. Na druhou stranu u nás běžela v tu dobu již výroba tramvají T3. Ty se ale do malých východoněmeckých provozů z různých důvodů nehodily. Nebýt tak vozů Gotha, nejspíše by tyto malé provozy zanikly.

Mezi zásadní rozdíly, v porovnání s našimi provozy, byl provoz s elektricky ovládanými

dveřmi s předvolbou pro cestující a přítomnost topení ve voze. Díky automatickým spřáhlům (Scharfenbergkupplung), a zejména bezpečnostnímu opatření pro aktivaci kotoučové brzdy na vlečných vozech v případě přetřetí soupravy, mohl třívozový vlak obsluhovat pouze řidič. V našich poměrech musel být v každém voze průvodčí (brzdař). U nás tak stejný vlak obsluhovali čtyři zaměstnanci.

Velmi zajímavým faktem je, že na základě rozhodnutí Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) byla výroba tramvají v NDR ukončena a předána do Tatra Smíchov, která jako jediná továrna směla vyrábět tramvaje. Protože se však německá města neobešla bez menších vozů, Tatra tak v letech 1966–67 vyrobila 117 motorových vozů a 116 vleků označovaných jako typ T2D a B2D. Písmeno T označuje motorový vůz - Triebwagen, písmeno B označuje vlečný vůz - Beiwagen. Číslice 2 vyjadřuje počet náprav a písmeno D znamená Deutschland.

Vývoj a posléze i dodávky moderních, a již menším provozům více vyhovujících, tramvají řady T z ČKD, které by mohly již tramvaje Gotha nahradit, však nabíraly na zpoždění, a tak se ještě na přelomu 60. a 70. let v NDR k výrobě tramvají vrátili. Oficiálně to byly sice rekonstrukce předválečných tramvají, ve skutečnosti se jednalo o stavbu nového vozidla, označovaného jak Rekowagen, nebo podle výrobce RAW (Reichsbahausbesserungswerk Berlin-Schönevide).

Liberecké 4 roky vozu Gotha

Funkční ale technicky dožitý motorový vůz Gotha byl přepraven do liberecké vozovny



PŮVODNÍ INTERIÉR SE SKŘÍNĚMI PRO VÝCVIK...



... A NOVÝ INTERIÉR S DOPLNĚNÝMI ČALOUNĚNÝMI SEDADLY



VŮZ 145 ZACHYCENÝ JEŠTĚ V JENĚ

v červenci 2016. V průběhu následujících čtyř let byl o víkendových brigádách opraven. Nejprve byl zhodnocen stav kol a trakčních motorů. Měřením se ukázalo, že oboje je v dobrém stavu a lehce ojetý jenský profil kol plně vyhovuje provozu na kolejích v Liberci. Následně se začalo s demontáží stanoviště instruktora a zařízení pro simulaci závad. Upravena a znovu vyrobena byla zástěna kabinky po vzoru vozů vyrobených v ČKD. Opraven byl interiér a doplněna nově čalouněná sedadla pro cestující. Na voze bylo změněno barevné schéma. Vůz byl postupně zkoušen a dá se tak říct, že byl stále pojízdný.

V závěru oprav jsme zjistili nevyhovující kabeláž nabíjecího obvodu a zkorodovaný kabelový kanál vedoucí k rozvaděči zadního spřáhla. Celý kabelový žlab se tak musel vyrobit znovu a musela se nahradit dožitá kabeláž. Provozu neschopný vůz jsme na revizní kanál

dopravovali jinými dvounápravovými tramvaji.

Na závěrečnou revizi elektro byl vůz připravován i za průběžných konzultací pečlivého a zejména trpělivého revizního technika Petra Bobka z firmy H-servis, TBZ s brzdovými zkouškami byly provedeny s pracovníkem DPP z odd. Technická kontrola Martinem Brejšou. Souběžně s opravami pak byla shromažďována potřebná dokumentace, překládána společně s výkresy a po večerech byly připravovány Technické podmínky vozidla. V říjnu letošního roku pak byly uvedené dokumenty předány na Drážní úřad společně se žádostí o vydání Průkazu způsobilosti drážního vozidla. Z důvodů legislativy je sice spolek Boveraclub vlastníkem vozidla, provozovatelem je na základě výpůjční smlouvy DPMLJ.

První zkušební jízda proběhla 17. září těsně po provedení TBZ do Vratislavic a zpět. Pro jistotu jsme za Gothou jeli ještě s běžnou tramvají T3R.P pro případ poruchy a nutnosti sunutí. Další zkušební jízda proběhla v noci z 19. na 20. září v době mimo běžný provoz. Projel se celý úsek městské trati a kontroloval se průjezdný profil vozu ve vztahu k posunutým nástupním hranám zastávek. Vozy městských linek jezdí na standardním rozchodu 1435 mm a po úzkém rozchodu 1000 mm mohou jezdit v úseku Fügnerova – Lidové sady jen vozy s karosérií do šíře 2200 mm. Širší vozy by již neprojelely. Dále se kontrolovala spolupráce pantografu s trolejí. Po úspěšném projetí městské tratě jsme se vydali na jízdu do Jablonce nad Nisou, i tato jízda proběhla v pořádku.



NA SNÍMKU Z LIDOVÝCH SADŮ ZAUJME AUTOMATICKÉ SPŘÁHLO S NASAZENOU REDUKCÍ NA PRAŽSKÝ TYP

První jízda pro veřejnost byla naplánována na státní svátek 17. listopadu. Bohužel nemohla být ze známých důvodů realizována obvyklým způsobem. První jízda proběhla virtuálně bez skutečných cestujících a byla on-line přenášena na facebookovém profilu Boveraclubu, kde je ke zhlédnutí její záznam. Jízdu sledovalo v jednom okamžiku přes tři sta fanoušků veřejné dopravy a další stáli podél tratě a pořizovali záznam

z této velkolepé události. Fandové mohli pak jízdu a samotnou činnost podpořit zakoupením virtuální jízdenky. Těch bylo k začátku jízdy prodáno 38, takže se dá tvrdit, že tramvaj byla virtuálně plně obsazená. O události též ve večerních zprávách informovala televize CNN Prima News.

