



JAK DÁL S VOZOVÝM PARKEM TRAMVAJÍ?
NÁJEZDOVÉ RAMPY Z DOMÁCÍ DÍLNY
KNĚZ MÁ BÝT MEZI LIDMI

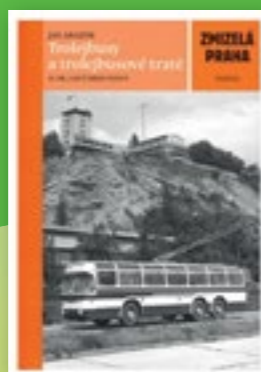


Do jarní knihovničky



TROLEJBUSY A TROLEJBUSOVÉ TRATĚ (1. DÍL) – PRAVÝ BŘEH VLTAVY

Z tematické řady Zmizelá Praha
196 stran



TROLEJBUSY A TROLEJBUSOVÉ TRATĚ (2. DÍL) – LEVÝ BŘEH VLTAVY

Z tematické řady Zmizelá Praha
200 stran



TRAMVAJE A TRAMVAJOVÉ TRATĚ (4. DÍL) – HISTORICKÁ PŘEDMĚSTÍ A OBCE NA PRAVÉM BŘEHU VLTAVY – JIH

Z tematické řady Zmizelá Praha
219 stran



METROVAGONMASH

Graficky pojatá retrospektiva
výroby vagonů metra v závodě
Metrovagonmaš v ruském Mytišči
112 stran



NÁDECH VÝDECH

Průvodce historií a architekturou
vzduchotechnických komínů
a stanic pražského metra
400 stran



EVROPSKÉ METRO: DÍL 1.

Fotoalbum metra 5 měst
(Helsinky, Praha, Paříž,
Vídeň a Moskva)
246 stran

FAN
SHOP



V prodeji jen na fanshopu DPP.

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

AKTUÁLNĚ

4 – 6

DPP A MÉDIA

7 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

STRATEGIE

8 – 11 JAK DÁL S VOZOVÝM PARKEM
TRAMVAJÍ V PRAZE

BEZPEČNOST

12 BROŽURA, KTERÁ BY NEMĚLA
ZAPADNOUT

TÉMA

13 NÁMITKA PROTI POKUTĚ
SKOKANEM ROKU

PORTRÉT

14 – 17 KNĚZ MÁ BÝT MEZI LIDMI,
NE ZAVŘENÝ V KOSTELE

AKCE

18 – 19 VINOHRADSKÝ KONCERT
ANEB KDYŽ TO CHLAPI
ROZJEDOU

PRO CESTUJÍCÍ

20 – 21 RAMPY Z DOMÁCÍ DÍLNY

KALEIDOSKOP

22 – 23 HISTORIE PRAŽSKÉ
MHD VE FOTOGRAFII
A DOKUMENTECH

PO STOPÁCH

24 – 26 DOPRAVNÍ ARCHEOLOGIE NA
NÁMĚSTÍ MÍRU

KLUBOVÝ ŽIVOT

27 – 29 STŘÍPKY ZE ŽIVOTA
PĚVECKÉHO SBORU DPP

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

30 – 31 SVEZTE SE NEJVÝŠE
POLOŽENOU TRAMVAJÍ SVĚTA

ZA KATEDROU

32 VÝUKU CHÁPU JAKO DIALOG
MEZI ŽÁKEM A UČITELEM

33 KULTURA / KVÍZ

34 ZÁBAVA

36 SMĚREM NA PANKRÁC!

Foto na titulní straně: Petr Hejna
Michal Privara, řidič garáže Kačerov

DP kontakt

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

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 066; 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 Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. března 2021
NEPRODEJNÉ

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

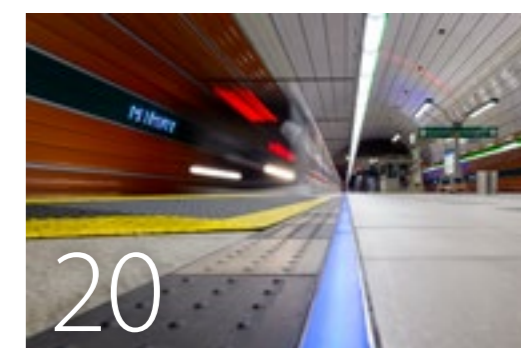
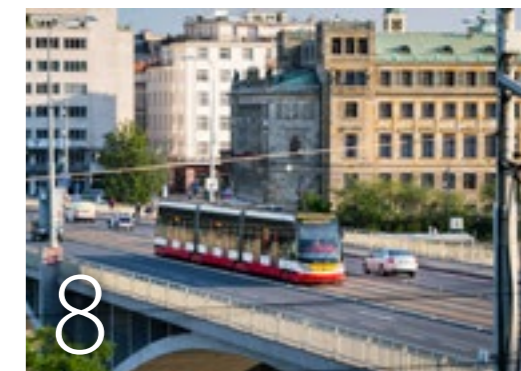




Foto: Petr Hejma

Konec T6A5 v červnu

V těchto dnech je v provozu poslední trojice vozů T6A5. Jedná se o evidenční čísla 8637, 8658 a 8748. Setkat se s nimi můžete převážně na lince 21 a na nočních linkách. Jak napovídá článek pojednávající o obměně vozového parku tramvají v DPP na straně 8 až 11, k plánovanému ukončení provozu vozů dojde při uvažované slavnosti v sobotu 26. června 2021.

(red)

Táborská a Na Pankráci v rekonstrukci

Avizovaná rekonstrukce tramvajové trati v Táborské ulici vypukla v sobotu 27. března 2021. DPP v rámci rekonstrukce např. přesune stávající zastávku Pražského povstání blíže ke stanici metra nebo vybuduje novou, která dostane jméno Kotorská. Proto je během stavby obousměrně přerušena tramvajová provoz v úseku Náměstí Bratří Synků – Vozovna Pankrác. Zároveň došlo k zavedení náhradní autobusové dopravy X18 a X93 a současně k odklonu trasy pravidelné autobusové linky 193. Tramvaje by se na zrekonstruovanou trať měly vrátit v pátek 4. června v noci.

(red)



Nový dodavatel stravenek

Ve veřejné zakázce na nového dodavatele poukázek na stravování Dopravní podnik vybral společnost Sodexo Pass Česká republika. Změna dodavatele se uskuteční k 1. květnu 2021, nové stravenky tak zaměstnanci obdrží počátkem května za duben s tím, že v distribuci nedochází k žádným změnám.

Z důvodu finančních úspor (poplatek za vrácení již odebraných stravenek) může dojít pouze k tomu, že budou v jednom měsíci vydávány papírové poukázky od obou dodavatelů, tedy jak současného, Edenred CZ (poukázky Ticket Restaurant), tak nového, Sodexo Pass Česká republika (poukázky

Gastro Pass). Přechod na nového dodavatele bude organizován tak, aby na konkrétním výdejním místě byly poukázky na stravování pokud možno jen od jednoho dodavatele. Podrobnější informace budou zveřejněny na intranetu a seznam provozoven najdete na webu firmy Sodexo.

(hr)

JAK JSME HOSPODAŘILI V ROCE 2020

V roce 2020 Dopravní podnik hl. m. Prahy hospodařil se ziskem před zdaněním ve výši 317 766 tis. Kč. Po započtení odložené daně DPP dosáhl ztráty po zdanění ve výši 34 292 tis. Kč. Ztráta byla realizována jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2020 částky 15 073 015 tis. Kč, přičemž přiměřený zisk nebyl pro rok 2020 vůbec přiznán. Přiměřený zisk přitom slouží ke krytí reinvestičních (obnovovacích) akcí, zejména pak obnovu vozového parku. Celá splátka směnečného programu v roce 2020 ve výši 800 mil. Kč tak byla hrazena z vlastních zdrojů společnosti. V roce 2020 tak došlo v této souvislosti k poklesu vlastního kapitálu společnosti, jehož výše k 31. 12. 2020 činí 68 172 393 tis. Kč. Společnost nemá žádné bankovní úvěry a v položce krátkodobých závazků eviduje zejména směnky na financování tramvají 15T ve výši 3,2 mld. Kč.

(da)



Reprofoto: ČT

MĚDĚNÁ DESKA PRO NEVIDOMÉ

Archiv České televize na svém webu zpřístupnil krátkou reportáž o instalaci první (a dnes již víme, že i jediné) měděné desky pro nevidomé s plánem stanice metra, a to ve stanici Skalka. Jednalo se, i na evropské poměry, o ojedinělou službu s cílem zlepšit přístupnost stanic metra nevidomým cestujícím. Deska se však ukázala z pohledu nových technologií jako "slepá vývojová cesta", jelikož přehled o stanicích si nevidomí cestující dnes udělají i pomocí akustických majáček, které mohou poskytovat podle typu i rozšířené a snadno aktualizované informace. I přesto se jedná o pohled na zajímavé začátky zpřístupňování metra nevidomým osobám. Reportáž je k nalezení na webu ČT.

(zb)

Stánek ožil barvami

Již několik let nevyužívaný novinový stánek umístěný před objektem vozovny Střešovice proměnil umělec Matěj Šrámek v pestrobarevný poutač. Ze šedivého a nevýrazného objektu se během dvou dnů stal nepřehlédnutelný prvek, odkazující na přítomnost Muzea MHD. Kiosek by měl do budoucna plnit funkci nejen poutače, ale i prodejního místa suvenýrů nebo vstupenek na muzejní akce.



2x foto: Ondřej Láška



Jak pokořit kopec v Kamýčké ulici

Existují dvě možnosti, buď vyšlapat na kole, anebo využít přepravu jízdních kol na lince č. 147, která od 27. března do konce října tuto přepravu umožňuje. Jízdní kola je možné přepravovat na vybraných spojích uvedené linky (se symbolem jízdního kola), a to na speciálním nosiči vně vozidla. Nakládat a vykládat jízdní kola je možné jen na určených zastávkách, jejichž označnické je označen také symbolem jízdního kola.

(red)



Odešel kobylický kolega a patriot

Dne 24. března 2021 řady zaměstnanců Dopravního podniku opustil ve věku nedožitých 66 let Jiří Píffl. Svou dráhu u DPP započal úspěšným vyučením v oboru elektromechanik 30. 6. 1973. Ihned nastoupil do vozovny Kobylice, aby už za dva roky vykonával funkci směnového mistra. Od roku 1982 působil jako mistr vrchní a na této pozici, která je dnes známa jako vedoucí provozu, vydržel neuvěřitelných 38 let. Věrnost Dopravnímu podniku tak uzavřel na obdivuhodných 47 letech, během nichž stihl brigádně za „svou“ vozovnu řídit tramvaj (1981–2009).

Jirko, nejen celá jednotka Správa vozidel Tramvaje, ale všichni, co s Tebou měli tu čest spolupracovat, Ti za vše děkujeme. Byl jsi respektovaným partnerem, kolegou, odborníkem a čestným člověkem.

Čest Tvé památce!



Smutná zpráva z dispečinku autobusů

Dne 15. března 2021 nás navždy opustil po delší nemoci ve věku 81 let náš bývalý dlouholetý kolega, přítel a kamarád Václav Bořánek. K Dopravnímu podniku nastoupil jako řidič autobusu v září 1962. V roce 1974 přešel na dispečink autobusů, který v tu dobu sídlil ve Washingtonově ulici. Prošel řadou dispečerských funkcí od traťového dispečera až po vedoucího směny dispečerů. Vedl také kolektiv dispečerů, který aktivně spolupracoval se školou slabozrakých a nevidomých, kde pozitivním přístupem kolegové dispečerů seznamovali hendikepované děti s provozem MHD a jednotlivými typy autobusů. V průběhu své aktivní dráhy se podílel na zajišťování spartakiád, sokolských sletů a dalších mimořádných akcí. Do důchodu odešel v lednu 2003.

Nejen kolegové z dispečinku na Tebe budou vzpomínat.

Čest Tvé památce!

Poslední **SOR NB** v Praze

K poslednímu dni roku 2017 měla flotila autobusů DPP průměrný věk téměř 10 let (přesně 9,56). Dopravní podnik od té doby výrazně zrychlil modernizaci, díky níž tak průměrné stáří svého vozového parku autobusů snížil na současných 5,39 let. Důvodem pro masivní obnovu autobusů byly jednak legislativní požadavky (limit průměrného stáří vozidel maximálně 9 let), ale hlavně zpřísněné požadavky standardů kvality PID (postupné snížení max. stáří autobusu z 20 na 15 let



Foto: Petr Hejma

a povinný podíl 25 % autobusů mladších 3 let k 1. 1. 2020). DPP od prosince 2017 postupně pořídil celkem 50 vozidel SOR BN 12, 150 kloubových autobusů SOR NB 18 a 300 autobusů standardní délky SOR NB 12. Poslední 500. autobus z této dodávky si DPP převzal 19. března 2021 v garáži Hostivař. Autobus standardní délky přijel s výrobním číslem 1000, do provozu je zařazen s ev. číslem 4100 a jeho domovskou garáží je Klíčov. Je posledním dodaným vozidlem typové řady SOR NB. Poslední kloubový autobus SOR NB 18 si DPP převzal loni v prosinci, dostal ev. číslo 5100 a garáží je také na Klíčově.

