

7-8 | 2018
ročník 23

DP

kontakt

**S NOHOU NA BRZDĚ
A PRSTEM NA ZVONKU**

PŘÍLOHA: HISTORICKÝ
VLEČNÝ VŮZ 1304



Instagram



#dpp
#tram

#prague



#praguemetro



#praguenight

#retrotram



#trolleybusvpraze



#trolleybus



#citybus

#metroart

#petrinhill



#funicularpetrin

AKTUÁLNĚ

4–7

UDÁLOST

8–9 KRESLÍ CELÁ ŠKOLA. DPP OČIMA
DĚTÍ ZNÁ VÍTĚZE

RODINY V DPP

10–13 LÁSKOVI: BOLESLAV A ONDŘEJ

VÝROČÍ

14–15 40 LET PRVNÍHO ÁČKA

ELEKTROMOBILITA

16–17 LINKA 140 MÍŘÍ K ELEKTRIFIKACI

PROJEKT

18–20 HLOUBĚTÍN: POLOČAS PROJEKTOVÉ
PŘÍPRAVY

BEZPEČNOST

21–23 NOSOROŽEC PROTI OHNI I ŽIVLŮM
24 CVIČENÍ MUZEUM 2018

VÝCVIK

25–27 S NOHOU NA BRZDĚ A PRSTEM
NA ZVONKU

PRÁVNÍ PORADNA

28 DOMLUVENO. ALE CO VLASTNĚ?

PŘÍLOHA

29–40 HISTORICKÝ VLEČNÝ VŮZ 1304

REKONSTRUKCE

41–43 KOLBENOVA BUDE PRO BYDLENÍ.
S DRÁHOU

TÉMA

44–45 MODERNIZACE TOALET
VE STANICÍCH METRA

PREFERENCE

46–49 EFEKTY DOBŘE VYLADĚNÉ
PREFERENCE TRAMVAJÍ

APLIKACE

50–51 SČÍTAČ VERSUS AUTOMAT.
PŘESNOST TAKŘKA DOKONALÁ

SMART CITY

52 PŘEDSTAVUJEME NOVÝ
MULTIKANÁLOVÝ ODBAVOVACÍ
SYSTÉM

PROFIL

53–55 KDYŽ NEPŘIJEDE PACIENT, NEDÁME
SI NOHY NA STŮL

KALEIDOSKOP

56–57 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD
V OBRAZECH

PEL-MEL

58 AKTUÁLNĚ Z ČESKA I SLOVENSKA

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

59–61 AUTOBUS BEZ ŘIDIČE – STÁLE
JEŠTĚ SCI-FI PŘÍBĚH?

JEDEN Z NÁS

62–63 MŮJ ŽIVOT NALINKOVALA
VINDOBONA

ZE SVĚTA

64–65 NANCY A KOČKOPES

66 KULTURA / SOUTĚŽ

67 KŘÍŽOVKA O CENY



Foto na obálce: Petr Hejna
Instruktoři řidičů tramvají (více na str. 25–27)

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, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědní redaktoři: Jana Šejnohová a Zdeněk Bek
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 Kristen,
Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 29. června 2018
NEPRODEJNÉ



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



Foto: Ondřej Volf



NOVÁ POSILA DO AUTOŠKOLY

Intenzivní nábor řidičů autobusů a související časově náročná výuka a výcvik pro získání řidičského oprávnění a průkazu profesní způsobilosti kladou vysoké nároky jak na personál, tak i výcviková vozidla.

Od letošního června posílil flotilu Autoškoly DPP druhý autobus Iveco Crossway, tentokrát o délce 10,6 metru a v provedení s automatickou převodovkou. Sa-

mozřejmostí je plnění emisního limitu EURO VI a příslušné vybavení pro výcvik nových řidičů. Díky druhému novému autobusu bude možné omezit využití stávajících dvou výcvikových Karos řady 936. S ohledem na kapacitní potřebu zajištění výcviku dvěma autobusy ve dvousměnném provozu se však ani tyto dvacetileté vozy do starého železa zatím ještě nechystají. (jb)

PRÁZDNINOVÉ „TRVALKY“ S TROLEJBUSOVOU LINKOU

Počátek prázdnin je již tradičně ve znamení trvalých změn v provozu pražské integrované dopravy. Nejinak je tomu i v tomto roce. Kromě zavedení prázdninových jízdních řádů se nejdůležitější změny týkají autobusového provozu v Praze 5 a 6, kde linky číslo **108** a **137** mění své trasy a kde zároveň dochází k **prodloužení trasy** zkušebního provozu linky číslo **216**. Své poslední kilometry zároveň najezdila školní linka číslo **305**, kterou od září nahradí linka číslo **351**. Dopředu avizovanou změnou se stalo zavedení pravidelné trolejbusové linky číslo **58**, a to v úseku *Palmovka – Letňany*. Drobná změna se zároveň týká i historické linky číslo **41**, která se vrací do své původní trasy: *Vozovna Střešovice – Pražský hrad – Malostranská – Malostranské náměstí – Újezd – Národní divadlo – Národní třída – Lazarská – Vodičkova – Václavské náměstí – Jindřišská – Masarykovo nádraží – Náměstí Republiky – Dlouhá třída – Strossmayerovo náměstí – Výstaviště Holešovice*. (red)



Foto: Ondřej Kubišta

Schválení účetní závěrky DPP za rok 2017

Rada hl. města Prahy v působnosti valné hromady DPP na svém zasedání dne 19. června 2018 vzala na vědomí výroční zprávu DPP za rok 2017 a schválila návrh na rozdělení výsledku hospodaření za rok 2017. Rovněž schválila účetní závěrku DPP za rok 2017 s vykázaným ziskem po zdanění ve výši 1 900 898 tis. Kč a rozhodla o převodu tohoto zisku na účet – Nerozdělený zisk minulých let. (da)

Záříjové zkrácení víkendových intervalů a prodloužení provozu metra do Letňan

Se začátkem nového školního roku dojde i k posílení městské hromadné dopravy. Rada hlavního města Prahy schválila posílení provozu metra o víkendech. Dojde tak ke zkrácení intervalu z dosavadních 7,5 na 6 minut na trase B, respektive na 5 minut pro trasu C. U nejstarší trasy pražského metra ještě chvíli zůstaneme. Od září totiž dochází ke zkušebnímu zrušení pásmového provozu v úseku Ládvi – Letňany. Po dobu čtyř měsíců bude provoz pod drobnohledem dopravce i organizátora, o následném úplném zrušení pásmového provozu bude rozhodnuto na základě vyhodnocení provozních dat. Přesuňme se z útrob pražského metra na povrch. Zkušební provoz linky číslo **216**, která byla v červenci prodloužena na Sídliště Baba, si své cestující našel, a proto se provozní status změnil na **trvalý**. (red)

UNIKÁTNÍ PROTIHLUKOVÁ CLONA JE TESTOVÁNA V HLOUBĚTÍNĚ

Ve čtvrtek 28. června 2018 byla za deštivého počasí představena unikátní městská protihluková clona pro tramvaje. Tato pouhých 30 centimetrů vysoká clona, byla vystavěna v délce 50 metrů v blízkosti vozovny Hloubětín, a to v rámci opravy trati v úseku Vysočanská – Starý Hloubětín. Jejím největším kladem, kromě již zmiňované výšky, je i jednoduchá demontáž v případě mimořádné události. Celá výstavba, včetně následné prezentace byla plně v režii týmu z Fakulty stavební ČVUT. „*Celou clonu se nám povedlo včetně dokončovacích prací postavit za deset dnů. Pokud by se realizovaly delší souvislé úseky a mohla by být nasazena mechanizace a větší počet lidí, výstavba by byla podstatně rychlejší.*“ podotkl Martin Lidmila z Fakulty stavební ČVUT, katedry železničních staveb. Bližší informace o rekonstrukci v Kolbenově i samotné cloně naleznete na stranách 41 až 43. (zb)



Foto: Zdeněk Bek

DVAKRÁT ZE SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ



Foto: Jan Lebeda

Vraťme se ještě do května 2018, kdy se uskutečnilo zasedání Sdružení dopravních podniků ČR – **Odborná skupina Autobusy (OSA)** v patronaci Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou (DPLJ). Na jednání OSA se účastníci seznámili s činnostmi a zázemím DPLJ. Dále se v rámci zasedání standardně řešily novinky v autobusové dopravě a vývojové trendy, prezentace servisní a garážové techniky, prezentace jednotlivých spolupartnerů. Ale také aktuální problematika spočívající v nedostatku pracovních sil, zejména v profesi řidičů. Dále i nedostatek servisního personálu, který nově přechází do velkých výrobních firem. Obecně trh s pracovní silou je historicky na hranici nejnižší možné nabídky.

Na samém závěru OSA prezentoval vedoucí JSVA DPP Jan Lebeda téma **Zkušenosti s elektromobily**. Upravená forma prezentace byla přednesena i na Sdružení dopravních podniků ČR – **Odborná skupina Trolejbusy**, konaném v závěru května 2018 pod patronací Dopravního podniku města Hradec Králové (na snímku). Zástupci DPP se této odborné skupiny zúčastnili vůbec poprvé. Důvody jsou jasné – rozvoj elektromobility v Praze. (jl)



Foto: Jiří Došlý

Letní zahraniční delegace

Během prvních letních měsíců si Dopravní podnik zvolilo za cíl své cesty několik zahraničních odborných skupin. Delegace z **USA** se formou prezentace a následné diskuse seznámila s principy fungování veřejné dopravy v Praze jako celku. Odborníky překvapila kvalita služeb, které jsou poskytovány ze strany DPP. Zástupci akademické sféry ze **Španělska** chtěli během exkurze pochopit historii, současnost a budoucnost veřejné dopravy české metropole. V porovnání s Valencií byli ohromeni rozsahem veřejné dopravy v Praze. Delegace z **Německa** zavítala do měnirny a distribuční transformovny ve stanici metra Nemocnice Motol. Zástupci z **Ruska a Běloruska** během cesty do Prahy stihli odbornou

návštěvu Opravny tramvajů a tramvajové vozovny Pankrác. Asijské delegace reprezentovaly tři skupiny. Program **čínské skupiny** zahrnoval kromě setkání s nejvyšším vedením DPP i prohlídku technického zázemí tunelu metra na nejnovějším úseku linky A. Odborníci z **thajského ministerstva dopravy** byli ohromeni stupněm bezbariérovosti veřejné dopravy, kterou nabízí DPP cestujícím se sníženou schopností pohybu a orientace. Součástí programu byla i návštěva bezbariérových zařízení přestupního uzlu mezi povrchovou dopravou a stanicí metra B Vysočanská (viz foto). Třetí asijská delegace dorazila z **jihokorejského** Soulu s cílem seznámit se s problematikou tramvajové dopravy. (jd)

Foto: Růžena Příbylová



ŠACH MAT VE STŘEŠOVICKÉ VOZOVNĚ

V neděli 10. června 2018 se uskutečnil v prostorách Muzea městské hromadné dopravy v Praze Střešovicích druhý ročník memoriálu Věry Menčíkové, první ženské mistryně světa v šachu. Pořadatelem turnaje byl Šachový klub Dopravní podnik Praha. Sto čtyřem zúčastněným hráčům a jedenácti hráčkám bylo nezbytné uvolnit místo, dopravní prostředky tak ustoupily šachistům a šachistkám – přesto po dobu turnaje bylo k vidění hned několik vystavených tramvajů, které se vešly společně se šachovnicemi pod jednu střešku. Turnaj byl velmi kvalitně obsazen i díky účasti mezinárodních hráčů, včetně dvou velmistrů. Celkem se sehrálo za celý turnaj 513 partií. Z nich 180 proběhlo nejen v muzeu, ale rovnou s přímým přenosem do celého světa díky on-line šachovnicím.

Memoriál Věry Menčíkové byl závěrečným turnajem 11. ročníku Grand Prix ČR 2017/18. V rámci seriálu na různých místech České republiky se hrálo 10 turnajů s účastí 788 šachistů a šachistek. První místo v Memoriálu V. M. zajistilo Vladimíru Sergejevovi vítězství v celém seriálu. Hráči ŠK Dopravní podnik Praha obsadili v celkovém pořadí Grand Prix další čelní místa – 3. místo Petr Neuman, 4. místo a nejlepší senior Josef Příbyl, 5. místo Kirill Burdalev. (rb)

TELEGRAFICKY Z METRA

• **Muzeum A** – Poslední souvislou dvoudenní výlukou celé stanice, původně plánovanou na poslední červencový víkend (25. – 26. července 2018) dodavatel Hochtief odřekl. Předpokládané práce se podařilo kumulovat do předchozích úplných výluk či postupně realizovat při pravidelných nočních pracích. Děkujeme!

• **Pankrác a Budějovická** – O letních svátcích a přilehlém víkendu (5. – 8. července 2018) proběhla již „tradiční“ čtyřdenní výluka provozu na trati C, při níž pokračovala náhrada dožívajících dřevěných pražců, a to za nové betonové ve 2. koleji mezi stanicemi Pankrác a Budějovická. Vzhledem k tomu, že v uvedeném úseku jsou mělce založené tunely, bylo cílem prací i odstranění zdroje hluku z provozu metra, na nějž si obyvatelé v poslední době stěžují stále častěji. Ve vyloučeném úseku se zároveň naplno rozeběhly i přípravné práce mobilních operátorů, směřující k pokrytí tunelů metra v pilotním úseku Muzeum až Roztyly.

• **Dejvická** – Ve stejném období byla vyloučena z provozu pro cestující stanice Dejvická. Naplno zde pokračovaly ty činnosti, které nelze provádět za provozu s cestujícími a nestihnou se ani v krátké době přepravní výluky. Rekonstrukce osvětlení i dalších celků je vždy provázána uzavřením jednoho schodiště mezi podchodem a uliční úrovní, je ale omezoována četnými zkouškami zabezpečovacího zařízení. Na podzemní měsíce se navíc chystá poslední díl prací z dlouhodobého seriálu, zvaného „výměna dřevěných pražců výhybek ve šterkovém loži“. Dočasná derniéra uvedené série bude výjimečná provedením – jedná se o čtveřici výhybek mezi nástupištěm a kolejemi, na nichž se po zprovoznění úseku V.A již obraty vlaků běžně neprovádějí („průjezdne“

výhybky č. 1 i 2 byly rekonstruovány s předstihem), takže celá výměna bude prováděna po úpravě zabezpečovacího zařízení postupně, pouze o přepravních výlukách. Pravda, práce se natáhnou od začátku září až těsně před letošní Vánoce, ale proběhnou bez přerušení dopravy v metru, tedy bez omezení provozu s cestujícími!

• **Karlovo náměstí** – Na začátek srpna avizované uzavření výstupu na Karlovo náměstí ze stejnojmenné stanice metra bylo na popud zřizovatele, tzn. magistrátu, odloženo do poloviny října. Je zde plánována náhrada dlouhých eskalátorů typu ET-3 modernějšími „Schindlery“, s tím spojené stavební úpravy, obnova eskalátorového tunelu (silnoproud, slaboproud, osvětlení i povrchy) a ve 2. čtvrtletí 2019 začne rekonstrukce veřejných toalet v podchodu, jehož provoz bude časově i prostorově omezen – vzhledem k frekventované křižovatce však musí přes den zůstat průchozí.

• **Plánované práce na trase C** – Další zavedený termín pro vícedenní výlukou provozu na trati C bude v termínu svatováclavských svátků na sklonku září. Rozsah prací bude podobný, jen úseky prací se posunou tak, aby se přiblížilo dokončení modernizace obou kolejí v celém úseku. To lze očekávat až po Velikonočních v roce 2019.

• **Personální změna** – Od 1. července 2018 došlo ke změně na pozici vedoucího jednotky Provoz Metro. Dlouholetý „šéf dopraváků v metru“ Ing. Karel Pečený se zaslouženě odebral na odpočinek. Novým vedoucím se stal Ing. Miloš Kotva, který dříve působil na postu vedoucího odboru Technologie provozu.

• **Tiskový šotek** – text v minulém čísle DPK (6/2018) navštívil „metrácký šotek“ – provoz na trati B byl zahájen až 2. listopadu 2018, autor se za překlep a následnou nepozornost omlouvá. (ZdR)



Foto: Ivan Přibyl

Z LETNÍCH ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Na svém zasedání 11. června 2018 představenstvo DPP v působnosti valné hromady společnosti Pražská strojírna vzalo na vědomí výroční zprávu PS za rok 2017 a schválilo účetní závěrku za rok 2017 s tím, že PS vykážala ve výsledku hospodaření zisk ve výši 7 613 tis. Kč. Představenstvo rovněž vzalo na vědomí dopis statutárního auditora společnosti NEXIA AP z 25. dubna 2018 pro vedení účetní jednotky DPP k výsledkům ověření účetní závěrky sestavené k 31. 12. 2017.

Na následujícím zasedání, 25. června 2018, představenstvo vzalo na vědomí zprávy o přípravě těchto akcí: „Výstavba nové vozovny Hloubětín“, „Obnova povrchu v autobusovém terminálu Kobylisy“ a „Pořízení defektoskopického vozu pro diagnostiku poruch kolejového svršku v metru“. Dále vzalo na vědomí informaci personálního ředitele, že 21. června 2018 došlo k podpisu Dodatku č. 2 ke Kolektivní smlouvě uzavřené na období 2016–2017 ve znění Dodatku č. 1.

Další zasedání mělo představenstvo na programu 16. července 2018, kdy projednalo mj. pravidelnou zprávu k problematice GDPR, přípravu a realizaci akce s názvem Kávárna T3 Café v budově Sokolovská, téma stravovacích provozů z hlediska postupu při výběru provo-

zovatelů a také otázku rehabilitačních pobytů zaměstnanců.

Dozorčí rada DPP se ke svému letošnímu 9. zasedání sešla 20. června 2018. Vzala na vědomí uplynutí funkčního období Jiřího Špičky k 21. 8. 2018, kterého následně znovu zvolila do funkce člena představenstva ke dni 22. 8. 2018. Dále dozorčí rada odvolala z funkce člena představenstva Jana Šurovského, a to k 30. 6. 2018. Rovněž vzala na vědomí zrušení záměru změny makrostruktury k 1. 7. 2018. Závěrem byla dozorčí rada informována o posunu v problematice smluvních vztahů se spol. Rencar a euroAWK, seznámena se strategií umístování reklamních ploch DPP, vymáháním pohledávek z přepravy a aktuálním vývojem jednání o revitalizacích stanic metra. (red)

Chtěl bych poděkovat všem odborovým organizacím za přístup k vyjednávání o odměňování zaměstnanců DPP.

Jiří Špička



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

v minulém čísle DP kontaktu jsem Vás informoval o stavu v té době neuzavřeného kolektivního vyjednávání s odborovými organizacemi. Jsem velice potěšen, že v této věci došlo k posunu a Dodatek č. 2 ke kolektivní smlouvě uzavřené na období 2016–2017 ve znění Dodatku č. 1 byl uzavřen.

Tímto bych chtěl poděkovat všem odborovým organizacím za konstruktivní a korektní přístup k vyjednávání o tak zásadním tématu, jakým odměňování zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy bezesporu je.

K definitivnímu uzavření Dodatku č. 2 ke kolektivní smlouvě uzavřené na období 2016–2017 ve znění Dodatku č. 1 došlo 21. června 2018, přičemž tímto dodatkem došlo zejména k navýšení příplatku za délku dosažené praxe v DPP a k navýšení kolektivní výkonnostní odměny.

Kolektivní výkonnostní odměny se od 1. 7. 2018 poskytují v sazbě 10 %. U řidičů MHD včetně strojvedoucích instruktorů a řidičů tramvají instruktorů v sazbě 13 %, u zaměstnanců manuálních profesí a TH zaměstnanců v kolektivech konajících práci s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou včetně zaměstnanců shodných funkcí, jimž je rozvrhována pracovní doba rovnoměrně z důvodu operativního zajištění provozu, a u TH zaměstnanců trvale pracujících pouze v nočních směnách při nočních přepravních výlukách s jinou úpravou pracovní doby ve speciálním režimu při nočních přepravních výlukách v metru v sazbě 11 %, u přepravních kontrolorů v sazbě 30 %.

Zaměstnavatel se dále zavázal, že v případě schválení rozpočtu Hlavního města Prahy pro rok 2019, zahrnujícím v kompenzaci pro DPP navýšení osobních nákladů dle níže uvedených sazeb, **dojde od 1. 4. 2019 k dalšímu nárůstu poskytované kolektivní výkonnostní odměny**, a to v sazbě 13 %. U řidičů

MHD včetně řidičů tramvají instruktorů v sazbě 20 %, u strojvedoucích instruktorů v sazbě 18 %, u zaměstnanců manuálních profesí a TH zaměstnanců v kolektivech konajících práci s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou včetně zaměstnanců shodných funkcí, jimž je rozvrhována pracovní doba rovnoměrně z důvodu operativního zajištění provozu, a u TH zaměstnanců trvale pracujících pouze v nočních směnách při nočních přepravních výlukách s jinou úpravou pracovní doby ve speciálním režimu při nočních přepravních výlukách v metru v sazbě 16 %, u přepravních kontrolorů v sazbě 30 %.

Nadále samozřejmě platí, že **v letech 2019 a 2020 budou vždy k 1. lednu navýšeny tarifní mzdy**, respektive středy mzdových tarifů tarifních rozpětí o 1 % nad roční inflaci CPI roku předchozího. V případě očekávané inflace za rok 2018 ve výši 2,5 % lze tedy **pro příští rok očekávat navýšení tarifní mzdy**, respektive středů mzdových tarifů tarifních rozpětí, o 3,5 %.

Jiří Špička,
personální ředitel

Příplatek za délku dosažené odborné praxe v DPP se od 1. 7. 2018 poskytuje takto:

Roky	Sazba Kč/hod.
	Zaměstnanci všech kategorií
0 – 1	0
1 – 2	1
2 – 3	2
3 – 6	3
6 – 9	4
9 – 12	5
12 – 15	6
15 – 20	7
20 – 25	10
25 – 30	11
30 – 35	12
nad 35	13

KRESLÍ CELÁ ŠKOLA.

DPP OČIMA DĚTÍ ZNÁ VÍTĚZE

PANÍ UČITELKO, TO JÁ VÍM. BYL TO FRANTIŠEK KŘIŽÍK. A TA DRUHÁ LANOVKA VEDLA NA LETNOU... PROHLÍDKA SBÍREK MUZEA MHD JAKO POKRAČOVÁNÍ HODIN PRVOUKY? MOHLO BY SE ZDÁT, ŠLO ALE O ODMĚNU PRO VÍTĚZE VÝTVARNÉ SOUTĚŽE, KTEROU ŠKOLÁKŮM VYHLÁSIL DOPRAVNÍ PODNIK POD NÁZVEM DPP OČIMA DĚTÍ.



TŘEŤÁCI VE STŘEŠOVICÍCH HLTALI KAŽDÉ SLOVO PRŮVODCE. CO KDYBY NA TÉMA MHD PŘIŠEL DRUHÝ DEN TEST V PRVOUCE?

Vítězní třetáci projevili v muzeu neobyčejné znalosti, které prokázali už při tvorbě soutěžního výkresu. Na svém společném veledíle, do slova velkoformátovém, nechybí ani mazačka či sluníčko, cvičná tramvaj, „opičky“ z linky 112 do zoo, speciální vozidlo pro sváření, kinobus, infocentrum, linky metra se všemi stanicemi ani významné památky města. Obří „plachtu“ doprovodil každý žák svou textovou výpovědí o městské dopravě, můžete se tak mezi vyobrazeními dopravních prostředků třeba dočíst: *Nejdelší autobusovou linkou v Praze je linka 177. Trasa této linky měří 28 km a svezete se 75 minut. Moje nejoblíbenější linka autobusu je ale linka číslo 109, protože mě odveze domů.*

Druhý stupeň základních škol měl soutěžní klání o poznání těžší. Úkolem byl také pohled na MHD, ale formou komiksu, se zadaným tématem slušného chování. Je nasnadě, že oproti výkresům dorazilo před zraky poroty kreslených příběhů méně, ale i tak měla v tomto zkušebním ročníku z čeho vybírat. Kvalitu vítězných prací netřeba popisovat, fotky na vedlejší a také poslední straně časopisu hovoří samy.

Za vítězství do muzea? Výchovné, ale ne úplně motivační pro účast v soutěži i příští rok. Součástí hlavní ceny byla hlavně speciální jízda historickou dvounápravovou tramvají pro vítěznou třídu. Děti se ujala sehraná dvojice, tedy řidič **Jaroslav Rašovský** a průvodčí

Vladimír Hruška. Nadšení z výletu bylo tak značné, že nám od třetáků do redakce dorazila tato esemeska:

JSME STRAŠNĚ RÁDI, ŽE JSME VYHRÁLI! PŘI NÁSTUPU DO HISTORICKÉ TRAMVAJE JSME DOSTALI JÍZDENKY PRO VÍTĚZE A PO CESTĚ Z LEHOVCE DO MUZEA MHD VE STŘEŠOVICÍCH JSME MÁVALI NA VŠECHNY KOLEMJDOUČÍ. V MUZEU JSME PAK VIDĚLI RŮZNÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY, OD KONĚSPŘEŽKY AŽ PO DNEŠNÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY. PO PROHLÍDKE MUZEA JSME DOSTALI DĚTSKÉ ŠAMPAŇSKÉ A PO CESTĚ ZPĚT DO ŠKOLY JSME SI V TRAMVAJI DOKONCE SPOLEČNĚ ZAZPÍVALI. RÁDI BYCHOM PODĚKOVALI VŠEM, KTEŘÍ NÁM TENTO KRÁSNÝ ZÁŽITEK PŘIPRAVILI. DĚKUJEME DPP!

Pohled třídní učitelky **Zity Vodičkové** na kreslířskou soutěž DPP je zajímavý i proto, že škola její třídy je součástí vzdělávacího programu Tvořivá škola. *„Kreativní soutěž DPP pro nás byla velkou výzvou. Během práce na našem plakátu se nám podařilo téma dopravy zařadit do několika různých hodin a děti práce velice bavila. Samotná jízda historickou tramvají s výkladem pana průvodčího Hrušky byla pomyslnou třešničkou na dortu a moc jemu i DPP děkujeme,“* hodnotí Vodičková.

Vítězní třetáky pochválila i ředitelka ZŠ Bří Venclíků z Prahy 14 **Klára Machová** slovy o krásném výtvarném díle a velmi kvitovala i cenu: *„Děti i paní učitelky si zaslouženou výhru moc užily a vrátily se do školy nadšené a šťastné, obohacené o nové zážitky. Děkuje-*



VLEVO PRŮVODČÍ VLADIMÍR HRUŠKA, TRÍDA 7. A ZE ZŠ ŠIMANOVSKÁ Z PRAHY 9, VPRAVO ŘIDIČ DAVID RAŠOVSKÝ A UPROSTŘED V OKNĚ AUTORKA VÍTEZNÉHO KOMIKSU LUCIE HÁJKOVÁ

me Dopravnímu podniku za úžasnou a originální soutěž, která děti prázdninově naladila. Doufáme, že se podobná soutěž bude opakovat i v příštím roce.“

Námět rychle uvedený v život v samotném závěru školního roku přinesl více kladných ohlasů, a tak nezbyvá než popemýšlet o pokračování této tvořivé soutěže. Přináší vyučujícím inspiraci pro výuku a žáky „nutí“ o městské hromadné dopravě popemýšlet a dozvědět se o ní více. ■

Vítězové výtvarné soutěže pro základní školy DPP očima dětí 2018

1. stupeň – kresba

Žáci 3. ročníku,
ZŠ Bří Venclíků,
Praha 14

2. stupeň – komiks

„Slušně vychovaný žák
poprvé v MHD“

Lucie Hájková, 7. A,
ZŠ Šimanovská, Praha 9



VÍTEZNÝ VÝKRES ŽÁKŮ 3. ROČNÍKU
ZŠ BŘÍ VENCÍKŮ MÁ ROZMĚR 170 X 120 CM



LÁSKOVI: BOLESLAV A ONDŘEJ

OTEC A SYN, KAMARÁDI, KTEŘÍ SE VZÁJEMNĚ PODPORUJÍ VE SVÝCH ZÁJMECH, DOPLŇUJÍ SE A VE SVÉM OBORU SE SNAŽÍ BÝT NEJLEPŠÍ. NADŠENÍ EXPERIMENTÁTOŘI VŠEHO DRUHU, OBA VÝTEČNÍ VYPRAVĚČI, U NICHŽ JE ZNÁT, ŽE DOBŘE VYCHÁZEJÍ S OSTATNÍMI. MOŽNÁ I PROTO, ŽE Z NICH VYZAŘUJE NEOBYČEJNÝ KLID A POHODA. BOLESLAV A ONDŘEJ LÁSKOVI, DALŠÍ REPREZENTANTI DO RUBRIKY RODINY V DPP.



