

7-8 | 2023
ročník 28



BRONZ PRO PRAHU

VODÍK NA LINCE 170

STO MINUT S PREZIDENTEM NA DÉČKU



Letní nabídka

FAN SHOP



Trička s okótovaným technickým výkresem vozu MHD

Vpředu čelní pohled, vzadu boční pohled i s tabulkou s provozními údaji

Barva: béžová, černá, žlutá, červená
Materiál: 100% bavlna

Osuška Tatra T3 ev. č. 7001

Rozměr: 140 x 70 cm
Přední strana polyester,
zadní strana 100% bavlna



Nafukovací plážový balon

Průměr: 23 cm




Plechové smaltované hrnky s technickým výkresem vozu MHD

V nabídce Škoda 706 RO, EČs, prototyp R1 a T3 SUCS
Objem: 250 ml



V prodeji 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 a Hradčanská.

fanshop.dpp.cz

 **Dopravní podnik hlavního města Prahy**

OBSAH 7–8 / 2023

DP
kontakt

LISTÁRNA

4

AKTUÁLNĚ

5–7

PREMIÉRA

8–9 VODÍKOVÝ AUTOBUS NA LINCCE 170

UDÁLOST

10–11 STO MINUT S PREZIDENTEM NA DĚČKU

TÉMA

12–14 CO JE NOVÉHO V INFORMACÍCH VE MĚSTĚ NA VISLE?

STATISTIKA

15 PĚT LET V ČÍSLECH

AKCE

16–17 PO STAVENÍŠTI, ALE JEZDÍME

PRO ŘIDIČE

18–19 VÍME, KTERÝM SMĚREM

PEL-MEL

20 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

REPREZENTACE

21–23 BRONZ Z MĚSTA S MALEBNÝMI ULIČKAMI A SOUTĚŽNÍM DUCHEM

TIP NA VÝLET

24–25 ZA TRAMVAJEMI DO METROPOLE KATALÁNSKA

33–35 NEJEN ZA AUTOBUSY A TROLEJBUSY DO CAGLIARI

52 JANOVSKÉ PŘEKLADIŠTĚ OTEVŘENO

HUDBA V METRU

26–27 NENÍ TŘEBA ZOUFAT, OLYMPIC JEDE DÁL

VZDĚLÁVÁNÍ

28–29 ELEKTROMOBILITA HLAVNÍ NÁPLNÍ WORKSHOPŮ

40–41 #STUDUJSPSD
#PRACUJVDPP

VÝROČÍ

30–32 A: OSLOVA TRASY I VOZŮ METRA

METRO A JEHO LIDÉ

36–37 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM:
7 OTÁZEK PRO: BOLESLAVA LÁSKU

BEZPEČNOST

38–39 Z KURZU RADIAČNÍ OCHRANY NATO

PORTRÉT

42–45 „K OBECENSTVU PŘÍJEMNÁ. U JMENOVANÉ JE PŘEDPOKLAD DOBRÉ PRŮVODČÍ“

PROFIL

46 10. SLET FOŘTU HOSTIL MOST

POZVÁNKA

47 KDYŽ METRO ZASTAVÍ V JEČNĚ

SPOLUPRÁCE

48–49 WIR BRINGEN SIE IN DIE AUSBILDUNG! DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM!

50 KULTURA / KVÍZ

Z HISTORIE

51 PODZIM PRAŽSKÝCH TĚ-JEDNIČEK

VZPOMÍNKA

53–55 AŽ SE DÍLO DAŘÍ!

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

56–57 NEJSEVERNĚJŠÍ METRO MÁ NOVÉ STANICE

58 ZÁBAVA

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 28. 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 Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láška, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Štojdil, Jan Ungerman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 5. července 2023

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.

Přetisk jen se svolením redakce.

Jména vítězců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.

Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje





Eva a Vojtěch Dvořáčkovi

Když v roce 2019 vznikaly fotografie pro rozhovor do březnového DP kontaktu, viselo „něco“ ve vzduchu. Vojtěch Dvořáček ochotně vypomáhal při focení a i přihlížející řidiči před výpravnou strašnické vozovny věděli, že je to jen otázka času. Čas se naplnil v červnu letošního roku, kdy Eva Ermantrautová řekla s lehkostí „ano“. Osudovým fotografem se stal v obou případech Petr Hejna, který společně s redakcí novomanželům gratuluje a přeje úspěšnou jízdu životem.



Poděkování od pražských hasičů



Vážený pane generální řediteli, dovolte mi, abych Vám touto cestou poděkoval za součinnost Vaší organizace při přípravě a samotné realizaci pravidelného vzdělávání starostů městských částí hlavního města Prahy a tajemníků bezpečnostních rad městských částí hlavního města Prahy, které proběhlo dne 15. června 2023 v prostorách Magistrátu hl. m. Prahy – velkému sálu Nové radnice a následně v areálu Správy služeb hl. m. Prahy.

S pozdravem
brig. gen. Ing. Luděk Prudil
ředitel HZS hl. m. Prahy
vrchní rada



Lavina odznáček a medailí

Sběratelů odznáček a medailí je mezi lidmi skutečně velké množství. Redakci se ozval David Jirotko s fotografiemi své sbírky. Desítky medailí, odznáček a odznaků z budování metra tvoří základ jeho kolekce. Za zaslání snímků děkujeme.

Fotografie, dokumenty či příběhy k 50 letům metra přijímáme na adrese: metro50@dpp.cz

Oslavy na Petříně

Ve čtvrtek 20. července 2023 přepravila lanová dráha na Petřín svého osmdesátimiliontého cestujícího. Stala se jím krátce po dvanácté hodině paní Petra z Mostu. Certifikát a dárkovou tašku od DPP jubilejní cestující, která se na Petřín vydala s rodinou, předal technický ředitel – Povrch Jan Šurovský. DPP letos petřínskou lanovkou zatím přepravil více než milion cestujících, za celý loňský rok jich bylo více než 1,7 milionu. Historicky rekordní počet cestujících, více než dva miliony, petřínská lanovka svezla v předcovidovém roce 2019. Lanovku letos v říjnu čeká pravidelná podzimní údržba, příští rok pak DPP plánuje zahájení výroby nových vozidel, ale i rekonstrukce dráhy lanovky včetně stabilizace svahu. (red)



Foto: Petr Hejna



Foto: VCES

Výstavba vozovny v Hloubětíně pokračuje

Koncem června se vydal generální ředitel DPP Petr Witowski společně s generálním ředitelem Zdeňkem Pokorným ze stavební společnosti VCES na společnou prohlídku staveniště vozovny Hloubětín. V prostorách vozovny aktuálně probíhají intenzivní práce na montáži nosné ocelové konstrukce hlavního objektu celé vozovny – haly určené pro odstav, kde již probíhá její opláštění a montáž podpor kolejí v části denního odstavu. Souběžně se také pracuje i na ostatních provozních budovách celého areálu. Zde již probíhají práce na monolitických a zděných konstrukcích. Nová moderní hala by měla sloužit svým účelům na jaře 2025. (red)

Historická linka 42 denně v provozu

Městská organizace Prague City Tourism a DPP se rozhodli rozšířit provoz oblíbené historické linky č. 42. Po dobu letních prázdnin tak tramvaj jezdí každý den od 10.00 do 18.00 hodin. Na lince se střídá celkem 11 historických vozů. Od zahájení provozu před dvěma lety přepravila už více než 82 tisíc cestujících. Jízdenka na linku č. 42 slouží zároveň i na další historické linky č. 41 a K, ale i jako 20% sleva pro vstup na nejnámější pražské věže. (red)

HOLEŠOVICE S VÝTAHEM

V půlce července DPP zprovoznil ve stanici metra Nádraží Holešovice nový výtah, který nechal vybudovat na místě původní zdvihací plošiny. Ta na místě stála od roku 1993 a v současnosti byla již značně zastaralá. V rámci výstavby došlo k rozšíření výtahové šachty a namontování moderní, kapacitnější a bezpečnější kabiny. Nosnost výtahu je 1000 kilogramů s kapacitou až 13 osob a rychlostí jeden metr za sekundu. Materiály pro výstavbu výtahu jsou sjednoceny se samotnou stanicí metra. (red)



Foto: Petr Hejna

ČERNÝ MOST – RAJSKÁ ZAHRADA V OPRAVĚ

DPP zahájil v pondělí 10. července 2023 stavební akci Oprava střední zidky a opláštění tubusu Rajská zahrada – Černý most. Akce je rozdělena na dvě etapy – během první z nich (s předpokládaným ukončením v říjnu letošního roku) bude provedena zejména protikorozní ochrana točitých schodišť v mezistaničním úseku a pevném schodišti u stanici Černý Most. Současně dojde k sanaci pilíře

mostu a také nanesení protikorozní ochrany zábradlí a oblouků lávky v délce celoplošného obložení tubusu. Začátek druhé etapy je závislý na klimaticky vhodných podmínkách s předpokládaným zahájením prací 16. března 2024 a jejich ukončením do konce června 2024. Během tohoto období bude dokončeno nanesení protikorozní ochrany na zbylé části zábradlí a oblouků tubusu

a zároveň dojde k opravě opláštění parapetních zidek. V rámci obou etap je plánováno celkové uzavření prostoru pro pěší a cyklisty na tubusu metra z důvodu zajištění bezpečnosti veřejnosti při provádění prací. Dále bude uzavřeno vějířovité schodiště a boční vstup z tubusu do stanice metra Rajská zahrada. (mk)



Foto: Václav Holíč

Největší fotovoltaická elektrárna v Praze

Pražská strojírna spustila v červenci největší fotovoltaickou elektrárnu v Praze. Je umístěna na střeších výrobních hal a skladů strojírný ve Víně. Díky ní bude Pražská strojírna schopna pokrýt svou celkovou nominální roční spotřebu elektrické energie. Instalováno bylo celkem 2200 kusů solárních panelů s výkonem 450 Wp, které pokrývají plochu odpovídající výměře 23 tenisových kurtů. Celkově má elektrárna výkon 996 kWp a je schopna vyrobit 980 MWh elektřiny za rok. Návratnost celého projektu se předpokládá do šesti až osmi let.

(red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo Dopravního podniku se ke svému letošnímu 12. zasedání sešlo 20. června 2023, aby projednalo mj. informace k projektu Metro 2040 a automatizaci linky C, aktualizaci směrnice Poslání a působnosti útvarů DPP, elektronické informační panely pro cestující či zprávu o stavu infrastruktury ve správě JDCT 2023. Při dalším zasedání, které se uskutečnilo 11. července, představenstvo projednalo aktualizaci Business plánu DPP do roku 2050, informace o smart city a inovativních projektech DPP, informace k možnosti umístění výdejních boxů v prostorách DPP a dlouhodobou strategii vozového parku tramvají.

Dozorčí rada DPP zasedla ke svému 5. jednání v tomto roce dne 28. června, kdy byla úvodem proškolená v rámci Programu pro předcházení trestné činnosti. Dále projednala stanovisko k rozsahu kontrolního oprávnění dozorčí rady a jejich členů se zaměřením na informace o zadávacích řízeních dle zákona o zadávání veřejných zakázek. Dozorčí rada byla seznámena s informacemi k metru I.D, s aktuálním vývojem smluvních vztahů DPP se společností Inženýring dopravních staveb, s připravovanými novostavbami v tramvajové síti či s průběhem elektrifikace autobusových linek. Dozorčí rada také projednala informaci k projektu Metro 2040 a automatizaci linky C.

(red)

Setkání bývalých zaměstnanců DPP

Poděkování personálního ředitele Jiřího Špičky bývalým zaměstnancům Dopravního podniku je již tradicí, která si další díl připsala 27. června 2023. Na 120 kolegů a kolegů přišlo na setkání v sále depa Kačerov ve dvou skupinách, dopolední a odpolední, aby osobně od personálního ředitele slyšeli poděkování za odvedenou práci pro podnik, převzali dárkové hodinky a postáli fotografovi k pořízení pamětní fotografie. U občerstvení pak nastal čas zavzpomínat na veselé příhody z let strávených v DPP.

(red)



Foto: Petr Hejma



SCHVÁLENÍ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY DPP ZA ROK 2022

Rada hlavního města Prahy v působnosti valné hromady DPP na svém jednání dne 26. června 2023 vzala na vědomí výroční zprávu DPP za rok 2022. Schválila řádnou účetní závěrku DPP za rok 2022 a rozdělení čistého zisku DPP za rok 2022 ve výši 236 943 tis. Kč tak, že se celá částka převede na účet 428 – Nerozdělený zisk minulých let. (da)



Foto: Filip Jirák

Praha se připojila k #RIDEFORUKRAINE

Praha se rozhodla v červnu připojit k projektu #RIDEFORUKRAINE, který upozorňuje na ukrajinskou fundraisingovou platformu UNITED24. Došlo tak k vypravení tramvajové soupravy T3R.PV ev. č. 8161 a 8162 s designem v ukrajinských národních barvách a QR kódem, který vede právě na platformu UNITED24, kde zájemci mohou podpořit Ukrajinu nejen v jejím boji za svobodu. Finančně můžete podpořit až šest různých oblastí, vč. nákupu zdravotnických pomůcek, odminovávání či vzdělávání a vědu. Tramvajovou soupravu je možné potkávat převážně na lince č. 22, a to po dobu zhruba šesti měsíců s možností prodloužení. V rámci tohoto mezinárodního projektu je možné potkávat vozidla městské hromadné dopravy v ukrajinských barvách například i ve Vídni, Vilniusu, Haagu nebo Rize. (red)

Obnova autobusového parku pro rok 2024 zasmluvněna



Vizualizace: Solaris

DPP koncem června objednal na základě uzavřených rámcových smluv se společnostmi Iveco Czech Republic a SOR Libchavy následující vozidla:

- 20 hybridních kloubových autobusů Iveco Urbanway Hybrid 18M za téměř 211 mil. korun
- dalších 39 dieselových autobusů Iveco Streetway 12M za téměř 191 mil. korun
- 20 naftových midibusů SOR ICN 9,5 za bezmála 105 mil. korun

Vozidla budou sloužit k pokračování nezbytné obnovy vozového parku DPP a doplňují nákup bezemisních trolejbusů a elektrobuses. Dodávka minibusů by měla proběhnout nejpozději do konce března 2024, ostatní vozidla průběžně do konce dubna 2024. Dodání dvaceti tříčlánkových bateriových trolejbusů Škoda Solaris 24 pro právě budovanou trolejbusovou trať z Nádraží Veveř na Letiště Václava Havla DPP očekává v únoru 2024. Nové autobusy, které si DPP objednal, budou dále postupně nahrazovat nejstarší vozidla s emisní normou EURO V, vyrobená v letech 2009 až 2011. Některým z těchto vozidel už letos bude 14 let a jsou na hraně ekonomické i technické životnosti. Zároveň se blíží limitu Standardů kvality PID, které připouští maximální stáří autobusů v PID 15 let. (red)

Metro je plné příběhů a vzpomínek...



Vynesme je na světlo!

Fotografie, dokumenty, předměty, vzpomínky a tipy na rozhovory můžete zasílat na e-mail: metro50@dpp.cz nebo zasílat poštou či donést osobně na adresu: Dopravní podnik hl. m. Prahy, Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9

Podělte se o své příběhy s ostatními čtenáři DP kontaktu

✉ metro50@dpp.cz

50 let
1974-2024
metra
s DP kontaktem

Výročí pražského metra je oslavou celého Dopravního podniku

Text: Daniel Šabík
Foto: Petr Hejna

VODÍKOVÝ AUTOBUS NA LINCE 170

V PÁTEK 14. ČERVENCE 2023 BYL NA PRAŽSKÉM BARRANDOVĚ ZAHÁJEN PILOTNÍ PROVOZ VODÍKOVÉHO AUTOBUSU ŠKODA H'CITY. PRAHA SE TAK STALA PRVNÍM MĚSTEM V ČR, VE KTERÉM JEZDÍ VODÍKOVÝ AUTOBUS V PRAVIDELNÉM PROVOZU MHD S CESTUJÍCÍMI.

Vodíkový autobus Škoda H'CITY vyjel poprvé do pravidelného provozu v pražské MHD na lince č. 170 jako vložení 20. pořadí v 13:09 ze zastávky Pražská čtvrť a svoji premiéru ukončil před devátou hodinou ve stejné zastávce. Jeho domovskou garáží je Kačerov, kde se o veškerou údržbu a servis autobusu starají technici Škoda Group, od které má DPP vozidlo pronajaté.

Vodíkem se vozidlo plní vždy po skončení výkonu na lince přejezdem z konečné zastávky Pražská čtvrť k první vodíkové plnicí stanici v Praze, kterou letos na jaře v ulici K Barrandovu zprovoznila společnost ORLEN Unipetrol.

Linku pro testovací provoz prvního vodíkového autobusu DPP vytipoval na základě kritérií, jako je délka a profil linky či typ nasazovaného vozidla. Autobusová linka č. 170 zajišťuje tangenciální spojení barrandovského sídliště



s oblastí Jižního Města. Patří mezi nejdelší městské linky se 40 kilometry na jeden oběh, má současně kopcovitý profil a je obsluhována standardními 12m autobusy. Kromě toho trasa linky vede v blízkosti vodíkové plnicí stanice.

Vodíkový autobus Škoda H'CITY je nízkopodlažní vozidlo s celovozovou klimatizací. Je vybavené PEM palivovými články Ballard FC Move 70 o maximálním výkonu 72 kW a minimálním výkonu 8 kW, ve kterých je vzájemnou reakcí vodíku s kyslíkem ze vzduchu vyráběna elektrická energie pro trakční pohon. Do vzduchu se uvolňuje vodní pára jako vedlejší produkt chemické reakce.

Vozidlo je zároveň vybaveno trakční baterií Nano Power LTO, 36 Ah, 22,9 kWh, která slouží k vyrovnání výkonových požadavků (rozjezd, rekuperace při brzdění), ale umožňuje i nouzový dojezd (například pro poježdění v zázemí DPP). Pro případné samostatné nabíjení a balancování této baterie je k dispozici standardizovaná nabíjecí zásuvka CCS2.

Pro vytápění interiéru vozidla v zimním období je využíváno odpadní teplo z palivového článku, pro velmi nízké teploty je k dispozici



dále doplňkové elektrické topení. Základní technická data vozidla jsme přinesli již v DP kontaktu č. 2/2023.

Pilotní provoz vodíkového autobusu v pražské MHD schválila Rada hl. m. Prahy v únoru loňského roku. Na základě tohoto rozhodnutí na jaře loňského roku hl. m. Praha, DPP, Škoda Group a ORLEN Unipetrol uzavřely memorandum o spolupráci při realizaci tohoto

projektu. Pilotní provoz vodíkového autobusu bude trvat dva roky s možností následného prodloužení v rámci zaslíbené opce. Účelem dlouhodobého testování je ověření provozních, technických a ekonomických parametrů vodíkového autobusu v podmínkách běžného provozu s cestujícími pro následně kvalifikované rozhodnutí o budoucím rozsahu využití vodíkové technologie v pražské autobusové MHD.



Do konce července potřebujeme dokončit školení dalších řidičů i technického personálu, proto následující zhruba dva týdny budeme vodíkový autobus nasazovat na linku č. 170 na tzv. šejdry, tj. spoje v ranní a odpolední špičce, od srpna pak počítáme s jeho standardním denním vypravením v plném provozu včetně víkendů. Do konce července u něj předpokládáme denní nájezd kolem 215 kilometrů, při plném provozu cca 300 kilometrů za den, ročně pak zhruba 50 tisíc kilometrů. Dojezd vozidla na jedno naplnění vodíkových nádrží by měl dle údajů výrobce činit v městském provozu cca 300–350 kilometrů oproti běžnému dojezdu 500–600 kilometrů u naftových autobusů,

řekl při zahájení provozu Jan Barchánek, vedoucí jednotky Provoz Autobusy DPP.



Foto: Petr Hejna

STO MINUT S PREZIDENTEM NA DÉČKU

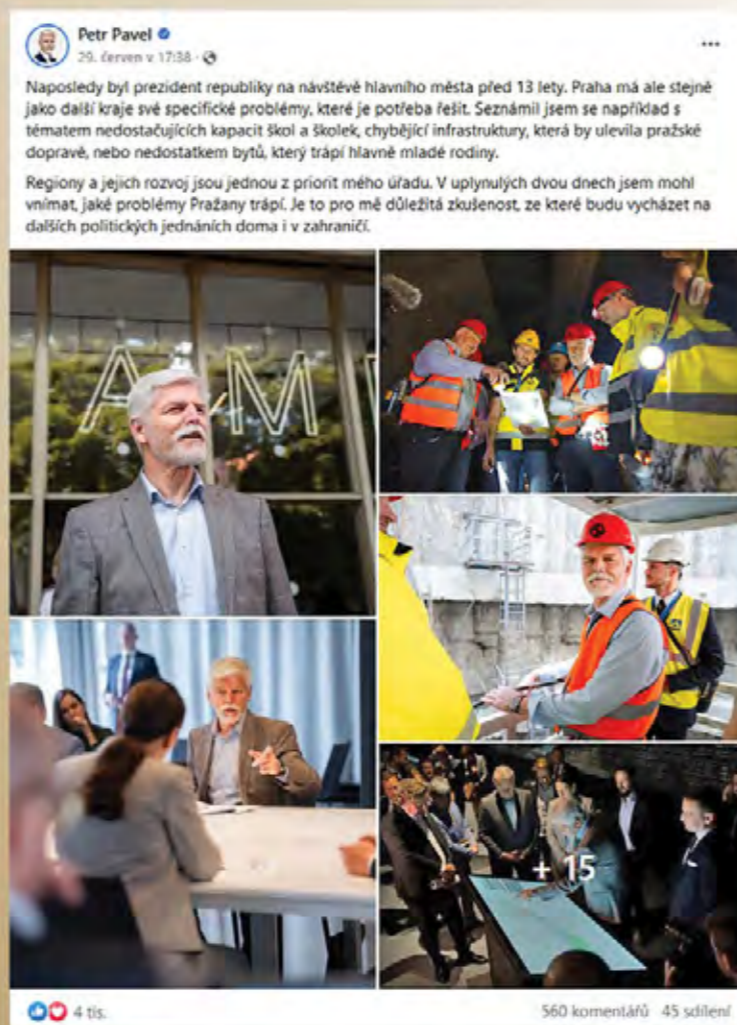


Program prezidenta Petra Pavla

28. 6. 2023

Staveniště VO-OL, ulice Na Strži:

- 13:17 přijíždí na staveniště
- 13:52 vystupuje z výtahu na dně stavební jámy
- 14:07 dosáhl čelby ražby
- 15:00 opouští staveniště VO-OL



Ve středu 28. června 2023 navštívil stavbu metra D prezident České republiky Petr Pavel. Prohlídka staveniště metra D se konala v rámci jeho dvoudenní návštěvy Prahy. Na staveništi VO-OL si prohlédl probíhající ražby pravého mezistaničního tunelu ve směru k budoucí stanici Olbrachtova, a také ražby spojovacího tunelu mezi trasami D a C.

Při návštěvě největší stavební lokality prvního úseku metra D prezidenta Petra Pavla doprovázel generální ředitel DPP Petr Witowski, primátor hl. m. Prahy Bohuslav Svoboda, náměstek pro dopravu Zdeněk Hříb, náměstek pro oblast územního a strategického rozvoje Petr Hlaváček, náměstkyně pro oblast životního prostředí a klimatického plánu Jana Komrsková a další.



Text: Eva Čulíková
Foto: David Novotný, FB Warszawski
Transport Publiczny a MZA



CO JE NOVÉHO V INFORMACÍCH VE MĚSTĚ NA VISLE?

PRO NAČERPÁNÍ NOVÉ INSPIRACE PŘED HLAVNÍ VÝLUKOVOU SEZONOU SE ZÁSTUPCI ODBORU DOPRAVNĚ PROVOZNÍCH INFORMACÍ NA ZAČÁTKU ČERVNA VYDALI VLAKEM DO POLSKÉ METROPOLE VARŠAVY. HLAVNÍMI OBLASTMI ZÁJMU BYLO INFORMOVÁNÍ O ZMĚNÁCH V DOPRAVĚ, NOVÉ INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE, STŘEDISKA DOPRAVNÍCH INFORMACÍ, ROZSAH POSKYTOVANÉHO ZÁKAZNICKÉHO SERVISU A TAMNÍ FANSHOP.

Organizační uspořádání varšavské městské hromadné dopravy je mírně odlišné od systému, který známe z Prahy. I Varšava má svého regionálního organizátora dopravy (Zarząd Transportu Miejskiego – ZTM), který koordinuje a zaštiťuje organizaci systému veřejné dopravy. Avšak nad rámec jednotlivých soukromých dopravců, zapojených do systému, sdružuje mj. i samostatné městské organizace, dopravní podniky zajišťující provoz metra, tramvajů a autobusů (tedy Metro Warszawskie, Tramwaje Warszawskie a Miejskie Zakłady Autobusowe). A právě se zástupci

všech jmenovaných organizací jsme se sešli v sídle ZTM. Přivítání bylo opravdu vřelé; nutno vyzdvihnout, že jedna z prezentací byla jako překvapení připravena a odprezentována v českém jazyce.

Trochu statistiky na úvod

Varšavskou síť městské hromadné dopravy tvoří 2 linky metra, 24 linek tramvajů, 256 linek autobusů, bezmála 50 příměstských autobusových linek a v neposlední řadě tři příměstské vlakové linky. Mohlo by se zdát, že prim v počtu přepravených cestujících hraje varšavská podzemka, která nás na první pohled zaujala svou čistotou, moderním informačním systémem a mnohdy nevšedním designem stanic.

Dominantní roli v míře využití cestujícími však zastávají autobusy (necelých 47 % přepravených cestujících) a posléze tramvaje (necelých 29 %). Každý den se ve dvoumilionové metropoli, která je tarifně rozdělena na pouhých dvě tarifní pásma, uskuteční více než tři miliony cest.

Výluky a informační systém

Obecně lze říci, že polští kolegové přistupují k informování o změnách v dopravě obdobným způsobem. V rámci diskuse se zástupci ZTM jsme hovořili o plánování informačních kampaní, o nasazování informátorů a o vytvářených materiálech v tištěné a elektronické podobě.



Velkým milníkem byla pro polské kolegy vlna koronaviru, kdy razantně omezili rozsah, resp. způsob informování a ani s odstupem času se k původnímu konceptu nevrátili. Tím okamžikem jsme se utvrdili v tom, že bez ohledu na epidemiologickou situaci poskytujeme našim cestujícím v Praze vždy maximální informační servis.



V průběhu naší návštěvy probíhala rekonstrukce tramvajové trati v západní části města, která znamenala změnu pro šest tramvajových linek. Na zastávkách byly k vidění informační vývěsky, v případě potřeby i přenosné zastávkové označnické prvky. Zastávkový přístřešek, pokud je jím zastávka vybavena, přebírá funkci zastávkového označnicku a veškeré provozní informace, výlukové



materiály a jízdní řády jsou umístěny v jeho vitrínách.

Tzv. čochologie, jak ji známe z Prahy, tj. informační tablo se seznamem linek, které zastávku obsluhují, je řešena formou samolepky na čele přístřešku. Pokud na některé z linek dochází výlukou ke změně trasy, je na přístřešek nalepena výrazná samolepka s číslem dané linky a informací „trasa zmieniona“. Pokud je linka přímo zrušena, pak je její číslo přelepeno páskou s textem „linia zawieszona“. Stejnou logikou jsou značeny změny i na tradičních zastávkových označnicích. Obdobně je upraven i vnitřní informační systém ve vozidlech.

Dalším nástrojem k předání informací cestujícím na zastávkách jsou elektronické LED diodové panely s informacemi o odjezdech nejbližších spojů. Záměrně zde není uvedeno slovíčko on-line, neboť to platí pouze u tramvajových linek. Odjezdy linek autobusů jsou uváděny dle jízdního řádu. Co nám jakožto cestujícím-návštěvníkům zcela chybělo, byly konkrétní navigační informace na příslušných zastávkách. Ze zkušeností víme, že velkoformátové tabule, které při výlukách



ve velké míře využíváme, cestující kvitují a snáze se díky nim v dopravním opatření orientují.

Vnitřní informační systém ve vozidlech

Zaujalo nás zpracování vnitřních infopanelů ve vozech, které se svým provedením opakuje jako pomyslná červená nit napříč vozidly od autobusů až po příměstskou železnici, kterou jsme měli možnost rovněž při našich cestách využít. Systém svou grafikou intuitivně pracuje s názvy městských částí a hlavních tříd, tudíž obrazně řečeno i cestující v tunelu metra ví, kde se v rámci města právě nachází. Jako důležitý orientační bod je na obrazovkách panelů uváděna i řeka Visla.

Infocentra a fanshop neboli polsky sklep

Jak již bylo zmíněno, město se v komunikaci s obyvateli a návštěvníky aktivně orientuje na elektronickou formu skrze různé platformy a aplikace. Na všech propagačních materiálech, ať už je zadavatelem město, organizátor, nebo jednotlivé dopravní podniky, je v zápatí uváděna městská infolinka 19 115, která je jakýmsi varšavským univerzálním nonstop call centrem. Pro osobní kontakt se zákazníkem slouží pobočky POP – Punkt Obsługi Pasażerów, jež charakterem nabízených služeb můžeme přirovnat k pražským předprodejům jízdních dokladů.

Velké oblibě se těší tamní fanshopy, které zaznamenaly oproti opatrnému prvotnímu očekávání rychlý nástup. Nejprodávanějšími artikly jsou drobné dárkové předměty s dopravní tematikou (hrnky, klíčenky apod.), textil, doplňky, plakáty a modely vozidel. Fanshopy však bohužel neumožňují svým zákazníkům zakoupení či vyzvednutí objednávek osobně na některé z poboček POPu, možné je pouze zaslání poštou, a to pouze po tuzemsku.

Na závěr

Z Varšavy jsme odjížděli s příjemným pocitem úspěchu v pomyslném srovnání. Dozvěděli jsme se zajímavý pohled zahraničních kolegů na problematiku informování cestujících a získali jsme rovněž i pozitivní zpětnou vazbu na pražskou MHD. Naše velké poděko-

vání patří odboru Korporátní vztahy DPP za perfektní zorganizování pracovní cesty a rovněž varšavským kolegům, že nám poskytli svůj čas a cenné zkušenosti. ■



5

PĚT LET V ČÍSLECH

STATISTIKA NUDA MOŽNÁ JE, UKAZUJE NÁM VŠAK UCELENÝ PŘEHLED O SKUTEČNÉM STAVU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ. DOPRAVNÍ PODNIK SVOJI STATISTICKOU ROČENKU JIŽ VYDAL A MY VÁM Z NÍ PŘINÁŠÍME NĚKOLIK ZAJÍMAVÝCH ČÍSEL Z ROKU 2022 VČETNĚ SROVNÁNÍ ÚDAJŮ ZA POSLEDNÍCH PĚT LET.

POČET PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH PID CELKEM v letech 2018–2022 mimo vlaků ČD a přívozů (v tisících cestujících)

	2018	2019	2020	2021	2022
Metro	430 919	440 489	251 423	237 946	338 136
Tramvaje	373 434	368 874	238 778	225 630	315 436
LD Petřín	2 032	2 230	1 014	1 015	1 708
Tramvaje vč. LD Petřín	375 466	371 104	239 792	226 645	317 144
Městské autobusy vč. ZLD - DP	355 001	354 320	218 659	180 080	231 673
Trolejbusy	43	115	38	0,3	16,0

Údaje vyznačené tučně jsou pouze za DP
Použitá metodika sčítání cestujících v metru je v souladu s metodikou sčítání cestujících povrchovou dopravou (BUS, TRAM):
1 jízda = 1 přepravený cestující, 1 cesta s přestupem = 2 jízdy.
Počet přepravených cestujících za rok 2021 byl ovlivněn pandemií

covid-19, která se projevila ještě více na úbytku cestujících než v roce 2020, díky ústupu pandemie covid-19 v roce 2022 začal opět růst počet přepravených cestujících. Nárůst přepravených osob u ostatních dopravců je způsoben dalším rozšiřováním systému PID.

PRŮMĚRNÝ DENNÍ POČET VOZŮ V PROVOZU

	2018	2019	2020	2021	2022
Metro	454	459	407	430	447
Tramvaje	535	524	491	471	503
Autobusy	823	813	763	795	807
Trolejbusy	0,5	1,2	0,2	+/	0,01

+/ trolejbusová linka byla v provozu pouze 4 dny

SPOTŘEBA TRAKČNÍ ENERGIE v tisících kWh

	2018	2019	2020	2021	2022
Metro	115 640	118 570	106 208	107 168	113 434
Tramvaje	127 513	127 039	116 563	119 592	124 566
Trolejbusy	23	35	6	0,2	10,0
CELKEM	243 176	245 644	222 777	226 760	238 010

Přehled vybraných provozně – technických údajů autobusové dopravy k 31. 12. 2022

Nejkratší linka	základní	249	Nový Zličín – Zličín	oběžná délka 1,75 km
	příměstská	955	Terminál 1 – Tuchoměřice, Obecní úřad	oběžná délka 10,10 km
	noční	915	Miškovice – Cukrovar Čakovice	oběžná délka 5,25 km
Nejdelší linka	základní	177	Poliklinika Mazurská – Chodov	oběžná délka 56,40 km
	příměstská	366	Depo Hostivař – Mukařov	oběžná délka 57,65 km
	noční	907	Letiště – Baně	oběžná délka 79,35 km

Poznámka: Linka 955 je dočasně mimo provoz



Text: Miroslav Grossmann
Foto: Miroslav Grossmann, Jarošava Hussarová
a Lucie Pencová



V BADENIHO ULICI JE TRAMVAJOVÁ TRAT DOKONČENÁ. PRACUJE SE NA VOZOVKÁCH A CHODNÍCÍCH

PO STAVENIŠTI, ALE JEZDÍME

NIKDE V PRAZE NENAJDEME TOLIK TRAMVAJOVÝCH SPOJEK JAKO V ŠESTÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI. JSOU V ULICÍCH U BRUSNICE, HLÁDKOV A TAKÉ V BADENIHO. PŘÁVĚ TA JE NEJVÝZNAMNĚJŠÍ, PŘESTOŽE V JEJÍ RELACI VEDE SOUČASNĚ TRASA METRA A. V ČERVNU SKONČILA REKONSTRUKCE TĚTO TRATI. DO KONCE PRÁZDNIN BUDE TSK PRACOVAT NA VOZOVKÁCH A CHODNÍCÍCH. ALE TRAMVAJE, TY UŽ JEZDÍ.

Jak jsme v úvodu uvedli, Badeniho ulice se nachází v Praze 6. Ve skutečnosti je ale na trojmezí, protože zasahuje rovněž do Prahy 7 a částečně dokonce i do Prahy 1. A to nemá délku ani 300 metrů.

Spojuje důležité tratě v ulici Milady Horákové a Chotkově ulici. Aktuálně jsou zde provozovány čtyři denní a jedna noční tramvajová linka. Rekonstrukce se týkal úsek dlouhý asi 240 metrů, protože nejsevernější část, na Špejcharu, prošla stavební úpravou v rámci

výstavby tunelového komplexu Blanka v roce 2013.

Oproti tomu na jižní straně byla do prací zahrnuta významná část kolejového trojúhelníku v křižovatce s Chotkovou ulicí. Nejednalo se o pouhou obnovu konstrukce, ale její významnou změnu, která byla motivována potřebou odstranění podivného esíčka mezi oběma protisměrnými zastávkami Chotkovy sady. A především přesunem zastávky ve směru do centra na své původní místo.

Kam? Přímo dovnitř kolejového trojúhelníku, naproti zastávce z centra. V této lokalitě ostatně kdysi byly ostrůvky rovněž pro odbočující linku 22, jak ukazuje jeden ze snímků. Bonusem současnosti je bezbariérové řešení ostrůvku namísto dosavadního nástupu z vozovky v odsunutém poloze. Výška nástupní hrany činí 20 cm.

Narovnání trati však znamenalo jiné prostorové nároky v místě trojúhelníku. Na východní straně muselo být rozšířeno těleso



PRO POROVNÁNÍ 2 SNÍMKY: NA FOTCE Z ROKU 2020 JSOU DOBRĚ VIDĚT POKROUČENÉ KOLEJE, KTERÉ BYLY DO TĚTO PODOBY PŘEBUDOVÁNY V ROCE 1995 PŘI TOTÁLNÍ REKONSTRUKCI KOLEJOVÉHO TROJÚHELNIKU. NA SPODNÍM SNÍMKU JE AKTUÁLNÍ STAV



RTT Badeniho

Termín: 17. 3. – 30. 6. 2023 (výluka tramvají 15. 5. – 30. 6.)

Investor, zhotovitel, obstaravatel:
Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje
Projektant: Dipro

Délka mimo kolejovou konstrukci:
239,5 m v koleji z centra, 229,1 m v koleji do centra.

Konstrukce trati:
betonové příčné pražce ve šterkovém loži, žlábkové kolejnice NT1, dlážděný, případně asfaltový kryt

Další realizované objekty a činnosti:
výměna části kolejové křižovatky Špejchar, odvodnění trati, výstavba 14 nových a odstranění 18 původních trakčních stožárů, zastávky, napájení označnicků, přístřešek (THMP), elektrické ovládání výhybky Chotkovy sady od Badeniho

Koordinované akce:
vozovky a chodníky, včetně přeložek sítí (TSK, dokončení 08/2023), oprava plynovodu.

komunikace až o 2 metry směrem k zeleni. V souvislosti s tím musela být přeložena řada inženýrských sítí, které se nacházely v původním chodníku.

Rozsáhlé přeložky byly zásadní pro dobu trvání prací. A byly rovněž důvodem, proč nebyly s obnovením provozu tramvají na začátku července zprovozněny také zastávky Chotkovy sady. Byly sice stavebně dokončené, avšak chyběly okolní chodníky, nebylo tedy možné zajistit přístup. Ke zprovoznění by mělo dojít až v průběhu srpna.

Zatímco objekty dráhy realizoval vlastními silami a svými subdodavateli Dopravní podnik, práce na vozovkách a chodnících, včetně přeložek sítí, byly součástí jiné akce s názvem Badeniho – hluk. Jejím investorem byla Technická správa komunikací. Obě akce přitom probíhaly z velké části současně téměř na jednom místě, což si vyžádalo úzkou koordinaci prací.

V rámci investice TSK dochází také k nahrazení původní dlažby ve vozovce v celé délce Badeniho ulice za asfalt, šířkové poměry zde však zůstaly stejné. Bylo zachováno původní vzhledné stromořadí, které nedovoluje rozšířit vozovku a oddělit provoz tramvají a aut, což by zejména ve směru z centra bylo přínosné z pohledu plynulosti a bezpečnosti provozu tramvají.

Pro konstrukci tratě je použito stejné řešení, jaké bylo to původní, tedy betonové příčné pražce, které jsou uloženy ve šterkovém loži. V prostoru kolejové konstrukce jsou místo betonových pražců použity pražce dřevěné. Kryt tramvajové trati je z většiny opět dlážděný z velké dlažby. V místě kolejové konstrukce u Chotkovy ulice je kryt asfaltový.



PŮSOBIVÝ SNÍMEK TŘÍ DVOJIC VOZŮ T3 Z ROKU 1974. PATRNÁ JE NEJEN ZASTÁVKA PRO LINKY Z BADENIHO ULICE, ALE TAKÉ OD KRÁLOVSKÉHO LETOHRÁDKU. VŠIMNOUT SI MŮŽEME ROVNĚŽ SEMAFORŮ, KTERÉ PODLE VŠEHO ŘÍDILY VŠECH 5 RAMEN KŘIŽOVATKY A VŠECHNY PŘECHODY!

VÍME, KTERÝM SMĚREM



NAVIGACE, TEDY ZOBRAZENÍ TRASY LINKY V MAPOVÉM PODKLADU, V KABINĚ ŘIDIČE

ZMĚNY V LINKOVÉM VEDENÍ AUTOBUSOVÝCH LINEK, ZEJMÉNA TY DOČASNÉ A VÝLUKOVÉ, JSOU OPRAVNĚNĚ NOČNÍ MŮROU ŘIDIČŮ I NĚKTERÝCH DALŠÍCH ZAMĚSTNANCŮ PROVOZU. A JAK VŠICHNI VÍME, ČETNOST TĚCHTO ZMĚN JE V PRAŽSKÉM PROVOZU OPRAVDU EXTRÉMNÍ. KROMĚ TEXTOVÝCH POPISŮ, KTERÉ OVŠEM LECKDY NEMAJÍ IDEÁLNÍ VYPOVÍDAJÍCÍ HODNOTU, A ZPRACOVÁVÁNÍ SCHEMATICKÝCH PLÁNKŮ TAK BYLO DLOUHODOBÝM CÍLEM JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY NĚJAKÉ DALŠÍ VYLEPŠENÍ. PODAŘILO SE A NÁPAD SE V BŘEZNU LETOŠNÍHO ROKU PROMĚNIL VE SKUTEČNOST.

V souvislosti s masívním rozvojem moderních technologií je postupně v několika rovinách rozvíjen i vozidlový odbavovací a informační systém (OIS). Ve vztahu k cestujícím se jedná například o možnost zakoupení jízdního dokladu bezkontaktně kartou přímo ve vozidle a ve vztahu k potřebám provozu můžeme zmínit automatické počítání cestujících pro

zjištění přepravní vytiženosti. A právě abychom díky tomuto systému zjednodušili i výkon práce řidičům autobusů, vznikla v rámci jeho rozvoje tzv. „navigace“, tedy zobrazení trasy linky v mapovém podkladu.

Vzhledem k rozsahu území obsluhovaného autobusu DPP se z hlediska technického ře-

šení nejednalo o žádný jednoduchý úkol, realizace si proto vyžádala značné pracovní úsilí všech zainteresovaných.

Základem jsou jízdní řády

Software pro tvorbu jízdních řádů je základním stavebním kamenem mnoha dalších navazujících provozních systémů, stejně tak je tomu i v případě navigace. Konstrukteři grafikonů skládají trasu linky (a následně jízdní řád) z jednotlivých úseků (tedy mezizastávkových vzdáleností), které si můžeme zjednodušeně představit jako čáru od zastávky k zastávce. A právě jejich skládáním vzniká trajektorie (trasa) linky, která je přenesena až do palubního počítače ve vozidle.

Aktuální data nezbytnosti

Jistě si dovedete (nebo spíše nedovedete) představit, o jaké množství dat se jedná. Do palubních počítačů všech autobusů bylo nejprve nutné zvlášť nahrát základní aktuální mapový podklad. Tato operace si vyžádala značnou časovou náročnost (mapový podklad v sobě zahrnuje Prahu i Středočeský kraj).



UKÁZKA TRASY LINKY V SW JÍZDNÍ ŘÁDY

Data byla do vozidel na garáži standardně přenesena prostřednictvím WiFi sítě. V případě několika desítek vozů však přenos nebyl úspěšný, a proto bylo nutné, aby zaměstnanci jednotky Správa Vozidel a Autobusů zajistili nahrání mapového podkladu ručně, pomocí flash disku s fyzickým připojením se do každého takového autobusu.

Aktualizace mapového podkladu naštěstí nebude tak častá, na rozdíl od aktuálních tras jednotlivých linek, u kterých je aktualizace téměř denní záležitostí. Jelikož dat z autobusů a do autobusů je po připojení se k WiFi v rámci garáže i bez navigace přenášeno obrovské množství (navigace tento objem tedy ještě značně navyšuje), je nutné věnovat zvýšenou pozornost kontrole, zda palubní počítač, zejména před ranním výjezdem, data ještě nestahuje a v takovém případě v rámci možnosti na dokončení přenosu chvíli vyčkat.

Zkušební provoz se změnil v rutinní

Po zahájení zkušebního provozu v březnu letošního roku (nejprve na deseti vybraných vozech všech garáží a následně plošným nasazením do všech autobusů) jsme jako zpětnou vazbu získávali cenné připomínky. Pouze s pomocí vás, řidičů DPP, se tak podařilo systém „vypilovat“ do dnešního stavu, kdy jsou případné chyby nebo nestandardní zobrazení naprosto ojedinělé. Stále však platí, že v případě zjištění jakéhokoliv rozdílu si správnost trasy ověříte pomocí vlepky, případně dotazem na dispečink.

Zkušební provoz byl ukončen k 30. červnu 2023. Od 1. července se tak jedná o provoz rutinní a samozřejmě i nadále vítáme zpětnou vazbu a upozornění na případné nesrovnalosti.

Upozornění pro řidiče

Na tomto místě mi dovoluji znovu zopakovat to, co bylo uvedeno již v informačních dokumentech. Jsme si vědomi toho, že se mapový podklad na displeji v autobusu nenatáčí (server je ukotven trvale nahoře) a že byste tuto funkci uvítali. V našem aktuálním vozovém parku jsou však v provozu vedle novějších i starší modely palubních počítačů, které sice na první pohled nejsou rozpoznatelné, avšak jejich technické parametry jsou odlišné. V případě natáčení mapového podkladu by inter-



PANEL S NAVIGACÍ V DETAILU

ní paměť těchto počítačů nestačila pohybuji se podklad vykreslit, a vy byste tak viděli pouze „kostičkování“ (obdobě jako například při slabém digitálním televizním signálu). Ve vazbě na postupnou obnovu vozového parku se v budoucnu k problematice natáčení mapového podkladu v dalších etapách rozvoje samozřejmě vrátíme.

S rozvojem nekončíme

Navigace ve všech palubních počítačích aktuálně zobrazuje vedení trasy a polohu zastávek všech linek PID včetně všech plánovaných (nikoliv tedy operativních) dočasných změn i náhradních doprav, a to včetně

výjezdových, přejezdových a zátahových tras. Výhody systému jsou jistě nesporné. Mnoho z vás si jistě vybaví situaci, kdy z ranní zálohy dostanete linku, kterou jste opravdu dlouho (nebo ještě nikdy) nejezdi. Dalším příkladem může být provoz náhradní dopravy za tramvaje na opačném konci Prahy. Zobrazení trasy na displeji palubního počítače v takových případech určitě pomůže.

Na druhou stranu samozřejmě ani navigace není všespasitelná. Zejména pro nové řidiče musí být prioritou maximální pozornost při řízení vozidla a odbavování cestujících. Místo nutnosti častého sledování displeje palubního počítače se jistě vyplatí alespoň rámcově seznámení s trasou linky a jejími změnami v předstihu, ať již osobně, nebo třeba přes další dostupné aplikace (vlepky v mobilní verzi Manipulačního pracoviště apod.).

Co tedy systém aktuálně umí, jsme si popsali. Rádi bychom však směřovali ještě dál. Když už jsme začali téma dalšího rozvoje, tak bychom se (kromě již zmiňovaného natáčení mapového podkladu) rádi zaměřili na implementaci tras i smluvních linek (například odvozy dětí na plavání apod.). Smluvní doprava v drtivé většině případů není součástí databáze jízdních řádů, a tvorba tras je tak nutná prostřednictvím ručních zásahů a ručního kreslení, což aktuální verze prozatím neumožňuje. Obdobně se to v budoucnu může týkat i operativních odklonů.

Soukolí informačních bodů

Jak jsme se zmínili již na začátku dnešního článku, je systém navigace pouze jedním prvkem z celého soukolí informačních bodů. I nadále budou vydávány vlepky, při zásadnějších změnách doplněné schematickými plány, i nadále budete informováni např. prostřednictvím mobilní verze Manipulačního pracoviště, abyste v případě svého zájmu informace obdrželi předstihově, nikoliv až po nástupu na směnu v garáži nebo při střídání v autobuse.

Závěrem mi dovoluji, abych tímto prostřednictvím poděkoval všem kolegům, kteří se s námi na vývoji navigace podíleli, a znovu i vám všem, kteří jste nám zaslali své připomínky a upozorňovali na chyby. Myslím, že jsme společně vykonali velký kus práce a odměnou za to bude fakt, že vám v množství změn o trochu více pomůžeme se na trase linek lépe a snadněji zorientovat. Pokud to tak bude, jsme za to opravdu moc rádi. ■



Nové autobusy pro Mladou Boleslav

Město Mladá Boleslav mezi roky 2023 a 2027 pořídí 17 nových autobusů, které bude využívat místní dopravní podnik. Město za ně na základě soutěže zaplatí celkem 114 750 000 korun, z toho 70 % pokryje dotace z Integrovaných teritoriálních investic. Jedná se o jeden z prvních projektů, které mladoboleslavská aglomerace v novém programovém období realizuje. První čtyři vozidla převezme DP Mladá Boleslav do listopadu tohoto roku. Další čtyři budou dodána příští rok a v následujících letech vždy po třech kusech. Přicházejí budou nové autobusy od výrobce Iveco, a to na bioplyn.

Do Hradce na den otevřených dveří

V sobotu 7. října 2023 se v areálu dopravního podniku v Pouchovské ulici a v Terminálu hromadné dopravy u hlavního nádraží uskuteční Den otevřených dveří v Hradci Králové. Obě místa budou propojena speciální bezplatnou okružní linkou, na které budou jezdit historické vozy. Návštěvníci se mohou těšit na prohlídku celého areálu místního podniku včetně zábavného doprovodného programu pro děti. Formou statických ukázek se zároveň představí všechny typy v současnosti provozovaných vozidel MHD včetně nejmodernějších autobusů SOR NS 12 a 18 Diesel. Podrobné informace naleznete na webu www.dpmhk.cz



Foto: FB Dopravní podnik města Hradec Králové

Rychlá rota na skútrech

Kontroloři Pražské strojírny na cestách k opravám tramvajových tratí vyměnili automobily za skútry. Jsou díky nim rychlejší, efektivnější a produktivnější. Strojírna se pro pořízení skútrů rozhodla kvůli nemožnosti rychlejších přesunů mezi jednotlivými pracovními místy automobilem kvůli dopravním zácpám v centru města. Dalším důvodem bylo také výrazné snížení provozních nákladů. Skútry byly pořízeny pro servisní útvar. Jedná se o dvě jednostopá vozidla značky Honda o objemu 125 cm³. Jsou vybaveny zadním kufrem, ve kterém pracovníci vozí základní vybavení. Servisní tým dojíždí na místa závad v tramvajové síti a ve spolupráci s pracovníky DPP vyhodnocuje závažnost závad. Vedení strojírny hledá vzhledem k celospolečenským trendům mimo jiné způsoby, jak snižovat emise CO₂. Velkým krokem byla například výstavba fotovoltaické elektrárny, která byla představena letos v červenci. Ta je navržena pro pokrytí veškeré spotřeby v Pražské strojárně ve výrobních halách i administrativních budovách.



Foto: PS

PEL-MEL

Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek



REPREZENTACE

Text: Daniel Rašplíčka a Milan Bárta
Foto: TRAM-EM a autor



OSVĚDČENÝ SOUTĚŽNÍ TÝM VE SLOŽENÍ NIKOL PRAVDOVÁ, DANIEL RAŠPLÍČKA A MILAN BÁRTA SE VE ČTVRTEK 1. ČERVNA 2023 RÁNO VYDAL NA DESETIHODINOVOU CESTU NA JUBILEJNÍ DESÁTÝ ROČNÍK MISTROVSTVÍ EVROPY ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ DO RUMUNSKÉHO MĚSTA ORADEA.

Oradea je malebné rumunské město kousek od maďarských hranic se třemi tramvajovými linkami. V podstatě v celém městě, a především v centru, se nachází maximálně třípatrové domy, a tak místo působí spíše jako větší vesnice. Centrum je plné novobaročnických domů – paláců z období Rakousko-Uherska. V okrajových čtvrtích města jsou k vidění i pozůstatky masivní bytové výstavby z období socialismu – paneláková sídliště.

Centrální část města, kde jsme byli ubytováni, prochází výraznou rekonstrukcí a skoro celé centrum bylo rozkopáno. Proto jsme tramvaj s cestujícími zahlédli pouze při příjezdu do města, ve městě jezdila náhradní autobusová doprava.

Využití opce na trolejbusy

Ústecký dopravní podnik využil celou opci v rámci smlouvy na nákup trolejbusů Škoda 27 Tr. Kontrakt na nákup velkokapacitních trolejbusů uzavřel ústecký dopravní podnik se Škoda Group na podzim roku 2022. Poslední objednávka na dodatečných dvanáct vozidel dosáhne částky bezmála 250 milionů Kč, celkově má zakázka hodnotu více než 650 milionů Kč. Cestující jistě trolejbusy Škoda 27 Tr potěší zvýšeným komfortem, mj. celovozovou klimatizací či USB nabíječkami. Bezpečnost hlídá kamerový systém jak uvnitř, tak vně vozidla. Kapacita vozidla je 115 cestujících.



Foto: FB Dopravní podnik Ostrava

Domovská stanice pro elektrobusesy

Ve Vítkovické ulici v Ostravě vznikla nová domovská stanice pro elektrobusesy. Jedná se o přístřešek s rozvodnou skříní pro nabíječky, které slouží k nočnímu balancování baterií elektrobusesů DPO, které jsou přes den průběžně dobíjeny rychlonabíječkami. Vedle domovské stanice vznikla i nová výpravná a zázemí pro řidiče, kteří zde nově budou od července odstavovat vozy. Celková délka přístřešku je 111 metrů s šířkou 5,75 metru. Stanice je určena pro autobusy Solaris Urbino 12 electric, kterých má DPO čtyřadvacet. Zájemci mohou sledovat pohyb vozidel v reálném čase například na webu dpo.cz/online.



Foto: FB Dopravní podnik města Ústí nad Labem

BRONZ Z MĚSTA S MALEBNÝMI ULIČKAMI A SOUTĚŽNÍM DUCHEM



Po přivítání v hotelu od organizátorů soutěže TRAM-EM jsme se vydali na pěší prohlídku blízkého okolí. Našli jsme i tramvajovou trať, na které již byly připraveny soutěžní tramvaje. Zaměstnanci místního dopravního podniku Oradea Transport Local S.A. (OTL) byli velice vstřícní a mohli jsme se s těmito tramvajemi i vyfotit! Potkali jsme zde i soutěžní tým města Košice ve složení Martina Hužvíková, Štefan Mrúz a Róbert Lacko, což byl lehce pozměněný tým, se kterým jsme se poměřovali loni v Lipsku.

né, u obou byly tzv. funkce mrtvého muže na ručním řadiči a zavírání dveří pouze na automat. Druhý zmíněný typ byl doplněn o tlačítko bdělosti na pravé opěrce, které se muselo stisknout každých 3–5 sekund, jinak se tramvaj zastavila, a nouzová brzda se neovládala pouze ručním řadičem, ale ještě navíc i pedálem.

Při krátkém tréninku ve vozovně Salca jsme se i po rozhovoru s rumunským instruktorem shodli, že Praha má tramvajovou kolejovou

žalostný. Tramvaj Siemens ULF měla dokonce nastaven omezovač rychlosti na „pouhých“ 35 km/h.

Slavnostní večere s losováním pořadových čísel proběhla v nádherné restauraci Ciuperca na kopci nad městem, odkud byl nádherný výhled. Jako první vždy soutěží domácí tým a druhé startovní místo je vyhrazeno pro loňského vítěze, což byl tým z Hannoveru. Naši dvojici bylo přiřazeno startovní číslo 7, což na jednu stranu je dobrá pozice (nemusí čekat dlouho na start), ale na druhou stranu si nemohou prohlédnout výkony a taktiku většího množství soutěžících.

Vstříc trati

Samotná soutěžní trať se nacházela na náměstí Union, které bylo nově zrekonstruované a opravdu velice pěkné. Soutěžní disciplíny byly některé tradiční, ale jako vždy se našla nějaká novinka:

1. **Nouzové zastavení na semafor**, což bylo dosti zmatečné, jelikož rychlost neměla se semaforem vůbec nic společného, a proto to téměř nikomu nešlo. Buď zastavili těsně před daným místem, nebo jej projeli.
 2. **Kulečník** byl o jemné práci s řadičem a správné razanci.
 3. **Hašení požáru** byla taková zdržující disciplína, aby zbyl čas pro druhého z týmu nastavit „panáka“ na odhad průjezdního profilu. Ale všichni jsme si to rádi vyzkoušeli, jelikož pro většinu to bylo poprvé, co hasicí přístroj použili.
- Soutěžící řidič přeběhl do tramvaje na protější koleji a vyrazil k plnění dalších disciplín:
4. **Průjezdní profil** byl hodně na odhad, který se netrénoval, měřilo se v mírném oblouku.
 5. **Zastavení v zastávce na přesnost třetími dveřmi naslepo**.
 6. Na závěr **tramvajový bowling**, což byla jako vždy divácky vděčná disciplína.

Bereme bronz

Po prvním kole, kdy soutěžil Daniel, jsme obsadili 3. místo, a s očekáváním jsme se těšili na kolo druhé. Zde se jelo v obráceném pořadí, takže Nikol jela až „předposlední“! To na ni působilo jako veliký tlak, ale díky naší podpoře a podpoře týmu z Košic zajela krásnou jízdu a v celkovém hodnocení týmů jsme skončili celkově na **3. místě!** Pro úplnost

sít na velice dobré úrovni. Na trati, kde jsme měli možnost pár zastávek vyzkoušet ovládní tramvaje, se jezdilo celkem pomalu, ačkoli vypadala celkem nově a moderně. Je to dané především méně kvalitními oblouky a skoro až přehnaným strachem z lidí a aut pohybujících se okolo trati. Průjezd přes výhybku probíhal v rychlosti zhruba 4 km/h, protože stav kolejového svršku je na hodně místech



Přivítání, prohlídka vozů, losování

V pátek 2. června ráno uvítal všech 25 týmů z celé Evropy starosta města Oradea Florin Birta a výkonný ředitel OTL Adrian Revnic. Během dne jsme měli možnost prohlédnout si historickou část města, ale zejména vyzkoušet si ovládní tramvají, které zde jezdí. Soutěž probíhala na vozech Astra Imperio a Siemens ULF. Ovládní bylo trochu rozdílné,



TRAM-EM Oradea 2023 Result Teams		
1	Vienna	4300
2	Gothenburg	4180
3	Prague	3630
4	Stockholm	3590
5	Zagreb	3450
6	Dublin	3430
7	Oslo	3280
8	Rotterdam	3250
9	Szeged	3200
10	Basel	3090
11	Kosice	3050
11	Brussels	3050
13	Warsaw	3030
14	Oradea	3020
15	Leipzig	2940
16	Debrecen	2900
17	Bordeaux	2850
18	Barcelona	2840
19	Nuremberg	2810
20	Hanover	2690
21	Berlin	2610
22	Malaga	2450
23	Florence	2410
24	Kyiv	2330
25	Dresden	2300

dodejme, že letošními vítězi se stal tým z Vídně (aby ne, když tramvaje, které jezdí v Oradee, byly původně ve Vídni).

Atmosféra mezi všemi týmy a celkový pobyt při teplotách okolo 35 stupňů ve stínu (který ale nikde nebyl) byla velmi přátelská a hostující město se celé akce chopilo velmi zodpovědně a organizovaně. Všichni účastníci si to určitě užili.

Závěrem bychom chtěli poděkovat našemu přidělenému zaměstnanci OTL panu Marcusovi, který nám překládal z rumunštiny do angličtiny, a především soutěžnímu týmu z Košic, který nám byl velice milou až rodinnou společností a zároveň vzájemnou podporou od prvního do posledního dne. I při samotné soutěži jsme si navzájem fandili a drželi si palce. Košice se nakonec umístili na krásném 11. místě.



SPOLEČNÉ FOTO TÝMŮ REPREZENTUJÍCÍCH KOŠICE A PRAHU

Text a foto: Filip Jiřík

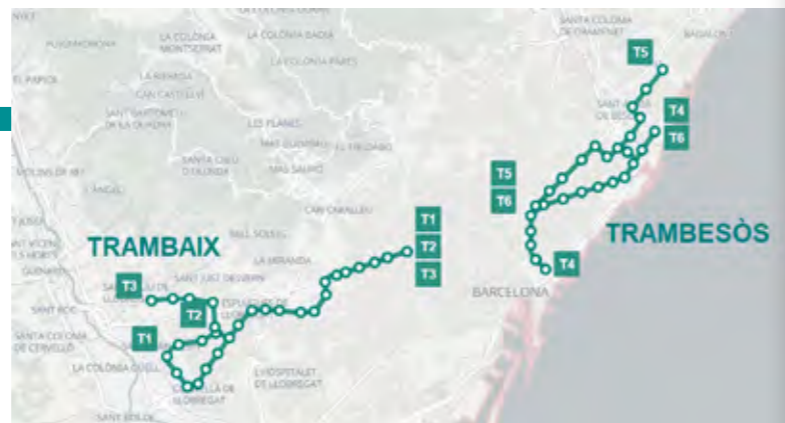


TRAMVAJ ALSTOM CITADIS 302 NA JEDNOKOLEJNÉ TRATI V SÍTI TRAMBAIX

ZA TRAMVAJEMI DO METROPOLE KATALÁNSKA

NEJVĚTŠÍ MĚSTO V KATALÁNSKU PROVOZUJE JEDENÁCT LINEK METRA A NA TRAMVAJE ZDE BĚŽNÝ TURISTA OBVYKLE NENARAZÍ. PŘESTO JSOU ZDE PROVOZOVÁNY MODERNÍ TRAMVAJE JIŽ TĚMĚŘ DVĚ DESETILETÍ A STAČÍ ZA NIMI DOJÍT JEN KOUSEK CESTY Z CENTRA. ZATÍM SE JEDNÁ O DVA ODDĚLENÉ PROVOZY, JEJICHŽ PROPOJENÍ VŠAK JIŽ VZNIKÁ.

MAPA OBOU BARCELONSKÝCH SYSTÉMŮ



Původní tramvajový provoz v Barceloně byl zcela vytlačen automobily a metrem a zrušen v roce 1971. Zachována byla pouze krátká trať zvaná Tranvia Blau, provozovaná v délce 1,3 km historickými vozy jako atrakce (toho času mimo provoz).

Již koncem osmdesátých let minulého století však došlo po vzoru Francie i zde ve Španělsku k diskusím o zřizování moderních tramvajových provozů s nízkopodlažními tramvajemi. První vlašťovkou byl provoz ve Valencii v roce 1994, Barcelona se stala

v roce 2004 čtvrtým městem s moderními tramvajemi. Ty zde již od počátku tvoří dva samostatné nepropojené provozy – západní Trambaix a severovýchodní Trambesòs. Oba se postupně rozvíjely až do roku 2008, kdy dosáhly svého současného rozsahu necelých třiceti kilometrů sítě. Aktuálně je ve výstavbě dvouzastávkové prodloužení, které má být základem budoucího propojení obou systémů.

Síť Trambaix je obsluhována linkami T1, T2 a T3, které jedou nejprve spolu po jedné trati a následně se větví. V úsecích s provozem pouze jedné linky jsou zřízeny v místech s nedostatkem prostoru i jednokolejné tratě s výhybnami v zastávkách. Všechny tři linky jezdí v intervalu 12 minut a v úseku jejich dlouhého souběhu je poměrně příznivý proklad spojů.

Síť Trambesòs obsluhují linky T4, T5 a T6, ze kterých linka T4 je páteří s intervalem 4 minuty ve špičce, ostatní dvě linky jezdí méně často, neboť obsluhují trať s menší poptáv-



MÍJENÍ DVOU TRAMVAJÍ VE ZKLIDNĚNÉ ULICI (SÍŤ TRAMBESÒS)

(z toho 23 ks v síti Trambaix a 18 ks v síti Trambesòs). Vozy jsou pětičlánkové, oboustranné konečné s využitím kolejové spojky v trati, kdy obracející se souprava ukončené



PŘEJZD NA DRUHOU KOLEJ PŘED KONEČNOU STANICÍ (SÍŤ TRAMBESÒS)

kou cestujících, byť s technicky zajímavým, částečně podpovrchovým úsekem. Všechny tratě tramvajů jsou vedené na samostatných tělesech, avšak často s mnoha kříženími se silniční dopravou. Všechna křížení jsou vybavena světelnou signalizací, přičemž je zřejmá snaha o preferenci tramvajů. Vzhledem ke zbytečně velkému množství světelně řízených křižovatek i přechodů se však nejedná o absolutní preferenci známou z Prahy a tramvaje na signalizacích často čekají, zejména ve společném úseku tří linek v systému Trambaix. Tramvajové tratě mají normální rozchod kolejí, tj. 1435 mm.

Každý z obou nepropojených systémů má svoji vozovnu. Vozový park tvoří identické tramvaje Alstom Citadis 302 v počtu 41 ks



SNÍMEK Z DVOUKOLEJNÉ TRATI V OSE ULICE (SÍŤ TRAMBAIX)

směrné a 100% nízkopodlažní. Jejich délka je 32 metrů a šířka poměrně nezvykle 2,65 metru. Tato šířka, zajišťující více prostoru v interiéru, mohla být zvolena díky výstavbě nových tratí převážně v rámci širokých ulic, kde nebylo nutné hledět na každý centimetr šířky tramvajového tělesa.

Všechny konečné stanice jsou úvratové s využitím obousměrnosti vozů s minimálními časy na obrát. V síti nalezneme i ná-

linky při svém manévru blokuje případné spoje projíždějící linky. Je však naděje, že s dalším rozvojem a budoucím propojením oddělených systémů tato anomálie zmizí. Část tohoto propojení je již aktuálně ve výstavbě a celkově je potřebné propojení dlouhé pouhé čtyři kilometry. Lze tedy očekávat, že význam tramvajů v Barceloně by se mohl po stagnaci od roku 2008 výrazně zvětšit.

Připravil: Zdeněk Bek
Foto: Radoslav Vnenčák

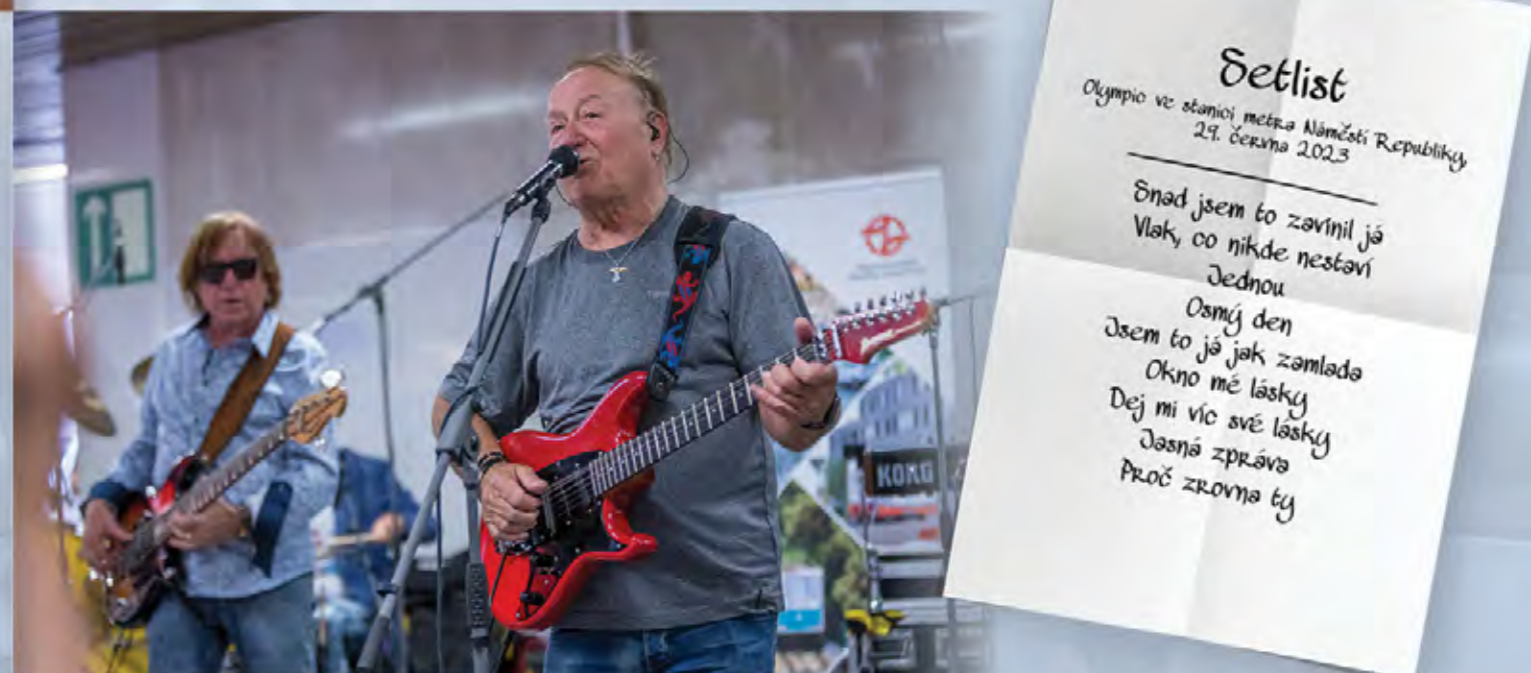
NENÍ TŘEBA ZOUFAT, OLYMPIC JEDE DÁL

Kdy? Čtvrtek 29. června 2023
Kde? Vestibul stanice metra Náměstí Republiky
Kdo? Petr Janda – kytara, zpěv (*1942), od r. 1963
Milan Broum – baskytara, zpěv (*1951), od r. 1975
Martin Vajgl – bicí, zpěv (*1973), od r. 2013
Pavel Březina – klávesy, zpěv (*1971), od r. 2020

Počet zahranych písní? Devět
Překvapených cestujících? Stovky



Šedesát let existence tak legendární kapely, jakou jsou Olympici, se musí náležitě oslavit. Heslem jejich letošního turné je text ještě legendárnější písně z roku 1980 – „Vlak, co nikde nestaví“. Souprava metra, kterou se kapela rozhodla na neohlášený koncert přijet, sice ve stanicích stávele, monotónní rytmus kol se však nevytratil ani v metru. Vlídny revizor i vtípky vyprávěl, a kapela tak krátce po šestnácté hodině zahájila krátký neohlášený koncert. Pokud i vy milujete tuto legendu české rockové scény, v září se můžete těšit na velký jubilejní koncert v O2 aréně.



Setlist
Olympio ve stanici metra Náměstí Republiky
29. června 2023

Snad jsem to zavínil já
Vlak, co nikde nestaví
Jednou
Osmý den
Jsem to já jak zmlada
Okno mé lásky
Dej mi víc své lásky
Jasná zpráva
Proč zrovna ty



Ukázku
z koncertu
naleznete
i na Youtube
DPP

” Ve vestibulu metra budeme hrát opravdu poprvé. Já jsem si to vymyslel jako takovou řeckně podobnou věc tomu, když Beatles hráli na střeše. Říkal jsem si, že by to chtělo jiný prostor, který je ale stejně zajímavý.

Já bych řekl, že metrem jsem na koncert ještě nejel. Tramvají určitě, když jsme začínali, tak metro ještě nejezdilo, ale pak už jsem měl auto, tak jsem si ty krámy vozil autem.

“

Petr Janda



Text: Petr Ludvíček
Foto: Miloš Kejzlar

STUDENTI SPŠD MĚLI
MOŽNOST V RÁMCI
WORKSHOPŮ NA TÉMA
ELEKTROMOBILITY
ZAVÍTAT DO PLZEŇSKÉ
SPOLEČNOSTI ŠKODA
ELECTRIC

ELEKTROMOBILITA HLAVNÍ NÁPLNÍ WORKSHOPŮ

SAMI TO ZNÁTE. KDYŽ VÝSLEDEK VAŠÍ PRÁCE VZBUDÍ POZORNOST, PŘICHÁZÍ ZPĚTNÁ VAZBA, NAVÍC JE ZÁJEM O POKRAČOVÁNÍ, PAK JE RADOST TVOŘIT. A TO SE PŘESNĚ STALO KOLEGŮM V JEDNOTCE SPRÁVA VOZIDEL A AUTOBUSŮ, KDYŽ PRO STUDENTY SPŠD PŘIPRAVILI PREMIÉROVÝ SERIÁL WORKSHOPŮ.

Vloni v dubnu dali hlavy dohromady zástupci Dopravního podniku a Střední průmyslové školy dopravní, aby si načrtli rámec devíti workshopů, z nichž čtyři zajišťovala jednotka Správa Vozidel a Autobusů pro desítku autoelektrikářů z oblasti elektromobility. A právě toto kvarteto si přiblížíme.

„Cílem bylo stihnout nový školní rok, tedy podzim 2022. Domluvili jsme si čtyři setkání s tím,

že obsah jednotlivých workshopů bude na nás,“ vrací se k počátkům spolupráce **vedoucí oddělení Technická školení Jaroslav Heidenreich** a pokračuje: „Z dané tematiky jsme připravili workshop k elektromobilům, elektrobusům, trolejbusům a konečně návštěvu ve společnosti Škoda Electric.“

„Jsme pozitivně překvapeni,“ říká **Miloš Kejzlar** z téhož oddělení, který byl s účastníky



workshopů nejčastěji. Může tak právem konstatovat, že: „...bylo vidět, že jde vesměs o studenty, kteří mají o téma zájem a nové informace doslova nasávají. Pak se i nám s takovými lidmi dobře pracuje. Na počátku jsem byl nervózní hlavně z toho, jestli je bude připravená forma zajímat, ale výsledek předčil všechna očekávání.“ Workshopy měly ještě dohru ve škole ve formě následných testů na daná témata.

Oddělení Technická školení JSVA

Zodpovídá za technická školení dílenského personálu JSVA v oblasti autobusů, elektrobusů a trolejbusů, co se týče údržby a oprav. Mimo rámec jednotky má oddělení na starosti školení na elektromobily pro řidiče referenty, ale i například školení pro hasiče v rámci jejich havarijních postupů.

Příjemnou zkušenost přidává i kolega Heidenreich: „Studenti se hodně zapojovali do diskuse, ptali se a potvrdili tak, že měli už při příchodu hodně znalostí. A ocenili i praktickou část workshopů, kdy si mohli například vyzkoušet výměnu uhlíkových smykadel na trolejbusu, kterou názorně předvedl v rámci praktické části kolega Ondřej Kubišta.“ Poznotek přidává i kolega Kejzlar: „Dovolili jsme jim s Ondrou Kubištou kdykoliv skočit do výkladu s otázkami. Když se vás jeden z nich zeptá tak, že ihned poznáte, že ví, o čem je řeč, tak to udělá člověku největší radost.“

Jak dál? Ta otázka po úspěšném startovacím ročníku nyní visí ve vzduchu a do uzávěrky tohoto čísla jsme odpověď neznali. Než se DPP a SPŠD domluví, Jaroslav Heidenreich ví, že: „... za mne i další zapojené kolegy z naší jednotky mohu potvrdit připravenost a chuť v projektu pokračovat. Pokud se tak stane, žáci budou samozřejmě noví, ale témata bychom rádi zachovali s nějakou potřebnou aktualizací. Určitě k tomu pomohou nová vozidla v DPP. Nás to baví, vždyť učíme naši budoucnost. Opravdu věříme tomu, že si takto můžeme do budoucna vychovat nové zaměstnance.“

Přehled jednotlivých workshopů JSVA pro studenty SPŠD:

Téma elektromobily – garáž Hostivař, 10. 11. 2022

- Teorie: Miloš Kejzlar představil historii elektromobilů, druhy pohonů včetně schémat, typy elektromobilů, konstrukční prvky, jednotlivé funkce a možnosti nabíjení. Dále byli žáci seznámeni s riziky bezpečnosti a se zásadami první pomoci;
- Praxe: od vnitropodnikové dopravy byl zapůjčen užitkový elektromobil NISSAN e-NV 200. Provedli jsme základní prohlídku, popis komponent a u nabíjecí stanice možnosti a principy nabíjení. Druhým elektromobilem byl zapůjčený Mustang Mach-e GT od společnosti Teslička. S tímto nádherným vozem jsme všechny žáky a učitele svezli a nechali si od pánů z této firmy vysvětlit ovládání a konstrukci vozu.

Téma elektrobusy – garáž DPP Vršovice, 8. 12. 2022

- Teorie: prezentace se zaměřením na elektrobus ŠKODA 36 BB, popis jeho komponent a funkce systému. Dále byl popsán základní princip fungování asynchronního točivého stroje, systém měření izolačního stavu a rozbor blokových schémat střešních měničů;
- Praxe: Ondřej Kubišta popsal a vysvětlil funkce vozu a specifika z pohledu řidiče. Poté následovala projížďka na zastávku Strašnická, kde bylo žákům vysvětleno a předvedeno nabíjení přes pantograf. Po návratu zpět na garáž představeno nabíjení na garáži, umístění jednotlivých komponent na voze a poté proběhla praktická ukázka měření izolačního stavu, kde žáci mohli reálně vidět jeden z kroků pravidelné údržby předepsované výrobcem.

Téma trolejbusy – garáž DPP Klíčov, 2. 3. 2023

- Teorie: prezentace se zaměřením na základní koncepci trolejbusové dopravy, výhody a nevýhody oproti nezávislým trakcím, definice, základní legislativa. Popis a konstrukce trolejového vedení, trolejových výhybek, úsekových děličů a napájecích soustav. Představení základních údajů a blokových schémat vozidla ŠKODA 24 Tr – Agora. Podrobné vysvětlení funkce na vozidle použitého generátoru se šestipulzním usměrňovačem;
- Praxe: Na garáži byl popsán a prakticky prezentován vůz ŠKODA 24 Tr – Agora z pohledu řidiče. Byla provedena názorná ukázka jedné z částí údržby – výměna uhlíkových smykadel. Poté jsme vozem dojeli na Palmovku, kde bylo ukázáno napojení na trolej a vysvětlení nabíjení (ač přímo tento vůz akumulátory neobsahuje).

Exkurze do ŠKODA Electric Plzeň, 13. 4. 2023

Díky Janu Naglmüllerovi jsme mohli navštívit kompletní výrobu a zkušebnu elektro motorů, měničů, jednotek a dalších důležitých komponent, jež tato společnost dodává po celém světě do vlaků, tramvají, trolejbusů a také elektrobusů, které mimo jiné vlastníme v podobě Škoda E 'City 36 BB. Dále jsme viděli montážní linku trolejbusů a elektrobusů, kde se škodováckými komponenty osazují karoserie a kompletují se hotová vozidla k prodeji.

Jaroslav Heidenreich,
vedoucí odd. Technická školení

Text: Petr Havlíček
Foto: Archiv DPP
a Petr Héjna

PŘED SAMOTNÝM ZAHÁJENÍM PROVOZU NA TEHDEJŠÍ NOVÉ TRASE SE VEDENÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU ROZHODLO NAFOTIT REKLAMNÍ PLAKÁT S NOVOU SOUPRAVOU METRA A VYDAT HO V NĚKOLIKA FORMÁTECH. PÓZUJÍCÍ SOUPRAVU METRA ŘÍDIL BOHUSLAV LÁSKA (ROZHOVOR S NÍM NAJDETE V RUBRICE METRO A JEHO LIDÉ), KTERÝ SI SVOJI ROLI ZOPAKOVAL V ROCE 2018 VE STANICI MALOSTRANSKÁ V RÁMCI NOČNÍ ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY (PLAKÁT JE PŘÍLOHOU TOHOTO ČÍSLA DP KONTAKTU). CÍLEM NEBYLO PO 40 LETECH VYFOTIT SOUPRAVU METRA VE STEJNÉM ÚHLU A NASVÍCENÍ, ALE SPÍŠE PŘIPOMENOUT NEZMĚRNÉ ÚSILÍ VŠECH PRACOVNÍKŮ METRA, KTERÝ STÁLI ZA SPUŠTĚNÍM NOVÉ TRASY A OŽIVENÍM DODANÝCH SOUPRAV.

A: OSLAVA TRASY I VOZŮ METRA

V PŘEDVEČER BLÍŽÍCÍCH SE PADESÁTIN PROVOZU PRAŽSKÉ PODZEMNÍ DRÁHY NESMÍME OPOMENOUT JEŠTĚ JEDNO LETOŠNÍ VÝZNAMNÉ PŮLKULATÉ „DVOJVÝROČÍ“. JE TO TOTIŽ JIŽ 45 LET OD DOBY, KDY ZAČAL CESTUJÍCÍM SLOUŽIT PRVNÍ ÚSEK DRUHÉ TRASY PRAŽSKÉHO METRA. JEDNALO SE O ZELENĚ ZNAČENOU LINKU A, NA KTERÉ SE 12. SRPNA 1978 MEZI STANICEMI NÁMĚSTÍ MÍRU A LENINOVA (DNES DEJVICKÁ) NAPLNO ROZJELY TAKÉ V TÉ DOBĚ NOVÉ VLAKY METRA 81-71.

Praha v souvislosti s přípravou trasy A, vyznačující se náročnými tratovými poměry o stoupání až 40 % na poměrně dlouhých mezistaničních úsecích, požadovala po sovětském dodavateli plně inovovaný typ vozidel. Kromě potřebného navýšení svého

výkonu měla zároveň posunout technickou úroveň vozového parku. Do té doby dodávané vozy Ečs, koncepčně odpovídající 50. letům 20. století, představám o moderním voze metra rozhodně neodpovídaly.

Dlouhá cesta z Mytišči do Prahy

Toho si byli nejspíš vědomi i konstruktéři Mytiščiňského strojrenského závodu, kteří v té době dokončovali dlouho připravovaný typ vozidla metra řady I (Модель И), který byl

v roce 1973 v podobě tří prototypů představen pod továrním označením 81-715.1 (dva vozy čelní) a 81-716.1 (jeden vůz vložený). Tyto vozy pak pod evidenčními čísly 10001-10003 procházely provozními zkouškami na linkách moskevského metra.

Skříň těchto vozů tvořily boční hliníkové plechy, podvozky byly vybaveny pneumatickým vypružením skříňe a prostor pro cestující odvětrávala nucená ventilace. Pohon byl regulován pomocí tyristorové pulzní regulace s možností rekuperace elektrické energie vytvořené elektrodynamickým brzděním (neboli užitečné navrácení vytvořené elektrické energie zpět do napájecí sítě).

V oblasti mnoha prvků se pokrokové vozy „řady I“ podobaly československým jednotkám R1. A bohužel je stihl i podobný



ČELNÍ VOZY SLANGOVĚ ZVANÉ BRIKETY ZACHYCENY V KAČEROVSKÉM DEPU, V POZADÍ SOUPRAVY EČS

Trasa I.A

Zahájení výstavby: 1972

Zahájení pravidelného provozu: 12. srpna 1978

Stance: Leninova (Dejvická), Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum a Náměstí Míru

Provozní délka: 4,7 km

První přestupní stanice v síti pražského metra: Muzeum

První tunel pod Vltavou: v úseku Malostranská – Staroměstská (14 m pod dnem Vltavy)

Doposud nejhlubší stanice pražského metra: Náměstí Míru (53 m pod povrchem)



NÁMĚSTÍ MÍRU SE ČTYŘVOZOVOU SOUPRAVOU

osud. Díky jejich poměrně náročnému vývoji byly nakonec pro trasu A do výrobního procesu zařazeny vozy řady 81-71. V reálu se jednalo opět pouze o inovaci doposud dodávaných vozů řady E.

Oproti nim ale přeci jen vozy 81-71 byly konstrukčně členěny jako čelní (81-717.1) a vložené (81-714.1), disponovaly výkonnějšími trakčními motory o výkonu 110 kW, statickými měniči pro dobíjení vozových baterií a napájení zářivkového osvětlení a nemnoha dalšími drobnými konstrukčními vylepšeními (většina úprav byla ale již dříve kusově výrobně testována na samotných vozech řady E).

Nastala éra ožívování a zkoušek

První prototypovou soupravu si mohli českoslovenští zástupci prohlédnout 26. dubna 1976 v depu Krasnaja Presnja moskevského metra. Sériová výroba a související první dodávka vozů do Prahy se ale stále oddalovala, a tak první šestice vozů dorazila z Čopu (přes Čiernou nad Tisou, Poprad-Tatry, Žilinu, Olomouc, Českou Třebovou a Pardubice) do železniční stanice Praha-Krč až 16. ledna 1978.

To byl ale pouze začátek velmi náročného procesu oživení vozů dle předepsaného technologického postupu. Ten zahrnoval provedení zejména:

- výchozích revizí a prohlídek;
- dokončovacích montáží – pro přepravu po železniční síti musela být část komponent vozů demontována (sběrače trakčního proudu, knotové mazače okolků, bezpeč-



SOUPRAVA VOZŮ 81-71 NA DOBOVÉM DIAPOZITIVU VE STANICI STAROMĚSTSKÁ

nostní ventil autostopu a další), trakční kabely odpojeny, větrací otvory ve střeše zaslepeny ucpávkami atd.;

- kompletační subdodávky – montáž komponent tuzemských dodavatelů – registrační rychloměr Metra Blansko, radiostanice Tesla Selectit, vlakový rozhlas ERM 100, hasicí přístroje, piktogramy, popisky a další;
- seřízení a kontrolní měření;
- záběh vozidel – jízdy na zkušební trati metra;
- vykonání Technicko-bezpečnostní zkoušky.

Krom toho bylo potřeba vykonat a splnit řadu typových zkoušek nového drážního vozidla.



Vozy metra 81-71

**Čelní vůz 81-717.1
a vložený vůz 81-714.1**

Výkon motoru [kW]: 4 x 110

Max. konstrukční rychlost [km/h]: 90

Max. provozní rychlost [km/h]: 80

První dodávka: 16. 1. 1978

Poslední dodávka: 16. 12. 1990

První výkon s cestujícími: 1. 5. 1978

Poslední výkon s cestujícími: 2. 7. 2009

Celkem dodáno: 507 vozů, z toho
204 čelních a 303 vložených

To mimo jiné zahrnovalo i řadu zkušebních a ověřovacích jízd v běžném provozu. A jelikož první provozní úsek trasy A byl stále před stavebním dokončením, veškeré tyto provozní zkoušky musely probíhat na tehdy jediném úseku tratě metra I.C Kačerov – Sokolovská (dnes Florenc).

Díky nezměrnému úsilí všech zainteresovaných se první zkušební jízda s cestujícími uskutečnila 1. května 1978 na pozadí oslav Svátku práce (1. máj). Do oběhu č. 6 byla tehdy vystavena souprava složená z vozů evidenčních čísel 2108-2211-2212-2115. Zajímavostí je, že tato souprava měla svou vlastní „ostrou“ strojní zálohu, kterou nebyla běžná souprava Ečs, ale opět vlak 81-71, sestavený z vozů 2112-2205-2210-2114 (nejspíš aby při závadě kmenové soupravy nikdo nepoznal strojní výměnu).

Poprvé v pražských tunelech

Ruku v ruce s přípravou vozů probíhal i zácvik jízdního personálu, strojvedoucích a pomocníků strojvedoucího (byť vozy 81-71 byly již od počátku řešeny pro jednočlenovou obsluhu; k té ale zkušební došlo až od 22. ledna 1979).

Díky všem těmto úctyhodně rychle postupujícím přípravám mohlo být dne 29. června 1979 vykonáno ověření dokončovaného prvního úseku trasy A se dvěma soupravami 1006-1058-1056-1046 (Ečs) a 2117-2218-2219-2119 (81-71). Návazně byl od 1. července 1978 plně zahájen zkušební provoz bez cestujících.

Závěrečná zkouška se pak uskutečnila 9. srpna 1978, včetně jízdy na minimální interval 90 sekund (tzv. „bílé jízdy“, při nichž se testuje zejména stacionární část vlakového zabez-

pečovače a staniční a traťový zabezpečovač). Následně Správa pro dopravu MV ČSR vydala souhlas se zahájením provozu s cestujícími. V sobotu 12. srpna 1978 se tak za přítomnosti nejvyšších státních činitelů uskutečnilo slavnostní zahájení provozu na 4,7 kilometru dlouhém úseku se 7 stanicemi (Leninova, Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum a Náměstí Míru). Stanice Muzeum se stala první přestupní stanicí.

Zprvu byly soupravy vozů 81-71 provozovány ve čtyřvozovém složení. Ve stanici Leninova pro ně vznikla technologická novinka v podobě stanoviště provozního ošetření (SPO),

Soupravy metra 81-71 společně s velice zdařilou architekturou stanic prvního úseku trasy A se na dlouhá léta staly doslova ikonou pražského metra i hlavního města samotného. Zatímco trasa A se dále rozšiřuje a modernizuje, vozy 81-71 provozně dosloužily poslední jízdou na trase B 2. července 2009. Ale i dnes se s nimi můžete svést na některé z akcí historické soupravy 81-71.

Zároveň bychom touto cestou požádali pamětníky, zda by se o své autentické příběhy nepodělili v rámci vzpomínkových akcí 50. výročí metra. Psát můžete na adresu: metro50@dpp.cz



VOZY 81-71 SI PŘED NASAZENÍM NA TRASU A ODBYLY ZKUŠEBNÍ JÍZDY NA ČÉCKU. JEDNA Z NICH SE SEM VRÁTILA (VYŠEHRAD) 8. 5. 2022 PŘI VÝROČNÍ JÍZDĚ

kde se vlaky přímo za provozu podrobovaly nejnižšímu stupni periodické údržby – P0. Za vyšším stupněm plánované údržby a řešením závažnějších závad musely ale tunely dvojkolejné traťové spojky (C/A a A/C) přes trasu C až do depa Kačerov.

Zdroj:

- Elektrické vozy 81-71 aneb symbol budování pražského metra – Robert Mara – Dopravní vydavatelství MALKUS – 2016
- jednotka Správa vozidel Metro



FOTO: PETR HEJNA

PRAŽSKÉ METRO

1978 – 2023

45 LET SOUPRAV VOZŮ 81-71 A TRASY I.A



NEJEN ZA AUTOBUSY A TROLEJBUSY DO CAGLIARI

NABÍJENÍ
BATERIÍ
TROLEJBUSU,
POETTO

MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA NA OSTROVĚ JE VŽDY SPECIFICKÁ. ANI ITALSKÉ CAGLIARI NENÍ VÝJIMKOU. AUTOBUSY A TROLEJBUSY TAK KŘÍŽUJÍ MĚSTEM NA AŽ 32 LINKÁCH, A PŘEDSTAVUJÍ TAK OPORU CELÉMU SYSTÉMU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. JAK SE PO MĚSTĚ CESTUJE A JAKÉ JSOU ODLIŠNOSTI, SE DOZVÍTE V NÁSLEDUJÍCÍM ČLÁNKU.

Cagliari (sardinsky Casteddu) je největší a zároveň hlavní město Sardinie, která je druhým (po Sicílii) největším ostrovem ve Středozemním moři. Sardinie je jeden z pěti italských regionů, který má však určitý stupeň autonomie. Historické osídlení v Cagliari sahá do 2. tisíciletí př. n. l., dnes se jedná o metropolitní město zahrnující několik dalších obcí, v němž žije okolo 385 tisíc obyvatel.

Z letiště po železnici, dále tramvaji

Cagliari leží na jihu sardinského ostrova. Ve městě je přístav, odkud je možné se dostat lodí do pevninské Itálie nebo na ostrov Sicílie. Velmi blízko města se nachází mezinárodní letiště Cagliari – Elmas. Pohodlné a rychlé spojení letiště s hlavovým nádražím ve městě zajišťuje normálněrozchodná železnice. Jízda trvá 7 minut a je zajišťována motorovými

NABÍJENÍ ELEKTROBUSU PŘES
DVOUPÓLOVÝ PANTOGRAF



jednotkami. Jízdenku na vlak není problém zakoupit před nástupem v automatu.

Na nádraží v konečné stanici Cagliari zajíme v odbavovací hale jako pomník instalovaná historická parní lokomotiva a před ní částečně zaasfaltované pozůstatky úzkorozchodné dráhy (950 mm) bývalé parní, později elektrické tramvaje. Tato tramvaj, místními označována jako metro, je dnes provozována společností ARST v rámci Cagliari na lince č. 1 v úseku Repubblica – Policlinico a na lince č. 2 Policlinico – Settimo S. Pietro, přičemž styčnou stanicí je San Gottardo.



„METRA“ ZASTÁVKA SAN GOTTARDO

V době mé návštěvy bohužel byla většina tratě, úsek Repubblica – San Gottardo, v dlouhodobé výluce a značně zarostlá. Pozitivní jsou však probíhající stavební práce na prodloužení tratě blíže k historickému centru a možná výhledově i návratu k železniční stanici.

Na linkách jsou provozovány obousměrné nízkopodlažní vozy CAF Urbos 100 z let 2016 a 2017 a Škoda 06 T Elektra z let 2006 a 2007.

Metro Cagliari má samostatný tarif, 24hod. a vícedenní síťové jízdenky pro autobusy a trolejbusy jsou však platné i pro městskou dráhu.

Autobusový a trolejbusový provoz

Páteří městské hromadné dopravy jsou v Cagliari autobusy a trolejbusy. Jejich provozovatelem je městský dopravní podnik CTM. V provozu je 32 linek, z čehož 3 linky jsou trolejbusové a 2 elektrobusevé. Délka sítě je 434 km. Ročně vozidla ujedou 12,4 mil. km s průměrnou cestovní rychlostí 16 km/hod. CTM provozuje 271 vozidel (239 autobusů,

kloubovým autobusem Iveco Urbanway 18. Elektromobilní flotilu v autobusové dopravě zastupuje 11 elektrobuseů o délce 6 m Rampini E60 (3x s nabíjením kabelem – plug-in, 8x s nabíjením kabelem – plug-in a dvoupólovým pantografem). Tyto elektrobusey se nabíjejí po připojení ke krátké trolejbusové stopě na konečné zastávce Brigata Sassari, obdobně jako v Praze. Nabíjecí infrastruktura je sdílená s trolejbusy. S těmito minielektrobusey je možné se svést na linkách 10 a 40. Autobusová flotila zahrnuje rovněž 5 mild-hybridních vozidel.



STAVEBNÍ PRÁCE NA PRODLOUŽENÍ TRATĚ „METRA“, REPUBBLICA

32 trolejbusů, z nichž 6 je vybaveno trakčními bateriemi, ostatní s pomocným diesलगenerátorem). Průměrné stáří vozidel je 10,2 roku (autobusy 10,0, trolejbusy 8,8 roku).

Většina autobusů je standardní délky 12 m, několik 10,5 m, většinou typu Mercedes Citaro. Nové autobusy pocházejí od výrobce Iveco, typ Urbanway. Setkáme se i s minibusy Mercedes Sprinter, Menarini a s jedním

Trolejbusy jsou v Cagliari plnohodnotně integrovány do autobusové dopravy. Trolejbusová síť měří 45,9 km, z níž je aktuálně v provozu 36,9 km. Napájecí soustava je 750 V se čtyřmi měnirami, trolejové vedení je však poměrně zastaralé. Trolejové vedení je volně zavěšené (nenapínané), posilovací vedení je často zavěšené na stožárech trolejového vedení, trolejbusové výhybky jsou proudově ovládané.



Na druhou stranu provozování trolejbusů je velmi moderní. Maximálně je využíván v části tras linek nezávislý pohon vozidel (diesलगenerátor nebo baterie). V době mé květnové návštěvy bylo z důvodu rekonstrukce ulice Via Roma ve výluce trolejové vedení od vlakového nádraží a významné autobusové zastávky Matteotti a trolejbusy tu bez problémů jezdily se staženými sběrači.

Trolejbusy jsou standardně provozovány na linkách 5, 30, 31/QEX. Od června do září je linka 5 jako posilová prodloužena pod označením 5ZE (projekt ZeEUS) v bateriovém módu až k pláži Poetto. V tomto režimu je délka linky (obousměrně) 25,4 km a je provozována na 46 % úseků na baterie. Pro zajištění bezpečného dojezdu byla na konečné zastávce Poetto vybudována nabíjecí stanice ze sítě nízkého napětí. Tato nabíjecí stanice na rozdíl od té naší pražské v Čakovcích nemá stacionární akumulátory, přesto dokáže během 10minutové přestávky trolejbus nabít dostatečně pro cestu zpět do města.

Vozový park trolejbusů zahrnuje 16 Solarisů Trollino T12 z roku 2012, 2 Trollina T12 s 37 kWh LTO bateriemi z roku 2016 (výzbroj Škoda Electric), 10 vozů Kiepe VanHool A330T z roku 2016 a 4 trolejbusy Kiepe Van Hool A330T s 23 kWh LTO bateriemi z roku 2016.

Zelené Cagliari

CTM má schválenou strategii stát se „zelenou společností“. Zavádí a rozšiřuje provoz bezemisních elektrických vozidel, účastní se mezinárodních projektů včetně účasti v Trolejbusové komisi UITP. Cílem je přechod na 100% bezemisní dopravu do roku 2030.

Úpravy se mají týkat i autobusového depa (rekonstrukce, nová smart nabíjecí infrastruktura, fotovoltaická elektrárna) plus je v plánu výstavba nového depa. Plánuje se rovněž testování vodíkových palivočlánkových elektrobuseů. Stejně jako my v Praze si chtějí technologie nejprve vyzkoušet v rámci několika vozidel s využitím veřejné plnicí stanice a až následně se rozhodnout, zda budou pořizovat nějakou významnější flotilu a vlastní výrobní a plnicí technologii na vodík.

Dopravce plánuje v dalších letech zvýšit počet bateriových trolejbusů a prodloužit trolejové vedení. Zvýšit se má i počet elektrobuseů, a to v různých délkových variantách, s nabíjením pomocí kabelu a některé přes pantograf, případně rychlé nabíjení přes pantograf. S ohledem na omezený dojezd elektrobuseů počítají při přechodu na bezemisní dopravu s dílčím navýšením autobusové flotily z 271



AUTOBUSOVÝ A TROLEJBUSOVÝ TERMINÁL MATTEOTTI PŘED ŽELEZNIČNÍ STANICÍ S PATRNÝMI STOPAMI PO ÚZKORZCHODNÉ TRAMVAJI

na 294 vozidel, aby byl zajištěn aktuální rozsah dopravní obslužnosti.

Jízdné a provozní odlišnosti

Síť linek autobusů ve městě je velmi hustá a intervaly autobusů poměrně krátké. Jízdenky je možné zakoupit na CTMpointech, v automatech, kterých ale není mnoho, jednorázové v doplňkovém prodeji u řidiče, případně přes vlastní mobilní aplikaci BusFinder. Jednoznačně doporučuji si zakoupit jedno či vícedenní síťovou jízdenku. Síťové jízdenky jsou nahrány na čipové kartě a přiložením ke čtečce ve vozidle se aktivují. Na přepravní kontrolu je možné narazit na exponovaných linkách poměrně často.

Aplikace BusFinder a obdobně i Google Maps zobrazují mapu a odjezdy autobusů v reálném čase. Na mnoha zastávkách jsou rovněž instalovány LED panely s informacemi o reálném příjezdu autobusů.

Autobusy ve městě jsou preferovány, a to díky vyznačení vyhrazených jízdních pruhů nebo samostatných pruhů v některých úsecích, případně je vyhrazený jízdní pruh pro autobusy vyhrazen v jednosměrných ulicích v prostisměru. Provoz autobusů je na příslušných křižovatkách pak řízen pražčovými návštěvníky, které známe i z tramvajového provozu v Praze.

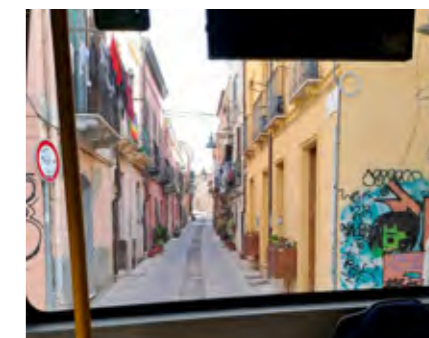
Určité odlišnosti oproti našim zvyklostem však provoz má. Všechny zastávky ve městě jsou na znamení. Nestačí však na zastávce viditelně stát, ale je třeba zamávat. Vozidla nehlásí zastávky, takže pokud nejste místní, nezbyvá než použít na mobilním telefonu mapovou aplikaci s GPS polohou, abyste vě-

děli, kde jste, a včas stisknout signalizaci pro výstup. Nástup do vozidel je možný všemi dveřmi, výstup jen zadními.

S temperamentem jižních národů bývá jízda občas poměrně divoká, při hezkém počasí dochází k výraznému nárůstu cestujících směřujících na městskou pláž a příslušné linky jsou přepřínány a nepobírají všechny cestující. CTM se však v těchto případech snaží linky vloženými spoji posilovat.

Velmi zajímavé je pro dopravní fandky svezení minielektrobusey linkami 10 nebo 40. Tyto linky jsou vedeny velmi úzkými uličkami, často úzkými i pro tato vozidla. Linka 10 navíc projíždí kopcovitým terénem přes historické centrum Castello. Celkově je ale městská hromadná doprava i přes poměrně silný automobilový provoz poměrně spolehlivá.

Návštěvu Cagliari a Sardinie lze jedinečně doporučit, a to nejen pro krásné písčité pláže, ale třeba pro zajímavou architekturu, historii nebo místní gastronomii.



I V TAKOVÝCHTO ULIČKÁCH JEZDÍ PRAVIDELNÁ AUTOBUSOVÁ LINKA

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna a archiv Boleslava Lásky

7 OTÁZEK PRO: BOLESLAVA LÁSKU



FIGURÍNA STROJVEDOUČÍHO METRA V ZACHOVANÉM VOZE METRA EČS V MUZEU MHD, BOLESLAV LÁSKA SLOUŽIL JAKO PŘEDOBRAZ

OD ŠKOLY AŽ PO PRACOVNÍ KARIÉRU JE SPOJEN ŽIVOT BOLESLAVA LÁSKY S KOLEJEMI. ZAČÍNAL JAKO MAŠINFÍRA NA DNEŠNÍM MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ, POKRAČOVAL JAKO STROJVEDOUČÍ PRAŽSKÉHO METRA A SVÉ BOHATÉ ZKUŠENOSTI ZÚROČIL I V ODDĚLENÍ TECHNICKÉ KONTROLY U TRAMVAJÍ.

1) Kdy a proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

Po maturitě na Střední průmyslové škole železniční v České Třebové jsem dostal umístění do Lokomotivního depa Praha Střed, kde

jsem jedenáct a půl roku pracoval jako strojvedoucí elektrických i motorových lokomotiv a řídil elektrické pantografové jednotky. Bylo mi třicet let, když jsem se náhodně potkal se starším fírou Oldřichem Chárou, jenž mne kdysi zacvičoval na bobinách (*řada 140, první poválečná elektrická lokomotiva Škody Plzeň, pozn. red.*). Při rozhovoru jsem se od něj dozvěděl, že jako nynější zaměstnanec pražského dopravního podniku se právě vrátil z Moskvy, kde byl vyskolen na funkci instruktora budoucích strojvedoucích pražského metra, a že se připravuje výběrové řízení na adepty pro Technickou školu metra v Moskvě. Jeho detailní a působivá vize služby na údajně moderních vagoncích a pobyt v zahraničí mne zaujala. Nechal jsem na odstrašující technicky dávno překonaný modrý vagon typu EŽ, vystavený v té době v bývalém Parku kultury a oddechu Julia Fučíka, dnes Výstaviště Praha, v Holešovicích. Pociťoval jsem, že nastal okamžik změny. Podal

1974–2024
50 let
M metra

s DP kontaktem

Boleslav Lásky

Místo narození: Pelhřimov
Znamení: Panna
Záliby: Fotografování, střelectví

jsem u dráhy výpověď a od 2. ledna 1973 jsem už byl veden u DPP jako kandidát na funkci strojvedoucího pražského metra.

2) Na jaké pozici jste začínal a kterými dalšími jste až dodnes prošel?

V době mého nástupu ještě provoz na metru neexistoval. Byl jsem v první skupině 32 kandidátů strojvedoucích, kteří nejprve museli projít odborným vzdělávacím procesem. Začalo to 7 týdnů trvající výukou nejen technické znalosti o elektrických obvodech, o pneumatických a mechanických základech sovětských vagonů EŽ, ale i intenzivní výukou technické a hovorové ruštiny. Vše probíhalo ve školicím středisku v Kralupech nad Vltavou. V Praze nás poté navlékli do šedých uniforem se zimními kabáty, vybavili nás služebními pasy a finančními prostředky a začátkem dubna 1973 jsme se na Hlavním nádraží rozloučili s rodinami a rychlíkem odjeli do Moskvy. Tam jsme po dílenské praxi v depu Sokol nastoupili do Technické školy, kde kromě



STROJVEDOUČÍ INSTRUKTOR V. I. BULGAKOV SE V REPORTÁŽI SOVĚTSKÝCH NOVIN ZDRAVÍ S ČESKOSLOVENSKÝMI PŘÁTELI S. VOREL, F. VYČPÁLEK, B. LÁSKA A B. SVATOŠ PO ÚSPĚŠNĚ SLOŽENÝCH ZKOUŠKÁCH

technických oborů byly přednášeny dopravní a návěstní předpisy, zabezpečovací systémy a elektrická schémata řízení vozů. Probíhaly i zkoušky teoretické zdatnosti strojvedoucího při provozních mimořádnostech, tzv. havarijních hry. Z uvedených předmětů každý frekventant na závěr složil odbornou zkoušku před státní komisí a bylo mu vydáno vysvědčení a průkaz strojvedoucího s oprávněním řídit vlaky moskevského metra. Domů jsme se vrátili začátkem září.

Jako strojvedoucí jsem v Praze jezdil s pomocníky na trase C, po roce a půl jsem byl jmenován strojvedoucím instruktorem. Měl jsem ve skupině sedm strojvedoucích a jejich pomocníků a mou povinností bylo dohlížet na jejich odborný růst a kázeň v provozu a na trase rychle řešit vzniklé poruchy na vozech. Jako instruktor jsem byl pověřován řízením reprezentačních vlaků pro různé delegace a jiné příležitosti.

Po pár letech služeb v tunelu mě začal zlobit krevní tlak, a tak jsem po doporučení závodního lékaře přešel do technického oddělení vozové služby jako technik kontroly záznamů tachografů a vyhodnocování mimořádných závad na vagoncích. Mé další působení bylo na pozici vedoucího podnikové kontroly v DP Metroprojekt k. p. Jedno z pravidelných pracovních školení kontrolorů navštívil tehdejší generální ředitel Ing. Slepíčka, jenž mě osobně znal již z depa Praha Střed. Nabídl mi jako bývalému instruktorovi funkci specialisty na provoz metra do útvaru šetření nehod (ÚŠN). Souhlasil jsem. ÚŠN podléhalo dopravnímu řediteli DPP. V pracovní náplni jsem měl i dohled a stálou obsluhu záznamového magnetofonu umístěného v budově Dopravního podniku Na Bojišti, kde se nahrávaly veškeré služební telefonní hovory a radiové relace. Na žádost dispečerů jsem pro šetření mimořádnosti pořizoval výpisy z relací.



BOLESLAV LÁSKA V MOSKEVSKÉM DEPU SOKOL, KTERÉ BYLO OTEVŘENO JIŽ V ROCE 1938

V rámci organizačních změn jsem byl dále převeden do DP Elektrické dráhy, kde jsem využil možnost uplatnit licenci výrobce opravňující mě ke kontrole elektronických tachografů používaných na tramvajích. Moji hlavní činností v oddělení Technické kontroly bylo vyhodnocování záznamů tachografu z hlediska vzniku a průběhu nehody (srážka, vykolejení, střet s chodcem apod.) jako podklad pro vyšetřovatele Policie ČR. V této pracovní činnosti jsem pokračoval až do odchodu do starobního důchodu v roce 2007.

3) Co vám práce v metru dala a případně vzala?

Doprava z hlediska strojvedoucího vlaku metra mi vtisknula do podvědomí smysl pro přesnost, kde i pouhá sekunda má svoji hodnotu. Provoz souprav na trase mi obrazně připomínal pohybující se řetězky na kruhové dráze, jenž se při selhání jediného článku zadrhne a zastaví. No, a co mi metro vzalo? Poměrně dlouhé odloučení od rodiny v období začátku práce u metra a následná turnusová práce se neblaze odrazila v mém prvním manželství.

4) Co byste řekl mladému zájemci o práci v metru?

To je zajímavá otázka. Asi bych mu řekl něco o svých zkušenostech. Vyškolení a vycvičení kvalitního profesionála je dosti nákladná záležitost. Bez hlubšího zájmu o věc, bez vyhovujícího zdraví a bez určitého nadšení pro stále další vzdělávání takový adept obvykle zůstává na místě. Technický rozvoj provozu metra jde ale neustále dopředu a stále platí „kdo chvíli stál, stojí opodál“, jak známe z klasiky.

5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Pražskou dopravu výstižně i jinak popsala a charakterizovala řada odborníků, takže se nechci souhlasně po nich opakovat. Síť metra bytostně souvisí s civilizačním rozvojem naší Prahy, je nutným prostředkem rychlé, bezpečné a pohodlné dopravy do stále větších sídlišť expandujícího velkoměsta. Systém metra lze doslovně považovat za dopravní tepnu Prahy.

6) Jaký zážitek či vzpomínku byste ze své kariéry zmínil?

Největším a nejkrásnějším životním zážitkem byla doba výcviku strojvedoucího moskevského metra. Přestože pobyt v Moskvě se některým kolegům zdál až příšerný, podařilo se mi, díky mé dobré ruštině, pochopit zvyky obyčejných lidí. Přátelství mi v této době pomohlo se vyhnout řadě omezení pro cizince, takže jsem například na víkend riskantně vycestoval i do tehdejšího Leningradu. Těch příjemných zážitků by vydalo na malou knížku. Dodnes mi od té doby zbyl už jen jeden moskevský přítel, se kterým občas komunikuji přes Skype.



SE SYNEM ONDŘEJEM, KTERÝ JE OD ROKU 2009 SPRÁVCEM SBÍREK MUZEA MHD

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Přeji mu bezproblémovou budoucnost, dostatek financí na pokračující technický rozvoj, špičkovou techniku zabezpečení provozu a do doby, než metro bude řízeno dispečersky bez strojvedoucích, aby do esteticky vypadajících kabin zasedly i krásné strojuvůdkyně. ■

Text: Karel Pátek a Matyáš Bernard
Foto: Archiv COE



Z KURZU RADIČNÍ OCHRANY NATO

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DOPRAVNÍHO PODNIKU VYUŽIL MOŽNOSTI SE ZÚČASTNIT MEZINÁRODNÍHO KURZU RADIČNÍ OCHRANY POD VEDENÍM NATO. CO VŠECHNO NA VYBRANÉHO PODNIKOVÉHO ZÁCHRANÁŘE VE VYŠKOVĚ ČEKALO?

Na začátku března tohoto roku proběhl ve Vyškově týdenní kurz radiční ochrany pro ozbrojené a záchranné složky. Podnikový hasičský sbor vyslal do kurzu svého zástupce: hasiče-technika chemické služby Matyáše Bernarda z hasičské stanice Depo Kačerov.

Kurz zajišťovalo pod hlavičkou NATO Joint Chemical, Biological, Radiological and Nuclear Defence Centre of Excellence, ve volném překladu „Společné centrum pro zdokonalování v oblasti chemické, radiční a biologické ochrany Severoatlantické aliance“.

Kurzu se dále účastnili zástupci chemických jednotek armád NATO, čeští vojenští chemici, příslušníci chemických laboratoří hasičských záchranných sborů krajů a Institutu ochrany obyvatelstva Ministerstva vnitra – generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky. V roli vyučujících působili instruktoři a vědečtí pracovníci Ministerstva pro energetiku Spojených států amerických zaměřující se na problematiku radiční ochrany.



Cílem kurzu, jehož oficiálním jazykem byla angličtina a který z velké části probíhal prakticky, bylo prohloubení znalostí a dovedností potřebných pro zvládnutí mimořádné události s výskytem radioaktivního záření nebo kontaminace. Důraz byl kladen primárně na ochranu potenciálně ohrožených osob a zasahujícího personálu ozbrojených a záchranných složek. Nedílnou součástí kurzu bylo také seznámení s nejnovějšími trendy v oblasti detekce radioaktivních látek.

Hasičský záchranný sbor DPP v rámci své činnosti pravidelně vyhodnocuje rizika a technicky i personálně se průběžně připravuje na jejich řešení v souladu s bojovým řádem jednotek požární ochrany i tzv. „Katalogem typových činností složek Integrovaného záchranného systému“. Pro potřeby řešení takových událostí disponuje kvalitním vybavením i technickými prostředky a v rámci pravidelného školení a výcviku připravuje podnikové hasiče mimo jiné i k provádění zásahu v radičním prostředí.

I proto byl člen jednotky vyslán do zmíněného kurzu s cílem porovnat způsob provádění odborné přípravy, získat nové zkušenosti a tyto v jednotce předat za účelem dalšího zvýšení akceschopnosti jednotky pro provedení zásahu u výskytu radioaktivních látek.

Zpětně hodnotíme absolvovaný výcvik jako přínosný a velmi zajímavý. Závěry a poznatky byly předány na poradě hasičů-techniků chemické služby a budou zahrnuty do vlastní metodiky pro odbornou přípravu hasičů a velitelů podnikového hasičského sboru.





#studujpsd #pracujvdpp

Maker faire 2023

Festivally Maker faire se konají nejen v českých městech, ale jedná se o celosvětovou akci, které se s nadšením účastní tzv. „makeři“, kutilové, technici a inovátoři. Na pražský festival jsme se v červnu přihlásili i my s našimi studentskými projekty. Nejen, že jsme měli možnost prezentovat opět společně školu a DPP, ale zároveň jsme cíleně chtěli ověřit, jak životaschopné jsou výsledky celoroční práce studentů v rámci školních praxí.

Dopravní obory uspořádaly workshop s minielektro autíčky a představili základ Fanshopu DPP ve virtuální realitě. Elektroobory pracují v dílnách průběžně na upgrade tramvajového trenažéru, který se na velkých akcích pro veřejnost „nezastaví“, a na této akci proběh-



metra ze všech stran, aniž by se poškodil. Kluci jsou zatím se stavbou virtuálního obchodu v začátcích, nafotit a následně vizualizovat desítky položek nějakou dobu potrvá, ale test dopadl skvěle a díky festivalu vědí, že cesta je správná. Celá akce měla ale s jistotou i vzdělávací přesah. V několika pavilonech se totiž studenti i učitelé mohli podívat a diskutovat nad spoustou technologických vychytávek, postupů a novinek. Nasbírali tak cenné informace k novinkám z 3D tisku, robotiky a dalších technologií, které mohou využít ve svých projektech.

Automoto den v Košicích

Koncem prázdnin loňského roku začala velká proměna dílen odborného výcviku v Košicích. V těchto prostorách připravujeme pro následný odborný výcvik na pracovištích v Dopravním podniku především prváky z oborů Autotronik, Mechanik opravář motorových vozidel (Automechanik), Autoelektrikář, Karosář, Strojní zámečnick a Autolakýrník. Především posledně jmenovaný obor v letošních přijímacích zkouškách zaznamenal zvýšený zájem. Jsme přesvědčeni, že svůj podíl na tom má fakt, že se podařilo výrazně proměnit zázemí dílen, a zvýšit tak motivaci žáků i učitelů odborného výcviku. Věříme, že stejný efekt budou mít tyto změny, které stále pokračují, i na další výše uvedené obory.

Abychom podpořili zájem a motivaci nejen budoucích, ale i stávajících žáků, připravili jsme pro ně projektový „Automoto den“ s atraktivním programem. V prostorách dvora a částečně i v dílnách byla připravena stanoviště, kde se mohli žáci setkat se svými spolužáky, kteří už sami dosáhli ve svém oboru výborných výsledků. Jedním z nich je 17letý plochodrážník Jaroslav Vaníček, v současné době nejlepší světový jezdec v kategorii do 125 ccm, držitel Zlaté trofeje juniorů. Ten předvedl nejen své „stroje“, ale také trofeje, které získal, a se zájemci si popovídal o tom, co obnáší údržba a opravy závodních motocyklů nebo jak probíhají tréninky na závody. Druhák karosář Jirka Kepka představil svoji „malinovou feldu“, vůz Škoda Felicia, kterou si sám kompletně zrenoval. Tahákem byly samozřejmě soutěžní speciály, otočný nehodový simulátor ÚAMK, prezentace firem, které poskytují autodíly a specializovaná školení,



ale také naši Motol Speeders, letošní úspěšný držitel republikového poháru v Grand Prix Česká republika. Všichni, včetně doprovázejících učitelů, mohli také nahlédnout do prostor autolakovny nebo do nových prostor dílen. Vzhledem k nadšeným ohlasům se tato akce jistě zařadí mezi tradiční aktivity školy.

Profesní kvalifikace i pro učitele

Že je celoživotní vzdělávání v době rychlého technologického rozvoje nezbytností, slyšíme každý den. Některých profesí se tato nutnost týká více, jiných méně. Tou první skupinou jsou ale určitě učitelé, kteří by měli nové trendy sledovat, umět ve svém oboru odpovídat na otázky žáků, reagovat na potřeby budoucích zaměstnavatelů našich žáků a do výuky zařazovat novinky, které se týkají daného oboru. Jedním z aktuálních témat je elektromobilita, která se stává nedílnou součástí výuky autooborů. Ačkoli mají žáci možnost účastnit se specializovaných workshopů a vzdělávacích programů, které mimo jiné připravuje i Dopravní podnik, jedná se o nárazové aktivity, které je třeba dále podpořit a rozvíjet.



Vzhledem k tomu, že jedním ze vzdělávacích cílů SPŠD je rozvoj profesních kvalifikací, které umožňují právě takto specifické vzdělávání přímo cílené na potřeby zaměstnavatelů, rozhodli jsme se jít příkladem a touto formou vzdělávat i učitele odborného výcviku a odborných předmětů autooborů. Ti se v závěru června zúčastnili školení Mechanik/Mechanika silničních vozidel s elektrickým a hybridním pohonem pod vedením lektora Michala Nováka ze společnosti Paulus MB. Teoretická i praktická výuka probíhala na voze Škoda Citigo-e iV s cílem připravit učitele odborného výcviku nejen pro začlenění této problematiky do výuky žáků, ale připravit výuku a zkoušky pro tuto profesní kvalifikaci i u nás ve škole pro zájemce z řad zaměstnanců DPP nebo veřejnosti.

Dobrym příkladem jsou již schválené autorizace pro profesní kvalifikace Autolakýrník/Autolakýrnice připravář/připravářka a Autolakýrník/Autolakýrnice – finální povrchová úprava. Máme naplněné kurzy pro příští školní rok a můžeme se pochlubit prvním úspěšným absolventem závěrečných zkoušek, které složil před komisí, jako držitel obou

vedených dílčích kvalifikací. Těšíme se, že se tato efektivní forma vzdělání stane dalším benefitem i pro naše absolventy. Získat k výučnému listu Mechanik opravář motorových vozidel např. dílčí kvalifikaci Autolakýrník připravář nebo Mechanik silničních vozidel s elektrickým a hybridním pohonem je jistě zajímavá a smysluplná kombinace pro další uplatnění v praxi.

Z teorie do praxe a zase zpátky

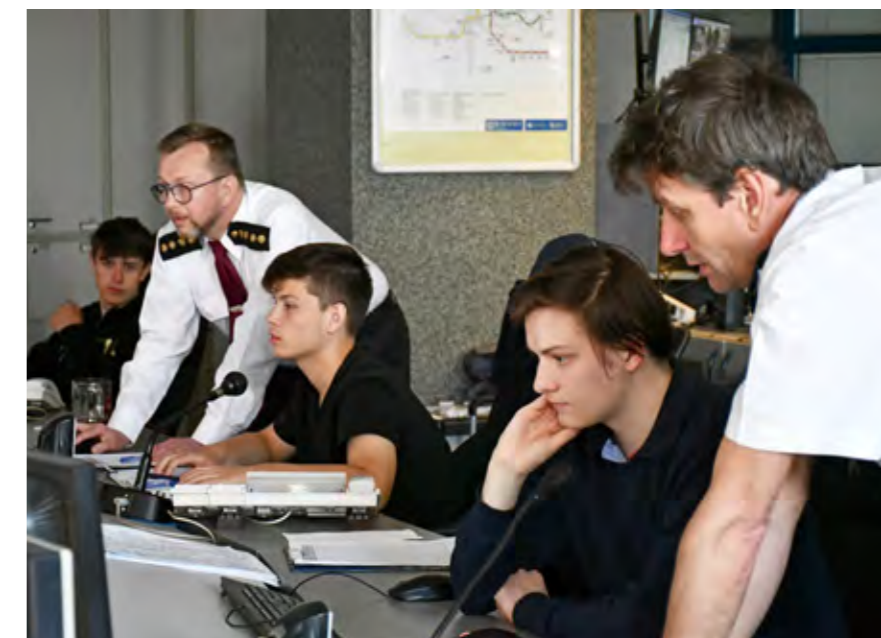
Na rozdíl od svých spolužáků ze tříletých oborů s výučným listem mají studenti čtyřletých oborů s maturitní zkouškou během studia pro praktickou výuku mnohem menší časovou dotaci. Poznávání reálného prostředí firem je povinnou součástí školních vzdělávacích programů pro jednotlivé obory. V teoretické výuce probíhá během školního roku výuka předmětu Praxe a zároveň učitelé odborných předmětů doplňují výuku exkurzemi, stážemi a workshopy buď ve školním prostředí, nebo na pracovištích zaměstnavatelů.

Povinná dvoutýdenní souvislá praxe na pracovištích zaměstnavatele je ke konci školního roku pomyslnou tečkou za výukou tohoto

praxí mají vedoucí jednotlivých pracovišť, kterým k běžným pracovním úkolům přibývá administrativa spojená s přítomností žáků na pracovišti. Rovněž musí připravit pro žáky na dva týdny program, který jim přiblíží pracovní režim daného pracoviště.

Během praxí probíhají na pracovištích kontroly žáků ze strany školy. Je třeba ověřit, že vše probíhá v souladu se vzdělávacím programem a že žáci plní svoji hlavní povinnost a tou je docházka na pracoviště. Po ukončení praxí je připraven dotazník zpětné vazby, který je následně vyhodnocován a jeho výsledky se promítají do přípravy dalšího ročníku praxí. Žáci mají za úkol zpracovat do dvou týdnů od ukončení souvislé praxe závěrečnou zprávu, která má váhu 10/10 v jejich celkovém hodnocení. Tato zpráva je zároveň přípravou na praktickou maturitní zkoušku.

Všem, kteří se na organizaci této vzdělávací aktivity podílejí, je třeba poděkovat. Mnozí vedoucí a pracovníci, kteří se žákům věnovali, tak činili opravdu s velkým zájmem a zprostředkovali klukům a děvčatům velmi zajímavý náhled do provozů DPP.



ŽÁCI 2. ROČNÍKU OBOR PROVOZ A EKONOMIKA DOPRAVY MĚLI MOŽNOST ZAŽÍT SLUŽBU DISPEČERŮ NA PROVOZNÍM DISPEČINKU JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY

předmětu. Naši studenti mají možnost absolvovat souvislou praxi na různých pracovištích Dopravního podniku. Před nástupem na praxi musí proběhnout lékařské prohlídky, školení BOZP, připravují se smlouvy mezi žákem a podnikem – to vše ve spolupráci s odborem Vzdělávání a rozvoje zaměstnanců DPP. Velký podíl na úspěšném průběhu



Text: Radan Kukal a Robert Mara
Foto: Archiv DPP, Petr Hejna
a sbírka Michala Režného

„K OBECENSTVU PŘÍJEMNÁ. U JMENOVANÉ JE PŘEDPOKLAD DOBRÉ PRŮVODČÍ“



ALENA REŽNÁ SI
TRAMVAJOVÝ PRŮVOD
KE 140 LETŮM MHD
V PRAZE V ROCE 2015
NEMOHLA
NECHAT UJÍT

V NEDĚLI 11. ČERVNA 2023 NÁS ZASTIHLA SMUTNÁ ZPRÁVA. DO TRAMVAJOVÉHO NEBE SE NEČEKANĚ ODEBRALA ALENA REŽNÁ (+84), KTERÁ BYLA NESTOREM TRAMVAJOVÝCH PRŮVODČÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU. PŘIPOMEŇME SI NEJEN JEJÍ OSOBNOST, ALE I DOBU, KDY PRŮVODČÍ VYHLAŠOVALI ZASTÁVKY, PRODÁVALI A ŠTÍPALI JÍZDENKY ČI DÁVALI ZNAMENÍ K ODJEZDU.

Do Dopravního podniku Alena Režná nastoupila v prosinci 1957 jako průvodčí starých dřevěných tramvají s otevřenými plošinami bez dveří. Vyržela na nich jezdit až do května 1974, kdy byl jejich provoz ukončen v souvislosti s otevřením první trasy metra. To už paní Alena 11 let současně vykonávala službu průvodčí na moderních čtyřnápravových tramvajích řady T. Do řízení tramvaje se jí ale moc nechťelo. Se změnou odbavovacího systému a rušením průvodčích v pražské



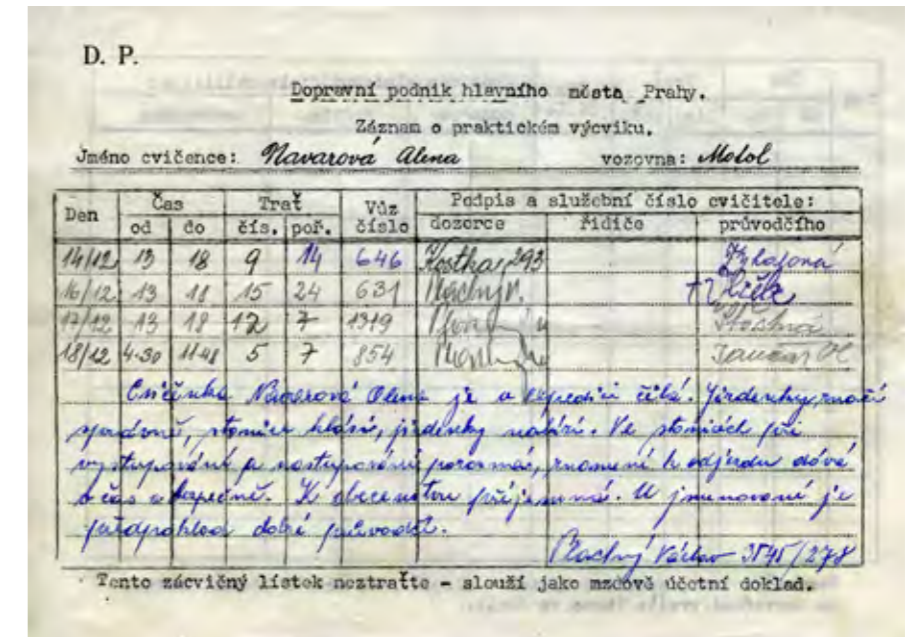
FOTOGRAFIE Z ROKU 1957, KDY ALENA REŽNÁ NASTOUPILA K DPP JAKO PRŮVODČÍ ELEKTRICKÝCH DRAH

MHD už neměla na vybranou. U svých milovaných tramvají chtěla zůstat za každou cenu.

Kurz řidičů čtyřnápravových tramvají úspěšně absolvovala 7. května 1974, kdy se stala řidičkou ve vozovně Motol, odkud odešla v roce 1994 do starobního důchodu. Ovšem ne tak docela. Dopravní podnik se rozhodl využít jejích znalostí a dovedností nabytých v pravidelném provozu starých tramvají. Paní Alena se přestěhovala z Motola jen o kousek dál do vozovny Střešovice, kde sídlí Muzeum MHD. Odtud jsou vypravovány historické tramvaje na nostalgické linky a smluvní jízdy.

Dalších 13 let zde předávala své bohaté zkušenosti mladým zájemcům o obnovenou profesi průvodčího (historické) tramvaje. Svou kompetentností získala desítky nových konduktérů, kteří jí byli svěřeni do péče. Neučila je jenom provozním záležitostem nutným pro řádný výkon služby, jako např. štípat jízdenky, vyskakovat za jízdy, vyhlášovat zastávky apod., ale byla jim i vzorem v chování k P. T. obecně, tedy k cestujícím.

Vždy laskavá, ale zároveň přesná a nekompromisní v dodržování provozních a bezpečnostních předpisů. Tak si ji budeme pamatovat. Ve službách DPP vydržela padesát let a i po úplném odchodu z výkonné dopravní služby na zasloužený odpočinek jednou za čas vypomáhala jako brzdář/průvodčí



NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ VSTUPNÍ PRŮPRAVY NOVÉ PRŮVODČÍ BYL I PRAKTICKÝ ZÁCVIK NA VOZE, KTERÝ ALENA REŽNÁ ABSOLVOVALA V PROSINCI 1957 S VYNIKAJÍCÍM HODNOCENÍM. A CO SE V ZÁZNAMU O PRAKTICKÉM VÝCVIKU O PANÍ ALENĚ ROZENÉ NAVAROVÉ PÍŠE? „CVIČENKA NAVAROVÁ ALENA JE V EXPEDICI ČILÁ. JÍZDENKY ZNAČÍ SPRÁVNĚ, STANICE HLÁŠÍ, JÍZDENKY NABÍZÍ. VE STANICÍCH PŘI VYSTUPOVÁNÍ A NASTUPOVÁNÍ POZORNÁ, ZNAMENÍ K ODJEZDU DÁVÁ V ČAS A BEZPEČNĚ. K OBECENSTVU PŘÍJEMNÁ. U JMENOVÁNÍ JE PŘEDPOKLAD DOBRÉ PRŮVODČÍ“



PRŮVODČÍ NA STARÝCH OBOUSMĚRNÝCH TRAMVAJÍCH SE NEVĚNOVALI JEN PRODEJI JÍZDENEK A KONTROLE JÍZDNÍCH DOKLADŮ. MEZI JEJICH ČINNOSTI PATŘILO I SPOJOVÁNÍ (TZV. KUPLOVÁNÍ) VOZŮ NA ÚVRAŤOVÝCH KONEČNÝCH A ZODPOVĚDNOST ZA SPRÁVNÉ SPOJENÍ. POSLEDNÍ PRAVIDELNÁ KONEČNÁ TOHOTO TYPU BYLA V MOTOLE, A TO AŽ DO POČÁTKU ROKU 1974. NA SNÍMKU Z DRUHÉ POLOVINY 60. LET PRŮVODČÍ-VLAKVEDOUČÍ Z MOTOROVÉHO VOZU USMĚRŇUJE HLAVY SPRÁHEL, ZATÍMCO ŘIDIČ OPATRNĚ NAJÍZDÍ NA SPOJENÍ MOTOROVÝM VOZEM A PRŮVODČÍ VLEČNÉHO VOZU STOJÍ U ZAJIŠTĚNÉ RUČNÍ BRZDY V TOMTO VOZE

v průvodech historických vozidel při výročích pražské MHD.

Alenu Režnou bude všem milovníkům dopravy navždy připomínat její služební beranice z roku 1957. Již brzy se stane součástí nové expozice stejnojmenné v Muzeu MHD, která se připravuje v souvislosti se stavbou nové muzejní haly pro historické autobusy a další silniční vozidla. Měla by se veřejnosti představit v roce 2025 při oslavách výročí 150 let MHD v Praze. Služební beranice paní Aleny je jediná dámská zimní pokrývka hlavy z kolekce uniforem, které ženy v DPP nosily od roku 1939 do roku 1965, kterou se nám podařilo zachránit pro příští generace.

V archivu Dopravního podniku a syna Michala Režného se dochovalo několik zajímavých historických skvostů. Prohlédněte si výběr ze snímků a dokumentů z let, kdy se Alena Režná i její kolegyně a kolegové na cestujících usmívali z plošin pražských tramvají.



MEZI ČINNOSTI PRŮVODČÍCH NA OBOUSMĚRNÝCH MOTOROVÝCH DVOUNÁPRAVÝCH VOZECH PŘED NÁSTUPEM SAMOBSLUŽNÉHO PROVOZU PATŘILO I PŘESTAVOVÁNÍ VÝHYBEK, KTERÉ NEBYLY OBSAZENY VÝHYBKÁŘEM NEBO NEMĚLY ELEKTROMAGNETICKÉ OVLÁDÁNÍ. V JEDNOSMĚRNÝCH DVOUNÁPRAVÝCH I ČTYŘNÁPRAVÝCH VOZECH PŘESTAVOVAL VÝHYBKY ŘIDIČ. NA SNÍMKU Z INSTRUKTÁŽNÍCH FOTOGRAFIÍ K PROBLEMATICE BEZPEČNOSTI PRÁCE JE ZACHYCEN LEŽERNÍ STYL PŘESTAVOVÁNÍ VÝHYBEK, KTERÝ BYL OBLÍBEN ZEJMÉNA U DAM, KTERÉ S MECHANISMEM ČEPOVÝCH VÝHYBEK OBČAS MUSELY BOJOVAT. SNÍMEK BYL POŘÍZEN VE VOZOVNĚ MOTOL KOLEM ROKU 1964



VE ČTYŘNÁPRAVÝCH TRAMVAJÍCH ŘADY T JIŽ PRŮVODČÍ BĚHEM SLUŽBY SEDĚLI A ODPADLY JIM NĚKTERÉ POVINNOSTI SPOJENÉ S OBSLUHOU VLAKU (PŘESTAVOVÁNÍ VÝHYBEK, SPRÁHOVÁNÍ APOD.). PROTI TOMU BYLI ZODPOVĚDNÍ ZA OVLÁDÁNÍ DVEŘÍ, KTERÉ BYLY OVLÁDÁNY ELEKTRICKY PŘÍMO ZE STANOVISŤE. S ŘIDIČEM SE PRŮVODČÍ DOROZUMÍVALI ELEKTRICKOU SIGNALIZACÍ S BZUČÁKY. VE VOZECH BYL TZV. USMĚRNĚNÝ POHYB CESTUJÍCÍCH – PŘEDNÍMI DVEŘMI SE NASTUPOVALO, STŘEDNÍMI A ZADNÍMI VYSTUPOVALO. POZDĚJI BYL POVOLEN NÁSTUP STŘEDNÍMI DVEŘMI PRO CESTUJÍCÍ S PŘEDPLATNÝMI JÍZDENKAMI. SNÍMEK BYL POŘÍZEN KOLEM ROKU 1957

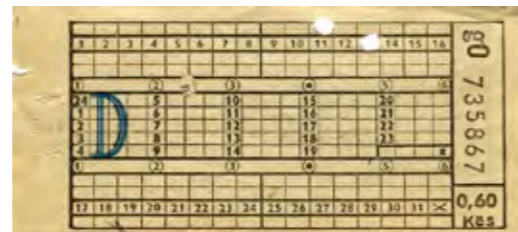
RANNÍ NÁSTUP SLUŽBY PRŮVODČÍHO BYL VE VÝPRAVNĚ MINIMÁLNĚ 10 MINUT PŘED VÝJEZDEM VLAKU. NASTUPUJÍCÍ PRŮVODČÍ SI ZDE ZKONTROLOVALI ROZVRH SLUŽBY, KTERÝ URČOVAL MJ. PŘIDĚLENÝ VŮZ A KOLEJ, NA KTERÉ TENTO STOJÍ, PŘEVZALI JÍZDENKY, VOZOVÝ VÝKAZ, PROSTUDOVALI NOVÉ OBĚŽNÍKY A VYHLÁŠKY A POKRAČOVALI K VOZU. NA VOZE PŘEVZALI NEJPRVE VNĚJŠÍ KONTROLU VOZU (V ZÁVISLOSTI NA TYPU TO NA STARÝCH TRAMVAJÍCH BYLY ZEJMÉNA NÁRAZNÍKY, BRZDOVÝ KABEL, OCHRANNÉ ZAŘÍZENÍ, ZADRŽOVACÍ MADLA, SCHODY, NÁTER, OKNA, ORIENTAČNÍ A SMĚROVÉ TABULKY, STAVĚCÍ KLÍČ – TZV. TÁGO, SVĚTELNÉ TYČE A HÁKY A SBĚRAČ), UVNITŘ VOZŮ SE POTÉ KONTROLOVALO ZVONKOVÉ ZAŘÍZENÍ, KTERÉ BYLO HLAVNÍM DOROZUMÍVACÍM PROSTŘEDKEM MEZI ŘIDIČEM A PRŮVODČÍMI, RUČNÍ BRZDA, OSVĚTLENÍ, PODLAHA A LAVICE). SNÍMEK Z MOTOLSKÉ VOZOVNY ZACHYTL OTÁČENÍ ČELNÍ ORIENTAČNÍ TABULE VE VOZOVNĚ MOTOL KOLEM ROKU 1964



Linka č. 9*)		Linka č. 10	
Délka trati v metrech: 11.850		Délka trati v metrech: 14.638	
Průměrná doba jízdy: 48 minut		Průměrná doba jízdy: 54 minut	
Písmo	Název stanice	Písmo	Název stanice
1	VOZOVNA ŽIŽKOV	1	HLOUBĚTÍN
První úsek	Vápenka	První úsek	Elektra Spalovna Harfa Mostárna Libeň horní nádraží Oceňácká Balaběnka Václavova
2	OHRADA	2	PALMOVKA
Druhý úsek	Černínova Žižkova třída Prokopova Památník osvobození	Druhý úsek	Svádky Invalídovna Saldova Thimova
3	BULHAR	3	CYRILOMETHOJEJ. NÁMĚSTÍ
Třetí úsek	Nádraží střed Prašná brána	Třetí úsek	Vladotk Městské museum Poříčí Nádraží střed Božanova 14. a 15. nádraží Smetanovo divadlo
4	MŮSTEK	4	MUSEUM
Čtvrtý úsek	Perletův Národní divadlo Ojezd Petřínské sady Arbesovo nám.	Čtvrtý úsek	Italská Vinohradská třída Nám. Jif. z Podbřez Orlická
5	ANDĚL	5	FLORA
Pátý úsek	Tomáškova U zvonu U Tyrše Klamovka Demartínka Kavalírka Zámečnické Kotlářka Podbáň Motolská nemocnice Vozovna Motol	Pátý úsek	Ohraňské hřbitovy Židovské hřbitovy Vinohradská nemocnice Vinohradské hřbitovy Krematorium Vínice Stránská škola Průběžná Petřovická
6	MOTOL	6	NÁDRAŽÍ STRAŠNICE

*) V nočním provozu prodloužena do stanice „Hrdlořezy“, viz str. 15. 7

PŘÍ JÍZDĚ NA TRATI SE PRŮVODČÍ VĚNOVALI PŘEDEVŠÍM PRODEJI JÍZDENEK A KONTROLE JÍZDNÍCH DOKLADŮ. KAŽDÝ CESTUJÍCÍ MUSEL BÝT VČAS VYBAVEN SPRÁVNĚ OZNAČENOU JÍZDENKOU, NEPROKÁZAL-LI SE JINÝM PLATNÝM PRŮKAZEM K JÍZDĚ. PRŮVODČÍ MĚLI ZA POVINNOST KONTROLOVAT JÍZDNÍ DOKLADY A NABÍZET JÍZDENKY HLASITOU VÝZVOU „LÍSTKY, PROSÍM“ NEBO „KDO PŘISTOUPIL“. DÁLE ODPOVÍDALI ZA DODRŽOVÁNÍ PŘEPRAVNÍHO ŘÁDU A ZAJIŠTĚNÍ VĚTRÁNÍ VOZU V LETNÍM OBDOBÍ. PŘED ZASTÁVKOU MĚLI POVINNOST VYHLAŠOVAT ZASTÁVKY, PŘI POBYTECH V ZASTÁVKÁCH DÁLE USMĚRŇOVALI BEZPEČNÝ A RYCHLÝ OBRAT CESTUJÍCÍCH. ZÁKLADNÍM DOROZUMÍVACÍM PROSTŘEDKEM MEZI PRŮVODČÍMI V JEDNOTLIVÝCH VOZECH A ŘIDIČEM BYLY MECHANICKÉ ZVONKY OVLÁDANÉ PRŮBĚŽNÝMI KOŽENÝMI ŠNŮRAMI POD STROPEM KAŽDÉHO VOZU. VE ČTYŘNÁPRAVÝCH VOZECH I VĚTŠINĚ JEDNOSMĚRNÝCH DVOUNÁPRAVÝCH VOZŮ BYLA JIŽ ELEKTRICKÁ SIGNALIZACE. SLOŽENÍ VLAKOVÉ ČETY STARÝCH DVOUNÁPRAVÝCH TRAMVAJÍ MĚLO SVÁ PRAVIDLA A HIERARCHII. V MOTOROVÉM VOZE BYL ŘIDIČ A PRŮVODČÍ-VLAKVEDOUCÍ, VE VLEČNÝCH VOZECH POTÉ PRŮVODČÍ. ŘIDIČ A PRŮVODČÍ VLEČNÝCH VOZŮ BYLI PODŘÍZENI VLAKVEDOUCÍMU. V NÁVAZNOSTI NA SVOJI ROLI V RÁMCI VLAKU MĚLI ZAMĚŠTNANCI ROZDĚLENI I JEDNOTLIVĚ ČINNOSTI. ILUSTRÁČNÍ SNÍMEK PRŮVODČÍ VE VLEČNÉM VOZE TYPU „PLECHÁČ“ BYL POŘÍZEN V PRVNÍ POLOVINĚ 50. LET



UKÁZKA TYPICKÉHO PROVEDENÍ JÍZDENKY V PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍCH V OBDOBÍ PO MĚNOVÉ REFORMĚ V ROCE 1953. PODOBNÉ PROVEDENÍ SE VE VOZECH OBSAZOVANÝCH PRŮVODČÍM UDRŽELO AŽ DO ROKU 1974. LÍSTEK NA SNÍMKU JE Z LINKY 11 ZAKOUPENÝ TŘINÁCTÝ DEN V MĚSÍCI VE DRUHÉM STANIČNÍM PÁSMU VE SMĚRU TAM V CCA 17.15 – 17.30 HOD., UMOŽŇUJÍCÍ JEŠTĚ DVA PŘESTUPY



ALENA REŽNÁ A JAROSLAV PAPST, DLOUHOLETÝ VEDOUCÍ VOZOVNY STŘEŠOVICE, KTERÁ BYLA VYČLENĚNA PRO MUZEUM MHD A PROVOZ HISTORICKÝCH TRAMVAJÍ. SNÍMEK BYL POŘÍZEN PŘI OSLAVĚ 25. VÝROČÍ OD UKONČENÍ PROVOZU DVOUNÁPRAVÝCH TRAMVAJÍ V PRAZE V ROCE 1999

Krátký článek o padesátileté kariéře Aleny Režné u Dopravního podniku naleznete ve vánočním DP kontaktu z roku 2007 na straně 26.



10. SLET FOŘTU HOSTIL MOST

„Když jsem před mnoha roky, ještě jako řidič tramvaje pražského dopravního podniku, skupinu na Facebooku založil, nečekal jsem tak velký zájem ze strany kolegů po celé republice, a dokonce i ze zahraničí,“ zahájil společné povídání **Zbyněk Štíbr, zakladatel původní facebookové organizace řidičů tramvají (FOŘT)**. Jak dodává, jde od samého začátku o naprosto nepolitickou zájmovou skupinu, která nemá ani odborářské ambice, ze kterých byla zpočátku podezřívána. Jde opravdu o výměnu zkušeností a mezilidské vztahy mezi těmi, kteří mají svoji práci rádi.

Hned zpočátku se sešli tramvajáci z Brna a Liberce, což byl historicky první tzv. Slet. Od té doby jich přibývalo na kontě už dalších devět. Letošní jubilejní desátý se konal v severočeském Mostě. Ale trochu vysvětlení asi neuškodí. Každé setkání tramvajáků je plně v kompetenci lidí z města, kde se uskuteční, což znamená zajistit ubytování, někdy i hromadné stravování, posezení a program.

„Po zmíněném prvním neoficiálním setkání v Jizerských horách se v pořádání sletů vystřídal Brno, Praha, Plzeň, Olomouc, Ostrava, ale také Bratislava, prostě města, která disponují tramvajovým provozem,“ doplňuje Zbyněk Štíbr a dodává: „Je třeba zdůraznit, že uspořádat setkání několika desítek lidí z celé republiky není jednoduché, například v Praze jsme byli vděční za vysokoškolské koleje, Plzeň nabídla učňovský internát, jinak si platíme z našich peněz hotel. Na druhou stranu musím říct, že vedení jednotlivých dopravních podniků nám vychází

vstřícní, protože na vedoucích místech většinou sedí srdcaři, kteří vzešli z provozu. Takže běžně bývá víkendová volná jízdenka, zajištění prohlídek vozoven, jízda historickou tramvají, prohlídka dispečinků a podobně. Je to vždycky zážitek a moc se na další Slet všichni těšíme.“

„Po určité reorganizaci facebookové skupiny řidičů tramvají, kdy vzhledem ke specifickým potřebám jednotlivých měst vznikla menší uskupení, zůstala na sociální síti základní skupina, tak zvaná matka,“ dodává Zbyněk Štíbr. „Nebylo do nekonečna možné s tak velkým počtem zájemců pořádat setkání, prostě jsme se nikam už pomalu nevešli, a tak jsme se v Ostravě dohodli, že dáme organizaci jinou formu. Za vznik zájmové, legislativně ošetřené a registrované skupiny, tedy právní formy, organizace FOŘT, z. s., se zasloužil Jiří Hladík.“

Ten byl také v Mostě předběžně potvrzen ve funkci na další období. Podle něj je s novou formou právního subjektu možné s partnery lépe jednat a také to dává šanci získat případné finanční příspěvky od sponzorů. „Jme za každý příspěvek opravdu velice vděční, ale samozřejmě hlavním zdrojem příjmů na našem účtu jsou pravidelné příspěvky členů FOŘT, z. s. Většinu nákladů na naše setkávání si lidé hradí sami,“ doplňuje **Jiří Hladík, současný předseda spolku**.

Vzájemné vztahy v organizaci mohou přinést i určitou kolegiální sounáležitost, což se potvrdilo i mezi členy FOŘTu. „Vzpomínám

SOCIÁLNÍ SÍŤ SVOJÍ SILOU
LIDI NEJEN ROZDĚLUJÍ,
ALE PŘEDEVŠÍM SPOJUJÍ.
SVÉ O TOM VĚDÍ I ŘIDIČI
TRAMVAJÍ, KTEŘÍ JSOU
ČLENY ZAPSANÉHO SPOLKU
FOŘT. PRAVIDELNĚ SE
POTKÁVAJÍ A SCHÁZEJÍ
NAPŘÍČ REPUBLIKOU,
HLAVNĚ TEDY V PODNICÍCH
S TRAMVAJOVÝM
PROVOZEM.

například, že před lety náhle zemřel cestou z polonoční směny kolega z pražské vozovny Žižkov, výborný chlap. Prostě tiše usnul navždy v noční tramvaji cestou domů, a to v poměrně mladém věku. Dvě děti, hypotéka, však víte, co to znamená pro pozůstalou manželku i děti,“ zavzpomínal zakladatel spolku. Okamžitě se z iniciativy organizace započala sbírka, do které solidárně přispívali nejen řidiči z žižkovské vozovny, ale i kolegové z celé republiky. Výsledkem byla poměrně slušná částka, přesahující 70 tisíc korun.

Ale zpět k jubilejnímu setkání v Mostě. Tamní organizační tým i Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova udělaly maximum, aby se setkání povedlo. „Vozili nás po kolejové síti velice vzácnou tramvají Tatra T5, která je díky tamním depákům ve velice dobré kondici. Viděli jsme vozovny v Mostě i Litvínově a opravdovým zážitkem bylo svezení po rychlodráze kolem chemičky i romantické kolejiště v Litvínově,“ řekl s pochvalným uznáním Zbyněk Štíbr.

Odpoledne bylo ve znamení výletu do Podkrušňohorského technického muzea a večerní posezení s kolegy z jiných měst. „Povídá se o práci, ale i o osobních věcech. Navštěvujeme se i mimosletově osobně a vznikla pevná přátelství napříč republikou. Příští setkání se uskuteční opět v Liberci. Vracíme se tedy na počátek naší mnohaleté historie. Za ta léta násčeká vždy něco nového, takže se už nyní těšíme. Prostě dokola, jako tramvaje,“ zakončil společné povídání Jiří Hladík. ■

PROFIL

Připravil: Jiří Hladík

POZVÁNKA

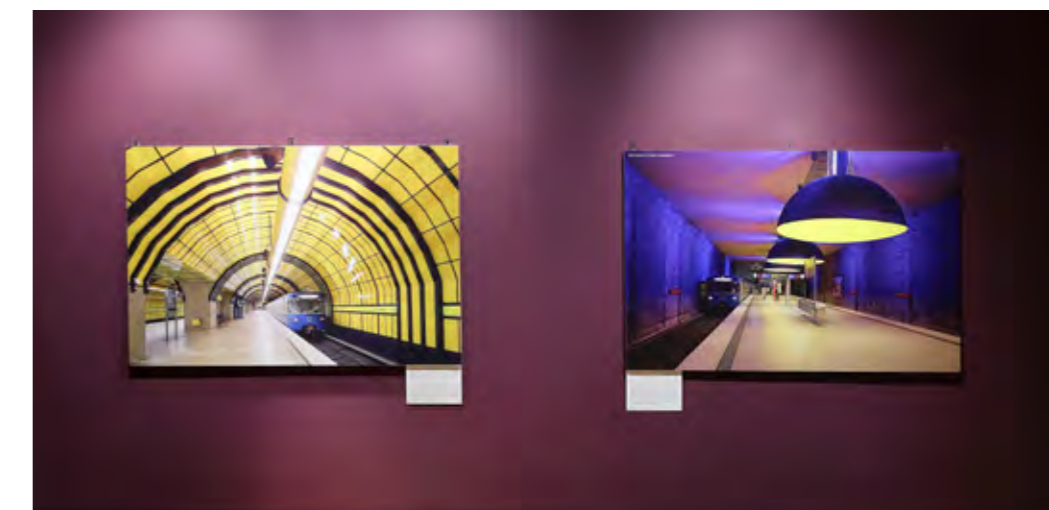
Foto: Boris Kogut



KDYŽ METRO ZASTAVÍ V JEČNÉ

Velká evropská města mají svá zastoupení prostřednictvím fotografií podzemních drah až do 8. září v kavárně v Ječné ulici číslo 18. Mezi několika desítkami fotografií od Borise Koguta najdete hned několik z našeho hlavního města, kterému patří jedna ze tří místností, kde jsou fotografie instalovány. Autorem je Boris Kogut, autor výpravné publikace Evropské metro a nově i sady 24 pohlednic, které se vyznačují unikátní úpravou chránící před otisky prstů. Oba produkty najdete na Fanshopu DPP.

„Pro výstavu Evropské metro: umění a zákulisí jsem vybral fotografie, které jsem pořídil



v rámci svého projektu Evropské metro. Jen málo lidí má možnost vidět soupravy metra přímo v tunelu nebo depu. Vybraná kolekce se zaměřuje na propojení historie metra s jeho současnou realitou, ukazuje soupravy metra v prostředí architektonického celku stanic, podotkává zajímavé zákulisí metra, jako například depa a tunely či veřejnosti nepřístupné stanice,“ říká k expozici autor.

České a anglické popisky u fotografií podrobně informují např. o historii, uměleckých dílech ve stanicích, některých zajímavých detailech skrytých široké veřejnosti a známých pouze odborníkům. ■

Evropské metro: umění a zákulisí

12. 7. – 8. 9. 2023

Adresa:

Kavárna Costa Coffee,
Ječná 18, Praha 2.

Otevírací doba:

Po–Pá: 7:00–19:00 hod.,
So–Ne: 8:00–18:00 hod.

Text: Anna Franková a Lee Barber
Foto: archiv SPŠD



WIR BRINGEN SIE IN DIE AUSBILDUNG! DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM!

DVACETILETÉ VÝROČÍ VÝMĚNNÝCH STÁŽÍ STUDENTŮ DRÁŽDANSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU A STUDENTŮ STŘEDNÍ PRŮMYSLUVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ, A. S., OSLAVÍME SPOLEČNĚ UŽ ZA ROK. DÍKY PROGRAMU ERASMUS+ ČR SE SETKÁVAJÍ STUDENTI OBOU ZEMÍ S REÁLNÝM PROVOZEM ZABEZPEČUJÍCÍM MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU V PRAZE, V DRÁŽDANECH, ALE TAKÉ V CHEMNITZ NEBO MEISSEN. TENTO ČLÁNEK NENÍ ANI TAK REPORTÁŽÍ Z LETOŠNÍ JARNÍ NÁVŠTĚVY SASKÝCH STUDENTŮ V NAŠÍ METROPOLI, ALE SPÍŠE SROVNÁNÍM PODMÍNEK ODBORNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ V OBOU ZEMÍCH.

Mezinárodním výměnám předchází na obou stranách důkladná příprava. Bez spolupráce a ochoty mnoha odborníků ze strany Dopravního podniku hl. města Prahy, školy a dalších podniků by realizace projektu byla sice možná, ale program by rozhodně nebyl

tak zajímavý a různorodý. Stážisté z Drážďan absolvují před odjezdem do Prahy přípravné kurzy, které je chystají na celý program. Obdobná setkání organizuje škola i pro naše stážisty, součástí bývá i intenzivnější jazyková příprava.

Německé vers. české školství

Kromě pracovních zkušeností je pro naše i německé studenty velmi zajímavé zjištění, že německý vzdělávací systém je od toho našeho českého výrazně odlišný. Výsledky dětí z pětileté školní docházky jsou zcela zásadní pro výběr a možnosti jejich dalšího studia. Zatímco naše děti se rozhodují o své budoucí vzdělávací nebo profesní dráze téměř v 15 letech, německé děti se rozcházejí na další typ studia už od 6. třídy.

Žáci, kteří pokračují buď v Hauptschule nebo Realschule, skládají buď v 9. třídě jednodušší typ závěrečné zkoušky, nebo v 10. třídě po složení náročnějších zkoušek mohou vybírat z nabídky budoucích zaměstnání, která jsou žádaná a dobře placená. Ausbildung je návazná příprava přímo u zaměstnavatele a je většinou tříletá jako u nás.

Student v Drážďanech i zaměstnancem DVB

Skupina 16 stážistů z jarní výměny studuje v rámci Ausbildung 2. ročník oboru Fachkraft im Fahrbetrieb (Specialista řízení provozu). Vzdělání v tomto oboru může v Sasku poskytnout pouze drážďanský dopravní podnik DVB AG, který smluvně zajišťuje vzdělávání pro dopravní podniky v Chemnitz a Meissen. Klucí si obor vybírali stejně jako naši žáci. Zajímají je tramvaje a autobusy, u některých z nich hrála roli i rodinná tradice.

V Německu je toto povolání dobře finančně oceněné, a dokonce je to jedna z mála profesí, která má možnost získat např. hypotéku, což není u našich sousedů nijak jednoduché. Student oboru je zaměstnancem dopravního podniku se mzdou a všemi výhodami, 3 mě-



autobusu byla mimo jiné jedním z dárků na rozloučenou, které jsme stážistům věnovali při závěrečném setkání a ukončení programu.

MHD už od 18 let a to považují za velkou výhodu a motivaci. A právě řízení bylo jedinou aktivitou, kterou by stážisté rádi absolvovali a vyzkoušeli právě v Praze, např. formou výuky v tramvajové škole nebo autoškole DPP.

O tom, že připravený program byl pro studenty zajímavý, jsme se ujistili už na základě reakcí v průběhu stáže a velmi nás to těšilo. Největšímu zájmu se těšily všechny exkurze do provozů, kde probíhal „dopravní život“, určitě by si při další návštěvě Prahy rádi zopakovali jízdu lanovkou.

Za skvělý podnět v závěru stáže považujeme myšlenku vzájemné výměny zaměstnanců obou podniků, kterou by rádi iniciovali po svém absolvování. I když si uvědomují rozdílné požadavky na legislativu v obou zemích, jsou přesvědčeni, že by o takové výměny byl velký zájem a že by byly přínosné a inspirativní.

Tato praxe už částečně funguje mezi školou a drážďanským dopravním podnikem v rámci Střední průmyslové školy dopravní, kdy probíhají exkurze a stáže našich pedagogů v DVB AG a naopak. Třeba se v budoucnu podaří zrealizovat i zaměstnanecký program mobility právě do Drážďan.



síce pracuje v různých provezech podniku a 6 týdnů absolvuje teoretickou výuku ve smluvní státní škole, kam studenti dojíždějí, nebo si v místě na tuto dobu zajišťují ubytování. Studium je zakončeno závěrečnými zkouškami jak z teoretické části, tak z praktické části přímo na pracovištích zaměstnavatele.

Studenty jednotlivých dopravních podniků lze velmi lehce rozeznat podle firemních uniforem, které oceňovali i naši studenti. Košile jsou opatřeny výšivkou s logem příslušného dopravního podniku, kravatou ve firemních barvách a nechybí velmi oblíbená kravatová spona (s motivem podle preferencí nositele). Kravatová spona s motivem mazačky, T3 nebo

Vždy po návštěvě pracovišť DPP se do diskusí logicky promítala témata srovnávání obou dopravních systémů, srovnávání organizace veřejné dopravy nebo porovnávání frekvence a návaznosti spojů v obou metropolích v kombinaci s vysokým objemem cestujících.

Vrcholem exkurze návštěvy v provezech DPP

V rámci návštěv školy oceňovali stážisté, jak pracují studenti s novými technologiemi, které jsou u nás na vyšší úrovni. Nicméně na druhé straně zmínili fakt, že systém, ve kterém se vzdělávají a národní legislativa, jim umožňuje na rozdíl od našich studentů řídit vozidla



KOMEDIANTI NA LANECH

Od 17. srpna do 3. září 2023 proběhne v prostorách Letenských sadů jubilejní 20. ročník festivalu nového cirkusu, divadla, hudby a vizuálního umění **Letní Letná**. Mezinárodní festival se snaží do necelých tří týdnů koncentrovat to nejlepší z tuzemského i zahraničního nového cirkusu a divadla. Jedná se o jedinou přehlídku svého druhu a rozsahu v České republice a okolních zemích. Návštěvníky čeká kromě večerních představení i bohatý divadelní program pro děti a také doprovodný program, který je pro ně připraven z velké části zdarma a probíhá celý den. Letos se vrací zahraniční hvězdy novocirkusového umění, které nejvíce zaujaly festivalové publikum. Návštěvníci se tak budou moci setkat třeba s britskou cirkusovou stálící NoFit State, francouzským Cirque Aïtal, jenž pod širým nebem rozbalí bohémské tábořiště jako vstup do zcela jiného světa, kanadským Cirque Alfonse, který v komicky živé inscenaci ANIMAL obrátí život na jedné farmě vzhůru nohama, a dalšími soubory a účinkujícími. Více informací na webu letniletna.cz.

Připravil: Milan Slezák



AMERIKA, JAK SE PATŘÍ



Hned dvě akce se propojí v prvních zářijových dnech na holešovickém Výstavišti. Od pátku 1. do neděle 3. září zde zároveň proběhnou motorkářské setkání **Prague Harley Days 2023** a „svátek amerických burgerů“ **Burgerfest 2023**. Akce si klade za cíl oslovit širší okruh publika než jenom milovníky motocyklů (pro které má připravené ukázky strojů nejen z dílny značky Harley-Davidson, testovací jízdy, ale třeba i adrenalinovou freestyle motocrossovou show). Má program i pro ty, kteří přijdou za muzikou, vystoupeními stand-up comedy, pivem a burgery. Ostatně, v zatím dostupných informacích k Burgerfestu se praví, že cílem festivalu je vyvrátit mýty o americké kuchyni a ukázat, že burger není žádný karbanátek, ale umění. Nezbyvá tedy než popřát příjemný umělecký zážitek u čerstvého burgeru.

OD SKA PO ROCK

Zajímavé koncerty se plánují ve druhé polovině srpna do Jazz Docku. Ve dnech 23. a 24. srpna má v programu své místo kapela **Sto zvířat**. Koncerty bude natáčet hudební televize Očko a posluchače čeká muzika v klasickém „zvířecím“ mixu vycházejícím ze stylů, jako je ska, rocksteady, reggae a dalších s originálně pojímanými českými texty Tomáše Belky. Soubor patří již takřka neodmyslitelně k domácí klubové špičce. Na svém kontě má 12 řadových alb (a v současné době dokončuje desku novinkovou) a nespočet účastí na různých kompilacích. Srpnový program klubu pak zakončí svými vystoupeními 30. a 31. srpna **Michal Pavlíček a Trio**. Představovat blíže skladatele, kytaristu, zpěváka, producenta i textaře Michala Pavlíčka je asi trochu nadbytečné. Autor hudby k divadelním představením a muzikálům, televizním seriálům i filmům, výrazná osobnost a spoluvůrce repertoáru Pražského výběru, zakladatel a autor hudby skupin Stromboli či Big Heads působí též ve formacích BSP nebo Supergroup a podílí se i na dalších projektech. V Triu jej doprovází klávesista Michal Nejtěk, baskytarista Martin Ivan a bubeník Michal Daněk. S ohledem na bohatou diskografii Michala Pavlíčka (ať již jako autora, nebo jako interpreta) lze předpokládat, že bude mít pro koncertní repertoár na dva večery v Jazz Docku určitě z čeho vybírat.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **úterý 5. září 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 6/2023 zněla: **Když se vokovické dveře otevřely**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamními předměty odměněn: **Pavel Děd**.

FOTO KVÍZ



PODZIM PRAŽSKÝCH TĚ-JEDNIČEK

PRAVIDELNÝ PŘÍSPĚVATEL ČASOPISU A ZAMĚSTNANEC DPP FRANTIŠEK ZAHNÁŠ ZAREAGOVAL NA VÝZVU A POSLAL NĚKOLIK HISTORICKÝCH FOTOGRAFIÍ TRAMVAJÍ T1 Z LET 1981 A 1982, TEDY Z DOBY, KDY SE JEJICH PROVOZ UŽ DEFINITIVNĚ CHÝLIL KE KONCI. PŘIPOMEŇME SI TAK ČASY, KDY BYLO MOŽNÉ TRAMVAJE S ELEGANTNÍMI LINIEMI POTKAT V PRAZE JEŠTĚ PŘEDTÍM, NEŽ V LEDNU 1983 VYPRAVILA VOZOVNA STŘEŠOVICE POSLEDNÍ VŮZ NA LINKU 23.



VŮZ T1 5078 NA Lince 26 ZACHYCEN JEDNOHO ŘÍJNOVÉHO ODPOLEDNE V HYBERNSKÉ ULICI. VOZY T1 NA Lince 26 SKONČILY ZA NECELÉ DVA MĚSÍCE PO POŘÍZENÍ SNIMKU (21. 12. 1982) A TRAMVAJOVÁ TRÁŤ V HYBERNSKÉ ULICI OD 4. 7. 1985 ROVNĚŽ PATŘÍ MINULOSTI



PANKRÁČKÁ T1 ČÍSLO 5078 VYPRAVĚNÁ NA LINKU 26 SMĚRUJE Z PODBABY NA PRAŠNÝ MOST A DÁLE DO STRAŠNIC NA RADOŠOVICKOU

Fotografie a dokumenty z historie pražské MHD můžete zasílat na adresu: kaleidoskop@dpp.cz



STŘEŠOVICKÝ VŮZ 5091, VYPRAVĚNÝ DNE 27. 4. 1981 NA LINKU 26, VYČKÁVÁ VE SMYČCE PODBABY, HOTEL INTERNATIONAL NA ČAS ODJEZDU



STŘEŠOVICKÁ T1 5101 VYPRAVĚNÁ NA LINKU 23 PRÁVĚ OPUSŤILA ZASTÁVKU BRUNNICE A SMĚRUJE K POHOŘELCI. LINKU 23 TENKRÁT OBSLUHOVALO PĚT VOZŮ, ZPRAVIDLA VŠECHNY T1 Z VOZOVNY STŘEŠOVICE



STŘEŠOVICKÁ T1 VYPRAVĚNÁ NA LINKU 23 PROJÍZDÍ 17. 9. 1982 PŘES POHOŘELECE



STŘEŠOVICKÝ VŮZ 5097 PROJÍZDÍ TEHDEJŠÍ KALININOVOU, DNES SEIFERTOVOU ULICI OD OLŠANSKÉHO NÁMĚSTÍ SMĚREM K HLAVNÍMU NÁDRAŽÍ. NĚKTERÉ VOZY T1 MĚLY VENKOVNÍ DRŽÁKY CEDULÍ S CÍLOVOU ZASTÁVKOU PO VZORU STARÝCH TRAMVAJÍ

Většina z fotografií nás zavádí do období září až října roku 1982, kdy se chýlil provoz tramvajů T1 ke konci. V té době bylo ve stavu už jen 30 vozů, které byly vypravovány z vozoven Pankrác (linka 26) a Střešovice (linky 23, 26). O jejich nezařaditelnosti se blízkou konci svědčilo i to, že od letních prázdnin roku 1981 byly tyto vozy vypravovány už jen v pracovní dny. Víkendový provoz již patřil pouze vozům T3. Rovněž při omezení provozu o letních prázdninách v letech 1981 a 1982 zůstávaly vozy T1 „doma“.

Text a foto: Zdeněk Bek



JANOVSKÉ PŘEKLADIŠTĚ OPRAVENO

Zrenované překladiště, doplněné informačními tabulemi a historickým nákladním vozem, bylo slavnostně zpřístupněno v sobotu 17. června 2023. Desítky návštěvníků si tak mohly poprvé prohlédnout objekt, který byl ještě v padesátých letech dvacátého století součástí vozovny Janov, která byla zbořena. Překladiště, které vzniklo hlavně pro návoz stavebních materiálů, potravin a uhlí a odvoz převážně sklářských výrobků, se podařilo zachovat a během posledních let sloužilo jako sběrna druhotných surovin nebo skladiště. Oprava překladiště byla zahájena minulý rok a dokončena ještě na podzim téhož roku. Současně se podařilo zachovat jeden nákladní vagónek z roku 1899, vyrobený strojírenským podnikem Ringhoffer na pražském Smíchově. Překladiště i vagónek jsou přístupné k prohlídce po celý rok, interiér překladiště pouze při výjimečných příležitostech. ■



POHLED Z POČÁTKU 30. LET NA KONEČNOU STANICI V JANOVĚ. V POZADÍ JE VIDĚT VLEČNÝ VŮZ VE VOZOVNĚ, ZA KTEROU SE NACHÁZÍ PŘEKLADIŠTĚ.
FOTO: ARCHIV BOVERA CLUB



TRADIČNÍ ČERVNOVÝ JARMARK V JANOVĚ NAD NISOU PŘINESL V LETOŠNÍM ROCE I JEDNO PŘEKVAPENÍ. V MÍSTĚ ZANIKLÉ TRATĚ DOŠLO K OTEVŘENÍ TRAMVAJOVÉHO PŘEKLADIŠTĚ, JEDNÉ Z POSLEDNÍCH PAMÁTEK NA TRAMVAJOVOU TRÁŤ Z JABLONCE NAD NISOU A RYCHNOVA.



AŽ SE DÍLO DAŘÍ!

VE STŘEDU 12. ČERVENCE 2023 NÁS NAVŽDY OPUSTIL LUBOMÍR KYSELA, DLOUHOLETÝ SPRÁVCE MUZEA MHD A ODBORNÍK NA VOZY PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. PŘIPOMEŇME SI RODÁKA Z PRAHY, JENŽ STRÁVIL V DOPRAVNÍM PODNIKU CELOU PRACOVNÍ KARIÉRU A JEHOŽ CELOŽIVOTNÍ DÍLO JE DODNES MOŽNÉ VE STŘEŠOVICÍCH NAVŠTĚVOVAT.

L. Kysela

Lubomír Kysela se narodil 29. června 1949 v Praze. Dětská léta trávená v blízkosti seřadovacího nádraží v pražských Vršovicích předznamenala jeho lásku k dopravě. Skřípot a nikdy nekončící pára z parních lokomotiv ho přiměla k myšlence stát se jejich strojvedoucím. Již od patnácti let pracoval jako pomocný dělník u Dopravního podniku, konkrétně v Rустonce a ve vozovně Žižkov a Pankrác. V roce 1966 se přihlásil do kurzu na průvodčího tramvaje, kterého vykonával při maturitním studiu.

Osudové srpnové dny 1968 zastihly Lubomíra Kyselu na vojně, kde působil jako příslušník 13. technického praporu. Po návratu z vojny se vrátil, už jako trvalý zaměstnanec, do vozovny a garáží Pankrác, kde pracoval jako průvodčí a následně jako řidič autobusů. Když v roce 1971 odvážel několik vozů z pankrácké vozovny do Vokovic, měl velký zájem na tom, aby se některé vozy zachovaly. Spojil se tak s Josefem Handlem, který tehdy prosadil vznik sbírky historických vozidel a s kterým začal spolupracovat. V roce 1975, po oslavách 100 let MHD v Praze, byl Luboš Kysela pověřen správou sbírky muzejních vozidel ve Vokovicích, kam za dva roky i sám přešel.



Pan Kysela se začal o sbírku vozidel odpovídajícím způsobem starat a rozšiřovat ji. Pod jeho odborným vedením začala postupně procházet náročnými renovacemi nejprve vlastními silami v dílnách DPP a později také



LUBOŠ KYSELA A JOSEF HANDL V DAVLI V ROCE 1975. V POZADÍ ZACHRÁNĚNÝ VŮZ 624 „MALEJ VAMBERÁK“, KTERÝ SLOUŽIL JAKO PŘÍSTŘEŠEK NA DĚTSKÉM HRŠTÍ



V LETECH 1986–87 PROBĚHLA OPRAVA VOZU 352 Z ROKU 1915 PRO MUZEUM V AMSTERODAMU. LUBOŠ KYSELA (NA SNÍMKU VPŘEDU) OPRAVU NEJEN VEDL, ALE SPOLEČNĚ S PARTOU SOUČASNÝCH I BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ DÍLEN JI PŘEVEDL. V ARCHIVU ČESKÉ TELEVIZE SE DODNES NACHÁZÍ ZÁBĚRY Z NAKLÁDKY VOZU, NA KTERÝCH JE I LUBOŠ

NA VOJNĚ ZÍSKAL LUBOŠ KYSELA TZV. MOBILIZAČNÍ ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ OBJETÍM FOTBALOVÉHO HRŠTĚ IKARUSEM 620. PO VOJNĚ SI HO NA RADU SPOLUŽÁKA NECHAL ZAPSAT JAKO NORMÁLNÍ, ALE AUTOBUS VLASTNĚ ŘÍDIT NEUMĚL, TO SE NAUČIL AŽ DÍKY KOLEGOVI NA LINCĚ

u dodavatelů. Od roku 1975 se osobně podílel nebo zajišťoval opravu na celkem jednadvaceti tramvajích, dvou trolejbusích, šesti autobusech, třech montážních vozidlech a dvou vozidlech metra.

Díky svým odborným znalostem začal Luboš Kysela psát i jedny z prvních knih o vozidlech ve sbírce podnikového muzea. Útlé brožury vycházející v osmdesátých a devadesátých letech následně vystřídaly velké knihy i v souvislosti s tím, jak se rozšiřoval počet vozů ve sbírce.

Když 15. května 1993 došlo k otevření expozice Muzea MHD v pražských Střešovicích, jednalo se o vyústění několikaleté snahy zajistit důstojné prostory pro unikátní sbírku vozidel. Ostatně, sám na to vzpomínal v bilančním rozhovoru, který s ním vedl Pavel Fojtík, tehdejší vedoucí oddělení Archiv DPP. Rozhovor vyšel v DP kontaktu v lednu 2010 a přinášíme z něj odpovědi na tři otázky:

Ted' k našemu muzeu. Kdy jsi se stal, abych tak řekl, jeho součástí?

Na konci roku 1973 jsem byl převeden na ředitelství jako technik, protože v podniku citelně chyběli strojaři. Postupně jsem převzal od Josefa Handla starost o sbírku historických vozidel ve vozovně Vokovice. Svému předchůdci jsem pomáhal již od svých studentských let a v roce 1971 jsme odváželi vozy z pankrácké vozovny. Nebyl jsem přesvědčen o tom, že o ně bude lépe pečováno ve vozovně Vokovice, v bývalé

lakovně, ale ujištění, že zde vznikne podnikové muzeum, dávalo určitou naději. Muzeum mělo mít výstavní prostory na 25.–30. koleji přístupné brankou z Martiho ulice a dvůr se měl přepažit mobilním skládacím plotem. Byl na to i projekt. Měli jsme materiál na konstrukci a pletivo. Záměr tehdy velmi podporoval dopravní úsek Elektrických drah.

Samozřejmě, že se nic takového nakonec nekonalo. Materiál zmizel a já byl rád, že se nám podařilo s Pepíkem Handlem dát dohromady vozy pro chystané výročí ke 100 letům MHD. Po jubilejní jízdě v roce 1975 jsem byl pověřen správou sbírky muzejních vozidel ve Vokovicích natrvalo a přešel jsem do ní v roce 1977. Bylo opravdu lepší mít vozy na očích a pod kontrolou. Netušil jsem v té době, že u toho zůstanu až do důchodu.

Jak dlouho jsi dělal správce muzea?

34 roků! Během té doby jsem se opíral o špičkové dílenské zázemí v Rustonce, ústředních dílnách i jinde a o mimořádně kvalitní řemeslníky. Nemohu je všechny vyjmenovat, protože jich bylo hodně, a tak každý, s kým jsem spolupracoval, necht' přijme můj upřímný dík. Samozřejmě jako letitý provozní pracovník jsem měl usnadněnou situaci při manévrech s vozidly i jejich občasném provozování. Díky svému mnohaletému působení v jediném podniku jsem pochopitelně znal mnoho jeho zaměstnanců, ale i všechna zákoutí. Měl-li bych hodnotit vstřícnost vedení i vedoucích na nižší úrovni, řekněme od konce sedmdesátých let, musím říci, že jsem na své požadavky, pokud se týkaly oprav a rekonstrukcí, prakticky neslyšel slůvko ne. Myslím, že jsem působil v dobrém podniku.

Předpokládám, že jsi hledal i svého nástupce, kdo to je?

K 1. 1. 2010 odcházím do starobního důchodu. Novým vedoucím střediska Muzeum MHD, tzv. správcem muzea, je inženýr Ondřej Láska. Přeji svému nástupci hodně optimizmu, štěstí i pracovních úspěchů. Ať se dílo daří.

I když sil ubývalo, ani po odchodu do starobního důchodu se Luboš Kysela nepřestal o chod muzea zajímat. Nadále působil jako aktivní konzultant při probíhajících renovacích a do posledních dní bedlivě sledoval vývoj pražského Muzea MHD.

Poslední rozloučení s Lubomírem Kyselou proběhlo ve čtvrtek 20. července 2023 v malé obřadní síni krematoria v Praze-Strašnicích. Jeho život si připomeňme i na fotografiích Ludka Vidíma a Tomáše Dvořáka. Více jich najdete na Facebooku Muzea MHD.



VELKÉ PŘÁTELSTVÍ JEJ SPOJOVALO I S VLASTÍMÍREM MUDROU, KTERÝ ZACHRAŇOVAL VOZY SLOUŽÍCÍ DNES PRO JÍZDU NA PRAVIDELNÝCH LINKÁCH. SPOLU JSOU ZVĚCNĚNI V HOSTIVÁŘI V ROCE 1994



LUBOŠ KYSELA BYL TAKÉ ORGANIZÁTOR VÝROČNÍCH PRŮVODŮ, VŠECHNY ŘIDIČE OSOBNĚ ZACVICOVAL. ZDE JÍZDA NA KOLEJNÍCÍCH PŘED PRŮVODEM V ROCE 1995



TATROU T 400 SE SVEZL NAPOSLEDY V LETŇANECH V ROCE 2022



UKÁZKA Z LITERÁRNÍCH POČINŮ LUBOMÍRA KYSELY



Připravil: Zdeněk Bek

Foto: Facebook Muzea MHD, Archiv DPP, Tomáš Dvořák, Petr Hejna a Luděk Vidím

Zdroj: web a Facebook Muzea MHD



ESPOONLAHTI – JEDNA ZE STANIC OTEVŘENÝCH V ROCE 2022

NEJSEVERNĚJŠÍ METRO MÁ NOVÉ STANICE

VE FINSKÉM ZÁLIVU NACHÁZEJÍCÍ SE HLAVNÍ MĚSTO HELSINKY JE ZNÁMO NEJEN NÁDHERNOU ARCHITEKTUROU A BOHATOU HISTORIÍ, ALE I TRAMVAJEMI ČESKÉ VÝROBY. MY SE VŠAK ZAMĚŘÍME NA PROVOZ METRA, KTERÝ V MINULÝCH MĚSÍCÍCH ZAZNAMENAL ZNAČNÉ ROZŠÍŘENÍ.

Helsinky jsou hlavním a zároveň také, s celkovým počtem přes 665 000 obyvatel, nejlidnatějším městem Finska. Spolu s okolními devíti městy tvoří tzv. Velké Helsinky, kde žije přibližně čtvrtina všech obyvatel země. Helsinky jsou považovány za pěkné, čisté a kulturní město, které údajně na rozdíl od jiných metropolí netrpí dopravními zácpami.

Na veškerou veřejnou hromadnou dopravu ve Velkých Helsinkách dohlíží Helsinský regionální dopravní úřad (Helsingin seudun liikenne – HSL). Systém se skládá z místních autobusů, tramvají, vlaků metra, trajektů, příměstských vlaků a bikesharingu. Až na



NEJNOVĚJŠÍ SOUPRAVA HELSINKÉHO METRA M300 OD ŠPANĚLSKÉHO VÝROBCE CAF

výjimky nevlastní HSL žádná kolejová vozidla. Z tohoto důvodu se při každodenním provozu dopravního systému spoléhá na externí dodavatele.

Helsinské metro provozuje společnost HKL (Helsingin metro). Jedná se o nejseverněji položený systém metra na světě a jediný ve Finsku. Pro veřejnost bylo metro poprvé otevřeno 2. srpna 1982 po dlouhých 27 letech plánování. Systém se skládá ze 2 linek, které obsluhují celkem 30 stanic a ročně přepraví cca 92,6 milionu cestujících. Jeho celková délka je aktuálně 43 km a je dominantním železničním spojením mezi předměstími východních Helsinek, západními předměstími ve městě Espoo a centrem Helsinek.

Převážná většina zastávek je pro obě linky společná, rozdělují se pouze v okrajových částech. 21 stanic je umístěno pod zemí, osm stanic je vidět nad zemí. Trať prochází pod hlavním nádražím v Helsinkách a umožňuje cestujícím přestup na příměstskou železniční síť včetně vlaků na okružní železniční trati na letiště.

Metro jezdí ve všední dny od 5.30 do 23.30 a v neděli od 6.30 do 23.30 hod. Ve špičce je v centrálním úseku interval 150 vteřin. Vlak metra zastavují v každé stanici a názvy stanic jsou hlášeny ve finštině i švédštině (s výjimkou stanic Hlavní nádraží, Helsinská univerzita a Univerzita Aalto, které jsou hlášeny i v angličtině).



VSTUP DO LONI OTEVŘENÉ PODZEMNÍ STANICE SOUKKA

Prodloužení metra z posledních let vlastní a provozuje společnost Länsimetro Oy. Za provoz a údržbu vlaků odpovídá společnost Kaupunkiliikenne Oy. První etapa projektu Länsimetro byla dokončena v roce 2017 otevřením úseku z Ruoholahti do Matinkylä s osmi novými stanicemi. O financování výstavby druhé etapy z Matinkylä do Kivenlahti se rozhodlo v roce 2014 a výstavba byla zahájena už koncem téhož roku. Tato etapa prodloužení je dlouhá 7 km a byla pro veřejnost otevřena 3. prosince 2022. Zahrnuje



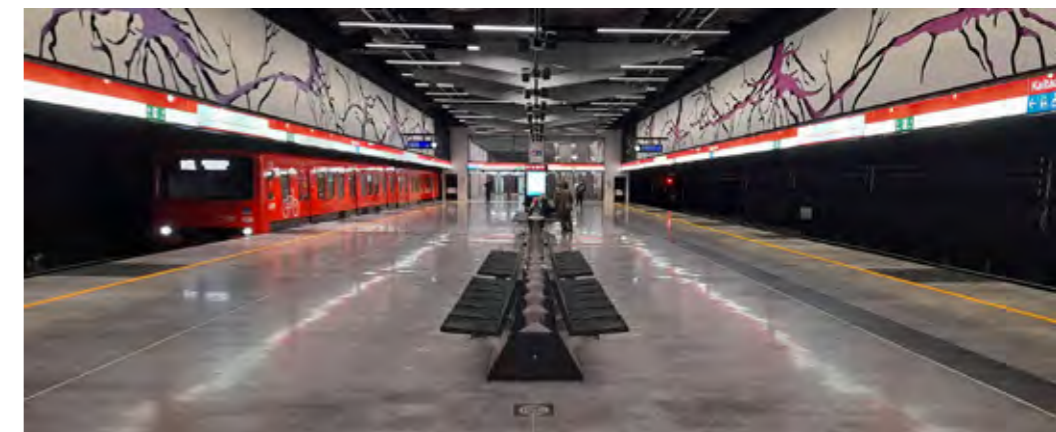
ROVNĚŽ FINOO COBY NOVÁ STANICE DOKLÁDÁ ARCHITEKTONICKOU BOHATOST METRA

mezistanice Kivenlahti, Espoonlahti, Soukka, Kaitaa a Finnoo. Celá trať včetně depa je vybudována v tunelech.

Projekt nejnovějšího prodloužení o nové stanice z roku 2022 je nejen zajištěním lepší dopravní dostupnosti pro místní obyvatele, ale rozhodně také příjemným estetickým zážitkem. „Stanice společnosti Länsimetro jsou architektonicky přitažlivé, finské architektonické know-how je v nejlepším světle a tyto jedinečné stanice slouží jako vizitky regionu,“ říká generální ředitel společnosti Länsimetro Ville Saksi.



K NOVÝM STANICÍM SE ŘADÍ I KIVENLAHTI...



... A ROVNĚŽ KAITAA

V systému jsou aktuálně v provozu tři různé typy vlaků. První vlaky nasazené do systému tvořily soupravy řady M100, které vyráběla finská společnost Strömberg. Novější řada M200 byla postavena kanadskou společností Bombardier a je v provozu od roku 2000. Vlaky řady M300 byly pořízeny od španělského výrobce CAF, jsou dlouhé téměř 90 metrů a všechny vozy mají vzájemný průchod.

V Helsinkách si můžete zakoupit vícero typů jízdného. Všechny se dají pořídit jak na stanicích metra, tak i přes SMS nebo za pomoci speciální aplikace v telefonu. Ceny jízdného se liší pro dospělé a „junior“ (od 7 do 16 let), kteří mají 50% slevu. Stejně výhodnou cenu získávají také místní studenti.

Celý dopravní systém je rozdělen do několika zón. Např. za jednosměrnou jízdenku zaplatíte 2,9 €. Cena celodenního jízdného je 9 € (4,5 € pro juniory), k mání jsou i vícedenní jízdenky. Druhým typem jsou „cestovní karty“, které platí na delší časový úsek. Za 14denní jízdné zaplatíte 28,7 eur, za měsíční 54,7 a za roční 602,4 €.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Pomocné stanoviště

... (začátek v tajence) byl vybaven pomocným stanovištěm strojvedoucího skrytým ve skříních v čele vozu (přístupné z prostoru pro cestující). Po demontáži přilehlé ... (dokončení v tajence) a otevření uzamykatelných dveří bylo k dispozici prakticky plnohodnotné ovládání vozidla. Pro rozjezd a elektrodynamické brzdění bylo možné přes konektor připojit pomocný ovládací panel. Ten však v podmínkách pražského metra nebyl využíván, stejně jako vlastní pomocné stanoviště, na němž se využívaly především jističe a manometry při diagnostikování závad v provozu.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do úterý 5. září 2023** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **Švédské šachy MASTER Kubb**, další dva publikaci.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 6/2023 zněla: **policemi na zavazadla**. Hlavní cenu – gril Happy Green Gril Wood – získává: **Jindřich Maršál**, publikaci získávají: **Radka Zdeňková** a **Petr Semecský**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:



Švédské šachy MASTER Kubb

Venkovní společenská hra pro dva týmy. Cílem hry je srazit všechny kubby soupeře pomocí vrhacích kolíků a nakonec i krále. Celá herní sada je vyrobená z kvalitního dřeva a je dodávána v plátěném pytlíku pro jednodušší přenos. Se švédskými šachy si užijete spoustu zábavy, hra je určená i pro děti.




ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

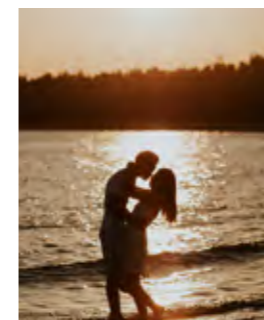
Svět výhod v programu Bank at Work

Za aktivní využívání účtu UniCredit Bank můžete získat až 12 000 Kč a mnoho dalších slev a výhod
Pro více informací využijte kontakt: tereza.piscakova@unicreditgroup.cz



Dobrou chuť!

10% sleva pro všechny zaměstnance DPP na samostatné chody i na menu
Každý 10. oběd zdarma
Kontakt: Restaurace Legenda Legerova 39, Praha 2



Pobytové a poznávací zájezdy

Na pobočkách CK Čedok můžete uplatnit 4% slevu při nákupu first minute, resp. 2% slevu při nákupulast minute – platí pro zájezdy pobytové letecké, poznávací, exotické, tuzemské, lyžařské a další

Speciální letní nabídka

Ve Spa Resortu Libverda získáte 500 Kč jako bonus na wellness procedury při rezervaci pobytového balíčku na 2 a více nocí, resp. 1000 Kč při rezervaci na 7 a více nocí
E-mail: info@lazne-libverda.cz
Tel.: 482 368 100-102



Moře vodních zážitků

20% sleva na vstup do Vodního světa a do sauny v Čestlicích

Podmínky čerpání slevy:

- vždy zaslání e-mailu na adresu: Sales03@aquapalace.cz předem,
- pokud e-mail není zaslán z podnikové e-mailové adresy, je nutné se ještě prokázat zaměstnanečným průkazem, a to na pokladně v Aquashopu nebo na pokladně č. 1



Robotické vysavače výhodně

20% sleva na nákup domácích robotů iRobot
Objednávky je nutné realizovat e-mailem na adresu: objednavky@mercat.us

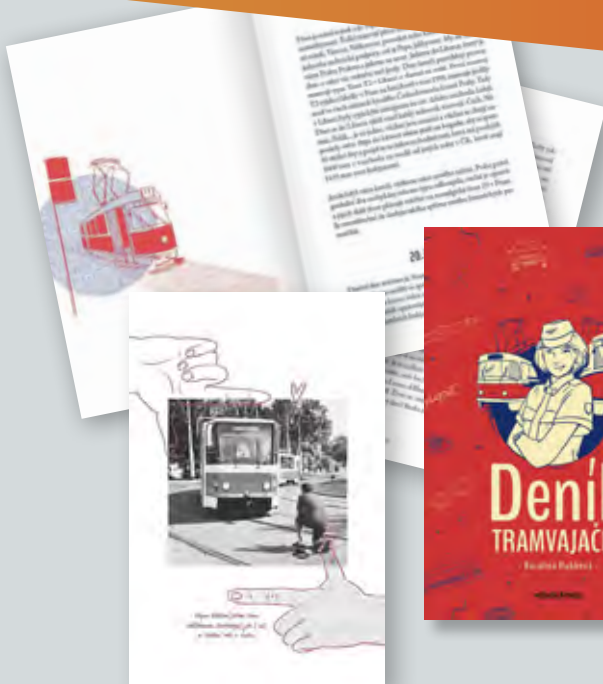
Do e-mailu připojte objednávkový kód „DPP“

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

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.cz

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.

Čtěte si, hrajte, posílejte pozdravy

**FAN
SHOP**


Deník tramvajačky

Z modelky tramvajačkou aneb
životní výhybky s vtipem a odvahou

Autorka: Karolína Hubková

Ilustrátorka: Monika Pavlovičová

Počet stran: 200

Vazba: vázaná s laminovaným potahem



Hrací karty na kvarteto

Sada obsahuje 32 karet, a tvoří tak 8 čtveřic
Určeno i pro nejmenší hráče



Evropské metro

Sada 24 pohlednic podzemních drah evropských měst

Text a fotografie: Boris Kogut

Formát pohlednic: 11,5 × 18,5 cm

Všechny pohlednice opatřeny speciálním povrchem,
který je chrání před otisky prstů



V prodeji 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 a Hradčanská.

fanshop.dpp.cz


Dopravní podnik
hlavního města Prahy