Všechny dodané autobusy jsou v naftovém provedení, ale díky plnění emisní normy EURO VI a souběžnému vyřazování starších autobusů umožnily během tří let velmi významně snížit emise z provozu autobusů DPP (snížení o 66 % u emisí NOx a dokonce o 80 % u emisí pevných částic, souhrnná úspora emisí CO₂ za tři roky celkem 3500 tun).

V dalších letech se DPP bude při obnově vozového parku více zaměřovat na elektrobusesy, trolejbusy nebo hybridní autobusy v souladu s platnou evropskou legislativou, Klimatickým závazkem hlavního města Prahy a schválenou koncepcí využití alternativních paliv v autobusové dopravě. (red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

K letošnímu pátému zasedání se představenstvo DPP sešlo v úterý 9. března. Schválilo zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za minulý rok i účetní závěrku DPP a zprávu o vztazích za rok 2020, dále projednalo mj. informaci o přípravě výstavby nové vozovny Hloubětín. Na programu mělo rovněž aktualizaci příkazu Testování na covid-19. Další zasedání se uskutečnilo 23. března a představenstvo projednalo mj. informace k areálu Skloněná, přípravu záměru elektrifikace úseků „Praha – Dřevčice – Brandýs nad

Labem“ a „Praha – Kostelec nad Labem“. Rovněž bylo seznámeno se zprávou o činnosti Výboru pro audit DPP za rok 2020. Na obou zasedáních představenstvo pro-

jednalo také aktuální informace k opatřením v souvislosti s rizikem nákazy covid-19. Dozorčí rada DPP se sešla letos potřetí, a to ve středu 24. března. Na úvod svého jednání projednala zprávu o činnosti Výboru pro audit za rok 2020 a majetkoprávní záležitosti z představenstva DPP. Zabývala se také zprávou o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2020, zprávou k dohodě o narovnání s JUDr. Podkonickým a právní analýzou ke zvýhodňování osob se zdravotním postižením.

Dále byla dozorčí rada seznámena s informací k umístění nápojových automatů ve vestibulech metra, dlouhodobou strategií řízení vozového parku tramvají, se situační zprávou k aktuálnímu vývoji sporů s Rencar Praha, euroAWK a nedovolenému využívání ploch DPP k reklamním účelům a rovněž s vyhodnocením kampaně za návrat do MHD (Městem spolu, městem bezpečně). Závěrem byla dozorčí rada seznámena mj. s informací k metru I.D, se zprávou o stavu vnitřního kontrolního systému, přehledem plnění nápravných opatření za 4. čtvrtletí 2020, s informací o činnosti představenstva a plněním plánu zadávacích řízení. (red)

Noční cesty doznaly změn

Na základě aktuální snížené přepravní poptávky došlo od uvedených termínů k dočasným úpravám provozu linek noční dopravy. Od noci z 24. 3. na 25. 3. 2021 je přerušen provoz tramvajové linky 99. V zastávce Sídliště Řepy je současně nově zajištěn přestup na linky 952 a 957 (zajišťující obsluhu Zličína a Sobína). Jako náhradní spojení lze využít linky 97 (v úseku Nádraží Hostivař – Lazarská) a 98 (v úseku Lazarská – Sídliště Řepy).

Z 28. 3. na 29. 3. 2021 došlo k následujícím úpravám provozu nočních autobusových linek:

- Linky 904 a 909 jsou provozovány ve standardních vozech namísto kloubových,
- Všechny spoje linky 906 jsou ve směru od Nedvězí zkráceny do zastávky Mokrý, kde jsou obousměrně navázány na spoje linky 905 směřující do centra města,



Foto: Petr Hejma

- Linka 912 je v provozu v intervalu 60 minut,
- Linky 913 a 916 jsou v provozu v intervalu 120 minut.

Informace platné ke dni uzávěrky tohoto čísla.

(red)

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Foto: Metroprojekt

„Úseky Pankrác – Olbrachtova i Olbrachtova – Nové Dvory jsou majetkoprávně zajištěny tak, že pokud získáme pravomocné stavební povolení a budeme moci dokončit veřejné zakázky na zhotovitele a dodavatele monitoringu prvního úseku, mohli bychom začít stavět.“

Generální ředitel DPP Petr Witowski na téma odkupu pozemků pro trasu metra D

19. 3. 2021 – E15



Foto: Petr Hejma

„Docela se nám podařily úpravy, které budou reflektovat původní ráz a architekturu stanice a vnášet umění a kulturu, která byla metru vlastní. Jde o redukci reklamy, komerčních jednotek, které velmi zlepšily výstupní podchod. Zrovna včera jsme tam byli a řekli jsme si, co dál. Navrhovala jsem úpravy svítidel.“

Architektka metra Anna Švarc na téma, jak moc ji zaměstnává rekonstrukce stanice Anděl

9. 3. 2021 – Právo



Foto: idnes.cz

„Pokud uděláme vše správně, bude na Vltavské stát budova od světových a špičkových architektů.“

Architekt a vedoucí projektového týmu Vltavské filharmonie Martin Krupauer o stavbě, která by měla vzniknout nad stejnojmennou stanicí metra

6. 3. 2021 – Mladá fronta DNES



Foto: Petr Ludvíček

„Celosvětová pandemie covidu změnila ustálená schémata, nástroje a možnosti, které byly výsledkem desítek let vývoje naší společnosti. V Pražské strojírně jsme se na maximum snažili přizpůsobit změnám, ochránit zdraví našich zaměstnanců a udržet fabriku v chodu.“

Zdůraznil generální ředitel společnosti Robert Masarovič

10. 3. 2021 – ČTK



„Mezi autobusáky mám možná víc opravdových přátel než v celém showbiznisu. Proto jsem byl tak vděčný za příležitost si tuhle práci díky DPP a vlastně i příčině covidu brigádnicky vyzkoušet.“

Prozradil Václav Kopta, herec a řidič autobusu DPP

18. 3. 2021 – revue.iDnes.cz

„Na lanovce pracovala moje maminka, takže jsem věděla, že se uvolnilo místo.“ (...) „Jsem komunikativní, baví mě práce s lidmi, krátký, dlouhý týden. Mám tu spoustu přátel, i mezi starousedlíky nebo pejskaři.“ (...) „Panoramata se zkrátka neomrzí. Každou roční dobu je pohled jiný.“

Z více jak čtvrt století dlouhé práce na petřínské lanovce se vyznala Alena Hrubantová

18. 3. 2021 – Právo



Foto: MHMP

„Nezatěžují okolí žádnými emisemi, jsou tiché a tím zlepšují životní prostředí místním i cestujícím. Mají také mnohem delší životnost než běžné autobusy.“

Uvedl náměstek primátora Adam Scheinherr ke stavebnímu povolení pro trolejbusovou linku č. 140

5. 3. 2021 – Metro

Text: Jan Šurovský
Foto: Petr Hejna a Jan Horský



VOZŮ 15T JE V PRAZE 250 KS. SPLÁCET JE MUSÍ DPP JEŠTĚ DO ROKU 2024

JAK DÁL S VOZOVÝM PARKEM TRAMVAJÍ V PRAZE

VOZOVÝ PARK TRAMVAJÍ A JEHO BUDOUCÍ VÝVOJ, TO JE TÉMA, KTERÉ ZAJÍMÁ NEJEDNOHO ČTENÁŘE ČI ČTENÁŘKU. NÁSLEDUJÍCÍ ČLÁNEK SI DÁVÁ ZA CÍL INFORMOVAT O AKTUÁLNÍCH OKOLNOSTECH V SOUVISLOSTECH, ČÍMŽ SE PO DELŠÍ DOBĚ TOTO TÉMA VRACÍ NA STRÁNKY DP KONTAKTU.

Dlouhá léta byla obnova našeho vozového parku tramvajů plně pod taktovkou průběžných dodávek tramvajů 15T z plzeňské Škody Transportation. Milníky dodávek těchto 250 tramvajů připomněl DP kontakt v říjnovém čísle minulého roku. Z výrazně starších čísel našeho časopisu si leckdo vzpomene především na složitosti financování tohoto velmi nákladného projektu, který během následujících 10 let obnovil necelou polovinu celého

vozového parku tramvajů. A právě financování této velké investice je to zcela první, co musíme mít na zřeteli. A proč vlastně?

Závazek splatit vozy 15T trvá

Je to z toho důvodu, že nám stále zbývá zaplatit 3,2 miliardy Kč jako splátky tzv. směnečného programu, jímž byla placena větší část z prvních 125 vozů. Druhá polovina

vozů měla sjednáno odložení splátek. Dobrá finanční situace DPP v dobách před-koronavirových nashěstí umožnila velkou část vozů hradit v plném rozsahu, přesto však zbývá letos doplatit skoro 466 milionů korun za vozy dodávané v roce 2017. Do roku 2024 tedy musíme uhradit ještě téměř 3,7 miliardy, což rozhodně není málo.

O tom, jak se bude vozový park tramvajů vyvíjet po ukončení dodávek vozů 15T, bylo v podstatě rozhodnuto již na jaře 2014, kdy bylo finálně rozhodnuto o financování tramvajů 15T. Již tehdy bylo zřejmé, že splátky za vozy 15T budou hrazeny až do roku 2024. Z toho jednoznačně vyplynulo, že z finančních důvodů nebude možné do konce roku 2024 koupit žádné další zcela nové tramvaje. Dokonce tehdy bylo v plánu odprodat všechny tramvaje typu 14T.

Tramvaje 14T zůstávají...

Záměr na jejich odprodej však byl v roce 2016 změněn a vozy 14T byly určeny jako perspektivní. Bylo to zcela logické rozhodnutí, tyto vozy jsou nízkopodlažní, postupně se podařilo najít pro ně vhodné využití a zejména tzv. malá modernizace (změna uspořádání sedaček v krátkých člácích) zásadně zlepšila využitelnost těchto vozů. Mimochodem, kilometrické proběhy těchto vozů jsou nyní, i přes pandemii omezené vypravení, velmi vysoké a dosahují až 60 tisíc km ročně.

... a jiné odcházejí

Při rozhodování o budoucnosti tramvajů 14T bylo nutné naproti tomu definovat i některé vozy jako neperspektivní, tedy určené tzv. „k dojetí“. Právě takto byl ukončen provoz stovek tramvajů T3, T3SU, T3SUCS a T3M, které byly odstavovány, a následně prodávány nebo likvidovány v momentě dosažení kilometrického proběhu do nejvyšší prohlídky PO (periodická oprava), v některých případech do nižšího stupně PÚ (pravidelná údržba). Do této skupiny byly zařazeny postupně i všechny tramvaje T3M2.DVC a T6A5. Zatímco první menší skupina patrně poslouží k udržitelnosti retrolinky (což je ale na samostatnou debatu výrazně ovlivněnou covidem), tak problematika vozů T6A5 vzbuzovala obrovské emoce.

T6 – samostatná kapitola

Rozhodování v letech 2014–2016 bylo jednoduché: má JSVT vyřadit vozy T6A5 nebo část vozů T3R.P? Posuzována byla celá řada parametrů, jako např. snižování počtu typů (vliv na zásoby náhradních dílů), rok pořízení/modernizace, úroveň koncepce elektro-výzbroje (rekuperuje/nerekuperuje), které hovořily pro T3R.P. Na druhé straně nesou v sobě tramvaje T6A5 obrovskou symboliku porevolučního pokroku, jednalo se o první vozy s ručním řízením a jejich příchod s napětím očekávali ve své době prakticky



JIŽ 22 VOZŮ 14T PROŠLO V OPRAVNÉ TRAMVAJÍ DPP MODERNIZACÍ, DOČKÁ SE JÍ I ZBYLÝCH 33 TRAMVAJÍ

všichni. Tento typ však do Prahy dorazil se značným zpožděním, téměř 15 let, a pokud počítáme čas od prvního prototypu tvarově podobné tramvaje T5, tak dokonce 23 let zpoždění. Aktuálně (k 13. 3. 2021) jsou v provozu poslední 3 vozy a plánované ukončení

jejich provozu očekáváme při slavnosti v sobotu 26. června 2021.

Uvědomujeme si značnou oblibu tohoto typu tramvajů, a proto kromě vozu 8702, který je již několik let v expozici Muzea MHD

ve Střešovicích, budou péčí JSVT uchovány i opravené vozy 8601 a 8750, se kterými bude možno se příležitostně setkat v retroprovozu. Možná je vhodné i okomentovat fakt, že naše vyřazené vozy T6A5 jsme mj. v počtu 30 kusů prodali do Brna. Také jsme prodali 56 vozů T6A5 do Sofie a 22 kusů na Ukrajinu.

Čím jsou vozy T6A5 pro Brno lepší než pro nás? Je to jednoduché: v Brně se našimi „téšťkami“ nahrazují vozy T3G, které my nemáme, a jejichž elektrovýzbroj TV8 je starší než naše výzbroj TV Progress, navíc na TV8 nejsou již dostupné náhradní díly.

Souběžně s dodávkami nových tramvají 15T jsme také modernizovali tramvaje KT8D5. Těchto vozů jsme zmodernizovali celkem 48 (z toho 46 našich + 2 původem ze Strausbergu u Berlína).