V Dopravním podniku jste se sice služebně nikdy nepotkali, přesto se v Muzeu MHD vídáte každý den...

Ondřej: To je pravda (smích). Ale abych to uvedl na pravou míru. Před lety, když jsem začal dělat v muzeu, přinesl jsem do práce starou uniformu po tátovi. Už tehdy jsme měli v depozitáři exponát soupravy metra Ečs a mého šéfa, Ing. Pokorného napadlo, že do kabiny strojvedoucího dáme oblečenou figurínu. No, a když už to byla uniforma po mém tatínkovi, ať je mu tedy podobná. Od té doby mi sedí táta v muzeu každý den...

Boleslav: Za Ondrou v muzeu jsem se byl podívat už několikrát, a to nejen proto, abych zkontroloval figurínu (smích). I když musím objektivně přiznat, že se docela povedla. Jen jsem byl holt štíhlejší...

Hrozně rád s tátou něco dělám. Víím, že mi vždycky poradí, když si nebudu vědět rady.

Ondřej Láska

První otázkou jsme prozradili původní povolání tatínka, a to současné Ondry. Co tomu ale předcházelo? Vzpomínejte, pánové...

Boleslav: Co mě přivedlo do Dopravního podniku? To je dlouhá historie a hlavní roli v ní hraje má láska ke kolejím. Po maturitě na gymnáziu v Jindřichově Hradci jsem se rozhodl, že nastoupím na dvouletou nástavbu železniční průmyslovky. Velmi na mě totiž zapůsobil jeden starší kamarád, který se objevil v parádní železničářské uniformě. Školu jsem úspěšně dokončil a dostal umístěnku do lokomotivního depa Praha-Střed, nyní Masaryčku. Na dráze jsem jezdil 13 let, dosáhl nejvyšší strojvůdcovské hodnosti – tři hvězdiček, předposledního platového zařazení. A tu jsem na Vinohradech potkal kamaráda ze zácvičku, který mi sdělil, že Dopravní podnik hledá strojvedoucí metra, ať to také zkusím. Byl jsem zvědavý a také mi všechno vylíčil tak, že jsem získal představu, že v nových mašinách budu vypadat minimálně jako strojvedoucí v japonských hokaidech – tedy v bílých rukavičkách a parádní uniformě. Přihlásil jsem se tedy do výběrového řízení a byl přijat. K 1. 1. 1973...

Ondřej: Vliv mělo asi i to, že jsme bydleli ve služebním domě Dopravního podniku v blízkosti depa Kačerov. Jinak koleje mě paradoxně nikdy netáhly. Líbila se mi spíš mechanika, kde se něco hýbalo. Částečně ze zájmu, částečně na tátův popud jsem absolvoval strojní průmyslovku. Pak přišla ČVUT, kterou jsem ale nedokončil. Vysokoškolské vzdělání jsem získal na Suchdole na ČZU, kde jsem studoval obor Silniční a městská automobilová doprava. Do Dopravního podniku jsem se poprvé dostal jako brigádník na střední škole, a to rovnou sem, do zovovny Střešovice.

Jak pokračovala vaše pracovní dráha v DPP dále?

Boleslav: První, co s námi – adepty na strojvedoucí metra – udělali, bylo, že nás oblékli do šedých uniform a poslali do internátu v Kralupech nad Vltavou. Zde se nás ujali tři vysokoškolští profesoři ruštiny a „cpali“ do nás jazyk doslova „horem dolem“. Počínaje snídaní, konče filmy po večeři, abychom byli schopní chodit v Rusku do školy. A pak přišel den, kdy nás „šoupli“ do rychlíku Praha – Moskva. První, co jsme v Rusku měli poznat, byly dílny. Až tam jsem si te-



prve uvědomil, kam jsem nastoupil. Používaná technika byla ve srovnání s technikou používanou u ČSD dosti zastaralá. Například přístroj, který byl u nás maličký, byl v Rusku několikanásobně větší a „neohrabaný“. Poté, co jsme prošli dílnami, nastoupili jsme do regulérní školy a na praxi. Mě přidělili na soupravu s prvotřídním strojvedoucím, což byl moc prima chlapík, který kdysi sloužil jako ponorkový střelec na Kronštadtu. Pod jeho dohledem jsem jezdil na lince Zamoskvoretskaya, jedné z nejdelších tras. A pak přišly zkoušky, u kterých jsem byl velmi úspěšný – na vysvědčení jsem měl samé ruské pětky. Dostali jsme oprávnění řídit vozy moskevského metra. Rusové se s námi nakonec rozloučili opulentní parádou s horami kaviáru a litry vodky.

Ondřej: Jak jsem od roku 1994 několikery prázdniny brigádníčil ve vozovně Střešovice na komerčních vozech, všiml si mě šéf muzea Luboš Kysela. Docházel jsem k němu na návštěvy, zajímal se o vozy, a tak se jednou stalo, to už jsem byl po škole a pracoval jsem mimo DPP, že mi nabídl své místo. Takže na rozdíl od mého táty, který vždy nastupoval k tomu nejnovějšímu, co v podniku bylo, já nastoupil k tomu nejstaršímu. K muzeu jsem se tedy dostal, jak se říká, jako slepý k houslím.

Jak náročné byly začátky v nové profesi?

Boleslav: S čerstvými papíry jsme se vrátili domů, na depo Kačerov, kde ještě nebylo nic doděláno. Všude byly hory stavebního materiálu, a tak jsme vyfasovali montérky a šli dělat, co bylo zrovna potřeba. V přeškolovacím kurzu jsme pak měli zapomenout na všechny ruské normy, které jsme si pracně nacpali do hlavy. Naši totiž stanovili nové dopravní předpisy a ty neměly s ruskými mnoho společného. Rád vzpomínám na začátky metra. Když se zprovoznil úsek mezi Kačerovem a Sokolovskou, začala naše služba a zároveň družba s dozorčími stanic. To byla tehdy samá děvčata a stačilo jen uká-

Mně se moc líbí, že Ondra je velice technicky nadaný. Doma třeba šil na šicím stroji sedadla pro cestující.

Boleslav Láska

zat, že byste si dali kafičko a v dalším kole jste ho měli. Bylo to náročné, ale i idylické období.

Ondřej: Začátky v muzeu byly náročné hlavně v tom, že Luboš Kysela za těch 35 let, kdy byl správcem muzea, znal napříč podnikem lidi, na které se mohl obrátit. Já byl nový a neznal jsem skoro nikoho. Měl jsem ale jednu obrovskou výhodu, a to, že když jsem někam přišel a řekl jsem, že jsem Láska, řada lidí hned říkala, s tátou jsme dělali, toho známe. Moje pozice byla o to lepší, že táta neměl v podniku moc lidí, se kterými by si nerozuměl. Takže mě všichni přijali, dá se říct, s otevřenou náručí.

Vaším dalším společným tématem jsou vozy, a to jak v metru, tak v muzeu...

Boleslav: V Moskvě jsme se učili na vozech Ež. Vozy, s nimiž jsme tady začínali, byly typu Ečs. Jak zkratka napovídá, byla to řada E, vyrobená pro ČS jako Československo. Nad řadou věcí si naši technici museli lámat hlavu. Problémy byly i s novějšími vozy řady 81-71, například s hlavními pojistkami, které chrání energetickou síť před zkratem vagonu. Jejich provedení bylo takové, že po zkratových zkouškách se rovnou musely dělat rekonstrukce. Pikantní bylo, že ačkoliv tady působil tým ruských odborníků a na všechno byly smlouvy, pro dodání nových pojistek to neplatilo. A tak manželky těchto



ONDŘEJ LÁŠKA DRŽÍ 40 LET STARÝ PLAKÁT SE SVÝM OTCEM BOLESLAVEM, KTERÝ JE NA FOTOGRAFII I V KABINĚ JEDNÉ Z TEHDY NOVÝCH SOUPRAV METRA 81-71

Rusů k nám vozily keramické pojistky v kabelkách, když své muže navštěvovaly.

Ondřej: Jaký je můj nejoblíbenější vůz u nás v muzeu? To je taková obvyklá otázka a já si vzpomínám, když byl kdysi rozhovor s Lubošem Kyselou a zeptali se ho, která vozidla z muzea má nejradši, tak ironicky odpověděl: „Já je všechny nesnáším“. Na to se totiž opravdu odpovědět nedá. Určitě největší vztah mám k trolejbusu Praga TOT, který se nyní opravuje v ústředních dílnách, protože jeho renovace jde od začátku pod mojí taktovkou. Těším se a doufám, že už možná za dva roky bude hotový a bude jezdit. A bude tak nejstarším provozním trolejbusem v Evropě.

Malé muzeum starých vozů máte i doma...

Ondřej: Začalo to mopedem a pak přišla stará auta. Vždycky se mi líbilo to, co mizelo z provozu, a říkal jsem si, že by bylo moc hezké to mít. Dneska vidím, že když jezdím starým autem, neužívám si to jenom já jako řidič, ale i lidé kolem. Mávají, smějí se a já jsem rád, že dělám radost nejen lidem na chodníku, ale třeba i těm, které potkám na silnici.

Boleslav: Mně se moc líbí, že Ondra je velice technicky nadaný. Dokáže si poradit se vším možným. Pořídil si starý autobus, trosku, a udělal z něj nádherný vůz. Doma si šil na šicím stroji sedadla pro cestující, zvládal ale i další věci, jako třeba sváření a lakování. Dokud žila Ondrova maminka, podporovala ho. Teď jsem na to zbyl sám.

Ondřej: Bez podpory v rodině to nejde. Manželka mi v tomhle fandí, dcera se zatím nebrání s námi někam jezdit, takže podobnou práci, kterou dělám v muzeu, dělám i doma a snažím se v soukromí realizovat. Mám nějaké motorky, auta a autobusy, s nimiž pořádkem rodinné výlety, třeba po starých hradech.

Zrenovovat si polorozpadlý vrak a pak mít radost z toho, jak znovu jezdí. To je to, co vás nabíjí?

Ondřej: Přesně tak. Ale ze všeho nejvíce miluju pocit, když jezdím na svém prvním mopedu značky Stadion S11 pěknou krajinou. Mám moc rád přírodu, vůni lesů, polí. V sedle mopedu dokážu při monotónním zvuku motoru úplně vypnout a třeba půl hodiny nemyslet vůbec na nic. Navštívil jsem na tomhle mopedu už dvanáct států a mám s ním spoustu krásných zážitků.

Boleslav: Já to mám trochu jiné než Ondra. Tím, co mě „nabíjelo“, bylo řízení rychlíku, když mašina táhla třeba 11 plných vagonů přes celou republiku. To byl zážitek. To člověk zažíval pocit štěstí. Stejný pocit jsem pak měl, když jsem měl zapřáhnutý nákladní vlak, který byl velice dlouhý a těžký a já řídil silnou lokomotivu. To si připadáte jako Atlas, který chce pohnout zeměkouli.

Sdílette stejné zájmy, názory a je zcela evidentní, že se máte velice rádi. Co nejvíce na tom druhém oceňujete?

Ondřej: Hrozně rád s tátou něco dělám. Víím, že mi vždycky poradí, když si nebudu vědět rady, a trávit čas s ním je moc příjemné.

Boleslav: Myslím, že máme moc dobrý vztah a jsem za to rád. Kromě společných zájmů máme i další společné rysy – ani jeden nepijeme alkohol, ani jeden nekouříme. Já sice dřív býval velkým kuřák, ale kvůli manželce a mladému jsem cigarety ze dne na den vyhodil. Na Ondrovi se mi líbí, že chce všechno vyzkoušet. Být mladší, přidal bych se k němu.

Ondřej: Já bych si přál, až mi bude jako tátovi, abych byl tak cílý jako on. Je pořád akční, pořád se něco učí, nesedí s rukama v klíně. To se mi na něm líbí. ■

40 LET PRVNÍHO ÁČKA

PŘED ČTYŘICETI LETY JSME DOSTALI MOŽNOST NEHOVOŘIT POUZE O PRVNÍ (TEDY JEDINÉ) TRATI, ALE UŽ O SÍTI METRA. 12. SRPNA 1978 BYL ZAHÁJEN PROVOZ NA PRVNÍM PROVOZNÍM ÚSEKU TRATĚ A. PRAŽANÉ POPRVÉ UVIDĚLI ZCELA NOVÝ TYP STANIC – RAŽENÉ TROJLODNÍ – A MEZI NIMI I TU NEJHLUBŠÍ V CELÉ DOSAVADNÍ SÍTI, NÁMĚSTÍ MÍRU. PŘIPOMEŇME SI NĚKOLIKA ARCHIVNÍMI FOTOGRAFIEMI, JAK TO V DOBĚ, KDY SE TRAŤOVÝ ÚSEK I.A STAVĚL, V ULICÍCH VYPADALO.



PŘI SLAVNOSTNÍM ZAHÁJENÍ PROVOZU HRÁL VE STANICI LENINOVA (DNES DEJVICKÁ) VEŘEJNOSTI STÁTNÍ SOUBOR PÍSNÍ A TANCŮ.



ZNÁMÝ SNÍMEK DNEŠNÍ STANICE **DEJVICKÁ** S VELKÝM PLASTICKÝM PORTRÉTEM V. I. LENINA, KTERÝ DAL STANICI, A PŘED TÍM UŽ HLAVNÍ PRAŽSKÉ VÝPADOVCE K LETIŠTI (DNEŠNÍ EVROPSKÉ), JMÉNO. LENINA DNES ZAKRÝVÁ TRAFIKA, ALE NĚKTERÉ ZDEJŠÍ MOZAIKY PŮVODNÍ VÝZDOBY STANICE JSOU STÁLE VIDĚT. NAPŘÍKLAD V PEKAŘSTVÍ U ZÁPADNÍHO VESTIBULU.



MIROSLAV KŘEHLÍK VYFOTOGRAFOVAL 1. KVĚTNA 1972 SOUPRAVU VEDENOU MOTOROVÝM VOZEM 2260 NA KŘÍŽOVATCE ŠPEJCHAR. DOMY SI MŮŽEME PROHLÉDNOUT JIŽ JEN NA FOTOGRAFIÍCH.



NA PŘELOMU LET 1975 A 1976 BYLY DOMY Z PŘEDCHOZÍHO SNÍMKU PO ETAPÁCH ODSTŘELENY, ABY USTOUPILY ROZŠÍŘOVANÉ KOMUNIKACI A STANICI METRA **HRADČANSKÁ**.

ZÁKLADNÍ INFORMACE O PRVNÍM PROVOZNÍM ÚSEKU TRATĚ A (LENINOVA – NÁMĚSTÍ MÍRU)

Zahájení provozu:	12. srpna 1978
Stavební délka:	5,360 km
Provozní délka:	4,670 km
Počet stanic:	7
Průměrná mezistaniční vzdálenost:	779 m





ABSENCE PŘESTUPNÍCH
ESKALÁTORŮ, JINÝ
ORIENTAČNÍ SYSTÉM,
CHYBĚJÍCÍ KOVOVÉ
OCHRANY SLOUPŮ
A V DETAILU BYCHOM SI
VŠIMLI SNAD I JINÉHO
STANOVIŠTĚ DOZORČÍHO.
ZKRÁTKA, STANICE
MŮSTEK NA TRATI A SE
BĚHEM 40 LET TAKÉ
PROMĚNILA.



STAVEBNÍ JÁMA BUDOUCÍ STANICE **MALOSTRANSKÁ**
NARUŠILA PROVOZ NA KLÁROVĚ, JAK SE TEHDY LOKALITĚ
ŘÍKÁVALO, CELKEM MÁLO. PODOBNĚ JAKO U OSTATNÍCH
RAŽENÝCH STANIC HLUBOKÁ JÁMA BYLA FAKTICKY
STAVENIŠTĚM PODZEMNÍHO VESTIBULU. VLASTNÍ
STANICE, KTERÁ BYLA JEŠTĚ NÍŽ, SE RAZILA.

NA VELKÉ STAVENIŠTĚ SE PŘI VÝSTAVĚ VESTIBULU PROMĚNILA
I KAPROVA ULICE, KDE VZNIKALA STANICE **STAROMĚSTSKÁ**.
DALŠÍ STAVENIŠTĚ BYLO NEDALEKO ODTUD NA ALŠOVĚ NÁBŘEŽÍ,
KDE METRO POPRVÉ PODCHÁZELO I VLTAVU.



STAVBU STANICE **MUZEUM** NA TRATI
A PRAŽANĚ VLASTNĚ NA POVRCHU
ANI NEZAREGISTROVALI. JEN VE
STEJNOJMENNÉ STANICI NA TRATI
C SE V PŘEDSTIHU INSTALOVALY
POHYBLIVÉ SCHODY VEDOUČÍ DO
PŘESTUPNÍCH CHODEB K TRATI A,
COŽ VEDLO K OMEZENÍ PROVOZU
NA NÁSTUPIŠTI.



STAVBA STANICE **NÁMĚSTÍ MÍRU** MOC FOTOGRAFY NEZAJÍMALA A FOTOGRAFIE
BYCHOM SPOČÍTALI NA PRSTECH JEDNÉ RUKY. BYLY TU JEN TRADIČNÍ STAVEBNÍ
OHRADY, NIC SE TU NEBOURALO, JEN TRAMVAJE OPUSTILY ČÁST DNEŠNÍ KORUNNÍ
(TEHDY SE JMENOVALA WILHELMA PIECKA).

LINKA 140 MÍŘÍ K ELEKTRIFIKACI



V NÁVAZNOSTI NA VÝSLEDKY OVĚŘOVACÍHO PROVOZU VOZIDEL S DYNAMICKÝM NABÍJENÍM V PROSECKÉ ULICI JE V SOUČASNOSTI PŘIPRAVOVÁNA II. ETAPA, JEJÍMŽ CÍLEM JE PLNĚ BEZEMISNÍ PROVOZ AUTOBUSOVÉ LINKY 140 (PALMOVKA – LETŇANY – ČAKOVICE – MIŠKOVICE).

Záměr na elektrifikaci autobusové linky 140 byl 12. března 2018 schválen představenstvem DPP a následně o něm byla informována rovněž dozorčí rada podniku. Tímto okamžikem došlo k oficiálnímu zahájení přípravy projektu, jež se skládá hned z několika částí.

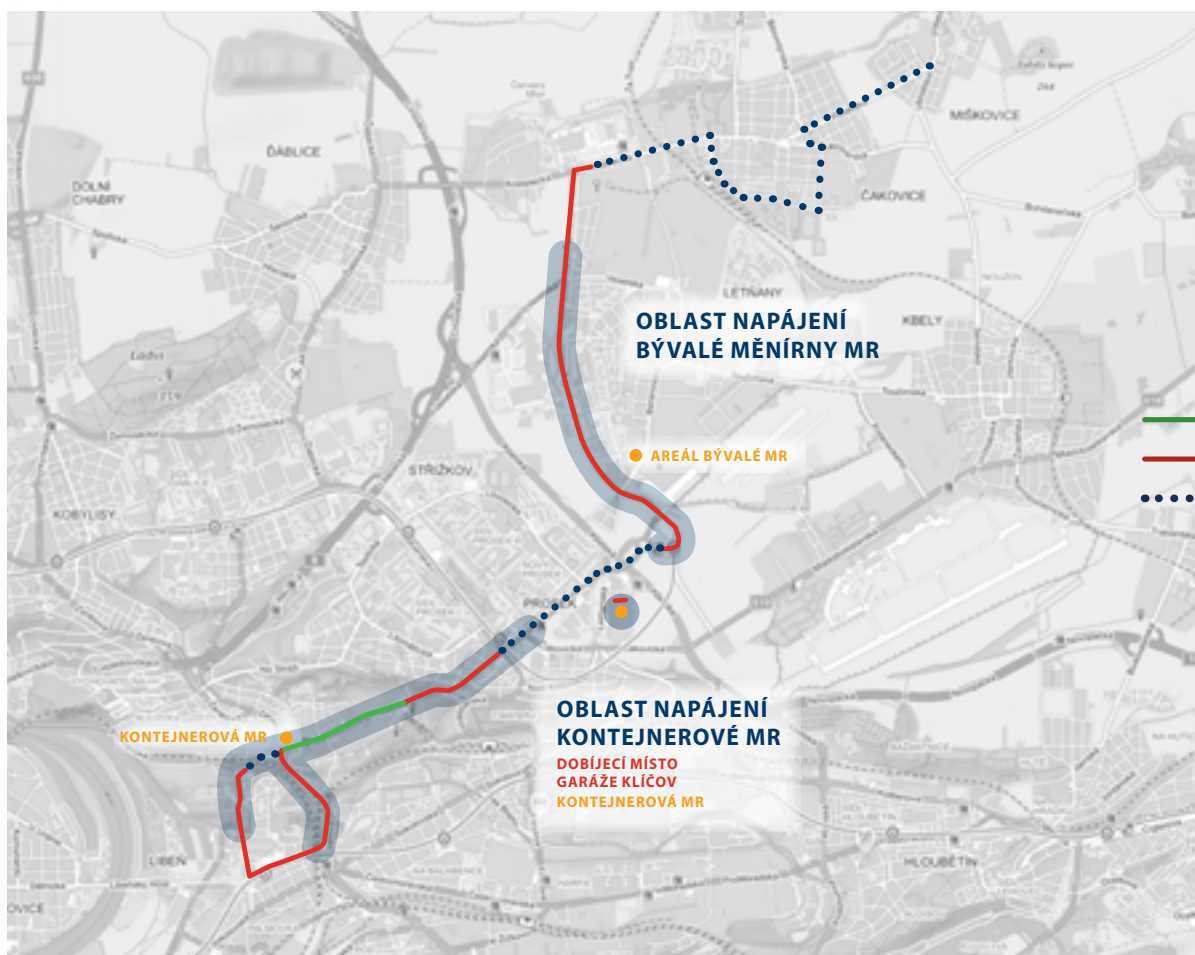
INFRASTRUKTURA

V první řadě se jedná o vybudování potřebné **nabíjecí infrastruktury**, jejíž délka by v optimálním případě měla činit přibližně 40 % trasy linky 140. Celkem je uvažováno cca o 15 775 m (jednostopé délky) **nového trolejového vedení**. Využito bude rovněž stávající trakční vedení vybudované v rámci pilotního projektu v Prosecké ulici. Nově by mělo být rozšířeno od zastávky Kelerka až k zastávce Prosecká, kde bude ve směru na Palmovku instalována i natrolejovací stříška. Současně je nutno již existující úsek, jakožto stavbu dočasnou, převést do režimu stavby trvalé.

Dalším uvažovaným úsekem je **jednosměrný okruh z Prosecké ulicemi Čuprova, Na Žertvách a Zenklova**. Charakter provozu již bude odpovídat finálnímu dopravnímu režimu v souvislosti s celkovou revitalizací prostoru terminálu na Palmovce. Trolejové vedení bude ukončeno v Zenklově ulici před mostními objekty. Bateriová technologie vozidel totiž mimo jiné umožňuje eliminovat potíže spojené s nízkými podjezdy (např. přerušování provozu kvůli stržením trolejí).

Třetí úsek trolejového vedení by měl být realizován v **úseku Letňany – OC Čakovice**. V samotném terminálu v Letňanech bude zřízena smyčka, v rámci které vznikne i samostatná stopa pro možnost statického nabíjení (zkrácené spoje nebo i vozidla pro jiné linky). Trakční vedení bude dále instalováno v ulicích Beladova a Tupolevova až ke kruhovému objezdu Tupolevova x Kostelecká. Ve směru z centra vozidlo stáhne sběrače již v Tupolevově ulici před kruhovým objezdem. Ve směru do centra bude dostupné trolejové vedení již ze zastávky OC Čakovice v Kostelecké ulici, kde bude rovněž natrolejovací stříška.

Za účelem odstavů, nabíjení a balancování baterií je **na venkovní odstavě ploše garáží Klíčův** uvažováno cca 18 nabíjecích stání pro možnost odstavu kloubových vozidel (tzn. včetně rezervy pro případná další vozidla). Díky nové technologii bateriových trolejbusů však není nutno realizovat žádné rozsáhlejší úpravy spočívající například v kompletním zatrolejování garáží. Oproti běžným trolejbusům tak lze docílit výrazných úspor investičních a následně i provozních nákladů technického zázemí.



PŘEHLED PŘEDPOKLÁDANÉ NABÍJECÍ INFRASTRUKTURY NA LINCE 140

- REALIZOVÁNO
- K REALIZACI
- ⋯ NEUVAŽUJE SE

Napájení trakčního vedení bude řešeno **pomocí třech měřičů**. Stávající kontejnerová měřična v Prosecké ulici bude upravena pro trvalý provoz. Nově vznikne kontejnerová měřična v areálu garáží Klíčův. Třetím napájecím bodem bude původní trolejbusová měřična v Letňanech v Příborské ulici, která by po nutných úpravách měla opět sloužit svému původnímu účelu.

Abychom však ve výčtu úseků s trolejovým vedením byli důslední, je nutno zmínit ještě jeden – v celkové délce pouze několik metrů. Jedná se o **část mycího rámu v garážích Klíčův**, kde je uvažována hluchá trolej (bez napětí). Důvodem je skutečnost, že stažené sběrače zasahují při mycím cyklu do profilu kartáčů. Uvedené řešení by mělo zajistit průjezd se sběrači v provozní (horní) poloze a umožnit plnohodnotné umytí zádi vozidla.

VOZOVÝ PARK

Součástí celého projektu je rovněž pořízení **13–15 ks kloubových bateriových trolejbusů**. V uvedeném počtu je zahrnuto jak předpokládané základní vypravení, tak i případná záloha pro variace vypravení během roku. Počet pořizovaných vozidel a jejich výsledné parametry (zejména kapacita baterií)

bude možné upřesnit až v návaznosti na reálně projednaný rozsah výše popsané nabíjecí infrastruktury. V této souvislosti však platí, že čím více se bude realizovaná infrastruktura blížit popsanému optimu, tím příznivější ekonomiky provozu lze dosáhnout.

Provoz linky 140 tak bude založen na kombinaci dynamického i statického způsobu nabíjení. Dynamicky se budou vozidla nabíjet za jízdy v úsecích s trakčním vedením, zatímco staticky se budou nabíjet na konečné na Palmovce a při odstavu v garážích Klíčův (v noci, případně i mezi jednotlivými částmi dělené směny).

FINANCOVÁNÍ

Celkové náklady projektu (infrastruktura i vozidla) jsou odhadovány přibližně na **492 mil. Kč**, přičemž větší část tvoří pořízení vozidel. Důvodem jsou především stále ještě násobně vyšší pořizovací náklady bateriového vozidla oproti konvenčnímu naftovému autobusu. To je mimo jiné jedním z hlavních důvodů, proč je záměrem DPP čerpat na projekt finanční podporu z fondů Evropské unie, konkrétně z Operačního programu Praha – pól růstu, kde by mělo dojít k vypsání příslušné výzvy v průběhu 2. pololetí le-

tošního roku. **Výše podpory může dosáhnout až 85 %** způsobilých výdajů.