Tramvaj T2-62 č. 145 se tak stala vůbec prvním historickým tramvajovým vozidlem ze zahraničí schváleným do provozu v České republice (Průkaz způsobilosti vydán 5. 11. 2020).

Plány Boveraclubu

Přes zimu nás čeká stěhování rozsáhlého archivu do zázemí, které si spolek vybudoval v Technickém muzeu Liberec. V přípravě je také projekt rekonstrukce malého autobusu Praga RND, finančně podpořený v rámci spolupráce s podobným spolkem z Chemnitz.

Samozřejmě velkou výzvou je pak zprovoznění i vlečného vozu č. 197, který byl skutečně vyroben v Praze na Smíchově a je dnes v expozici Technického muzea. Oba vozy, jak motorový T2-62, tak vlečný B2D, by se navíc mohly do budoucna stát jedinou historickou soupravou dvounápravových vozů pro celou tramvajovou síť v Liberci, a to s ohledem na připravované dokončení změny rozchodu kolejí. Normálněrozchodný podvozek pod motorový vůz už spolek vlastní, nyní ho shání ještě pod vlečný vůz.



TERMINÁL FÜGNEROVA JAKO ZNÁMÁ DOPRAVNÍ DOMINANTA LIBERCE S VOZEM GOTHA

ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

- Výrobce mechanické části: VEB Waggonbau Gotha
- Výrobce elektrické části: VEB LEW Hennigsdorf
- Délka: 10 900 mm
- Výška: 3130 mm
- Šířka: 2200 mm
- Hmotnost: cca 12 500 kg
- Průměr kol: 776 mm
- Rozvor: 2200 mm
- Rozchod: nyní 1000 mm, výhledově standardních 1435 mm
- Míst k sezení: nyní 20, ke stání 60
- Typové značení: T2-62, výrobní číslo 820
- Maximální provozní rychlost: 50 km/h
- Napájení: 600V ss
- Motory: 2x 60 kW

TECHNICKÉ ZAJÍMAVOSTI:

Řízení pomocí kontroléru, který je umístěn pod podlahou a je ovládán volantem z automobilu značky Wartburg s 22 stupni jízdy a 18 stupni elektrodynamické brzdy. Rozjezdové a brzdové odpory jsou umístěny na střeše. Část odporové sady je ovšem i v salonu vozu. V zimě tak lze přepnout na odpory ve voze a využívat tak jejich odpadní teplo k vytápění.

Ruční (zajišťovací) kotoučová brzda je ovládána ráčnou ze stanoviště řidiče, nebo náhradním způsobem na zadní plošině kolem. Nouzová brzda kolejnicová (záchranná) je napájena trolejovým napětím přes odpor. Aktivaci může provést mimo řidiče i cestující, přičemž dojde k rozpojení jízdního obvodu.

Boveraclub

Boveraclub, z. s., a byl představen v prosincovém DP kontaktu minulého roku. Jeho členové zdarma pracují na různých projektech a mnohdy specializované pracovní skupiny rozvíjejí jednotlivé projekty současně. Jedná se zejména o badatelské práce ve vlastním archivu, vydávání brožur a knih, shánění exponátů, zachraňování a opravy vozidel, které jsou umístěny v nedávno nově vybudované expozici veřejné dopravy Technického muzea Liberec v areálu bývalého výstaviště, a zejména zajišťování smluvních a prezentačních jízd historických vozidel. Důležitým partnerem je Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s., který poskytuje součinnost a zázemí ve vozovně a společně s radnicemi obou měst a Libereckým krajem spolek podporuje.



PRVNÍ ZKUŠEBNÍ JÍZDA (17. 9. 2020) A ODSTRAŇOVÁNÍ DROBNÉ ZÁVADY NA TRATI



VLIV PANDEMIE NA DOPRAVNÍ REVOLUCI V BRITÁNII

OXFORD STREET JE JEDNOU Z NEJRUŠNĚJŠÍCH A NEJVÍCE ZNEČIŠTĚNÝCH SILNIC V LONDÝNĚ. V POSLEDNÍCH NĚKOLIKA MĚSÍCÍCH DOŠLO K 47% SNÍŽENÍ DENNÍ PRŮMĚRNÉ ÚROVNĚ ŠKODLIVÉHO OXIDU DUSIČITÉHO. PANDEMIE KORONAVIRU TOTIŽ OMEZILA PRŮMYSL A DOPRAVU, A TÍM ALESPŮŇ TROCHU VYČISTILA VZDUCH OD OXIDŮ DUSÍKU.

Podle centra pro výzkum energie a čistého ovzduší v Evropě zemřelo o 11 000 lidí méně v důsledku nižšího množství vyprodukovaných emisí. Taková změna dává jedinečnou příležitost k přehodnocení způsobu, jakým se cestuje a k urychlení vývoje čistších technologií. Podívejme se úhlem tohoto pohledu do Londýna i celé Británie.

Dekarbonizace dopravy království

V rámci národní strategie v oblasti klimatické krize vydala britská vláda zprávu představující chystanou zelenou dopravní revoluci. Zelená revoluce povede k celkové dekarbonizaci dopravy v celém království. K provedení potřebných změn budou nezbytná rychlá a bezprecedentní opatření vedoucí ke snižování počtu osobních automobilů na silnicích.

Zároveň se chce Velká Británie stát centrem zelených technologií ještě předtím, než bude zahájena konference o klimatu COP26 chystaná na listopad roku 2021.

Zelená revoluce přináší 6 strategických priorit, které by měly být naplněny do roku 2050. Zvláštní pozornost je věnována aktivní dopravě, tedy chůzi pěšky a jízdě na kole. Během vypuknutí koronavirové krize

jsou právě cyklistika a chůze podporovaným bezpečným způsobem pro cestování. I veřejná doprava spadá pod aktivní dopravu, jelikož přesun na autobusovou zastávku či vlakové nádraží vyžaduje určitou fyzickou aktivitu.

Britská vláda doufá, že se chůze a cyklistika stanou první volbou pro každodenní cestování do zaměstnání a nákupy právě v návaznosti na městskou hromadnou dopravu.