Téma obousměrného provozu

Navzdory již v roce 2014 očekávané finanční nouzi na nákup nových tramvají se podařilo postupně prosadit dva skromnější projekty na modernizaci vozů. Jednak se jednalo (a stále jedná) o snahu, aby se obnova našeho vozového parku zcela nezastavila a jednak jsou tyto projekty zaměřeny do dvou specifických segmentů, a tím jsou obousměrné tramvaje pro linky ukončené na úvratích nebo „krátké“ tramvaje pro bezbariérový noční provoz.

Začneme obousměrnými vozy: již dříve občas docházelo k provozním komplikacím, kdy při výlukách bylo nutno na tzv. „kalforňanu“ ukončit dvě dlouhé linky nebo bylo třeba v Praze mít současně instalovány tyto kolejové přejezdy dva. S přípravou nových tramvajových tratí také bude docházet k výstavbě dočasných úvratových obrátí nebo v jednom případě (Pankrác) i k úvratí trvalé.

Za účelem navýšení flotily obousměrných tramvají byly postupně ve dvou várkách zakoupeny vyřazené vozy KT8D5 z Miskolce v počtu 15 ks. Aktuálně jsou v provozu po modernizaci 4 vozy a na dalších dvou se intenzivně pracuje. Tyto vozy se nám budou velmi hodit pro provoz linek 5 a 19, které budou ukončeny v trvalém provozu na úvratí Holyně nebo Pankrác.

Vozy pro noční linky

Druhý projekt, tedy pořízení nízkopodlažních krátkých vozů pro noční provoz, se také rozbíhá. Je třeba výrazně zdůraznit nízkoná-



TZV. MALÁ MODERNIZACE TRAMVAJÍ 14T SE OSVĚDČILA



OBOUSMĚRNÉ VOZY ŘADY KT8 BUDOU DÁLE V HLEDÁČKU DPP – SE STŘEDNÍM NÍZKOPODLAŽNÍM CLÁNEM BUDOU VYUŽÍVÁNY NA ÚVRAŤOVÝCH OBRÁTÍŠTÍCH

kladovost tohoto projektu, který v Evropské unii nemá obdoby, a to proto, že prakticky nikde nejedí noční tramvaje! Je celkem evidentní, že noční provoz má jiné nároky a očekávání než provoz denní. Svoji roli hraje i vyšší vandalismus pod rouškou tmy. Řešení tohoto úkolu jsme našli v podobě „znízkopodlažnění“ tramvají T3R.P do provedení T3R.PLF.

Jedná se o zásadně jiný projekt, než když se v letech 2007-2009 realizovalo 33 ks modernizací tramvají T3 na T3R.PLF, tehdy se měnila vozová skříň a kompletní elektrovýzbroj. Realizací sériové produkce předcházely dva pilotní vozy. Jeden byl realizován z vozu T3R.PV, kde jsme chtěli ověřit využitelnost části skříňe VarCB3 na VarCB3LF. Protože se nepotvrdila úvaha, že by z původní skříňe

šly využít podstatnější části, tak sériové modernizace budou prováděny z libovolných vozů T3R.P podle jejich skutečného technického stavu.

Druhý pilotní vůz byl zaměřen na modifikaci elektrovýzbroje TV Progress z analogového provedení na provedení digitální. V tomto případě se očekávání naplnilo v plném rozsahu. První sériové vozy T3R.PLF z T3R.P budou realizovány z vozů po velkých železničních nehodách. Aktuálně je v Opravně tramvají Hostivař první nová vozová skříň z Krnovských opraven a strojřem a další jsou v Krnově rozpracované.

Co říká strategie řízení vozového parku?

Představenstvo DPP projednalo 23. února 2021 aktualizaci dokumentu Dlouhodobá strategie řízení vozového parku tramvají, do které jsou zahrnuty i podrobné výpočty potřeb tramvají ve vazbě na rozvoj tramvajové sítě. Z výpočtu plyne, že nárůst vypravení ke konci roku 2023 by mohl přinést nárůst vypravení o 36 vozů T (říkáme tomu ekvivalent T), resp. 18 vozů 2xT (tedy např. 14T, 15T).

Výpočty projednané s ROPIDem dále říkají, že obousměrných vozů na pravidelných linkách budeme vypravovat 33 ks. Proto představenstvo rozhodlo, že se pokusíme opatřit další tramvaje KT8 (ideálně již v nízkopodlažní podobě), neboť některá partnerská města v ČR/SR budou v příštích letech vozy KT8 vyřazovat.

Ještě je třeba odpovědět na častou otázku: A proč jiná města dále kupují nové tramvaje a my ne? Odpověď je snadná, Praha nemá nárok na příspěvek z fondů Evropské unie a ani nikdy neměla, neboť jsme bohatý region. Dokonce ani v plánech souvisejících s ekologizací dopravy (tzv. Green Deal EU) jsme téměř bez šance získat příspěvek na nové tramvaje. V tomto směru budou Evropskou unií v nastávající dekádě finančně podporovány zejména nové tramvajové tratě, elektrobuses, trolejbusy vč. elektrifikace tratí, ale tramvaje téměř nikoliv.

Existuje ještě možnost, že by nové tramvaje podpořilo přímo hlavní město Praha formou tzv. přiměřeného zisku, nicméně i v tomto případě si musíme uvědomit investiční priority města. Tedy metro D, dokončení Městského okruhu, což jsou stavební akce za vysoké desítky miliard korun.



PILOTNÍ REKONSTRUKCE VOZU T3R.PV DO PODOBY TZV. NOVÉ WANY. DALŠÍ POTŘEBA SÓLO VOZŮ BUDE NAPLŇOVÁNA REKONSTRUKCEMI VOZŮ T3R.P

Po roce 2025 bude nutné začít nové tramvaje nakupovat, protože v letech 2024–2026 může dojít k navýšení vypravení o 103 ekv. T, tedy o 51 (a půl) tramvaje 2xT (14T, 15T, ...). V neposlední řadě bude potřeba pokračovat v odstraňování vysokopodlažních tramvají, aby bylo možné jednoho dne mít na všech spojích výhradně nízkopodlažní tramvaje.

BROŽURA, KTERÁ BY NEMĚLA ZAPADNOUT

DNES BYCHOM SE RÁDI VĚNOVALI NOVÁČKŮM V DRESU DPP, A TO PŘEDEVŠÍM JEJICH PRVNÍM KROKŮM Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A ZDRAVÍ PŘI PRÁCI. NA PROCESU NÁSTUPU NOVÉHO ZAMĚSTNANCE SE PODÍLÍ ŘADA ÚTVARŮ S CÍLEM, ABY NOVÝ ZAMĚSTNANEC BYL SCHOPEN VYKONÁVAT JAKOUKOLI ČINNOST MNOHEM SNÁZ. A JDE PŘEDEVŠÍM O TO VYKONÁVAT PRÁCI NEJEN EFEKTIVNĚ, ALE PŘEDEVŠÍM BEZPEČNĚ.

První a naprosto nezbytnou událostí je vstupní školení BOZP, které má každý zaměstnavatel za povinnost provádět podle zákóníku práce bez ohledu na počet zaměstnanců nebo vykonávané činnosti.

Zákoník práce také stanovuje, že zaměstnanec musí být před nástupem do práce seznámen s pracovním řádem, právními a ostatními předpisy k zajištění BOZP, s kolektivní smlouvou a vnitřními předpisy. DPP má tuto oblast velmi dobře zpracovanou systémem vnitřních norem a spoluprací napříč zainteresovanými útvary.

Připomeňme si, že vstupní školení BOZP se provádí za normálních okolností hromadně druhý nástupní den v měsíci a jeho součástí je adaptační proces. Při nástupech mimo termín anebo právě v době covidu školí jednotliví vedoucí zaměstnanci na pracovišti, kam nový zaměstnanec nastupuje. Týká se nejen pracovníků se smlouvou na hlavní pracovní poměr, ale také těch, kteří pracují na dohody o pracích mimo pracovní poměr. Zaměstna-



Vstupní školení BOZP je povinné vždy, když:

- zaměstnanec nastupuje,
- dojde ke změně pracovního zařazení,
- dojde ke změně druhu práce,
- dojde ke změně technologie nebo pracovního postupu.

nec je povinen pokyny BOZP a PO dodržovat po celou dobu pracovního výkonu.

Vstupní školení BOZP zaměstnanec seznámí s právy a povinnostmi, které z jeho pozice vyplývají. BOZP je v DPP doplněno o samostatné školení PO a další specifická školení, která se pojí s pozicí zaměstnance. Vstupní školení zahrnuje řadu důležitých informací, z nichž připomínáme ty základní, a to seznámení s místními podmínkami na pracovišti a riziky, dále s technologickými a pracovními postupy, které musí zaměstnanec při své práci do-

držovat, a s návody pro bezpečnou obsluhu strojů a zařízení.

Součástí procesu nástupu nového zaměstnance je také informační brožura Praktické informace pro nového zaměstnance, která by v záplavě předaných dokumentů neměla zapadnout a rozhodně by neměla skončit v koši. V této brožurce je soustředěno BOZP do desatera a má sloužit k jednoduchému proniknutí zaměstnance do této oblasti. Desatero BOZP je souhrnem nejdůležitějších pravidel, která se vyplatí dodržovat v zájmu ochrany života a zdraví. Možná by stálo za to si čas od času pročíst desatero BOZP všemi zaměstnanci, nejenom nováčky. K dispozici je i na intranetu DPP.

Využitá legislativa:

Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce, §37 odst. 5 a § 103 odst. 2.

NÁMITKA PROTI POKUTĚ SKOKANEM ROKU

POCHVALU, STÍŽNOST NEBO PROSTÝ DOTAZ MAJÍ CESTUJÍCÍ STÁLE POTŘEBU SDĚLOVAT, PŘESTOŽE BYL LOŇSKÝ ROK DIAMETRÁLNĚ JINÝ OD TĚCH PŘEDEŠLÝCH. VÝRAZNÝ ÚBYTEK POČTU PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH MHD NASTAL KDEKOLIV PO SVĚTĚ, PRAHU NEVYJÍMAJE. JAKÁ TÉMATA BYLA NEJČASTĚJŠÍ, SE KTERÝMI CESTUJÍCÍ V PANDEMICKÉM ROCE KONTAKTOVALI DOPRAVNÍ PODNIK?

Úvodem trochu nezbytné statistiky a širších souvislostí. Agendu centrálního příjmu veškerých podání cestujících zastřešuje odbor Korporátní vztahy v rámci úseku Vedení společnosti. Cestující má mnoho možností, jak DPP kontaktovat a sdílet své zkušenosti, žádat nápravu, upozornit na nedostatek, pochválit nebo se „pouze“ zeptat – telefonicky, dopisem, datovou schránkou, kontaktním formulářem na webu dpp.cz nebo magistrátní aplikací změníte.to. V případě složitějších podání dochází k prošetření věcně příslušným útvarem DPP, avšak vždy cestujícímu odpovídá na jeho podnět právě tento odbor.

V uplynulém roce jsme zaevidovali **17354 podání**. Meziroční pokles činil 22 % a výjimečný rok 2020 tak potvrdil strop kolem 23 tisíc podání z let 2018 a 2019, do kdy trval nepřetržitý nárůst od roku 2002.

Během prvních měsíců pandemie bylo logicky mnoho dotazů na dezinfekci vozového parku i přilehlých prostor, eskalátorů atp. Nejčastějším tématem roku 2020, a tak říkajíc skokanem roku, bylo téma **námítka proti pokutě**. Tento stav lze vysvětlit výjimečností loňského roku,

v rámci kterého mnoho cestujících přestalo takřka ze dne na den pravidelně využívat MHD při cestách do zaměstnání, do škol či za sportem a kulturou. Mnoho cestujících tak začalo využívat jiné druhy jízdních dokladů a způsobů jejich pořízení – SMS jízdenku, jízdní doklad pořízený bezkontaktně pomocí platební karty apod.

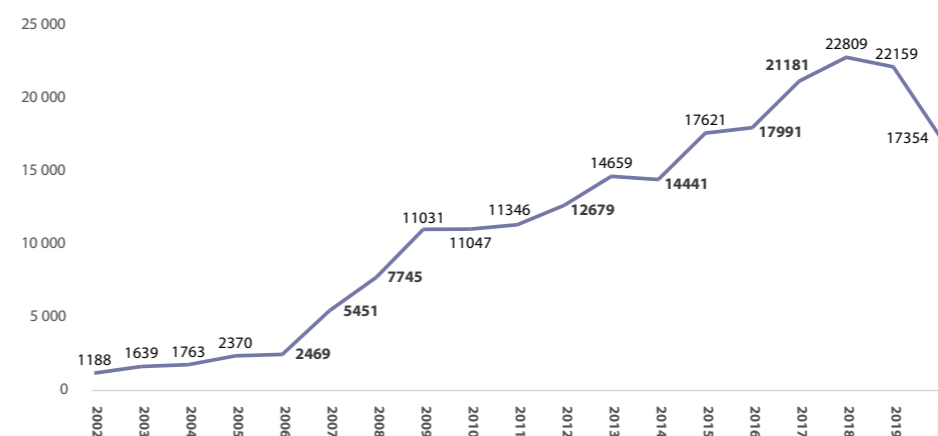
Velké množství z těchto cestujících, vědomě či nevědomě, se při kontrole jízdních dokladů ze strany pracovníků odboru Přepravní kontrola není schopno prokázat platnou jízdenkou. Typická situace je taková, že odešlou SMS jízdenku a nečekají na potvrzovací zprávu s jízdenkou cca 2 minuty, ale nastoupí do vozu a revizorovi nejsou schopni jízdenku předložit, protože ji prozatím neobdrželi. Naštvaní cestující následně kontaktují DPP právě na téma „námítka proti pokutě“. Zjednodušeně řečeno, čím více cestujících pracuje z domova nebo se vzdělává distanční formou, tím více námitek proti pokutě evidujeme.