HARMONOGRAM

V současné době probíhá administrace výběru zhotovitele potřebné projektové dokumentace, jejímž výsledkem bude pravomocné územní rozhodnutí i stavební povolení. V návaznosti na projednání dokumentace k územnímu rozhodnutí bude následně intenzivně připravována i soutěž na pořízení vozidel. Plně elektrickou linkou 140 bychom se měli svést nejpозději v roce 2021.

Rozvoj elektromobility resp. elektrické trakce obecně patří mezi základní strategické priority Dopravního podniku. Elektromobilním technologiím se dlouhodobě aktivně věnujeme, čehož důkazem jsou předchozí ověřovací projekty, z nichž jsme získali cenné zkušenosti a poznatky. Cílem je vhodně kombinovat nové technologie s osvědčenou a funkční technikou, díky které lze dosáhnout výrazného snížení emisí i eliminace dalších negativních důsledků autobusové dopravy, a to s přiměřenou provozní i ekonomickou efektivitou. ■



PLÁN VOZOVNY HLOUBĚTÍN PŘEDSTAVUJE STÁVAJÍCÍ BUDOVY (ZELENĚ)
A STAVBY NOVÉ (ŽLUTĚ)

HLOUBĚTÍN: POLOČAS PROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY

LETNÍ MĚSÍCE JSOU PRO VĚTŠINU Z NÁS DLOUHO OČEKÁVANOU DOBOU DOVOLENÝCH, PRO PROJEKČNÍ PŘÍPRAVU NOVÉ VOZOVNY V HLOUBĚTÍNĚ SE VŠAK BUDE JEDNAT O OBDOBÍ VÝZNAMNÉHO POSUNU K REALIZACI. ČÁST STAVBY JIŽ MÁ PRAVOMOCNÉ ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ A BĚHEM LÉTA BUDE ZAJIŠTĚNO PRO CELOU STAVBU.

Projektanty nyní bude čekat náročný úkol – příprava dokumentace pro stavební povolení. Právě tento stupeň určí konkrétní ráz budoucích pracovišť, která budou sloužit k zajištění provozu pro několik dalších generací.

Jak napovídá úvodní text, příprava stavby nové vozovny v Hloubětíně dospěla do stádia stabilizace polohy nových objektů v areálu. Územní řízení je významným mezníkem v přípravě stavby a získání územního rozhodnutí je podmínkou pro následné stavební řízení. Smutná realita aplikace stavebního zákona neumožnila ani pro strategicky významnou stavbu vozovny tato dvě řízení sloučit nebo urychlit, a tak samotné územní řízení ukrojilo z času přípravy více než půl roku. Původně avizované termíny realizace stavby v období let 2019 – 2022 ale nejsou těmito okolnostmi prozatím ohroženy.

Jak bude nová vozovna vypadat?

Ve stádiu územního řízení dochází k úřednímu umístění základních celků stavby – ve vozovně tedy zejména budov, kolejí a inženýrských sítí. Je tedy již možné pro čtenáře DP kontaktu odhalit zastavovací plán nové vozovny a základní principy plánovaného fungování areálu, které by se již neměly významně měnit. Ze stávajících objektů zůstává zachována hala denního ošetření a nová hala soustruhu, dále pak v areálu dům u Kbelské ulice, ve kterém se nyní nachází výpravna.

Areál hloubětínské vozovny bude i po celkové přestavbě nadále plnit kromě tramvajové vozovny také doplňkovou funkci zázemí pro provozovnu Vrchní stavba JDCT, jejíž část areálu bude také významně modernizována. Z hlediska tramvajového provozu bude z velké části zachován provozní režim obdobný současnému stavu. Novinkou bude průjezdné řešení části nové haly údržby a navýšení počtu venkovních stání. Kolejová harfa byla zachována z podstatné části stávající, což umožnilo ponechat i v nové hale současně osově vzdálenosti kolejí.

Pro snazší orientaci byly nejdůležitější objekty ve vozovně na situačním plánu budoucího stavu (str. 16) i vizualizacích označeny písmeny A – H a v dalším textu jsou stručně popsány. **Nové budovy jsou na obrázcích označeny žlutě, stávající pak zeleně.**

A Nové energocentrum areálu + nová měnárna. Jedná se o samostatně stojící novostavbu, v současné době již umístěnou pravomocným územním rozhodnutím a uvažovanou k realizaci v předstihu před ostatními etapami se zahájením stavby v roce 2019. V energocentru budou umístěny stěžejní funkce zásobování energiemi, zejména měnárna pro zajištění trakčního napětí vozovny i přilehlé tramvajové trati, trafostanice a výměník centrálního zásobování teplem.

B Budova nové haly vozovny bude rozdělena na dva technologické celky, z nichž plošně větší je nová hala odstavná, označená na obrázku písmenem B. Tato část

nové haly je tvořena třemi loděmi o celkovém počtu 17 kolejí. Předpokládá se, že tato hala bude sloužit převážně k deponaci, část kolejí nebude vybavena průběžnými kanály a bude sloužit pouze k odstavení vozů. Podrobné provedení bude upřesněno v projektu pro stavební povolení – zejména se bude jednat o rozsah prostor skladů a případně situování pracovišť pro údržbu a opravy na vybraných kolejích.

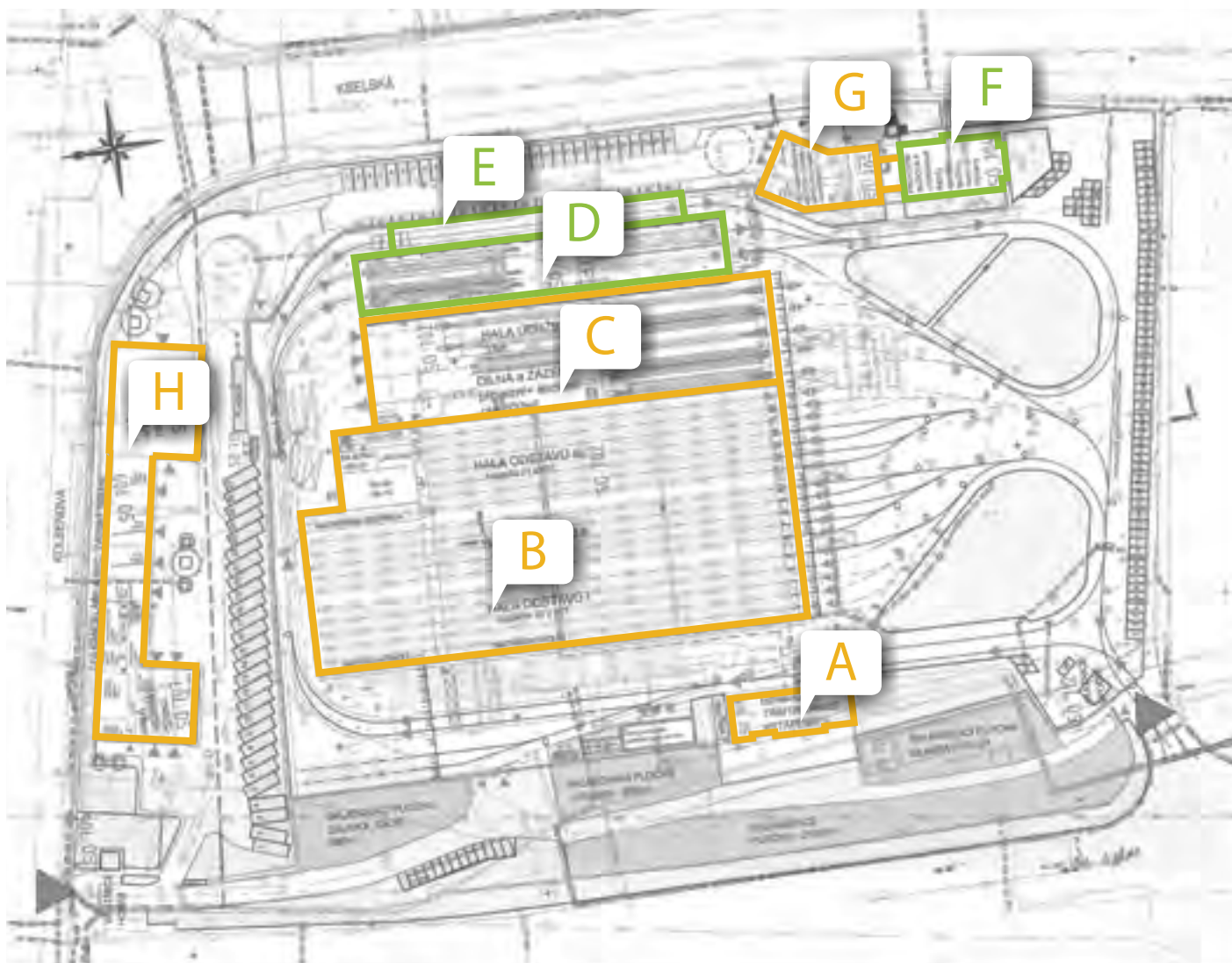
C Menší část nové haly vozovny tvoří čtvrtá loď – hala údržby. V této hale je uvažováno s pěti kolejemi, z nichž až tři mohou být průjezdné. Hala nabízí osm stanišť určených pro údržbu článkových nízkopodlažních vozů. Podrobné řešení těchto pracovišť a jejich vybavení bude předmětem projektu ke stavebnímu povolení. Součástí haly budou také sklady, dílny a kanceláře, umístěné v původní vozovně v postranních přístavcích. Provedení těchto prostor bude zpracováno v projektu pro stavební povolení dle specifikací jednotky Správa vozidel Tramvaje.

Části označené B + C souhrnně tvoří novou halu vozovny. Ta je navržena jako ocelová konstrukce rozdělená v příčném směru sloupy na čtyři nestejně velké lodě. Střecha haly byla navržena jako architektonicky dominantní prvek a její podoba byla ve studii v roce 2015 schválena ze strany Dopravního podniku a ve stupni projektu k územnímu řízení akceptována všemi dotčenými orgány státní správy i místní samosprávy. Střešní konstrukci bude tvořit série sedlových střech vzájemně posunutých mezi sousedními loděmi. Střecha vozovny tak opět bude významným prvkem budovy, byť ve zcela odlišné podobě.

V decentní čelní fasádě navrhl architekt barevně výrazné řešení vrat jednotlivých kolejí. Přestože je stavba vozovny situována v uzavřeném areálu Dopravního podniku a vzhledem k výškovým poměrům je z okolního veřejného prostoru viditelná pouze její střecha, jistě se během další přípravy stane předmětem debat odborníků i veřejnosti.

D Písmenem D je označena hala denního ošetření a myčky. Tato část zůstává stavebně stávající, neboť není zastřešena konstrukcí, jejíž havarijný stav zapříčinil nutnost demolice současné deponovací haly. Stavební úpravy se této haly dotknou v rámci napojení na novou halu (nutné úpravy společné stěny) a dále ve vnitřním vybavení, kde budou doplněny nové prohlížečské kanály a lávky i modernizována technologie myčky.





E Hala soustruhu je nejnovější budovou stávajícího areálu a stavební činností nebude dotčena, vyjma nezbytných úprav inženýrských sítí a vytápění. Podúrovňový soustruh bude v provozu po většinu doby výstavby nové vozovny, jeho odstávky budou probíhat pouze v nezbytně nutných krátkých intervalech.

F Stávající budova v jihovýchodní části areálu slouží v přízemí jako provozní a v prvním patře jsou situovány byty. Aktuální legislativa ochrany obyvatelstva před hlukem neumožňuje v domě umístěném u kolejové harfy ponechat po rekonstrukci vozovny bytové jednotky, což je důvodem k transformaci objektu na čistě nebytový. Budova bude propojena s nově zřizovanou provozní budovou označenou písmenem G.

G Nová provozní budova představuje definitivní řešení pro pracoviště útvaru 251200 (provoz Výměny), v současné době provizorně umístěném ve zcela nevhodujících jednopodlažních objektech u oplocení

areálu podél Kblské ulice. Součástí budovy jsou také vnitřní garážovací stání pro vozidla údržby vybavená nádržemi na vodu, u kterých není v zimním období možné využít venkovní stání.

H Nový kombinovaný objekt složený z průjezdné haly pro středisko Technické zabezpečení vnitropodnikové dopravy a provozní budovy + montážní haly pro provozovnu Vrchní stavba JDCT má zajistit zásadní modernizaci zázemí pro útvary lokalizované v prostoru podél Kolbenovy ulice. Současný stav pracovišť rozmístěných mezi několik nahodile umístěných budov je provozně i technicky nevyhovující. Nahrzení jedním sduženým objektem umožní výrazně lépe pracovat s prostorem v této části areálu, a to jak v dispozici budov, tak i ve venkovním prostoru. Nové uspořádání umožní systematické řešení parkování služebních nákladních vozidel, využívaných provozem Vrchní stavby.

Stavební řešení nové vozovny Hloubětín stabilizované projektem k územnímu řízení je výsledkem zastavovacích studií a následných jednání s mnoha kompromisy. K významným omezujícím faktorům patřil například územní plán, nekompromisně určující v části areálu nutný podíl zeleně nebo nadzemní vedení velmi vysokého napětí vedené areálem, v jehož ochranném pásmu je prakticky jakákoliv výstavba nemožná.

V mezích komplikovaných okrajových podmínek a často i protichůdných názorů jednotlivých útvarů a projektanta se podařilo stabilizovat funkční řešení budoucího uspořádání areálu vozovny. Do realizace stavby nás však čeká ještě mnoho práce, která bude pro provozní útvary opět zkouškou trpělivosti i schopností aktivně se podílet na práci nad rámec běžných povinností. Nadcházející měsíce budou v tomto ohledu náročné zejména pro jednotku Správa vozidel Tramvaje, která bude klíčovým hráčem při specifikaci vybavení v nové hale odstávů a údržby.

NOSOROŽEC

PROTI OHNI I ŽIVLŮM



SYMBOL NOSOROŽCE JE OBCHODNÍM OZNAČENÍM TĚŽKÝCH TERÉNNÍCH POŽÁRNÍCH AUTOMOBILŮ, STAVĚNÝCH VE FIRMĚ THT POLIČKA NA SPECIÁLNÍCH PODVOZCÍCH TATRA 815-7 FORCE. PODVOZKY TĚTO TYPOVÉ ŘADY JSOU URČENY VÝHRADNĚ PRO VOJENSKÉ POUŽITÍ NEBO NASAZENÍ U SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU. JEDEN TAKOVÝ AUTOMOBIL PŘEVZALI V KVĚTNU HASIČI NAŠEHO PODNIKU.



V PRAVÉ ZADNÍ SKŘÍŇI JE UMÍSTĚN NAVIJÁK VYSOKOTLAKÉHO HASIČÍHO ZAŘÍZENÍ

Automobil nese předpisové označení CAS 30/9000/540-S3VH, jedná se tedy o cisternovou automobilovou stříkačku pro velkoobjemové hašení, s čerpacím zařízením o průtoku 3000 litrů/min, s nádržemi na 9000 litrů vody a 540 litrů pěnidla, těžké hmotnostní kategorie a na podvozku s vysokou průchodností terénem.

U Hasičského záchranného sboru DPP není první velkoobjemovou cisternou, ale nahrazuje letitou CAS 32 Tatra 148, která je stará jako hasičský útvar sám – byla dodána v roce 1973 a s dílčími opravami a úpravami sloužila podnikovým hasičům neuvěřitelných 45 let. K jejím posledním výjezdům patřil rozsáhlý požár továrních hal na Hostivaři 8. května 2018, kde statečně celé odpoledne pomáhala plnit vodou hasičí bambi-vak pod vrtulníkem.

Nejvýraznějším znakem nového požárního automobilu je použití speciálního podvozku Tatra 815-7 se vzduchem chlazeným vznětovým motorem o výkonu 325 kW. Automatická převodovka Allison je vybavena hydrodynamickým měničem výkonu a umožňuje plynulé řazení převodových stupňů bez přerušování toku výkonu. Šasi je tradiční kopřivnické koncepce s centrální páteřovou rourou, nezávisle zavěšenými polonápravami a pohonem všech kol.

Novinkou v produkci Tatry jsou kotoučové brzdy na všech kolech. Vzduchové vypružení umožňuje řízení měnit světlu výšku podvozku, resp. udržovat konstantní světlu výšku bez ohledu na zatížení náprav. Vzduchové rozvody podvozku jsou chráněny speciálními návleky proti působení zvýšených teplot. Navzdory terénnímu provedení se automobil vyznačuje nízkou průjezdní výškou – jen 3100 mm včetně komínu výfuku.

Hlavní účel automobilu je zřejmý již z jeho označení, tedy dodávka velkých objemů hasebních látek při požárech většího rozsahu. Kromě klasického hašení hadicemi je možné nasadit výkonou lafetovou proudnici Stinger s průtokem až 3000 l/min a dostřikem do vzdálenosti až 60 metrů. Tato proudnice může být nasazena buď na střeše cisterny nebo na přenosném stativu mimo vozidlo.

Automobil je dále vybaven vysokotlakým hasičím zařízením s průtokovým navijákem, hadicí délky 60 m a kombinovanou proudnicí. Pro přetlakovou ventilaci zakouřených objektů slouží přenosný motorový ventilátor PH-VP 450, který lze po nasazení příslušného nástavce využít k výrobě lehké hasičí pěny.



ODNÍMATELNÁ LAFETOVÁ PROUDNICE STINGER, TZV. VODNÍ DĚLO



SPECIÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ AUTOMOBILU: 1) PŘETLAKOVÝ VENTILÁTOR, 2) PLOVOUČÍ ČERPADLO, 3) TURBÍNOVÉ ČERPADLO, 4) VLEČNÁ TYČ PRO TRAMVAJE



STAMPS A FIRE OUT... ZADUPE OHĚŇ JAKO NOSOROŽEC





STŘÍDÁNÍ STRÁŽÍ NA HOSTIVAŘI. VELKOKAPACITNÍ CISTERNY OD SEBE DĚLÍ 45 ROKŮ, OBĚ TATRY VŠAK VYNIKAJÍ FUNKČNÍM DESIGNEM A SVĚBYTNOU ELEGANCÍ

Základní technické údaje

rozměry automobilu D x Š x V	9 450 x 2 550 x 3 100 mm
rozvory náprav	4 090 + 1 450 mm
nájezdový úhel přední / zadní	25° / 25°
max. technicky přípustná hmotnost	25 000 kg
výkon vznětového motoru	325 kW při 1 800 ot. / min
pohon kol	6 x 6
počet míst v kabině	1 + 1
výkon čerpacího zařízení / tlak 10 bar	3 000 litrů / min
výkon čerpacího zařízení / tlak 40 bar	250 litrů / min
objem nádrže na vodu	9 000 litrů
objem nádrže na pěnidlo	540 litrů

Jednotky HZS DPP vyjíždějí nejen k požárům, ale také k velkému množství technických zásahů. Na to bylo pamatováno i při konfiguraci tohoto hasičského speciálu. Automobil je vpředu vybaven vyprošťovacím lanovým navijákem s ocelovým lanem délky 30 m a tažnou silou 50 kN. Zadní robustní tažné zařízení umožňuje nouzové vyprošťování a vlečení vozidel MHD. Za účelem nouzového vlečení

tramvají je automobil vybaven vlečnou tyčí s hlavou pražského spřáhla na jednom konci.

Tatru nezastaví ani povodeň. Podvozek umožňuje brodění klidnou vodou až do výše 120 cm. K čerpání vody ze zatopených prostor jsou určeny plovoucí motorové čerpadlo PH Cyklon 1 a ponorné čerpadlo AWG, poháněné vodní turbínou. K odstraňování nánosů

bahna po záplavách nebo přívalových deštích lze využít kropící lištu, umístěnou pod předním nárazníkem.

Do budoucna je v požárním automobilu počítáno s ještě jednou zajímavou technologií. V rámci investičních akcí v období 2018–2019 bude do zatím prázdné skříně nástavby vlevo za kabinou řidiče doplněn speciální hasicí agregát značky One-Seven. Zařízení tohoto typu jsou v mezinárodní terminologii označována jako CAFS, tj. Compressed Air Foam System a pracují na principu přidání stlačeného vzduchu do roztoku vody a pěnidla. Tím vzniká kvalitní hasicí pěna s vysokým hasicím účinkem, kterou je možné díky působení stlačeného vzduchu a nízkým hydraulickým ztrátám dopravovat hadicemi na velkou vzdálenost od požárního automobilu.

Měsíc červen byl věnován zaškolení hasičů všech směn a družstev v obsluze všech funkcí Tatry a zároveň probíhalo zajištění automobilu. A konečně v červenci byl hasičský „nosorožec“ připraven k zařazení do ostré výjezdové služby. V představeném automobilu získává HZS DPP velmi užitečného a výkonného pomocníka pro řešení širokého spektra mimořádných událostí. ■

CVIČENÍ

MUZEUM 2018



SITUACE NA OBVAŽIŠTI PŮSOBILA DRAMATICKY, BYLA VŠAK PRECIZNĚ KOORDINOVANÁ

ŠÍLENÝ STŘELEC. TÉMA, KTERÉ ZNEPOKOJIVĚ ČASTO PLNÍ TITULKY NOVIN. ŘEŠENÍ TAKOVÉ UDÁLOSTI BÝVÁ SLOŽITÉ, NÁSLEDKY HROZIVÉ.

Magistrát hl. m. Prahy proto také v úzké spolupráci s DPP a složkami integrovaného záchranného systému přistoupil k realizaci rozsáhlého taktického cvičení ve stanici metra Muzeum v noční výluce z 19. na 20. června 2018.

Námětem cvičení byl výskyt hned trojice ozbrojených útočníků, dle odborné terminologie tzv. aktivních střelců, kteří zahájí palbu z automatických zbraní mezi cestujícími na nástupišti stanice metra Muzeum na lince C. Operační středisko Policie ČR povolává na místo všechny dostupné hlídky i speciální útvary. Krok za nimi postupují hasiči a záchranáři. Během razantního zásahu policistů odpálí jeden z útočníků sebevražednou nálož,

zbývající dva střelci jsou eliminováni v přestřelce. Šokovaní cestující prchají ze stanice. Na místě zůstává přes 30 vážně zraněných lidí.

Po zneškodnění útočníků nastává logisticky nejnáročnější část cvičení – poskytnutí první pomoci zraněným. Evakuaci nebezpečného prostoru provádí policisté vlastními silami, ve vestibulu se zraněných ujímají záchranáři. Zdravotnická záchranná služba zřizuje shromaždiště zraněných, hasiči pomáhají s jejich transportem na nosítkách i ošetřováním. Zde je třeba vyzdvihnout precizní souhru zdravotnických záchranářů, hasičů HZS hl. m. Prahy a HZS DPP. Potvrzuje se přínos společných odborných zaměstnání, prováděných těmito složkami v uplynulých obdobích. Mezi další cvičné úkoly pro hasičské jednotky patří monitoring případného výskytu nebezpečných látek na místě útoku a vytvoření týlových pracovišť v nástupním prostoru.

Rozsáhlá akce se dotýkala řady útvarů DPP. Garantem cvičení byl bezpečnostní úsek, pro-

vozní útvary metra připravily prostory stanice a přistavily dvojici souprav 81-71M. Figuranti, představující zraněné, byli instruováni a maskováni v prostorách depa Kačerov. Pro soustředění lehce zraněných během zásahu i pro návrat figurantů po cvičení byly zajištěny tři kloubové nízkopodlažní autobusy. Vliv akce na noční MHD byl minimalizován. Jen linky nočních autobusů ve směru Hlavní nádraží – I. P. Pavlova byly převedeny do objížděného pruhu ve Wilsonově a Legerově ulici a z provozu byla vyloučena zastávka Muzeum v daném směru. Strážníci Městské policie zajišťovali pořádkovou službu v průběhu celé akce.

Navzdory velkému rozsahu a obtížnému námětu se cvičení podařilo zvládnout velmi dobře z hlediska příprav i vlastní realizace. Pro zúčastněné členy zasahujících složek se jednalo o výjimečnou příležitost zažít velmi realisticky připravenou scénérii hromadného neštěstí a zužitkovat dovednosti získané soustavným výcvikem.

S NOHOU NA BRZDĚ A PRSTEM NA ZVONKU

KAŽDÝ Z PŘIBLIŽNĚ ČTRNÁCTI STOVEK ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ DPP SE S NIMI SETKAL. JAKO PRVNÍ JE SEZNÁMÍ S ROZSAHEM TRAMVAJOVÉHO PROVOZU V PRAZE, JAKO PRVNÍ JIM VYSVĚTLÍ KRÁSU FUNGUJÍCÍCH STROJŮ A JAKO PRVNÍ JE NAUČÍ, JAK SE ZACHOVAT V PŘÍPADĚ NEHODY. ŘEČ JE O TRAMVAJOVÝCH INSTRUKTORECH, FANTOMECH, KTERÍ NEMUSÍ SEDĚT NUTNĚ JEN V TRAMVAJI S VELKÝM C NA BOKU.

Toto není škola, nikdo si nenosí svačiny, nikdo se nepřezouvá a ani reptajícího školníka zde nehledejte. Kurz na řidiče tramvají je přesto svou náročností výjimečný a návrat do školních lavic evokuje. Deset týdnů intenzivní teoretické i praktické přípravy je doslova informační lavinou. Provozní předpisy, kompletní tramvajová síť či obsluha radiostanice, to je jen drobný výčet životně důležitých bodů, jejichž neznalost může přinést narušení tramvajového provozu.

Už začátkem kurzu dochází k prvnímu otipování uchazečů, jejichž další osud závisí čistě na jejich přístupu. Kdo zvládá teorii, není postupem do dalšího kola kurzu překvapen, vyrazí se do ulic. Jedno z pravidel pro piloty říká, že každé vzletnutí je nepovinné, kdežto každé přistání povinné je. To u řidiče tramvaje platí dvojnásob, ostatně letošní smutné skóre hovoří za vše, 0:5 pro tramvaje (od ledna do května 2018 bylo usmrceno pět

lidí, z toho čtyři v květnu). Ne, tramvaj opravdu nezastavíte na pár metrech. Jen v Praze uchazeče čeká 143 kilometrů tramvajové sítě, přibližně 180 hodin praktických jízd, a to je hodně brzdění.

Když kurzista vystoupí zpocený z cvičné tramvaje a je na čase jít domů, pro instruktora to tak úplně neplatí. Z jeho pohledu práce neskončila. Zkontrolovat vůz, vyplnit dokumentaci, popsat případné závady. Dnes jsme projeli oblast Vokovic a Motola, takže si zítra zajedeme na pravý břeh Vltavy do oblasti Hloubětína, Žižkova a Strašnic. Každý úsek tramvajové trati má své číslo, které si kurzisté zapisují do výkazu o cvičné jízdě. Během celého kurzu projedou všemi úseky tramvajové sítě v Praze.

Plánovat a připravovat si podklady nejen pro jízdu je denním chlebem instruktorů. A druhý den se znovu vyrazí z vozovny Pan-



JAK NAPOVÍDÁ TITULEK, STANDARDNÍ POSTOJ INSTRUKTORA MÁ JASNÁ PRAVIDLA: NOHA NA BRZDĚ A PRST NA ZVONKU

krác, domova všech instruktorů. Křižovatka Ohrada, T6A5 zleva, jaká to může být linka? Pozor na přechod, Pražané spěchají, bezpečnost jde stranou, o to více soustředění a klidu musíme zachovat my. Poslední, co všichni potřebují, je vystresovaný uchazeč, nedej bože instruktor. Zátah do pankrácké vozovny je již naučenou rutinou, zítra si vyjedeme s „Kátěčkem“ z vozovny Hloubětín.