6 strategických priorit zelené dopravní revoluce v Londýně:

Urychlení přechodu k veřejné a aktivní dopravě

Dekarbonizace silničních vozidel

Dekarbonizace toho, jak se dostanou zboží a služby k zákazníkovi

Řešení pro snižování emisí na základě konkrétních lokalit

UK jako centrum pro zelené technologie a inovace

Snižování uhlíku v globální ekonomice

Zpráva o zelené dopravní revoluci přichází poté, co 11. února roku 2020 předseda vlády Boris Johnson přislíbil investice ve výši 5 miliard liber do místních autobusů a cyklistické i pěší infrastruktury. Investice se nevyhnou ani železničnímu průmyslu. Železniční doprava je totiž také považována za ekologický způsob cestování. Velká Británie dokonce do budoucna zvažuje nákup vlaků na solární pohon.



Jedna cesta autobusem na osobu každý den v měsíci sniží emise oxidu uhličitého o 2 miliony tun ročně ve srovnání s osobní automobilovou dopravou.

Proč potřebuje veřejná doprava projít zelenou revolucí?

V současné době se vlivem krize způsobené covid-19 snížil ve Velké Británii počet lidí využívající městskou hromadnou dopravu. Zatímco úroveň provozu na silnicích se vrátila na předchozí úroveň přetížení, autobusy a vlaky jezdí poloprádně.

Nejvíce se krize dotkla právě autobusové dopravy. Aby britská vláda udržela autobusové společnosti na ekonomickém trhu, vyplatila jim grant a několik finančních injekcí, ze kterých se také mj. vyplácela částka na nižší sazby za jízdné. Přestože veškerá snaha vlády pomohla udržet autobusy na silnicích, celá situace poukazuje na fakt, že současný komerční model autobusové dopravy selhává. Pokud má autobusová doprava ve městech přežít, pak potřebuje dramatickou transformaci.

Samotná pandemie může přispět k vytvoření ekologičtějších a zdravějších vzorců cestování. Z tohoto aspektu právě vychází již připravovaná zelená revoluce. V rámci ní chce britská vláda investovat do podpory a rozvoje zelené infrastruktury. Zároveň chce více pobízet autobusové společnosti k dekarbonizaci autobusového průmyslu. Do roku 2050 by mělo stávající autobusy se spalovacím motorem nahradit 4000 nových zelených autobusů na elektrický a bateriový pohon a na vodíkové palivové články, což podpoří ekologické oživení ekonomiky a zajistí zachování tisíců kvalifikovaných pracovních míst.

Zároveň budou navrhovány autobusové sítě podle nových vzorců cestování, které budou založeny na moderních integrovaných systémech prodeje jízdenek a možnostmi reagujícími na poptávku pro venkovské oblasti. Tím se vytvoří moderní autobusová doprava šetrná k životnímu prostředí, která bude atraktivní volbou pro cestující.

Provozovatelé autobusů za posledních 5 let investovali 2 miliardy liber do nových ekologických vozidel. Bohužel z důvodu pandemie byly roční objednávky autobusů rapidně sníženy nebo zcela zrušeny. Pokles u objednávek autobusů souvisí také s poklesem počtu cestujících využívajících MHD v důsledku sociálních distančních opatření. V následujících měsících chce však vláda uvést ve spolupráci s autobusovými společnostmi cílenou kampaň, která povede k opětovnému navýšení počtu cestujících v autobusech.

Ministr dopravy Grant Shapps uvedl, že zotavení Spojeného království z pandemie covid-19 představuje jedinečnou příležitost k urychlení vývoje zelené dopravní revoluce.

Jedna cesta autobusem na osobu každý den v měsíci sniží emise oxidu uhličitého o 2 miliony tun ročně ve srovnání s osobní automobilovou dopravou.

Britská vláda doufá, že se chůze a cyklistika stanou první volbou pro každodenní cestování do zaměstnání a nákupy právě v návaznosti na městskou hromadnou dopravu.



ŽIJU SPOKOJENÝ A ŠŤASTNÝ ŽIVOT

MILAN MARTÍNEK JE VÝRAZNÁ PEDAGOGICKÁ OSOBNOST S NEVŠEDNÍMI NÁZORY A NAPLNĚNÝM PRACOVNÍM I OSOBNÍM ŽIVOTEM. JEHO CESTA DO NEJUŽŠÍHO VEDENÍ STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ K FUNKCI ZÁSTUPCE ŘEDITELE PRO TEORETICKÉ VYUČOVÁNÍ V OBJEKTU MOTOL VŠAK ZDALEKA NEBYLA OD POČÁTKU PŘESNĚ DANÁ, ALE VYVÍJELA SE POSTUPNĚ, KROK ZA KROKEM.

Milana Martinka znají nejen žáci SPŠD, a. s., ale i řada pracovníků DPP jako trpělivého pedagoga informačních technologií: „Kurzy IT v Dopravním podniku pro mě vždy byly za odměnu. Vyučování dětí je sice krásné a inspirující, ale pro pedagoga značně vysilující, protože musí žáky neustále motivovat. Dospělí se zpravidla vzdělávají dobrovolně a na mně je jen správně naplnit obsah kurzu a odpovídajícím způsobem ho interpretovat. Během svého dlouholetého působení v DPP jsem se poznal s mnoha zajímavými lidmi, od kterých jsem se toho hodně naučil, a jen doufám, že i já jsem jim něco předal a naučil. Opravdu je to pro mě vždy radost, a pokud to jen trochu půjde, povedu kurzy IT i nadále,“ říká na úvod Milan Martinek.

Vyučil se mechanikem číslicově řízených strojů a po vojně nastoupil do továrny ČKD na Smíchovské. Pomalu si ale začal uvědomovat, že by ho asi spíše lákalo dělat něco tvořivějšího. Zasáhla náhoda. Odpověděl na pracovní inzerát SOU DPP a po několika pohovorech se dostal do Motola na pozici mistra elektrooborů. Nastupoval v září 1989, a tak hned na začátku svého pedagogického působení zažil stávkové dění mezi žáky a další společenské změny, které po listopadu nastaly. Časem vystudoval bakaláře a magistra na Pedagogické fakultě UK a ještě Školský management v Ústí nad Labem. Ve škole se dostal na pozici učitele a před dvěma lety se stal zástupcem ředitele pro teoretickou výuku v objektu školy Motol.