V případě metra patří mezi nejčastější témata **úklid metra a kultura cestování**. Do druhé jmenované kategorie byla v loňském roce zahrnována i podání veřejnosti na nezakrytí

V roce 2020 tvořilo z 17 354 podání 11 236 stížností, 5629 dotazů a 489 pochval.

nosu a úst ostatními cestujícími. U povrchové dopravy je stabilně na prvním místě téma **nepravdivost provozu**, na kterou je možné nahlížet z pohledu oprávněnosti nebo neoprávněnosti, případně i důvodu nepravdivosti v případě oprávněnosti. V případě tramvají a autobusů se opakovaně na druhém pořadí umístilo téma **odbavování cestujících**. Do této kategorie jsou řazeny případy, kdy si cestující stěžuje na přivření do dveří, odjezd ze zastávky před doběhnutím cestujícího, projetí zastávky na znamení apod.

Závěrem je možné zmínit, že v roce 2020 proběhlo prověřování správného nastavení procesů, kritérií procesů, jejich rizika a příležitosti v agendě Vyřizování podnětů veřejnosti, které proběhlo v rámci externího auditu QMS v DPP. Agenda podnětů veřejnosti přispěla k tomu, že DPP obhájil stávající systémy řízení kvality a úspěšně certifikoval nové zařazené procesy. ■



VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU PODÁNÍ V LETECH 2002–2020



KNĚZ MÁ BÝT MEZI LIDMI, NE ZAVŘENÝ V KOSTELE

TOTO HESLO DOSLOVA A DO PÍSMENE MICHAL PRÍVARA SPLŇUJE. AŤ UŽ JAKO ŘIDIČ AUTOBUSŮ V DPP NEBO JAKO KNĚZ V KOSTELE SV. DUCHA, PŘÍPADNĚ JAKO STUDENT 1. LÉKAŘSKÉ FAKULTY. MILOVNÍK KAROS, KTERÝ NA MŠÍCH POUŠTÍ QUEENY A JAKO TÉMA SVÉ DOKTORANDSKÉ PRÁCE SI VYBRAL ZÁVISLOST NA PORNOGRAFII. DALO BY SE ŘÍCI, ŽE ZOSOBŇUJE PROTOTYP MODERNÍHO KNĚZE S DOVĚTKEM, ŽE NĚKDY JE VŠAK DOBRÉ DRŽET SE VYŠLAPANÝCH CEST.

Kde se ve vás vzala láska k autobusům?

Jsem ještě dítě komunismu, ale přišlo to ve třech letech. Existovaly takové rozkládací knihy s obrázky zvířátek, a já jsem si je vždycky skládal jako dveře Karosy a pak ty „dveře“ otevíral a zavíral. Měl jsem i známého řidiče autobusů, pomocí kterého se vztah k autobusům vytříbil. V neposlední řadě i díky mému studiu v Římě, kde autobusy značky Iveco vidíte na každém kroku. Dokonce jsem si v Římě i autobus zařídil, italský řidiči to moc neřeší. Byť je kriminalita v Itálii běžná, tak řidiči na velkém terminálu hlavního nádraží Termini v Římě, odkud odjíždí dvacet nebo třicet linek, nechávají svá vozidla nastartovaná a otevřená, zatímco jdou na pauzu nebo toaletu či tradiční café v baru a nikdy jsem neviděl, že by s tím někdo odjel. Dokonce v nich cestující čekají na ten moment, kdy se řidič vrátí zpátky do autobusu a pojedou. Vždy mě to fascinovalo, každý den cestou na univerzitu.

„Pokud by tomu i DPP byl nakloněn, rád bych Betlémské světlo více přiblížil lidem rozvozem autobusem.“

Pro vás tedy konec Karos v DPP byl citlivý moment...

Uronil jsem slzičku, to máte pravdu. Závidím řidičům v Hostivaři, kteří jezdí na retro lince s těmito vozy, hned bych s nimi měnil, ale já nemám seznání na hostivařskou garáž, tak snad někdy v budoucnu. Ostatně, sám jsem si v DPP pronajímá podnikové Karosy a organizoval akce jako Betlémské světlo, Noc kostelů apod. s velkou návštěvností lidí. Až na výjimky jsem si i pronajaté Karosy řídil.

Přemýšlel jste někdy, že byste jezdil i na dálkových spojích?

To jsem v minulosti zkoušel, byl jsem takto jednou v Itálii, ale už bych znovu nechtěl jet. Tlačí se na řidiče, autobusy často nejsou ve stavu, jaký by člověk očekával a nebaví mě jezdit ani po dálnicích. Čtyři hodiny jedete v kuse a pak se vystřídáte, to mě neoslovuje. Já jsem opravdu milovník městských autobu-

sů, dokonce jsem si sehnal sedačky z Karosy, které mám u sebe v bytě pro návštěvy. Mám také čelní transparent s nápisem „Porucha“. Výhledově chci sehnat dveře a jiné kousky.

„Člověk si musí uchovat odstup a těžit z toho, co je pro něj důležité a vzácné. Mít hodnotový postoj.“

Kdybyste si mohl vybrat, preferujete jízdu v centru Prahy, nebo spíše příměstské linky?

Moje oblíbená je noční linka 905. Její trasa vede přes celou Prahu ze Sídliště Čimice přes centrum města až na Jižní Město.

Není to tak trochu očištět? Zvláště v noci, která dodá odvahu mnohým...

Já jsem klidný člověk, ale umím se rozčítit tak, že létají blesky.

Vy ale nejste jen řidič, ale i kněz. Teď sloužíte v kostele sv. Ducha na Starém Městě ze 14. století, předtím jste sloužil v kostele sv. Františka z Assisi na Jižním Městě, což je ale původně bývalá budova jatek upravená na kostel v roce 1938. Nutno dodat, že je součástí místního Komunitního centra Matky Terezy. Jaký je rozdíl sloužit mši v relativně moderním kostele a v tak tradičních prostorech, jako je kostel na Starém Městě?

Mě osobně se kostel sv. Františka moc nelíbí. Byť ve své době sehrál nějakou úlohu a byl zachráněn před zbořením, ale postupem času se ukázalo, že daleko větší sílu má prostoro- vě i významově samotné Komunitní centrum Matky Terezy, které ke kostelu náleží. Na sídlištích doteď často chybí sociálně-kulturní vložka ve smyslu takového centra, kde by se lidé mohli potkávat, mít kroužky, kavárny a do toho mi barokní kostel vůbec nezapadá. Rovněž často vnímám, že ani církve samotná ještě nevyužila nebo neumí využít potenciál komunitních center a ještě jen hledá modely využití.



Poznal jste to vy osobně například na návštěvnosti?

To asi nemohu takto naplno porovnat, protože farnost na Jižním Městě má svá specifika a atributy, které třeba jiné farnosti nemají. V kostele sv. Ducha se totiž nepotkávají jen lidé, co žijí na Praze 1, ale jsou tam i ti, co hledají jistý duchovní styl a vůbec nejsou z blízkého okolí. Nedá se to dost dobře srovnávat. Navzdory tomu, že kostel sv. Ducha je na vylidněném Starém Městě pražském, tak je v něm podobný počet lidí jako třeba na Jižním Městě. V dnešní době už i křesťané umí dojet za něčím, co je jim blízké, a nefukují se jenom na kostel nebo farnost v místě, kde bydlí. Rovněž pozorují paradox ve smyslu, že v některých sídlištních farnostech s takovými centry spíše naleznete v určitém slova smyslu uzavřené společenství a naproti tomu v některých starých kostelích objevíte společenství lidí, které je otevřené, schopné přemýšlet, vést dialog a neuzavírat se. Závisí to od mnoha faktorů. V kostele sv. Ducha je mladé, otevřené a svěží společenství lidí, co doufám hledají to, co potřebují.

Obecně vzato, náboženství v České republice dostalo hodně zabrat. Můžeme začít Švejkem a feldkurátem Katzem a můžeme pokračovat přes komunistický režim... Jak dnes vnímáte roli náboženství ve společnosti? Zajímá lidi dnešní katolická církev, nebo spíše inklinují k východním náboženstvím?

Podle mého názoru je katolická víra trochu v krizi. Je potřeba rozlišovat mezi pojmy náboženství, víra, církev. To není to samé. Momentálně potřebujeme pojmenovat, kudy dál a jak dál. Pochopit význam spirituality, hloubky a neztotožňovat to s moralizováním a se zažitými standardy. I v církvi bychom si měli

interně říci, zda jsme za posledních třicet let postupovali správnou cestou a hledat nové způsoby, jak se k člověku přiblížit a člověka pochopit. Já jako kněz se nevnímám jen jako kněz, ale také člověk ve vztahu k společnosti a k lidem, se kterými se setkávám. Nemyslím to tak, aby se lidi obraceli k víře a byli věřící. To nemám ve svém vnitřním ztotožnění, to není můj cíl, spíše se snažím být mostem. Myslím si, že katolická církev musí i z minulosti spousta věcí odkomunikovat jinak a za některé věci se i lépe omluvit.

Člověk 21. století je hodně hladový, vidíte to i vy z pohledu kněze?

Ano, je to zřejmé i ze vzestupu psychických onemocnění, různých vztahových problémů, interpersonálních krizí, lidé mají problémy s hledáním identity. Člověk chce jednou tohle, potom něco jiného, lidé nejsou ukotvení a myslím si, že i církev může v tomto ohledu sehrát jistou roli, ale nejdřív si to církev musí ujasnit sama v sobě. Když se lidé potkají jen s rigidním náboženstvím a není tam naslouchání bez toho „musíte věřit“, tak vidíme, že lidé jdou raději k východním náboženstvím a nepotkalo se to s tím, co mají v srdci. V popředí bychom měli mít člověka a ne víru. Jde o člověka, a ne o víru, myslím si.

Je těžké změnit lidská srdce?

To záleží na úhlu pohledu, co to znamená změnit lidská srdce. Jsou lidé, kteří mají touhu ve svém životě něco změnit anebo jsou si vědomi toho, že slápli vedle a chtějí na sobě pracovat a snažit se žít jinak. Když někdo přijde ke zpovědi, není mým cílem říci, že je hříšník, ale spíše v něm podpořit tu sílu vydat se na cestu změny a podpořit v něm to dobré. Důležité je ale přijmout i limity změny nebo procesu uzdravení. Vždy se totiž jedná o proces, který

bude trvat nějakou dobu. Společnost chce dneska strašně moc a ideálně hned. Když se musíte nebo chcete něco naučit, osvojit nějaký návyk, je to nějaký proces, který trvá i rok nebo dva, a právě tady velice často to prvotní nadšení je, ale už není síla a pílě to dotáhnout až do konce a člověk si vybírá lehčí cestu, která však ne vždy znamená úspěšné dovršení změny nebo toho, co člověk chtěl.

Dá se říci, kdy vás lidé nejčastěji vyhledávají? Když jsou úplně na dně nebo právě potřebují podpořit?

Dalo by se říci, že to je asi tak půl na půl. Neumím lidem odpovědět na všechny otázky a upřímně ani nechci. Naopak lidé často přijdou s tím, co se jim podařilo a pak vidíte, že to společné úsilí stálo za to. Někdy řeším velmi náročné věci, ale jsou situace, kde vidíte radost a naději, že ta podpora je prospěšná a motivuje konkrétního člověka jít dál.

„Když se zaposloucháme do textů mešní hudby, tak jsou často hodně vzdálené dnešnímu člověku. Přitom taková písnička Somebody to love může být člověku mnohem více prospěšnější a snáze se s ní identifikuje.“

Jste moderní kněz, na svých mších používáte i kapelu Queen a jiné moderní skupiny. Jak na to reagují lidé?

Starší ročníky to někdy nadzvedne ze židle, dostal jsem i několik nehezkých e-mailů, ale říkám si, pokud se lidem zlepšil zdravotní stav tím, co mi napsali, tak prosím, ať jim to pomůže. Když si vezmete kapelu Queen, můžeme samozřejmě nějak posuzovat život Freddieho Mercuryho, ale to není náš úkol. Když se zaměříme na písničku např. Somebody to love, tak vidíme, že ten člověk hledal lásku a chtěl se radovat ze života, chtěl mít život naplněný. Ve filmu je vlastně dobře ukázáno, jak chtěl svému otci ukázat, že i on je užitečný, že je jeho syn, i když je jiný. Že sice nepracuje tvrdě rukama, ale stejně je společností platný. A došlo pak k usmíření, ale škoda že to bylo v určitém ohledu pozdě. Tyto písně nám dávají různá poselství a zapadají tak i do kontextu víry. Ruku na srdce, kdo z dnešních mladých zpívá mešní písně? Mnohdy se vyřadí varhaník (byť je kvalitní), ale že by mladí zpívali, to říci leckdy nemohu.