Ano, je to zajímavá práce, denně v ulicích historického centra i na periférii Prahy. Ani instruktorem se však nemůže stát každý. Tramvajím musíte rozumět po všech stránkách, o tom se nediskutuje. Také ve vaší DNA musí být kousek z řídicího pultu tramvaje. Ostatně v každém z aktuálních šestnácti instruktorů je více než jen to, jak se sami u čtyř z nich můžete přesvědčit na následující dvoustraně. ■

INSTRUKTOŘI ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ DPP

SMYČKA ŠPEJCHAR
25. ČERVNA 2018



Luboš Fiala:

služebně nejstarší instruktor
základního kurzu

V DPP: 27 let

Oblíbený typ tramvaje: T3

Co řekl: Mé ruce vyškolily 104 lidí, z toho deset mi jich doslova uteklo z kurzu. Neznamená to však, že u mne automaticky projdete. Vždycky se snažím, aby kurz udělalo co nejvíce lidí, pokud vidím, že se učí a že mají zájem. To, že máte v autě najeto tisíce kilometrů je dobré pro vás, pro mne je důležité vaše chování na vozovce.

Romana Cibulková:

instruktorka základního kurzu

V DPP: 12 let

Oblíbený typ tramvaje: T3R.P, 15T

Co řekla: Původně jsem chtěla řídit tramvaj v Mostě a Litvínově, v novinách jsem však našla inzerát na řidiče tramvají v Praze a rozhodla se přihlásit. Prošla jsem rukama kolegy Františka Zahnaše, jehož myšlení a pozitivní duch vždy zpříjemnil atmosféru. No a každý chce přece pracovat v dobrém kolektivu, proto ve mně postupně uzrála myšlenka po čase se přihlásit na instruktorku.



Štěpán Šmehlík:

jeden z nejmladších instruktorů
instruktorů základního kurzu

V DPP: 10 let

Oblíbený typ tramvaje: T6A5, 15T

Co řekl: Víte, spousta lidí si při nástupu do kurzu myslí, že je to legrace, že to přeci není nic těžkého. Možná v tom mají prsty i zkušenosti s řízením auta, sám nevím. Když se však frekventant kurzu poprvé rozjede s několika tunovou tramvají, je v jeho očích vidět, *tak tohle jsem nečekal.*

Milan Geško:

instruktor historických tramvají

V DPP: 30 let

Oblíbený typ tramvaje: motorový vůz
Ringhoffer ev. č. 351

Co řekl: Chování historického vozu je diametrálně odlišné od současných typů, musíte dvakrát více předvídat, úzce spolupracovat s průvodčím a hlavně respektovat citlivost a přesnost při řízení vozu. Když tramvaj jede ulicí, poutá pozornost, a to i mezi kolegy „tramvajáky“. I přesto však řízení historické tramvaje není pro každého, nemáte na ně automaticky právo, je to výsada.



Foto: Petr Hejna



DOMLUVENO. ALE CO VLASTNĚ?

TEORETICKY JE MOŽNÉ PONECHAT SJEDNÁNÍ OBSAHU SMLOUVY V RUKOU SMLUVNÍCH STRAN. PRAKTICKY JE OBSAH SMLOUVY ČASTO URČOVÁN SILNĚJŠÍ SMLUVNÍ STRANOU.

V případě rozporu mezi textem smlouvy a textem obchodních podmínek má přednost znění uvedené ve smlouvě.

Jedná se typicky o smlouvy uzavírané se spotřebiteli, kde jsou smluvními stranami banky, pojišťovny, mobilní operátoři, cestovní kanceláře nebo dodavatelé energií, tedy tam, kde jedna ze smluvních stran používá standardní smluvní formulář, ve kterém nepřipouští žádné změny. K těmto formulářům jsou připojovány **všeobecné obchodní podmínky, které jsou uzavřením smlouvy pro smluvní strany závazné**. Tyto obchodní podmínky jsou často delší než samotná smlouva a není jim občas věnována dostatečná pozornost. Někdy je proto smluvní strana překvapena, k čemu se vlastně ve smlouvě zavázala.

Všeobecné smluvní podmínky nejsou využívány pouze ve vztazích se spotřebiteli, ale i mezi podnikateli. Jelikož lze část obsahu smlouvy určit odkazem na obchodní podmínky, které navrhovatel připojí k nabídce nebo které jsou stranám známy, nemusí být spolu s nabídkou zasílán text obchodních podmínek, ale postačí např. uvedení odkazu na jejich veřejně přístupné znění. **Okamžikem akceptace takto zaslané nabídky/objednávky je smluvní strana zavázána podle obchodních podmínek**. V případě

rozporu mezi textem smlouvy a textem obchodních podmínek má přednost znění uvedené ve smlouvě. Pokud by tedy jedna ze smluvních stran chtěla část obchodních podmínek zneplatnit, musela by to uvést v akceptaci objednávky. Při akceptaci faktickým plněním se musí řídit obchodními podmínkami v celém rozsahu.

Je také možné, že protistrana v akceptaci nabídky/objednávky uvede, že bude plnit za jejích obchodních podmínek. Pokud by to navrhovatel neodmítl, byla by smlouva uzavřena podle návrhu jedné smluvní strany, ale ve znění obchodních podmínek druhé smluvní strany. Pokud by však navrhovatel ke své nabídce/objednávce připojil obchodní podmínky a protistrana by v akceptaci také připojila své obchodní podmínky, je smlouva uzavřena podle obchodních podmínek obou smluvních stran v rozsahu, v jakém nejsou obchodní podmínky v rozporu.

Ve vztazích mezi podnikateli lze navíc odkázat nejen na vlastní obchodní podmínky, ale i na obchodní podmínky vypracované odbornými nebo zájmovými organizacemi.

Obsah obchodních podmínek se také může v čase měnit. Pokud uzavírá smluvní strana v běžném obchodním styku s větším počtem osob smlouvy zavazující dlouhodobě k opětovným plněním stejného druhu s odkazem na obchodní podmínky a vyplývá-li z povahy závazku již při jednání o uzavření smlouvy rozumná potřeba jejich pozdější změny, lze si ujednat, že strana může obchodní podmínky v přiměřeném rozsahu změnit. Musí být ujednáno, jak se změna druhé straně oznámí a zda se této straně uloží právo změny odmítnout a závazek z tohoto důvodu vypovědět ve výpovědní době dostatečné k obstarání obdobných plnění od jiného dodavatele.

Obchodním podmínkám je tedy nutné věnovat dostatečnou pozornost nejen v okamžiku uzavírání smlouvy, ale i při každé její změně, neboť podstatným způsobem určují práva a povinnosti smluvních stran.

Milan Zeman,
odbor Právní

HISTORICKÝ VLEČNÝ VŮZ 1304

PO VÍCE NEŽ PŮL STOLETÍ
OPĚT NA PRAŽSKÝCH KOLEJÍCH

ANEB KRASIN, STODOLA,
6000 NÝTŮ A 21 STATEČNÝCH

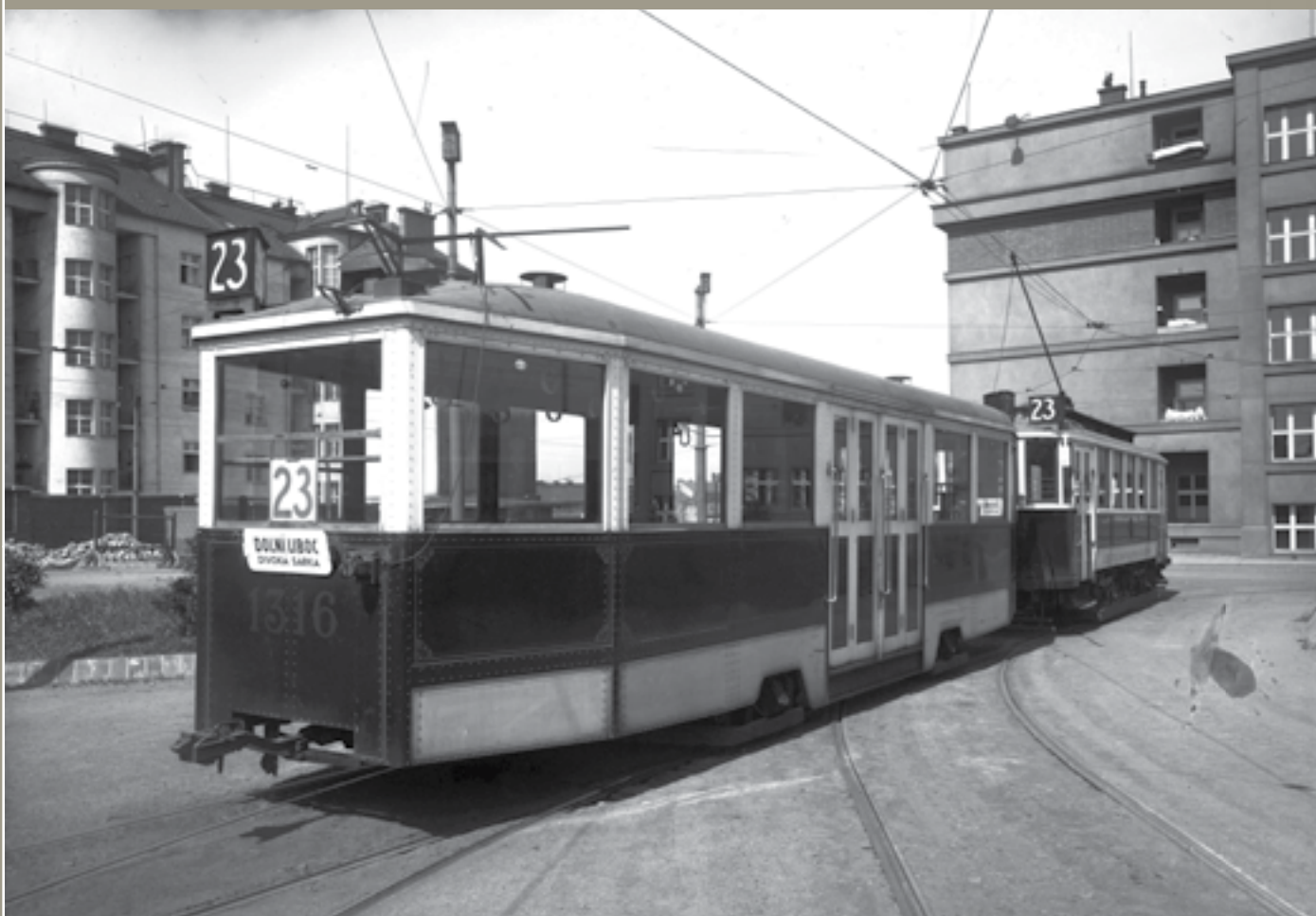


VŮZ Č. 1304 V PŮVODNÍM STAVU VE VOZOVNĚ PANKRÁČ

KE KOLORITU PRAHY UŽ DESÍTKY LET NEODMYSLITELNĚ PATŘÍ STARÉ HISTORICKÉ TRAMVAJE. PERFEKTNĚ UDRŽOVANÉ A V BEZVADNÉM TECHNICKÉM I VZHLEDOVÉM STAVU JE NAJDETE VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE. VE VELMI SKROMNÝCH PODMÍNKÁCH MALÉHO DÍLENSKÉHO ZÁZEMÍ O NĚ PEČUJE KOLEKTIV PRACOVNÍKŮ, KTEŘÍ JSOU VŠICHNI SRDCAŘI.

TROCHA HISTORIE NEUŠKODÍ

Po vzniku Československa v roce 1918 a zejména po přiřazení řady obcí a tedy vzniku Velké Prahy v roce 1922 nastal velký rozvoj tramvajové sítě, stavěly se nové tratě, prodlužovaly staré. Tramvaje byly páteří pražské dopravy. Na většině linek už jezdily motorové vozy s vlečným vozem, od roku 1925 už i se dvěma malými vlečnými vozy. Řada vozů byla pochopitelně vyrobena ještě za Rakousko-Uherska.



Každý fanoušek tramvají se s nimi rád svezí, aby sám okusil, jak se kdysi cestovalo. Při pohledu na projíždějící historickou soupravu starých dvounápravových tramvají na lince 41 nebo smluvní jízdě jeho srdce zjihne.

POHLED POD STŘECHU STŘEŠOVIC MÍSTO ÚVODU

Málokdo však ví, že kromě zajištění denní, střední a těžké údržby těchto tramvajových „babiček a dědečků“ (z nichž nejstaršímu provoznímu vozu č. 240 je letos 110 let!) řadu historických vozů pracovníci ve střešovické dílně doslova znovu postavili a do provozu uvedli často po dlouhých desítkách let.

Tím zatím posledním historickým tramvajovým skvostem, který se znovu „narodil“ ve střešovické dílně, je vlečný vůz se středním vstupem typu F všeobecně a důvěrněji známý jako „Krasin“. Tento vůz číslo 1304 však má ještě jedno přízvisko – „Stodola“! Zsvěcenci vědí proč a ostatním tuto slangovou přezdívku osvětlí tento článek.

Přestože ve stavu historických provozních krasinů je celkem dost, ten s číslem 1304 je naprosto unikátní a z původní nejstarší série 10 vozů vyrobených v roce 1930 jako jediný uvedený do původního stavu. Žádný jiný se v dopravních podnicích nedochoval a ani v Muzeu MHD není zastoupen.

Ke konci první dekády nové republiky bylo už jasné, že vozový park musí být doplňován a rozšiřován novou generací motorových i vlečných vozů. Blížila se 30. léta... Proto ke konci dvacátých let vznikl požadavek na novou generaci vozidel. Na nový osvědčený typ motorového vozu si Praha musela ještě pět let počkat, ale v roce 1930 patřil světlo světa koncepčně zcela nový vlečný vůz s širokým vstupem a střední nízkopodlažní plošinou, v podstatě první částečně nízkopodlažní vůz. Tzv. krasin byl na světě.

Velkokapacitní vlečňák se středním vstupem a dvěma dveřmi oddělenými salony se stal okamžitě „šlágregm sezóny“, nejoblíbenějším

vlečným vozem v Praze. A to, což konstruktéři Ringhofferových závodů v roce 1930 jistě nepředpokládali, až do samého ukončení pravidelného provozu dvounápravových vozů 9. května 1974. Tedy na plných 44 let!

Na prostornou plošinu se s dětským kočárkem krásně nastupovalo i vystupovalo, ale dala se pohodlně převážet i objemnější zavazadla nejrůznějšího druhu. A ještě něco – mezi námi, do krasinů se dalo za jízdy pohodlně a šikovně naskakovat a opět vyskakovat (ale to nikomu neříkejte...). Samozřejmě pod hrozbou pokuty, což zvyšovalo u skokanů adrenalin.

Rovněž design vozů byl ve své době převratný a nadčasový. Funkcionalisticky strohá hranatá karosérie byla nejen praktická, vkusná, ale možno říci, že byla dokonce velmi elegantní a předznamenala styl i vzhled budoucích jednosměrných tramvajových dvounápravových motorových vozů, které se pro Prahu vyráběly až do roku 1948.

Jak nadčasové bylo koncepční řešení střední nízkopodlažní plošiny s širokým vstupem, ostatně svědčí fakt, že v podstatě stejný systém se jeví jako optimální i při přestavbě klasičtějších vozů T3 na typ T3R.PLF (tzv. wana), při které dostane Tě-trojka novou skříň s nízkým širokým středním vstupem. Rovněž

všechny pražské vozy KT8D5 jsou vybaveny novým středním článkem stejné koncepce (KT8D5.RN2P).

Krasiny se v třicátých letech vyráběly s prodlevami v řadě v postupně mírně vylepšovaných sériích, rovněž za druhé světové války a poslední poválečná série 30 vozů byla vyrobena v roce 1946. Teprve poslední objednávka na dalších 11 vozů byla stornována, to už se připravovala zcela nová koncepce rychlých, velkoprostorových sólo motorových čtyřnápravových tramvají – typ T1!

Pro úplnost článku přinášíme **tabulku jednotlivých sérií, roky výroby a čísla vozů:**

Rok	Čísla vozů	Počet vozů
1930	1301 - 1310	10
1931	1311 - 1350	40
1932	1351-1390	40
1933	1391-1420	30
1937	1421 - 1440	20
1938	1441 - 1480	40
1940	1481-1520	40
1942	1521-1550	30
1946	1551-1580	30



CESTUJÍCÍ V KRASINU Č. 1335 NA LETENSKÉM NÁMĚSTÍ



TOVÁRNÍ SNÍMEK Z 6. 3. 1930 NEDOKONČENÉHO KRASINU Č. 1304 S JEŠTĚ PŮVODNÍM ČÍSLEM 1205 VE STROUPEŽNICKÉHO ULICI (DŘÍVE TYLOVA)

PROČ POJMENOVÁNÍ KRASIN A STODOLA

Na tehdejší dobu velkoprostorových vlečných vozů typu F bylo tedy vyrobeno výhradně pro Prahu celkem 280, což je nezanebatelné množství.

Ano, je to tak, krasiny byly výlučně doménou našeho hlavního města. Žádné jiné město tyto vozy od výrobce neobjednalo, ani z Prahy nepřevzalo, aby je zařadilo do svého vozového parku. Desítky let patřily neodmyslitelně k dopravnímu koloritu hlavního města a v roce 1991 po uvedení historické linky 91 (nyní 41) do provozu ostatně začala nová etapa provozování těchto výlučně pražských vlečných vozů.

Dlouhý vůz s výrazně sešikmenými čely už svým půdorysem a vůbec celkovým štíhlým vzhledem připomínal kýl lodi, a tak tehdy populární sovětský ledoborec Krasin, který zachránil Celjuskinovu polární výpravu a to s věkou slávou, což vyzdvihoval tehdy celý svět, poskytl jednoznačně podnět k tomuto slangovému názvu pro tramvaj.

A proč u těch prvních deseti krasinů ještě ta druhá přezdívka? Tyto vozy s otevřenou širokou plošinou (jak otevřená vrata od stodoly) měly navíc tak extrémně do výše vyklenuté střešní oblouky, že ani velmi vysoký cestující nedosáhl na strop – zejména na plošině. „Vysoký strop jako v nějaký stodole,“ řekl kdosi a lidový název byl na světě. U další série krasinů byla střecha snížena, ale těm prvním 10 vozům už nikdo neřekl jinak než „Stodola“. A to platí dodnes...

ČÍM SE JEŠTĚ STODOLY LIŠILY OD ŘADOVÝCH KRASINŮ?

Tou zásadní změnou oproti ostatním motorovým a vlečným vozům bylo vertikálně, kolmo umístěné a zřevodované kolo ruční brzdy na obou čelech vozu, připomínající spíše kormidlo lodi. Toto konstrukční řešení, motivované zřejmě zvětšením místa pro cestující, se však v praxi neosvědčilo, a tak už v třicátých letech bylo postupně předěláno u všech 10 vozů na klasické horizontálně umístěné kolo jako u všech pražských vozů.

Dalším typickým, jednoznačným poznávacím znamením první série bylo třídlílné okno na čelech vozu. Úzká boční okénka byla od-

dělena masivními sloupky od středního velkého, příčně děleného okna. Při větších opravách, nebo po nehodách byla tato třídlílná okna u některých vozů z této série v průběhu provozu postupně předělána na velká standardní okna, jako u dalších sérií, ale některé vozy dojezdily s původním třídlílným oknem.

TZV. VELKÁ A MALÁ MODERNIZACE

Krasiny se připojovaly za všechny typy motorových vozů a na rozdíl od malých vlečňáků podle předpisu vždy pouze jeden. V průběhu dlouhých let provozu se tak objevily prakticky na všech linkách a tratích. K pražským tramvajím neodmyslitelně patřily, „prožily“ bouřlivé období rozvoje pražské dopravy, ale i dramatické dny války, Pražského povstávání v květnu 1945, kdy řada z nich posloužila na legendárních tramvajových barikádách. Válečná léta „přežily“ krasiny až na jediný všechny. Tím jediným byl vůz číslo 1470 zcela zničený při leteckém náletu.

Už začátkem roku 1939 byla odstavena z provozu druhá dvojice tzv. dvojčítých motorových vozů vyrobených rovněž v roce 1930, jejichž vozová skříň byla prakticky koncepčně shodná s vozy se středním vstupem. Vozy



KRASIN NA LINCĚ 18 V ZASTÁVCE LAUROVÁ



č. 3003 a 3004 byly o rok později v roce 1940 přestavěny na klasické vlečňáky. Konce války se ale dočkal pouze vůz č. 3003, začátkem 60. let přečíslovaný na 1603. Byl však rovněž vyřazen jako jeden z prvních krasinů. Příčina vyřazení byla celkem úsměvná – bývalý motorák měl o několik centimetrů vyšší schody do salonů (podlaha salonů byla vyšší kvůli umístění trakčních motorů). Průvodčí, kteří měli „v nohou“ našlápnutou standardní výšku schodů, často zakopávali...

Pokus modernizovat krasiny v šedesátých letech sledoval ulehčení práce průvodčího. Paradoxně byl zrušen střední nízkopodlažní vstup, podlaha srovnána do vysoké roviny, na pravé přední straně vozu vznikl tzv. neplacený prostor, v první třetině vozu bylo postaveno stanoviště průvodčího s pokladnou (po vzoru T1). Vůz byl opatřen vstupem předními dveřmi a výstupem zadními dveřmi umístěnými na koncích vozu – samozřejmě se schodem.

Dvoudílné dveře u prvního prototypu ovládal průvodčí mechanicky – nohou táhly pod vozem, což bylo fyzicky náročné, u dalších dvou vozů bylo použito čtyřkřídlých dveří a elektrických motorků z vozů T1. Vozy měly také z vozů T1 podélná polstrovaná sedadla a samozřejmě kromě prvního mohly být spřahovány pouze s motorovými jednosměrnými vozy, opatřenými převodovými zásuvkami na jmenovité napětí 24 voltů.

Modernizované krasiny měly pochopitelně dveře jen na pravé straně a staly se tak pouze jednosměrnými, což bylo u pražských vlečných vozů zcela ojedinělé. Ze série těchto tří vozů č. 1581-1583 se zachoval poslední vůz, který je umístěn ve střešovickém muzeu. Za-

jímavostí jistě je (málokdo o tom ví), že ještě začátkem 60. let v rámci malé modernizace byly některé vozy z vyšších sérií opatřeny, kromě zářivek, též plně polstrovanými sedadly a opěradly z vozů typu T1 a dokonce opatřeny topnými tělesy pod sedadly (600 V).

KTERÁ KONCEPCE ROZVOJE VOZOVÉHO PARKU PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE ZVÍTĚZILA?

Ještě za druhé světové války, už v roce 1943, v konstrukčních kancelářích Ringhofferových závodů začal vývoj nového jednosměrného dvounápravového motorového vozu s novými konstrukčními prvky, s pomocnými obvody na 24 voltů, baterií dobíjenou motor-generátorem, hydraulickou brzdou a dalšími vylepšeními. Původní záměr předpokládal i dva velkokapacitní vlečné vozy nového typu, s elektricky ovládanými dveřmi, řízeným pohybem cestujících a stanovišti průvodčího.

Vzrůstající nároky na tramvajovou dopravu v Praze, přetěžované soupravy a další rozvoj sítě, to byly důvody této původní koncepce třívozového kapacitního vlaku, zvládajícího velké přepravní nároky.

Druhá koncepce, která, jak víme, zvítězila, předpokládala vývoj velkoprostorového čtyřnápravového sólo vozu s poloautomatickým řízením, velkým zrychlením a dalšími moderními prvky, což vyústilo v konstrukci již zmíněného vozu T1. Rozhodnutí to bylo správné a v době, kdy po válce v Evropě i ve velkých městech byly v provozu většinou vozy staré koncepce – s kontrolerem ovládaným klikou, i nadčasové.

Proto bylo k poválečné sérii 30 krasinů vyrobeno naposledy, ještě v roce 1948, rovněž 30 jednosměrných dvounápravových třídvéřových motorových vozů (slangově nazývaných „MEVRO“), vycházející z původní koncepce, jako poslední a definitivní rozloučení s érou vývoje a rozvoje dvounápravových motorových vozů s velkými vlečnými vozy pro hlavní město.

Tak se stalo, že první velkokapacitní vlečný vůz krasin konstrukčně vyvinutý koncem dvacátých let minulého století, byl tedy nejen prvním, ale zároveň posledním modelem vlečného vozu nové koncepce pro Prahu. Myslím, že můžeme konstatovat, velmi úspěšným modelem.

FINÁLE PROVOZU SOUPRAV S VLEČNÝMI VOZY

Modernizace vozového parku počínaje rokem 1962 nabrala rychlé tempo, začaly velké dodávky vozů T3 a ty postupně, linka za linkou, nahrazovaly soupravy dvounápravových tramvajů. Na rozdíl od vyřazených motorových vozů, které se většinou fyzicky likvidovaly v Rustonce, se vlečné vozy odprodávaly, většinou na venkov, kde sloužily k nejrůznějším účelům.

Přesto od roku 1962 uběhlo ještě téměř 12 let, kdy nastal pro Prahu významný den D, 9. květen 1974. Ten den zahájilo provoz pražské metro, zanikla profese průvodčích a s Prahou se ve slavnostním průvodu rozloučily staré tramvaje. V nočním provozu z 8. na 9. května zatáhly do vozoven poslední dvounápravové soupravy složené z motorových vozů řady 2000 a krasinů na linkách 18 a 23.

Rozloučení se starými tramvajemi bylo velkolepé, ale i dojemné, trasu průvodu sledovaly zástupy Pražanů a bylo vidět, že řada z nich je naměkko. A všichni se chtěli naposledy svězt v přeplněných soupravách, nebo alespoň zamávat na rozloučenou.

Pro zajímavost, symbolicky zcela posledním vozem v tomto slavnostním průvodu zakončujícím 88 let (od roku 1875) trvající provoz dvounápravových vozů v Praze, byl samozřejmě také krasin, číslo 1502, tažený motorovým vozem 2172. Souprava slavnostně vyzdobená členy Kroužku přátel městské dopravy byla označena písmenem K (konec) a na čelních orientacích na černém podkladu byl nápis v bílé barvě – POSLEDNÍ.

Tohoto okamžiku se vůz č. 1304 ovšem nedočkal, neboť vozy z prvních sérií krasinů byly pochopitelně jako nejstarší vyřazeny mezi



Foto: Petr Hejna

Vlečný vůz č. 1304 zvaný

Rok výroby: 1930

Série vozů: 1301–1310



ny Krasin či Stodola

Výrobce: Ringhofferovy závody, a.s., Praha

Rekonstruován v DPP: 2014–2018

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka vozu přes spřáhla	11610 mm
Délka skříně	10410 mm
Šířka skříně	2130 mm
Výška vozu nad temenem koleje	3065 mm
Rozvor náprav	3650 mm
Počet míst k sezení	32
Počet míst k stání	44
Váha vozu	6700 kg
Váha obsazeného vozu	12400 kg
Počet náprav	2
Osvětlení na napětí	600V
Zvláštní zařízení – ochranný rám proti přejetí	
Brzy – provozní – elektromagnetická	
– ruční zajišťovací	
– nouzová (záchranná brzda na plošině)	



prvními a ze série 1301-1310 už na území Dopravního podniku nebyl ani jediný. Osud vozu 1304 byl vyřazením z provozu a následným odprodejem zpečetěn v roce 1966, a to prakticky na půl století.

ROZHODNUTÍ O ZÁCHRANĚ VOZU Č. 1304

V systematické snaze obohatit vozový park provozních historických tramvají o vůz z první série krasinů se podařil. Doslova v poslední chvíli se zadařilo objevit vůz č. 1304 v Sobotce, kde dožíval jako zahradní domek.