Milane, váhal jsi, než jsi nabídku na místo zástupce přijal?

Váhal, protože zvyk je železná košile. „Učitelování“ jsem už uměl a teď jsem se musel učit

něco nového a jiného. A taky časově náročnějšího, bohužel na úkor času, který jsem trávil s rodinou. Ale rozhodl jsem se pro změnu a zatím nelituji. Baví mě to a práce mě naplňuje.

Určitě bys byl lépe placený jako IT specialista než jako pedagog. Co tě na škole drží?

Byly doby, kdy jsem si tuto otázku kladl a zvažoval odchod. Nevím úplně přesně, co nakonec převážilo, že jsem zůstal. Možná to, že role učitele je aktivní. Vyučovací hodinu chápu jako svoje vystoupení, které si připravím, vedu a měním podle momentální situace. A protože jde o interakci se žáky, každé je úplně jiné, v jiném prostředí, s jinými lidmi i s jinými výsledkem. Je to tvůrčí proces, který nikdy nekončí. Někdy se povede, a někdy taky ne. A samozřejmě, prázdniny taky nejsou k zahazení ☺!

Ač máš k dopravě blízko, auto sám nerad užíváš...

Od čtrnácti let bydlím v Praze a zvykl jsem si na pražskou městskou dopravu, kterou považuji za fantastickou! Pro cestu autem do města už musí být vážný důvod. Auta neodmítám z ekologického hlediska, ale kvůli tomu, že v jejich užívání vidím spíše potíže. Je jich příliš mnoho, na silnicích stojí v dlouhých kolonách, není je kde zaparkovat. Jako řidič navíc musím být stále ve střehu a ještě riskuji setkání s těmi, kteří při plné pozornosti nejsou. Navíc pro mě představují příliš rychlý způsob dopravy – já si skutečnost, že někam jedu, rád užívám. K cestám mimo město používám vlaky. Rád sleduji ubíhající krajinu, domy a zahrady a představuji si, kdo tam bydlí, co dělá, jaké má problémy, a přitom totálně vypnu hlavu.

Vím, že tvoje manželka je taky učitelka. Projevuje se to nějak na výchově vaší devítileté dcerky?

Alžbětka změnila můj pohled na podstatné věci. Zpřeházela mi žebříček hodnot a plně si užívám její každodenní přítomnost. Snažíme se ji vychovávat tak, aby si svoji budoucnost vytvářela takovou, jakou bude sama chtít. Nemá to s námi jednoduché, obzvláště teď, kdy jsme všichni doma a naše pedagogické snažení zákonitě naráží na její touhu po volnějším režimu, protože ten přece VŠECHNY ostatní děti ve třídě mají! Nemusí dělat úkol hned, kdy ho paní učitelka zadá a NIKDO se neučí během vikendu! Naopak VŠICHNI hrají hry na tabletu, nebo jsou na Twitteru, a to bez omezení! V tomto to má jako dcera pedagogů asi těžší, ale zatím nás plně respektuje. Na druhou stranu se snažíme o každodenní společné činnosti a nemusí to být honba za výjimečnými zážitky. Stačí se jít projít odpoledne do Prokopského údolí, zahrát si nějakou hru nebo třeba pořádat doma taneční párty (holky tančí a já jsem divák).

Milane, dokázal jsi toho v životě už hodně. Kde se vidíš za dalších deset let?

V důchodu, ale to mně vlastně ještě bude pár let chybět! Tak jinak. Doufám, že za deset let budu prožívat svůj život stejně spokojeně a šťastně, jako ho žiju teď. ■

Příště "usedne za katedru" Jindřich Hliněnský, vedoucí odloučeného pracoviště OZM a učitel odborného výcviku elektrooborů.

DO MUZEA PŘES POČÍTAČ

Národní technické muzeum nabízí na svých stránkách kupříkladu procházku muzeem s Davidem Vávrou v roli „šumného“ průvodce v pořadu České televize. Národní muzeum zve na virtuální prohlídky několika výstav jako jsou třeba výstava ke 400. výročí bitvy na Bílé hoře nazvaná 1620 Cesta na Horu, připomínka osobnosti cestovatele a spisovatele Archibalda Václava Nováka a jeho cesty na Tahiti pod názvem Před sto lety na Tahiti či třeba online výstavu Staré pověsti české.



Do internetového prostoru vstoupilo znovu například i Muzeum hlavního města Prahy. V rámci svých webových a virtuálních výstav předkládá na výběr třeba návštěvu expozice Listopad 1989 v pražských ulicích. Digitalizovaná výstava je převedena do osmi pohledů, jimiž se lze posouvat výstavním prostorem hlavní budovy muzea a prostřednictvím interaktivních prvků se dozvědět i něco víc, než co je viditelné na první pohled. Jako drobnou kuriozitu z nabízených expozic lze uvést třeba i webovou výstavu Holby a holbičky – sklo Inwald, která představuje skleněné holby a púllitry vyrobené firmou Inwald, která od 80. let 19. století patřila k největším sklářským podnikům v Čechách.



S KNIHOU ZA KAMNA VLEZEM

V zimním čase může přijít vhod třeba také něco ke čtení. Poměrně specifickým literárním žánrem jsou biografie známých osobností a u některých aktuálně vycházejících publikací se můžeme zastavit. Pod názvem Iva Janžurová Včera, dnes a zítra vychází rozšířené a aktualizované vydání biografie jedné z našich nejpopulárnějších hereček. Autor, Petr Macek, v ní přibližuje osobní i profesní život umělkyně a knihu doplňují také unikátní fotografie z divadelních i filmových archivů, chronologický soupis divadelních a filmových rolí i úctyhodný přehled ocenění Ivy Janžurové.



Další z biografí je věnována jedné z legend francouzského filmu, herci, režisérovi a producentovi Pierru Richardovi. Kniha Jérémie Imberta zpracovaná formou rozhovoru s názvem Pierre Richard Nevím nic, ale řeknu všechno popisuje nejen léta slávy a velkých filmových rolí, ale vrací se i do dětství, vzpomíná na německou okupaci, na mizející židovské spolužáky i na osvobození a americké vojáky, stejně jako na hodiny herectví či objevení komediálního talentu.