Když už jsme u zpěváků, připomněl jste mi výrok Johna Lennona ohledně smyslu života a štěstí. Vy jste mezi lidmi

pořád, potkal jste stovky životních osudů. Je život o hledání štěstí?

Štěstí je subjektivní věc, to má každý člověk jinak. Myslím si, že člověk primárně touží po naplnění života, mít pro co žít. A to lidé hledají hodně. Někdy potřebují nasměrovat, najít ten smysl v tom aktuálním tady a teď, a to je někdy těžké. Nutno dodat, že to skutečné štěstí je v našem nitru a ne mimo nás, jak mnozí hledají.

Setkáváte se s tím, že by lidé měli na Boha vztek? Narážím teď na frázi „proč věřit, když Bůh způsobil...“

Ano, setkávám. Lidé si často myslí, že Bůh je všemohoucí, tak proč nezasáhne, neudělá zázrak. Už ale v Bibli máte knihu Jóbovu, která rovněž nedává odpověď na otázku bolesti, utrpení, nemoci ve světě. Na některé otázky, např. proč je ve světě bolest, utrpení a zlo, prostě nemáme odpověď. A také je normální a přirozené mít i na Boha vztek. Je možné klidně na Boha křičet, nadávat mu, říct mu bez servítka, jak to člověk cítí. Nebojte se, Bůh to všechno snese a unese, nebude se na člověka zlobit.

Zbývá nám ještě jedno téma. Aktuálně studujete doktorandské studium na 1. lékařské fakultě Univerzity Karlovy.



Vybral jste si téma, které není úplně běžné, a to závislosti na pornografii...

Jen uvedu na pravou míru. Závislost na pornografii ještě nebyla mezinárodně uznána jako diagnostická forma závislosti. Spíše se mluví o návykovém chování. Stále probíhá diskuze, zda a jak je možné považovat některé konkrétní závislosti za závislosti, které jsou ty konkrétní znaky. Když se na to podíváme z jiného úhlu pohledu, tak konzumace internetové pornografie je na vzestupu a ani tato doba tomu moc neprospívá. Pokud se tedy dělají nějaké výzkumy, tak se zjišťuje, že např. studenti velice často sahají po této formě vzrušení a uvolnění napětí, útěku od reality. Sledováním totiž dochází k mnohem většímu uvolňování např. dopaminu a oxytocinu, a to lidé hodně ovlivňuje, protože se stimuluje systém odměn v mozku, když to řečnou takhle jednoduše. Lidé si tím filtrují stres nebo zklamání ze vztahů, ten problém je výrazně hlubší.

Předpokládám, že jste s tím měl trochu problém i v církvi?

Ono to má více rovin. Naše církev si často myslí, že sexualita a problémy se mladých křesťanů až tak netýkají, s čímž já moc souhlasit nemohu, ale to je věc názoru. Sexualita v církvi a otázky kolem ní nejsou dostatečně odkomunikovány. A když se snažíte dělat věci jinak, tak v církvi mnohdy se na člověka nenahlíží v dobrém, proč ty, které konkrétní věci tak dělá, jak dělá, ale začnou se hledat chyby, aby se dokázal opak. To je moje zkušenost. Za dobré akce a věci pochvalu moc nemůžete čekat. A pokud jdete proti proudu, tak musíte čekat, že problémy se dají brzy očekávat. Hlavně musíte věřit sobě a blízkým přátelům. Každý člověk, který vybočuje z řady, tak potká různé lidi ve svém životě. Jedni vám budou říkat, jak jste dobrý a děkovat vám a jiná část i navzdory

„Když jsem měl kněžské svěcení, tak kloubové Karosy odvážely hosty ze svěcení přímo z Hradčanského náměstí.“

pomoci se k vám obrátí zády a bude se vás snažit poškodit. Další skupina vás hned odsoudí, aniž by se snažila vstoupit v dialog a ptali se. I o tom je život. Někdy musíme za to, čemu věříme, bojovat a ten boj není vždy lehký.

Blíží se jaro, příroda v rozpuku. Co byste čtenářům, covidem unaveným, doporučili?

Zakončil bych to slovy Viktora Emanuela Frankla „A přesto všechno říci životu ano“. Navzdory tomu, že jsou zde různé limitace, ztráty, překážky k tomu, k čemu jsme byli doposud zvyklí, přesto je potřeba říci životu ano. I já přišel o hodně věcí, spousta vztahů se vytříbila, některé věci skončily, některé charaktery se ukázaly, nemohu jezdit do své milované Itálie. Důležité je hledat energii a sílu v tom tady a teď. A já ji nacházím třeba v přírodě. Dodržovat opatření je potřeba, ale vyjít ven, jezdit na kole, sednout si v přírodě je moc důležité. Jaro symbolizuje nový život, a to co do svého nitra dáváme, se nám vrátí. Život může být i v dnešní době krásný, ale hodně závisí na nás, jak se k tomu postavíme. I z mála se dá získat hodně. Často tak obyčejné věci, třeba jako šum listů, zpěv ptáků, zvuk toku řeky, paprsek slunce na tváři nebo pevný stisk nebo objetí od blízké osoby, nám může dát mnohem víc než sedět v hospodě nebo být v zahraničí na dovolené. Nový život by měl začít v našem nitru. To je mé poselství. ■

Vinohradský koncert

aneb Když to chlapi rozjedou

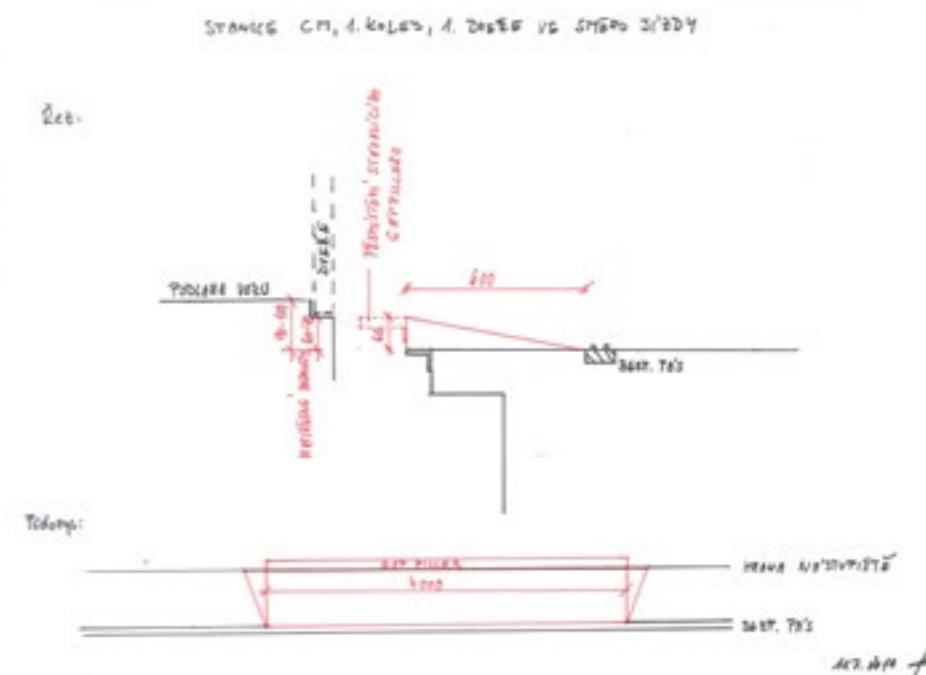
FOTOREPORTÁŽ Z OPRAV
TRAMVAJOVÉ TRATĚ
V ÚSEKU OD BLANICKÉ ULICE
PO TYLOVO NÁMĚSTÍ
(5. 3. – 1. 4. 2021)



Text: Ondřej Krulíkovský
Foto: Petr Hejna a archiv jednotky Stavby a tratě



náklonem k minimalizaci výšky podlahy vozidla, se s instalací nepočítá.





NÁVRH INSTALACE NÁJEZDOVÉ RAMPY VE STANICI ČERNÝ MOST Z ČERVENCE 2019. VIDITELNÝ JE NAVRŽENÝ POSUN STÁVAJÍCÍHO HŘEBENOVÉHO PROFILU GAP FILLER A UMÍSTĚNÍ ŠIKMÉ RAMPY

Výrobu a montáž všech ramp provádí dva provozy jednotky Stavby tratě - Stavby a Tunely.

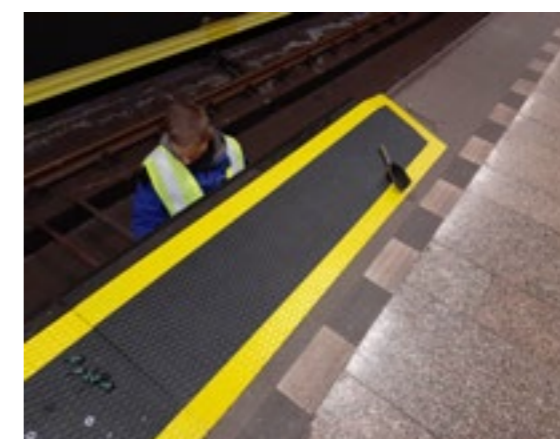
Pilotní instalace ve stanicích Černý Most a Florenc B se v roce 2019 rozšířila i do stanic Hůrka, Smíchovské nádraží, Můstek B a Palmovka. V další etapě do 15. května 2020 byly na základě požadavků Pražské organizace vozíčkářů namontovány rampy ve stanicích Zličín, Anděl, Národní třída, Vysočanská a Můstek A.

Z důvodu možnosti čerpání finančních prostředků z MHMP z položky Praha bez bariér byla založena investiční akce na realizaci nájezdových ramp v 31 stanicích na trasách A a B s realizací v letech 2020 a 2021 s tím, že do investiční akce byly zpětně zařazeny již realizované rampy v roce 2020. Celkové náklady na realizaci ramp jsou cca 5 mil. Kč.

Ke konci roku 2021 budou nájezdové rampy instalovány v těchto stanicích:

-  A – všechny stanice kromě Dejvické (není zrekonstruovaná nástupištní hrana/namontován Gap Filler).
-  B – všechny stanice kromě Lužin, Nových Butovic a Radlické (není zrekonstruovaná nástupištní hrana/namontován Gap Filler).

Na závěr chci poděkovat všem, kteří se podílejí na tomto projektu, který je dalším příkladem toho, že zaměstnanci DPP jsou schopni realizovat novou věc od samotné myšlenky přes výrobu, montáž a navíc úspěšně čerpat dotaci.



Výsledkem unikátního řešení zaměstnanců jednotky Stavby a tratě je výškové a zároveň směrové překonání mezery mezi hranou nástupiště a soupravou metra.

RAMPY Z DOMÁCÍ DÍLNY

PROJEKT INSTALACE NÁJEZDOVÝCH RAMP VZNIKL V ČERVENCI 2019 NA ZÁKLADĚ ŽÁDOSTI MAGISTRÁTU HL. M. PRAHY. DŮVODEM BYLO USNADNĚNÍ NÁSTUPU IMOBILNÍCH CESTUJÍCÍCH DO SOUPRAV METRA VE SPOJITOSTI S OMEZENÍM AUTOBUSOVÉ LINKY H1.

Prvotní požadavek směřoval na instalaci ramp ve stanicích Černý Most a Florenc B, a to u prvních dveří soupravy za strojvedoucím ve správném směru jízdy. Než mohl vzniknout ideový návrh rampy, byla v uvedených stanicích u několika souprav změněna výška podlah vozidel nad hranou nástupiště. V pilotních stanicích, ale i ve všech ostatních, kde jsou rampy postupně instalovány, jsou již namontovány hřebenové profily Gap Filler a je provedena rekonstrukce hrany nástupiště.

Ideový návrh rampy byl vytvořen v jednotce Stavby a tratě přesně 11. července 2019. Po schválení instalace ramp ve dvou výše uvedených stanicích odborem Pozemních komunikací a drah MHMP byla provedena ještě v tomtež měsíci jejich montáž. Rampa ve stanici Černý Most byla ihned úspěšně vyzkou-

šena mj. členy skupiny The Tap Tap. Následně byla zhotovena výrobní dokumentace včetně statického posouzení, která prošla schvalovacím procesem v rámci úseku technického - Metro a byl vydán protokol technického ředitele č. 79 /2019 – TR.

Konstrukce rampy je přizpůsobena a využívá uchycení hřebenového profilu Gap Filler. Ten je při vlastní instalaci rampy demontován, k hraně nástupiště je přimontována rampa a na ní, ale o 60 mm výše, je namontován zpět hřebenový profil. Tím dojde jak k výškovému, tak směrovému překonání mezery mezi hranou nástupiště a soupravou.

Z důvodu rozdílných elektrických potenciálů mezi vozidlem a nástupištěm bylo nutné vyřešit důkladné odizolování rampy od kon-

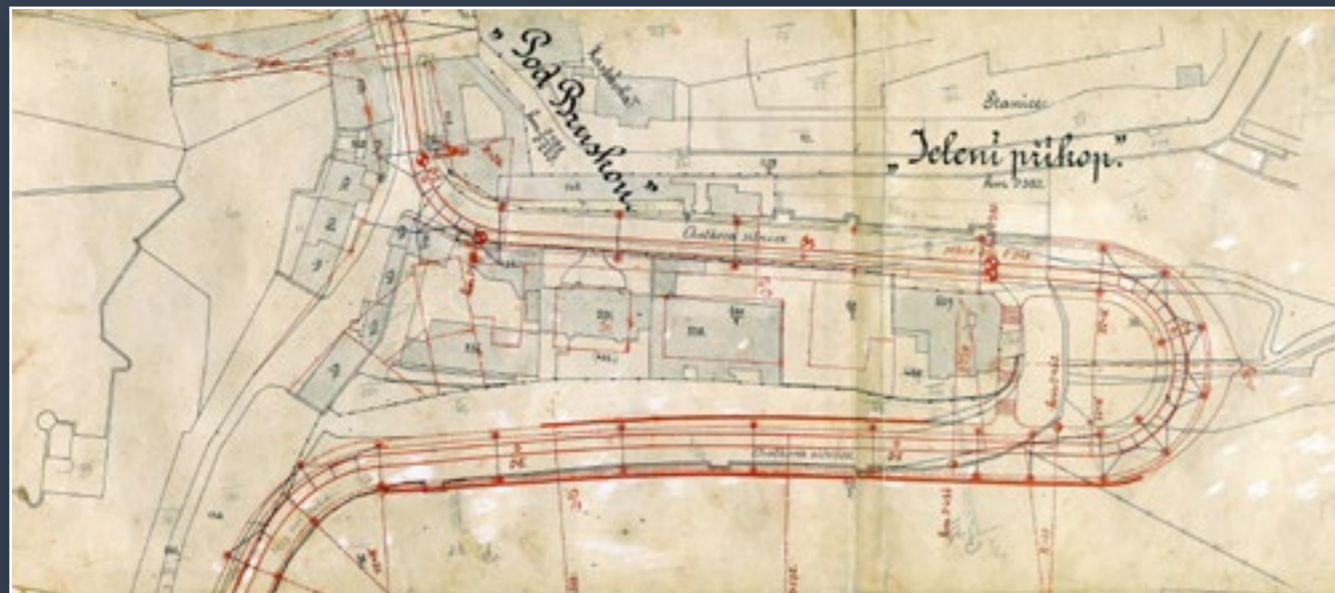
strukce nástupiště, a to jednak v samotném uchycení, tak speciálním nátěrem. Rampa je instalována u prvních dveří soupravy za strojvedoucím ve správném směru jízdy, ve stanicích Skalka a Depo Hostivař v obou směrech. Instalace ramp se týká tras A a B, na trase C díky vozidlům M1, u kterých dochází



HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

ŽE BY HOLEŠOVICE?

Špatně ostříhnutý kartónek o rozměru 14,5 cm x 10,5 cm s nalepenou, o něco kratší tónovanou fotografií, zachytil pózující šestici dělníků s dvojicí šéfů. To je ale všechno, co o tom snímku víme. Koho tady fotograf zachytil, to se už asi nikdy nedozvíme, stejně tak jako kdy a kde skupinový snímek vznikl. Pouze podle typu dveří se domníváme, že by to mohl (ale také nemusel) být nějaký kout v areálu holešovické elektrárny u tramvajových ústředních dílen. Ale je to jen domněnka.



CHOTKOVY SADY V MĚŘÍTKU 1:720

Tento plán Chotkovy silnice byl předložen 26. února 1908 při tzv. policejní pochůzce a staniční komisi, která se týkala nové tramvajové tratě Klárov – Hrad. Z plánu je při pečlivém prohlížení patrný i původní stav ulice, kdy ostrý oblouk byl dál od Jeleního příkopu. V detailech se výsledný stav od projektu lišil, což bývalo obvyklé. Například levý kolejový přejezd, v projektu zakreslený nad zatáčkou, byl nakonec zřízen níž, před zatáčkou. Součástí projektové dokumentace byly i podélný řez a příčné profily, technická zpráva a rozpočet. To vše včetně desek bylo dohromady silné jen asi 2,5 cm. Situační plán, na který se díváte, je pouze malým výřezem z celkového složitě skládaného výkresu zahrnujícího úsek od Klárova až do dnešní zastávky Pražský hrad. Byl zhotoven v měřítku 1:720. Trať spojená s náročnou přestavbou Chotkovy silnice byla uvedena do provozu 30. ledna 1910.



OPRAVNA TRAKČNÍCH MOTORŮ

Jméno fotografa Antonína Novotného je zájemcům o historii pražské MHD dobře známé. Především ve druhé a třetí dekádě minulého století jako schopný fotoamatér pořídil celou řadu zajímavých snímků. Některé vznikly v areálu holešovické elektrárny, kde byla i tramvajová vozovna a ústřední dílny. Právě v dílnách někdy kolem roku 1913 vznikla tato fotografie z opravy trakčních motorů. Novotný některé snímky datoval, tento bohužel ne, na rubu najdeme jen tužkou napsané číslo 59. Originální snímek Antonín Novotný zvětšil na fotopapír o rozměru 13 x 18 cm.

VLEČNÁK K MOTORÁKU SAMOSPÁDEM

Konečná v Motole byla posledním místem, kde u pražských tramvají probíhalo tzv. kuplování. V Motole totiž nebyla kolejová smyčka, a tak nezbyvalo nic jiného, než tady provádět až do 14. ledna 1974 tradiční manipulaci s vlečnými vozy. Byly tu dva kolejové přejezdy, mezi nimiž se odpojily vlečné vozy. Motorový vůz je západním přejezdem objel a přes druhý si pro „vlečňáky“ zajel, připojil a přes přejezd se vrátil na správnou kolej. Druhá možnost spočívala v tom, že si vlečný vůz k motorovému dojel samospádem, což ukazuje i tato fotografie. Kromě toho bylo nutné zavřít dveře na jedné a otevřít na druhé straně, obrátit tyčový sběrač a obrátit i orientační tabulky. Fotografie má rozměr 15,5 x 10,5 cm a na rubu má v rohu malé razítko Reichl. Je-li to jméno autora nebo sběratele, nevíme, ale objevuje se na více fotografiích.



PRAHA MĚNÍ SE PŘED OČIMA

Možná se ptáte, proč uveřejňujeme tuto nepříliš zajímavou fotografii s areálem bývalé holešovické elektrárny, dnes patřící Pražské teplárenské, pořízenou 15. května 2017. A navíc ta ošklivá ohrada... Dnes byste takovou fotografii už nepořídili, protože ohrada, která hyzdila po zbourání starých Zátor tuto část Prahy čtyři desítky let, už je minulostí. Na místě zboření vyrostl moderní dům, který nabízí od podzimu 2020 apartmány studentům. Na areál elektrárny už ze schůdků nenápadného vstupu do Archivu Národního muzea dnes není vidět. A ještě dodatek – fotografie byla pořízena mobilním telefonem a má rozměr 4032 x 3016 obrazových bodů, což je při rozlišení 300 dpi srovnatelné s údajem 34 x 25,5 cm.

Text: Jan Šurovský



„LETECKÝ“ SNÍMEK Z VĚŽE KOSTELA SV. LUDMILY PROZRAKUJE POLOHU TRATI A ZASTÁVEK BĚHEM STAVBY METRA, ODHADEM V ROCE 1976 NEBO 1977. ODBOČKA DO KORUNNÍ ULICE JE TOTIŽ UŽ MINULOSTÍ
FOTO: ARCHIV DPP

DOPRAVNÍ ARCHEOLOGIE NA NÁMĚSTÍ MÍRU

AKTUÁLNĚ DOKONČENÁ OPRAVA TRAMVAJOVÉ TRATI NA NÁMĚSTÍ MÍRU A V JEHO OKOLÍ PŘINESLA KROMĚ NOVÝCH KOLEJNIC TĚŽ ROZŘEŠENÍ JEDNÉ HISTORICKÉ NEJASNOSTI, A SICE, KDY BYLA NAPOSLEDY TRÁŤ NA NÁMĚSTÍ MÍRU ZREKONSTRUOVÁNA.

Jednoduchá otázka nemá snadnou odpověď, protože výměn kolejnic v této lokalitě bylo nepřeberné množství. Nás ale zajímá poslední rok rekonstrukce, nikoliv jen výměny kolejnic.

Tramvaje se zde objevily již v roce 1897, a to v relaci Anglická – Korunní. Záhy v roce 1898 ovšem přibyla třetí trať – z Jugoslávské. A hned v roce 1899 ještě čtvrtá a poslední

trať, do Francouzské. Za zmínku stojí i kolejová smyčka z roku 1908 kolem kostela sv. Ludmily, určená především vozům pro návštěvníky vinohradského divadla. V roce 1916 byly při rekonstrukci tratě v dnešní Jugoslávské ulici použity povrchové koleje na kraji vozovky. Na náměstí Míru byla, od rekonstrukce v roce 1920, křižovatka provedena formou u nás ojedinělých křižovatkových výhybek, kterým se říká „angličan“.

Již dne 17. dubna 1928 však došlo ke zrušení trati v Anglické ulici, zanikla i „divadelní“ smyčka. Náměstí Míru bylo zcela přestavěno, zajímavý tramvajodrom zmizel. Tramvaje začaly jezdit podél jižní strany a na východní straně náměstí se pak rozvětvily do Francouzské a Korunní ulice. Místo zaniklé smyčky se uvažovalo ve vznikem manipulační koleje v Blanické ulici, ale ze záměru sešlo.

Další podstatné změny souvisely s výstavbou metra I.A. Dne 28. dubna 1975 byla zprovozněna nová tramvajová trať v Blanické ulici, která nejprve sloužila provizorně pro relaci Náměstí Míru – Korunní – Blanická – Francouzská – Moskevská. Následně 25. července 1975 byla Blanická zase uzavřena, přičemž od 4. srpna 1975 se do Vršovic již jezdilo přímo Francouzskou ulicí a zaústění tratě z Korunní ulice do náměstí Míru bylo navždy zlikvidováno. Definitivně byla trať v Blanické, tentokrát již pro provoz od Flory, zprovozněna 29. srpna 1975.

Důležitá byla i výluka mezi Tylovým náměstím a Blanickou ve dnech 10. května až 23. června 1978. Tehdy byla trať přeložena na náměstí Míru do dnešní šikmé podoby, čímž byly získány zastávky pro dva vlaky 2xT3 v přímé, což zásadně zlepšilo bezpečnost provozu při odbavování vlaků směrem do Vršovic a Vinohrad. Původní trasu však stále prozrazují trolejové sloupy při jižní straně náměstí. Ano, tak velký posun trati byl proveden.

I po této rekonstrukci však v tristním stavu zůstávala trať v Jugoslávské ulici. Jenže tehdy byly ve strašném stavu skoro všechny tratě, ale velice rychle byly v 80. letech doslova zachraňovány z klinické smrti metodou BKV panelů, nad kterou v dnešní době ohrujeme nos. Jenže v Jugoslávské ulici BKV panely nikdy nebyly. Snaha o udržení sjízdnosti tratě byla např. realizována havarijní opravou tratě v Jugoslávské od 12. do 21. listopadu 1991.

Teprve v roce 1995 přišla ke slovu první část rekonstrukce Jugoslávské. Od 18. července byl vyloučen provoz z Tylova náměstí po Blanickou za účelem rekonstrukce trati v Jugoslávské ulici a ve Francouzské mezi náměstím Míru a Blanickou. Také se po 20 letech rekonstruoval kolejový trojúhelník Blanická. Provoz přes náměstí Míru byl po výluce obnoven 2. září 1995. Zbytek Jugoslávské byl zrekonstruován spolu s úplnou rekonstrukcí křižovatky Tylovo náměstí. Velkou novinkou bylo vytvoření přímých obloúk z Jugoslávské do Bělehradské směrem z a do Nuslí. Výluka přes náměstí Míru tehdy trvala od 29. června do 22. srpna 1996.

TENTÝŽ DEN BYLA ZDOKUMENTOVÁNA „DVAADVACÍTKA“ VE VELMI ROZBITÉ TRATI V JUGOSLÁVSKÉ ULICI. DOPRAVNÍ ZNAČKA UPOZORŇUJE NA VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO AUTOBUSY NA KOLEJÍCH. TEHDY ZDE JEZDILA ALE UŽ POUZE LINKA 148 A JEN V PRACOVNÍ DNY VE ŠPIČKÁCH A SEDLE.
FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



DNEŠNÍ TRÁŤ NA DNEŠNÍM MÍSTĚ, OVŠEM 28. ZÁŘÍ 1979 BYLA SPÍŠE AUTOBUSOVOU NEŽ TRAMVAJOVOU. ČÍSLA NA OZNAČNÍKU ZDALEKA NEJSOU VŠECHNA, ZBYTEK JE PATRNĚ Z DRUHÉ STRANY
FOTO: ARCHIV DPP



LINKA 22 VJÍŽDÍ DO PROSTORU LIDUPRÁZDNÉHO NÁMĚSTÍ Z JUGOSLÁVSKÉ ULICE V SOBOTU 16. ČERVNA 1990
FOTO: JAN ŠUROVSKÝ





POSLEDNÍ ÚNOROVÝ DEN ROKU 2021, TEDY TĚSNĚ PŘED VÝLUKOU Z DŮVODU OPRAVY TRATĚ OD TYLOVA NÁMĚSTÍ PO BLANICKOU, PROVOZ ZAZNAMENAL PETR HEJNA

Od té doby již probíhala pouze běžná či větší údržba, jako byly výměny kolejnic, výhybek a kolejových konstrukcí. Takové výluky evidujeme mj. od 25. března do 6. dubna 1999, od 10. do 21. května 2005, větší byla od 3. do 13. května 2008, kdy došlo k výměně kolejového rozvětvení od náměstí Míru do Blanické.

Kolejové rozvětvení bylo měněno i v Blanické v rámci repanelizace Korunní těsně předtím, tedy do 3. května 2008. Výměny kolejnic na náměstí Míru probíhaly také v roce 2014. Další výměny a podbíjení v Jugoslávské se uskutečnily i v roce 2016, od 11. do 26. července.

Letošní výluka byla zaměřená na velmi rozsáhlou výměnu kolejových konstrukcí a oblouků prakticky v celé trati, proto trvala od 5. března do ukončení provozu 1. dubna 2021. Nejprve se podařilo během víkendu vyměnit kolejové rozvětvení z Blanické (po 13 letech intenzivního provozu) a hlavní etapa začala v noci ze 7. na 8. března.

Odkrytím ploch na náměstí Míru bylo prokázáno, že tratový spodek včetně pražců skutečně pochází z roku 1978. To, že je spodek takto pevný a stabilní již 43 let (navzdory intenzivnímu provozu tramvají a autobusů po kolejích), je dáno tím, že dřevěné pražce byly velmi důkladně zabetonovány. Lze očekávat, že tento kolejový spodek ještě řadu let bude dobře sloužit. Na základě těchto poznatků můžeme očekávat, že soudobě realizované tratě na betonové desce by mohly mít podobně dlouhou životnost, což je výborná zpráva.

Intenzivní provoz tramvají a autobusů v oblasti náměstí Míru si můžeme připomenout historickým exkurzem do oblasti linkového vedení. Ale to si včetně ohlednutí za vývojem preference necháme do příštího čísla. ■



V SOUVISLOSTI S REKONSTRUKCÍ JUGOSLÁVSKÉ ULICE BYL OPTIMALIZOVÁN I OBLOUK OD ZASTÁVKY NÁMĚSTÍ MÍRU. V ÚTERÝ 1. SRPNA 1995 DOKUMENTOVAL FILIP JIŘÍK



NA SNÍMKU Z 12. 3. 2021 JE PATRNÉ, ŽE OD OPTIMALIZACE OBLOUKU V ROCE 1995 NENÍ VNITRNÍ KOLEJNICE OBLOUKU DO CENTRA NA PRAŽCÍCH, ALE VOLNĚ NA BETONOVÉ DESCE
FOTO: JIŘÍ BENEŠ



STŘÍPKY ZE ŽIVOTA PĚVECKÉHO SBORU DPP

NÁPAD NA ZALOŽENÍ PĚVECKÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY SE ZRODIL V HLAVĚ TEHDEJŠÍHO STROJVEDOUČÍHO LUKÁŠE JANÍRKA, KTERÝ SI ŘÍZENÍ VLAKOVÉ SOUPRAVY METRA SPLNIL SVŮJ DĚTSKÝ SEN. A PROTOŽE VYSTUDOVAL KROMĚ JINÉHO I OBOR SBORMISTROVSTVÍ NA PEDAGOGICKÉ FAKULTĚ OSTRAVSKÉ UNIVERZITY, ROZHODL SE ZREALIZOVAT ORIGINÁLNÍ NÁPAD – ZALOŽIT V DPP PĚVECKÝ SBOR.



To by nebyl Lukáš, aby se mu to nepodařilo. Sehnal si souhlas tehdejšího vedení společnosti a prostřednictvím inzerátu v DP kontaktu oslovil potenciální členy sboru. Tak se 29. března 2010 sešlo v areálu vozovny Žižkov prvních 12 odvážlivců, kteří si chtěli aspoň zkusit společně pod vedením sbormistra Lukáše zazpívat, což se také na této první zkoušce sboru podařilo.

Brzy se řady sboristů rozrostly o další zájemce z řad zaměstnanců DPP a začali jsme navrhovat skladby na náš první inaugurační koncert, který se uskutečnil v listopadu 2010 ve stylovém prostředí mezi exponáty v Muzeu MHD ve vozovně Střešovice.

Od kostela přes Stromovku po kolonádu

Také prostředí, ve kterém jsme svá vystoupení realizovali, bylo velmi různorodé. Jednoznačně vedou kostely a to nejlépe s varhanami. Toto prostředí má pro sborový zpěv své zvláštní kouzlo a ve většině kostelů je i dobrá akustika, takže se nám tam dobře zpívá. A to i za cenu nevlídné zimy při našich tak oblíbených vánočních koncertech, na které nás přijde vždy povzbudit nejvíce našich příznivců. Proto je téměř povinným vybavením na tyto akce pořádně velká termoska s horkým nápojem na zahřátí. Naopak k velmi netypickým prostředím našich vystoupení patřilo pódium

ve Stromovce na velikonoční akci DPP, kde lilo jako z konve a většina našich posluchačů byly kachny z blízkého jezírka.

Zazpívali jsme si za plného počtu posluchačů např. na kolonádě v Poděbradech nebo v Mariánských Lázních, u Kinobusu na Václavském náměstí nebo v Letenských sadech, na Staroměstském náměstí při rozsvícení vánočního stromu, v podzemních chodbách ve Znojmě, ve vinném sklípku na jižní Moravě, na lodi na Vltavě nebo ve Francii na několika místech. Dokonce náš zpěv zazněl i z prken Vinohradského divadla a v Betlémské kapli.



„Tajná“ příprava na oslavu a CD

Akce našeho sboru byly za ta léta velmi různorodé. Pořádali jsme především vlastní koncerty nebo společná vystoupení s jinými sbory, adventní a vánoční koncerty, charitativní koncerty, zpívali jsme na soutěžích nebo benefičních akcích. Samozřejmostí byla naše vystoupení na akcích pořádaných DPP, jako je Naladte se v metru nebo na jiných akcích pro zaměstnance. Dokonce jsme si zazpívali při slavnostním zahájení provozu nové trasy metra V.A ze stanice Dejvická do Motola.

Jednou z nejvydařenějších a nejmotivnějších akcí byl nápad sbormistra uspořádat charitativní koncerty v Praze, ve Znojmě a v Dyjákovicech na podporu malého Davida z Dyjákovice, trpícího vážnou vrozenou nemocí, na jehož konto se nám podařilo vyzpívat pěkných 25 tisíc Kč.

Jedinou akcí, na kterou se sbor připravoval částečně za zády a bez účasti sbormistra, byla akce na oslavu jeho kulatých 40. narozenin.



Pod jeho vedením jsme pilně nacvičovali na oficiální část oslavy, což byl odpolední koncert pro jeho přátele a věrné příznivce sboru v kostele Martina ve zdi, na kterém jsme pokřtili naše první nahrané CD s názvem

Pěvecký sbor DPP za 11 let své existence stihl:

- 106 vystoupení
- 400 společných zkoušek
- natočit 2 CD:
Vezeme vám muziku... (2016)
Z Moravy, Slovenska, Čech (2018 společně s Cimbálovou muzikou Lašár z Velkých Pavlovic)

„Vezeme vám muziku“, natočené téhož roku v nahrávacím studiu Českého rozhlasu v Praze - Karlíně. Druhá, neoficiální část narozeninové oslavy se chystala výhradně bez vědomí sbormistra pod dohledem předsedkyně sboru Dany a za účasti všech sboristů, kteří chtěli Lukáše překvapit a současně mu tím poděkovat za jeho nápad nás dát dohromady a vytvořit tak partu lidí, která si spolu ráda zazpívá.



Také se nám podařilo natočit už dvě CD a chystáme si repertoár na další, které bychom rádi časem natočili. Velkým zážitkem a zkouškou soudržnosti celého sboru bylo v roce 2019 letní natáčení našeho druhého CD v profesionálním nahrávacím studiu v Dolních Bojanovicích. Museli jsme se vyrovnat s nečekaně odpadlými sboristy a velkými nároky hudebního a zvukového režiséra, kteří s námi amatéry měli neskutečnou trpělivost. Strávili jsme velmi náročné 3 dny ve studiu a společnými silami se podařilo natočit CD s názvem „Z Moravy, Slovenska, Čech“, za které se snad nemusíme stydět. Výjimečnost tohoto CD pak byla potvrzena i při jeho křtu na vánočním koncertě, kde se stal jeho kmotrem generální ředitel DPP Petr Witowski.

Plány do budoucna

V posledním roce naší aktivní činnosti jsme si měli možnost zazpívat za doprovodu dechového orchestru z Německa, se kterým jsme se setkali poprvé až v koncertním sále pražského Hlaholu, kde jsme měli jen pár minut na vyzkoušení naší společné skladby. Bylo to velké dobrodružství pro nás všechny a úplně nová zkušenost. Měli jsme v plánu si to ještě jednou zopakovat, a to v Německu, kam jsme byli pozváni, a v květnu loňského roku jsme měli mít společný koncert. Ten byl zatím odložen na neurčito.

Bohužel všechny naše plány na oslavu 10. výročí od založení Pěveckého sboru DPP v roce 2020 musely být zrušeny v důsledku šířící se

pandemie. Protože se nemůžeme scházet na zkouškách, byla činnost sboru dočasně pozastavena.

Pokud vás naše aktivity zaujaly a chtěli byste si je s námi vyzkoušet, neváhejte a kontaktujte nás prostřednictvím e-mailu sbordpp@seznam.cz. A jaký máme repertoár, se dozvíte na našich webových stránkách www.sbordpp.cz.

Jsmo dobrá parta nadšenců, kteří si spolu rádi zazpívají a podnikají společně spoustu akcí, na které se leckdy nedá zapomenout. Teď pevně doufáme, že se začne celková situace v dohlednu zlepšovat a my vám budeme moci ještě letos zazpívat. ■



Text: Jitka Urbánková



SVEZTE SE NEJVÝŠE POLOŽENOU TRAMVAJÍ SVĚTA



JIHOAMERICKÉ MĚSTO CUENCA, TŘETÍ NEJVĚTŠÍ MĚSTO EKVÁDORU, JE CELOSVĚTOVĚ ZNÁMÉ PRO SVOU KULTURNÍ A HISTORICKOU ROZMANITOST. V ROCE 2020 SE V CUENCE OTEVŘELA NĚKOLIK LET OČEKÁVANÁ TRAMVAJOVÁ LINKA, KTERÁ JE NEJMODERNĚJŠÍM TRAMVAJOVÝM SYSTÉMEM V EKVÁDORU A ZÁROVEŇ SE JEDNÁ O NEJVÝŠE POLOŽENOU TRAMVAJ NA SVĚTĚ. NACHÁZÍ SE VE VÝŠCE 2550 METRŮ NAD MOŘEM.



Město Cuenca bylo založené v roce 1557 jako španělská osada. Struktura města vychází ze španělských ortogonálních plánů. Najdeme zde propracovaný systém parků, náměstí, átrii, kostelů, ze kterých na návštěvníky dýchá renesanční historie španělské civilizace. V roce 1999 byla Cuenca vyhlášena jako světové dědictví UNESCO, jelikož v sobě také nese vzácný odkaz na pestrou kulturu původních domorodých skupin Inků a Cañarů.

V centru Cuency žije v současné době cca 420 000 obyvatel. V metropolitní části města se nachází dalších 230 000 obyvatel. S průměrným nárůstem obyvatelstva o 2 % ročně se od roku 2000 Cuenca stala nejrychleji rozrůstajícím se městem Ekvádoru. Z důvodu prudkého nárůstu populace musí město čelit mnoha výzvám dotýkajícím se mimo jiné oblasti ekologie a dopravy. Po mnoha diskuzích se právě tramvaj stala vítězem, do něž jsou vkládány naděje, že umožní integrovat centrum města se zvětšujícím se předměstím a současně zachová kvalitu ovzduší pro další generace.

Otevření tramvajové linky se však potýkalo s mnoha problémy. Původně měla tramvaj začít jezdit již v roce 2016. Následně byl zahajovací termín posunut na rok 2018. Nakonec tramvaj vyrazila do ulic až v roce 2020. Zpoždění projektu zapříčinil například omezený referenční rámec pro čerpání znalostí a zkušeností pro stavbu a údržbu tramvajových

Výstavby tramvajové linky se původně ujmul konsorcium společností GME Cita (Alstom, CIM, Ineo a TSO). GME Cita získalo

Po 11měsíční přestávce se práce opět spustily v čele s novým konsorciem ACTN (Alstom, CIM a NGE Group). To mělo za úkol dokončit tramvajovou linku podle aktualizované smlouvy v hodnotě 48 mil. USD.

Dne 25. května 2020 zahájila společnost Tranvia Cuenca na nové tramvajové trati svůj zkušební provoz celkem se 14 tramvajemi typu Alstom Citadis. Celková délka trasy činí 10,2 km a nachází se na ní 27 zastávek. Linka vede ze severovýchodu města přes centrum na jihozápad města z Control Sur do Parque Industrial. Jízda tramvají z jednoho konce města na druhý trvá přibližně 28 minut. V rámci orientace na cestující se lidé prvních 60 dnů mohli svézt tramvajovou linkou zdarma.

Tramvaj jezdí každý den od 6.00 do 20:00 v desetiminutových intervalech. Po skončení zkušební doby tramvajových jízd jsou tarify nastaveny na 1 USD za cestu při použití platné letenky a 0,30–0,35 USD za cestu při využití předplacené karty nebo při slevě na více cest.

Přepokládá se, že v budoucnu tramvajová linka svezde denně až 45 000 cestujících. Avšak pandemie viru covid-19 zapříčinila omezení provozu městských hromadných prostředků nejen v Cuence, ale i v celém Ekvádoru. Pro zajištění sociálního odstupu v jednotlivých vozech hromadné dopravy byla přepravní kapacita snížena na 30 %. Proto zaměstnanci dopravního podniku většinu míst k sezení přepásali žlutou páskou. Zároveň jsou cestující i zaměstnanci povinni nosit roušky a dodržovat veškerá preventivní opatření. ■



systémů v Ekvádoru. Cuenca byla odkázána na externí pomoc a poradenství Španělska a dalších států.

Před vedením města Cuency stál také náročný úkol spočívající v tom, aby nová tramvajová linka zvládla náročnost městského kopcovitého terénu a aby nedošlo k narušení historického rázu ulic a k poškození starobyklých památek. Město se nakonec rozhodlo pro dvoukolejnou tramvajovou trať se standardním rozchodem (1435 mm). Aby se zabránilo „vizuálnímu smogu“ v podobě trolejového vedení, byla část trati vybavena podzemním napájecím systémem. Na většině stanic najdeme nainstalovanou centrální plošinu. V okrajových částech města se rozprostírají zelené trávníkové trati s trolejovým vedením.



v červnu 2013 kontrakt ve výši 142,6 mil. USD na dodávku integrovaného systému tramvají. V roce 2015 byl celý projekt zastaven, protože starosta Cuency vypověděl jedné ze společností smlouvu z důvodu jejího porušování.

VÝUKU CHÁPU JAKO DIALOG MEZI ŽÁKEM A UČITELEM

DNES SI POPRVÉ V CYKLU ZA KATEDROU POVÍDÁME SE ŽENOU – UČITELKOU, A JE TO POVÍDÁNÍ VELMI PŘÍJEMNÉ. MÝM HOSTEM JE MARIE ANTUŠKOVÁ, KTERÁ V SPŠD, A.S., VYUČUJE AUTO OBORY.

Milý rozhovor byl více než o ní samotné o jejím pohledu na mladou generaci. Vznikla tak zajímavá sonda „do hlubin dnešní študákovy duše“. Je pěkné a povzbudivé, že dokáže pedagog vidět mladou generaci tak pozitivně a brát ji takovou, jaká je. Se všemi svými pozitiviv i negativiv.

Maruško, stát se učitelkou byla tvoje volba od začátku?

Ani ne, oba rodiče sice byli učitelé, takže nějaké dispozice a vzory tady byly, ale já jsem nejprve vystudovala strojní fakultu ČVUT. Po skončení školy jsem nastoupila do Výzkumného leteckého ústavu. Přišla revoluce, já byla na mateřské a po ní už jsem se neměla kam vrátit. Byla to tehdy doba, kdy se ve firmách pracovalo od rána do večera, ale to já jsem nechtěla. Chtěla jsem mít na své dvě malé dcery dostatek času a poskytnout jim pevné domácí zázemí. Nastoupila jsem tedy do školy s tím, že tu zůstanu pár let, než děti odrostou. Nakonec jsem zůstala až do důchodu, kam mám již brzy namířeno :o)

Myslíš si, že jsou dnešní děti jiné? Případně v čem?

Samozřejmě, že jsou jiné, to s sebou nese doba. Každá mladá generace se od té starší liší, ale já si nemyslím, že je horší. Dnešní děti jsou oproti nám úzce zaměřené. Nevím, jestli je to dobře nebo špatně, ale asi je to pochopitelné, protože mají nepřeberné množství snadno dostupných informací. Musí si tedy vybrat a na něco se zaměřit. Svými dílčími znalostmi mohou pak snadno učitele strčit do kapsy. Na druhou stranu nejsou moc schopné logického myšlení. Chybí jim zkušenosti, a tak jsou snadno manipulovatelní. Zdálo by se, že dnešní mladí lidé jsou daleko sebevědomější,

ale jen navenek. Uvnitř jsou velmi křehcí a zranitelní, a i když se to někdy nezdá, řekla bych, že dnešní děti jsou i v mnohém empatičtější než byly předchozí generace. Jsou ochotné pomáhat a za dobré slovo je člověk „utáhne na vařené nudli“. Získat si autoritu je možná pro učitele dneska obtížnější, ale já jsem s tím nikdy problém neměla. Vždy se s nimi domluvím: „Chcete, abych se k vám chovala jako k dospělým? Dobře, budu vám vykat a budu k vám tak přistupovat, ale od vás vyžaduju plnou odpovědnost.“ A funguje to. Tedy, pokud se nám do toho nemíchají ochranné maminky! To vidím jako velké negativum dnešní doby. Děti nemusí překonávat žádné překážky, cestu životem jim umetají rodiče a také společnost je staví na nedotknutelný piedestal, takže si mohou dovolit všechno! Naproti tomu učitel si nesmí dovolit ani zvýšit hlas.

Baví tě po těch letech vůbec ještě učit?

S dětmi, jejich výukou, ani s kázní problémy nemám. Obtěžuje mě to kolem – narůstající papírování i tlak rodičů. Uvědomuji si také, že s přibývajícím věkem jsem čím dál méně trpělivá. Nepochopení výkladu často souvisí i se špatnou čtenářskou gramotností dnešní mladé generace. Mladí nečtou, a tak je porozumění psanému textu pro ně velkým oříškem, stejně jako třeba použití méně běžných slov při výkladu. Při výuce ve třídě okamžitě zaregistruji, že jsem řekla něco, čemu žáci nerozumí a mohu na to hned zareagovat.

Jak sis vůbec s novým typem výuky poradila?

Jsem technik a ten si poradí vždycky. Výuku ale chápu jako vzájemný dialog mezi žákem

a učitelem, což distanční výuka neumožňuje, a to mi chybí. Na druhou stranu nás tato forma vzdělávání posunula o notný kus dál. Přinos vidím třeba v tom, že máme všechny učební materiály uloženy na školním e-learningu, což je pro žáky skvělá služba, kterou jistě budou i v budoucnu hojně využívat. Taky se najdou žáci, kterým on-line výuka vyhovuje více než ta prezenční, třeba děti s nejrůznějšími sociálními fobiemi. Určitě se ale většina dětí i učitelů už těší na návrat do škol a k běžné výuce.

Víme už, že máš dvě dcery. Byla jsi typická matka – učitelka?

Věřím, že ne a potvrdily mi to i moje holky. Já totiž nejsem vystudovaný učitel. Přístup lidí z praxe je přece jen jiný, než těch z pedagogických fakult, na tom jsme se shodli i s některými kolegy.

Kdybys teď stála na prahu života a rozhodovala se, co dělat. Šla bys znovu učit?

Když se dneska ohlédnou, tak si myslím, že mi povolání pedagoga vlastně plně vyhovovalo. Učitel musí držet krok, já se celý život ráda učila nové věci a to mě baví dosud. Mám velké štěstí, že manžel také pracuje v oboru, takže plno věcí spolu můžeme konzultovat.

Maruško, máš před sebou nějaký nesplněný sen, nějaký cíl?

Mám strašně moc koníčků. Mám psa, kočku, velkou zahradu a taky chceme s manželem cestovat. Už se nemůžu dočkat, až budu mít v důchodu na vše více času. ■



Na virtuální prohlídky zvou v této době návštěvníky prostřednictvím svých internetových stránek nejrůznější instituce. S ohledem na to, že se jedná o výlet ryze internetový, není nutné zaměřovat se jen na nejbližší okolí.

NEJEN O ŽIVOTĚ V MARINGOTKÁCH



Projít si tak můžete kupříkladu on-line aktivitu **Jihomoravského muzea ve Znojme** (www.muzeumznojmo.cz) a prohlédnout si třeba jeho Muzejní čtení ke kávě, podívat se na YouTube kanál muzea nebo si stáhnout některé muzejní publikace. Absolvovat můžete také virtuální návštěvu výstav **Muzea umění v Olomouci** (www.muo.cz/virtualni). Nebo pomyslně zavítat prostřednictvím rozcestníku na stránkách www.esbirky.cz třeba do **Muzea české loutky a cirkusu v Prachaticích** a podívat se na jednotlivé exponáty z výstavy Vodníci, která přináší téměř třicetku různých loutek ze sbírek Divadelního oddělení Národního muzea zpodobňujících jednu z neznámějších a asi i nejpobulárnějších pohádkových bytostí u nás. Zvolit si ale můžete i mnohé další z prezentovaných nabídek virtuálních výstav a expozic.

TADY JDE O VELKÉ PENÍZE!

Několik starších českých filmů se poměrně nově objevuje v nabídce YouTube kanálu **Česká filmová klasika**. Za všechny lze vybrat například skutečně klasický kus (nakonec i podle klasické literární předlohy Nikolaje Vasiljeviče Gogola), filmovou komedii režiséra Martina Friče z roku 1933 **Revizor** s Vlastou Burianem v hlavní roli Chlestakova, ale třeba i s Jaroslavem Marvanem, Theodorem Pištěkem nebo Zdeňkou Baldovou. Hlavní postavou dalšího z novějších

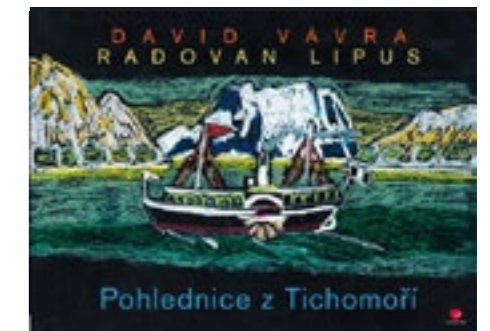


zařazených snímků je detektiv Borůvka z pera Josefa Škvoreckého. Jedná se o krimi komedii režiséra Ladislava Rychmana **Šest černých dívek aneb Proč zmizel Zajíc?** z roku 1969, kde se role detektiva Borůvky zhostil Lubomír Lipský a v dalších rolích se můžeme setkat třeba s Josefem Kemrem, Zdeňkem Řehořem, Františkem Peterkou, Vladimírem Menšíkem, Helenou Růžičkovou nebo Ivou Janžurovou.

AŽ VÁS VYCHÁZEJÍCÍ SLUNCE HŘEJE DO ZAD

A protože to v současné době na nějaké velké cestování zrovna nevypadá, je tady možnost vypravit se po krajinách vzdálených i těch bližších třeba aspoň s knihou. Na základě natáčení dalších dílů pořadu Šumné stopy vznikla publikace autorů Davida Vávry a režiséra televizního seriálu Radovana Lipuse **Pohlednice z Tichomoří**. Je třetí ze série cestovatelsko-architektonických knih a jejím prostřednictvím lze nahlédnout do Japonska, Austrálie, Tasmánie i na Nový Zé-

land a hledat tam mj. také stopy působení českých architektů. Do končin mnohem bližších pak čtenáře zavede kniha **Krajinou Karla IV.: S Otcem vlasti Prahou, Čechami a Moravou** autorů Otomara Dvořáka a Josefa „Pepsona“ Snětívého. Autoři se v ní vydávají po stopách legendárního panovníka, aby navštívili s ním spojené stavby, ukázali jejich význam v dané době i to, jak tyto objekty vypadají dnes. Psaný text zde doplňuje téměř 400 fotografií a obrázků.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do středy 30. dubna 2021** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: knížku Stanice pražského metra (2020), tričko „Nostalgie MHD“ a stylovou roušku s motivy MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 3/2021 zněla: **OIS včera a dnes aneb Čtvrtstoletí autobusy mluví**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Nostalgie MHD“ a knížkou Stanice pražského metra (2020) odměněn: **Jiří Hamerník**.

FOTO
KVÍZ





Pátek
26. března
2021

Směrem na Pankrác!

NOVÝ PROTIPOŽÁRNÍ NÁTĚR VE 4. HALE VOZOVNY STŘEŠOVICE SI VYŽÁDAL JEJÍ VYKLIZENÍ A PŘESUN ČÁSTI HISTORICKÝCH VOZŮ DO VOZOVNY PANKRÁC, KTERÁ JIM POSKYTNE ÚTOČIŠTĚ PO DOBU VÝLUKY V ÚSEKU NÁMĚSTÍ BRATŘÍ SYNKŮ – VOZOVNA PANKRÁC DO 4. ČERVNA 2021

Na cestu se vydaly dva konvoje historických tramvají:

1. jízda: 2210+723, 2272+1202+1201, 3062+1522, 5002, 5500, 7292

2. jízda: 349+1304, 2110+1200+855, 6102, 8084, 8702, 9048