Rozhodnutí vrátit vůz na pražské koleje bylo jednoznačné, vždyť kromě této průkopnické první série máme ve vozovém parku zastoupení tohoto typu z předválečné, válečné i poválečné doby.

Vzácný exemplář byl už v roce 2004 neprodleně zajištěn a převezen na území Dopravního podniku, do střešovické vozovny s úmyslem renovovat vrak do původního stavu. Na generální opravu si však musel počkat ještě dalších 10 let. V té době probíhala ve střešovické dílně náročná celková renovace – postupně dvou obousměrných vozů 2272 a 2172 (v tomto pořadí), které jsou dnes chloubou flotily historických tramvají Dopravního podniku.

Základní koncepce opravy byla daná – obnovit původní provedení vozu z roku 1930 s jedinou výjimkou. Jelikož bude vůz v dnešních podmínkách, bude postaven jako pravostranný, jak ostatně už v roce 1939 proběhla jeho úprava, jako u všech ostatních vozů při změnu směru jízdy zleva doprava v Protektorátu. Ostatně tak byl provozován většinu svého „života“ od roku 1939 do roku 1966 – tedy 27 let!

Tato úprava se prakticky týká pouze umístění transparentních hranolů na střeše a světelných tyčí, které při zasunutí na světelný hák motorové-

MISTR STŘEDISKA OPRAVY VOZIDEL JEDNOTKY HISTORICKÁ VOZIDLA ZDENĚK CHMELÍK ZACHYTL STAV VOZU 1304 PŘED REKONSTRUKCÍ.





ho vozu převádí trakční proud o napětí 600 V do světelných obvodů vlečného vozu. Při zachování původní levostranné úpravy by nebylo možné vůz provozovat, neboť všechny motorové vozy určené pro provoz v síti jsou pochopitelně pravostranné.

Opravený vůz bude samozřejmě očíslován tak, jak byl provozován po celou dobu svého „života“, tedy 1304. Je však z hlediska historie vhodné uvést, že byl jako celá první série vyroben a dodán pod jinými čísly inventárního stavu.

OMYL V ČÍSLOVÁNÍ

První série krasinů, jako ostatně všechny ostatní, byla vyrobena, zkompletována a dodána „na klíč“ v hlavním výrobním závodě Ringhofferovy továrny na Smíchově. Vozy zcela nového typu byly dodány a očíslovány dle požadavku zákazníka, tedy Elektrických podniků hlavního města Prahy, jako řada vozů s inventárními čísly 1201 až 1210.



Nebylo ovšem vzato v úvahu, že souběžně probíhá v továrně na vozy v Kolíně, což byl pobočný Ringhofferův závod, výroba 20 vozů staršího typu malého vlečného vozu (plecháčů) objednaných už v roce 1929 a postupně dodávaných pod čísly 1185 až 1204. A dále, že je objednáno na rok 1931 dalších a zároveň posledních 15 plecháčů 1201-1219 ve stejném závodě.

Dodané krasiny 1201 – 1210 se dodatečně přečíslovaly o stovku výš – tedy na číselnou řadu 1301 – 1310. Dnes už nelze zjistit, kdo za tento omyl mohl.

VRAK, 6000 NÝTŮ A 21 STATEČNÝCH

Dnes málokdo ví, že ve dvacátých a třicátých letech se při výrobě drážních vozidel i tramvají ještě běžně nepoužívala metoda spojování kovových dílů roštů i vozové skříně svařováním. Celý rošt vozu a rovněž tak kovový rám karoserie, včetně oplechování, sloupeků, paždíků, okenních rámců, byl pospojován nýty. Na voze 1304 nenajdete jediný svar! Těch nýtů nejrůznějších rozměrů napočítáme dohromady kolem 6000!

V podstatě je možné říci, že kdyby se odsekaly a odbrousily, tedy odstranily všechny nýty, tak se celý vůz rozpadne na „prvočinitele“.

Tato dnes až archaická, pracná a fyzicky náročná technologie nýtování roštu i skeletu karoserie, to byla výzva pro všechny zainteresované pracovníky. Celková oprava a renovace takového typu vozu, to vyžadovalo odvahu už při samotném rozhodnutí: „půjdem do toho!“ Po otryskání karoserie v Ústředních dílnách hostivařské Opravny tramvají vyšlo najevo, což se předpokládalo, že celý vrah je totálně zkorodovaný a že se celá karoserie musí postavit a snýtovat prakticky znovu.





V DUBNU 2018 MĚLI BÝVALÍ I SOUČASNÍ ZAMĚSTNANCI, KTERÍ SE PODÍLELI NA RENOVACI VOZU Č. 1304, JEDINEČNOU MOŽNOST SE PROJET PRAHOU. POSTUPNĚ ZLEVA A SHORA TO BYLI: PETR BÖHM, MILAN RICHTER, ZDENĚK CHMELÍK, MICHAL KONDRK, VLADIMÍR FLEYBERK, TOMÁŠ KOMOROUS, KAREL MAŠEK, ALOIS AXMANN, KAREL KAMARYT, JAN SLADKÝ, PETR LEŽATKA



V BŘEZNU 2013 JEŠTĚ „NÁŠ“ KRASIN NA REKONSTRUKCI ČEKAL...



...A V ŘÍJNU 2014 JE ZMĚNA JIŽ VÍC NEŽ PATRNÁ

Rovněž z původního dřevěného interiéru se nedá použít nic. Žádný vedoucí pracovník by se do takového díla nepustil, kdyby neměl k dispozici kolektiv pracovníků odhodlaných dotáhnout tak náročnou renovaci od zdárného konce.

Vedení provozovny dalo v roce 2014 projektu zelenou a dílenský mistr **Zdeněk Chmelík** s bohatými zkušenostmi z minulých renovací věděl, že to sice bude mimořádně náročná práce, ale že se na své lidi může sto procentně spolehnout. Nebyl sám – v průběhu opravy od roku 2004 svými zkušenostmi přispěli i další mistři – **Miloslav Štěvich, Karel Kamaryt, Petr Koloničný a Jan Sladký**. Všich-

ni jsou odborníci na tramvaje nejrůznějších profesí a jejich letité zkušenosti se při celkové renovaci bohatě využily. To se v plném rozsahu týká všech, kteří se na renovaci od roku 2014 až do roku 2018 postupně podíleli.

Čekala je práce, při které se opravdu uplatnily všechny profese. Při celkové generální opravě bylo použito na 6000 nýtů různých velikostí jako spojovací materiál, veškeré kování, mřížky, kliky, madla, speciálně tvarovaná a smaltovaná držadla, vše se muselo dle původních vzorů nově vyrobit. Rovněž celá výdřeva interiéru byla zhotovena nově při použití dřeva z dubu, jasanu a mahagonu. Dvojbarevné dřevěné lišty jsou střídavě

zhotoveny právě z jasanu a mahagonu, rovněž rámy oken. Podlaha a latě podlahy jsou dubové. Strop je zhotovený ze speciálně tvarovaných a do oblouků ohýbaných palubek, střecha potažena plátnem.

Elektroinstalace byla samozřejmě provedena nová dle původního zapojení za použití silikonových kabelů. Bylo by asi trochu rozvláčné a nudné popisovat celkově a sáhodlouze do detailu postup prací na tomto historickém voze, kdo se ale rozhodně nenudil, byli ti odvážní muži, kteří do toho šli s vědomím, že renovace je běh na dlouhou trať a že výsledná kvalita opravy a historické hodnoty záleží na každém z nich.



V průběhu opravy se na renovaci vozu od roku 2014 do roku 2018 podílelo včetně již výše jmenovaných mistrů celkem 21 zaměstnanců či brigádníků. Někteří nejsou mezi námi, řada odešla do zasluženého důchodu, ale myslím, že je vhodné je vyjmenovat jako malé poděkování za poctivě odvedenou práci: **Alois Axmann, Petr Böhm, Vladimír Fleyberk, Michal Kondrk, Tomáš Komorous, Jiří Koudelka, Petr Ležatka mladší, Vlastimil Macák, Karel Mašek, Jiří Parfus, Milan Richter, Petr Štětka, Jakub Tůma, Oldřich Vildner, Karel Voborník a Zdeněk Zewel.**

Díky samozřejmě patří i všem výše uvedeným mistrům a rozhodně vedení Dopravního podniku, které umožnilo tak náročný projekt realizovat.

KOOPERACE S OPRAVNOU TRAMVAJÍ A DALŠÍMI

Při tak náročném a rozsáhlém renovaci je nutné spolupracovat i s dalšími provozovny a podniky, samozřejmě pokud není možné vyrobit nebo opravit některé části nebo celky vlastními silami. Tradičně dobrá je spolupráce střešovické dílny s Opravnou tramvají v Hostivaři, která provedla celkové otryskání vozu a ve středisku oprav elektrických agregátů celkovou renovaci brzdové cívky solenoidu, který zajišťuje při použití elektrické dynamické brzdy z motorového vozu, že připojený vlečný vůz rovněž aktivně dynamicky brzdí.

Obnova profilu nákoků kol na válcový profil nutný pro současný provoz v síti a nápravových čepů byla provedena v ŽOS Nymburk. Excelentní lak karoserie byl zajištěn v krnovských železničních opravárnách. Důvodem byla velká vytiženost hostivařské lakovny.

Rovněž externě byly zajišťovány práce v oblasti chromování nově vyrobených částí kování, mřížek, klik, zámků, zadržovacích tyčí, atd.

Totéž se týká smaltování cedulek a původních historických držadel v salonech. Speciální dílna zajistila výrobu reliéfních cedulek s číslem vozu z kovu za použití laserové technologie. Všechny uvedené údaje jsou samozřejmě důležité jak pro naši podnikovou technickou kontrolu, tak pro Drážní úřad. A to nejdůležitější nakonec: zpráva konstatuje, že generální opravou byl vlečný vůz č. 1304 uveden do původního provozního stavu dle dostupné dokumentace a v souladu se současnými požadavky na bezpečnost provozu.

Na okna jsou nově vyrobena ve sklárně. Na bocích to jsou bezpečnostní tvrzená skla systému „Thorax“, mimochodem stejným systémem byly nově vyrobené vozy opatřeny už v roce 1930. Čelní okna a rovněž tak okna v přepážkách salonů a vnitřních i vnějších dveří jsou bezpečnostní, lepená s vloženou fólií.

RODNÝ LIST VOZU Č. 1304

Postup a celkový rozsah prací na renovovaném voze podrobně popisuje oficiální technická zpráva, která je základním, v podstatě „rodným listem“ vozu, jež prošel celkovou generální opravou, renovací a uvedením do provozního stavu.

Po jejím schválení teprve dostane opravený vůz technický průkaz způsobilosti. Závěrečná technická zpráva o generální opravě vozu č. 1304 podrobně uvádí práce na roštu a podvozkové části, dvojkolí, brzdovém systému, odpružení, rámu podvozku, samotné vozové skříni, skeletu, podlaze, oknech, interiéru, střeše a provedení elektroinstalace dle původních schémat zapojení.

Všechny uvedené údaje jsou samozřejmě důležité jak pro naši podnikovou technickou kontrolu, tak pro Drážní úřad. A to nejdůležitější nakonec: zpráva konstatuje, že generální opravou byl vlečný vůz č. 1304 uveden do původního provozního stavu dle dostupné dokumentace a v souladu se současnými požadavky na bezpečnost provozu.

Rád bych doplnil, že řada komponentů a doplňků, zejména interiéru vozu, byla zhotovena s invencí a dovedností na úrovni uměleckého řemesla.

Pokud se týče výše uvedeného počtu nýtů na voze, lze ubezpečit pečlivé detailisty a „počítače nýtů“, že jich je přesný počet. Nejen, že žádný nýt nechybí, ale ani jeden nepřebývá...

ZDENĚK CHMELÍK U ZVLÁŠTNOSTI TOHOTO KRASINA – SVISLÉHO KOLA OVLÁDÁNÍ RUČNÍ BRZDY

NA ZKUŠEBNÍCH JÍZDÁCH

Zkušební jízdy jsou vlastně poslední „pracovní operací“, při níž se ukáže, jak se dílo povedlo. Jak se vůz na trati chová, zda pojezd vozu, mechanické i elektrické části pracují. Zda renovace vedla ke zdárnému konci – vlastně začátku.

První ze zkušebních jízd proběhla v pátek 26. ledna 2018 za účasti zástupců Drážního úřadu, vedení provozovny a dalších pozvaných hostů. Vůz byl spřažen s motorovým vozem č. 2272. Druhá jízda se uskutečnila 17. dubna 2018 se zátěží, jíž se zúčastnili všichni dostupní pracovníci, kteří se na renovaci podíleli a rovněž zástupci našeho podnikového časopisu. Vůz 1304 na trati mezi vozovnou Střešovice a Stromovkou byl tentokrát tažen motorovým vozem č. 2172, se kterým bude většinou tvořit stárou dvojici, neboť oba vozy jsou opatřeny stejnou kombinací a odstíny barev exteriéru vozové skříně. Tak bylo zdárně dovršeno čtyřleté úsilí dílenských pracovníků vozovny Střešovice.



ZÁVĚREM

88 let starý veterán se znovu „narodil“ ve střešovické provozovně díky zájmu a zkušenostem jejích pracovníků a myslím, že je to v roce 2018, kdy si připomínáme století vzniku republiky, krásný dárek všem přátelům tramvají, fanouškům a cestujícím veřejnosti k tomuto významnému a slavnému výročí!

Vlečný vůz č. 1304 bude zařazen do provozu mezi tzv. komerční vozy střešovické vozovny o prázdninách 2018.

REDAKČNÍ POZNÁMKA

Autor textu **Vlastimír Mudra** coby znalec a zachránce mnoha historických vozů stále dochází do střešovické vozovny jako externí spolupracovník. Do DPP nastoupil do učení v roce 1955 a poté byl vždy spojen s tramvajovými dílnami v Hostivaři a Hloubětíně. Pro DP kontakt (3/2017) zpracoval rozsáhlý článek "Té-šestka přejela do historie".

HISTORICKÝ VLEČNÝ VŮZ 1304

Text: **Vlastimír Mudra**

Foto: Petr Hejna, Zdeněk Chmelík, Vlastimír Mudra, Jan Bajer, Archiv DPP a Archiv VÚKV
Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček
Vychází jako příloha DP kontaktu č. 7-8 / 2018



JIŽ V SOBOTU 30. ČERVNA 2018
SE V KOLBENOVĚ ULICI DAL
TAKTO ZACHYTIT PROVOZ
PO ZREKONSTRUOVANÉ TRATI



KOLBENOVA BUDE PRO BYDLENÍ. S DRÁHOU

JEDNA PO DRUHÉ MIZÍ PANELOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ NA MĚSTSKÝCH RADIÁLÁCH. DALŠÍM MÍSTEM, KDE DOPRAVNÍ PODNIK VÝZNAMNĚ ZASÁHL VE PROSPĚCH MODERNÍ A TICHÉ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY, JE KOLBENOVA ULICE NA VÝCHODĚ MĚSTA.



PRÁCE U VOZOVNY HLOUBĚTÍN ZAČALY UŽ V ZIMĚ



SÍDLIŠTĚ, STAVENIŠTĚ A ZBOŘENIŠTĚ
(13. 4. 2018). TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
A NOVÁ ZÁSTAVBA DÁ TOMUTO
MÍSTU NOVÝ ŽIVOT

Trať, jejíž sláva zašla s koncem výroby ve zdejších fabrikách ČKD, dostává druhou šanci. Opět bude sloužit pracujícím, ovšem tentokrát povede k jejich obydílím, která se v místě již budují. Moderní právě zrekonstruovaná trať pozvedne atraktivitu této lokality.

Rekonstrukce a opravy začaly letos v březnu a obsáhly úsek mezi zastávkami Špitálská a Vozovna Hloubětín. **Celková délka tratě na které se pracovalo, je přibližně 1930 metrů.** Práce probíhaly v rámci tří koordinovaných akcí: RTT Sokolovská – Kolbenova,

Suomi Hloubětín a OTT Kolbenova – vjezd do vozovny Hloubětín. S náskokem největší akcí je RTT Sokolovská – Kolbenova.

V její celé délce byly původní velkoplošné panely nahrazeny **klasickou kolejovou konstrukcí na prachcích ve štěrku, převážně se zatravněným svrškem.** Vzhledem k tomu, že trať je v létě celodenně osluněná, proti sesychání trávy je zřízena závlaha. Údržba zatravnění a závlahy je řešena ve spolupráci s Městskou částí Praha 9.

V úseku jsou 4 zastávky. Poštovská a Kolbenova budou zkráceny na jeden vlak. Zastávka **Nový Hloubětín** zůstává bez zásahu. Nedaleká zastávka **Vozovna Hloubětín** byla naopak prodloužena na dva vlaky, přičemž obě jsou nově umístěny vstříčně na sever od kolejové křižovatky u vozovny. Všechny zastávky jsou bezbariérové a kromě zastávek Nový Hloubětín mají rozšířená nástupiště na nejméně 2,65 metru, s nástupní hranou v maximální možné výšce, tedy 24 cm nad hlavou kolejnice.

V rámci stavby byla zrušena světelná signalizace přechodu u zastávky Kolbenova. Nově bylo zřízeno **SSZ Kolbenova – Laponská**, které se nachází na posledním přejezdu před odbočením tratě na samostatné těleso kolem vozovny Hloubětín. Signalizace neřídí pouze provoz na samotné křižovatce, nýbrž také zajišťuje bezpečné odbočení tramvaje u vozovny. V budoucnosti by měla vzniknout signalizace křižovatky u zastávky Poštovská a dva blízké semaforey vzniknou na křižovatkách východně od zastávky Kolbenova.

Všechny signalizace budou dle dostupných podkladů vybaveny směrovými signály a doufejme také preferencí tramvajové do-

pravy, čímž by měla být zajištěna bezpečnost a plynulost především tramvajové dopravy. V této souvislosti je třeba se zmínit také o velmi bezpečném řešení stavby východně od zastávky Kolbenova, kde bude málo přejezdů a všechny signalizované. Naopak západním směrem budou zachovány 4 nesignalizované přejezdy, které mohou být zdrojem nehod a nižší plynulosti provozu tramvají.

Stavba je v provozu od 30. června 2018, ale dosud není dokončená ve své západní části. Dodavatelsko-odběratelské vztahy, které dlouhá léta zdárně vylepšovalo tržiště, letos dostaly povážlivou trhlinu. V Česku a dokonce i ve středoevropském regionu **není dostatek žulových (a v posledním období už i betonových) obrubníků**. Ty tak chybí mezi zastávkami Špitálská a Kolbenova, čímž nebylo možné stavbu zatím dokončit. Neexistuje ani zastávka Poštovská, vlaky tudíž zatím projíždějí. Hotovo by mělo být do konce prázdnin.

Přestože provoz bude dost provizorní, **Vrchní stavba DPP** odvedla velký – a především pořádně dlouhý kus práce. Přitom se na stavbě koordinovala s mnoha dalšími investory, především těmi, kteří připravují inženýrské sítě pro rozvoj lokality. Jednalo se o pokládku silnoproudých a sdělovacích kabelů, plynovody, kanalizaci, teplovod. A to všechno při ojedinělém souběhu s další velkou akcí RTT Zenklova, která bude pokračovat celé prázdniny.

RTT Sokolovská – Kolbenova (1511 metrů), Suomi Hloubětín (244 m) a OTT Kolbenova – vjezd do vozovny Hloubětín (177 m)

Délka trati:	1,93 km
Úsek:	zastávka Špitálská (mimo) – zastávka Vozovna Hloubětín (včetně) a část kolejové konstrukce u vozovny Hloubětín
Původní trať:	velkoplošné panely s blokovou kolejnicí
Nová trať:	klasická kolejová konstrukce na železobetonových pražcích ve štěrku, převážně bezžlábková kolejnice 49E1, lokálně žlábková kolejnice NT1, převážně zatravněný svršek, lokálně živiničný kryt, ve východní části otevřený svršek
Zhotovitel, obstaratel:	Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje
Projektant:	Metroprojekt Praha
Termín realizace:	3. 3. 2018 – 8/2018

Nejméně na rok zatím zůstane v provozu provizorní **zastávka Vysočanská** z centra na náměstí OSN, která sloužila v době rekonstrukce trati jako dočasná výstupní zastávka. Její poloha blízko zastávek autobusů se vcelku osvědčila, přestože znamená zábor odbočovacího pruhu z centra do ulice Pod Pekárkami. Ne náhodou se právě zde počítá s cílovým umístěním zastávek v obou směrech (tedy přesunem zastávek Špitálská) po naplnění koncepční studie IPR pro úsek od zastávky Poliklinika Vysočany až po současnou zastávku Špitálská.

Větší část nyní rekonstruované trati prochází územím buď nezastavěným, nebo územím, kde se v posledních měsících spíše bouralo,

než budovalo. První stopy toho nového, co dá jinou tvář dosud průmyslové zóně, lze vidět u vozovny Hloubětín, kde již vyrostly nové obytné domy. Intenzivní výstavba by měla v blízké budoucnosti dojít i do dalších částí Kolbenovy ulice.

Nečekaně se toto místo stane vzorovou ukázkou spojení rozsáhlých nových obytných souborů s moderní tramvajovou dopravou. Takové symbiózy se bohužel v posledních dvaceti letech podařilo dosáhnout jen v případě tramvajové trati na Barrandov (rok 2003). Podobné úspěchy mohou přinést většinou jen další novostavby tramvajových tratí. A ty jsou zatím spíše ve fázi zdoluhavých příprav.

Protihluková clona v Hloubětíně

Snaha o snížení hluku z tramvajové dopravy se nepromítá pouze do opatření na straně kolejí, jako jsou otevřené či zatravněné svršky, pružné upevnění kolejnic a jejich broušení, ale také v dalších opatřeních. Na samostatném tělese kolem vozovny Hloubětín, kde vzniká obytná zástavba, byla osazena protihluková clona. Gumové kvádry jsou umístěny na betonový základ. Nasazeny jsou na ocelové trubky. Clona dosahuje jen 30 cm nad hlavu kolejnice, ale je umístěna blízko zdroje hluku. Je prováděno srovnávací měření ve stavu před opravou trati bez clony, po opravě trati v místě se clonou a po opravě trati v místě bez clony. Očekávat lze snížení hluku asi o 4 dB. V případě potřeby lze zařízení rychle rozebrat. Clonu vyvinuli odborníci z Fakulty stavební ČVUT, katedry železničních staveb, ve spolupráci se společností MONTSTAV. Práce spojené s realizací probíhaly za finanční podpory projektu Operační program Praha – pól růstu ČR. ■



V ÚSEKU KOLEM VOZOVNY HLOUBĚTÍN SE ZA PROVOZU TESTUJE NOVÁ PROTIHLUKOVÁ CLONA Z GUMOVÝCH KVÁDRŮ, JEJÍŽ VÝSTAVBA JE NA SNÍMKU ZACHYCENA



NOVÉ TOALETY VE STANICI MŮSTEK SE DATUJÍ DO PRVNÍ ETAPY REKONSTRUKCÍ V ROCE 2014 A 2015

MODERNIZACE TOALET VE STANICÍCH METRA

JAK ZAČÍT TENTO ČLÁNEK? SNAD VÝROKEM
„...SKVĚLE, UŽ SE ZASE POKRAČUJE ...“

Se záměrem modernizovat toalety pražského metra přišel Dopravní podnik v roce 2013 a ve spolupráci s Metroprojektem v rámci studie navrhl koncept modernizace cca 30 toalet pražského metra, a to ve velmi krátkém časovém horizontu. Modernizace toalet znamenala kompletní přestavbu stávajících prostor včetně změny dispozic a kompletní výměny technologie a rozvodů inženýrských sítí. Základním požadavkem představujícím změnu dispozic byl vstup do prostoru toalet přes kontrolovatelný prostor s turnikety. Některé stávající toalety nejsou stále bezbariérové, což modernizace toalet napravuje.

V říjnu loňského roku byla zahájena druhá etapa rekonstrukce toalet jako součást střednědobého investičního plánu „Modernizace a bezbariérové zpřístupnění veřejných toalet v pražském metru.“

Z celkového počtu 57 veřejných WC, jejichž provoz zajišťuje DPP prostřednictvím externích provozovatelů, bylo podle jejich technického stavu **votypováno 25 toalet ke kompletní rekonstrukci.**

Tato akce navazuje na první etapu provedenou v roce 2014 a 2015, kdy byly rekonstruovány tři toalety v centru města ve vestibulu metra **Můstek (výstup směr Václavské náměstí, Jungmannovo náměstí a Můstek).**

Ke konci června tohoto roku byly z druhé etapy dokončeny a zprovozněny toalety ve stanicích **Jinonice, Anděl (Na Knížecí) a Vltavská.** V polovině července se budou zprovožňovat toalety ve stanicích **Náměstí Republiky (vestibul Masarykovo nádraží) a koncem letních prázdnin**

by se seznam dokončených toalet měl rozšířit o další stanice: **Palmovka (východní vestibul) a Skalka.** Během prázdnin bude rušno i ve stanicích **I. P. Pavlova a Náměstí Míru,** kde bude rovněž probíhat rekonstrukce toalet. V tomto roce by ještě měly následovat toalety na **Dejvické, Staroměstské a Nádraží Holešovice.** V následujících dvou letech by měla být celá akce dokončena.

Dopravní podnik touto akcí zareagoval na dlouholeté stížnosti veřejnosti týkající se neutěšeného stavu veřejných toalet v metru. Tento stav je způsoben nejen stárnutím vybavení a zařízení toalet, ale také trvalým vandalismem nepřizpůsobivých občanů. Aby se této situaci částečně předešlo, je v nově zrekonstruovaných toaletách také k dispozici telefonní linka. Obsluha tak může



UMÝVÁRNA
VE STANICI METRA
ANDĚL (NA KNÍŽECÍ)
PŘED A PO
REKONSTRUKCI

STANICE JINONICE A JEJÍ
WC OPĚT POHLEDEM NA
MINULOST A SOUČASNOST



v případě nouze přivolat pomoc strážníků Městské policie. Toto opatření má spolu se zavedením turniketů za cíl zvýšit bezpečnost pro uživatele toalet a zamezit, aby se v prostorách toalet pohybovaly osoby, které nezaplatí příslušný poplatek. Na vstupu do toalet je rovněž instalována kamera s možností záznamu.

Díky vzájemné dobré spolupráci dotčených služeb jednotky Dopravní cesta Metro a projektanta bylo možné modernizaci toalet navrhnout v nejmodernějším designu a především s využitím moderních technologií. Hlavním prvkem je **bezdotykový kontakt s toaletami**; v celém prostoru modernizovaných toalet jsou navrženy posuvné dveře a pohybová čidla, aby uživatelé nemuseli sahat na kliky a dveře. Bezdotykový kontakt doplňují moderní bezdotykové baterie vestavěné do umyvadlové desky a bezdotykové osušiče rukou, které svoji konstrukcí s vestavěnou nádržkou eliminují odkapávání vody na zem.

Smyslem rekonstrukce je mj. bezdotykový kontakt s toaletami.

V prostoru toalet jsou navrženy **moderní designové materiály**, které jsou ale zároveň dlouhodobě dobře udržovatelné. Podhledy jsou tvořeny plechovými dílci s integrovanými vzduchotechnickými komponenty, s integrovaným osvětlením a integrovanými sálavými panely vytápění. Prvky zařizovacích předmětů jsou z leštěného nerez uumožňujícího dlouhodobou údržbu. Výhodou modernizovaných toalet je, že DPP ve spolupráci s projektanty a architektky myslel na maminky i tatínky s dětmi a každá z modernizovaných staveb má k dispozici přebalovací pult pro nejmenší a vždy je jeden s pisoáru navržen jako dětský. Bezbariérové kabinky jsou přístupné přes mezinárodní euroklíč a mají vysoký standard. **Bezbariérové kabinky** obsahují bezpečnostní tlačítka, která přivolají pomoc v případě potřeby.

Z architektonicko-designového hlediska jsou veřejné toalety navrženy dle požadavků investora v nadčasové vizuální podobě. Tento požadavek je dodržen díky kontrastním barvám dlažby a obkladů, kdy tmavá podlaha navazuje na světlý obklad s jemnou texturou imitující kámen. Barva dlažby a obkladů je navržena ve střídavých barvách, které se svou neutralitou blíží obkladům

vestibulů pražského metra. Hlavním dominantním prvkem kontrastujícím těmito barvám je skleněný obklad, který dodá vnitřnímu prostoru velice živé a moderní barvy.

Dále bylo od prvních skic architektonickým záměrem odlišit toalety podle linky metra. Tohoto odlišení je docíleno právě skleněným obkladem, který je v odstínu připomínajícím barvu linky metra. Složitost půdorysů před rekonstrukcí je architektonicky odbourána geometrickou jednodušeстью veškerých interiérových detailů.

I přes vysoké náklady realizace moderního záměru si DPP udržel standard platby za toalety ve výši pouhých 10 Kč. V předprostoru toalet se u turniketů nachází i měnička mincí a v případě potřeby je v prostoru i označená místnost obsluhy.

Prioritou města je neustále zvyšovat komfort cestování MHD a k tomu samozřejmě patří moderní a čisté toalety. Dopravní podnik si toho je vědom a ve svém rozpočtu má na další roky vyčleněné potřebné finanční prostředky. Doufejme, že se celá akce podaří dokončit v plánovaném tříletém horizontu.



EFEKTY DOBŘE **VYLADĚNÉ** **PREFERENCE** TRAMVAJÍ

PREFERENCI NENÍ VHODNÉ POUZE ZAVÁDĚT, ALE TAKÉ ZLEPŠOVAT. SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA KŘIŽOVATCE ULIC BĚLEHRADSKÁ A OTAKAROVA, KTERÁ FUNGOVALA S PREFERENCÍ TRAMVAJÍ UŽ OD ROKU 1995, PROŠLA V ROCE 2014 OBNOVOU.

Mnozí si ještě pamatují dětské nemoci, které provázely první týdny provozu. Dnes signalizace bez výrazných zdržení převádí 90 tramvajových spojů za hodinu. Klíčem k úspěchu je kvalitní software signalizace a tramvajová detekce, která byla postupně doplněna o vzdálená rádia.

V pražských Nuslích na křižovatce Bělehradská – Otakarova byla světelná signalizace (SSZ) zřízena již v roce 1973, tehdy s elektro-

VOZY NA LINKÁCH 14 A 18 SE POTKALY V KŘÍŽOVATCE. PŘESTOŽE NEBYLY NA SVÝCH STOP-ČÁRÁCH VE STEJNOU DOBU, DÍKY VZDÁLENÝM RÁDIÍM O NICH VĚDĚLA SIGNALIZACE V PŘEDSTIHU A OBĚ TAK PROJELY VE SPOLEČNÉ FÁZI. TA SE UKONČILA IHNED PO ODHLÁŠENÍ OBOU VLAKŮ NA STOP-ČÁRE. VÝHODU VZDÁLENÝCH RÁDIÍ NAVÍC JEŠTĚ PODTRHUJÍ TVAROVKY, KTERÉ ODDĚLUJÍ TRÁŤ OD VOZOVKY A ZAJIŠTÍJÍ NERUŠENÝ PŘÍJEZD TRAMVAJE OD VZDÁLENÉHO RÁDIA KE KŘÍŽOVATCE

mechanickým řadičem (ovládacím přístrojem světelné signalizace) a s řízením pevnými signálními programy. V roce 1995 došlo k první obnově SSZ, původní řadič byl nahrazen řadičem mikropočítačovým, doplněna byla detekce vozidel, tramvajů a chodců a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvajů.

Možnosti preference byly však omezeny jednak kapacitou tohoto řadiče a jednak tím, že se tramvaje ze všech směrů přihlašovaly až těsně před stop-čarami kombinací signálů z trolejových kontaktů a z řídicích systémů elektrického ovládání výhybek (EOV). Pro nouzové nárokování volna tramvajů do směrů, které se do signálního programu zařazují pouze při nárocích (na výzvu), byly osazeny kontaktní zámky.

Na podzim 2014 byla na této křižovatce provedena druhá obnova SSZ, kdy byly kompletně obnoveny sloupy, návěstidla, kabeláž, detek-

ce vozidel, tramvajů i chodců a stávající řadič byl nahrazen řadičem nové generace. Tento řadič umožňuje vytvoření dokonalejší (i když zároveň složitější) řídicí logiky, a tato možnost byla beze zbytku využita. Řídicí logiku zpracovala Technická správa komunikací hlavního města Prahy – úsek dopravního inženýrství.

DETEKCE: KAMERY A VZDÁLENÁ RÁDIA

K detekci vozidel je použita videodetekce: určené místo na komunikaci je trvale snímáno stacionární kamerou, na obraze snímaného místa je nadefinována „virtuální detekční smyčka“ (čtverec, obdélník nebo úsečky na určeném místě v jízdním pruhu), obraz je trvale digitalizován a analyzován pomocí speciálního softwaru (vyhodnocování změn barev a jasu způsobených přítomností nebo nepřítomností vozidla v místě virtuální smyčky) a výsledkem této analýzy je informace v reálném čase jako vstup pro řadič, zda je v místě virtuální smyčky přítomno nebo nepřítomno vozidlo.

K detekci chodců jsou instalována běžná tlačítka a k detekci tramvajů opět trolejové kontakty v kombinaci se signály z řídicích systémů EOV na všech čtyřech vjezdech a kontaktní zámky.

Oproti stavu z roku 1995 však byla detekce tramvajů v letech 2014 až 2017 postupně doplněna na třech vjezdech (náměstí Bratří Synků,

Bělehradská a Křesomyslova) o tzv. vzdálená rádia (přijímače PRIPAT, které se jinak standardně používají pro příjem rádiových signálů vysílaných z tramvajů pro rádiové ovládání výhybek). Tato rádia slouží ke směrovému přihlášení tramvajů do SSZ v časovém předstihu před příjezdem tramvaje k SSZ, na rozdíl od původního stavu, kdy se tramvaje mohly do SSZ směrově přihlásit až po zablokování výhybky postavené do příslušného směru, tedy až těsně před stop-čarou.

Tím může řadič zareagovat na požadovaný směr jízdy tramvaje dříve, čímž sníží zdržení tramvajů a v některých případech zcela vyloučí původní nucené zastavování tramvajů i odbočujících, a to bez negativních dopadů na automobilovou dopravu i chodce. Na čtvrtém vjezdu (Otakarova) nebylo vzdálené rádio potřeba, protože potřebného časového předstihu od přihlášení tramvaje do požadovaného průjezdu na SSZ se zde dosáhne zastávkovým pobytém.

TRAMVAJE NA VÝZVU ŠETŘÍ ČAS VŠEM

Preference tramvajů je založena na následujících modifikacích průběhu řízení ve prospěch tramvajů (při splnění příslušných podmínek dle řídicí logiky): prodlužování vlastní fáze, zkracování jiné fáze a předvýběr vlastní fáze, doběh jiné fáze a pozdržení výběru vlastní fáze, změna pořadí fází a vložení fáze navíc v případě výzvy – poptávky.

Poznámka: uvedené funkce jsou dle Technických podmínek TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích.

Kromě přímých směrů z Otakarovy a Křesomyslovy (kde se tramvajová volna vybírají cyklicky, tedy v každém cyklu řízení, a tramvajemi jsou pouze modifikována) se všechna ostatní volna tramvajů vybírají pouze při nároku, vybírá se vždy jen ta tramvajová signální skupina, na kterou je momentálně nárok, a ukončuje se ještě v průběhu fáze ihned po skončení nároku na její prodlužování, aby volno pro ostatní účastníky provozu mohlo v navazujících fázích začít co nejdříve. Toto řešení bylo zvoleno vzhledem k poměrně dlouhým vyklizovacím časům tramvajů. Tím se celkově zpružnilo řízení a zkrátily některé neproduktivní doby v křižovatce.

V některých fázích se při nárocích tramvajů mohou vzájemně kombinovat různá nekolizní volna – tzv. multifáze.



TRAMVAJ NA LINCĚ 11 VE SMĚRU Z CENTRA BEZ ZASTAVENÍ PROJÍZDÍ KŘÍŽOVATKOU. JAKMILE SE ODHLÁŠÍ, KONČÍ JEJÍ VOLNO A NÁSLEDNĚ KONČÍ TAKÉ ZELENÁ PRO AUTA



Poznámka: cyklus řízení je periodicky opakující se doba, za kterou se postupně vystřídají volna pro všechny směry na SSZ, tj. doba mezi dvěma po sobě jdoucími začátky téhož volna; fáze řízení je doba (část cyklu), po kterou současně svítí volna pro určité směry (například fáze pro hlavní vjezdy a souběžné přechody pro chodce, fáze pro vedlejší vjezdy a souběžné přechody pro chodce, samostatná fáze pro levá odbočení na směrové signály, samostatná fáze pro tramvajové oblouky v křižovatce, samostatná fáze pro výjezd tramvaje z obratiště, fáze pro chodce na samostatném řízeném přechodu apod).

Pro dosažení maximální preference tramvají umí řídicí logika navíc i tyto speciální funkce: pokud právě probíhající tramvajová fáze neprodlužuje až do zadaného maxima (protože se tramvaje odhlásily dřív), ušetřený čas se využije k možnému prodloužení následující tramvajové fáze. Tím se dosáhlo pružnější reakce řízení na různé kombinace příjezdů tramvají a zároveň se při příjezdu více tramvají za sebou nadměrně neprodlužuje délka cyklu řízení pro ostatní účastníky dopravy na křižovatce.

ÚSPORA: 15 SEKUND NA JEDEN PRŮJEZD

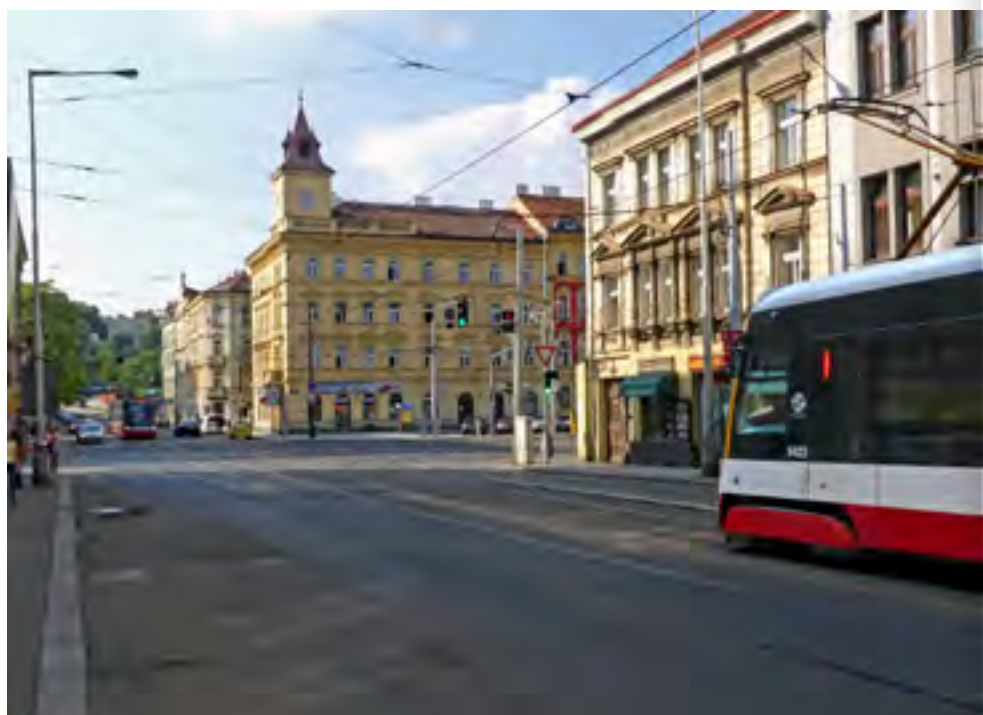
Na vjezd Otakarova umí řídicí logika při příjezdu dvou tramvají za sebou rozlišit (podle časových odstupů jednotlivých přihlášení), zda druhá tramvaj v pořadí přihlášená trolejovým kontaktem na vjezd do zastávky využila čas při čekání před první tramvají pro nástup a výstup cestujících nebo nikoliv, a podle toho řídicí logika reaguje po odjezdu první tramvaje a přihlášení druhé tramvaje zablokováním výhybky na tuto druhou tram-

vaj tak, aby její volno bylo vybráno co možná nejdříve.

Pro zjištění reálných efektů preference po výměně řadiče a zdokonalení řídicí logiky bylo provedeno porovnání jízdních dob tramvají:

1. Stav s původní preferencí tramvají: 10/2014
2. Současný stav s novou řídicí logikou a doplněním vzdálených rádií: 4/2018

Pro oba stavy byly porovnávány jízdní doby všech tramvají za 5 pracovních dnů v období 7 až 19 hodin, takže pro každý směr jízdy bylo získáno až několik set záznamů. Jízdní doby byly převzaty z databáze tramvajového řídicího systému DORIS. U zastávek Náměstí Bratří Synků do centra a Svatoplukova z centra byly pro vyhodnocení použity průjezdy kolem majáku, v ostatních případech okamžiky vyhlášení zastávky. Vzhledem k tomu, že od roku 2017 není na zastávce Svatoplukova maják, byl čas pro stav 4/2018 dopočten z časové změny pro jízdu od vyhlášení následující zastávky Divadlo na Fidlovačce.



DVĚ „JEDENÁCTKY“. TA Z CENTRA (NA SNÍMKU VLEVO) MUŠELA NA OKAMŽIK ZASTAVIT, PROTOŽE PODMÍNKY ŘÍZENÍ NEDOVOLILY ZCELA PLYNULÝ PRŮJEZD. TRAMVAJ V OPAČNÉM SMĚRU MÁ VOLNO PŘIPRAVENÉ „DO JÍZDY“



EFEKTY PREFERENCE

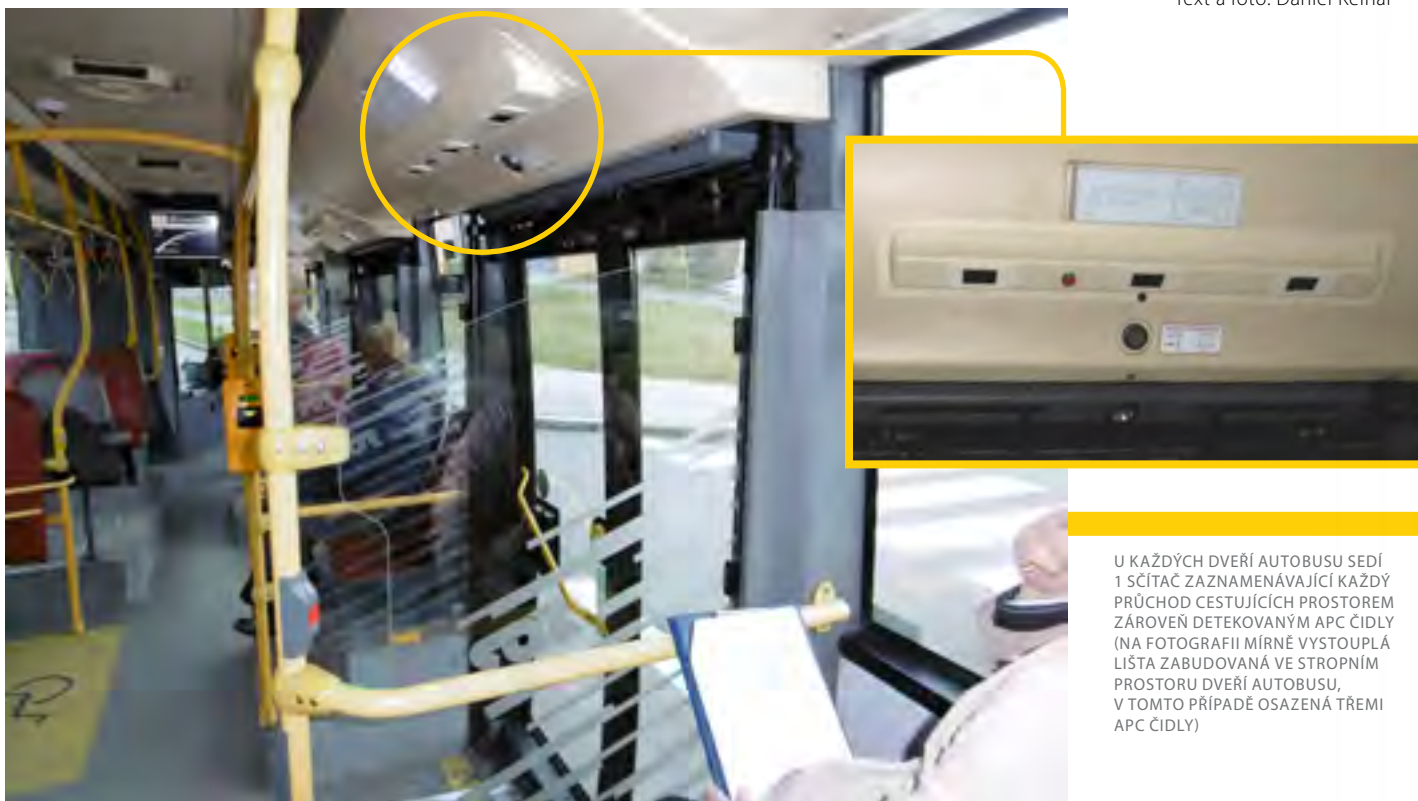
- 1 Novou řídicí logikou a novou detekcí se dosáhlo snížení průměrných jízdních dob (= zkrácení zdržení před SSZ) téměř na všech tramvajových relacích.
- 2 Na jednotlivých směrech dosáhlo průměrné zkrácení až 28 sekund.
- 3 Průměrná jízdní doba tramvají na příjezdech k SSZ (vážený průměr ze všech směrů podle počtů linek) se snížila o 15 sekund. Podrobné výsledky jsou v příložené tabulce.
- 4 Pokud přijede více tramvají za sebou, signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů jsou vybírány podle možnosti v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se výrazně omezilo vzájemné zdržování tramvají, jejich shlukování před křižovatkou a až na výjimky se vyloučilo zdržení tramvají přesahující délku cyklu řízení.
- 5 Sledováním provozu na místě bylo ověřeno, že se omezila především dlouhá zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu.
- 6 Pokud nejsou nároky tramvají, řídicí logika optimalizuje řízení podle aktuálních nároků vozidel a chodců. Tím se dosáhlo toho, že vysoká míra preference je přijatelná i pro automobilovou dopravu a chodce.
- 7 Zkrácení zdržení tramvají před SSZ se dosáhlo i při vysokém zatížení tramvajovou dopravou: ve špičkových hodinách 90 spojů za hodinu ve čtyřech vzájemně kolizních relacích (plus tramvaje vyjíždějící a zatahující do vozovny Pankrác), kdy při příjezdu více tramvají najednou se tramvaje logicky zdržují i navzájem.
- 8 Při posuzování míry zlepšení je třeba vzít v úvahu, že dosažené efekty nejsou ze zavedení preference (neboť ta zde existovala již dříve), nýbrž pouze ze zlepšení preference.
- 9 Použitím směrové detekce tramvají vzdálenými rádií se navíc dosáhlo i toho, že díky včasným směrovým přihlášením volno některým tramvajím „padá“ do jízdy, takže nemusí před SSZ zastavovat, což má příznivý vliv na energetickou náročnost – spotřebu elektrického proudu.

KŘIŽOVATKA OTAKAROVA – BĚLEHRADSKÁ / Jízdní doby tramvají dle DORIS – souhrnné výsledky

stav 10/2014: původní stav s preferencí tramvají

stav 4/2018: finální stav po obnově SSZ, zlepšení preference a doplnění vzdálených rádií od Náměstí Bratří Synků, Bělehradské a Fidlovačky (Křesomyslovy)

ze zastávky	do zastávky	stav 10/14	stav 4/18	rozdíl
Nám. Bří Synků	Div. Na Fidlov.	1:37	1:09	-0:28
Nám. Bří Synků	Nuselské schody	1:54	1:30	-0:24
Svatoplukova	Nám. Bří Synků	2:54	2:39	-0:15
Svatoplukova	Otakarova	2:36	2:28	-0:08
Otakarova	Div. Na Fidlov.	1:38	1:38	0
Nuselské schody	Otakarova	2:11	1:47	-0:24
Nuselské schody	Nám. Bří Synků	2:21	2:11	-0:10



U KAŽDÝCH DVEŘÍ AUTOBUSU SEDÍ 1 SČÍTAČ ZAZNAMENÁVAJÍCÍ KAŽDÝ PRŮCHOD CESTUJÍCÍCH PROSTŘEM ZÁROVEŇ DETEKOVANÝM APC ČIDLY (NA FOTOGRAFII MÍRNĚ VYSTOUPLÁ LIŠTA ZABUDOVANÁ VE STROPNÍM PROSTORU DVEŘÍ AUTOBUSU, V TOMTO PŘÍPADĚ OSAZENÁ TŘEMI APC ČIDLY)

SČÍTAČ VERSUS AUTOMAT. PŘESNOST TAKŘKA DOKONALÁ

STALO SE VÁM NĚKDY V POSLEDNÍCH 8 MĚSÍCÍCH, ŽE JSTE NASTOUPILI DO AUTOBUSU A SPATŘILI ČLOVĚKA, KTERÝ AŽ PODEZŘELE SOUSTŘEDĚNĚ SLEDUJE VŠECHNY CESTUJÍCÍ POHYBUJÍCÍ SE U „JEHO“ DVEŘÍ A NEUSTÁLE NĚCO ZAZNAMENÁVÁ DO PŘIPRAVENÉHO FORMULÁŘE? A VIDĚLI JSTE DALŠÍ 4? JESTLI ANO, JEŠTĚ NEMUSÍTE MÍT POCIT, ŽE JSTE PARANOIDNÍ.

Pokud jste tuto nebo jí podobnou situaci zažili, buďte si jisti, že jste se stali jedním z 12 746 cestujících, kteří byli zcela anonymně a většinou bez jejich vědomí „sečtení“ při fyzickém ověřování funkčnosti a přesnosti (validaci) systému automatického sčítání cestujících (zkráceně APC) bezplatně vypůjčeného od společnosti ABIRAIL CZ.

Zmíněným systémem byly po celou dobu výpůjčky vybaveny 2 autobusy DPP, a to SOR NB 18 (ev. č. 6826 a 6829), které jste mohli v daném období potkat zejména na linkách 125, 135, 136, 139, 150, 177, 188 a 195 na pořadích vypravovaných z garáže Hostivař.

Celkem šestnáctkrát se sešli sčítači z oddělení Dopravně-provozní podpora a Řízení kvality a předpisů, aby spolu absolvovali celkem 75 jízd (spojů), při kterých sledovali a zaznamenávali přesný počet nastupujících a vystupujících. Fyzicky sledované obraty cestujících z jednotlivých dveří autobusu byly sumarizovány a poté srovnávány na základě doporučené metodiky vycházející z normy VDV-SCHRIFT 457 s automaticky pořízenými hodnotami.

Výsledek ověřování předčil naše očekávání. Dosažená přesnost APC ABIRAIL byla zjištěna shodně u obou vozů ve výši 97,8 %. Doda-

vatel garantuje přesnost zařízení 95 %, jedná se tedy o velmi uspokojivý výsledek celého testování.

Během ověřovacího provozu, který trval od října 2017 do června 2018, fungovalo zařízení spolehlivě nejen z pohledu přesnosti, ale také nebyla zaznamenána žádná závada, která by vyžadovala servisní zásah.

Ze zkušeností dopravců využívajících systémy APC vyplývá, že již 20–25 % vozidel ve vozovém parku dopravce vybavených jakýmkoliv spolehlivým systémem automatického počítání cestujících by dokázalo nahradit fy-

zicky prováděné oblastní průzkumy a poskytovat pravidelné informace o přepravených cestujících v kratším intervalu, než umožňuje

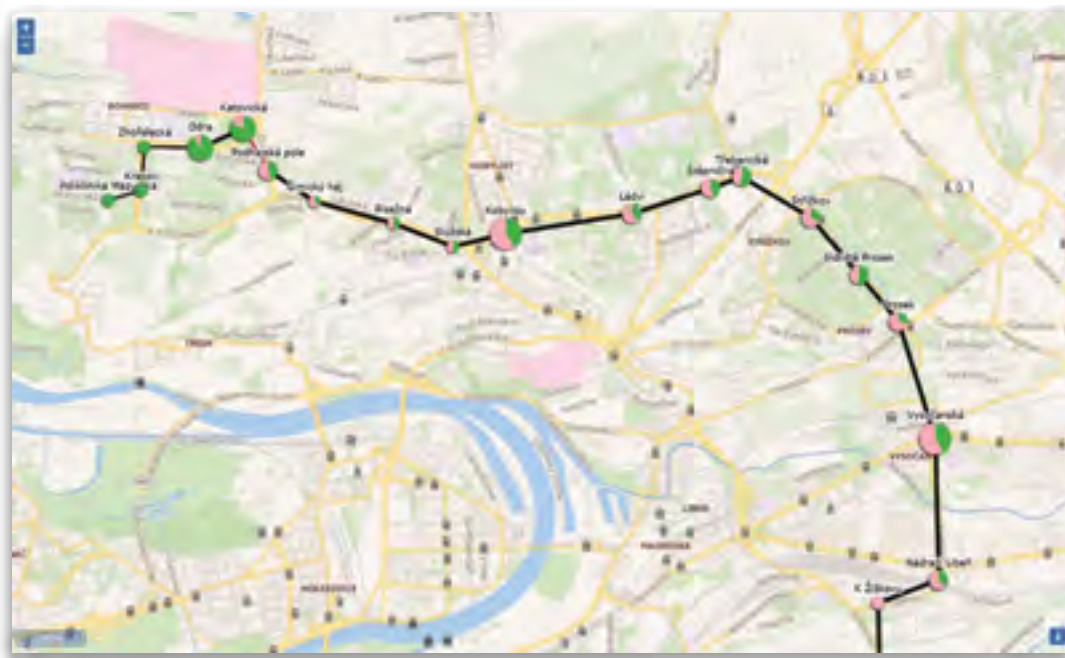
aktuálně využívaná metoda. Bližší popis systému APC jsme uvedli v DPK 12/2017.

Zastávka	Příjezd	Odjezd	Jízdné číslo	Odchylka	Nást.	Průměrná obs.	Výst.	Obsaz.	Kvalita přepravy	Skutečné využití
Prostějov hlavní nádraží	19:55:46	19:58:04	19:58	0:04	0	0	0	0	7%	43%
Křtiny	19:59:57	19:59:54	19:59	0:04	0	0	0	52	19%	51%
Znojemska	20:00:42	20:00:36	20:00	0:04	7	7	0	27	26%	51%
Odra	20:01:59	20:02:04	20:01	0:04	41	41	4	33	36%	51%
Katovická	20:02:20	20:02:49	20:02	0:04	40	40	3	81	40%	50%
Prostějov pole	20:05:00	20:05:27	20:04	0:04	11	14	13	60	36%	50%
Čimelčský nájezd	20:06:56	20:06:49	20:06	0:04	4	15	0	67	36%	50%
Prostějov	20:08:10	20:08:24	20:07	0:04	0	3	2	67	37%	50%
Bohulín	20:09:16	20:09:32	20:08	0:04	0	4	2	67	37%	50%
Křtiny	20:10:31	20:11:04	20:09	0:04	10	16	44	73	36%	50%
Lázeň	20:13:54	20:13:54	20:12	0:04	0	15	0	13	19%	50%
Bohulín	20:15:20	20:15:27	20:13	0:04	0	11	0	53	21%	50%
Prostějov	20:16:16	20:16:38	20:14	0:04	10	10	0	71	27%	50%
Prostějov	20:17:42	20:18:04	20:16	0:04	0	15	10	86	24%	51%
Prostějov	20:18:21	20:18:51	20:17	0:04	0	19	0	67	26%	49%
Prostějov	20:19:34	20:20:40	20:18	0:04	4	16	10	63	26%	49%
Prostějov	20:20:19	20:20:46	20:20	0:04	23	13	13	52	30%	49%
Katovická	20:21:40	20:21:09	20:20	0:04	0	70	42	46	34%	49%
Prostějov	20:23:27	20:23:54	20:22	0:04	0	3	0	45	29%	49%
Prostějov	20:24:21	20:24:38	20:23	0:04	1	16	0	37	22%	48%
Prostějov	20:24:44	20:24:38	20:23	0:04	0	3	0	34	24%	48%
Prostějov	20:25:26	20:24:41	20:21	0:04	1	4	0	53	28%	48%
Katovická	20:25:29	20:25:44	20:23	0:04	0	4	4	13	21%	48%
Prostějov	20:26:55	20:26:55	20:24	0:04	1	3	4	50	24%	48%
Prostějov	20:28:14	20:28:23	20:26	0:04	1	1	2	29	16%	48%

UKÁZKA ZE SESTAVY „DETAIL SPOJE“ (APLIKACE SW ABIRUN APC) NA LINCE 177

- mezizastávková přepravní zátěž na obsluhované lince č. 177
- ukazatel kvality přepravy zde vyjadřuje poměr skutečného obsazení zvoleného spoje k nastavenému standardu kvality pro přepravní špičku pracovního dne
- součinitel využití vyjadřuje procentuálně využití max. kapacity vozidla zjištěné při zkoušce obsaditelnosti
- sloupec:
 - Obsaz.** - vyjadřuje počet cestujících ve voze po odjezdu ze zastávky
 - Nást.** - nástup do vozidla v zastávce
 - Výst.** - výstup z vozidla v zastávce
 - Odchylka** - zpoždění (kladné hodnoty) / nadjetí (záporné hodnoty)

Daná tabulka ukazuje, jak se obvykle projevuje ukončení akcí (např. hudební festival Mezi ploty) pořádaných v areálu Psychiatrické nemocnice Bohulín na vytížení linek MHD v okolí. Vzhledem k tomu, že se jedná o významný a hlavně nárazový nárůst počtu cestujících na zastávkách Odra a Katovická, dochází ke zdržení z důvodu delšího pobytu v zastávce a také mírnému překročení ukazatele kvality přepravy (Standardu kvality přepravy pro špičku). Maximální hodnoty kapacity vozidla však nebylo dosaženo.



MAPKA S ČÁSTÍ LINKY 177, VZTAHUJÍCÍ SE K SESTAVĚ NAHOŘE, GRAFICKY VYJADŘUJE POMOCÍ VÝŠEČOVÝCH GRAFŮ OBRAZ CESTUJÍCÍCH V ZASTÁVKÁCH (ZELENÁ NÁSTUP, RŮŽOVÁ VÝSTUP) A TLOUŠTKA ČAR (HRAN) VYJADŘUJE ÚMĚRNÉ MEZIZASTÁVKOVOU ZÁTĚŽ. ČERVENÉ JSOU ZNAČENY ÚSEKY, KDE BYL PŘEKROČEN STANDARD KVALITY PRO ŠPIČKU

Typ vozidla	Wagon	Data dopravní	Číslo vozidla	Číslo	Průměr	Maximální počet	Číslo	Číslo	Číslo	Číslo	Číslo	Číslo	Číslo	Číslo	Číslo	Číslo
1	1	23.10.2017	8.10.2018	16	1025	1018	20%	1980	32011	34320	312710	388400	4388100	4388100	17,75%	241000
2	2	23.10.2017	13.4.2018	18	1028	1018	20%	2080	48017	61091	1201000	1201000	9790400	7238700	17,83%	332000

UKÁZKA SESTAVY „SOUHRNNÁ STATISTIKA VOZIDEL“ (APLIKACE ABIRUN APC) - PŘEHLEDNÝ SOUHRN DOPRAVNÍCH VOZIDEL A PŘEPRVNÍCH VÝKONŮ OBOU AUTOBUSŮ ZA OBDOBÍ, KDY BYLY VYBAVENY SYSTÉMEM APC ABIRAIL

PŘEDSTAVUJEME NOVÝ MULTIKANÁLOVÝ ODBAVOVACÍ SYSTEM



OD LETOŠNÍHO LÉTA BUDE CESTUJÍCÍM V MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ V PRAZE A VE STŘEDOČESKÉM KRAJI K DISPOZICI ROZŠÍŘENÁ SLUŽBA PLATBY ZA JÍZDNÉ. CESTUJÍCÍ BUDOU MÍT NA VÝBĚR MEZI VÍCE PLATEBNÍMI KANÁLY. DOJDE TAK K ZÁSADNÍ MODERNIZACI STÁVAJÍCÍHO SYSTÉMU ODBAVOVÁNÍ V HROMADNÉ DOPRAVĚ. HLAVNÍM PRVKEM JE DIGITALIZACE A PROPOJOVÁNÍ SYSTÉMŮ.

Díky novému odbavovacímu systému budou moci cestující dojíždějící ze Středočeského kraje konečně využít jeden platební systém pro celou jízdu, což zajistí ocenění více než 100 000 osob, které denně do Prahy ze Středočeského kraje dojíždí.

Na co se můžeme těšit?

Nově si cestující bude moci zvolit nosič svého dlouhodobého časového kupónu. Buď jím bude jako dosud **Lítačka**, nebo bude moci využít bezkontaktní bankovní kartu **Visa** nebo **Mastercard**, které jsou běžně v České republice vydávány a vlastní je většina obyvatel.

Dalším novým nosičem dlouhodobého časového jízdného bude **In Karta** ČD. Dlouhodobé časové jízdné se bude nahrávat na bezkontaktní bankovní karty nebo In Kartu ČD stejně jako na Lítačku. Tedy přes e-shop Lítačky (ten bude spuštěn během léta letošního roku),

nebo jako doposud na přepážkách ve Škodově paláci, či v některém z předprodejních míst ve stanicích metra.

Nový e-shop Lítačky umožní nákup z pohodlí domova a bude možné si koupit libovolnou časovou jízdenku (na 30 dní až jeden rok) a už nebude třeba chodit kupón aktivovat k validátorům ve stanicích metra. Jízdenka bude na kartě aktivována nejpozději 60 minut po jejím zaplacení.

Již dnes si do svého mobilního zařízení může kdokoli stáhnout aplikaci PID Info, která vyhledává spojení a nabízí další údaje o cestování v Praze a Středočeském kraji. Se spuštěním **multikanálového odbavovacího systému** bude tato aplikace, kterou lze stáhnout zdarma, nahrazena novou uživatelsky přívětivou aplikací PID Lítačka, s níž bude možné zakoupit si všechny druhy krátkodobých jízdenek platné od několika minut až na tři dny.

Mobilní aplikace PID Lítačka cestujícím umožní:

- nakoupit jednorázové jízdné
- pozdější aktivování jízdného (při nástupu do vozu);
- přeposlání jízdenky třetí osobě;
- vyhledávání aktuálního spojení včetně výluk a omezení;
- zobrazení aktivní mapy zastávek dle polohy uživatele;
- přehled parkovišť komerčních a městských P+R.

V rámci nového systému bude spuštěn také zcela nový webový portál s uživatelsky přívětivým e-shopem, kde si pohodlně cestující zakoupí nejen jízdní kupóny, ale v e-shopu si taky bude možné:

- nakoupit jízdné dle vybraných pásem včetně kalkulace ceny;
- nahrát kupón na bezkontaktní bankovní kartu, na IN kartu ČD, Lítačku;
- aktivovat kupón online (již nebude nutné chodit k validátoru v metru);
- nastavit upozornění na vypršení platnosti kupónu;
- změnit nosič během platnosti kupónu;
- přes jednu registraci možnost spravovat více účtů (využijí především rodiny a firmy).

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna

KDYŽ NEPŘIJDE PACIENT, NEDÁME SI NOHY NA STŮL

KAŽDÉMU PACIENTOVI RADÍM, ŽE SI MÁ NA SEBE ALESPŮJ JEDNOU DENNĚ VZPOMENOUT, ŘÍKÁ IVANA MATĚJOVSKÁ



BOLESTI ZAD, HLAVY, KONČETIN. TĚMĚŘ VŠICHNI OBČAS TYTO OBTÍŽE MÁME A ÚSPĚŠNĚ ČI MĚNĚ ÚSPĚŠNĚ S NIMI BOJUJEME. SVĚ O NICH VÍ I IVANA MATĚJOVSKÁ A PAVEL SZÉKELY, DVOJICE REHABILITAČNÍCH PRACOVNÍKŮ PŮSOBÍCÍCH V DOPRAVNÍM PODNIKU. O LÉČBĚ, NEJČASTĚJŠÍCH OBTÍŽÍCH PACIENTŮ I ADMINISTRATIVĚ, KTERÁ K JEJICH PRÁCI PATŘÍ, JSME VEDLI ROZHOVOR V PŘÍJEMNÉM PROSTŘEDÍ DEPA HOSTIVAŘ.

VÝHODU PRÁCE POD HLAVIČKOU DPP VIDÍ PAVEL SZÉKELY V TOM, ŽE „NEJSME VÝROBNÍ LINKA. CHCEME SE PACIENTŮM VĚNOVAT OPRAVDU INTENZIVNĚ A PEČLIVĚ.“



Vaše povolání není úplně typické pro Dopravní podnik, jak jste se k tomuto uplatnění dostali?

Pavel: Přišel jsem v roce 1993, kdy se rehabilitace v Dopravním podniku teprve rozjížděla. Letos to je 25 let... A co mě přivedlo? Náhoda. Byl jsem ve správný čas na správném místě.

Ivana: Já pracuji u Dopravního podniku pátým rokem a také mě přivedla náhoda, tedy nabídka volného místa.

Společně pracujete pět let, poznali jste se ale dříve, už v době studií...

Ivana: To jsme zjistili až ve chvíli, kdy jsem si šla prohlédnout své budoucí pracoviště.

Pavel: Ivana mě poznala, já ji samozřejmě ne. Na škole byla spousta studentek, ale já měl oči jen pro svou úžasnou manželku.

Společně se staráte o fyzické zdraví zaměstnanců DPP, ale i externích klientů. Jaký je mezi nimi podíl?

Ivana: Řekla bych, že je to tak půl na půl. Lékaři v okolí k nám posílají hodně lidí, pro-

tože jsme jediná vodoléčba široko daleko. Reklamu nepotřebujeme, už teď máme poměrně dlouhé čekací doby. I z tohoto důvodu bychom byli rádi za člověka navíc, to ale asi není v současné době možné.

Pavel: Rehabilitace je tak trochu i sezónní záležitost. Nejvíce lidí máme na jaře, kdy jsou všichni po zimě unavení a začnou pracovat na zahrádkách, to potom přijdou s bolestmi k nám. A pak ještě před dovolenou, na kterou chtějí být fit.

Ivana: A pak se objeví znovu na podzim, takže je to vlastně takový věčný koloběh.

S jakými nejčastějšími obtížemi pacienti přicházejí?

Ivana: Nejvíce s vertebrogenními potížemi. Ty jsou časté, protože téměř každého bolí záda. Další kategorií jsou úrazy, těch je ale u nás výrazně méně.

Jak je to se zaměstnanci – mají v objednávkách přednost před klienty zvenku?

Pavel: Nepsanou dohodou je, že zaměstnanci bereme přednostně, ale tím, jak máme

pořád plno, je to obtížné. Kamenem úrazu je především neochota vedoucích pouštět své zaměstnance na terapie v rámci pracovní doby. Kvalitní rehabilitace by mnohdy předešla pracovní neschopnosti zaměstnanců.

Ivana: S tím bohužel musím souhlasit. Osobně nevidím pro zaměstnance žádný benefit, snad jen to, že ti, co pracují v Hostivaři, to k nám mají co by kamenem dohodil. Ano, existují sice zaměstnanecké slevy na procedury, nicméně většina, která k nám dochází, jde na poukaz. Slevy se vztahují pouze na platby v hotovosti.

Vyhledávají vaše služby spíše mladší nebo starší ročníky?

Ivana: Nejvíce chodí lidé mezi padesátkou a šedesátkou, další skupinou jsou pak sportovci. Máme ale i starší pacienty, třeba jednu paní, které je 88 let a pořád ještě zvládne vylézt do vysoké vany.

Pavel: Léčíme všechny věkové kategorie, ale spíš se zaměřujeme na dospělé. Nicméně když přijde dítě, samozřejmě pomůžeme i jemu.

Máte pacienty nějak rozdělené, nebo berete podle toho, kdo má zrovna čas?

Ivana: Každý máme své stálé klienty. Ostatní si rozdělujeme podle toho, kdo má volno. Nemáme nikoho, kdo by nám objednával pacienty. Jsme tedy sami sobě i recepčními. Občas je to tedy docela náročné – objednávat na chodbě, do toho brát telefony a věnovat se pacientům, kteří přišli na terapii.

Jaké možnosti rehabilitace nabízíte?

Pavel: Různé druhy elektroléčby (tj. ultrazvuk, interferenční proudy, magnetoterapii, laser, lymfatickou drenáž) a vodoléčbu (máme k dispozici celkově vířivé vany i částečně vířivé vany se zaměřením na končetiny).

Na jaké zdravotní potíže aplikujete tu či onu léčbu?

Ivana: Vodoléčbu předepisují lékaři nejčastěji po traumatech, zlomeninách a při přetížení (např. u karpálních syndromů horních končetin). U diabetu se používá na prokrvení dolních končetin. Reflexní masáže a měkké techniky jsou namíště u bolestí zad, migrén a při poúrazových stavech.

Pavel: Elektroléčba slouží k uvolnění přetížených svalů a následnému odblokování kloubních blokády. Dále nabízíme individuální tělocviky, masáže, reflexní masáže, měkké techniky na uvolnění ztvrdlých tkání a mobilizace jako předstupeň masáží.

O který druh terapie je největší zájem?

Pavel: Většinou o masáže zad a šíje, někdy chodidel. Hodně mobilizujeme také ramena a lokty po úrazech. Umíme všechno. Dříve tady fungovala i posilovna, ale tu bývalá vedoucí věnovala podnikovým hasičům. Již pět let je tato místnost prázdná a je to velká škoda. Pravidelné cvičení by zaměstnancům, jejichž práce je většinou za stolem, bylo ku prospěchu. Rozumná pohybová aktivita předchází potížím s bolavými zády.

Ivana: Pamatuji si, že když jsem nastoupila, byl o posilovnu docela zájem a najednou se zavřela. Víím, že nechodilo pravidelně mnoho lidí, ale i když přišli tři nebo čtyři denně, myslím, že využití měla.

Pavel: Pořádalo se tu také skupinové cvičení pro zaměstnance, respektive zaměstnankyně. To bylo bohužel zrušeno. Je pravda, že návštěvnost byla o prázdninách menší, ovšem od září do března byl o cvičení velký zájem.



Ivana Matějovská (42) a Pavel Székely (49)

vystudovali Vyšší odborné studium fyzioterapie v Brandýse nad Labem. Tvoří tým rehabilitačních pracovníků v nestátním zdravotnickém zařízení, které funguje v rámci DPP v depu Hostivař.

Ivana: Cvičení bylo především pro ženy a probíhalo po pracovní době. Pravidelně docházelo asi osm cvičenek. Vedla to jedna naše kolegyně a troufám si říct, že velmi pěkně. Tím, že se jednalo o jógové cvičení, nebály se chodit ani ženy ve středním věku.

Jednou z nejméně oblíbených činností je administrativa, kolik času zabírá vám?

Ivana: Je to asi to nejhorší na naší práci. A nelze kvůli tomu neobjednávat pacienty, protože ztrácíme výkony. Takže ji zpracováváme ve chvíli, kdy někdo nepřijde.

Pavel: Je pravda, že před koncem měsíce jsme úředníci na 100 %. Nejdřív vypisujeme karty, protože pojišťovny musí mít písemnou formu dokumentace, pak vypisujeme kódy do programu pro pojišťovny. Nakonec ještě vyplňujeme elektronické karty. Nedá se tedy říct, že bychom si někdy mohli dát nohy na stůl.

Co považujete za největší výhodu vašeho pracoviště a co by se případně dalo ještě vylepšit?

Ivana: Já bych náš tým posílila ještě o jednoho pracovníka, jinak jsem v podstatě spo-

kojená. Prošla jsem několika pracovišti, tak mám srovnání. Pracovala jsem v Kladrubech u Vlašimi, na poliklinice Prosek a dalších rehabilitačních zařízeních a můžu tedy porovnat úroveň jednotlivých pracovišť. Ráda zjišťuji, že v mnoha ohledech máme u nás nejlepší pracovní podmínky.

Pavel: Je nepopiratelný fakt, že se pacientům můžeme věnovat. Nejsme žádná výrobní linka, nemusíme koukat na každých deset minut a současně nabízíme hned několik terapií najednou. Chceme se pacientům věnovat opravdu intenzivně a pečlivě.

Vaše práce je poměrně dost fyzicky náročná. Pociťujete na sobě „známky opotřebení“, případně jak je řešíte?

Ivana: Nemůžu říct, že bych neměla následky, takže už jsem začala o sebe pečovat. Mám to stejně jako naši pacienti, kterým rádím, že si musí na sebe alespoň jednou denně vzpomenout.

Pavel: Jsme jenom lidi, takže i nás různé bolí. Každý o sebe musí pečovat, protahovat se, hýbat. Já osobně řeším „únavu materiálu“ masážemi. ■

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



Už je tomu půl století od chvíle, kdy se tramvaje 29. července 1968 poprvé rozjely po nové tramvajové trati Na Moráni. V té době si asi už nikdo nevzpomněl na to, že tudy krátce jezdila pravidelná linka už v letech 1898–1900 a kolej (tehdy jen jedna) tu jako manipulační zůstala až do roku 1909. Náš snímek (originál má velikost 17 x 12 cm) zachytil křižovatku Palackého náměstí, kde je v pozadí vidět ještě rozestavěná trať. Poloha křižovatky na náměstí se během padesáti let dvakrát zásadním způsobem změnila.

Padesát let uplynulo také od okupace Československa vojsky Varšavské smlouvy. Příjezd cizích, především sovětských vojsk na několik dní zcela ochromil městskou hromadnou dopravu na území Prahy. Fotografií z této události pochopitelně existuje mnoho, v archivu DPP se jich ale nachází jen několik, nepříliš kvalitních a již několikrát publikovaných. Přesto si alespoň jednou z nich připomeňme dramatické chvíle na Vinohradské třídě, kde bylo zničeno několik autobusů a poškozena jedna tramvaj. Podrobnější popis událostí si můžete přečíst v knize Fakta a legendy o pražské MHD, kterou DPP vydal v roce 2007.



Už od roku 1925, kdy Elektrické podniky hlavního města Prahy zavedly natrvalo autobusovou dopravu, bylo nutné řešit i opravy tohoto dopravního prostředku. Zprvu se prováděly v garáži v Rustonce. Teprve po přestěhování autobusů do nové garáže v Dejvicích koncem roku 1932 vznikly v uvolněném prostoru v Rustonce plnohodnotné ústřední dílny autobusů. Když byl 1. července 1983 vydán souhlas se zahájením provozu první části nových autobusových dílen v Hostivaři, začala se Rustonka uvolňovat. Snímek ukazuje dílny v Rustonce v roce 1934. Originální negativ je skleněný a má formát 18 x 24 cm.



Jsou místa, kde se tramvaje z různých příčin nefotografovaly. Mezi takové lokality patří i trať od Vinohradských hřbitovů na Vinici, kde se tramvaj první cestující svezli před 110 lety, 1. srpna 1908. Přesto se podařilo v soukromé sbírce objevit snímek soupravy, která vyjíždí ze strašnické vozovny po tehdy ještě jen jednokolejné trati směrem k Vinohradům. Fotografie vznikla nejdříve v roce 1909, zřejmě proto, aby představila nové vozy. Vlečný vůz č. 633 byl dodán v roce 1909, motorový vůz č. 287 byl podroben technicko-policejní zkoušce 10. prosince 1908.

První srpnový den roku 1883 (tedy před 135 lety) byl zahájen provoz na prodloužené trati koňky od Národního divadla na Křižovnické náměstí a přes Karlův most na Malostranské náměstí. Byla to v daném roce už druhá nová trať pouliční dráhy. Tato známá fotografie byla pořízena na dnešním Smetanově nábřeží a badatelé léta přemýšlejí, proč je kůň tak daleko před vozem. Nejčastěji se domnívají, že se splašil a kočí ho procházkou uklidňuje. Jeden dobový archivní pramen ale uvádí, že už tady se ve stanici připojovala tzv. přípřež, která pomáhala vůz vytáhnout do kopce na poměrně strmém předmostí Karlova mostu.



Významným datem je také 12. srpen. Před 40 lety byl v tento den zahájen provoz na prvním úseku tratě metra A. Této události věnujeme samostatný článek na str. 14 a 15.

Z webových stránek dopravních podniků připravil: Zdeněk Bek



ČESKOBUDĚJOVICKÁ NÁBOROVÁ VÝZVA PŘINESLA SVÉ OVOCE

„Dámy a pánové, vaše město vás potřebuje!“ Přesně těmito slovy byla zahájena náborová kampaň jihočeského dopravce v roce 2016. Urgentní výzva nezůstala bez odpovědi. Na volání DP odpovědělo i několik žen, které tak meziročně zvýšily svůj počet v řadách řidičů autobusů či trolejbusů o 100 % na aktuálních devatenáct. Od počátku roku 2017 bylo do dnešních dnů přijato již 74 nových řidičů a řidiček.



HISTORICKÁ VOZIDLA BRÁZDÍ BRATISLAVU

Sto let od založení Československa přibližuje na Bratislavském hradě Česko-slovenská/Slovensko-česká výstava. V rámci tohoto projektu se po dobu letních prázdnin můžete svést historickými vozidly z produkce československého průmyslu, tramvají Tatra K2 a trolejbusem Škoda 9TrHT. Podrobné informace o jízdách naleznete na webových stránkách bratislavského dopravce.



AKTUÁLNĚ Z ČESKA I SLOVENSKA



PLZEŇ MĚNÍ PODOBU PAPIROVÝCH JÍZDENEK

Plzeňské dopravní podniky přišly počátkem prázdnin s důležitou změnou v oblasti jízdného. Od 1. července 2018 změnila papírové jízdenky svou podobu. Cestující se však nemusí ničeho obávat, jízdenky se starým logem jsou i nadále platné, rozhodujícím znamením je jejich hodnota.



JIHLAVSKÉ TROLEJBUSY OSLAVÍ 70 LET

V letošním roce si trolejbusový provoz v Jihlavě připomíná 70 let od zahájení provozu. Pro všechny příznivce vozů se lvem a ježkem ve znaku se na sobotu 22. září 2018 připravuje Den otevřených dveří v areálu společnosti, který se ponese právě v duchu tohoto jubilea. Již teď se můžete těšit na speciální okružní linky, které budou obsluhovány historickými jihlavskými trolejbusy. Podrobný program oslav bude zveřejněn počátkem září.

PŘEDSTAVENÍ STADLER NOVA V OSTRAVĚ

Na 19. ročníku veletrhu železniční techniky Czech Raildays konaném v Ostravě byla veřejnosti detailně představena nová tramvaj Stadler Tango NF2. Dvoučlánková plně nízkopodlažní tramvaj, jejíž maximální rychlost je 80 km/h, je jednou z nejmodernějších tramvají v ČR. Samozřejmostí je klimatizace a USB zásuvky. Dohromady pojme až 188 cestujících, z toho 61 sedících. Z celkového počtu objednaných 40 vozidel se v Ostravě nacházejí již dvě. Předpokládané zahájení zkušebního provozu s cestujícími se očekává o letních prázdninách.



AUTOBUS BEZ ŘIDIČE – STÁLE JEŠTĚ **SCI-FI PŘÍBĚH?**

NA PRVNÍ POHLED SE MŮŽE ZDÁT, ŽE TENTO DÍL LETEM SVĚTEM JE VĚNOVÁN PŘÍZNIVCŮM VĚDECKOFANTASTICKÉHO ŽÁNRU, AVŠAK NENECHTE SE MÝLIT. PŘEDSTAVÍME ALTERNATIVNÍ PŘÍSTUP K VEŘEJNÉ DOPRAVĚ V NĚKOLIKA MĚSTECH EVROPY, VE KTERÝCH SE STÁLE ČASTĚJI TESTUJÍ FUTURISTICKÉ AUTOBUSY. ZAJÍMAVOSTÍ Z POHLEDU CESTUJÍCÍCH NA PALUBĚ JE FAKT, ŽE AUTOBUSY JEZDÍ BEZ ŘIDIČE.

Moderní technologie nás obklopují na každém kroku a takřka v každé kapse. Robotizace a automatizace už nejsou slova popisující zkoumání rudé planety šestikolovým vozítkem Curiosity. Vždyť automatizace je termín důvěrně známý i z provozu metra v Praze. Metro dnes necháme stranou a zaměříme se na segment veřejné dopravy, kde automatizace provozu je ve fázi objevení a testování – na autobusy.

V několika evropských zemích se totiž v nedávné době začaly masivněji testovat autobusy, které nepotřebují řidiče, umí číst dopravní značky, a výrobci se chlubí vysokou spolehlivostí a bezpečností provozu. Na úvod je důležité zmínit, že autobusy bez řidiče nemají ambici nahradit klasické kapacitní autobusy s řidiči. Všechny evropské koncepty jsou koncipovány výhradně jako doplněk veřejné dopravy v lokalitách mimo hlavní přepravní proudy cestujících.

SAMOŘÍZENÉ MOTOROVÉ VOZIDLO neboli autonomní vozidlo je motorové vozidlo, které se orientuje výhradně za pomoci počítačových systémů, navigačních systémů typu GPS a senzorických čidel, jejichž pomocí je detekováno okolí vozidla a je tak určována jeho trasa. Autonomní vozidlo ke svému pohybu nepotřebuje řidiče.

1|2|3



Na konci loňského roku se v **bavorském lázeňském městě Bad Birnbach** (foto č. 1, 2 a 3; zdroj: DB AG) nedaleko Pasova poprvé rozjel autonomní autobus mezi centrem obce a 700 m vzdáleným vlakovým nádražím. Autobus se pohybuje rychlostí 15 km/h a cestu překoná za osm minut. Vozidlo ke svému bezpečnému pohybu využívá systém senzorů, lasery a systém GPS s předem naprogramovanou trasou. Německý národní železniční dopravce Deutsche Bahn AG zavedl tuto službu jako doplněk pro své zákazníky, kteří vystoupí z vlaku v Bad Birnbachu a chtějí pohodlně a suchou nohou pokračovat z vlakového nádraží do centra lázní.

V budoucnu by společnost Deutsche Bahn AG ráda dále rozvíjela projekt autonomního autobusu, který by se choval jako soukromá automobilová služba. Na základě objednání přes aplikaci ve svém chytrém mobilním telefonu by byl cestující vyzvednut doma a pomocí autonomního autobusu bez řidiče dopraven na vlakové nádraží před odjezdem návazného vlaku.

V lednu 2018 byla ve švédské metropoli **Stockholm** (foto č. 4, 5; zdroj: DriveSweden) na půl roku spuštěna zkušební služba autobusu bez řidiče s vozidly o kapacitě až 12 cestujících na úseku dlouhém 1,5 km od vědeckého centra Kista do centrální části metropole. Autobus byl provozován ve spolupráci s národním železničním dopravcem SJ, skandinávským autobusovým dopravcem Nobina a několika společnostmi (např. Ericsson).

Vozidlo se pohybovalo rychlostí až 20 km/h a obdobně jako podobný autonomní autobus v Bavorsku „vidí“ pomocí laserů. Zajímavostí je, že tento autobus se musel popasovat i s typicky severskými příznaky počasí. Pokud totiž vjel do velmi silné mlhy, sensory vyhodnotily tento meteorologický jev jako pevnou překážku a autobus měl problém se vůbec rozjet.

Začátkem letošního roku začal autonomní autobus jezdit i v **Paříži** (foto č. 6; zdroj: EasyMile). Hlavním důvodem pro zavedení elektrického autonomního autobusu byl boj se vsudypřítomným smogem ve městě zejména v zimním období, ke kterému autobusová doprava výrazně přispívá. Městský dopravní podnik RATP si proto klade za cíl do roku 2025 nahradit celou flotilu 4500 naftových autobusů elektrobusem (80 %) a autobusy na stlačený zemní plyn CNG (20 %).

Zkušební provoz autonomních autobusů byl v Paříži ukončen začátkem dubna. Autobusová linka dlouhá 130 metrů mezi Lyonským a Slavkovským nádražím v centru města využívala most Charlese de Gaulla přes řeku Seinu,

6





4|5



7|8

po kterém jezdila dvě vozidla v odděleném jízdním pruhu. Tento kyvadlový provoz pro cestující využívající železnici byl zdarma. Vozy byly řízeny pomocí systému GPS, laseru a naprogramovaného počítače. Vozidlo jezdilo rychlostí 15 km/h a jeho kapacita byla až deset cestujících (šest míst k sezení, čtyři místa ke stání).

Poslední zastávkou Letem světem bude britské hlavní město. Po **Londýně** (foto č. 7 a 8; zdroj: [Dezeen](#)) se zatím autobusem bez řidiče nesvezeme, nicméně tamější dopravce Transport for London na jeho vývoji a budoucím provozu velmi intenzivně pracuje. Koncept vychází z filozofie „technologie s lidskou tvář“. Cestujícím tak nabídne atraktivnější alternativu k londýnskému metru a městským autobusům. V Londýně se tak zanedlouho potkáme s vozem, který cestujícím bude skutečně připomínat autobus, na rozdíl od již dnes testovaných a velmi futuristicky vypadajících vozidel.

Londýnský autonomní autobus bude napájen integrovanou baterií umístěnou v podvozku, přičemž energie se bude přenášet na každé ze čtyř kol. Toto řešení (hnací jednotka není v přední nebo v zadní části vozidla, ale přímo pod vozidlem) umožní využít efektivně celý půdorys a prostor vozidla ke svému účelu – přepravě cestujících. Rám karoserie autobusu bude z uhlíkového kompozitu, jež obklopí čirý polycarbonátový plášť. Toto řešení umožní vozidlo opatřit obrovskými okny, díky kterým bude mít cestující onu avizovanou lehkou a vzdušnou alternativu k ostatním druhům veřejné dopravy v metropoli nad Temží.

Testování autonomních autobusů již probíhá, nebo se v blízké budoucnosti plánuje, ve více evropských městech. Jejich zapojení do běžného provozu ale stále brání řada překážek jak technických, tak hlavně legislativních. A to i v České republice – nejen ve městech, která

jsme v Letem světem navštívili. Na pražských veřejných komunikacích tak na autobusy bez řidičů asi hned tak nenarazíme.

České ministerstvo dopravy ale s klíčovými výzkumnými organizacemi a firmami, které se na vývoji autonomních vozidel zahrnují i autobusy podílejí, komunikuje. Výstupem by měl být soubor strategických doporučení pro vládu, jak v této oblasti dále postupovat. Autobusy bez řidiče na českých komunikacích jsou tedy stále ještě vědeckofantastickým příběhem, nikoliv realitou. ■



SNÍMEK NEJOBLÍBENĚJŠÍ MOTOROVÉ JEDNOTKY IVA VALENTA – VT 175 (DŘÍVE OZNAČENÉ VT 18.16) NĚMECKÝCH DRAH DR NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ PORĪDIL V ROCE 1979 JAROMÍR BITTNER. SOUPRAVA JEZDILA PO TRASE EXPRESU VINDOBONA Z VÍDNĚ DO BERLINA

MŮJ ŽIVOT NALINKOVALA VINDOBONA

PŘES DEN ŘÍDÍ TRAMVAJE NA LINKÁCH VYPRÁVOVANÝCH VOZOVNOU VOKOVICE, VEČER SE PAK DOMA ZA PSACÍM STOLEM VĚNUJE REDAKTORSKÉ PRÁCI – PŘEKLÁDÁ NOVINKY ZE SVĚTA ŽELEZNICE, PŘEDEVŠÍM TĚ MODELOVÉ. IVO VALENT, FOTOGRAF DOPRAVNÍCH ZAJÍMAVOSTÍ, MILOVNÍK LOKOMOTIV VŠECH TRAKCÍ, REDAKTOR ČASOPISU ŽELEZNIČNÍ MAGAZÍN, DĚLÁ TUTO ČINNOST SE ZAUJETÍM. INFORMACE ZÍSKANÉ Z NEJRŮZNĚJŠÍCH ZDROJŮ, JEŽ S TÝMEM KOLEGŮ ZPRACOVAL, SE KAŽDÝ MĚSÍC DOSTÁVAJÍ K NĚKOLIKA TISÍCŮM ČTENÁŘŮ VŠECH VĚKOVÝCH KATEGORIÍ.

U respondentů této rubriky se většinou věnujeme pouze jednomu, hlavnímu zájmu. U vás ale uděláme výjimku, protože všechny vaše koníčky spolu úzce souvisí. A začít můžeme třeba u železnice...

Ta mě baví od nejtělejšího dětství. Je to způsobené tím, že jsme bydleli v Praze 6, nedaleko nádraží Praha-Bubeneč. Kolem něj se choďovalo na procházky do Stromovky a já už od svých 4 let vždy trval na tom, abychom (s rodiči nebo s babičkou) počkali, až pojedou nějaký vlak. Líbily se mi všechny, ale nejvíc mě fascinovala německá motorová jednotka (VT 18.16), která tehdy jezdila na expresu Vindobona. Ostatně dodnes je toto mimořádné vozidlo ikonou pro tisíce železničních fandů.

Vaše zaujetí vás neopustilo ani na základní škole...

Viceméně celou základní školu bylo jasné, že se budu věnovat dopravě. Původně jsem pomýšlel na železnici, stejně jako můj současný vedoucí ve vozovně Vokovice, Jaroslav Havíř. Vystudoval jsem obor elektrická trakce a kolejová vozidla na SPŠ dopravní v Masné ulici, absolvoval jsem

dva roky vojenské služby a pak pracoval různě – jako elektromechanik v depu Masarykovo nádraží, u DPP ve vozovně Střešovice a Hloubětín. Od dráhy k Dopravnímu podniku jsem odešel proto, že můj záměr stát se strojvedoucím byl hodně vzdálený. Stav byl naplněný a člověk by musel čekat třeba i deset let, než se nějaké místo uvolní. U DPP to bylo jiné – když chtěl člověk jezdit s tramvají, absolvoval tříměsíční kurz a mohl usednout za řídicí pult.

Do ulic Prahy i dalších měst jste ale začal vyrazet daleko dřív, jako „lovec“ s fotoaparát...

Fotografování se věnuji od roku 1978, kdy mě otec, který byl redaktorem v rozhlasu, naučil fotografovat aparátlem Flexaret na formát 6 × 6. Dodneska někdy používám fotoaparát Pentax Six, s nímž jsem se na přelomu 70. a 80. let pokoušel dokumentovat to, co začínalo pomalu mizet. Nejdřív to byly parní lokomotivy a staré tramvaje. Později jsem se zaměřil na diesellovou trakci, například na známé lokomotivy řad T 435.0 (hektor) nebo T 444.0 (karkulka), které byly v 80. a 90. letech nahrazeny novějšími typy.

Kromě techniky mizějící z pravidelného provozu vás vždy lákaly také dopravní „neobvyklosti“...

Ty jsem fotil převážně na diapositivu a myslím, že pár zajímavých věcí by se našlo. Fotil jsem například vozy metra na zkušebním okruhu u Velimi, německou tramvaj AEG v Praze, pak prototyp „Kátěčka“, který byl odlišný tím, že neměl dole prosklené dveře. Zachycen mám i provizorní provoz tramvají T3 v oblasti Výstaviště a Trojského mostu, když se jezdilo po jednokolejce s vozy spřaženými zády k sobě. Zdokumentované mám i zkoušky tratě na Barrandov, když třetí vůz byl trakčně vypnutý, aby simuloval zátěž cestujících, a mnoho dalšího. Rád jsem fotografoval také trolejbusy – skoro ve všech městech, kde na tento způsob dopravy nezanavřeli.

Převážnou část vašeho fotoarchivu tvoří lokomotivy. Které jsou vašemu vkusu nejbližší?

Nejspíše „zamračené“ a „brejlovcí“, vedle všech parních lokomotiv, které jsem zachytil v posledních letech jejich provozu. Vždy se mi líbily například „ušaté“ a „štokry“, na několika jsem se i svezl. Za nejhezčí ale osobně považuji elektrickou střídavou lokomotivu ze Škodovky, které se říká „laminátka“. Domnívám se, že svým designem patří mezi nejhezčí elektrické lokomotivy na světě. Nápad konstruktérů vyrobil složitý tvar skříně ze sklaminátu (přitom se psala druhá polovina 60. let minulého století) i řešení jejich dalších částí považuji za obdivuhodné. Sám jsem ale měl možnost zažít příchod strojů o generaci mladších – v pražském depu jsem dělal první revize na zcela nových lokomotivách řady 163 a 363.

Zájem o železnici vás přivedl i k dalšímu vašemu koníčku, a tím je psaní pro magazíny...

V 90. letech vycházel časopis Magazín modelové železnice (MMŽ), jehož obsah se týkal především modelů; s narůstajícím počtem zpráv o skutečné železnici se časopis změnil na Železniční magazín (ŽM). Protože jsem se dočetl, že hledají nového spolupracovníka, sešel jsem se tedy se šéfredaktorem a dohodli jsme se, že bych pro ně začal dělat překlady. Jazyky mi nikdy nedělaly problém a letos to je už sedmá let, co do časopisu překládám a píším texty o trakčních vozidlech a modelech.

Pod současnými názvy – Železniční magazín a Railvolution vycházejí tyto časopisy v české verzi jako měsíčník a v anglické jako dvouměsíčník. Kolik stran patří vám?
Zpracovávám měsíčně 16 stran o modelech. A zatímco kolegyně připravují „skutečnou část“ z podkladů, které jim dodávají výrobci,



LOKOMOTIVA „LAMINÁTKA“ DNEŠNÍHO OZNAČENÍ 230.101 PŘED STANICÍ BRNO – KRÁLOVO POLE. DO ROKU 1987 (JAK DOKAZUJE SNÍMEK Z PRVNÍ POLOVINY 80. LET) BYL TENTO STROJ OZNAČEN PODLE TZV. KRYŠPINOVA SYSTÉMU - S 489.0101

Foto: Ivo Valent

jako například Siemens, Bombardier, Alstom nebo Stadler, já se u modelů věnuji takřka úplně všemu, protože novinky se týkají mnoha oblastí. Modelářství má totiž opravdu široký rozsah – psát se dá i o nových modelech budov, automobilů či zemědělské techniky.

Kde získáváte potřebné informace?

Na internetu nebo ve své knihovně, která je opravdu bohatá. Při přípravě vždycky musím dbát na to, abych, jak říkávám, „nekázal bludy“, což je u tematiky zahrnující 150 let, týkající se všech trakcí, někdy nelehké, obzvláště, když se údaje ve zdrojích rozcházejí.

Jak často se věnujete psaní?

Neustále, každý den. Vždycky, když přijdu z práce, kousek udělám. Hodně překládám také z německých webů, což znamená najít potřebné informace, přeložit je a dát dohromady text, který by byl poutavý a zároveň pravdivý. Na novinky většinou dostávám tipy, ale současně trendy musím sledovat i sám.



Ivo Valent (53 let)

pracuje jako řidič ve vozovně Vokovice. Ve volném čase rád fotografuje a věnuje se psaní pro časopisy zabývající se modelářstvím. Překládá ze tří světových jazyků – angličtiny, němčiny a ruštiny.

Inspiraci čerpáte i na veletrzích, kolik jich ročně navštívíte?

Jsou to tak dva, tři, není jich mnoho. Veletrh, na jehož pořadatelsství máme hlavní podíl, se jmenuje Czech Raildays a koná se v Ostravě. Pravidelně jezdím na začátku každého roku na veletrh Spielwarenmesse do Norimberka, příležitostně například do Frankfurtu, Mnichova a také do Brna. Dobré je vidět i modelářské veletrhy menšího formátu, které se konají průběžně v různých městech. V červnu jsem rovněž navštívil výrobní závod společnosti Märklin v maďarském Györu, kde na výrobě modelů pracuje 650 zaměstnanců.

Kromě překladů a textů o modelech přispíváte do časopisů také reportážemi, o čem jsou?

Většinou jde o představení nových typů lokomotiv nebo zápisky z veletrhů, které se konají několikrát ročně. Špičkou je na přelomu ledna a února právě zmíněný Spielwarenmesse v Norimberku, kde se prezentují všechny novinky pro daný rok, co se týká modelů. Každoročně je zde vystavován milion produktů - modelů a hraček všeho druhu z celého světa. Silné zastoupení mají tradičně Italové, Čína, ale i země, od kterých by to člověk úplně nečekal.

Jak si v tomto ohledu vedou čeští modeláři a kdo je podle vás nekorunovaným tuzemským králem?

Na zmiňovaném Spielwarenmesse býváme společně se Švýcarsky tak na šestém, sedmém místě, co se návštěvnosti týče. Česká základna je velmi rozsáhlá. Kromě toho po celé republice existují modelářské kroužky, z nichž k nejaktivnějším patří modeláři z Chrudimi. S nimi si velmi rozumím a navštěvuji je.



VOZIDLO KOČKOPSA PRÁVĚ OPOUŠTÍ ZASTÁVKU MAGINOT NA KONCI HLAVNÍ PĚŠÍ ZÓNY

NANCY A KOČKOPES

NE, NEBOJTE SE. NEPŮJDE O ŽÁDNOU POHÁDKU O HOLČIČCE A PODIVNÉM ZVÍŘÁTKU. JEN SE PODÍVÁME NA ZVLÁŠTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉM V JEDNOM VÝCHODOFRANCOUZSKÉM MĚSTĚ. I KDYŽ, PROČ VLASTNĚ U TĚ POHÁDKY NEZŮSTAT?

Bylo, nebylo, ve městě Nancy, stejně jako v jiných městech, jezdily nejprve tramvaje. Koňku, zprovozněnou v roce 1874, vystřídala od roku 1898 elektrická tramvaj. Jenomže tramvaje vyšly z módy a byly v roce 1958 zrušeny. Na nějakou dobu tak ulice města ovládly autobusy. V roce 1982 byl zprovozněn trolejbusový systém, který postupně pokrýl všechny hlavní přepravní proudy ve městě. Jenomže netrvalo příliš dlouho a ve Francii se opět do módy dostaly tramvaje. Stále módní zůstala ovšem i francouzská záliba v umístění čokoliv pohyblivého na pneumatiky. A tak se zrodil kočkopes.

Formálně je systém kočkovsa prezentován jako tramvaj, ve své podstatě ale jde o trolejbus, využívající ve většině své trasy naváděcí kolejnici uprostřed jízdní dráhy. Obdobný dopravní prostředek je v provozu i v jiných městech, ovšem tam jde o systém Translohr. Oproti tomu v Nancy byl uplatněn systém TVR (Transport sur Voie Réservée) od výrobce Bombardier. Naváděcí kolejnice není instalována v celé trase, takže vozidla částečně jezdí i po běžné vozovce, kde se tedy chovají jako obyčejný trolejbus.

A aby toho nebylo málo, vozidla mají i pomocný dieselový pohon, který jim umožňuje pohyb mimo trolejové vedení. Jde tedy o zcela hybridní systém, právě proto se pro něj vzilo pojmenování „kočkovsa“. Oproti původní trolejbusové síti, kočkovsa vyjel pouze na jediné, přibližně 10 km dlouhé lince, protínající město ve směru jihozápad – severovýchod. Ostatní trolejbusové tratě, ačkoliv mohly bez problémů s kočkovsem koexistovat i nadále, byly postupně zrušeny. Jejich pozůstatky se ovšem dají ve městě nalézt ještě dnes.

Zprovoznění linky kočkovsa bylo provázeno řadou technických problémů. Krátce po zavedení v roce 2001 byl tedy provoz na rok zastaven a provedla se řada opatření, vedoucích ke zvýšení spolehlivosti. Ani tak ovšem

kočkovsa nepatří mezi zcela spolehlivé systémy a velmi často je nahrazen autobusy. Tento fakt je potvrzením dojmu, že kočkovsa kombinuje spíše nevýhody tramvají i trolejbusů, než jejich výhody. Zejména v úsecích, kde je využívána naváděcí kolejnice, je jízda značně nepohodlná.

Jízdní dráha nese znaky velkého opotřebení a častých oprav. Vykolejení není ničím výjimečným. Nakolejování je pak poměrně zdlouhavé. Provoz celého systému je značně nákladný. Intervaly na lince kočkovsa jsou v pracovní dny pouhých 5 minut. Tříčlanková vozidla, která jsou zde v provozu, svojí kapacitou téměř nedostačují, neboť linka je cestujícími velmi využívána.



INTERIÉR VOZIDLA



DETAIL VODIČÍHO KOLEČKA V ZADNÍ ČÁSTI VOZU. STEJNÝCH KOLEČEK MÁ KAŽDÝ VŮZ NĚKOLIK



SETKÁNÍ DVOU KOČKOPSŮ V PŘESTUPNÍM TERMINÁLU NA KONEČNÉ ESSEY MOUZIMPRÉ

Celodenní jízdenku na městskou dopravu v Nancy pořídíte za 4 eura. A pokud se budete chtít tímto neobvyklým dopravním prostředkem povozit, neváhejte. Vzhledem k tomu, že se blíží konec životnosti tohoto systému, bylo rozhodnuto jej opustit a vrátit se ke klasickým trolejbusům. Stejný osud již potkal i systém TVR ve městě Caen, kde jej ovšem nahradí klasická tramvaj.

Jelikož v Nancy, jak jsme již řekli, trolejbusy jezdily, je v tomto případě rozhodnutí o jejich obnově moudré. Znovu se tak možná dočkají provozu i pozůstatky ostatních trolejbusových tratí. Nyní už tedy zbývá jen konstatovat, že zazvonil zvonec, a pohádce o Nancy a kočkovsovi je konec. ■

DIVADELNÍ LETNÍ SCÉNY



I v letošním roce nabízí Praha několik letních divadelních scén. Díky pravidelným Shakespearovským slavnostem je patrně tím nejznámějším prostorem letních divadelních představení areál Pražského hradu.

Letní Shakespearovské slavnosti tam probíhají i v tomto roce, konkrétně na Letní scéně v Královské zahradě před Míčovnou. Letošní premiérou slavností je inscenace méně známé Shakespearovy komedie *Dobry konec všechno spraví*, v režii Jana Antonína Pitínského.

Letní scéna Vyšehrad patří i letos Metropolitnímu létu hereckých osobností divadla Studio DVA. Premiérově zde mohou návštěvníci vidět nastudování jedné z nejslavnějších situačních komedií, hry francouzského dramatika Georgese Feydeaua *Brouk v hlavě* s Filipem Blažkem v hlavní dvojroli. Dojde ale i na již tradiční inscenace jako *Líbánky* na Jadranu Patrika Hartla nebo třeba *Poprask* na laguně Carla Goldoniho.

V neposlední řadě lze za divadelním představením vyrazit třeba i do nákupního centra. Řeč je o **Letní scéně Harfa** na střeše stejnojmenné nákupní galerie. Pro letošek nově na repertoáru s detektivní komedií *Příště ho zabiju sám!* (s Leošem Nohou, Lukášem Langmajerem nebo Michaelou Kukulovou) a dalšími představeními, včetně titulů jako *S Pydlou* v zádech (s Josefem Dvořákem a Markétou Hruběšovou) nebo *Caveman*.

Letní scéna Divadla Ungelt na Novém Světě nabízí adaptaci humoristického románu Betty MacDonaldové, Kdokoli může dělat cokoli nebo různé inscenace se Simonou Stašovou v hlavní roli (např. *Skleněný zvěřinec* amerického autora Tennessee Williams).

FILMOVÉ VEČERY POD OTEVŘENÝM NEBEM



Letních kin napočítáme letos v Praze přibližně okolo desítky. Repertoárově v nich lze narazit na nejrůznější filmy nejrůznějších žánrů, všechny ale s neopakovatelnou atmosférou promítání pod širým nebem. Na výběr jsou třeba letní kina v Kasárnách Karlín (na snímku), na Výstavišti v Holešovicích, před holešovickým klubem Cross, ve Žlutých lázních, ve smíchovském klubu MeetFactory, na střeše Veletřního paláce, u budovy Českého rozhlasu v Karlíně, no a do výčtu letních promítání samozřejmě patří i populární **Kinobus DPP**.

HUDBA NA VENKOVNÍCH SCÉNÁCH

Ani za muzikou na venkovních scénách nemusíte nutně vyrážet na festivaly po celé republice. Stačí se vypravit třeba na Střelecký ostrov. Tam mimo jiné vystoupí například ve čtvrtek 23. srpna **Vladimír Mišík & Etc...** spolu s uskupením **Ivan Hlas trio**, případně o týden později, 30. srpna, v rámci tradičního koncertu před zahájením nového školního roku kapela **Sto zvířat**. Postupně aktualizovaný program venkovních akcí na Střeleckém ostrově najdete na webu www.letnak.cz.



Foto: Milan Slezák



Foto: Zdeněk Bek

DO JAKÉ ZASTÁVKY MÍŘÍ AUTOBUS LINKY 188?

Odpovězte na soutěžní otázku a získejte tričko „Mazačka“ a reflexní pásky s logem DPP. Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 2. září 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Do jaké zastávky tramvaj míří?** z Fotohádky v DP kontaktu 6/2018 zněla: **Lipanská**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Linka 23“ a publikací *Slang* pražských dopraváků odměněn: **Pavel Filípek**



FOTOHÁDANKA O CENY

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Pojmenování tramvají 15T

V tajence najdete dokončení textu: V roce 2017 bylo rozhodnuto o pojmenování vybraných vozů po významných osobnostech. Jako první nese od února 2017 dvoustý dodaný vůz 15T jméno olympijského medailisty ve vzpírání a pracovníka Elektrických podniků Václava Pšeničky. Jako druhý byl pokřtěn v březnu 2017 vůz po, autorovi návrhu vzhledu tramvají T3.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 2. září 2018** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: Cykloset Sigma Buster 100 a Sigma Nugget II Flash a další dva knížku 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD a sedé tričko "Nostalgie".

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 6/2018 bylo dokončení textu: Nejzásadněji změnou bylo členění vozů na čelní s kabinou strojvedoucího **a vložené bez kabiny**. Hlavní cenu – cyklocomputer Sigma BC 14.16 – získává **Vendula Trachtová**, publikaci Místa paměti národa a dětské pexeso získávají **Jakub Říha** a **Helena Procházková**.



Hlavní cena: Cykloset Sigma Buster 100 a Sigma Nugget II Flash

OBĚ SVĚTLA PERFEKTNĚ OSVĚTLÍ CESTU A SVOU VÝDRŽÍ ZÁROVEŇ POMÁHAJÍ K VYŠŠÍ BEZPEČNOSTI. SVÍTILNY SPLŇUJÍ VODĚODOLNOST IPX4, COŽ CYKLISTÉ UVÍTAJÍ PŘI NEPŘÍZNÍ POČASÍ. LEHKÁ KONSTRUKCE A JEDNODUCHÉ OVLÁDÁNÍ ZARUČUJE OBSLUHU I V RUKAVICÍCH. VYSOKÝ DOSVIT, MALÉ ROZMĚRY A RŮZNÉ TYPY SVÍTIVOSTI, TO JE JEN DROBNÝ VÝČET VLASTNOSTÍ, KTERÉ OCENÍ KAŽDÝ NÁROČNÝ JEZDEC.

	CITO-SLOVCE ZÁRMUTKU	NIGERJSKÉ SIDLO	PRKENNÉ STROPY	SPZ ÚSTÍ NAD LABEM	ZN. RHENIA	MĚSTO V MADHJA-PRADEŠI V INDI	ÚČINNÁ LÁTKA	ZKONSTRUOVAT		KUŇ S LYSINOU (NĀŘ.)	CIGARETA (ZAST)	HANA OPOVRŽENÍ	HODNĚ	AKADEMIE VĚD	ROZHL. SPOL. KAMERUNU AKONGA	PORTÝR	ŽENSKÉ JMÉNO (23.3.)	ČASOVÉ UDOBÍ
ŠPANĚL. AUTONOM. OBLAST									UTRATIT									
ANGL. VÝZVA									GLACIÁLNÍ PÍTÍ (LID)									
MINERÁLNÍ VODA				CHLADÍČI PLYN DO LEDNÍČEK	ANGLICKY DESPO-TICKÝ DANÝ FRI KŘTU									KÓD MAURETÁ-NIE	ANGL. DRN LENOCHOD TRIPRSTY			
PŘEZÍVKA REVOLU-CIONÁŘE GUEVARY			1. část tajenky MEZINÁŘ. ROZHL. A TEL. ORGANIZACE											AMERICKÝ STÁT EMILIE (DOMÁCKY)				
	AMULET	ZNAČET V TRÁVĚ DŘINA								OBYVATEL USA								
DRUH DALEKO-HLEDU							ŘÍMSKÁ 6 ZPR. DIVADLA SATIRY			FINSKÉ JEZERO	ZESPOD	INICIÁLY TUČNĚHO NÁRODNÍ KNIHOVNA			OCHRAN-KYNĚ STARO-ŘÍMSKÝCH ŽEN	ČEVNÍ TEKUTINA	UKRÁST	ARM-STRON-GOVÝ INICIÁLY
MOUŽIŠOV BRATR (HEBR. MYTH)						LĚČIVA BYLINA									IKONICKÝ ZNAK SNÍŽENÝ TON			
LSTIVÝ (KNIŽ)						STVOL								OHLA PRO STROPNÍ KON-STRUKCE FINSKO				
MĚSÍC JUPITERA			SLOV. JINAM	DECHOVÝ ŽESTOVÝ NÁSTROJ	POHONNÁ HMOTA	BARMSKÉ SIDLO		DRUH PAPOUŠKA	KÓD AZERBÁ-JDŽANLI MONGOL ROLNIK					ŘÍMSKÝ FLOZOP. BASNIK A STÁTNIK ÚTOČISTĚ				
SMOTEK							2 část tajenky											ČÁST ÚST
ČASOVÁ JEDNOTKA							ZPĚVNÁ ČÁST REGITATIVU ŘÍMSKY 4								SPZ FRYDEK MÍSTEK	OZNAČENÍ LETADEL RAKOUSKA	ZN. ZIRKONIA KÓD ČINY	
STEROIDY										BÍLÁ KRVINKA								
NAKRESLIT										VÝŽIVOVAČÍ POVINNOST								

Vítězný komiks

v soutěži DPP očima dětí 2018

název:

Slušně vychovaný žák poprvé v MHD

autorka:

Lucie Hájková, 7. A,
ZŠ Šímanovská, Praha 9