NĚCO POŘÁDNÉHO DO SLUCHÁTEK

Komu chybí nová hudba, může se porozhlédnout po albech, která v poslední době vycházejí. Pokud vezmeme do úvahy známější jména, tak ze scény domácí a slovenské lze upozornit třeba na desku Richarda Müllera Hodina mezi psom a vlkom či skupin Sto zvířat 30 let testováno na lidech, Monkey Business Freedom on Sale nebo Čechomor Radosti života. Ze světových hudebních interpretů pak za zmínku (vezmeme-li to zase tak trochu bez ohledu na žánry) stojí třeba nové desky bluesrockového kytaristy a zpěváka Joe Bonomassy Royal Tea, album Bruce Springsteena Letter to You, deska Kylie Minogue Disco, novinka švýcarských průkopníků elektroniky, dua Yello, nazvaná Point nebo třeba kapely Erasure The Neon. Sáhnut lze i po koncertních záznamech. Vychází třeba živé album kapely Def Leppard Hits Vegas – Live at Planet Hollywood a nebo deska Return to Greendale Neila Younga a jeho kapely Crazy Horse.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází výřez fotografie, zašlete nejpozději do neděle 3. ledna 2021 na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat tričko „Mazačka“ a knížku Slang pražských dopraváků.

FOTO
KVÍZ

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 11/2020 zněla: Vítejte v nové Nádražní. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Mazačka“ a knížkou 140 osobností a událostí z historie MHD byl odměněna: Markéta Vojáčková.



KŘÍŽOVKA O NAROZENINOVÉ CENY

Meziválečné dodávky

Válečná léta znamenala na delší dobu zastavení rozvoje pražských elektrických drah. Teprve po skončení války se Elektrické podniky začaly zabývat potřebou obnovy a doplnění vozového parku. Nakonec bylo u Ringhoffrových závodů pro rok 1923 objednáno 30 nových motorových vozů. Vozy byly prakticky stejné jako dodávka z roku 1920, jen s drobnými odchylkami schválenými*(dokončení v tajence).*

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 3. ledna 2021** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Tři vylosovaní luštitelé získají po jedné z cen uvedených vedle, v pořadí 4. a 5. vylosovaný pak tričko s dopravní tematikou a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 11/2020 bylo dokončení textu: **Stavba stanice Klárov.** Hlavní cenu v podobě fitness náramku Xiaomi získává **Zuzana Hlaváčková**, rodinný voucher na prohlídku Staroměstské radnice **Nikola Nestrojilová** a knihu Praha mosty spojená **Martin Koliáš**. Dalším dvěma výhercům náleží tričko s dopravní tematikou a kniha 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD: **Tomáš Kudrna** a **Zdeněk Steinfelder**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Fitness náramek Xiaomi Mi Band 5



POKUD DODRŽUJETE ZDRAVÝ ŽIVOTNÍ STYL, MUSÍTE VĚNOVAT ČAS I FYZICKÉ AKTIVITĚ, A PŘESNĚ S TÍM VÁM POMŮŽE FITNESS NÁRAMEK XIAOMI. KROKOMĚR, MĚŘENÍ VZDÁLENOSTI ČI POČET SPÁLENÝCH KALORIÍ, TO JE JEN ZLOMEK FUNKCÍ, KTERÉ NÁRAMEK PODPORUJE. IDEÁLNÍ SPOLEČNÍK PRO VŠECHNY SPORTOVCE!

+ BONUSY:



STAROMĚSTSKÁ RADNICE – VOUCHER
V HODNOTĚ 500 Kč PRO 2 DOSPĚLÉ A AŽ 4 DĚTI NA KOMPLETNÍ PROHLÍDKU



LISTOPADOVÁ KNIŽNÍ NOVINKA:
PRAHA MOSTY SPOJENÁ

PRAHA MOSTY SPOJENÁ



Praha mosty spojená

PhDr. Vladislav Dudák
a Ing. arch. Vít Rýpár
Nakladatelství Cattacan, 2020
Formát 220 x 260 mm,
pevná vazba, 352 stran, obálka
s 3D UV lakem
Doporučená MC: 787 Kč

Proč jsme tuto knihu vybrali jako redakční tip? Jednak proto, že o ni můžete soutěžit v křížovce a je tedy slušné ji jako hodnotnou cenu představit. A hlavně proto, že je reprezentativní a fakt stojí za to. V redakční knihovničce se jí mohou rovnat snad jen některá díla našich vrchních archivářů, tedy Roberta Mary a jeho předchůdce Pavla Fojtíka. Zajímavostí je, že nejen archiv DPP, ale jméno toho druhého je svou konzultací, pomocí a podklady podepsáno i pod „Mosty“.

Listování touto knihou vás přenese ze spěchu do klidu – protože jsou „Mosty“ těžké, musíte si s nimi sednout a pak můžete v klidu žasnout zejména nad množstvím a pestrostí obrazového materiálu. Čeká vás bohatý vějíř od rytin, map, plánů, návrhů přes perokresby, skicy, litografie až po pečlivě zpracované fotografie. Kdo je zvyklý listovat od konce, bude udiven milým bonusem – malou encyklopedií menších mostů, viaduktů a lávek.

Nezapomeňme na slovo – zde se neocítáte v záplavě nekonečného jiráskovského historického textu, čeká vás srozumitelné členění pomocí jemně podkreslených boxů, titulků a mezititulků, popisků, poznámek i postranní navigace. Fajněm pak v dalším levelu oceňi pohrady soustředěná historická data a zdroj literatury. Autorům hraje krásně do karet netradiční formát utíkající směrem ke čtverci, protože se jim výborně doplňuje dostatečně velký obrazový materiál s komentý.

Tak ještě trochu k obecnému popisu, o co tu vlastně jde: kniha *Praha mosty spojená* se zabývá historií, architekturou, urbanistickým rámcem i současností a plánovanou budoucností pražských mostů a předmostí. Všimá si také širšího kontextu mostních staveb a je-

jich předmostí, jejich užívání, tedy toho, jak se mosty promítaly a promítají do života velkoměsta, jak si Praha „své mosty“ prosazuje a jak její mosty potom Prahu mění. A ještě jeden velmi pravdivý dodatek vydavatel této knihy uvádí: příběh mostů je součástí příběhu města, jeho obyvatel, jeho správy. Je to příběh střetů koncepcí, odborných i politických rozhodnutí, vážení alternativ a někdy i osobních sporů a soukromých zájmů.

Závěrem už jen tolik: dnešním oblíbeným měřítkem, tedy poměr cena–výkon, bych řekl: precizně zpracovaný, koukatečný, poučný i pohodový dárek, který se vám nebude chtít dlouho zabalit.

Petr Ludvíček



	BRAZIL SPISOVATEL (JORGE)	NÁLEŽITÝ TVAR	ČÁST VOZU	PROUD (BÁSNICKY)	OBYVATEL LAVY	SPOČÍVAT NA ZIDLÍ	ŘEHOLNÍK	MPZ UKRAJINY	KÓD SAUDSKÉ ARABIE		ŠPÁNĚLSKO (STARÝ NÁZEV)	NENADÁVAT	NÁŠ BÝVALÝ HÁZENKÁŘ	KOROZE	DRUH RESTAU- RACE	BEZE- ČTNOST	STRUK	NÁZEV ZNÁCKY DUSIKU
VTIPNÁ PRŮPO- VÍDKA										ZASOBNÍ TKÁNÍ NERVOVÝMI VLÁKNY								
ŠVARNÁ DÍVKÁ										NĚM. PŘIPRA- VODVAT VYŽIVOVAT								
ZKR. AMPÉRŽA- VITU			PODNOŽNÍK							2. část tajenka								PŘITAKÁNÍ
			ZÁVĚSNÁ DEKORACE							FR. PŘÍSTAV								
ANGL. PES				SVAZEK SLÁMY						CAVKY				KONEC MODLTBY				
				TŘPČÍ CHROU, SRPČEJNÍ CHROUKOU						STARÁ KARETNÍ HRA				ANGL. ČAS				
OSLOVOVAT 3.OSOBOU										POSKYTO- VAT ZÁBAVU				SPORTOVNÍ ÚBOR				
										PODNIK V OPAVĚ				VRCHOLNÁ SCHŮZKA				
	ŠPÁNĚL REKA									ČÁST RÍMSKÉ RÍŠE				LATINSKY BEZ				BĚLORUSKY SPISOVATEL
										RUSKY KOSMONAUT				BÁSEŇ (ZAST.)				NĚM ZÁNKA CIGARET
	VÝHRA NA DVE ČÍSLA	CHEM. ZN. LAWRENCIA								ANGL. VÝTOČIT							SPZ KLADNO	
										SOUHLASIT				KOČKOVITÁ ŠELMA				ŠEDIVO
SOMÁLSKÁ STUDNA														UŠÁNSKÝ OSTROV				PLATIDLO KANADY
										OSTROV PAPUY-NOVÉ GUINEJE				PRKENNÝ STROP				STAROREK
1. část tajenky										KÓD SLOVINSKA								FRANCOUZ- SKÝ KŘÍSLLO CIZÍ ZKRATKA ČÍSLA
PŘÍSTAVNÍ MĚSTO V DV ŠPÁNĚLSKU																		POTÁHOVAT FOLII
OPATŘIT VRSTVOU LAKU																		OBEZŘET- NOST

Nové publikace

Dopravního podniku

FAN SHOP

ENCYKLOPEDIE MHD

1. DÍL, 5. SVAZEK
TARIF, JÍZDNÉ, JÍZDENKY

Vklad do šanonu Historie a současnost.

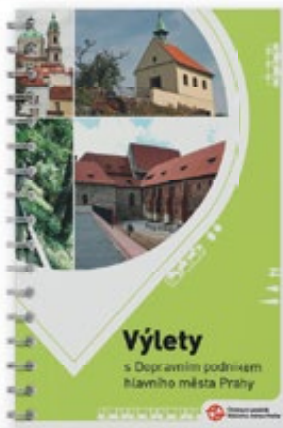
Počet stran: 260, Formát: A4



VÝLETY S DOPRAVNÍM PODNIKEM HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Publikace Výlety nabízí 52 tipů na procházky, výlety a cesty Prahou. Základní orientaci na cestách vám nabídnou QR kódy u jednotlivých výletů, odkazující na aplikaci Mapy.cz.

Počet stran: 234, Formát: 110×170 mm



KNIHA STANICE PRAŽSKÉHO METRA

Publikace dokumentující historii a základní informace o stanicích pražského metra.

Počet stran: 134, Formát: A5



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou u České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty nebo lze využít možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Hradčanská, Anďel a Nádraží Veleslavín.



Dopravní podnik hlavního města Prahy

DP

kontakt

pf 2021



Královský
letohrádek



Újezd

Pražský
hrad



Malostranské
náměstí



Náměstí
Míru

Dopravní podnik hl. m. Prahy pomáhá Klokánkům již několik let. Všechno začalo nabídkou pomoci s prodejem kolekce Transport. Tehdy jsme vůbec netušili, kolik existuje malých a velkých fanoušků třeba tramvají nebo metra. Spoluprací s DPP se nám otevřel úplně nový svět. Když jedeme do práce tramvají, vnímáme ji teď úplně jinak. Když jsme společně přemýšleli o novém motivu, volba byla jasná – veselá tramvaj, která vás provede nejpůvabnějšími místy naší krásné Prahy.

Děkujeme Dopravnímu podniku za jeho letitou podporu, ale také jeho fanouškům za to, že nákupem na fanshopu DPP pomáhají našim Klokánkům. Koupí kolekce Klokart totiž zároveň udělají i dobrý skutek.

Ivana Valkusová,
manažerka projektu Klokart



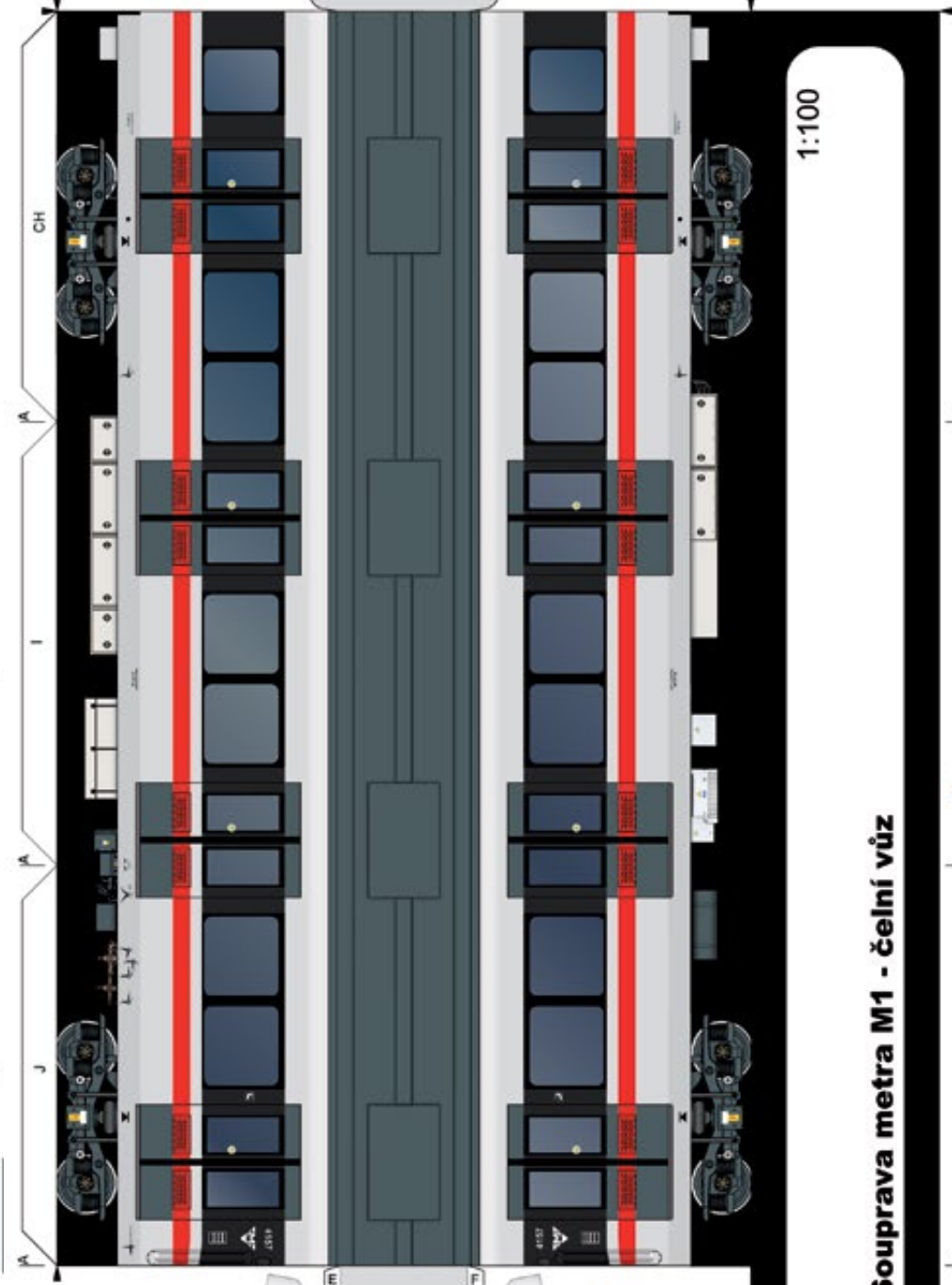
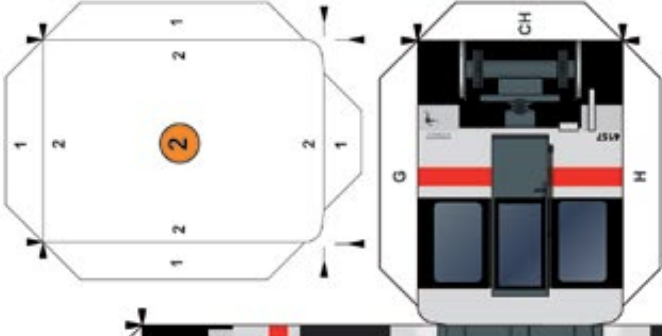
Národní
divadlo



Břevnovský
klášter



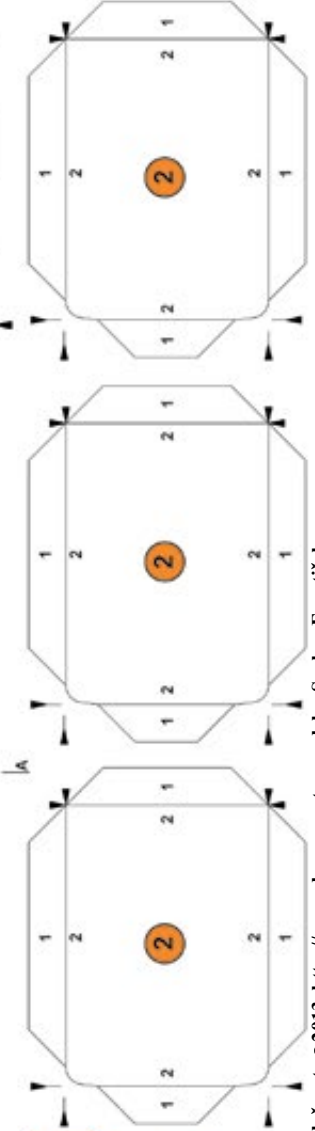
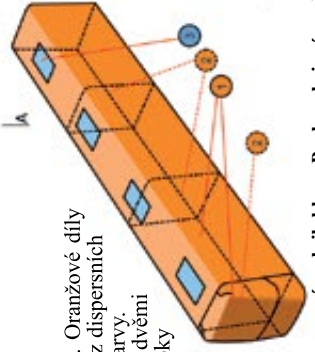
Souprava metra M1 - čelní vůz



Návod:

Z lice tisku narýchujete ohyby – vyznačené černou šipkou. Oranžové díly jsou základní, modré rozšiřující. Na lepení se nejlépe hodí některé z disperzních lepidel. Před slepením hrany zatřete příslušným odstínem vodové barvy.

Na rub dílu 1 přenesete úsečky A-A. Díly 3(4x) podlejte dvěmi vrstvami kreslicí čtvrtky. Přechody střecha-boky a předek-boky vytvarujete do oblouku, nejlépe přes hranu stolu. Vytvarování usnadní navlčení dílu z rubové strany v místě tvarování. Karoserii 1 slepíte podle písmen A-H. Na vyznačené úsečky vlepíte žebra 2(6x) – slepíte vždy dvě k sobě. Nakonec zaklopíte dno. Na střechu můžete osadit kryty 3(4x).



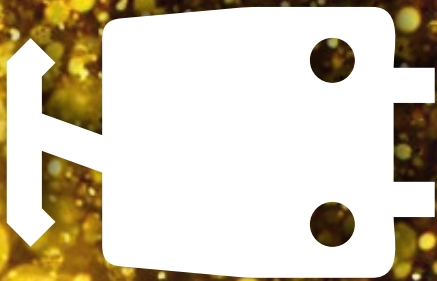
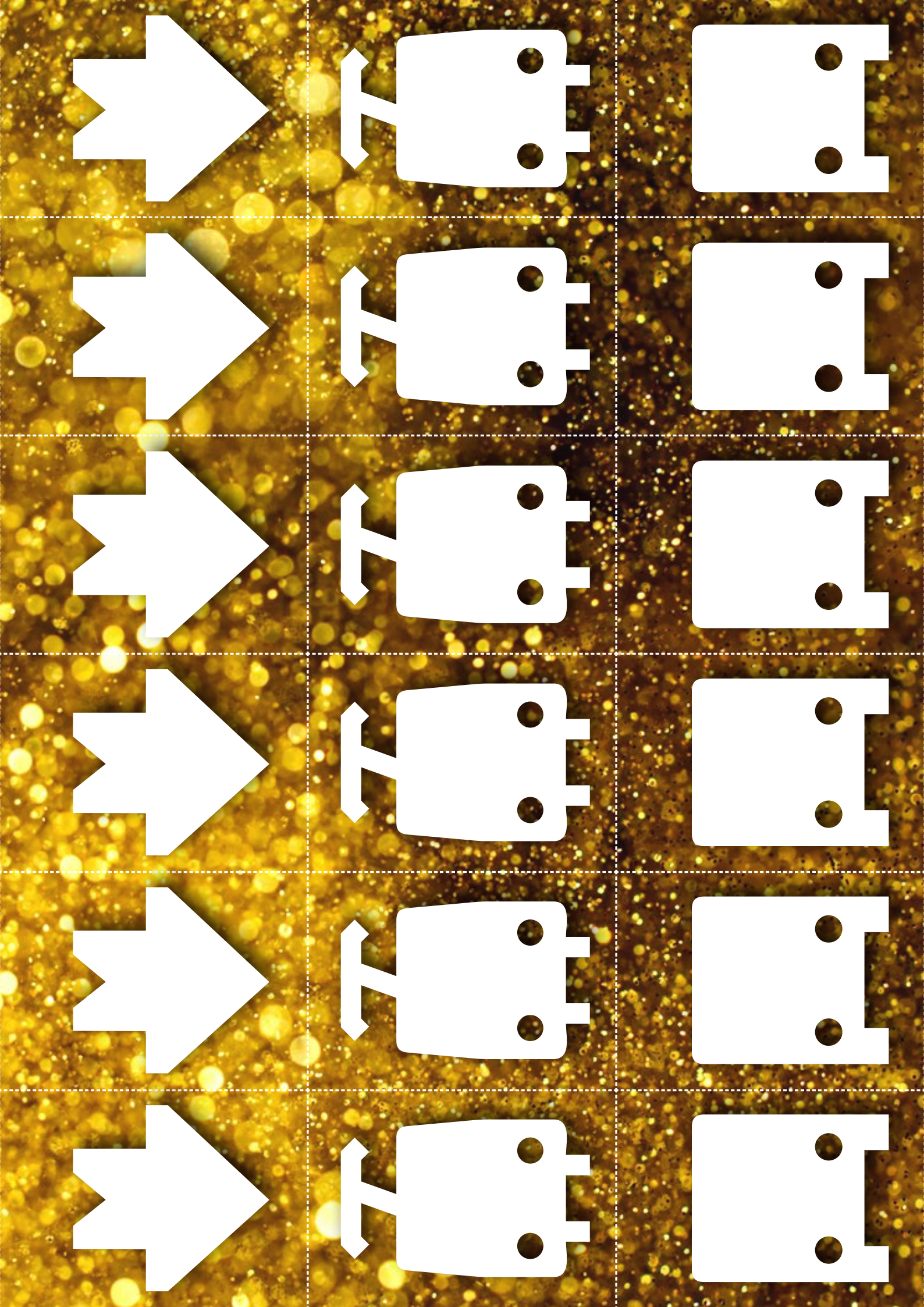




Foto: Jakub Lachout

Nízkopodlažní autobus Solaris Urbino 10,5

Délka	10 550 mm
Šířka	2 550 mm
Výška	3 040 mm
Provozní hmotnost	10 630 kg

Spalovací motor	CUMMINS B6.7E6D280B, 204 kW/2.100 ot.min ⁻¹ , 7000 cm ³ , vznětový, řadový 6válec
Převodovka	VOITH Diwa 6, automatická, počet stupňů 4+1, ovládání DNR
Klimatizace prostoru cestujících a řidiče	Konvekta KL47T, kompresorová, funkce chlazení / topení

Místa k sezení	26+1
Místa k sezení dostupná z nízké podlahy	8
Obsaditelnost	86



2021



01 leden

4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31

02 únor

1 8 15 22
2 9 16 23
3 10 17 24
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28

03 březen

1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28

04 duben

5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24
4 11 18 25

05 květen

3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30

06 červen

7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27

07 červenec

5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25

08 srpen

2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29

09 září

6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24
4 11 18 25
5 12 19 26

10 říjen

4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31

11 listopad

1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28

12 prosinec

6 13 20 27
7 14 21 28
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26

