



NA ŠTVANICI OPĚT TRAMVAJÍ
TAK TROCHU JINÁ TELEVIZE VE VÝPRAVNĚ
JSME VSTUPNÍ BRANOU DO PRAHY

METRO - TRAM - BUS



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Do centra města
rychle a levně

Quickly and cheaply
to the city center

od 32 Kč

from 32 CZK



OZVĚNY DPP V DUBNOVÝCH MÉDIÍCH



VE ČTVRTÉM LETOŠNÍM MĚSÍCI DOŠLO, PODOBNĚ JAKO V ÚNORU A BŘEZNU, K POKLESU MEDIÁLNÍ PUBLICITY DOPRAVNÍHO PODNIKU. BYŤ POKLES O TĚMĚŘ OSM DESÍTEK VÝSTUPŮ UČINIL DUBNOVOU MEDIALIZACI VÝRAZNĚ PODPRŮMĚRNOU, RAZANTNÍ NAVÝŠENÍ PODÍLU ČLÁNKŮ S POZITIVNÍM SENTIMENTEM PŘINESLO MEZIMĚSÍČNÍ POZITIVNÍ ZMĚNU MEDIÁLNÍHO OBRAZU.

Negativní zprávy byly z dlouhodobého hlediska v dubnu zastoupeny podprůměrně. Zájem médií o témata Dopravního podniku byl poměrně vyrovnaný – ve všedních dnech první poloviny měsíce se publicita pohybovala okolo dvaceti výstupů, ve druhé pak kolem třiceti.

Nejfrekventovanější skupinou byla stejně jako v březnu provozní témata, dále ta korporátní s třetinovým zastoupením celkové medializace a pětina výstupů se zabývala ostatními tématy.

Největší medializace se DPP dočkalo první dubnovou středu, jelikož se hojně psalo o **změnách v MHD** a všem, co na konci předchozího měsíce přinesly. **Investice do bezpečnosti metra** se tento den staly pozitivním tématem několika výstupů a některá média podrobně popsala průběh **rekonstrukce stanice Jinonice** a zlepšení, která přinese.

Velkého mediálního zájmu se dočkalo i téma **trasy metra D**, přesněji rozhodnutí dozorců rady DPP, že se stavbou nové trasy se začne nejdříve v úseku Pankrác – Olbrachtova. Následně pak předseda představenstva Martin Gillar novinářům oznámil, že nebude třeba

bourat sportoviště TJ Pankrác, ale začne se na Pankraci před nákupním centrem. I když bylo téma trasy metra D v dubnu jedním z nejprobiiranějších, z dlouhodobého hlediska se dočkalo výrazně pozitivnějšího kontextu.

Ačkoli se **velikonoční výluka provozu linky metra C**, dočkala z důvodu opravy kolejí spíše neutrálního vyznění, zároveň svou měrou přispěla k pozitivnímu vnímání DPP médií – na Velký pátek byla využita stanice Vltavská pro edukační akci **Nevidomí v metru**, jež se setkala s kladným ohlasem. Přivítanou pozornost si získaly i další projekty DPP, ať už to bylo tradiční **Naladte se v metru** či populární **Zážitková turistika** v metru nebo nový projekt **zážitkových jízd s tramvají Měsíček**.

Výrazným provozním tématem byla tentokrát **bezpečnost v MHD**. Několik článků se zabývalo bezpečnostními opatřeními v metru kvůli nebezpečí terorismu. Ačkoli větší část těchto výstupů přispěla k pozitivnímu obrazu naší společnosti, v těch dalších z nich odborníci upozorňovali na nedostatky.

Téma **rekonstrukce tramvajových tratí** přineslo převážně neutrálně laděné články, nic-

Dubnová medializace DPP

- 641 výstupů (články, zprávy, reportáže) – měsíční dlouhodobý průměr činí 673,5 zpráv
- Denní průměr v dubnu 18,8 výstupů (22,1 dlouhodobě)

Počet zpráv o DPP podle skupin médií

• Internetové servery	312
• Tiskové tituly	168
• Rozhlas	54
• Televize	31

méně reportáž TV Prima o RTT v Sokolovské ulici hovořila „o dopravním chaosu a paralyzované části města“.

Za zmínku stojí téma **nehod s účastí vozidla MHD** – několik článků rozebíralo cvičení Vlák 2017. V rámci tohoto cvičení se bezpečnostní složky včetně hasičů DPP připravovaly na nehodu vlaků s autobusem MHD.

S tématy hospodaření a tendrů DPP, managementem a kauzami předchozího vedení a v neposlední řadě s revizory a pokutami se již tradičně pojil negativní sentiment. ■

OBSAH 5 – 2017



MÉDIA

2 OZVĚNY DPP V DUBNOVÝCH MÉDIÍCH

AKTUÁLNĚ

4–5

EKONOMIKA

6 ODLOŽENÁ DAŇ ANEB POHLED DO ÚČETNÍ ZÁVĚRKY DPP

TÉMA

7–9 ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE
DÍL DRUHÝ: KAM BUDOU NOVĚ JEZDIT TRAMVAJE?

LETEM SVĚTEM

10–11 DÁMY A PÁNOVÉ, UITP. SEZNAMTE SE

PROFIL

12–14 JSME VSTUPNÍ BRANOU DO PRAHY

UDÁLOST

15–17 NA ŠTVANICI (OPĚT) PO 37 LETECH TRAMVAJÍ

KALEIDOSKOP

18–19 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

TECHNOLOGIE

20–21 PROČ A JAK BROUSIT KOLEJNICE V METRU – II.

DOKUMENT

22–23 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – JIŘÍ TONAR

KOMUNIKACE

24–25 TAK TROCHU JINÁ TELEVIZE VE VÝPRAVNĚ

ABSOLVENT

26–28 FIČELA JSEM JAK ŠIRON

VZPOMÍNKA

29–31 ZA TAJEMSTVÍM PUTOVNÍCH PAMÁTNÍKŮ

TIP NA VÝLET

32–33 DĚTSKÁ ŽELEZNICE V BUDAPEŠTI

KULTURA / SOUTĚŽ

34

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

35

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 22. ročník

Adresa redakce: oddělení Komunikace DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner,

Milan Bárta, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,

Dagmar Habová, Soňa Jindráková, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála,

Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 28. dubna 2017

NEPRODEJNÉ

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



REGISTR PRO VYSOKOŠKOLÁKY

V souladu s rozvojovým programem Kariérové poradenství pro VŠ, jehož součástí je Registr pro VŠ, připomínáme všem zaměstnancům s vysokoškolským vzděláním a studentům vysokých škol, kteří na své současné pracovní pozici nevyužívají získanou (získávanou) kvalifikaci, že mají možnost přihlásit se do tohoto registru. Cílem Registru pro VŠ je efektivnější využití získané nebo získávané VŠ kvalifikace zaměstnanců DPP, propojení personálních i kvalifikačních potřeb zaměstnavatele se zájmy zaměstnanců o uplatnění jejich VŠ kvalifikace v DPP.

Možnost zařazení do Registru pro VŠ a další informace k programu Kariérové poradenství pro VŠ najdete na intranetu nebo můžete kontaktovat přímo Pavlínou Pecháčkovou, linka: 95005, email: pechackovap@dpp.cz (pp)

JAZYKOVÉ VZDĚLÁVÁNÍ V DPP

Od září 2017 DPP připravuje pro své zaměstnance již 2. ročník jazykového vzdělávání podle jednotné koncepce, která byla zavedena v dubnu 2016. Zaměstnanci si mohou zvolit výuku angličtiny, němčiny nebo ruštiny a výuka bude probíhat ve skupinách dle vstupní úrovně znalostí jazyka. Přihlášky se přijímají do 31. května 2017, zahájení skupinové výuky předpokládáme v týdnu od 18. září 2017 a potrvá do 15. června 2018.

Podmínky pro možnost přihlášení a další informace k jazykové výuce najdete na stránkách personálního úseku na intranetu nebo můžete kontaktovat přímo Pavlínou Pecháčkovou, linka: 95005, email: pechackovap@dpp.cz (pp)

KINOBUS JIŽ PODESÁTÉ!

Asi málokdo v roce 2008, kdy Kinobus DPP odpromítal své první metry 35mm filmu, počítal s tím, že v roce 2017 vyjede na letní turné. A je to tady! Již 10. ročník Kinobusu je opět v plném plánu s jednotlivými MČ a distributory filmů. Turné Kinobusu je naplánováno od 19. června do 14. září 2017. Promítání bude standardně probíhat vždy od pondělí do čtvrtka se začátkem promítání vždy po setmění. Každý den pak přijde na program jeden večerní film. Budete se moci těšit minimálně na 4 nové lokality. Vstup na jednotlivá promítání bude již tradičně zdarma, kasička Nadace Nova se již pečetí.

Vlastní autobus právě teď prochází v ústředních dílnách DPP v Hostivaři každoroční péčí tak, aby divákům mohl po celé prázdniny přinášet pohodovou letní atmosféru. Letos budou moci návštěvníci ovlivnit zařazení některých filmů do promítání. Sledujte tak facebookový profil Kinobusu a DPP, kde se dozvíte víc. (što)

ZE ZASEDÁNÍ V MOSTĚ

Zasedání odborné skupiny Tramvajové tratě (OS TT) – Sdružení dopravních podniků ČR pod záštitou Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova se uskutečnilo v Mostě ve dnech 26. a 27. dubna 2017. Předsednictví v této skupině od letoška patří Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, neboť po personální změně v Dopravním podniku Ostrava (DPO) se post předsedy OS TT uvolnil. Nyní skupinu vede Jan Šurovský, technický ředitel DPP, na postu tajemníka dále zůstává Martin Chovanec, technický a investiční náměstek ředitele DPO.

Na programu, kromě běžné činnosti, bylo i představení rozvojových záměrů jednotlivých provozovatelů, tedy zejména staveb nových tramvajových tratí. Následovala i exkurze po tratích domovského podniku a navštíveny byly i obě vozovny. Podzimní zasedání proběhne v Olomouci. (šur)

KUŽELKÁŘSKÝ TURNAJ OVLÁDLA PRAHA

Již 64. ročník tradičního kuželkářského turnaje dopravních podniků, který tentokrát hostila Praha, proběhl od 12. do 13. května 2017. Za DPP přivítal účastníky z Čech a Slovenska personální ředitel DPP Jiří Špička. První den sice ovládlo družstvo Liberce a Praha držela až čtvrté místo, ale díky zlepšení ve druhém dni a po dramatickém závěru se z celkového vítězství a putovního poháru radovali pražští hráči. Cennou trofej se tak podařilo družstvu pražského DP získat znovu po dlouhých 49 letech (naposledy Praha vyhrála v roce 1968). Pražští hráči se neztratili ani v soutěži jednotlivců, kde se hned čtyři srovnali za sebou na třetím až šestém místě. (jb)



Foto: Pavel Strnad



Foto: Petr Agámek

POZVÁNKA NA PRAŽSKOU MUZEJNÍ NOC

Již tradičně patří druhá červnová sobota v Praze otevřeným muzeím a galeriím. Letošní Pražská muzejní noc, která proběhne v sobotu 10. června 2017 od 19.00 do 1.00 hodin, nabídne zájemcům možnost navštívit celkem 49 muzeí, galerií a dalších kulturních institucí v 78 objektech. Dopravu mezi jednotlivými objekty opět zajistí Dopravní podnik, a to prostřednictvím 10 speciálních muzejních autobusových linek. Vstup do všech objektů je zdarma, s výjimkou NKP Vyšehrad, kde se platí symbolické vstupné 1 Kč. (red)



Foto: Petr Hejna

PREFERENCE TRAMVAJÍ NA EVROPSKÉ A LETENSKÉM NÁMĚSTÍ

zlepšení došlo na SSZ Letenské náměstí. Zde byla obnovena preference, která fungovala do rekonstrukce SSZ v roce 2012. Oproti původnímu řešení, které umožňovalo

opatření řidiči již znají z nedalekého SSZ Sokolovská – Šaldova, u zastávky Urxova. SSZ Křižovnická – Kaprova (Staroměstská) se dočkalo nové řídicí logiky, která optimalizuje řízení, včetně prodlužování vložené fáze pro linku 17 ve směru z centra. Má také kvalitnější zpracování detekce MHD, což eliminuje především falešné nároky autobusů na kolejkách. Kvůli zavedení nižší rychlosti tramvaj ve směru z centra bylo upraveno SSZ Zenklova – náměstí Na Stráži (Bulovka). Současně bylo optimalizováno řízení pro tramvaje, autobusy i automobily, včetně bočních vjezdů. Úpravy signalizací byly realizovány dle projektové dokumentace zpracované TSK-ÚDI, Eltodem nebo DPP, a projednané s Odborem dopravních agend MHMP a Policií ČR. (mig)



Foto: Miroslav Grossmann

V květnu došlo k úpravám řízení některých světelných signalizací, což vedlo ke zlepšení plynulosti i bezpečnosti provozu tramvajové dopravy. Na Evropské třídě byly upraveny SSZ Evropská – U Hadovky a SSZ Evropská – garáže MV (zastávka Nad Džbánem), na kterých byla zavedena preference tramvaj. Na této radiále je nyní tramvaj upřednostňována na 11 z celkem 15 SSZ. K podstatnému

prodlužování volna pro tramvaj, byly nově zřízeny vložené fáze, které se vybírají podmíněně pouze na výzvu tramvaje. Bezpečnost a plynulost provozu podpoří úprava SSZ Sokolovská – U Rústonky. V reakci na zvýšenou nehodovost při odbočování aut ve směru do centra vlevo přes trať dochází zatím zkušebně k zamezení svícení zelené pro automobily v době příjezdu souběžné tramvaje. Obdob-

Text: Peter Hlaváč a Marek Polický
Ilustrační foto: Petr HejnaText: Filip Jiřík
Ilustrační foto: Petr Hejna

ODLOŽENÁ DAŇ ANEB POHLED DO ÚČETNÍ ZÁVĚRKY DPP

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY DOSÁHL ZA ÚČETNÍ OBDOBÍ ROKU 2016 Kladný účetní výsledek hospodaření ve výši 1 835 451 tis. Kč. S ohledem na skutečnost, že DPP překročil k rozvahovému dni 31. prosince 2016 všechny hraniční hodnoty definované v § 1b odst. 3 zákona o účetnictví, je klasifikován jakožto velká účetní jednotka a jedná se tedy o povinně auditovaný subjekt.

Z výše uvedeného důvodu je součástí účetní závěrky rovněž přehled o peněžních tocích a výkaz o změnách vlastního kapitálu.

Statutární orgán společnosti je odpovědný za sestavení účetní závěrky, která musí podávat věrný a poctivý obraz o stavu a pohybu majetku a jiných aktiv, závazků a jiných pasív, o nákladech, výnosech, výsledku hospodaření a finanční situaci účetní jednotky.

Úkolem statutárního orgánu je rovněž s péčí řádného hospodáře využívat veškeré možnosti jejího sestavení definované zákonem o účetnictví a příslušnými daňovými zákony. Účetní závěrka je tedy sestavena na základě výše uvedených principů, přičemž **tyto zásady mají v celé řadě případů nefinanční dopad na tuto závěrku, tzn., že některé realizované účetní operace nejsou kryty finančními prostředky.**

Mezi takovéto operace, které nejsou v reálném čase kryty finančními prostředky, patří **institut odložené daně**, kterou je auditovaná účetní jednotka povinna vykazovat. Tato odložená daň v podstatě odráží výši daňového závazku společnosti, který bude muset být v budoucnu za určitých okolností uhrazen. Výše tohoto odloženého daňového závazku

byla významným způsobem snížena, a to v úrovni cca 900 mil. Kč tím, že představenstvo společnosti rozhodlo v souladu se stanoviskem daňového poradce o přerušení daňového odepisování dlouhodobého hmotného majetku, a tím i uplatnění daňových ztrát, které DPP v minulých letech nakumuloval. Tyto ztráty je v souladu s daňovými předpisy možno uplatnit pouze po dobu 5 let od jejich vzniku a právě rok 2016 byl posledním rokem, kdy nedojde k propadnutí žádné z těchto daňových ztrát.

Pokud tedy výše uvedené principy promítneme na dosaženém výsledku hospodaření DPP za rok 2016, můžeme konstatovat:

Dopravní podnik hl. m. Prahy dosáhl výsledek hospodaření před zdaněním – **zisk ve výši 1 275 662 tis. Kč, který byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci (závazek veřejné služby), jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2016 částky 12 666 127 tis. Kč, z toho přiměřený zisk činil 991 mil. Kč.**

Celá hodnota tohoto přiděleného průměrného zisku tak byla vykazována jakožto zisk a finančně slouží výhradně ke krytí reinvestičních (obnovovacích) akcí, **v tomto případě na obnovu vozového parku DPP.**

V souladu s platnými právními předpisy, zejména Zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění je účetní jednotka **povinna sestavit účetní závěrku** k rozvahovému dni, tj. v případě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, k 31. 12. 2016. Účetní závěrka je nedílný celek a tvoří ji dle § 18 předmětného zákona:

- rozvaha,
- výkaz zisku a ztráty,
- příloha.

Účetní závěrka je nedílnou součástí výroční zprávy společnosti Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, která je sestavena v souladu s § 21 Zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění.

I přes vykázaný kladný účetní hospodářský výsledek nebude DPP za zdaňovací období roku 2016 platit daň z příjmů právnických osob. Po započtení výše popsané odložené daně (její snížení), která není v reálném čase finančně kryta, tak DPP dosáhl **zisku po zdanění ve výši 1 835 451 tis. Kč.** Zjednodušeně řečeno, po **odpočtu nefinančních operací účetní závěrky a účelových finančních prostředků na obnovu vozového parku, je finančně krytý výsledek hospodaření pouze ve výši 284 662 tis. Kč.** ■

ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

DÍL DRUHÝ: KAM BUDOU NOVĚ JEZDIT TRAMVAJE?

V PRVNÍM DÍLE JSME ODPOVĚDĚLI NA ZÁKLADNÍ OTÁZKY VÝZNAMU BUDOVÁNÍ NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V NAŠEM HLAVNÍM MĚSTĚ. DRUHÁ ČÁST PŘEDSTAVUJE JIŽ KONKRÉTNÍ SMĚRY PLÁNOVANÉHO ROZVOJE TRAMVAJOVÉ SÍTĚ A ÚZKOU SOUVISLOST TAKOVÝCH ZÁMĚRŮ S ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍM.

Co je to územní plánování a proč je důležité pro stavbu nových tramvajových tratí? Územní plánování stanovuje koncepci rozvoje města a určuje možná funkční využití veškerých ploch v území včetně umístění významných dopravních staveb. V pojetí současného územního plánu hlavního města Prahy (ÚP) platného od roku 2000 jsou přímo stanoveny i koridory pro možné budoucí tramvajové tratě. Přidání nových tras je možné pouze procesem schválení změny územního plánu, což je záležitost s časovou náročností projednávání v řádu několika let.

Územnímu plánu jsou nadřazeny tzv. Zásady územního rozvoje (ZUR), což je strategický dokument územního plánování kraje (Praha je obcí i krajem současně), obsahující dopravní trasy důležité pro funkci města jako celku. Při projektové přípravě stavby je podmínkou doložení souladu s územním plánem, případně zakotvení stavby v ZUR, jen takové tramvajové tratě lze z hlediska územního plánování



Text: Jiří Došlý
Foto: Petr Hejna

DÁMY A PÁNOVÉ, UITP. SEZNAMTE SE

TENTO DÍL PRAVIDELNÉ RUBRIKY LETEM – SVĚTEM JE VĚNOVÁN UITP. ZKRATCE, SE KTEROU SE NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU MŮŽETE ČASTO SETKAT. VÍTE VŠAK, CO ZKRATKA ZNAMENÁ A JAKÉ JE SPOJENÍ TĚCHTO ČTYŘ PÍSMEN S DOPRAVNÍM PODNIKEM? KONZERVATIVNĚJŠÍ ČTENÁŘI OCENÍ, ŽE I DNES BUDEME CESTOVAT – PO MEZIPŘÍSTÁNÍ V BRUSELU ZAVÍTÁME DO KANADSKÉHO MONTREALU.

Mezinárodní svaz veřejné dopravy se představuje

Zkratku UITP z francouzského *L'Union Internationale des Transports Publics*, pro mnohé zřejmě srozumitelnější anglické *International Association of Public Transport*, lze do češtiny přeložit jako Mezinárodní svaz veřejné dopravy. UITP reprezentuje zřejmě největší a nejodbornější celosvětovou organizaci klíčových hráčů na trhu veřejné dopravy (od dopravců přes výrobce dopravních prostředků po tvůrce dopravní politiky nebo vědecké a akademické organizace). Obecně řečeno, UITP tak sjednocuje celý síťový řetězec článků ve veřejné dopravě napříč sektory.

Svaz byl založen v roce 1885 a jeho sídlem je Brusel. Za poslední desetiletí trpělivého, věcného a hlavně odborného lobbvání se UITP stal povinným připomínkovým místem všech evropských nařízení a regulací, které se týkají odvětví veřejné dopravy. V čele organizace stojí prezident, který je volen valnou hromadou na dva roky. V současné době tuto funkci vykonává Masaki Ogata z Japonska.

Pro úplnost dodejme, že členská základna čítá 1400 členů z téměř stovky zemí světa (z České republiky mimo jiné např. ROPID, Plzeňské městské dopravní podniky, Univerzita Pardubice nebo společnost Cegelec). Nabízí se otázka, jak UITP může efektivně fungovat, pokud zahrnuje tolik členů ze



PRAHA HOSTILA ÚČASTNÍKY PODVÝBORU KOLEJOVÁ VOZIDLA DIVIZE METRO NA PODZIM ROKU 2013

všech koutů světa. Struktura svazu je však důmyslně propracována. Skládá se z pěti skupin divizí, jak dokládá přiložená grafika.

Členství DPP od roku 1900

Věděli jste, že Dopravní podnik je členem UITP bez přerušení již od roku 1900, tedy více jak 117 let? V lednu 1900 obdržela kancelář Elektrických podniků královského hlavního města Prahy dopis od *Internationaler Permanenter Strassenbahn-Verein* (resp. *Union Internationale Permanente de Tramsways* – Stálého mezinárodního sdružení poličních drah; tak se UITP na počátku 20. století jmenovalo) s nabídkou členství v této organizaci. Poslední lednový den roku 1900 správní rada Elektrických podniků královského hlavního města Prahy (dnes bychom na-

psali představenstvo DPP) členství ve sdružení schválila. A tak se začala psát historie vzájemné spolupráce.

Čtyři písmenka „UITP“ se v DP kontaktu čas od času objevují. V paměti možná budete mít jubilejní 100. zasedání Autobusové komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy. Další zpečetění vzájemné spolupráce a respektu světa veřejné dopravy k DPP.

Opakovaně se zde o UITP psalo i v první dekádě tohoto milénia, kdy se nastavoval nový legislativní rámec ČR pro veřejnou dopravu či se uzavírala smlouva o veřejných službách



VÝROČNÍ 100. AUTOBUSOVÁ KOMISE UITP ZASEDALA V PROSTORÁCH DPP V KVĚTNU 2016

ve veřejné dráží a městské autobusové dopravě v systému PID na roky 2010 až 2019. Letos nás čeká významná událost v říjnu, kdy bude v Praze zasedat Bezpečnostní komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy. Další zpečetění vzájemné spolupráce a respektu světa veřejné dopravy k DPP.

Hlavní výhodou členství Dopravního podniku v UITP je přístup k nejnovějším trendům a technologiím zejména v dopravních divizích, ve kterých je podnik zastoupen. Věnuje se tématům městské a příměstské dopravy – metru, tramvajím, autobusům,

bezpečnosti atd. Bez sdílení zkušeností se zahraničními kolegy bychom sotva mohli čelit výzvám současné doby. Zkušební provoz autobusů s alternativním pohonným systémem, posílení bezpečnosti zejména v metru, seznamování se s plnou automatizací provozu metra a obecně možnost zapojování do inovativních rozvojových projektů a pestrých iniciativ, jejichž smyslem je jednoduše „být u toho“. Být u trendů moderní veřejné dopravy, být u světových lídrů na inovace, být u hledání řešení aktuálních problémů MHD.

UITP pořádá nejen pro své členy mnohé tematické semináře, regionální setkání či konference, které jsou každé dva roky završeny mezinárodním kongresem s výstavou UITP GLOBAL PUBLIC TRANSPORT SUMMIT (Globální summit Mezinárodního svazu veřejné dopravy). V polovině května se tak hlavní lídři z celého světa potkali v kanadském Montrealu, který hostil letošní světové setkání. Ale o tom detailněji v některém z příštích DP kontaktů.

Říkájí o spolupráci DPP s UITP:

METRO:

Josef Němeček: Po roce 1990 jsme se stali platnými členy UITP a sbírali vědomosti u západních partnerů. V roce 2015 jsme se stali členy Mezinárodní asociace metra Rusko. Dnes je DPP mostem pro výměnu provozních informací a zkušeností mezi těmito dvěma partnery, což přináší užitek všem.

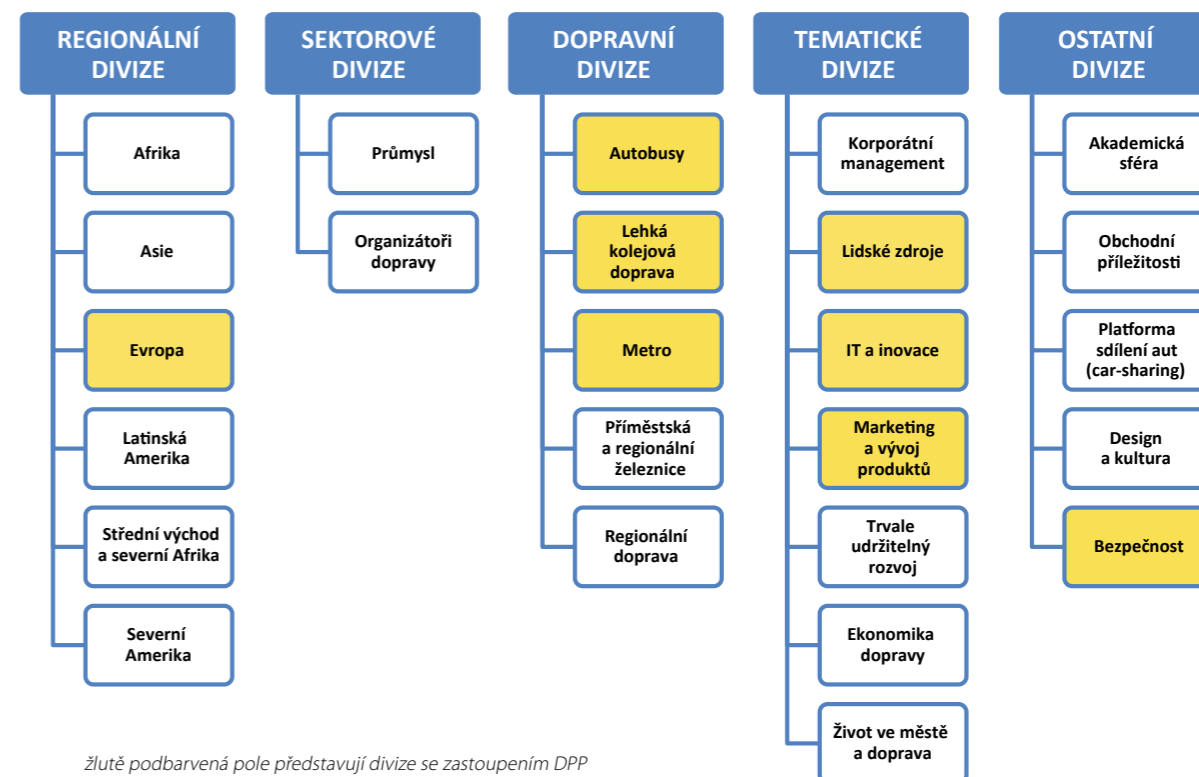
TRAMVAJE:

Miroslav Penc: Každé zasedání UITP pro mne znamená výměnu cenných informací, které se nepublikují v odborné literatuře a nejsou součástí veřejně dostupných prezentací. A také obchodní příležitosti. Například výhodný prodej tramvají T6 do Sofie měl svůj počátek právě na jednání v rámci UITP.

AUTOBUSY:

Jan Barchánek: Přínosem členství v Autobusové komisi UITP je formální i neformální výměna informací a zkušeností, včetně možností přímého zapojení do inovativních projektů. Např. v oblasti elektrobusů se jedná o klíčové evropské projekty ZeEUS a ELIPTIC, které přímo korespondují s reálnými elektrobusovými projekty DPP.

Schéma odborných divizí UITP



Žlutě podbarvená pole představují divize se zastoupením DPP

Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna a Petr Ludvíček

JSME VSTUPNÍ BRANOU DO PRAHY

VYZNAT SE V PROJEKTOVÉ DOKUMENTACI. MÍT ČICH NA LIDI. OVLÁDAT NĚKOLIK SVĚTOVÝCH JAZYKŮ. MÍT PŘEHLED O POTŘEBÁCH ZAMĚSTNANCŮ A ZÁKAZNÍKŮ. SLEDOVAT MARKETINGOVÉ TRENDY. STUDOVAT ZÁKONY K EET ČI E-SHOPU. ŠIROKÝ ZÁBĚR – JEDNA POZICE. POVÍDÁME SI S VEDOUČÍM INFOCENTER DPP MIROSLAVEM SEDLMAJEREM.



„INFORMÁTOŘI VYUŽÍVAJÍ KURZŮ ANGLIČTINY, JAK DLOUHODOBÝCH, TAK DLE POTŘEBY JEDNODENNÍCH. PROCHÁZĚJÍ TAKÉ ŠKOLENÍM TARIFU, ELEKTRONICKÝM VZDĚLÁVÁNÍM A AKTUÁLNĚ I ŠKOLENÍM EET*, ŘÍKÁ K TRVALÉMU ROZVOJI ZAMĚSTNANCŮ INFOCENTER JEJICH VEDOUČÍ MIROSLAV SEDLMAJER (NA SNÍMKU S JITKOU VAŠÁKOVOU NA PŘEPÁŽCE INFOCENTRA NA VELESLAVÍNĚ)

Tady na Infocentru Můstek visí plakát na nábor nových informátorů. Znamená to, že máte nedostatek zaměstnanců?

Momentálně si vybíráme informátory na nové Infocentrum Hlavní nádraží II, které

bude dvojčetem toho stávajícího. A je to právě v době, kdy se před dovolenými a prázdninami noví lidé shánějí hůře. Tentokrát jsme zkusili kampaň pomocí plakátů a inzerce v tisku na základě sady snímků s reálnými za-

městnanci center. Vyhledávání je třeba jít proti. Zájem vždy závisí na stavu ekonomiky i na ročním období. Znáám extrém z roku 2010, kdy se nám hlásilo i 300 lidí na jedno místo. Za zdravé považují, pokud si chci vybrat

kvalitního kandidáta, mít na jedno místo deset až dvacet zájemců.

U výběru býváte osobně?

Jsem u většiny pohovorů spolu s tím manažerem Infocentra, který má pro nábor talent a zkušenosti z personální práce, úzce spolupracujeme také s personálním úsekem. V prvním kole chceme zájemce poznat a zjistit jeho jazykovou vybavenost. V páru mezi sebou si pak povídají, kdy jim navodíme konverzační situaci, přidáme doplňkové otázky. Jako minimum předpokladů je angličtina a maturita, případně vyučení s deseti-letou praxí, velkou výhodou je druhý jazyk. Každému radíme, aby si prohlédl pracoviště a cvrkoval na přepážce. V druhém kole už řeší některé konkrétní úlohy z praxe. Všechno je to samozřejmě teorie a teprve praxe ukáže, jestli dotyčný službu ustojí.

V jakých vodách nejraději vybíráte?

Řekl bych, že v libovolných, ale rádi bereme absolventy, kteří si nepřinášejí negativní návyky z minulých zaměstnání. Mladého člověka si můžeme tvarovat podle svých potřeb – jsou tu jasné postupy, jak vyúčtovat, jak nabíjet jízdné, tarif je dán apod. Není tu tedy mnoho prostoru pro improvizaci.

příjemnější než třeba v centru. Za klienty zde máte turisty, kteří většinou přijeli na dovolenou a jsou méně ve stresu, méně spěchají a konverzace je o to příjemnější. Člověk si tam vypracuje rutinu, protože dotazy jsou poměrně jednoduché a opakují se.

A z těch negativních stránek byste jmenoval které?

Určitě je to zodpovědnost za peníze. Občas stresová situace, kterou může být reklama prodané jízdenky, mylně podaná informace, ale také nahlášení ztrát věcí v MHD, kdy to vyžaduje rychlou reakci. Ale to určitě platí pro všechny naše přepážky.

Ale obě letištní Infocentra budou asi vždy specifická...

Je ověřeno, že třetina cestujících použije na cestu z letiště MHD a většina z nich se zastaví u nás. Ale to je průměrné číslo, velmi se to liší let od letu. Nejvyšší návštěvnost máme vyzorováno z Itálie, Španělska, Británie, nárůst je v případě Ruska, Japonska, Koreje, Číny. Vliv na to má zavádění přímých linek a celkově rostoucí počet provozu letiště. 95 % klientů jsou cizinci a ne každý umí anglicky. Takže se velmi hodí základní fráze v dalších jazycích, zejména španělštině, italské



INFOCENTRA BY SE PODLE MIROSLAVA SEDLMAJERA MĚLA STÁT I KONTAKTNÍM MÍSTEM V PŘÍPADĚ PRODEJE PUBLIKACÍ A PROPAGAČNÍCH PŘEDMĚTŮ PŘES E-SHOP

I jako zástupce vedoucího i vedoucí Infocentra na letišti jste pravidelně sloužil. Jak vzpomínáte na éru za přepážkou?

Je to poměrně náročná práce, která má jak kladné tak stinné stránky. Všude je to o kontaktu s lidmi, na letišti je atmosféra určitě

a francouzštině. Alespoň o ceně jízdného, místě odjezdu autobusu či způsobu označení jízdenky. Říkám, že je lepší mít po ruce pár základů v jiných jazycích, než donekonečna pilovat angličtinu.

Infocentra DPP najdete na Můstku, Hlavním nádraží, Andělu, Hradčanské, Nádraží Veleslavin, ve Škodově paláci a dvě na Letišti Václava Havla. Za minulý rok odbavila více než 1,5 milionu zákazníků, každý třetí byl cizinec. Letos v létě se Infocentra rozrostou o druhou pobočku na Hlavním nádraží.

Stále platí to, že neposkytujete jen čisté dopravní informace?

Dotazy samozřejmě nekončí prodejem či informací o jízdence do centra, ale navazují dotazy na hotely, možnost i vícedenního cestování po městě apod. Takže čas odbavení na přepážce se natahuje s každou další poskytovanou informací nad rámec běžné informace o spojení MHD. Zaměstnancům je v tomto případě velkým pomocníkem internet. Není to jen Pražské jezulátko, svého času často poplácávaným místem bývala např. holešovická tržnice.

Odpovědnost s pozicí vedoucího celého oddělení vám opět narostla. Jak velký jste vlastně tým?

Jedná se o 52 informátorů a moji zástupkyni. Vedoucí poboček jsou moje pravá ruka. To, že každé místo má odpovědnou osobu, je dobrý model jak ve vztahu ke mně, tak k veřejnosti. Může mnoho záležitostí vyřešit hned jednak z titulu své funkce a jednak díky přehledu a přítomnosti na místě. Jde jak o kontakt s klientem, tak o řádný chod centra po technické stránce, zásobování, dovozu jízdenek či velkého množství mincí. Velké poděkování za profesionálně odváděnou práci patří také informátorům přímo za přepážkou, oni jsou první, s kým zákazník přijde do styku.

Na Můstku jsme vloni fotili jubilejního zákazníka. Jak se tomuto centru žije dnes?

Čím dál lépe. Vzniklo sice narychlo, relativně na velké ploše a nebyl to ten ideál jako náhrada za Muzeum. Preferovali jsme místo blíže k výstupu z metra, ale to jsme vyřešili navigací ve vestibulu. Jeho návštěvnost po otevření byla ve srovnání s Muzeem zhruba třetinová. Ale pro srovnání, když jsme otevřeli Hlavní nádraží, bylo prakticky bez zájmu. Rok a půl si na něj lidé zvykali. Můstek má rok a půl nyní a dostal se na dvě třetiny kapacity Muzea. Můstek by měl být zároveň výkladní



BLÍŽÍ SE OTEVŘENÍ DRUHÉHO INFOCENTRA NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ, A PROTO ODDĚLENÍ STŘEDISKA DOPRAVNÍCH INFORMACÍ ROZJELO KAMPAŇ NA NÁBOR NOVÝCH KOLEGŮ

skříni propagačních materiálů, řekněme takovým fanshopem. V přípravě je i koutek se třemi originálními sedačkami z vozů T3 a fototapetou interiéru T3.

Při značení center pokaždé pracujete s jiným formátem...

Každá „boudička“ je jiná, to je pravda. Pro zákazníky jsme ale jednoznačně Infocentrum, tedy mezinárodně srozumitelní. Pak rozlišujeme, zda jsme v metru, tedy ve „vlastním“. Zde jsme jednoznačně Infocentrum. Jsme v metru a zákazník by měl tedy očekávat informace k dopravě. Na hlavním nádraží, magistrátu a na letišti slovo infocentrum může evokovat i další služby, jako turistické informace, odlety či odjezdy. Proto jsme tato centra doplnili o trojsloví METRO – TRAM – BUS, což se nám už před lety osvědčilo na původních kioscích na letišti.

Jak byste popsal uplynulých pět let života Infocenter DPP?

Nebavilo by mě, kdybychom ustrnuli na nějaké úrovni, třeba prodeji jízdenek. Když jsme přešli pod dopravní úsek, chtěl jsem docílit rozšíření a hlavně sjednocení nabídky a k tomu mít dostatečné a jednotné vybavení SW a HW. Vedení dopravního úseku podporuje rozvoj naší činnosti směrem k veřejnosti, díky tomu jsme, myslím, výrazně zlepšili kvalitu Infocenter jak pro zaměstnance, tak komfortem pro cestující. Proběhly i rekonstrukce center, což vždy obnáší martyrium kolem stavební dokumentace, podmínek pojišťovny, bezpečnostních opatření apod. Hodně jsem

se na tom naučil. Vznikl tu také manuál pro naše infomátory nebo vlastní školení tarifu. Teď bychom chtěli popřemýšlet o doplňkovém sortimentu a ještě příjemnějším prostředí center.

To jste mi vzal z plachet otázku na budoucnost. Jakou máte představu o Infocentru tak za deset let?

Za deset let, myslím, bude odbavovací systém na jiné úrovni. Infocentra by tak mohla více plnit funkci informační a pomocnou směrem k zákazníkům. Samozřejmě i potom očekávám plnou nabídku jízdného. Dá se ale předpokládat, že fyzická přítomnost zákazníka s kartou u nás se přesune na internet či do aplikací. Takže více nás vidím jako zákaznické centrum.

A další, nová místa?

Nemám v tomto směru velké oči, Infocentra by měla obsadit důležité body, což se nyní poměrně podařilo, v posledních letech jsme otevřeli nové pobočky na hlavním nádraží, Hradčanské, Veleslavíně a Můstku. Muzeum samozřejmě bylo osvědčené místo, rádi bychom ho zpět získali, stejně tak by své opodstatnění měla Florenc. Stejně jako letiště či Hlavní nádraží je to vstupní brána do Prahy.

Jste hodně aktivní v rozšiřování sortimentu propagačních předmětů. Jak jste v této souvislosti daleko s novým e-shopem?

Spuštění internetového prodeje je podmíněno několika vzájemně provázanými věcmi. Jednak je to EET a jednak provázání SAPu

Miroslav Sedlmajer (34)

Rodilý Středočech. Dosáhl na titul bakaláře v oboru cestovního ruchu. Do DPP nastoupil na podzim 2006 na pozici přepážkového pracovníka Infocentra, tedy infomátora v dopravě. Začínal na Nádraží Holešovice, po půl roce přešel na letiště, kde působil jako zástupce vedoucího pobočky. Zhruba po roce se stal vedoucím pobočky, na této pozici byl 5 let. Ovládá angličtinu, němčinu, základy italštiny a ruštiny.

Od roku 2013 je vedoucím oddělení Střediska dopravních informací, které provozuje Infocentra DPP.

s novým Centrálním pokladním systémem. I samotný e-shop je jedna velká agenda mj. o způsobu schraňování objednávek, vedení skladu, vyřizování reklamací apod. Ochrana spotřebitele je na vysokém stupni, tento způsob prodeje je sám velmi povázan legislativou, takže toto se musíme naučit. V DPP ho zatím nikdo nepoužíval, budeme první a je třeba mít kvalitní přípravu. Bavíme se nyní o prodeji propagačních předmětů a publikací, tedy s odběrným místem na Infocentech a formou zasilatelství, a to zatím pro ČR, později pro EU. E-shop může být velmi dobrou výkladní skříň DPP a do budoucna být i ekonomickým přínosem. ■

NA ŠTVANICI (OPĚT) PO 37 LETECH TRAMVAJÍ



OBNOVENÁ ZASTÁVKA ŠTVANICE PŘI PRVNÍM DNU PROVOZU, 25. BŘEZNA 2017

ZPROVOZNĚNÍ TUNELOVÉHO KOMPLEXU BLANKA UMOŽNILO MIMO JINÉ PŘIKROČIT K OBNOVENÍ NĚKDEJŠÍ TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY ŠTVANICE. TENTO POČIN BYL INICIOVÁN ZEJMÉNA ZÁSTUPCI MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 7 A NÁMĚSTKEM PRIMÁTORŮKY HMP PRO OBLAST DOPRAVY PETREM DOLÍNKEM. ZASTÁVKA BYLA PŘEDÁNA DO UŽÍVÁNÍ PO NESKUTEČNÝCH PERIPETIÍCH SKORO ROK A PŮL PO JEJÍM VYBUDOVÁNÍ, 25. BŘEZNA 2017.

Původní zastávka Štvanice sloužila pro tramvaje až do 10. listopadu 1980, den poté byl úsek uzavřen z důvodu rušení kolejového trojúhelníku s Bubenským nábřežím a nábřežím kpt. Jaroše a jeho náhradou v podobě provizorního napojení trati v Bubensk

ulici (rampa s dnešními občasnými zastávkami Vltavská). Provoz na Hlávkově mostě byl obnoven 28. listopadu 1980 a k tomuto datu byla zastávka Štvanice úředně zrušena a zároveň vznikly zastávky Dopravní podniky (čili dnes občasná Vltavská) a Těšnov.

Fyzicky byly zastávky Štvanice zlikvidovány v následujícím roce, kdy od 31. srpna do 29. října 1981 byla trať na mostě zrekonstruována do BKV panelů. Od té doby se vlastně s tratí nic významného nestalo.

V březnovém čísle roku 2009 jsme v DP kontaktu v zatím posledním článku o problematice Hlávkova mostu uvedli: *Na seznamu tramvajových tratí nalézajících se v havarijním stavu je uvedena i trať na Hlávkově mostě a v podjezdu Těšnov. Provedení rekonstrukce tramvajové trati je v současné době v nedohlednu, a proto bylo přikročeno k velké opravě trati v podjezdu Těšnov a k havarijní opravě na vlastním Hlávkově mostě.*

Tato oprava proběhla od 20. února do 6. března 2009. Od té doby již uplynulo přes 6,5 roku a stav trati na vlastním mostě se dále povážlivě zhoršoval. Nejzoufalejší vždy bylo místo na jižním konci mostu přes plavební kanál, které opakovaně „zhavarovalo“. Na základě indicií stran přípravy rekonstrukce Hlávkova mostu ze strany Technické správy komunikací jsme vyhodnotili, že je třeba přikročit k rozsáhlejší opravě, a to formou souvislejší obnovy kolejového svršku. Ta byla operativně naplánována v srpnu do druhé poloviny října 2015. Zcela vyměněn byl svršek na ostrově, na mostě přes plavební kanál a přes tzv. Husákovo ticho. Na severním mostě, stejně jako v okolí zastávek Těšnov, proběhla celá řada lokálních oprav. Došlo také k rozsáhlé údržbě nosné konstrukce trolejového vedení a stožárů DPP. Správce je nyní připraven provozovat trať na Hlávkově mostě nejméně dalších pět let.

Současný Hlávkův most (správně však jde o více mostů) se vyznačuje několika zajímavostmi, například tím faktem, že nebyl nikdy přejmenován a tedy více než 100 let se jmenuje stejně. Také jde o jediný úsek II. severojižní magistrály, kde zůstal zachován provoz tramvají. Zároveň se jedná o první zrealizovaný úsek této páteřní komunikace. Také jde o jediný dlážděný úsek magistrály.

Velká rekonstrukce Hlávkova mostu proběhla v letech 1956–1962 bez významnějšího omezení tramvajové dopravy. Most byl rozšířen z 16 na 28 metrů, čímž se stal ve své době nejširším pražským mostem. Jeho jižní železná polovina přes plavební kanál byla zcela nahrazena novou konstrukcí z nepředpjatého betonu (železobetonový deskový rám o velmi malé konstrukční výšce) a přeložena do nové osy. Původně byly oba mosty v jedné přímce a byly zaústěny před nádražím Těšnov.

Jižní železný most byl postaven jako poslední pražský železný most přes Vltavu. Předposlední takový most byl otevřen 6. června 1908 a jde o Čechův most, který stále slouží svému účelu. Jižní Hlávkův most, který



NA SNÍMKU IVO MAHELA Z 6. KVĚTNA 1974 VIDÍME NA LINCE 18 JEŠTĚ STAROU SOUPRAVU. NA ZASTÁVCE ŠTVANICE, AČ PRŠÍ, JE CELKEM DOST ZÁJEMCŮ O PŘEPRAVU. VPRAVO ZAUJME I ZASTÁVKA AUTOBUSŮ PLNÁ KULATÝCH ČÍSEL



OPRAVDU ZDAŘILÝ SNÍMEK IVO MAHELA Z 1. MÁJE 1977 UKAZUJE VJEZD DO JIŽNÍHO PODJEZDU. TEHDY SLOUŽIL TRAMVAJÍM NECELÉ DVA ROKY. ZCELA VPRAVO VYKUKUJE „ERŤÁK“, KTERÝ NAJÍŽDÍ PO PROVIZORNÍM NÁJEZDU NA MOST. SMĚR DO CENTRA JE VE VÝSTAVĚ A JE AUTŮM NEPŘÍSTUPNÝ. ZÁRUBNÍ ZÍDKY STEJNĚ JAKO CELÝ PODJEZD SE OD TĚ DOBY NEDOČKALY VĚTŠÍ ÚDRŽBY A JEJICH STAV JE DLOUHODOBĚ NEVĚBNÝ



V ARCHIVU DPP SE DOCHOVALA I KOLEKCE SNÍMKŮ Z PANELIZACE TRATI V ROCE 1981. DOPRAVA TEHDY BYLA ZACHOVÁNA POUZE VE SMĚRU DO CENTRA, AVŠAK PO VOZOVCE DO CENTRA

prošel zatěžkávací zkouškou 31. ledna 1910, takové štěstí neměl a po půlstoletí zanikl.

Severní Hlávkův most se naopak stal prvním vltavským mostem betonovým. A zatímco o betonovém Libeňském mostě se stále s velkým zaujetím diskutuje, tak jeho o 16 let starší první kolega se zájmu veřejnosti netěší. Zatěžkávací zkouška severního Hlávkova mostu se uskutečnila 3. až 6. února 1912. Dlužno podotknout, že vzniku mostů předcházely obrovské boje, zda stavět ze železa či betonu!

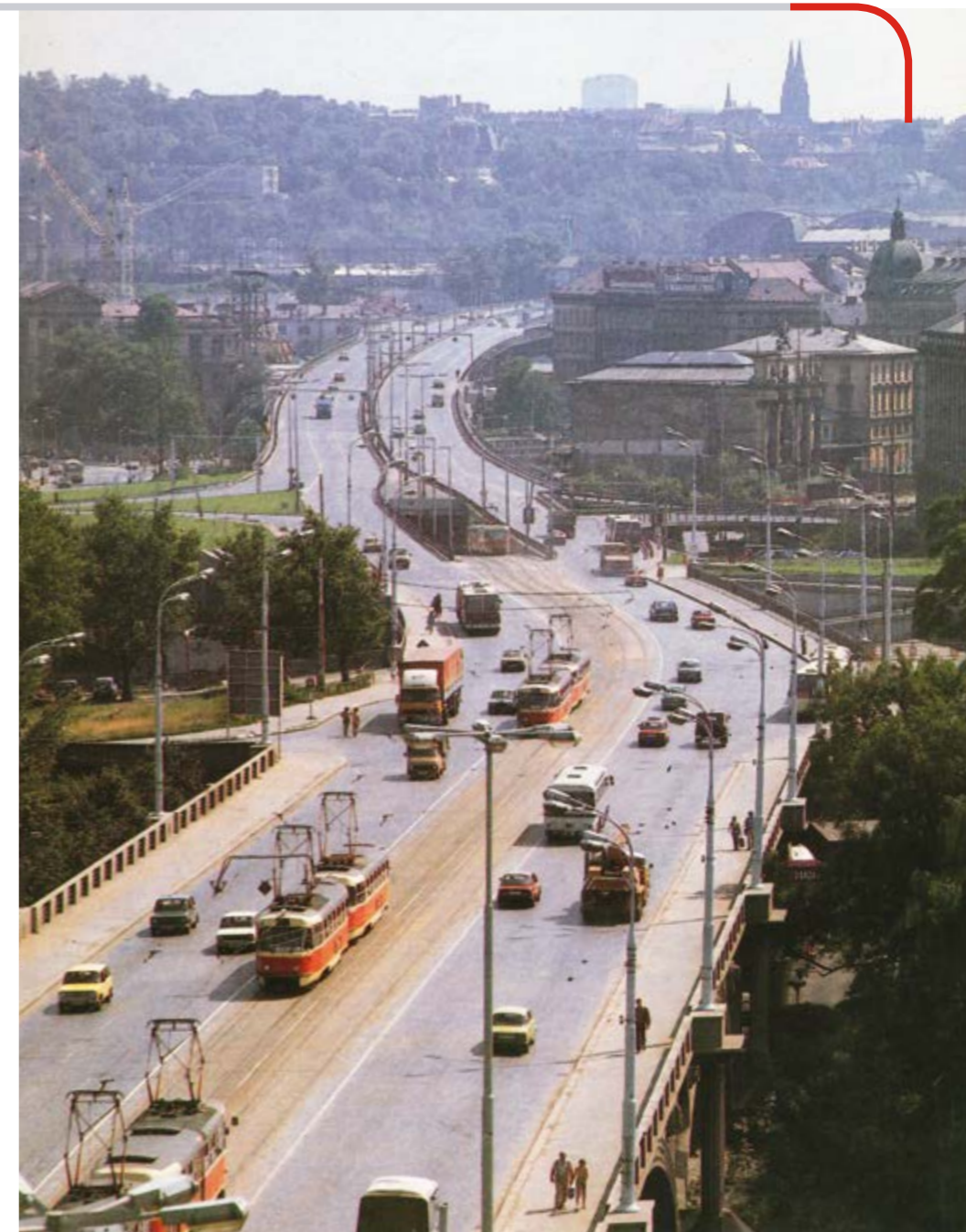
V okamžiku zahájení rozšiřování Hlávkova mostu se jednalo o most, který byl tramvajově nejzatíženějším mostem. Tramvaje tudy nejezdily totiž jen na sever a na Letnou, ale také do Libně severně od Palmovky, neboť z Karlína se přes železniční trať (tedy přes „šraňky“) na Palmovce pravidelně desítky let nejezdilo.

Fakticky se rozšiřoval pouze severní most, a to tak, že na východní straně vznikl nový klenbový pás o šíři 9 metrů, ve vzdálenosti 2,8 metru od starého mostu. Takto vzniklá mezera, v níž se uložily nejrůznější inženýrské sítě, byla zakryta železobetonovými prefabrikovanými deskami.

Velkou změnu vnějšího vzhledu mostu po přestavbě na přelomu 50. a 60. let přinesly nové stožáry pro troleje a veřejné osvětlení, které už nebyly betonové, ale ocelové s mohutnými výložníkovými rameny pro čtyři svítidla. Právě tyto stožáry jsou pro Hlávkův most typické do dnešních dnů, tedy již přes půl století, třebaže se jedná už o čtvrtou generaci svítidel.

Zatímco dnes je po mostě vedena pouze tramvajová linka číslo 14, tak v minulosti zde býval provoz výrazně větší. Například v roce 1971 jsme se zde setkali s tramvajovými linkami 1, 8, 10, 14, 18, 24 a 25, které ještě doplňovaly autobusy překryvné sítě číslo 235 a 236. O 10 let později zde byly k zastížení tramvajové linky 8, 13, 14, 18, 24 a 25. Autobusové linky byly 136, 175, 200 a 210. Autobusy měly svoji zastávku na Štvanici taky, nicméně i ta zanikla, a to při zrušení provozu všech autobusů v tomto místě, což nastalo 3. listopadu 1984 při otevření metra III.C.

Současné uspořádání má bezpochyby pouze provizorní charakter. Jak dlouho toto provizorium bude sloužit, není v současné době jasné. Projekt rekonstrukce mostu se sice dlouhodobě připravuje, ale na jeho realizaci by mělo dojít až po Libeňském mostě. Další podstatnou podmíněnou stavbou je dokon-



PRÁVDĚPODOBĚ V ROCE 1984 ZADOKUMENTOVAL JOSEF MOLÍN PROVOZ NA HLÁVKOVĚ MOSTĚ PŘED ZRUŠENÍM AUTOBUSŮ A NOTNÝM OMEZENÍM TRAMVAJÍ V DŮSLEDKU ROZŠÍŘOVÁNÍ SÍTĚ PRAŽSKÉHO METRA. V POZADÍ NA SVŮJ OSUD ČEKÁ TORZO NÁDRAŽÍ TĚŠNOV. ZASTÁVKY ŠTVANICE PRO AUTOBUSY JEŠTĚ EXISTUJÍ...

čení již probíhající realizace kolektoru pod Vltavou, který propojí kolektory v okolí nábřeží Ludvíka Svobody a nábřeží kpt. Jaroše. Do něj se pak přemístí inženýrské sítě z mostu, aby se zásadně usnadnila jeho přestavba. Či spíše novostavba? ■



PIŠE SE 2. ŘÍJEN 1990 A NA MOSTĚ JEDE LINKA 10 VEDENÁ VOZEM T3SU EV. Č. 7010. LINKA 10 TUDY UŽ 25 LET NEJEZDÍ, VŮZ 7010 OPUSTIL PRAŽSKÉ KOLEJE TEPRVE 24. ZÁŘÍ 2015 A ODJEL NA UKRAJINU. JINAK SE ZDE ALE VLASTNĚ VŮBEC NIC DO DNEŠKA NEZMĚNILO...

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



Už tři čtvrtě století uplynulo od atentátu na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha. Místo jeho atentátu se už proměnilo tak, že na něm není možné ani uspořádat věrohodnou rekonstrukci této události. Tato fotografie nám připomíná, jak to na Vychovatelně vypadalo v roce 1936, kdy se ještě jezdilo vlevo a pravě byla dána do provozu nová tramvajová trať Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna. Do atentátu se ale v těchto místech nic zásadního nezměnilo. Místo začalo dostávat novou podobu na počátku 50. let, kdy se tehdejší třída Rudé armády v těchto místech mírně rozšířila a vznikla tu tramvajová smyčka. Další proměnu přinesl rok 1968, kdy byla dokončena ulice (spíš silnice) Liberecká, součást tzv. II. severojižní magistrály, a vše se začalo měnit rokem 1975, kdy byla zrušena tramvajová trať v ulici V Holešovičkách a začala se stavět mimoúrovňová křižovatka. Do dnešní podoby se místo dostalo v roce 1980. Vila Marie (uprostřed snímku) při stavbě křižovatky zmizela.



Plecháčce číslo 866 a 935 a jeden krasin, na jehož číslo není vidět. Snímek z 9. května 1945. Poznáte místo na této fotografii? Pro někoho to bude snadné, pro jiného velmi těžké. Dané místo, na němž stávala kdysi barikáda, se zásadním způsobem proměnilo. A přece... Všechny domy na této fotografii dodnes existují (snad jen ten za krasinem, zhruba uprostřed, zmizel). Fotograf stál před 72 lety v dnešní Zenklově ulici, v místech, kde se od ní odpojuje sjezdová rampa odbočující do ulice V Holešovičkách. Původní ulice ale bývala o něco níž a tramvajové koleje se v roce 1980 přestěhovaly severněji.



V červnu 1901 se zaměstnanci holešovické elektrárny a tamní tramvajové vozovny velmi pečlivě několik dní připravovali na návštěvu císaře Františka Josefa I. Několik dní uklízeli a zdobili celý areál. „Před vstupem do strojovny byl zřízen draperiemi a zelení bohatě dekorovaný stan. U vchodu byly postaveny velké stromy vavřínové, vestibul dekorován velkými palmami a různými ozdobnými květinami. V chodbě umístěna nová mramorová deska, na níž zlatými písmenami na památku vyryt tento text: **„Na památku návštěvy Jeho Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I. Dne 13. června 1901.“** Po celé délce a šířce strojovny kolem strojů byl položen koberec. Mezi okny střídavě umístěny skupiny rostlin. V pravém rohu strojovny bylo postaveno podium s psacím stolem, nad nímž se vztyčovalo poprsí panovníka, obklopené exotickými květinami,“ popisovaly úpravu elektrárny Národní listy. Císař pobyl v elektrárně celých 18 minut. „Děkuji vám. Velmi pěkné, je to velkolepé,“ řekl. Fotografie pořídil Rudolf Bruner-Dvořák.

Pamětníci by při trochu ledabylém pohledu na tento snímek řekli: Hele tramvaj, tou jsem jezdil. Omyl, stačí se na tramvaji podobný interiér podrobněji zadívat a je jasné, že se jedná o autobus. Je to vůz Škoda 506 N č. 57 z roku 1929. Ve voze bylo 20 míst k sezení a 23 k stání. Svoji velikostí autobus odpovídal dnešním midibusům, byl dlouhý jen 8,2 m. Šasi vozu vyrobili v Mladé Boleslavi, karosérii dodala Moravskoslezská vozovka. Asi to moc pohodlné cestování tehdy nebylo. Co je ale důležité – za nějaký čas takový interiér znovu uvidíme. Tento typ autobusu, jen jiné číslo (53, jeho karosérii vyrobila firma O. Uhlík, továrna karosérií, a. s. Praha) se dochoval dodnes jako muzejní exponát a prochází dlouhodobou náročnou rekonstrukcí. Věříme, že za pár let bude opět v provozu.



Jedna z nejznámějších fotografií z počátku existence pražského metra vznikla už v roce 1973, brzy poté, co do Prahy přijely první vozy. Vůz do tunelu ještě nemohl vjet vlastní silou, byl odtažen lokotraktorem, a jeho čelo nebylo vyzdobeno typickou „vránou“, čili logem metra. Možná si někdo z pamětníků ještě vzpomene na přesnější datum, kdy se tato jízda uskutečnila. V dané chvíli Dopravní podnik – Metro získal první propagační snímek. Později vznikly ještě další, dokonce i barevné. Pražské metro zahájilo provoz před 43 lety, 9. května 1974.



Text: Ondřej Krulíkovský
Foto: Petr Havlíček a Ondřej Krulíkovský

PROČ A JAK BROUSIT KOLEJNICE V METRU – II.

V LEDNOVÉM ČLÁNKU JSME SE ZABÝVALI DŮVODY ZAVEDENÍ SYSTÉMOVÉHO BROUŠENÍ KOLEJNIC V METRU. V DRUHÉ ČÁSTI SI ZREKAPITULUJEME BROUŠENÍ KOLEJNIC PROVEDENÁ V ROCE 2016. DOPRAVNÍ PODNIK ZAČAL PROVÁDĚT BROUŠENÍ V RÁMCI I. OPRAVNÉ FÁZE Z DŮVODŮ PRODLOUŽENÍ ŽIVOTNOSTI KOLEJNIC, A TO ALE TAKÉ NOVĚ VLOŽENÝCH KOLEJNIC, A TO Z DŮVODU VAD V KOLEJNICÍCH.



hrtkm = hrubý tunový kilometr

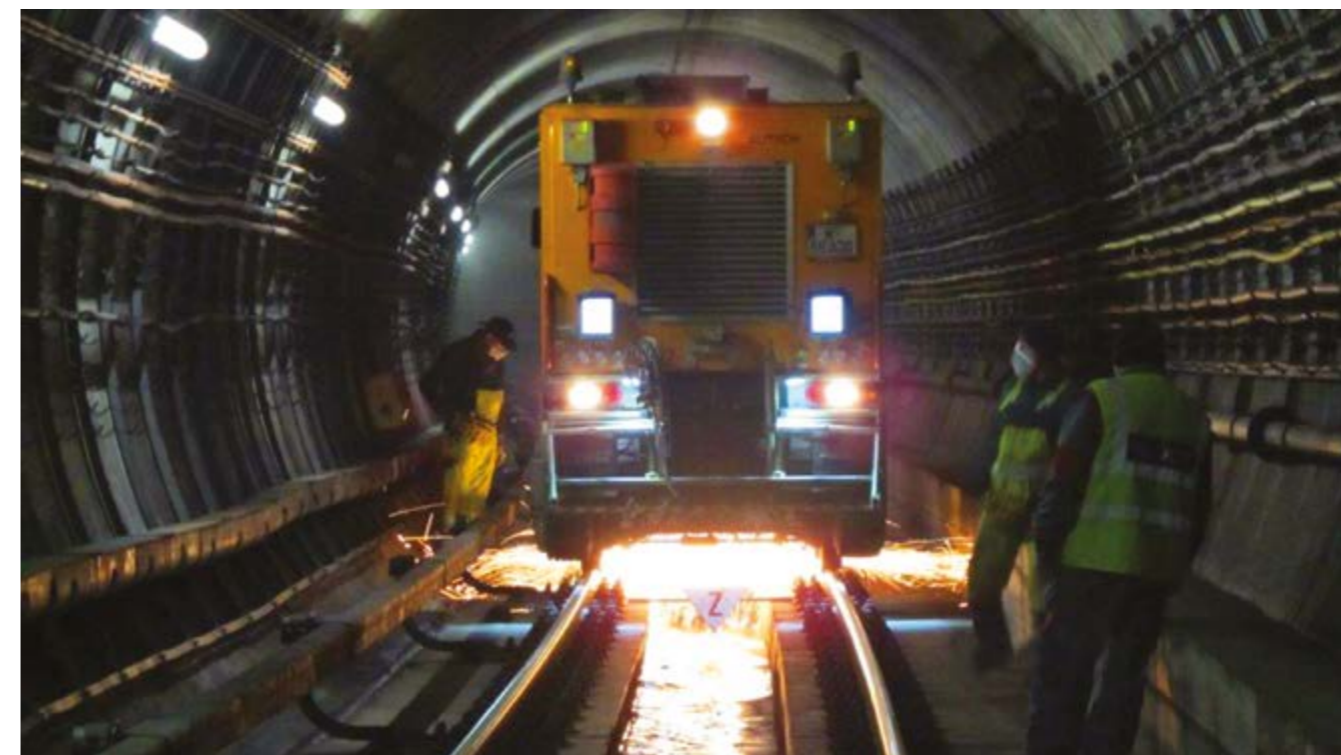
Je dán součinem mezi hroubou hmotností železničních kolejových vozidel zařazených do vlaku a ujetou vzdáleností v kilometrech.

Broušení z důvodu prodloužení životnosti

Jako první byla k broušení kolejnic vybrána trať C, kde jsme se v úseku Kačerov – Háje

blížili limitu 500 mil. hrtkm. Kolejnice, byť vložené v roce 1992, jsou ovšem ve velmi dobrém stavu, tzn., že mají malé boční ojetí a defektoskopické vady v průměru po cca 500 metrech.

Dále byly na trase C obroušeny úseky Kačerov – Muzeum, 2. traťová kolej, Pražského povstání – Muzeum, 1. traťová kolej a v úseku Florenc – Nádraží Holešovice obě traťové koleje. V těchto obroušených úsecích byl zvý-



BRUSNÝ STROJ VM 8000 PŘÁVĚ V AKCI

šen limit projeté zátěže na 650 mil. hrtkm. To odpovídá zhruba 5 rokům provozu. Celková obroušená délka v roce 2016 představovala 23 265 metrů kolejí.

v roce 2017) na trati C a zejména kolejnice na tratích A a B, kde probíhá výměna kolejnic v největším rozsahu. Délka obroušených nově vložených kolejnic je celkem 12 335 metrů.

bychom museli kolejnice vyměnit, rozhodli jsme se je obrousit. Celková obroušená délka je v tomto případě 5637 metrů kolejí.

Přehled obroušených úseků z důvodu prodloužení životnosti v roce 2016

Trať	Úsek	Kolej	Délka (m)
C	KC - PN	2	1572
C	KC - HA	2	5290
C	KC - HA	1	5290
C	PN - MU/C	2	3889
C	PP - IP	1	932
C	VY - MU/C	1	1610
C	FR/C - NH	1	2349
C	FR/C - NH	2	2333
			23 265

Broušení nově vložených kolejnic

Z důvodu výměn kolejnic v rozsahu cca 14 tisíc metrů kolejí za rok, které jsou naplánovány až do roku 2020, tvoří velký podíl broušení nových kolejnic. Ty brousíme z důvodů odstranění povrchových nerovností z výroby, které se podle našich zkušeností přeměňují ve vady v kolejnicích, zejména zn. Belgrospi.

Tyto kolejnice byly vyměněny a obroušeny v úseku Kačerov – Pražského povstání (obroušeno pouze po stanici Pankrác, zbylý úsek

Přehled obroušených úseků nově vložených kolejnic v roce 2016

Trať	Úsek	Kolej	Délka (m)
B	FR/B - IN	1	1938
B	NB - RD	2	2492
A	ZE - SK	2	1486
B	AN - KN	2	940
B	AN - KN	1	880
B	JI - RD	1	258
B	RD - NB	1	1100
C	KC - BD	1	825
A	HO - SK	2	588
C	BD - PN	1	1528
B	ZL - SD	1	300
			12 335

Broušení kolejnic z důvodu vad

Nezanedbatelnou součástí činnosti služby Stavby a tratě JDCM je broušení kolejnic z důvodu vad Head checks, které se objevily na trati V.A asi po roce uvedení do provozu. Vady vznikají v obloucích o poloměru 700 metrů z důvodu jednostranného pojíždění. Aby se vady nerozšiřovaly dále do hloubky, kdy

Přehled obroušených úseků s vadami Head checks v roce 2016

Trať	Úsek	Kolej	Délka (m)
A	PE - NV	2	1100
A	PE - MO	2	1400
A	NV - PE	1	885
A	BO - NV	1	717
A	PE - MO	1	1535
			5637

Co čeká metro v roce 2017?

Celkem bylo v roce 2016 obroušeno 41 237 metrů kolejí v 151 směnách. To v průměru představuje 273 m kolejí za přepravní výluku.

V roce 2017 plánujeme broušení kolejnic v rozsahu 161 směn. V rámci prodloužení životnosti plánujeme obrousit úseky Nádraží Holešovice – Letňany na trati C a Českomoravská – Černý Most na trati B. Nové kolejnice budou vloženy v úseku Muzeum – Florenc na trase C, Invalidovna – Českomoravská a polovina úseku I.B (Smíchovské nádraží – Florenc) na trati B. Dále bude dokončeno broušení úseku Bořislavka – Dejvická na trati A. ■

Ptala se: Jana Šejnová
Foto: Jiří Tonar a jeho archiv

MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – JIŘÍ TONAR

METRO JAKO FENOMÉN. ĚČEESKY, M-JEDNIČKY I JEJICH MODERNIZACE. ŽIVOT V PODZEMÍ. ŠESTNÁCT LET NA SOUPRAVĚ A NYNÍ U MONITORŮ POČÍTAČŮ S TELEFONNÍM SLUCHÁTKEM U UCHA A VYSÍLAČKOU V RUCE. ADRENALIN A RYCHLÁ ROZHODNUTÍ, KTERÁ VĚTŠINOU NESNESOU ODKLADU. TO JE ŽIVOT JIŘÍHO TONARA, TĚLEM I DUŠÍ „METRÁKA“, JEHOŽ KONÍČKEM ČÍSLO JEDNA JE FOTOGRAFOVÁNÍ.

Stát se strojvedoucím byl váš velký dětský sen. Jak dlouhá a náročná cesta k němu vedla?

Cesta vedla přes SPŠD, dílenskou praxi, odborné zkoušky a přes funkci pomocníka strojvedoucího. Jako kmenový strojvedoucí jsem pak pracoval asi šestnáct let. Začínal jsem na cěčku, po dobu společného kačerovského depa jezdil i na áčku a nakonec jsem zakotvil na béčku. To už je let...

Rovně dvě desítky let letos uplynou od chvíle, kdy jste jako kmenový strojvedoucí skončil a nastoupil na pozici dozorcího depa/SPO. Co vaše současné práce obnáší?

Náplň mé práce je poměrně široká, v podstatě lze hodně zjednodušeně říci, že zahrnuje prakticky vše, co se týká strojvedoucích a souprav na trati. To znamená – kontrola nástupů, náplně a ukončení směn strojvedoucích, zajišťování a organizace náhrad za zaměstnance, kteří nenastoupili, ale třeba i operativní změny směn dle potřeb provozu. Nedílnou součástí je samozřejmě také řešení mimořádných událostí, které se dotýkají strojvedoucích či vlakových souprav v oblastech naší kompetence a řada dalších činností.

Podle výčtu činností předpokládám, že pokud se něco děje, je to pro vás asi dost velká honička...

To ano. Nejhorší na této profesi je, že vydáte pokyny po vysílačce – telefonu, a pak už jen čekáte na další vývoj situace. Víc již udělat a ovlivnit nemůžete, jste bezmocní.

Mimořádné situace, které řešíte, navíc nikdy nejsou stejné...

Člověk musí být neustále ve střehu, protože



SOUPRAVA 81-71M NA ZKUSOBNÍ TRATI DEPA HOSTIVAŘ (ROK 2005)



ZATĚŽKÁVACÍ ZKOUŠKA PŘEMOSTĚNÍ U HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ (ROK 2004)



NASAZOVÁNÍ HAVARIJNÍHO PODVOZKU NA VŮZ EV. Č. 2395 (ROK 2009)

řešení situace závisí na čase, místě a řadě dalších okolností. Všechno hraje určitou roli a vy se musíte rozhodnout během vteřiny, a to nejlépe správně a ještě předvídat další vývoj dané situace. Nebudu lhát, že časem i tato práce zevšední, ale každá krizová situace je svým způsobem výzva.

Výzvou pro vás už od let dospívání je také fotografování...

Věnuji se mu od dětství, negativy se však nedochovaly. Měl jsem totiž pořádkumilovnou babičku, která čas od času udělala v našem malém bytě generální úklid. No a po něm některé věci zmizely... Takto jsem přišel například o funkční model parního stroje, sbírku starých jízdenek i první negativy...

Ve čtrnácti letech jste se začal „fotospécializovat“ na dopravní prostředky...

Nejdříve na železnici. Když jsem nastoupil k metru, stalo se mým nosným tématem.



V DEPU KAČEROV ZACHYCENÁ SOUPRAVA 81-71 PO POŽÁRU VE STANICI KOSMONAUTŮ, DNES HÁJE (ROK 1987)

Vždycky mě ale fascinovaly i tramvaje, trolejbusy a autobusy. A to jak u nás, tak i v různých jiných státech. Pokud mohu posuzovat, tak Praha je na tom ve srovnání s řadou jiných měst nejen v kvalitě, ale i rozsahu a čistotě MHD skutečně dobře.

Velkým tématem současnosti je bezobslužné metro. Jaký je váš názor, jako „člověka od fochu“, na jeho nasazení v Praze? Měl jsem možnost několik bezobslužných metrů ve světě vidět a některá si i vyzkoušet. Je to pochopitelně technologický pokrok, trochu výkřik techniky a frajeřinka současně, ale nejsem si zcela jist, zda je to nejlepší řešení pro Prahu, kde metro tvoří skutečnou páteř MHD. Platí-li stále, že děčko má teoreticky nahradit případný výpadek cěčka, tak mi to s lehkým metrem v pražských podmínkách nepřipadá moc reálné. Okrajová doprava ano, ale určitě ne náhrada hlavní tepny.

Od bezobslužného metra se ještě na skok vrátíme k fotografování. Také v této oblasti vládnou určité trendy – například dodatečné úpravy fotografií. Jste jejich příznivcem?

Ačkoliv dnešní možnosti úprav jsou skoro neomezené, já osobně jejich velkým fanouškem nejsem. Občas je samozřejmě potřeba

ba snímek srovnat nebo oříznout, ale třeba „přebarvení“ mi přijde nežádoucí. Možná tak u umělecké fotografie. Já se na svých snímcích snažím zachytit realitu, a proto mi vyhovuje spíše přirozená fotografie.

Dnešní digitální doba chrlí tisíce snímků denně. Jste fotografem, který svědomitě pečuje o svůj archiv a umí mazat?

Špatně a rozmazaně pochopitelně mažu, zbytek si nechávám v archivu. Docela často se mi totiž stává, že snímek, který byl kdysi nezajímavý, se dnes z nějakého důvodu zajímavým stal – třeba proto, že onen vůz, souprava, tramvaj či autobus již v této podobě neexistují, nebo jezdí ve zcela jiném městě, státě.

Zatímco před několika lety jen velmi málo fotografií plnilo alba papírovými fotografiemi, dnes papír zažívá renesanci. Jak je tomu u vás?

Papírová fotografie? Určitě ano! Je to věc, kterou člověk může vzít do ruky a pochlubit se s ní bez další techniky. Papírová fotografie je prostě něco krásného. V archivu mám i mnoho hodin videonahrávek, ale ty určitě bez monitoru nikomu neukážete...



Ing. Jiří Tonar (56)

Do DPP nastoupil v roce 1976, od roku 1980 působil u vlakových čet jako pomocník strojvedoucího, poté 16 let pracoval jako strojvedoucí, nyní je dozorcím depa/SPO. Od čtrnácti let fotografuje dopravu a jeho archiv čítá hezkých pár tisíc fotografií. Rád cestuje a při svých toulkách vyhledává dopravní zajímavosti. Velice se mu líbilo například v Glasgow, Kodani, Londýně, Turíně, Lyonu a Paříži. Jeho zatím nesplněným snem je návštěva Moskvy a USA.

Text a grafika: Tomáš Párys
Foto: JPA

TAK TROCHU JINÁ TELEVIZE VE VÝPRAVNĚ

RANNÍ A ODPOLEDNÍ VÝJEZDY AUTOBUSŮ Z GARÁŽE – PAPÍR A TUŽKA K ODŠKRTÁVÁNÍ NÁSTUPŮ ŘIDIČŮ DO PRÁCE PODLE PLÁNOVANÉHO ČASU. TO VŠE JE NA GARÁŽÍCH JPA JIŽ DELŠÍ DOBU MINULOSTÍ. JAKO MODERNÍ A DYNAMICKÁ PROVOZNÍ PODPORA VYPRAVENÍ A DALŠÍCH ČINNOSTÍ VÝPRAVNÝ SLOUŽÍ TZV. MANIPULAČNÍ PRACOVNÍŠTĚ.



O jeho vzniku jsme vás na stránkách našeho časopisu již informovali. Dnes bychom se rádi mimo jiné zaměřili na novinky, které se od té doby udály.

V krátkosti si připomeňme, že původním záměrem celého systému byla právě náhrada tužky a papíru z pohledu pracovníků výpravny, odpovědných za včasné výjezdy. Na **monitoru** se jim nyní elektronicky zobrazují chronologické nástupy do služby, které jsou barevně odlišeny (podle toho, zda je do ná-

stupu ještě dostatek času, zda je již „po nástupu“ nebo v tom horším případě „po výjezdu“), a které po přihlášení se řidičem osobní kartou „mizí“. Tím je maximálně eliminováno pozdní vypravení z důvodu nedostavení se řidiče do služby.

Kurz	Typ	Od	Výjezd	Řidič/ka	Osobní číslo/PV	Záloh	Do
901/52	T	12.16	12.36			20.45	20.45
124/14	S	12.23	12.38			18.58	19.18
230/2	O	12.29	12.49			20.03	20.23
124/17	S	12.53	13.08			19.43	20.03
138/17	S	12.55	13.10			18.58	19.18
134/9	S	12.56	13.11			18.54	19.14
175/9	S	12.56	13.11			19.01	19.21
130/4	O	12.57	13.17			19.49	20.09
213/16	S	13.00	13.15			19.30	19.50
124/16	S	13.06	13.21			20.02	20.23

UKÁZKA CHRONOLOGICKÝCH NÁSTUPŮ ŘIDIČŮ, ZOBRAZENÝCH NA MONITORU VÝPRAVNÍHO (JMÉNA A OSOBNÍ ČÍSLA JSOU V NAŠÍ UKÁZCE SAMOZŘEJMĚ ZÁMĚRNĚ SKRYTA)

Aby systém řádně fungoval, přihlašují se řidiči do služby při nástupu v garáži (a obdobně se při ukončení služby v garáži odhlašují) DO a ZE systému osobní kartou, příkládanou ke **čtečce**. Svůj nástup (nebo ukončení směny) potvrzují na **malém monitoru**, který je v její blízkosti umístěn.



Nástup Odchod

ČTEČKA OSOBNÍ KARTY ŘIDIČE
DOLE: PŘIHLAŠOVACÍ OKNO
(ČÁST MALÉHO MONITORU)

V případě nestandardních situací (operativní změny služeb v průběhu ranního nebo odpoledního výjezdu) může výpravčí do systému přihlašování v odůvodněných případech operativně zasáhnout tak, aby nebyl ohrožen pravidelný výjezd nebo aby se řidičům dostala aktuální a správné informace.

Nedílnou součástí je od samého počátku provozu systému **velký zobrazovací panel**, na kterém v definovaných časových intervalech opakovaně rotuje několik důležitých informací, zadávaných výpravnou nebo (zejména v případě informací týkajících se všech garáží) centrálně provozovnou Zabezpečení provozu.

V tomto (dnes již nepostradatelném) pomocníkovi však byl po krátké době od jeho spuštění spatřen další potenciál jeho využití. Plynule tak přecházíme k novinkám, které systém nyní poskytuje. Hovoříme zejména o malém „přihlašovacím“ monitoru.

Informovanost je důležitá

Prvním rozšířením původních funkcí bylo poskytování **informací pro řidiče**. Výpravna tak dnes může konkrétnímu řidiči sdělit, např., aby se dostavil podepsat jím požadovanou dovolenou, převzít pracovní pomůcky apod. Všechna tato sdělení jsou samozřejmě zobrazena výhradně konkrétnímu řidiči, a to pouze po přihlášení se svou osobní kartou.

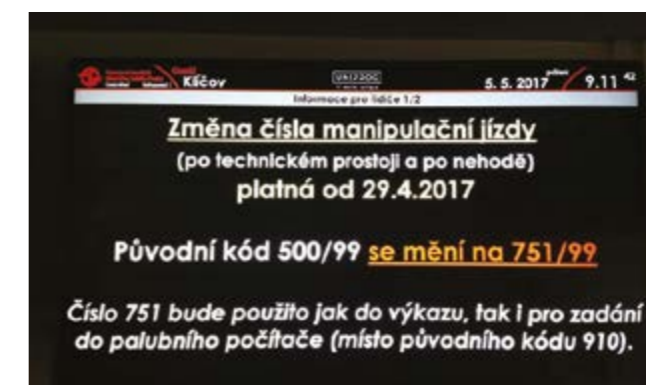
Vlivem četných změn v dopravě (objížďky, výluky, trvalé změny, apod.) se jako velmi vhodná ukázala i další nová funkce. Jedná se o **hromadné zadávání zpráv**. V případě, že např. od zítřejšího dne vstoupí v platnost změna trasy linky č. 101, může výpravna (nebo i pracoviště Centrálního dispečinku) zadat k této lince poznámku, např. „Pozor, od zítřejšího dne změna trasy, čtěte vlepku v deskách“. Tato informace se pak v definovaném období (opět po přihlášení se osobní kartou) automaticky zobrazí všem řidičům s nástupem na linku č. 101.

Jaké služby mě čekají, jaké výkony mám k dnešnímu dni „za sebou“?

Obecně platí, že vývoj jde vždy od jednoduššího ke složitějšímu. Rámec sdělení pro řidiče se tak v další etapě vývoje systému opět zdokonalil. Hovoříme nejen o přehledu naplánovaných služeb (alternativa k vyvěšeným „papírovým“ službám), ale také o zpětném přehledu výkonů (zejména odpracovaných hodin od počátku aktuálního kalendářního měsíce). Ten je možné vyvolat (opět výhradně po přihlášení,

Naplánované služby a informace

Měsíční sestava AT 11



VELKÝ ZOBRAZOVACÍ PANEL

tedy vždy pouze „pro mě“) aktivací tlačítek „Naplánované služby“, resp. „Měsíční sestava AT11“ (pro zobrazení již odjetých služeb).

Jak je to s technikou aneb stav „měho“ a aktuálně přiděleného vozu

Systém se mezi řidiči těší velké oblibě. Formou dalšího rozvoje jej proto zdokonalujeme a plníme tak jejich přání mít všechny informace na jednom místě. V případě vozů

je tak řidič informován:

- o voze, který je mu aktuálně přidělen na linku, včetně výpisu oprav za posledních 7 dní;
- o „jeho“ přiděleném voze, včetně výpisu oprav za posledních 14 dní;
- o případné výměně vozu **před výjezdem** (tedy o změně proti rozpisu služeb), kterou do výkazu může potvrdit i výpravčí (řidič tak není nucen dostavit se ke garáž-mistrovi).

Tímto druhem informací jsou do systému Manipulačního pracoviště zapracovány téměř všechny základní okruhy, potřebné pro službu řidiče. Zdaleka to však neznamená, že je rozvoj systému zakončen.

Další rozvoj systému, nové funkce

V nedávné době jste měli například možnost zaznamenat, že prostřednictvím Manipulačního pracoviště byl uspořádán průzkum na bázi ankety, který měl za úkol zjistit **zájem řidičů o očkování proti žloutence**. Jednalo se o první a tedy zkušební krok tohoto druhu. Jelikož se, soudě z ohlasu řidičů, tato forma velmi osvědčila, bude nadále rozvíjena s cílem postupně kompletně nahradit mnohostránkové podpisové archy.

Systém podávání informací je v našem provozu velmi důležitým aspektem. Od informací o službách řidičů přes sdělení výpravny až

po aktuální změny na lince. Jedná se o celý soubor dílčích nástrojů, kterými jsou vedle Manipulačního pracoviště, o kterém píšeme v tomto článku, ještě:

- rozesílání SMS zpráv
- rozesílání informací do e-mailových schránek apod.

Manipulační pracoviště slouží a bylo vyvinuto k cílům, které jsme v dnešním článku popsali (neslouží tedy v žádném případě ke sledování řidičů, zda se náhodou neodhlásili dvě minuty před plánovaným koncem služby apod.). Jeho potenciál je obrovský, o čemž svědčí i fakt, že tento systém postupně přebírají i ostatní jednotky a útvary v rámci DPP pro informování svých pracovníků. Ze všech sil se proto v JPA budeme snažit, abychom jej i nadále zdokonalovali a aby mohl sloužit především řidičkám a řidičům jako podpora jejich náročných práce.

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna

FIČELA JSEM JAKO ŠIRON

CHODILI SPOLU Z ČISTÉ LÁSKY A SEDMNÁCT JIM BYLO LET... PRÁVĚ TÍMTO ÚRYVKEM PÍSNĚ MILENCI V TEXASKÁCH MŮŽE ZAČÍT NÁŠ ROZHOVOR. SICE JIM BYLO O NĚCO VÍC, ALE RÁDI SE MĚLI. KDO? NO PŘECE ŘIDIČKA TRAMVAJE ZDEŇKA HAUFVÁ A JEJÍ PRVNÍ LÁSKA, KTERÁ JI PŘIVEDLA DO DOPRAVNÍHO PODNIKU. A TÍM NAKONEC I DO SPŠD.

Váš profesní příběh je jak vystřížený z románu Danielle Steelové...

Možná trochu ano. V Radlicích v mlékárně jsem se seznámila s chlapcem, který dělal na Pragovce ve Vysočanech. Začali jsme spolu chodit, a protože jsme se chtěli postavit na vlastní nohy, doporučili nám známí práci u Dopravního podniku. 1. června 1971 jsme nastoupili do trolejbusové vozovny Na Valentice, on jako řidič a já jako průvodčí.

Jaké bylo pokračování?

Očekávaný happy end se nekonal. On brzy na trolejbusch skončil a s tím skončila i naše láska. A zatímco on odešel do Řep na autobusy, já s koncem trolejbusů, které nahradily v roce 1972 plně autobusy, zamířila do vozovny Motol.

Do vozovny, kde jste nejprve dělala průvodčí a poté mnoho let řídila tramvaj...

Do roku 1974, kdy bylo otevřeno metro C, jsem jezdila ještě na starých tramvajích „na kliku“. A protože jsem malá, moc jsem si sezení „na verpánku“ neužila. Snad jenom při jízdě ke konečné. V centru jsem měla co dělat, abych utáhla páku a kolo ruční brzdy.

Otevřené tramvaje v zimě, to asi nebyl žádný med...

Dnes si řidiči stěžují, že jim táhne na nohy, my jezdili v otevřených vozech a také jsme to zvládli. Když jsem sloužila jako průvodčí, mačkala jsem se mezi cestujícími. Jako řidička jsem si na konečné otevřela v motorovém voze podlahu v místě, kde byly brzdové odpor a z nich krásně sálalo teplo.

Po půlroce na starých vozech jste se dostala na novou Té-jedničku...

A po prvním dnu zácvičku jsem se nemohla zvednout, protože jsem nezvykle celý den seděla. Jezdila jsem na Té-jedničkách, po nich přišly daleko dokonalejší Té-trojky. Na vedlejšku jsem pro Tatrovku zajížděla nové vozy typu T6. Byly za to dobré peníze a jelikož jejich výše závisela na počtu odježděných kilometrů, fičela jsem jako širon.

Za svou řidičskou kariéru, před i po mateřské, jste vystřídala všechny typy tramvají, které po Praze jezdily a jezdí. Máte mezi nimi svého favorita?

Upřímně, mně je to jedno. Je pravda, že 15T, to už je docela jiná tramvaj, jak komfortem pro řidiče, tak i jízdními vlastnostmi. Dobře je to vidět třeba na trati na Barrandov, kde 15T nemá problém, zatímco Té-šestka do kopečka pěkně funí.

Léta strávená v provozu vás vyškolila

v předvídání nebezpečných situací, které jsou ty nejčastější?

Velkým tématem jsou už roky chodci přebíhající před tramvajemi. Je jich hodně a musíme si dát opravdu bacha. Nebezpeční jsou zejména staří, kteří chodí jak berani. Vstoupí do vozovky a je jim jedno, že tramvaj nebo auto jsou už blízko. Oni jdou svým tempem a ostatní nevnímají. I proto je tolik zranění a kdo je odnese? Řidič!

O agresivních řidičích osobních automobilů jsme se již bavili s řadou vašich kolegů. Většina z nich zmiňovala jako velký problém také bezdomovce, s nimiž pravděpodobně jako řidička nočních tramvají máte zkušenosti bohaté...

Nevadí mi, když jezdí tramvaj, aby se zahřáli. Ať si ale na konečné sami vystoupí... Jednou

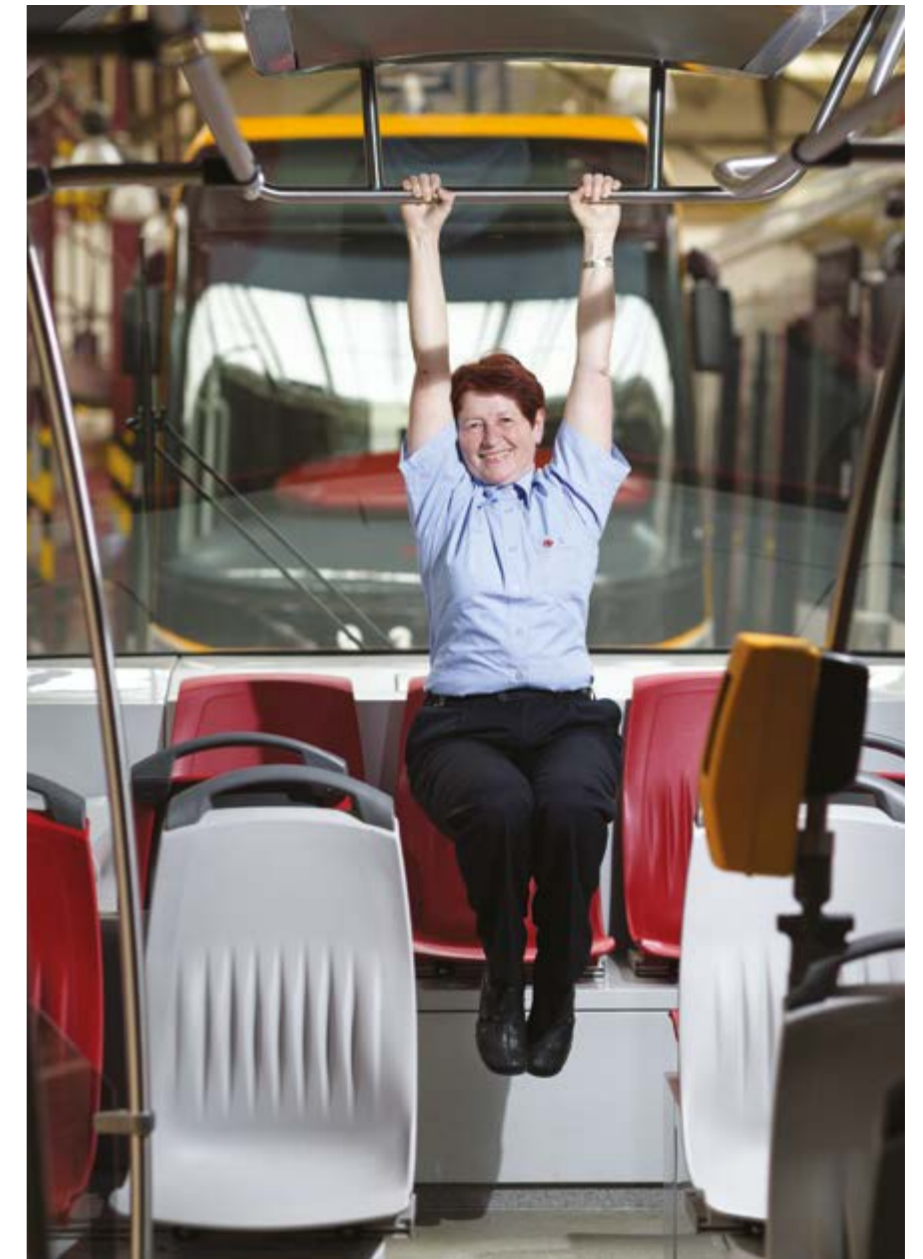
už jsem na ně musela volat policii, protože stáli před tramvajemi a já nemohla odjet. Ještě horší je to s mladinou.

Křičí a demolují vůz?

Když jen křičí, je dobře. Ale když o sobě nevědí, jsou zfetovaní a pak vám tam zvrací... Těch agresivnějších se opravdu bojím a kuráž si dodávám tím, že pro případ nouze mám v záloze koště. Zatím musím zaklepat, že mně konkrétně se nic nestalo. Už jsem ale zažila napadení cestujícího.

Co se přihodilo?

Bylo to předloni, jela jsem se soupravou 2xT6 tzv. polonoc a na napadeného pána si dobře pamatuju – čekala jsem na něj, protože dobře hal. Během jízdy jsem uviděla, že se ve druhém voze něco děje, a tak jsem se šla na další



ZA TAJEMSTVÍM PUTOVNÍCH PAMÁTNÍKŮ

Nerozhodnutým žákům bych SPŠD doporučila. Určitě kvůli přátelské atmosféře a také kvůli široké nabídce oborů.

MUSÍM ŘÍCT, ŽE STUDENTI ZE SPŠD JSOU ŠIKOVNÍ A TAKÉ OCHOTNÍ. KDYŽ JE TŘEBA, TAK MI I LECCOS OPRAVÍ, POPISUJE SVOU ZKUŠENOST Z MOTOLA ZDENKA HAUFŮVÁ

zastávce podívat. Jen co jsem otevřela dveře, omladina vyskákala ven a uvnitř jsem našla zkrvaveného člověka, který prosil o pomoc. Ve voze s ním bylo dalších pět cestujících a ani jeden z nich nezvedl telefon, aby zavolal policii nebo mi dal znamení, abych přišla dřív a mohla situaci řešit. Napadený nebyl žádný bezdomovec nebo opilec, ale úplně obyčejný slušný pán, který jel z návštěvy domů. Výrostci se ho ptali, kam jede, a když je ignoroval, kopali ho do obličeje.

Smutné je, že nikdo ze spolucestujících neměl odvahu zakročit nebo jinak pomoci...

Je to sice smutné, ale na druhou stranu ty spolucestující chápu. Nepletou se do toho, aby také neutřžili. Dřív, kdyby byl někdo na nějakého cestujícího zlý, ostatní by se domluvili a vyhodili by ho z vozu. To už teď není.

Od řízení tramvají, kterému se brigádně věnujete dodnes, se podívejme do roku 1992, kdy jste na SPŠD absolvovala rekvalifikaci.

Bylo to po revoluci, kdy vyměnili vedoucího provozovny a já už kvůli problémům se zády nějaký čas nejezdila. Ve výpravě jsem vyfasovala bezpečnostní okénko a klukům jsem

vydávala peníze a stravenky. Na rekvalifikaci jsem chodila rok a nejvíc mě bavila praxe.

Praxe v domácí vozovně v Motole...

Přesně tak. V kroužku jsem byla za DPP sama, ostatní byli z jiných podniků a potřebovali si jen dodělat elektro. Probírali jsme hlavně základy elektřiny, které se do dneška bojím, a nestrkám prstíčky, kam nemám.

Dala vám škola něco, co jste později využila, ať už v soukromém nebo pracovním životě?

Doma jsem zvládla opravit vadnou prodlužovačku, takže nějaký efekt to mělo. Není to tak dávno, co jsem chytré sešity ze školy vyhodila s tím, že už je nepotřebuju. Předpokládám ale, že podle nich bych hodně věcí zvládla. No a jako správná žena umím vyměnit i pojistky.

Nejen z populární komedie Marečku, poďte mi pero je jasné, že chodit do práce, dodělat školu a ještě zvládat rodinu, není jednoduchý úkol...

Bylo to obtížné, a tak jsem se moc neučila. U zkoušek jsem pak měla buď štěstí, nebo to byl výbuch. Prolezla jsem s odřenými ušima.

Jako brigádnice v Motole máte současné žáky SPŠD téměř stále na očích. Mají podle vás o obory, které studují, zájem?

S těmi, kteří chodí jen na praxi, se vídám málo, občas mi pomůžou na dílně nebo v myčáku. Ti, co jsou u nás ve vozovně na stálo, ti jsou moc šikovní. Někteří jsou pro tramvaje snad až moc zapálení. A musím objektivně uznat, že jsou ochotní. Když se stane, že mi nejede vůz, obrátím se na ně a oni to během chvíle opraví. Většinou se smějí, že to byla jen prkotina.

Doporučila byste studium na SPŠD ještě nerozhodnutým žákům 9. třídy?

Určitě, kvůli přátelské atmosféře. V současnosti má škola i více zaměření – vycházejí z ní IT specialisté nebo aranžéři. Nevím, jak dnes, ale dřív z ní vyšla i řada šikovných žen-opravářek, které pracovaly na dílně stejně jako muži. Konkrétně si jich pamatuju několik, které dělaly na kontrolních prohlídkách, a nikdo jim nepomáhal. Nešlo říct: „Jsem ženská, udělej to za mě“. A holky se práce nebály. ■



SLAVNOSTNÍ AKT U PAMĚTNÍ DESKY PADLÝM ZAMĚSTNANCŮM U VOZOVNY PANKRÁČ – NA NÁROŽÍ NÁMĚSTÍ HRDINŮ A TRÍDY 5. KVĚTNA – V KVĚTNU 1947

VĚDĚLI JSTE, ŽE MEZI ZAMĚSTNANCI DOPRAVNÍHO PODNIKU BYL ŘIDIČ, KTERÝ ODVÁŽNĚ POMOHL PARAŠUTISTŮM PO ATENTÁTU NA HEYDRICHA? ŽE MEZI NAVRHOVATELI VÁLEČNÝCH POMNÍKŮ BYL I ZNÁMÝ ARCHITEKT? A ŽE SE STAL OBĚTÍ POLITICKÉHO PROCESU? POJĎME PO STOPÁCH PRAŽSKÝCH DOPRAVÁCKÝCH PAMÁTNÍKŮ, Z NICHŽ SE MÁLOKTERÝ VYHNUL STĚHOVÁNÍ.

Na různých místech Prahy se nacházejí stovky pomníčků a pamětních desek, které připomínají obyvatele města, kteří obětovali své životy během Pražského povstání. Kromě bojovníků z barikád se obětmi tehdejší doby stali i mnozí lidé, kteří s tehdejší nacistickým režimem nesouhlasili, případně byli jiného vyznání, než jaké okupanti tolerovali. Mezi jmény najdeme i mnoho „tramvajáků“ a dalších zaměstnanců tehdejších Městských podniků pražských, jak se někdejší slavné Elektrické podniky hlavního města Prahy – dnešní Dopravní podnik – jmenovaly.

Jejich jména dnes najdeme na pamětních deskách a pomníčcích, které vlastní péčí vybudovali po válce zaměstnanci podniku. Dobové dokumenty uložené v Archivu DPP udávají, že se **Pražského povstání zúčastni-**

městnanci vozovny, dominuje nápis *Padlým hrdinům za svobodu národa 1939–1945*. Na původním místě byl pomník zřízen svépomocí zaměstnanců vozovny už v roce 1945.

Pomník i úpravu jeho okolí navrhnul architekt **Josef Mlíka**, projektant Elektrických podniků, jehož jméno stojí za podobou některých měnících či administrativních budov vozoven. Během svého pracovního poměru u Elektrických podniků se stal absolventem Akademie výtvarných umění, když studoval u profesorů Josefa Gočára a Jaroslava Fragnera. Pro zajímavost dodejme, že tento muž, který zvěčnil památku strašnických tramvajáků, skončil svůj pracovní poměr u Dopravního podniku tragicky. V roce 1955, dva měsíce poté, co se připomínalo 10. výročí osvobození, byl „zatčen pro protistátní činnost a ponechán prokurátorem

tě neexistovala. Její památník ve skutečnosti patří padlým zaměstnancům bývalé **vozovny Libeň**, která byla v roce 1951 zrušena a nahrazena právě tou v Hloubětíně.

Vozovna Pankrác má také dva památníky. Na dvoře vozovny na zdi bývalé administrativní budovy je umístěna pamětní deska s devíti jmény. Nenajdeme na ní žádnou zmínku o původu, žádné věnování. Ale hned na nároží náměstí Hrdinů a třídy 5. května najdeme velkou pamětní desku věnovanou *Obětem okupace a hrdinům revoluce*, které dominuje ruka třímající pušku, kterou obklopuje 31 jmen. Dole je na desce napsáno, že jí věnují *dílčí odborové skupiny vozovny Pankrác*. Pamětní deska je umístěna na domě, který patřil mezi ty, které vyhořely při těžkých květnových bojích v těchto místech.



ČESTNÁ STRÁŽ U POMNÍKU V RUSTONCE V KVĚTNU 1962



POMNÍK PŘED VOKOVICKOU VOZOVNOU BĚHEM POSLEDNÍCH DVOU DESÍTEK LET POMĚRNĚ ZAROSTL. TAKLE VYPADAL KOLEM ROKU 1970

lo 1480 provozních zaměstnanců Elektrických drah a 239 pracovníků Elektráren. Barikády, jejichž součástí se na mnoha místech Prahy staly i tramvajové vozy, se staly symbolem pražského odporu. Podíváme-li se do dobových seznamů, zjistíme, že **mezi 3700 obyvateli hlavního města, kteří zahynuli v květnových bojích, je také 73 zaměstnanců bývalých Elektrických podniků. Dalších 88 zaměstnanců bylo během okupace popraveno nebo zemřelo v koncentračních táborech**. Najdeme i případ zastřelení při přestřelce s příslušníky SS pouhý den před vypuknutím povstání v květnu 1945. Několik zaměstnanců zahynulo i při tragickém náletu na Prahu v únoru 1945.

Osudy některých pomníčků jsou zajímavé. Ten, který je ve **vozovně Strašnice**, se na jejím nádvoří jednou o pár desítek metrů přestěhoval – to když se přestavovala a rozšiřovala na začátku sedmdesátých let minulého století tamní vrátnice. Pomníčku, který věnovali za-

ve *vazbě*, což mělo za následek jeho okamžitě propuštění. O jeho dalším osudu nemáme informace, do podniku se už nikdy nevrátil.

Zcela nové místo získaly také další dva pomníčky. Na nádvoří **vozovny Střešovice** stojí malý pomník, který kdysi býval v ústředních dílnách v Rustonce. Není bez zajímavosti, že památník v **Rustonce** měl původně jinou podobu, kdy ke změně došlo, nevíme. Rustonka byla zbořena v roce 2008. Tehdy si pracovníci *Muzea městské hromadné dopravy v Praze* uvědomili, že pomník je nutné zachránit před demolicí i pro příští generace a přestěhovali ho na dnešní místo do vozovny Střešovice. V té jsou tak nyní památníčky dva. Tím druhým je pamětní deska umístěná na administrativní budově vozovny v Patočkově ulici.

Navštívíme-li **vozovnu Hloubětín**, najdeme i v ní památník. Tato vozovna se ale Pražského povstání nikdy neúčastnila, a to z docela pochopitelného důvodu. V květnu 1945 ješ-

Pomníčky a pamětní desky nevznikaly hned v roce 1945. Například pomník před **vozovnou Vokovice** byl navržen v roce 1947 z iniciativy vokovické odborové organizace. „Zaměstnanci hodlají vybudovati pomník vlastním nákladem, a to z peněz, které byly obstarány jednak přímými sbírkami a jednak z výtěžku podniků, které za tím účelem podepsaná organizace pořádala.“ Pomník s nápisem „*Obětovali se za nás*“ a se třemi jmény padlých a pěti jmény umučených zaměstnanců byl umístěn na nároží dnešních ulic Evropské a Do Vozovny před obytnými domy, které pro své zaměstnance vybudovaly Elektrické podniky. Příslušný pozemek propůjčila odborové organizaci Rada Ústředního Národního výboru za symbolický „*uznávací poplatek*“ 2 koruny ročně na dobu 50 let.

Na „tramvajáckých památnících“ najdeme i známá jména. V Hloubětíně to je například **František Münzberger** – řidič a průvodčí z libeňské vozovny, který se během okupace

provinil tím, že po atentátu na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha ukrýval MUDr. Lyčku, který v Rustonce ošetřil jednoho z parašutistů. Münzberger mu dokonce půjčil svůj stejnokrój a služební doklady. Za svůj odvážný čin byl zatčen gestapem během své služby 19. července 1942 a následně odvezen i s rodinou (manželkou a dvěma dcerami) do koncentračního tábora v Mauthausenu. Všichni byli popraveni 24. října 1942, což se personální útvar podniku dověděl až v únoru 1946.

Také o některých dalších zaměstnancích podniku nebylo nějaký čas po válce nic známo. Například Jaroslav Tachecí byl nezvěstný od 8. března 1943; dodatečně bylo zjištěno, že padl v bojích u Sokolova.

Pár zajímavých poznámek na závěr:

Pojem „pomník“ označuje samostatně stojící objekt, jehož součástí může být i pamětní deska, případně plastika. „Pamětní deska“ označuje klasickou desku, která je zavěšena na budově.

Z dalších objektů DPP připomeňme ohradní zeď vozovny Žižkov, kde se nalézala malá pamětní deska se jménem Václav Pekárek. Nefiguruje ale v seznamu padlých zaměstnanců podniku, nicméně evidentně byla podnikem opečovávána. Svěho času u památníků v květnových dnech stávaly čestné stráže, stálo se i u této desky. Kde je deska nyní, není Archivu DPP známo.

Kromě toho existuje pamětní deska na bývalé administrativní budově někdejší autobusové garáže Dejvice. Je možné, že vznikla z iniciativy zaměstnanců. Deska je viditelná na domě u vjezdu do areálu Kauflandu na nároží ulic Podbabská a Pod Patankou.

Podle určitých indicií byla ve vstupní hale ústřední budovy Elektrických podniků (Bubenská 1) instalována pamětní deska, obsahující jména všech padlých a umučených zaměstnanců podniku. Archiv DPP ovšem nevládní fotografií, ani jednoznačný archivní doklad. Z roku 1947 existuje informace, že „*bude vyrobena bronzová deska se jmény dalších zemřelých zaměstnanců, kteří nejsou uvedeni na desce dosavadní, a vedle té bude instalována.*“



JEDEN Z POMNÍKŮ PADLÝM HRDINŮM SE NACHÁZÍ VEDLE BÝVALÉ ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY V AREÁLU VOZOVNY ŽIŽKOV



ZPRÁVA O ZATČENÍ FRANTIŠKA MÜNZBERGERA, ŘIDIČE A PRŮVODČÍHO Z LIBEŇSKÉ VOZOVNY, MