

DP

kontakt

POZOR, POPLACH!
VRŠOVICKÁ NENÍ EVROPSKÁ
O STŘEŠE VOZOVNY HLOUBĚTÍN



HLEDÁME

ŘIDIČE AUTOBUSU



Požadujeme:

- ✓ Platný ŘP skupiny D, nebo min. ŘP sk. B, nebo C - nabízíme možnost bezplatného rozšíření ŘP (s kvalifikační dohodou)
- ✓ Ukončené základní vzdělání
- ✓ Výpis z rejstříku trestů
- ✓ Dobrý zdravotní stav (dle příslušné vyhlášky MZ)
- ✓ Výpis z evidenční karty řidiče (osoby)
- ✓ Příjemné a reprezentativní vystupování

Nabízíme:

35 000 Kč MĚSÍČNÍ MZDU A PRACOVNÍ SMLOVU NA DOBU NEURČITOU

- ✓ Výrazně zlevněné Zaměstnanecké jízdné i pro rodinné příslušníky (Lítačka)
- ✓ Penzijní připojištění po roce výkonu práce v hodnotě 1 100 Kč
- ✓ 3 dny zdravotního volna s náhradou mzdy
- ✓ 5 týdnů dovolené
- ✓ Možnost dotovaného ubytování v ubytovně za cca 2 000 Kč/měsíc
- ✓ Příspěvek na stravování formou stravenek v hodnotě 100 Kč
- ✓ Možnost rekreace a příspěvek ve výši až 3 000 Kč na dětskou rekreaci aj.
- ✓ Poukázky FLEXIPASS ve výši 3 200 Kč/rok
- ✓ Zázemí velké společnosti s dlouholetou tradicí
- ✓ Stejnokrojové vybavení

Více na: dpp.jobs.cz

 **296 137 074**

 **Dopravní podnik hlavního města Prahy**

OBSAH 2 / 2018

DP
kontakt

AKTUÁLNĚ

4-6

DPP V SÍTI

7 ČABAJKÁ ZA „40“

TÉMA

8-11 O STŘEŠE TRAMVAJOVÉ VOZOVNY HLOUBĚTÍN

BEZPEČNOST

12-14 POZOR, POPLACH!

RODINY V DPP

15-17 RŮCKEROVI: IVANA A STANISLAV

KALEIDOSKOP

18-19 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

PREFERENCE

20-23 VRŠOVICKÁ NENÍ EVROPSKÁ ANEB PREFERENCE TRAMVAJÍ V ROCE 2017

MEDAILON

24-25 UŽ MÁM POŘADNÍK NA HLÍDÁNÍ VNOUČAT

POD LUPOU

26-28 NEKONEČNÝ REFRÉN – PRŮSAKY V METRU

KOMFORT

29 NENÍ TEPLO JAKO TEPLO. ANI V TRAMVAJI

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

30-31 JAK „VELKÝ“ JE PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK?

JEDEN Z NÁS

32-33 AUSTRÁLIE NEŘVE TOLIK JAKO AMERIKA A AFRIKA

34 KULTURA / SOUTĚŽ

35 KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

36 HOSTIVAŘSKÉ OPRAVNY SE OTEVŘELY VEŘEJNOSTI

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 23. ročník

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 332; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědná redaktorka: Jana Šejnohová
Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Soňa Jindráková, Zora Karmazín Blümllová, Jaroslav Krísten, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 19. ledna 2018
NEPRODEJNÉ

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



Foto: Zdeněk Rampa



METRO BUDĚJOVICKÁ: UZAVŘEN VESTIBUL „JIH“

Ve čtvrtek 18. ledna 2018 bylo svoláno místní šetření všech zainteresovaných subjektů k posouzení stavu zastřešení pasáže mezi stavbami České spořitelny a obchodního domu DBK. Tato mostní konstrukce, zakrývající jižní vstup s dvojicí eskalátorů do stanice metra Budějovická, je majetkem hlavního města Prahy. Verdikt byl po statickém posouzení jednoznačný: **neprodlené vyklizení dotčených staveb!** DPP reagoval na ústní výrok bez otálení – eskalátorový vestibul od zahájení provozu v pátek

19. 1. zůstal uzavřen, protože případný pád konstrukce by ohrozil především cestující v tomto prostoru.

Přístup do stanice metra je nyní možný jen pevným schodištěm z vestibulu „Sever“. Bezbariérový přístup však DPP může zajistit pouze mezi nástupištěm a atriem, pokračovat lze jedině výtahem obchodu LIDL v jeho otevírací době (od 7 do 21 h) do uliční úrovně k zastávce autobusů MHD + nástupní PID na Budějovickém náměstí. (ZdR)



NOVÝM PŘEDSEDOU DOZORČÍ RADY LUKÁŠ KAUCKÝ

Dozorčí rada Dopravního podniku ve středu 24. ledna 2018 zvolila nového předsedu. Stal se jím člen dozorčí rady PhDr. Lukáš Kaucký. Lukáš Kaucký do prosince 2017 působil jako náměstek ministra zahraničních věcí. Od roku 2010 je pražským zastupitelem. Členové dozorčí rady DPP jsou podle platných stanov voleni výhradně valnou hromadou, tedy radou hl. m. Prahy. Dozorčí rada DPP má podle stanov společnosti 15 členů volených na čtyřleté období. (red)

SPOLUPRÁCE SPŠD A DPP SE ROZJÍŽDÍ I V ROCE 2018

Poprvé v tomto roce se v pondělí 22. ledna v prostorách SPŠD v Moravské ulici sešla expertní skupina složená ze zástupců všech provozních jednotek DPP, vedení SPŠD a odboru vzdělávání a rozvoje zaměstnanců DPP.

Pravidelné setkávání zástupců Dopravního podniku a SPŠD má od roku 2017 za hlavní cíl využívat a prakticky podporovat všechny příležitosti rozvoje spolupráce jako jsou odborné praxe a stáže studentů a pedagogů SPŠD v DPP, které následně motivují žáky k zařazení do Absolventského motivačního programu či k nástupu absolventů do DPP. Aktivní je rovněž

i výuka odborníků z praxe v oblasti teoretické výuky nebo odborného výcviku.

Všichni účastníci setkání se shodli, že cílem vzájemné spolupráce DPP a SPŠD při náboru žáků je především podpora zájmu o technické obory a také podpora náboru do oborů uplatnitelných v DPP formou aktivní účasti na marketingových aktivitách jako jsou veletrhy vzdělávání, dny otevřených dveří, přednášky přímo pro žáky SPŠD nebo exkurze v provozech. Pravidelné setkávání zástupců všech zúčastněných stran bude pokračovat v květnu 2018. (js)



Foto: Zdeněk Bek

„LIBEŇÁK“ PO UZAVŘENÍ: S NÁHRADKOU X25

V noci z 18. na 19. ledna 2018 byl z důvodu havarijního stavu uzavřen pro veškerou dopravu Libeňský most. Rozhodla tak Technická správa komunikací hl. m. Prahy na základě výsledků diagnostického měření Kloknerova ústavu. Dopravní obslužnost v lokalitě zajišťují tramvaje jezdící po objízdových trasách a náhradní autobusová doprava X25. (red)

VYPOŘÁDÁNÍ DAŇOVÉ POVINNOSTI ZAMĚSTNANCŮ ZA ROK 2017

Máme tu sice nový rok 2018, nicméně „daňový“ rok 2017 pro zaměstnance stále není uzavřený. Jak jistě víte z předchozích období, máte jako zaměstnanci možnost optimalizace svých daňových povinností pomocí tzv. **ročního zúčtování daňových záloh (RZZ)**. O toto zúčtování je možné požádat zaměstnavatele nejpozději **do 15. 2. 2018** na tiskopisu „Prohlášení k dani“, které je k dispozici u vaší mzdové účetní.

Daňový zákon umožňuje uplatnit různé slevy, odpočty od základu daně, dary, daňové zvýhodnění na vyživované děti apod. Kdo je neuplatnil během roku, má možnost tak učinit v rámci RZZ. Některé odpočty lze uplatnit pouze po skončení zdaňovacího období, a to buď v daňovém přiznání nebo právě v RZZ.

Potěšení budou zejména rodiče vyživovaných dětí. Od 1. 7. 2017 bylo **zvýšeno daňové zvýhodnění na 2. vyživované dítě**. Vyšší zvýhodnění mohlo být nárokováno poprvé za červenec 2017, ale změna je účinná zpětně od začátku roku, takže v rámci RZZ budou měsíce leden až červen dopočítány a doúčtovány jako přeplatky z RZZ.

Příznivá je také změna v odpočtu od základu daně na **penzijní připojištění a na soukromé životní pojištění**. Za rok 2017 lze odečíst až **24 000 Kč** za každý takový produkt. (Za rok 2016 činil odpočet 12 000 Kč).

U penzijního připojištění se upustilo od odečítání pevné částky 12 000 Kč z vámi vložených příspěvků. Nově tvoří odpočet součet částí měsíčních příspěvků, které v jednotlivých kalendářních měsících přesáhly 1000 Kč. Maximální odpočet u penzijního připojištění tedy získáte, pokud jste si měsíčně spořili 3 000 Kč, tzn. ročně 36 000 Kč. Zajímavou možností u penzijního připojištění je to, že na maximální odpočet lze dosáhnout i při nižší roční úspoře, pokud využijete mimořádné jednorázové splátky. Např. pokud si budete měsíčně spořít jen 100 Kč a v některém měsíci vložíte mimořádnou splátku ve výši 24 900 Kč, naspoříte celkem za rok 26 100 Kč, ale získáte také maximální odpočet 24 000 Kč.

Dále byla zvýšena hodnota daru v podobě bezplatného **odběru krve** z původních 2 000 Kč na **3 000 Kč**. Nově je možno uplatnit jako dar **odběr krvetvorných buněk** (kostní dřeň). Jeden odběr má hodnotu **20 000 Kč**. (av)

DYNAMICKY NABÍJENÝ ELEKTROBUS ZÍSKAL OCENĚNÍ

Sdružení Česká technologická platforma Smart Grid na podporu rozvoje konceptu smart grid / smart energy (*chytrá síť / chytrá energie*) ocenilo 6 inovativních projektů za rok 2017. Mezi oceněnými byl i DPP s projektem „Dynamicky nabíjený elektrobus“, a to zejména díky vysoké inovační hodnotě. Součástí ceremoniálu předání ocenění bylo i představení všech šesti projektů. Tato část programu vyvolala velmi živou diskusi, ve které účastníci odpovídali na otázky novinářů a měli tak příležitost sdílet navzájem své zkušenosti a nápady z oboru chytrých sítí a chytré energetiky. Za DPP cenu převzal Jan Barchánek, zástupce vedoucího jednotky Provoz Autobusy (vpravo). (jd)





ROK RŮSTU VÝKONŮ A POTVRZENÍ KVALITY



NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY JSOU Z POHLEDU DOPRAVNÍHO ÚSEKU ZČÁSTI REKAPITULACÍ UPLYNULÉHO ROKU A ČÁSTÍ PODĚKOVÁNÍM PROVOZNI MU PERSONÁLU ZA SPLNĚNÍ NELEHKÝCH ÚKOLŮ.

Nárůst dopravních výkonů

Předně v loňském roce narostl objem dopravních výkonů. Došlo k dalšímu navýšení objednávek dopravních výkonů ze strany hlavního města Prahy. Nárůst proběhl v několika vlnách a týkal se všech druhů dopravy; v březnu u tramvají, na konci dubna v případě metra a autobusů a v říjnu u autobusů. Pokračovaly rovněž opravy a modernizace tratí a stanic metra a také tramvajových tratí s řadou nezbytných výlukových opatření a tedy potřebou zajišťování náhradní autobusové dopravy.

V roce 2017 narostly požadavky na zajištění náhradní dopravy za České dráhy, důvodem byla vyšší stavební činnost SŽDC v Praze a okolí a dále nedostatek řidičů u soukromých autobusových dopravců, kteří v minulosti část železničních výluk v okolí Prahy nahrazovali. DPP opět prokázal, že je schopen zajistit i mimořádné dopravní nároky při velkých akcích, ke kterým patřila červnová Pražská muzejní

noc, kombinace NAD za metro a koncertu v Letňanech na začátku července, řada akcí v O2 aréně apod.

Nedostatek provozního personálu

Celorepublikový nedostatek řidičů i dalších provozních a technických profesí se letos významně projevil i v DPP. Požadované dopravní výkony bylo možné zajistit jen díky zvýšené přesčasové práci kmenových zaměstnanců a také významné pomoci brigádníků (zaměstnanců na dohody o pracovní činnosti a dohody o provedení práce).

Zajištění vypravení v některých dnech částečně komplikovalo čerpání „sick-days“ více zaměstnanci najednou. Přesto lze konstatovat, že drtivá většina zaměstnanců správně pochopila smysl tohoto benefitu a využívala jej jen v nezbytně nutných případech.

Kvalita a recertifikace

Dopravní podnik celý rok 2017 prokazoval dlouhodobě vysokou kvalitu poskytovaných

služeb, což ocenila další mezinárodní srovnání. V říjnu 2017 proběhla úspěšně recertifikace s obhájením certifikátů ISO 9001 a EN 13816 pro všechny provozní jednotky a vybrané technické útvary. Uvědomujeme si, že kvalita poskytovaných služeb je klíčovým benefitem DPP v rámci vyjednávání o pokračování smluvního vztahu mezi DPP a hl. m. Prahou od roku 2020 i o budoucím rozsahu a podílu dopravních výkonů DPP.

Závěrem mi dovolu, abych prostřednictvím podnikového časopisu poděkoval všem pracovníkům, zejména těm provozním, za kvalitně odvedenou práci a ochotu k vyššímu podílu přesčasů a směn z volna. Alespoň částečným poděkováním jim byla mimořádná odměna za odpracované hodiny v listopadové výplatě. Dodatečně chci všem pro rok 2018 popřát mnoho úspěchů v práci i v osobním životě.

Ladislav Urbánek,
dopravní ředitel



Nejedná se o nabídku z farmářského trhu ani občerstvení fotbalových fanoušků na zápase Horní Lhoty (čímž se omlouváme obyvatelům této malebné obce nedaleko Ostravy), ale o připomenutí 40 let od zahájení provozu legendárních autobusů Ikarus 280 v barvách DPP.

K čemu vůbec Praha potřebovala „harmoniky“? Hlavním důvodem pro zavedení provozu kloubových autobusů v Praze byla rychle rostoucí výstavba sídlišť bez kolejové dopravy, což předznamenalo nutnost zavádět kapacitní dopravu do těchto míst. Prvních 20 „čabajek“ bylo do pražského dopravního podniku dodáno koncem roku 1977, a v lednu 1978 byl s těmito vozy zahájen provoz na lince číslo 190 v úseku Budějovická – Jižní Město.

V následujících letech bylo do Prahy dodáno celkem 612 těchto vozů a poslední Ikarus 280 (evidenční číslo 4593) byl přidělen garáži Klíčov v roce 1991. Provoz Ikarusů v pražském dopravním podniku byl ukončen 1. července 1999 na lince číslo 215 v úseku Kačerov – Sídlíště Libuš z garáže Kačerov. Maďarské kloubové autobusy však pražské ulice zcela neopustily. Po trase Klíčov – Kačerov – Ústřední dílny je možné si ve střešovickém muzeu jeden dochovaný exponát prohlédnout.

A přesně z těchto prostor si můžete tyto maďarské ikony automobilového průmyslu připomenout ve videu na oficiálním facebookovém nebo Youtube profilu DPP.

Text: Zdeněk Bek a Petr Vítů
Foto: Zdeněk Bek



Statistika videa Ikarus 280

Oslovení lidí	51 430
Počet zhlédnutí	21 539
Reakce, komentáře a sdílení	1 801



QR kód videa

Text: Filip Jiřík
Foto: Robert Janulík, Robert Mara,
Petr Hejna a Petr Ludvíček

O STŘEŠE TRAMVAJOVÉ VOZOVNY HLOUBĚTÍN

V LEDNU 2018 SE NAPŘÍČ MNOHA ÚTVARY DPP STALO ČASTO SKLOŇOVANÝM JMÉNO TRAMVAJOVÉ VOZOVNY V HLOUBĚTÍNĚ. NA ZÁKLADĚ OZNÁMENÍ STATIKA MONITORUJÍCÍHO STAV STŘEŠNÍ KONSTRUKCE ROZHODLO PŘEDSTAVENSTVO DPP O NEPRODLENÉM OMEZENÍ PROVOZU VOZOVNY. OD PATNÁCTÉHO LEDNA JE TAK PRO VEŠKERÝ PROVOZ I PRÁCE UZAVŘENA DEPONOVAČÍ HALA, KTERÁ MÁ BÝT DLE PŘIPRAVOVANÝCH PROJEKTŮ ZBOŘENA A NAHRAZENA ZCELA NOVOU HALOU, OPTIMALIZOVANOU PRO PĚČI O NOVÉ NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJE. O TOMTO TÉMATU JSME NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU PSALI V BŘEZNU 2015.



Největší a nejnovější vozovna

Příběh vedoucí až k současnému uzavření haly hloubětínské vozovny se začal psát již v roce 1940. Tehdy Elektrické podniky plánovaly zahájení stavby vozovny ve Vysočanech, pro kterou byl schválen projekt. Němci řízená protektorátní Plánovací komise však v roce 1941 změnila plány zastavění pozemků ve Vysočanech a Elektrické podniky musely pro vytiženou průmyslovou oblast Vysočan hledat jiné místo pro novou vozovnu.

nech, pro kterou byl schválen projekt. Němci řízená protektorátní Plánovací komise však v roce 1941 změnila plány zastavění pozemků ve Vysočanech a Elektrické podniky musely pro vytiženou průmyslovou oblast Vysočan hledat jiné místo pro novou vozovnu.

HLOUBĚTÍNSKÁ VOZOVNA JEŠTĚ PŘED UZAVŘENÍM DEPONOVAČÍ HALY. SNÍMEK BYL POŘÍZEN 2. LEDNA 2018



NAMÍSTO OCELOVÉ STŘECHY SE SLOUPY ZASTŘEŠILO HLOUBĚTÍNSKOU HALU 65 ŽELEZOBETONOVÝCH KONOIDNÍCH SKOŘÁPEK

V mezním případě může dojít ke křehkému lomu skořepiny a jejímu pádu s následným dominovým efektem pádu sousedních skořepin po příčné linii (tj. v sousedních lodích vozovny).

Nové místo pro vozovnu se sice ještě ve válečných letech podařilo zajistit v Hlubětíně a projekt byl připraven, avšak výjimku ze zákazu nových staveb Elektrické podniky nezískaly a tak musela stavba počkat až do poválečných let. Stavba byla zahájena na jaře 1949, a to dle projektu předpokládajícího ocelovou střechu i sloupy mezi halami (obdobně jako ve vozovně Kobylisy).

Během stavby její zhotovitel (Československé stavební závody, závod Armabeton) zjistil, že není možné zajistit v požadovaném termínu dostatečné množství oceli pro konstrukci střechy. Strategická surovina byla v poválečné době nedostatková, potřeba urychlené stavby vozovny však byla urgentní.

Zhotovitel proto navrhl změnu konstrukce sloupů a střechy s maximálním využitím betonu a minimalizací potřeby oceli. Střechu mělo nově tvořit 65 specifických konstrukcí – železobetonových konoidních skořápek o tloušťce pouhých pěti centimetrů, šířce 18,8 metru a délce 8,75 metru. Tento směrný plán byl schválen jako změna probíhající stavby v listopadu 1949, toho času již práce na atypické konstrukci převzaté ze Sovětského svazu byly v plném proudu. Provoz tramvajů z nedokončené vozovny byl zahájen 10. března 1951, dokončovací práce však probíhaly ještě několik let.

Problémy se střechou vozovny

V roce 2013 upozornili zaměstnanci vozovny na neobvyklý tvar střešní skořepiny ve III. lodi vozovny. Na základě statické prohlídky byla tato část střechy zajištěna podpůrnou konstrukcí. Pro celou vozovnu byla počátkem roku 2014 provedena mimořádná prohlídka

střešní konstrukce, jejíž výsledky prokázaly velmi špatný stav, vyžadující podepření dalších několika míst.

Proto byl vypracován Plán správy a údržby konstrukce a rozhodnuto o trvalém sledování jejího stavu – tzv. monitoringu, který byl zaslouplně u odborné projektové a inženýrské kanceláře Pontex, spol., s. r. o. V režimu on-line byla nepřetržitě měřena teplota a průhyb vybraných střešních skořepin, jednou měsíčně pak byla prováděna prohlídka celé konstrukce, o čemž byl vždy zpracován průběžný protokol se závěry a doporučeními.

Na základě dat z monitoringu byl v období let 2014 – 2015 zvýšen počet podepřených i on-line sledovaných střešních skořepin, a to z důvodu zjištění progresu deformací. Tato opatření sice omezovala provoz vozovny, jednalo se však o jediné řešení, umožňující v hale zachovat provoz. V opačném případě by musela být hala vozovny uzavřena již počátkem roku 2014.

Na tomto místě je vhodné objasnit, proč je průhyb střešní konstrukce, tvořené železobetonovou skořápkou, tak zásadním problémem. Důvodem je samotný mechanický princip, kdy při dodržení ideálního tvaru a homogenity použitého betonu je výslednice sil působících na konstrukci vedena nikoli kolmo dolů, ale šikmo ve směru tečny oblé konstrukce. To umožňuje zřízení extrémně tenké tloušťky střechy – navrženo pouhých 5 cm betonu.

Projektované působení sil je však zásadně narušeno, pokud není ideální tvar, tloušťka a použitý materiál. V mezním případě může dojít ke křehkému lomu skořepiny a jejímu

pádu s následným dominovým efektem pádu sousedních skořepin po příčné linii (tj. v sousedních lodích vozovny).

U střechy vozovny Hlubětín se naneštěstí, zřejmě pod tlakem šibeničních termínů, sešly všechny možné výše zmíněné negativní faktory již při výstavbě. Průzkumy prováděné od roku 2014 odhalily stavební deformace tvaru klenby, nedodržení předepsané tloušťky a šterková hnízda v betonu zjevně již z doby výstavby.

Průzkumy nepotvrdily vliv rážby tunelů metra v letech 1996 – 1997, ani vliv stavby podúrovňového soustruhu. Byl potvrzen pouze částečný negativní vliv dodatečného zateplení střechy, které ji jednak přitížilo a lokálně došlo k průstřelům konstrukce při kotvení izolace.

Uzavření deponovací haly v lednu 2018

Při prohlídce konstrukce v rámci 45. etapy měření a monitoringu byl v prosinci 2017 zaznamenán významný rozvoj poruch konstrukce, zejména vznik trhlin. U podepřených skořepin bylo zjištěno významné oslabení tloušťky vlivem rozpadu betonu horního líce skořepiny, dále bylo zjištěno nevhodné granulometrické složení materiálů.

S ohledem na nově i dříve zjištěné poruchy konstrukce již firma Pontex nebyla nadále schopna zajistit ani při aplikaci dosud provedených opatření bezpečnost osob a tramvajového provozu pod střešní konstrukcí ve vozovně. Tato zpráva byla statikem této společnosti v lednu 2018 písemně sdělena Dopravnímu podniku s návrhem okamžitého zastavení používání haly a zamezení vstupu



PRVNÍ PODPŮRNÁ KONSTRUKCE SE OBJEVILA VE TŘETÍ HALE V ROCE 2013

osob. Dále bylo doporučeno prověřit další možné vlivy případného pádu konstrukce, například poškození inženýrských sítí.

Z doložených dokladů i konzultace s dalšími odborníky v oboru bylo zřejmé, že případný pokus o další provoz haly by vyžadoval podepření prakticky všech střešních skořepin a tedy rovněž výluky haly pro tramvajový provoz.

Na dopis s alarmující zprávou, doručený dne 3. ledna 2018, reagovalo hned následujícího dne představenstvo společnosti rozhodnutím o vyklizení haly ke dni 15. ledna 2018. Toto krátké mezidobí sloužilo k zajištění vystěhování nejnútnejších technologií a materiálu a zřízení podmínek pro nouzový provoz vozovny Hloubětín bez deponovací haly tak, aby bylo možné zajistit vypravení tramvají.

Od 15. ledna 2018 jsou hloubětínské vozy vypravovány z větší části ze dvora vozovny. Menší část tramvají pak je deponována v areálu opravny tramvají v Hostivaři, odkud vyjíždí pouze v pracovní dny na celodenní

výkony, aby nebyl během dne blokován provoz opravny. Všechny vstupy do haly byly uzamčeny a stanovena odpovědná osoba, umožňující při vážných důvodech vstup do haly.

Co bude dál s hloubětínskou vozovnou?

Po definici problému statickými posudky a zajištění dočasného provozu a monitoringu v roce 2014 Dopravní podnik situaci nepodcenil a začal neprodleně hledat trvalé řešení opravy existujícího problému. Ještě v prosinci 2014 byla dokončena studie variant opravy střešní konstrukce, která však prokázala, že jedinou technicky reálnou alternativou je demolice celé deponovací haly a výstavba nové budovy. Postup podle této varianty schválilo představenstvo společnosti dne 19. ledna 2015.

Obratem byla zadána již invariantní studie technického řešení nové vozovny, dokončena v dubnu 2015. Tato studie odhalila mnoho dalších úkolů k řešení, což bylo dáno zejména tím, že se v Praze po pětadesáti letech

začínala chystat výstavba nové vozovny, přičemž technické předpisy i požadavky na údržbu vozidel se mezitím zásadně změnily. Poznatky ze studie vedly také k rozšíření rozsahu stavby i na další objekty ve vozovně Hloubětín (zejména zázemí Vrchní stavby), které jsou z hlediska technického vybavení provázány s deponovací halou.

V roce 2016 byly zahájeny firmou Metroprojekt Praha, a. s. práce na podrobném projektu nové vozovny. Nejprve byl v lednu vypracován zastavovací plán areálu, následně v dubnu dle prohloubeného poznání náročnosti stavby vypracován harmonogram přípravy projektu a následně výstavby. Vzhledem k riziku rozšíření závad střechy byl projekt na základě konzultací projektanta a odboru Strategický a investiční rozvoj řešen v několika etapách.

První etapu nové stavby tvoří tzv. energocentrum, nová samostatně stojící budova, do které bude přemístěna trafostanice, měřična a výměník tepla. Další etapy představují výstavbu nové haly i dalších nových budov

v areálu. Součástí projektů byla samozřejmě i demolice současných budov, nicméně z preventivních důvodů byl paralelně zpracován také projekt tzv. havarijního bourání, obsahující demolici deponovací haly při zachování funkce stávajícího energetického zázemí areálu v sousedním přístavku.

Současné události ukázaly, že toto rozhodnutí z roku 2016 bylo velmi prozíravé. Projekt nové vozovny byl během roku 2016 postupně dopracován do podoby, ke které se podařilo získat souhlasná stanoviska všech orgánů nezbytných pro územní řízení. Posledním, avšak o to zásadnějším, bylo získání závěru zjišťovacího řízení EIA, podle kterého stavba může být realizována z hlediska vlivů na životní prostředí. Tento dokument byl vydán v listopadu 2017 a nabyl právní moci dne 2. prosince 2017. Kompletní dokumentace energocentra i nové vozovny byla proto ještě v roce 2017 podána na stavební úřad k územnímu řízení. V roce 2018 je plánováno žádat o stavební povolení a realizace stavby je plánována na období let 2019 – 2021.

Osud původní haly je zpečetěn

Výše popsané plány z projektů počítaly s uzavřením deponovací haly nejdříve v polovině roku 2019, z důvodu stavu střechy však toto

opatření muselo být realizováno o více než rok a půl dříve. Proto nejsou dosud připravena náhradní řešení plánovaná na dobu výstavby, zejména pak dočasné odstavené kolejiště v areálu opravny tramvají, kam měly být vozy z Hloubětína během přestavby přemístěny. Ve spolupráci investičního a technického úseku probíhá prověřování možností, jak výstavbu náhradního kolejiště urychlit.

Z důvodu potřeby odstranění veškerých rizik také musí přijít ke slovu urychlená řízená demolice haly. Poslouží tak projektová dokumentace havarijního bourání, připravená v rámci projektu nové vozovny. Již 7. srpna 2017 bylo zažádáno o povolení k odstranění stavby, které by mělo být po doplnění nových skutečností vydáno během několika týdnů.

Současně se připravují podklady pro výběr zhotovitele bouracích prací. V rámci demolice haly je plánováno zajistit proti poškození a následně ponechat v provozu objekty sousedící s deponovací halou - přístavky vozovny a halu denního ošetření. Definitivní rozhodnutí o plánované době demolice střechy haly padne po shromáždění veškerých relevantních údajů a provedení statických výpočtů současného stavu.

Kompletní dokumentace energocentra i nové vozovny byla v roce 2017 podána na stavební úřad k územnímu řízení. V roce 2018 je plánováno žádat o stavební povolení a realizace stavby je plánována na období let 2019–2021.

V aktuální nesnadné provozní situaci si zaslouží veliký dík zejména hloubětínští zaměstnanci jednotek Provoz Tramvaje a Správa vozidel Tramvaje, kteří byli rozhodnutím statika prakticky okamžitě nuceni k výkonu své práce v provizorních podmínkách při rozdělení do dvou lokalit.

V některém z dalších čísel DP kontaktu si podrobně představíme projekt nové vozovny, která našim zaměstnancům poskytne za několik let opět trvalé zázemí, tentokrát již na úrovni současné doby. ■



PO UZAVŘENÍ DEPONOVACÍ HALY DPP VYPRAVUJE VOZY Z DVORA HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY (NA SNÍMKU) A ČÁSTEČNĚ TAKÉ Z AREÁLU OPRAVNY TRAMVAJÍ V HOSTIVAŘI

Text: Michal Brunner
Foto: HZS DP



POZOR, POPLACH!



VÝJEZD Č. 391, DEPO HOSTIVÁŘ – ZADŘENÁ PŘEVODOVKA VOZU METRA: HASIČI PRINÁŠEJÍ TĚŽKÉ ZVEDÁKY A SOUČÁSTI HAVARIJNÍHO PODVOZKU KE 34. KOLEJI DEPA; MAJÍ PŘED SEBOU NÁROČNÝ TŘÍHODINOVÝ ZÁSAH

ZÁCHRANÁŘI A ÚNOROVÝ DP KONTAKT. JIŽ NĚKOLIK LET PATŘÍ TYTO POJMY K SOBĚ. JE TOTIŽ IDEÁLNÍ ČAS SHRNOUIT UPLYNULÝ ROK POHLEDEM PODNIKOVÝCH HASIČŮ, KTERÍ OPĚT PROKÁZALI SVOU PŘIPRAVENOST NA PESTROU ŠKÁLU ZÁSAHŮ. ODTLAČIT RUČNĚ METRO? ODSÁT LAGUNU VODY? PROHLÉDNĚTE SI MOZAIKU ZÁSAHŮ ZA ROK 2017.

Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku zaznamenal za rok 2017 celkem 510 výjezdů, tedy o 38 případů více, než v roce předchozím. Počty požárů, technických zásahů a planých poplachů se meziročně téměř ne-

změnily. Narostl ale počet výjezdů k dopravním nehodám, únikům látek ohrožujících životní prostředí a více bylo také živelních událostí, zejména v důsledku vichřice na konci října.

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet výjezdů HZS DP	577	556	552	532	472	510

Typ události	2015		2016		2017	
	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	64	12	42	9	43	8
Dopravní nehoda	52	10	84	18	95	19
Živelní pohroma	12	2	15	3	25	5
Technická událost	195	36	193	41	186	36
Únik nebezpečných látek	47	9	24	5	41	8
Ostatní mimořádná událost	0	0	2	0,4	4	1
Planý poplach / EPS	153	29	99	21	105	21
Prověřovací cvičení	9	2	13	3	11	2
Celkem	532	100	472	100	510	100



VÝJEZD S ČÍSLEM 114, ULICE EUKLIDOVA – ÚNIK NAFTY Z AUTOBUSU: OPTIMÁLNÍ SOUČINNOST SLOŽEK IZS PŘI OCHRANĚ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ: HASIČI DP PŘEČERPÁVÁJÍ KONTAMINOVANOU VODU DO KONTEJNERU, PŘÍSTAVENÉHO HASIČSKÝM ZÁCHRANNÝM SBOREM HL. M. PRAHY



ZÁSAH S POŘADOVÝM ČÍSLEM 394, ULICE PROSECKÁ – POŽÁR MĚNIRNÝ: PRVNÍ POŽÁR TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ V NOVODOBÉ HISTORII PROVOZU PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ A ELEKTROBUSŮ. ZÁSAH VEDEN V DÝCHAČÍ TECHNIKE



ČÍSLO ZÁSAHU 257, ULICE ŘEVNICKÁ – POŽÁR AUTOJEŘÁBU: JEDNOTKA ZLIČINSKÉ POŽÁRNÍ STANICE LIKVIDOVALA POŽÁR AUTOJEŘÁBU V SOUSEDSTVÍ DEPA METRA



POD ČÍSLEM 376 JE EVIDOVÁNA STANICE METRA KRÍŽÍKOVA – PÁD OSOBY POD SOUPRAVU METRA: ŠETRNÁ RUČNÍ MANIPULACE S VAGONY PŘEDCHÁZELA VYPROSTĚNÍ ZRANĚNÉHO MUŽE NA NÁSTUPIŠTĚ



AKCE S ČÍSLEM 426, DEPO ZLIČÍN – VYHLEDÁVÁNÍ A ZÁCHRANA ZVÍŘAT: MŇOUKAJÍCÍ KOTĚ V KANALIZAČNÍ ŠACHTĚ BYLO VYHLEDÁNO POMOCÍ TERMOKAMERY, ODCHYCENO DO KBELÍKU A PROSTŘEDNICTVÍM MĚSTSKÉ POLICIE PŘEDÁNO DO ÚTULKU SRDCEM PRO KOČKY



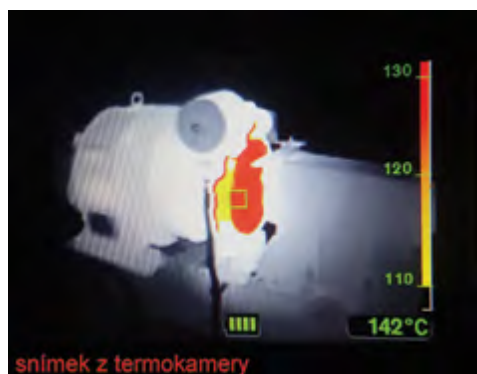
VÝJEZD Č. 201, ULICE NA PETŘÍNÁCH – DOPRAVNÍ NEHODA OSOBNÍHO AUTOMOBILU S TRAMVAJÍ: PO VYPROŠTĚNÍ ZRANĚNÉHO ŘIDIČE AUTOMOBILU BYLO PROVEDENO ZPROVOZNĚNÍ KOLEJIŠTĚ V SOUČINNOSTI S POSÁDKOU POHOTOVOSTNÍHO AUTOJEŘÁBU DPP



VÝJEZD S POŘADOVÝM ČÍSLEM 103, VOZOVNA KOBYLISY – TECHNICKÁ POMOC: PŘÍPRAVA NA ZVEDÁNÍ NEPOJÍZDNÉ TRAMVAJE KT8 PŘED NOUZOVOU OPRAVOU NÁKOLKU



ZÁSAH S ČÍSLEM 55, STANICE METRA STŘÍŽKOV – TECHNICKÁ POMOC: ODSÁTÍ VODY Z TECHNICKÝCH PROSTOR STANICE PO HAVÁRII VODOVODU; POPRVÉ BYL VYUŽIT SPECIÁLNÍ VYSAVAČ Z VÝZBROJE TECHNICKÉHO AUTOMOBILU SCANIA



snímek z termokamery

VÝJEZD Č. 431, STANICE METRA SKALKÁ – TECHNICKÁ POMOC: ZADŘENÁ BRZDA SOUSTROJÍ VÝTAHU. BYLO PROVEDENO OCHLÁZENÍ BRZDY A ODVĚTRÁNÍ STROJOVNY; SNÍMEK UKAZUJE POHLED NA SOUSTROJÍ PROSTŘEDNICTVÍM HASIČSKÉ TERMOKAMERY

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DP

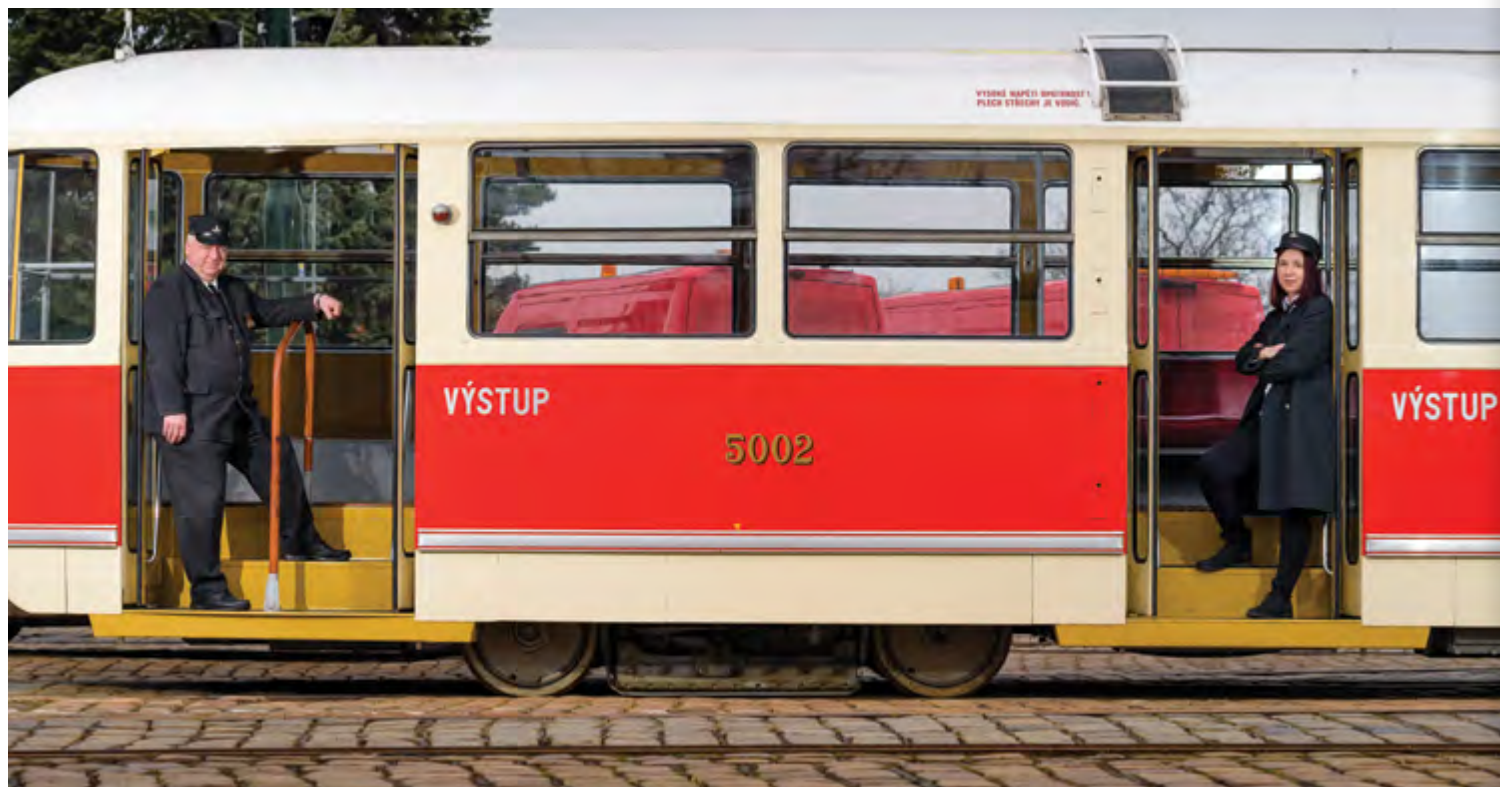
Požární stanice HZS DP	Hostivař	Kačerov	Zličín	celkem
Početní stav hasičů ve směně	15	9	7	31
Cisternové automobilové stříkačky	3	1	4	8
Technické a speciální automobily	4	3	-	7
Ostatní požární automobily	5	3	2	10
Požární přívěsy	1	1	-	2
Kyslíkové dýchací přístroje	20	30	18	68
Externí defibrilátory (AED)	1	1	1	3

RÜCKEROVI: IVANA A STANISLAV

JÍT VE ŠLĚPĚJÍCH RODIČŮ, SDÍLET S NIMI STEJNÝ ZÁJEM, POKRAČOVAT V RODINNÉ TRADICI. BÝT HRDÝ NA PROFESI, KTEROU DĚLÁM, POD „ZNAČKOU“, KTERÉ VĚŘÍM. DOPRAVÁCKÉ PROSTŘEDÍ MÁ NEPOPIRATELNĚ SVÉ KOUZLO. O TOM, JAK FUNGUJE V PRAKTICE, VÁS PŘESVĚDČÍME PROSTŘEDNICTVÍM LETOŠNÍHO PREMIÉROVÉHO SERIÁLU. V NĚM VÁM JAKO PRVNÍ PŘEDSTAVÍME IVANU A STANISLAVA RÜCKEROVY, DCERU A OTCE, KTEŘÍ SE SPOLEČNĚ POTKÁVAJÍ V RÁMCI OBLÍBENÝCH JÍZD HISTORICKÝCH TRAMVAJÍ V ROLI PRŮVODČÍ A ŘIDIČE.

OBA OBDIVUJÍ PRÁCI TOHO DRUHÉHO, ALE NEMĚNILI BY. SPOLEČNĚ SI PAK MOHOU PŘI JÍZDÁCH NA HISTORICKÝCH TRAMVAJÍCH VYMĚŇOVAT ZÁŽITKY Z PRÁCE NEBO SE KOCHAT HISTORICKOU PRAHOU





Přivedla vás do Dopravního podniku rodinná tradice nebo jste si cestu našli sami?

Stanislav: Dopravácké kořeny v naší rodině nebyly, táta dělal elektrikáře a máma ve firmě na zpracování léčiv. Po škole, kdy jsem končil jako mechanik silnoproudých zařízení, jsem přemýšlel co dál. Přiváben manželkou do Prahy jsem si našel místo u DPP na depu Kačerov, kde jsem pracoval jako elektrikář středních oprav u sovětských vozů. Práce mě nenaplnovala, a tak když dva roky na to podnik hledal řidiče tramvají, přihlásil jsem se. Úspěšně jsem prošel všemi testy a v roce 1994 jsem začal jezdit s tramvají. V roce 1997 mě oslovil kolega s nabídkou, jestli bych nechtěl jít dělat na dispečink. Slovo dalo slovo a od tohoto roku sídlím na dispečinku. Začínal jsem jako dispečer na pohotovostních vozidlech, následně jako dispečer na sále PDT, kde jsem prošel všemi posty. V současné době již delší dobu pracuji jako zástupce vedoucího oddělení Provozní dispečink tramvají.

Ivana: Jestli mě při výběru povolání ovlivnil tatínek? Částečně ano. Začalo to výběrem střední školy, kdy jsem se rozhodla mezi obchodní akademií a dopravkou v Motole. Nakonec padla volba na dopravní školu s ekonomickým zaměřením. Tu jsem dokončila v roce 2013, a pak se mi naskytla příležitost v Dopravním podniku pracovat

brigádně jako průvodčí historických tramvají. Téměř ve stejné době, při studiu na vyšší odborné škole, jsem začala pracovat na dohodu také na telefonických informacích, kam jsem v říjnu loňského roku nastoupila na plný úvazek.

Máme za sebou leden, rozjezdový měsíc roku. Je ve vaší práci něčím výjimečný?

Ivana: Na telefonické lince je rušno, protože se mění jízdní řády. Je to tedy podobné jako třeba v září, když začínou chodit děti do školy. Všichni chtějí vědět, jak to jezdí a nemohou to dohledat.

Stanislav: U nás je to samozřejmě taky spousta práce. V lednu začala dlouho plánovaná výluka v Zenklově ulici, což z mého pohledu znamenalo připravit veškeré podklady pro dispečery. Když se takto zahajují výluky, praxe je taková, že trvá jeden dva dny, než si to tzv. „sedne“. První dny jsou náročné i tím, že spousta řidičů aut hledá jinou objízdnou trasu, a než si najde jinou cestu, překáží nám na kolejích.

Jakou nejnáročnější dopravní nebo informační situaci jste za dobu svého působení řešili?

Stanislav: Když jsem ještě pracoval jako dispečer na sále, už je to dost dlouho, na-

hlásil nám jeden řidič, že na kolejích našel lebku. Bylo to náročné, ale nakonec se nám podařilo dohledat, že šlo o osmnáctiletou holčinu, která přelézala na Želivského mezi vozy a už to nestihla. Z tohoto ranku vzpomínám také na střet tramvaje s chodcem na Koh-i-nooru, který byl mimo jiné zajímavý i tím, že když se tramvaj rozjela, chytila dalšího člověka. A to byl celostátně hledaný člověk. Oba případy byly moc smutné.

Ivana: Nejnáročnější situace? Záleží na úhlu pohledu, ale může to být například, když se ztratí děti v MHD. U dětí se často stává, že je rodiče pošlou samotné a domluví se s nimi, že si zavolají, až vystoupí z tramvaje nebo metra, což se nestane. Volají tedy nám, sestavuje se popis a buď tramvajoví, nebo autobusoví dispečeri se je snaží dohledat.

Co na své práci nejvíce oceňujete?

Stanislav: Je to všestranná práce, při které se dostanu do kontaktu s mnoha složkami napříč podnikem. I když pracuji v kanceláři, kdybych se nedostal během dne do provozu, nemohl bych bez toho být.

Ivana: Co oceňuju? Že každý den volá jiná směsice cestujících a není to nuda. Každý den přináší něco nového. Baví mě samotná komunikace, která probíhá a baví mě také náš kolektiv. Vzájemně si radíme a myslím, že fungujeme tak, jak se má.

Společně se setkáváte při komerčních jízdách historických tramvají. Jaké je to být v rodinném tandemu?

Stanislav: Je příjemné pracovat společně. Navíc řídit historickou tramvaj je opravdu něco úplně jiného – je to klid, pohoda. Člověk si vyčistí hlavu.

Ivana: Být průvodčí je zase něco úplně jiného. Přece jen na infolince se s lidmi bavíte jen přes telefon, tady jde o přímý kontakt, hlavně s cizinci. Občas si tramvaj objednájí i Češi třeba v rámci firemní oslavy nebo narozenin, což je příjemná změna. Člověk si takto nenásilně projede Prahu a ví, kde se aktuálně co děje. To pak mojí hlavní práci telefonistky hodně pomáhá.

Nejen v historické tramvaji, kterou se před časem projela také ománská princezna, ale například i na infolince je šance „setkat se“ se známými osobnostmi. Už se vám něco podobného poštěstilo?

Stanislav: Při zajišťování filmování (tak aby nedošlo k omezení pravidelných linek tramvají) jsem se potkal například s Ivanem Trojanem při natáčení seriálu Vraždy v kruhu a s Ondřejem Vetchým a Bolkem Polívkou při natáčení Prvního oddělení. Šlo o dva seriály, v nichž hrála svou roli tramvaj. První se točil v Braníku, kde se odehrála vražda v tramvaji a druhý na Palmovce, kde mělo dojít k přepadávání starších bezbranných žen. Velmi zvláštní bylo, že den poté, co se v Braníku natáčelo, skutečně došlo k vraždě ženy v tramvaji č. 17, jak bylo popsáno ve scénáři.

Ivana: Někdo známý na drátě? To si opravdu nevybavuji a myslím, že ani kolegové takový případ ještě neměli.

Kdybyste měli možnost vyzkoušet si práci toho druhého na jeden den – co by bylo pro vás největším strašákem?

Ivana: Určitě bych nemohla řídit tramvaj. Ale jinak proč ne, proč si něco nového nevyzkoušet. Sice si to úplně nedokážu představit, ale určitě by to bylo zajímavé.



Stanislav: Já se přiznám, protože znám tuto práci i z našeho sálu, že bych se do toho nehnal. Dceru obdivuju, že vydržela. Proč? Protože občas se také dostanu ke stížnostem, které chodí k mimořádnostem a některé mě vyvádějí z míry. Neměnil bych ani na chvíli, ani na jeden den.

Všechna probraná témata se zatím týkala pouze vaší práce. Co vás těší ve dnech volna?

Stanislav: Turistika, hrady, zámky, odpočinek. Jen tak si zajít do lesa. Velmi rád jezdím na dovolenou na Slovensko, kde tramvaje nejsou, tak si odpočinu. I když taková tatranská železnice, ta je také zajímavá, tak proč se nepodívat k tzv. konkurenci.

Ivana: Cestování nebo třeba zajít si do kina. Mám víceméně klasické zájmy. ■

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP, sbírka autora
a Ludvíka Lososa

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Před 105 lety, 8. února 1913, stiskl fotograf Antonín Novotný spoušť svého fotoaparátu, aby pořídil snímek ze stavby tramvajové tratě v Radlické ulici. Pokud se vám zdá divné, kam trať – v daném místě jednokolejná – odbočuje, tak připomínáme, že tehdejší nová trať vedla, a to až do roku 1927, do stanice Koulka, téměř ke schodišti, které je dnes tímto jménem označeno. Originální tónovaná fotografie má rozměr 9 x 12 cm a pochází ze sbírky Ludvíka Lososa. Antonín Novotný v těchto místech pořídil více snímků. Není divu. Nedaleko odtud totiž bydlel.



Před 45 lety byl 22. února 1973 s velkou slávou předán veřejnosti do užívání most Klementa Gottwalda. Pro ty mladší připomínáme, že je to dnešní Nuselský most. Na pankráckém předmostí byla postavena velká tribuna pro představitelé státu a komunistické strany, před kterou se seřadila vojenská hudba a jednotka Lidových milicí. Most se totiž otvíral při příležitosti 25. výročí tzv. Vítězného února. Většina fotografií byla pořízena z blízka, aby nebylo příliš vidět, že kolem je ještě staveniště; budovala se tu dál stanice metra. Náš snímek ukazuje tak trochu pozadí akce, kde za klasickými ohradami z vlnitého plechu se našli další zvědavci. Snímek je naskenován z kinofilmového diapozitivu o rozměru 36 x 24 mm.



Zima skýtá na silnicích četné nástrahy. O nehodě autobusu, která je zachycena na této fotografii, zatím nevíme vůbec nic. Při bližším prohlížení dvou dochovaných skleněných negativů formátu 18 x 24 cm zjistíme, že se jedná o autobus Praga NO s registrační značkou NXI 674. Podle toho můžeme určit, že je to vůz s evidenčním číslem 11, který byl dodán 17. června 1926 jako vůbec první vůz tohoto typu. (Autobusy se nedodávaly v pořadí podle čísel.) Protože na čelní orientaci vidíme kromě linkového označení písmenem C také jméno cílové stanice Ďáblice, víme, že snímek musel být pořízen mezi 29. dubnem 1928 a 28. březnem 1931. Přesnější datum, místo a následky zatím zůstávají utajeny.



Z odstřížku filmového záběru pořízeného asi v roce 1984 se podařilo naskenovat tento snímek zachycující zastávku MHD Lihovar s autobusy ČSAD jezdicími na tehdejších již městských linkách do oblasti Zbraslavi. Na skromném obratišti vybudovaném v roce 1954 pro trolejbusy tehdy obracelo několik linek. „Ešemka“, která odbočuje do smyčky, zřejmě patří autobusové lince č. 197, která tudy začala jezdit v prosinci 1983. Na tramvajové smyčce tehdy byly tři odjezdové koleje. Kvalitu snímku ovlivňuje skutečnost, že jedno políčko 35milimetrového filmu z filmové kamery je zhruba poloviční proti kinofilmu z fotoaparátu.



Kdy byl pořízen tento snímek, rovněž nevíme. Můžeme jen upřesnit, že to bylo před 5. prosincem 1953, kdy byla uvedena do provozu smyčka Vychovatelna nahrazující původní obratiště Bulovka inzerované na čelní orientaci. Originální negativ má rozměr 5,5 x 5,5 cm. Tramvajová stanice se jmenovala Dopravní podnik. Dům, který je s tramvajovým vlakem vyfotografován, byl zbořen v souvislosti se stavbou mimoúrovňové křižovatky. Bez zajímavosti není ani stopa v dlažbě, která ukazuje, kde původně býval nástupní ostrůvek.

Text a obrazová dokumentace:
Miroslav Grossmann



PREFERENCE TRAMVAJÍ BYLA V ROCE 2017 ZAVEDENA NA SSZ 6.160 EVROPSKÁ – GARÁŽE MV. TRAMVAJE SI ZDE MOHOU PRODLOUŽIT VLASTNÍ FÁZI, PŘEDVYBRAT KOLIZNÍ FÁZI A NAVÍC JEŠTĚ VLOŽIT FÁZI PŘED SIGNAL S LEVÝM ODBOČENÍM Z CENTRA. VÝHODNĚ SE PŘÍTOM VYUŽÍVÁ SYSTÉMOVÉ VLASTNOSTI DÉLENÝCH PŘECHODŮ PRO CHODCE PRO RŮZNÉ DÉLKY CHODECKÝCH ZELENÝCH

VRŠOVICKÁ NENÍ EVROPSKÁ ANEB PREFERENCE TRAMVAJÍ V ROCE 2017

PREFERENCE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ MÁ ZA SEBOU SLABŠÍ ROK. BOHUŽEL UŽ DRUHÝ PO SOBĚ. NA TRAMVAJOVÉ SÍTI BYLA ZAVEDENA PREFERENCE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY NA TŘECH SIGNALIZACÍCH, JEDNA SVĚTLA BYLA ZRUŠENA. BUMLÍKŮ PŘIBÝLO 160 METRŮ A ÚHRNEM JICH JE VÍCE NEŽ 12,5 KILOMETRU. NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY REKAPITULUJÍ POČINY V PREFERENCI TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V UPLYNULÉM ROCE.

Dvě významné pražské komunikace. Jedna v preferenci tramvajové dopravy úspěšná, druhá naopak. V prvním, pozitivním případě je řeč o Evropské třídě. Na této tramvajové trati probíhala od roku 2009 obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ). Pevné programy byly tehdy nahrazeny dynamickým řízením, ale až na jedinou výjimku bez preference tramvajové dopravy. Na některých signalizacích se zkrátily podíly volna pro tramvaje, například prodloužením časů pro chodce, nebo doplněním směrového signálu. Výsledkem bylo mírné zhoršení plynulosti provozu tramvají.

Následně byla zahájena výstavba metra V.A, což vyvolalo dočasná dopravní opatření, jež vedle významného nekomfortu logicky vedla i k nárůstu jízdních dob povrchové MHD.

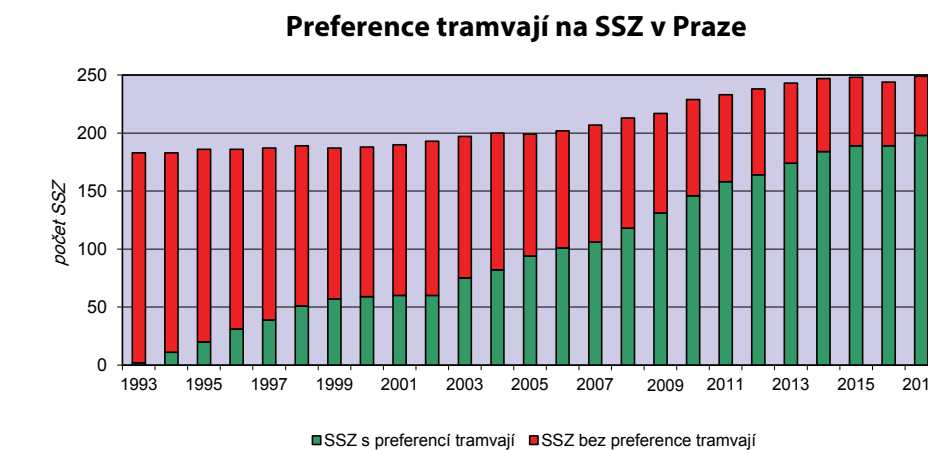
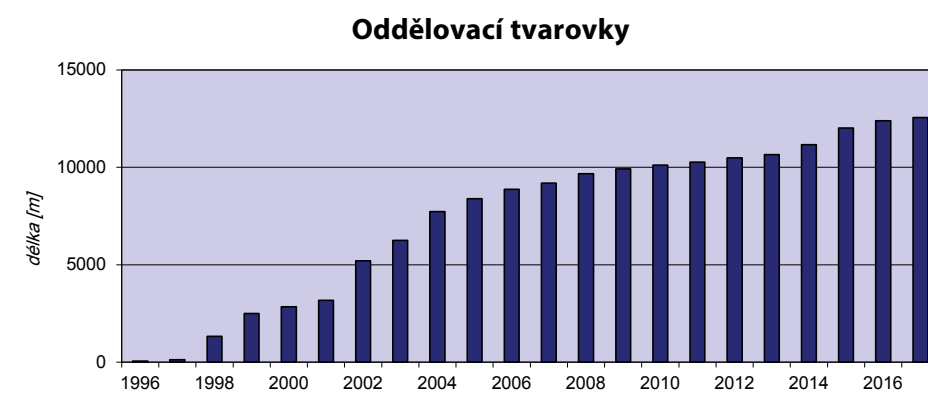
Ale jaký je výsledek po letech? Více než dobrý. Metro je dokončené a jiné dvě, stavbou dotčené světelné křižovatky na povrchu, se dočkaly kompletní obnovy a také preference. Pravda, v případě SSZ Evropská – Horoměřická trvalo zvýhodnění tramvají nadmíru dlouho. Preference byla zřízena rovněž na nové signalizaci u metra Evropská – přechod Súdánská.

To samo o sobě by však nestačilo. V letech 2013 a 2015 došlo k rekonstrukcím trati na Evropské. Panelová trať, často dožitá a ve špatném stavu, byla nahrazena klasickou kolejovou konstrukcí na pražcích ve šterku s otevřeným nebo zatrávněným svrškem. Vylepšily se nástupní hrany, jezdí více nízkopodlažních tramvají. A je nutné přiznat, že po otevření metra i méně cestujících.

Ale především, do roku 2017 byl dokončen záměr na zřízení preference tramvajové dopravy na již dříve (od roku 2009) obnovených signalizacích.

Klíčovým pro doplnění preference byl fakt, že všechna nedávno obnovená zařízení byla plně technologicky vybavena zařízením pro preferenci, což v praxi znamená tramvajovou detekci. Jen nebyla využita. Trolejové kontakty byly navíc umístěny ve vhodných pozicích, ani nebylo nutné žádné doplňovat. Jediný oříšek činil software, který preferenci neobsahoval (v lepším případě reagoval na tramvaje podobně jako na auta, jež však využívala výhod koordinace).

Požadavek na doplnění preference do dopravních řešení SSZ vznesl vůči TSK, ale také k příslušným orgánům, v roce 2014 Dopravní podnik, mimo jiné v souvislosti s potřebou hájit



evropské příspěvky na rekonstrukci trati, které byly zčásti vázány na úsporu jízdních dob.

Na přípravě projektové dokumentace pro zavedení preference spolupracoval DPP se společností Eltodo, kterou oslovilo TSK jakožto zhotovitele původních dopravních řešení. DPP předložil návrhy na úpravu softwaru a v následném projednávání se zástupci Eltoda, Odboru dopravních agend Magistrátu a Policie ČR byla výsledná podoba po mnoha měsících doladěna.

V roce 2016 proběhla první vlna úprav (4 SSZ), v roce 2017 byly upraveny dvě signalizace. Úpravy řízení se měla dočkat i ta poslední, na přechodu u zastávky Sídliště Červený vrch. Z projednání však nakonec vyplynulo úplně zrušení části signalizace přes trať, což je vhodné řešení, zvláště pokud vlaky zastavují v zastávkách čelem k místu pro přecházení.

Celkem v rámci obou vln dodatečných úprav byla na pěti signalizacích preference tramvají zavedena, na další jedné vylepšena. Jedna světla byla pro tramvaje zrušena. V současnosti je ze 14 SSZ na Evropské 11 s preferencí, 2 bez preference před obnovou. Jedno obnovené SSZ bez preference

Jízdní doby v Evropské ulici, úsek Dejvická – Divoká Šárka
4,8 km, 10 zastávek, 2 linky,
3 kolejová křižení, 14 SSZ

Rok	čas [min]	
	do centra	z centra
2002	12	13
2011	13	15
2012	14	15
2013	14	16
2014	12	13
06/2014	13	13
06/2017	12	12
09/2017	11	12*

* Ve směru z centra byla v roce 2017 o 1 minutu zkrácena jízdní doba v úseku Vítězná náměstí – Dejvická, který není součástí tabulky

Jízdní doby ve Vršovické ulici, úsek Strašnická – Otakarova
3,8 km, 7 zastávek, 2-5 linek (ekvivalentně),
5 kolejových křižení, 11 SSZ

Rok	čas [min]	
	do centra	z centra
2017	13	12



NA LETENSKÉM NÁMĚSTÍ FUNGOVALA PREFERENCE TRAMVAJÍ JIŽ NA KONCI MINULÉHO STOLETÍ. V SOUVISLOSTI SE STAVBOU TUNELOVÉHO KOMPLEXU BLANKA BYLA ZRUŠENA. VE VYLEPŠENÉ PODOBĚ SE VRÁTILA LONI

(smyčka Divoká Šárka) čeká na prodloužení tratě na Dědinu, které v něm vykoná zásadní zásah.

Na základě prověření reálných jízdních dob z DORISu došlo v září 2017 k jejich zkrácení v jízdních řádech, a to dokonce nad rámec očekávaného efektu RTT. Vývoj jízdních dob částečně dokumentuje tabulka na str. 21. Aktuální jízdní doby budou dále prověřeny a může dojít k jejich korekci.

Příklad z Evropské ukazuje, že kvalitní preference tramvajové dopravy je smysluplná, ačkoli v případě Evropské se na dobrý výsledek muselo čekat dlouho. Nejen že jsou jízdní doby kratší, ale jiná měření rovněž ukazují na jejich menší rozptyly, takže vlaky se méně předjíždí a zpožďují. A jak je patrné, menší zlepšení si tato radiála může ještě připsat po realizaci zbývajících projektů.

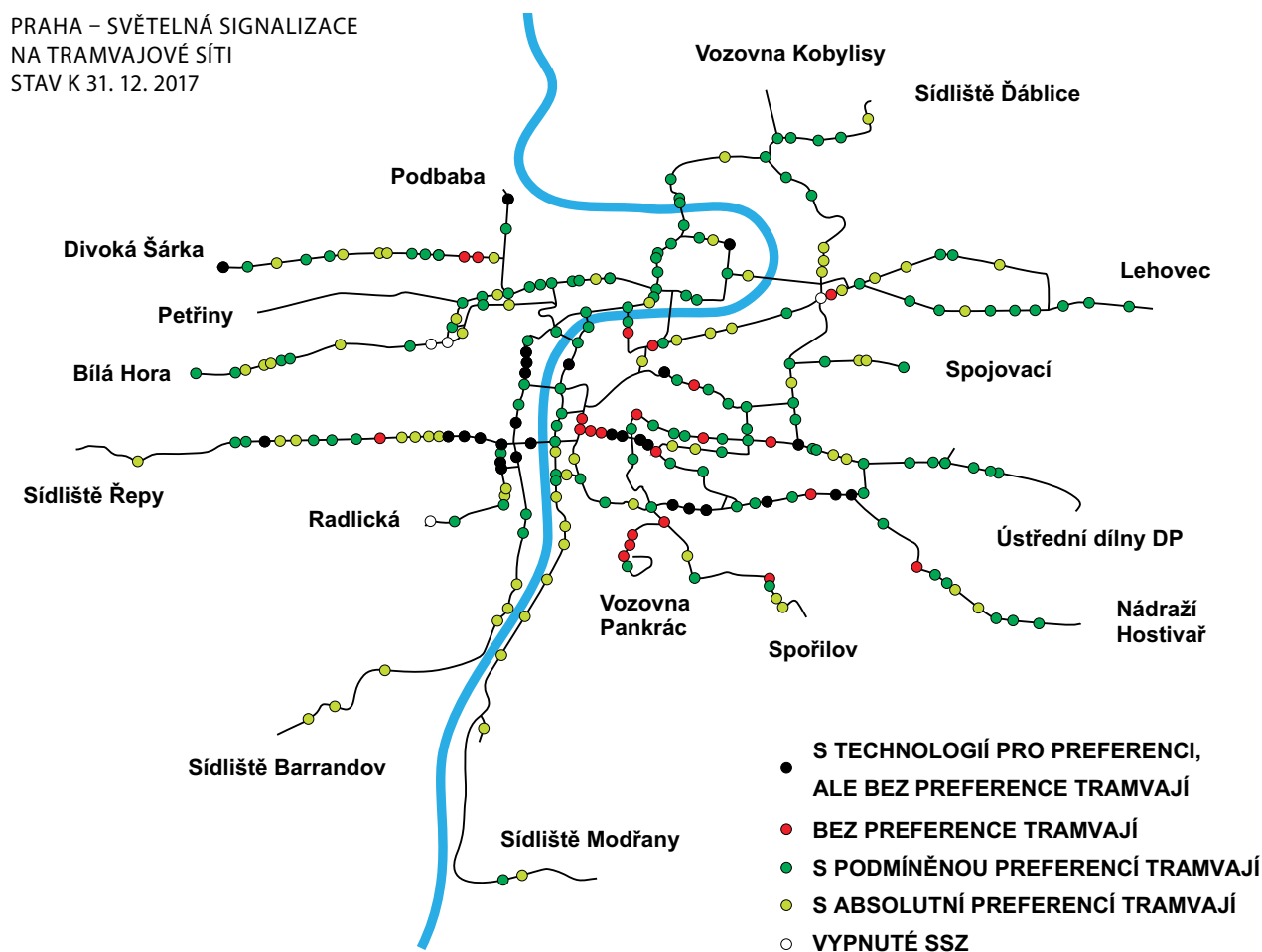
Je ale třeba se podívat také na druhý příklad, ten horší. Nebo, řekněme raději, dosud nedotažený. V letech 2015 a 2016 proběhla rekonstrukce tramvajové trati a obnova SSZ ve Vršovické ulici a navazující ulici V Olšínách. Preference tramvajů však nebyla dosud zavedena nikde. Pouze byla vylepšena na SSZ přechodu Užocká a na klíčovém SSZ Koh-i-noor. Na některých signalizacích došlo ke snížení podílu „volna“ tramvajů i ke zhoršení koordinačních vazeb. Při porovnání jízdních dob, byť objektivní srovnání není zcela možné kvůli různým podmínkám, je mezi oběma tratěmi patrný rozdíl.

Optimistických výhledů na zlepšení situace už v minulých letech v DP kontaktu bylo několik, proto se nyní omezíme na konstatování, že 2 východní signalizace mají nový dynamický program připravený k nasazení, ostatní 4 však stále nemají dokončenou projektovou dokumentaci.

V roce 2017 proběhla na pražských světelných signalizacích ve vztahu k preferenci tramvajů ještě jedna větší změna. Preference byla doplněna na SSZ Letenského náměstí, kde v minulosti již fungovala. V nové podobě od TSK-ÚDI umí kromě účinného prodlužování vlastní fáze navíc vkládat speciální fázi tram-

Změny v preferenci tramvajů na SSZ v roce 2017	
SSZ	stručný popis změny
2.023 Svobodova – Na Slupi	obnova SSZ a zachování podmíněné (P) preference
4.040 Chodovská – rampa Jižní spojky	obnova SSZ a zachování absolutní (A) preference
4.401 Bělehradská – Otakarova	doplnění vzdáleného rádia od Albertova pro vzdálenou směrovou detekci tramvajů
6.119 Evropská – přechod Sídliště Červený vrch	stavební úprava přechodu a zrušení signalizace přes trať
6.158 Evropská – U Hadovky	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
6.160 Evropská – garáže MV	úprava SSZ a zavedení absolutní preference
7.141 Dělnická – Komunardů	obnova SSZ a zachování podmíněné preference
7.155 Letenské náměstí	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
8.220 Sokolovská – U Rustonky	úprava SSZ s podmíněnou preferencí pro zvýšení bezpečnosti provozu tramvajů a automobilové dopravy
8.237 Sokolovská – Ke Štvanici	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference namísto absolutní

PRAHA – SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI STAV K 31. 12. 2017



vajovou, čímž se snížilo průměrné zdržení tramvajů z centra o 11 sekund, do centra dokonce o 17 sekund.

V závěru roku 2017 rovněž došlo k výměně technologie na SSZ 2.013 Palackého náměstí. Do uzávěrky vydání se nepodařilo zprovoznit nové dynamické řízení a preferenci tramvajů.

V roce 2017 Technická správa komunikací, jakožto správce SSZ, rozdělila více signalizací řízených z jednoho radiče na jednotlivé položky. Na SSZ tedy kvůli této změně v eviden-

ci formálně přibýly tyto světelné signalizace:

- 0.632b Černokostelecká – přechod u zastávky Depo Hostivař (P)
- 3.374b Koněvova – přechod Šikmá (A)
- 6.134b Bělohorská – přechod u zastávky Obora Hvězda (A)
- 3.613b Vínohradská – přechod u zastávky Želivského (P)
- 5.556b Radlická – přejezd TT (A)
- 7.133b Dukelských hrdinů – přechod Strojnická (P)

V menší míře došlo vloni k dalšímu oddělování tratí od vozovky pomocí zvýšených betonových tvarovek. Přibýlo **160,8 metrů** bumlíků, především v ulici U Plynárny v rámci rekonstrukce trati, kde se v kombinaci s přeložením trati k severní straně komunikace vytvořil delší úsek s oddělením hromadné dopravy od dopravy individuální. Celková délka prvků v Praze dosáhla **12 550 metrů**.

SSZ na tramvajové síti – srovnání let 2016 a 2017				
	Celkem SSZ	SSZ s preferencí	Z toho s absolutní preferencí	Podíl SSZ s preferencí
31. 12. 2016	244	189	66	77,5 %
31. 12. 2017 *	249 (+5)	198 (+9)	69 (+3)	79,5 %

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) – změny v roce 2017				
Trati	z centra	zast.	změna	datum
U Plynárny	z centra	zast. Plynárna Michle – zast. Chodovská	+88	03/2017
U Plynárny	z centra	zast. Chodovská – Chodovská	+56	03/2017
Svobodova	od Výtoně	zastávka Albertov – ulice na Slupi	-25	12/2017
Křesomyslova	z centra	Sekaninova – Závishi	+41,8	12/2017

* Stav roku 2017 ovlivňuje celkem 6 nově evidovaných signalizací vzniklých jejich rozdělením. Reálně jedna signalizace na tramvajové síti ubyla a preference byla nově zavedena na třech signalizacích.

Ptala se: Jana Šejnová
Foto: Petr Hejna

UŽ MÁM POŘADNÍK NA HLÍDÁNÍ VNOUČAT



ODCHÁZET S ÚSMĚVEM NA RTECH A SE VZPOMÍNKAMI, KTERÉ BUDETE RÁDI VYPRÁVĚT SVÝM VNOUČATŮM. PŘÁVĚ TAKTO SE PO ČTYŘICETI LETECH LOUČIL SE SVOU PRACÍ A KOLEGY DLOUHOLETÝ VEDOUČÍ TRATĚ B A DEPA ZLIČÍN FRANTIŠEK ŠTRUPL. ABSOLVENT VOJENSKÉ ŠKOLY JANA ŽIŽKY Z TROCNOVA PO ODCHODU DO CIVILU PROŠEL RŮZNÝMI PROFESEMI U ČESKÝCH DRAH, DÁLKOVĚ VYSTUDOVAL STŘEDNÍ PRŮMYSLOVOU ŠKOLU DOPRAVNÍ, ABY NAKONEC ZAKOTVIL, KVŮLI RODINĚ, U DPP.

Služební byt jako lákadlo

Ano, skutečně to byl jeden z důvodů, proč jsem přešel na metro. Byl jsem v té době už ženatý a České dráhy mi nebyly schopny ani po devíti letech poskytnout byt. Oproti tomu metro byl podnik začínající, který v rámci mimopražského náboru nabízel byt v brzké době. Na metru jsem pak začínal jako dozorcí stanice, postupem času jsem si udělal zkouš-

ky na samostatného provozního technika a byl jsem přijat na nově otevřené trase A.

Od SPT po žebříčku výš a výš

Jako samostatný provozní technik (SPT) jsem nějakou dobu sloužil na Náměstí Míru. Pak jsem byl vybrán do funkce směnového mistra, kterého jsem vzhledem k praxi u ČD dělal pro obě existující trasy, pro A i C. Z rodinných

důvodů jsem pak přešel na ranní směny do tzv. komanda. To bylo oddělení připravující rozpis směn, kde se vše vypisovalo ručně a vrcholem moderní techniky byla kalkulačka Nisa na kličku. Pak jsem krátce pracoval jako dozorcí provozu pro nově otevřené úseky tras, následně jako jeden ze zástupců vedoucího provozu tratí a po organizační změně jsem se stal vedoucím provozu tratí B a DZ.

Vedoucí a jeho starosti i radosti

Co je na této profesi nejkrásnější? Že máte možnost formovat kolektiv lidí, pracovat s ním a vytvářet pro něj pracovní podmínky. Dnes je to lepší o to, že není taková fluktuace jako dřív. Lidé si práci váží a zpravidla odchází buď jen do důchodu nebo ze zdravotních důvodů. Na stanicích jsou stále kolektivy zaměstnanců, což je dobré i pro práci směnových mistrů, kteří tak své lidi znají a mohou si tedy ohlídat, kdo jak pracuje.

Podmínky dříve a dnes

Člověk nemůže úplně všechno porovnávat, protože byla jiná doba, jiný přístup a hodně záleží také na úhlu pohledu. Dříve to bylo sice trochu polovojenské, ale zase byla úplně jiná disciplína. Dnes jsou lidé svobodnější, někteří rádi uplatňují svá práva a občas zapominají, že mají také nějaké povinnosti. Takže dochází ke střetům, a to je právě úkol pro vedoucího – aby dokázal s těmito lidmi pracovat a odstranit případné třecí plochy.

Nejsilnější zážitky

Jedním z nejsilnějších zážitků byly povodně v roce 2002. Když se vyčerpala ze stanic voda, byl jsem jedním z těch, kteří chodili po stanicích a digitálně dokumentovali stav našich stanovišť. Co vám mám povídat, bylo to jako když se procházíte po vybombardovaném městě těsně po válce. Zažil jsem tady ale i jiné věci, například požár eskalátorového tunelu na Můstku směrem na Václavák. To byl vůbec první požár tohoto druhu

na metru. Jedním z prvních a zároveň nejvýraznějších nepříjemných zážitků byl případ sebevraždy na I. P. Pavlova. To jsem ještě pracoval jako směnový mistr a záchranné složky nefungovaly v takovém rozsahu jako dnes. Místo hasičů jsme se tedy o ostatky známého českého scenáristy museli postarat my – provozní zaměstnanci.

Na co rád vzpomínám

Vzpomínám na spartakiády. Kdo je nezažil, neuvěří. V Praze byly statisíce cvičenců a my je všechny museli přepravit. Jeden neustálý proud lidí, který musíte nějakým způsobem kočírovat tak, aby nedošlo k úrazům a všichni se plynule dostali ke stadionům a zpátky. Bylo to náročné, ale zajímavé. Období spartakiády mělo své kouzlo a nejhezčí na tom všem bylo, že městská doprava to dokázala zvládnout.

„Historka z natáčení“ - dvojníci na metru

Když jsem ještě pracoval jako směnový mistr u staničního personálu, tak jako strojvedoucí instruktor působil na metru Josef Adamec, se kterým jsme si byli opravdu hodně podobní. V uniformě nás od sebe téměř nikdo nerozpoznal. A tak když se kolega někde objevil, staniční personál si hned volal: „Bacha, je tam Štrupl.“ To samé platilo i obráceně. Vzpomínám si, že když jsem nastoupil do kabiny strojvedoucího, málem si dotýčný stoupl a byl „v lati“. Lidí nás rozeznali jen po hlase a nás takhle hra docela bavila.

Člověk, kterého si vážím

Je to dopravní ředitel Ladislav Urbánek, s nímž jsem spatřil od začátku. Přišel k metru o rok dřív než já a po celý kariérní život jsme si byli vždy na blízku. Je to jeden z manažerů, který má u nás v jednotce Provoz Metro bezpodmínečnou podporu a důvěru. Tu si získal jednak tím, že vzešel z provozu, tzv. od píky, a dále tím, že ani ve vysoké manažerské pozici se neodtrhl od lidí. Má k nim pořád blízko, umí za nimi zajít, vyslechnout je, a pokud to jde, být nápomocen. Je to jeho obrovské plus a myslím, že i velké štěstí pro Dopravní podnik.

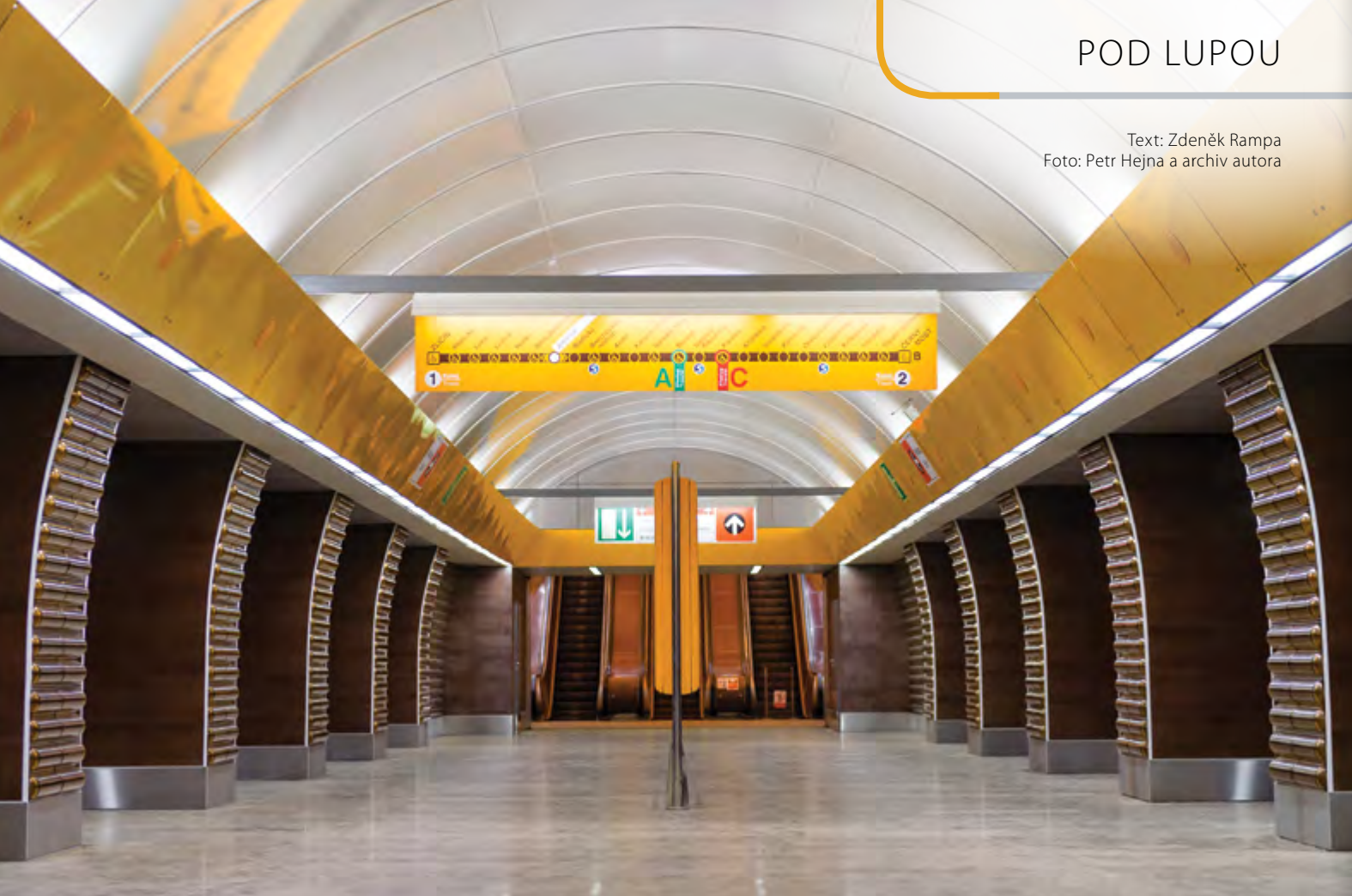
Odpovídající důchodce? Omyl!

Co budu dělat v důchodu? Na to je jednoduchá odpověď. Jednak mi zaplatěná služba slouží zdraví tak, že se můžu věnovat různým sportovním aktivitám, a pak mám čtyři krásná vnoučata a páté na cestě, takže už teď si děláme s manželkou pořadník na hlídání dle přání synů a snach. Vzhledem k tomu, že manželka má rodiče kolem devadesátky, i ti budou vyžadovat péči, stejně jako naše chalupa. Naši synové ještě do chalupaření nedorostli a naši rodiče již tomuto odrostli. Teď je to tedy na nás, než svou „pochodeň“ předáme dál a začneme si jenom užívat. ■

Nejen na svou srdeční záležitost, tedy trať B pražského metra, ale i na to, jak MHD zvládla spartakiády, František Štrupl (66) rád vzpomíná



Text: Zdeněk Rampa
Foto: Petr Hejna a archiv autora



OD LEDNA DO SRPNA 2017 PROŠLA STANICE JINONICE ROZSÁHLOU REKONSTRUKCÍ, M.J. Z DŮVODU MASIVNÍCH PRŮSAKŮ VODY

NEKONEČNÝ REFRÉN – PRŮSAKY V METRU

PRO POCHOPENÍ SLOŽITOSTI JEVŮ ZVANÝCH PRŮSAKY JE NEJLÉPE NA ÚVOD UVÉST JEDNODUCHOU (AŽ GENIÁLNÍ) DEFINICI: TUNEL JE VLASTNĚ DÍRA OBALENÁ VODOU. A JELIKOŽ VODA (AŽ UŽ V ŘEČIŠTÍCH NEBO TA PODZEMNÍ) JE ŽIVEL VYTRVALÝ A DŮSLEDNÝ, JDE POVĚTŠINOU O DLOUHODOBÝ ÚPORNÝ BOJ, MNOHDY PŘIPOMÍNÁJÍCÍ ZÁKOPOVOU VÁLKU.

Stanice totiž nejsou stavěny jako vodotěsné. Již při výstavbě se v nich objevují průsaky, které jsou systémem odvodnění organizovaně sváděny do čerpacích jímek. Se stárnutím konstrukcí vlivem agresivních vod, případně nasycenosti nadloží vodou, se začnou průsaky objevovat v nežádoucích místech. Pak přichází na řadu injektáž, kterou se pokoušíme v lepším případě průsak odstranit nebo alespoň zatlačit do míst, kde se dá organizovaně odvádět, což je častější případ. Jestliže je tento způsob neúčinný, přichází na řadu systém záchytných van – podle místní situ-

ace odpařovacích, jindy s odtokem. Samostatnou kapitolou jsou průsaky v dilatačních spárách často zcela nepřístupných, kde dochází k pohybům konstrukcí, a v místech trhlin se průsaky objevují, případně i zanikají.

Impulsem k tomuto článku je nejenom neustávající množství stížností cestujících, ale i mnohdy neodborné a zavádějící články v tisku, mezi nimiž vede deník Metro. I když odpověď na novinářský dotaz je vždy odborně zpracovaná, redaktori díky své „tvůrčí invenci“ s dodaným textem zacházejí po-

divuhodně – vytrhávají dílčí popisy z kontextu, jindy přiřazují k dodané fotografii nesmyslný popis nebo připojí zcela laické reakce ze sociálních sítí, které podstatu problému spíš zatemňují, než vysvětlují. Posledním takovým „hvězdným dílem“ byl článek pana Filipa Jaroševského v deníku Metro ze 17. ledna 2018 o stanici Vltavská. Na příkladu této „přehledky pomíchaných jablek s hruškami a uhlím“ lze demonstrovat jednotlivé typy problémů s průsaky do podzemních staveb.

První na řadě v této bitvě je způsob zachytávání vody, jakmile se objeví nový průsak, nebo se znovu obnoví ten sanovaný a zdánlivě odstraněný. To je zpravidla úkol pro úklidové firmy. Prvotně se průsak odstraňuje vytřením inkriminovaného místa – viz ilustrační foto, dále se používají kbelíky a vaničky spolu s nepopulárními hadry. Průsak se často nedrží pouze na jednom místě a „stěhuje se“, proto je tento způsob nejúčinnější. Při větších srážkách nebo haváriích se stává, že průsak je tak vydatný, že úklidová firma musí použít mycí stroj na odsátí vody.

A nyní slíbené členění průsaků:

1. Stanice s dodatečně vestavěnými výtahy

Použiji citaci z obsáhlého vyjádření Miroslava Purkrábka ze služby Stavby a tratě k situaci v průběhu roku 2017:

„Při stavbě výtahů pro bezbariérové zpřístupnění at už ve stanicích Anděl či Můstek-A nebo Můstek-B, kde jsou průsaky kolem výtahů nejmarkantnější, bylo vždy provedeno zatěsnění konstrukcí souvisejících se stavbou. Prováděním stavby došlo zcela zřetelně ke změně hydrogeologických poměrů. Vlivem zatěsnění ostění došlo k posunu průsaků i mimo oblast sanovanou stavbou. Průsaková voda pak vytéká mimo rozsah prováděné stavby do původního odvodňovacího systému, který však kapacitně nepostačuje nově vzniklým poměrům. Takové průsaky zde nikdo nepředpokládal a navíc zde dochází k rychlému zanášení systému, zejména u vodorovných svodových trubek. Komplexní řešení tohoto problému by si už při stavbě vyžádalo vlastně souběžnou rekonstrukci stanice, spojenou s jejím dlouhodobým uzavřením pro cestující. (...) Na odstranění přetrvávajících problémů se nadále pracuje, je provedeno kompletní odvodnění prostoru pod nástupištěm, bohužel to ale není viditelné pro cestující. Jedná se o trubní systém, svádějící průsakovou vodu v prostoru pod nástupištěm do čerpacích stanic. Původně voda stékala na podlahu kabelových kanálů, odkud byla odváděna pouze zlábkou na podlaží. Docházelo zde ale k poškozování technologií a zvýšená vlhkost těchto prostor si vynutila v minulosti i změnu systému elektrické požární signalizace. Stávající systém odvodnění v úrovni nástupiště je průběžně čistěn provozními pracovníky. Vzhledem k jeho stavu a rychlému zanášení se to ne vždy uspokojivě daří. Do definitivní úpravy se tak průsaky na nástupišti mohou nadále objevovat...“



TAKTO SE O PRŮSAČÍCH DOZVÍ CESTUJÍCÍ NEJČASTĚJI – KÝBLE, HADRY ČI PRÁCE ÚKLIDOVÉ FIRMY



STANICE VLTAVSKÁ, LEDEN 2018 – ŽELEZOBETONOVÁ KONSTRUKCE V POKROČILÉM STÁDIU DEGRADACE

Cestující veřejnost proto lze pouze požádat o trpělivost s těmito jevy, které jsou dané za dodatečnou výstavbu tolik potřebných výtahů a nemusí být vždy projevem nekvalitní práce při jejich výstavbě. Závady prokazatelně zaviněné dodavatelem jsou urychleně Dopravním podnikem uplatňovány jako reklamace a na náklady dodavatele odstraňovány.

2. Stanice s dožívající původní konstrukcí

Většinou se jedná o zatékání přes železobetonové či betonové konstrukce, které průsaková voda vytrvale oslabuje. Pak už přestává fungovat obvykle používaná metoda proti

zatékání – injektáž: ta může být buď tlaková chemická, nebo cementová. V takovém případě se musí zřídit buď tzv. organizovaný svod, instalovaný tak, aby byl skryt před očima veřejnosti v pohledu či v ostění, a odvádějící vodu do nejbližší čerpací stanice.

Tam, kde takového řešení nepřipadá v úvahu, se musí osadit odvodňovací vana, která podhledem vodu nepropustí. Odpařovací vana je nutně občas vypouštět, což znamená opakované rozebírání a zpětné skládání stropního podhledu, takže to není dlouhodobě perspektivní řešení. Zde však záleží i na intenzitě srážek na povrchu či kolísání místní hladiny podzemních vod.



PODZEMNÍ TSUNAMI PŘIPOMÍNÁLY NÁSLEDKY NARUŠENÍ VODOVODNÍHO ŘADU NAD STANICÍ DEJVICKÁ V DOBĚ REKONSTRUKCE JEJÍ STROPNÍ DESKY V ROCE 2013



U STANICE S DOŽÍVAJÍCÍ PŮVODNÍ KONSTRUKCÍ HROZÍ PRŮSAKY, NA NĚŽ JAKO PRVNÍ POMOC PLATÍ TZV. ORGANIZOVANÉ SVODY VODY (STANICE DEJVICKÁ, BŘEZEN 2016)



NENÍ TEPLLO JAKO TEPLLO. ANI V TRAMVAJI

TVRDÝM OŘÍŠKEM PRO KAŽDÉHO VÝROBCE I PROVOZOVATELE VOZIDLA JE SPRÁVNÁ DIMENZACE A EFEKTIVNÍ REGULACE TOPNÉHO VÝKONU. NAVÍC, POD TEPELNOU POHODOU SI KAŽDÝ Z NÁS PŘEDSTAVUJE NĚCO JINÉHO.

3. Období silných srážek nebo tání sněhu

Další typická období se společným jmenovatelem. Tam, kde stav odvodňovacího systému, injektovaných stavebních poruch či kapacita odpařovacích van při běžné úrovni dešťových srážek nevykazuje problémy, najednou nastává potíže – kapacita jímání je překročena a voda začne vytékat doslova všude. A zpravidla i tam, kde se ještě nikdy předtím neobjevila...

Pak nastává další mravenčí práce, kdy se musí odhalit zdroj průsaku a zvolit strategie boje proti němu, tedy způsob, jak ho eliminovat a zamezit dalšímu nežádoucímu vytékání vody.

4. Porušení vodovodních či odpadních potrubí

Velmi nepříjemná záležitost s největším rozsahem možných projevů! Někdy připomínající vlnu podzemní tsunami, když dojde k porušení vodovodního řadu o velkém průměru a s velkým tlakem (je možno připomenout promočení stanice Dejvická v prosinci 2013 při opravě stropní desky). Jindy jde o sotva pozorovatelný čůrek vody, jehož původ se dlouhodobě nedaří vystopovat, protože může být značně daleko od místa projevu, a to díky složení podloží, v němž se pohybuje.

Cestující mají představu, že v případě objevení nového průsaku někde otočíme kohoutkem a voda přestane vytékat. Takhle to ale nefunguje, jak je z předchozích řádek patrné; odstraňování těchto nežádoucích jevů je časově velice náročné a vzhledem ke stárnutí konstrukcí neustávajícím zápasem.

Autor článku děkuje za spolupráci kolegům Eduardovi Wejšerovi a Miroslavu Purkrábkovi (služba Stavby a tratě) i Vladimíru Rubešovi (jednotka Provoz Metro).

UKÁZKA PROREZIVÉHO SVODU VODY (STANICE CHODOV, PROSINEC 2017)



Na úvod si řekněme, že vytvoření tzv. ideální tepelné pohody pro každého cestujícího ve voze není jednoduše možné. Tepelná pohoda je subjektivní pocit každého člověka, který je vnímán v konkrétním prostředí a každým jinak. Samotná regulace teploty musí navíc splňovat předepsané parametry příslušných závazných technických norem.

Standardně jsou v tramvajových vozech vytápěny dva na sobě nezávislé a od sebe oddělené prostory. Prvním je kabina řidiče, druhým pak celý interiér určený pro přepravu cestujících. Řidič má logicky možnost volit teplotu v kabině sám tak, jak uzná za vhodné. Časy ale bývaly jiné.

Dnes již historické **dvounápravové vozy** byly z výroby dodávány bez jakéhokoliv topného systému, a to včetně stanoviště řidiče. Ty nejstarší neměly ani oddělený prostor řidiče od cestujících a nejvyšším stupněm výbavy byl mechanický stěrač ovládaný ručně. V dnešní době jen těžko představitelné. I nejen proto velká úcta, obdiv a respekt před tehdejšími řidiči.

S příchodem velkoprostorových vozů **T1 a T2** zavládl i větší komfort a pohodlí jak pro řidiče, tak pro cestující. Objevily se první elektrické rozmrazovače skel a topná tělesa bez

možnosti regulace. Jejich výkon ale nebyl nijak oslňující. Zlom nastal až u vozů **T3**, kde výkon elektrického topení činil v kabině řidiče ucházejících 4,8 kW s možností dvoustupňové regulace a směřováním teplého vzduchu na okna a do oblastí nohou. Dále v interiéru pro cestující byly v každé z 24 sedaček zabudovány 200 W topné spirály, rovněž spínány ve dvou stupních.

U vozů **T3SU** došlo k zvýšení výkonu topení na 6 kW shodně v kabině i interiéru. Cestující mohli pocítit i nárazové zvýšení teploty ofukováním topných spirál v topném kanále při pravé boční odpadovým teplem od zrychlovače, byl-li v chodu. Tyto výkonové parametry se jeví jako optimální a byly de facto přijaty za minimální standard pro nově vyvíjené typy tramvajových vozů.

Jako ne zrovna zdařilé se ukázalo řešení vytápění tramvajových vozů typu **KT8D5**, kde byly topné spirály nestandardně umístěny v nástřešcích vozidla, přičemž jejich tepelný výkon se ještě zesílil o odpadní teplo z brzdových odporů. Ohřátý vzduch pak prostupoval do interiéru topnými kanály instalovanými ve stropě nad bočními okny. Teplo se tedy drželo převážně u stropní části. Rekonstrukcí na vozy **KT8D5.RN2P** byl prohrášek proti fyzikálním zákonům definitivně

napraven, a to instalací topných agregátů pod sedačky cestujících.

A jak je to s nejmodernějšími vozy **15T**? O tepelnou pohodu řidiče se stará klimatizační agregát (sdružuje funkci topení, větrání a chlazení) poskytující celkový topný výkon 6 kW. Teplý vzduch je možné směřovat na okna, nohy či hlavu. V případě potřeby lze aktivovat vytápění podnožky, čelního a pravého bočního okna. Digitální regulace je poměrně velkorysá a nastavitelná po celých stupních Celsia. Oproti tomu vytápění interiéru je řízeno automaticky dle definované regulační křivky a je zajištěno osmnácti topnými agregáty o celkovém topném výkonu 21,6 kW s desetistupňovou regulací. Umístěny jsou převážně pod sedačkami cestujících. Při teplotách od 5 °C a výše dochází k automatickému temperování nasávaného vzduchu v klimatizačních a ventilačních jednotkách, které jsou umístěny na střeše vozidla. Ohřátý vzduch je pak vháněn stropními kanály do prostoru pro cestující. Celkový výkon topných spirál v klimatizačních jednotkách je 18 kW.

Lze konstatovat, že vývoj a všeobecný technologický pokrok silně ovlivnil i komfort spojený s vytápěním a tepelnou pohodou v tramvajových vozech.

Text: Zuzana Meszárošová a Radka Herglová
 Ilustrační foto: Petr Hejna a DPB – Ivan Kelement

JAK „VELKÝ“ JE PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK?

V NAŠÍ PRAVIDELNÉ RUBRICE UKAZUJEME ÚSMĚVNÉ SITUACE A DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY Z EXOTICKÝCH DESTINACÍ. ČASTO SE TAKÉ VĚNUJEME PROJEKTŮM SOUVISEJÍCÍM S VEŘEJNOU DOPRAVOU V EVROPSKÝCH I SVĚTOVÝCH METROPOLÍCH. JAK JSOU ALE ZDEJŠÍ DOPRAVNÍ PODNIKY VELKÉ, KOLIK MAJÍ VOZIDEL A TRAKCÍ? KOLIK PŘEVEZOU ROČNĚ OSOB? DAJÍ SE TATO ČÍSLA SROVNÁVAT S PRAHOU A DPP? S VĚDOMÍM, ŽE DO HRY VSTUPUJÍ VŽDY JEŠTĚ DALŠÍ FAKTORY, ANIŽ BYCHOM SI KLDLY ZA CÍL OFICIÁLNÍ STATISTICKÁ SROVNÁVÁNÍ, POJĎME SE PODÍVAT NA NĚKTERÉ Z NICH.



PŘES 800 AUTOBUSŮ A TĚMĚŘ 1200 TRAMVAJÍ PŘEVEZE V PRAZE ROČNĚ NA 700 MILIONŮ CESTUJÍCÍCH

Pro představu jsme vybraly metropole s Českou republikou sousedících států a také pro zajímavost zámožské velkoměsto, které je druhým největším frankofonním městem na světě. Jak velké jsou tedy dopravní podniky v Berlíně, Vídni, Bratislavě a kanadském Montrealu?

Počet obyvatel vers. počet zaměstnanců DP

Hlavní město Slovenska má ve srovnání s Prahou zhruba třetinu obyvatel. Vídni i Montreal jsou naopak zhruba o třetinu více zalidněné. Do Berlína by se všichni lidé žijící v Praze vešli dva a půl krát. Když se podíváme na počet zaměstnanců dopravních podniků, samozřejmě jich má nejvíce německá metropole, ale Praha s téměř 11 tisíci přeskočila lidnatější Vídni i Montreal.

Kolik DP ročně přepraví osob?

V celkovém počtu přepravených osob za rok vede Praha, což je způsobeno ve srovnání s ostatními rozsáhlou autobusovou a především tramvajovou sítí u nás a také tím, že v Berlíně není započítána doprava S-Bahn (městská a příměstská železnice), která je v Německu tradičně nedílnou součástí městské hromadné dopravy.

Metro

Nejdelší síť metra se pyšní Berlín, který má díky historickému rozdělení města dva různé rozchody tratí. A zatímco západní část města v minulých letech stavěla a rozšiřovala metro, východní trasy stagnovaly. Podobně dlouhou síť podzemní dráhy jako Praha má Montreal, kde se ale místní vlaky pro zajímavost prohání na pneumatikách. Vídni má o několik kilometrů dráhy pod zemí více a brzy se dočká dalšího prodloužení i nové automatické linky. V Bratislavě existoval už od roku 1974 plán na vybudování metra a dokonce částečně začaly přípravné práce. Po revoluci v roce 1989 se všechny tyto aktivity zastavily.

Tramvaje

Každoročně přivítá Dopravní podnik hl. m. Prahy několik desítek skupin odborníků ze zahraničí, které do naší metropole jezdí cíleně sledovat, obdivovat a fotografovat rozsáhlé tramvajové sítě a rozmanitý vozový park v akci. Co se týče tramvajů, vede Praha mezi vybranými městy jak délkou sítě, tak počtem vozů. I v Montrealu byla síť v první polovině 20. století velmi bohatá a protkávala celý ostrov, na kterém se město nachází. Tramvaje tady po většinu své existence neplnily jenom úlohu přepravy osob, ulicemi se proháněly například vozy nákladní, poštovní či pohřební. Konec systému přišel v padesátých letech. V Berlíně měly tramvaje jak jinak než rozdělený osud – v západní části byly úplně zrušeny, východní půlka města budovala nové a rozšiřovala stávající tratě. Zdejší síť je tedy z historického pohledu velmi zajímavá.

Autobusy

S délkou autobusové sítě a velikostí vozového parku je na tom Praha podobně jako Berlín, kde je ale doprava po silnicích výrazně nahrazena již zmiňovaným S-bahnem a navíc je třetina žlutých (podle barvy loga dopravního podniku BVG) autobusů dvoupatrová. Vídni má oproti Praze autobusový provoz zhruba poloviční, Bratislava díky menšímu počtu obyvatel třetinový. Pro Montreal jsou

autobusy vedle metra stěžejní formou přepravy – přes 300 km tras je vyhrazeno přímo pro ně (Praha má pro srovnání cca 30 km vyhrazených pruhů pro autobusy a pro úplnost cca 12 km v rámci tramvajové infrastruktury).

Trolejbusy

V Praze, Vídni, Berlíně i Montrealu v minulosti jezdila i trolejbusová doprava. V německé metropoli sice představovala postupně pět

Historie trolejbusové dopravy v Praze se datuje od počátků 30. let 20. století až do zrušení sítě v roce 1972. Velmi podobné letopočty (cca 1930 až cca 1970) se týkají i Montrealu. Jediný aktuálně fungující trolejbusový systém z vybraných měst je v Bratislavě. Ve slovenském hlavním městě jezdily trolejbusy „na zkoušku“ od roku 1909 do roku 1915. Největšího rozmachu se dočkaly v období čtyřicátých až šedesátých let minu-



VE VŠECH POROVNÁVANÝCH MĚSTECH TROLEJBUSOVÁ DOPRAVA FUNGOVALA, POUZE V BRATISLAVĚ JEZDÍ DNES

samostatných provozů, nikdy ale nezískala větší přepravní význam. Přesto je Berlín průkopníkem elektrické nekolejové trakce, neboť tu v roce 1882 postavil Werner von Siemens zkušební trať, na které krátký čas provozoval první trolejbus na světě. Na současném území Vídně existovaly v různých obdobích celkem tři tratě. Dvě z nich patří do takzvaného „historického“ období, třetí byla zprovozněna po druhé světové válce a provoz na ní byl ukončen v roce 1958.

lého století. Od roku 2014 došlo k významné obnově vozového parku.

Zdají se vám zvolená města nesrovnatelná? Vidíte mnoho společného? Za tabulkou s čísly se skrývá mnoho historických a demografických souvislostí. Každý tedy může vnímat jinak, jak je pražský dopravní podnik „velký“.

město	počet obyvatel v mil.	počet zaměstnanců DP	roční počet přepravených osob v mil.	METRO		TRAMVAJE		AUTOBUSY		TROLEJBUSY	
				počet vagonů	délka sítě v km	počet vozidel	délka sítě v km	počet vozidel	délka sítě v km	počet vozidel	délka sítě v km
Praha	1,3	10 936	1 257	730	65,4	826	547,4	1 179	1 695,3	–	–
Bratislava	0,45	2 755	246,5	–	–	123	43	369	606	98	49
Vídni	1,8	8 700	954	776	82,9	514	222,8	450	832,5	–	–
Berlín	3,4	14 400	1 045	1 244	146	329	425	1 379	1 712	–	–
Montreal	1,9	9 298	416,2	828	71	–	–	1 771	–	–	–

Zdroj: DPP Data k 31. 12. 2017

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: archiv Štěpána Petráše



AUSTRÁLIE NEŘVE TOLIK JAKO AMERIKA A AFRIKA

VÍTE, KTERÝM PAPOUŠKŮM SE ŘÍKÁ UMAZLENCI? PROČ KORELY RADĚJI PÍSKAJÍ, NEŽ MLUVÍ? A CO DĚLAT V PŘÍPADĚ, ŽE PAPOUŠEK DOSTANE RÝMU? I NA TYTO OTÁZKY VÁM ODPOVÍ PROVOZNÍ ELEKTRIKÁŘ DOPRAVNÍHO PODNIKU ŠTĚPÁN PETRÁŠ, KTERÝ VE VOLNÉM ČASE CHOVÁ EXOTICKÉ PTÁKY AUSTRÁLIE.

Od kdy se tomuto koníčku věnujete?

Odmala. Začínal jsem asi jako každý chovatel tím, že jsem dostal od rodičů andulku. A protože jedné bylo smutno, pořídili jsme druhou. A už byl páreček a samička dokonce zahnízdila.

V kolika letech jste odchoval první mláďata?

Asi v šesti letech. Dodnes se divím, že ta vajíčka vylíhla, protože byli pořád na očích.

Začínal jste andulkami, ale nyní už máte druhú víc. Kdy došlo k rozšíření chovu?

Další papoušci přišli dva tři roky poté. To už jsem s dědou stavěl voliéry. Nejdřív přibýly korely, pak „kakarikáči“, „zpěváci“ a teprve nedávno jsem si pořídil papoušky mnohobarvé a rozely. Nejsem žádný velkochovatel, „jen si tak hraju“ a mám papoušky pro zábavu.

Říkáte, že nejste žádný velkochovatel, kolik papoušků máte aktuálně?

Dva páry andulek, dva páry korel, dva páry

„zpěváků“, pár „kakarikáčů“, pár papoušků mnohobarvých, pár rozel a pár „umazlenců“. Umazlenci říkám aratingům slunečním. Jsou to jihoameričtí papoušci, krásně zbarvení, kteří ale trochu více řvou. Když se vám takhle „ozvou“ u ucha, je to moc dobrý budíček. Ti jedini mají privilegium a bydlí se mnou.

Ostatní papoušky máte tedy, předpokládám, venku. I přes zimu?

Mám je ve voliérách u baráčku. Venku vydrží i v zimě, jen když jsou velké mrazy, přikrý-



vám je fóliemi nebo deskami a přitápím jim. V zimě pak nesmí chytit průvan, to hned dostanou rýmu a mohou i umřít.

Jak se taková papouščí rýma léčí?

Upřímně – když dostane papoušek rýmu je to 50 na 50. Řešením je dát papouška do mírného suchého tepla, podávat mu heřmánkový čaj a doufat, protože člověk už víc nezmůže. Obecně zima je pro papoušky kritická, je to na jejich tělo příliš velký nápor. Při jakémkoliv oslabení organismu už většinou není pomoci.

Když tímto nebo jiným způsobem odejde jeden z chovného páru, jak dlouho zpravidla trvá, než se utvoří pár nový?

Nejrychlejší cesta je koupit nový pár. Také záleží na stáří. Jinak u některých papoušků se to povede během měsíce, u jiných třeba i vůbec. Záleží na konkrétních jedincích.

Na konkrétních jedincích závisí asi i vztahy ve voliére, pokud je vícedruhová jako u vás...

To máte pravdu. Někteří papoušci musí být o samotě. Třeba rosely, papoušci mnohobarví, jak vytvoří harmonizující pár, další vedle sebe ve voliére nesnesou. A papoušci zpěvaví? Ti jdou klidně mladí po starých a obráceně. Samec prohání samce, samice samici a člověk musí být ve střehu, jinak se umlátí. Ono i andulky se umí servat o budku, ne že ne. Buď se tedy do voliéry dává jeden, nebo více párů, aby se hašteřivost srazila. Jediné korely jsou v pohodě, ty se snesou s kýmkoliv.

U každého chovu je kromě péče samotné důležité také krmení. Čím krmíte?

Krmení kupuju od zemědělců a míchám si ho sám. Přes léto je nutné dávat méně tučnou směs, aby ptáci mohli dobře snášet a sedět na vejcích, v zimě je naopak důležité jim dopřát. K tomuto účelu se výborně hodí olejnatá semena jako například slunečnice, řepka, cardy a semenec. Ale nesmí se to přehánět. Dále dostávají vaječné míchanice a naklíčené semení. Do vaječných míchanic přidávám vitamíny, aby byli mladí pěkně vybarvení a silní. Jako pamlsk dostávají senegalské proso v klasech. Samozřejmě je také sépiová kost, grit a písek.

Kolik mláďat za rok odchováte?

Předloni jsem jich měl hodně, nějakých čtyřicet. To ale pořád není nic oproti jiným chovatelům.

Pokud se rodina rozhodne pro pořízení ptačího domácího mazlíčka, většinou ji zajímá, zda bude také mluvit. Existují druhy, kterým mluvení jde lépe než jiným? Případně, jak je to v případě pohlaví?

Andulky se naučí relativně hodně slov, je jedno, zda máte samičku nebo samečka. Štěbetají nastejno. U korel se spíš naučí mluvit sameček, protože ten víc zpívá. Jinak mluvení jim nejde zdaleka tak dobře a snadno jako pískání. Velké vlohy k mluvení má velmi známá ara ararauna, jejíž cena se ale pohybuje kolem 25 tisíc korun. Určování pohlaví u některých druhů je snadné pro zkušené oko, ale u mnoha druhů papoušků se dá určit jen pomocí vyšetření DNA nebo endoskopicky.



Štěpán Petráš (25 let)

pracuje u DPP jako provozní elektrikář a odmalička se věnuje chovu exotických ptáků. Je členem Českého svazu chovatelů a své odchovy prodává přes inzerci na internetu, burzách nebo v novinách. Jeho srdeční záležitostí byla samička aratingy sluneční, Barunka, která jezdila s rodinou autem na nákupy.

Jací papoušci jsou vaším osobním favoritem?

Samozřejmě ti „umazlení“ aratingové – Freddy a Sofinka. Stali se z nich moji hlídačí psi, takže když přijde do mého pokoje „narušitel“, načepýří se a jdou po něm. Ale líbí se mi každý papoušek.

Chováte převážně australské druhy, je pro to nějaký důvod?

Výhodou je, že australští papoušci jsou u nás už aklimatizovaní a mohou tedy být i přes zimu venku. Navíc je jich neskutečně mnoho. Také platí, že Austrálie neřve tolik, jako Amerika a Afrika. I to je podstatné, když máte sousedy.

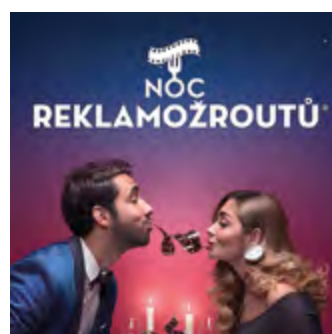
Jak náročný je váš koníček z hlediska času?

Moc času mi nezabere. Dojdu k nim ráno, nakrmím je a podívám se, jestli některému něco není. Pak to ještě zkontroluju odpoledne. Voliéry čistím zpravidla jednou měsíčně. A když je léto a hezky, sednu si k nim a koukám jak na televizi. Je to úplná nádhera. ■

DO TROJE, KARLÍNA ČI NA BLANÍKA

Text: Milan Slezák

Pražská botanická zahrada nabízí, pod souhrnným názvem **Džungle, která nespí**, zajímavou možnost navštívit v rámci organizovaných večerních prohlídek tropický prales skleníku Fata Morgana. Komentované večerní prohlídky, při nichž průvodce se svítilnou prezentuje jednotlivé části expozic, si lze rezervovat na webových stránkách botanické zahrady www.botanicka.cz. Probíhají vždy v pátek a v sobotu, v únoru od 18:00 hodin, v březnu od 18:50 hodin.



V kině Lucerna proběhne v pátek 2. března další ročník přehlídky reklam všeho druhu **Playstation Noc reklamožroutů**. Ze zpráv týkajících se letošního setkání nadšenců této specifické filmářské disciplíny vyplývá, že tentokrát se lze těšit na přibližně pětihodinový program, v němž své místo najde přes 300 reklam z více než padesáti

zemí světa. Jednat se bude o reklamy na známé i neznámé světové značky, reklamy se světovými celebritami i exotické spoty s neherci, reklamy originální, dramatické, vtipné i dojemné. Nezbyvá, než reklamožroutům popřát dobrou chuť. Více na www.reklamožrouti.cz.

V pátek 9. března přivítá Forum Karlín skotskou kytarovou indie rockovou kapelu **Franz Ferdinand**. Soubor se dal dohromady v roce 2002 a jako místo svého vzniku uvádí Glasgow. Prvního výraznějšího úspěchu dosáhl o dva roky později se skladbou Take Me Out. Na svém kontě má čtyři studiová alba (v těchto dnech přibývá do diskografie čerstvá, v pořadí pátá, položka nazvaná Always Ascending), několik nominací na Grammy a dvě ceny Brit Awards. V České republice zahráli Franz Ferdinand zatím naposledy v roce 2012 na festivalu Rock For People.



V období poměrně nedlouho po prezidentských volbách vstupuje do kin komedie režiséra Marka Najbrta **Prezident Blaník** navazující na internetový satirický seriál Kancelář Blaník (a samozřejmě

tedy také s osazenstvem kanceláře, ztvárněným herci Markem Danielem, Michalem Daleckým a Halkou Třešňákovou v hlavních rolích). Tonda Blaník ohlásil prezidentskou kandidaturu, v kampani slíbil například maslo a lithium do každé rodiny nebo korupci dostupnou pro všechny a sehnal i sto tisíc podpisů. Kandidaturu na Hrad však nakonec nepodal, když se jeho asistentovi Žižalovi ne-

podařilo doručit včas podpisové archy na ministerstvo vnitra. Přesto Tonda Blaník pokračuje ve snaze zachránit českou zemi a ukázat jejím obyvatelům, jak se mít líp. Tvůrci filmu měli připraveno několik různých variant konce podle výsledků skutečných prezidentských voleb. Jak se do celého politického dění Kancelář Blaník nakonec zapojí, tak zjistíme pravděpodobně až v kině.

FOTOHÁDANKA O CENY

VE KTERÉ PŘESTUPNÍ STANICI JSOU TYTO ESKALÁTORY?

Odpovězte na soutěžní otázku a získejte tričko „Historie MHD“ a publikaci „Lokálkou do České Kanady“. Odpověď zašlete nejpozději do čtvrtka **1. března 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Která stanice metra je na snímku?** z Fotohádky v DP kontaktu 1/2018 zněla: **Vyšehrad**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Historie MHD“ a publikací „140 osobností a událostí MHD“ odměněn: **Ladislav Tlach**.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

45 let garáže Klíčov (5. 3. 1973)

V tajence najdete dokončení textu: Koncepti zastřešení garážového objektu Hlavními nosnými prvky se staly dvě dvojice ocelových šikmých oblouků o rozpětí 104 metry.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do čtvrtka 1. března 2018** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: **čelovku Petzl Actik**, další dva tričko „Tramvaj Linka 23“.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 1/2018 bylo dokončení textu: Na lince 190 byly 16. 1. 1978 nasazeny první maďarské kloubové autobusy Ikarus 280.08. Dvoudílná kloubová karosérie je samonosná, svařená z ocelových profilů, vně oplechovaná, uvnitř obložená dřevoláknitými deskami. **Motor je uložen pod podlahou** mezi první a druhou nápravou.

Hlavní cenu – bluetooth reproduktor JBL GO – získává **Karel Fáber** a výpravnou publikaci „Znovu objevené recepty“ získávají **Emilie Jechová** a **Libuše Kozáčková**.

Hlavní cena: Čelovka Petzl Actik

VOĎÉODOLNÁ, VYSOCE VÝKONNÁ A UNIVERZÁLNÍ ČELOVKA S KOMBINOVANÝM SVĚTLEM. URČENA PRO OUTDOOR, HOROLEZECTVÍ, BĚH, TREKKING A TURISTIKU. KUŽEL JE ŠIROKÝ NEBO ZAOSTŘENÝ VE TŘECH REŽIMECH. MÁ I ČERVENÉ SVĚTLO PRO DISKRÉTNÍ SVÍCENÍ VE TMĚ A ČERVENOU SIGNALIZACI. JE VYBAVENA REFLEXNÍMI PRVKY PRO VYŠŠÍ BEZPEČNOST UŽIVATELE A NA PÁSKU MÁ INTEGROVANOU PÍŠTALKU.

Počet baterií: 3x AAA
Dosvit: 90 m
Max. výdrž: 60 hod.



SYN JUDŮV	HMYZO-ŽRAVÝ SAVEC	OHLAS	NARVANÁ	STÁT V USA	PŘEDLOŽKA	VELMI VYHŘEVNĚ ČERNÉ UHLÍ	DILO A HEYDUKA (1874)	HLAVIČKA SMYČCE	POČETNÝ VÝRAZ ZNAMENAJÍCÍ ODMĚNOVÁNÍ	OBOHODNĚNÍ AKADEMIE	PRŮVODNĚ KVNĚ DĚVY DO SPOLEČNOSTI	NAHÝ LIDSKÝ MODEL	ANGL. JÍT	MEZINÁRODNÍ KÓD BARVY	FRANC. INŽENÝR 19. STOL.	ČLOVĚK BEZ CITU
DYNASTIE SASKÝCH FRANKŮ V RÁMSKO-NĚMECKÉ ŽILĚ					ANGL. BAMBUS					ALTOŘI GAGU						
VZADU					ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI					ZTRÁTA VLASU SEČNĚ ZBRANĚ						
ZENSKÉ JMÉNO (17. S.)					ZMĚŘENÍ					KÓD MAURETANĚ FORMULOVANÉ TVRZENÍ			MPZ MOTOROVÝCH VOZIDEL KAMERUNU			
1. část tajerky					PŘÍSTROJ PRO TŘÉNINK POŘADČÍ							VYCHDÍ ZÁSADA		KÓD FINSKA	SESUNUTÍ	
TUPÝ TVAR	VČELA	TROUBIT UDIV (KNŽ.)						TEČI SLABÝM PROUDEM					SADA ČERNÁ BARVA			
SLOV. KŮŽE				TYPOMETRICKÁ JEDNOTKA				SLOVENSKY NE VONNĚ ROZTOKY				ZENSKÉ JMÉNO OSTRÝ SKALNATÝ VYBĚŽEK				
OBYT. STROJŮ A NÁRAKŮ				OSOBNÍ ZÁJEMO KOMERČNÍ BANKA				OSOBNÍ IDENTIF. KAČNÍ ČÍSLO			OBYČEJ				TESÁŘIK A STRÉVLIK	
LABUŽNÍK					OTEC (KNŽNĚ)	ZAJETI DOVNITŘ		AFRICKÝ NÁRODNÍ KONGRES TYRANIE				HLAVNÍ BOH CHETITSKÉ MYTHOLOGIE UKAZOVACÍ ZÁJEMO				3. část tajerky
OSOBNÍ ZÁJEMO	VŘENÍ		NICHLV FILM REŽISERA BARBETA MYSLIVČKOVÁ OPERA				FRANCOUZSKÝ DOJENÍ SITUACE					BLÁBOL	SKŘIPAVÝ ZVUK BULHAR. PLATIDLO			
ANGL. ŽIVÝ				2. část tajerky						NÁŠ MALÍR RÍMSKÝ 1004					OSNAČENÍ LETADEL RAKOUSKÁ OZNAČENÍ KAMIONU	
TRHANINA OHRANCI RANU (RŮC.)				KRANIGST SPZ PROSTĚJOV							HORSKÁ SLUŽBA	SMRT POŘEVK				
DILO PISEMĚ							JAPON OSTROV				NÁŠ HEREC					
TAHLE		SPZ OBER. VIECHTACH (NĚMECKO)					ZARYTÍ					ČUKERIN				

HOSTIVAŘSKÉ OPRAVNY SE OTEVŘELY VEŘEJNOSTI

VĚNOVAT SE PŮL STOLETÍ OPRAVĚ TRAMVAJÍ JE BEZ DEBAT ÚCTYHODNÝ VÝKON, A PROTO BYLO VEŘEJNOSTI V RÁMCI PROJEKTU NOSTALGIE DPP UMOŽNĚNO NAVŠTÍVIT AREÁL HOSTIVAŘSKÝCH OPRAVEN, KTERÉ SI V LETOŠNÍM ROCE PŘIPOMÍNÁJÍ TOTO VÝZNAMNÉ VÝROČÍ.

Přibližně padesát zájemců, za doprovodu dvou průvodců, tak dostalo příležitost seznámit se se zájemím opraven včetně prohlídky haly a vozů v blízkém okolí. Úvodní slovo o historii opraven včetně lehkého náznaku budoucnosti obstaral odborník na slovo vzatý – Robert Mara z Archivu DPP. Následná návštěva tryskačního boxu a hlavně haly opraven však již byla ve znamení nepřetržitého focení a bedlivého poslechu výkladu i druhého z průvodců, Petra Blažička.

Návštěvníci tak viděli tramvaje téměř ve všech fázích oprav včetně bonusu v podobě demolicie starého svářečského boxu. Největší ohlas však samozřejmě zaznamenala technika. Ať už vůz T3M ev. č. 8042, který je pravidelně nasazován na nostalgickou linku 23, soupravy KT8D5 z maďarského Miskolce, vůz KT4D z Postupimi či první dodaná T3SU (ev. č. 7001) do Prahy. Po přesunu do tzv. jízďárny, kde se kontrolují vozy po provedených opravách, dostala skupinka návštěvníků možnost do písmene splnit heslo posledního Dne otevřených dveří – „Nakoukněte nám pod kola“.

Nakouknout pod sukni tramvaje T3 se nepoštěstí každý den, a tak si tuto adrenalinovou anabázi vyzkoušeli téměř všichni návštěvníci. Následná cesta k východu byla v obležení zajímavých vozů, ať už se jednalo o vůz T3R.PLF (ev. č. 8285) nebo manipulační vůz ev. č. 5550. Následná ukázka myčky a odstavených vozů z hloubětínské vozovny již pomalu předznamenávala očekávané finále, ke kterému došlo po téměř dvou hodinách chůze v tramvajovém ráji.

Text a foto: Zdeněk Bek

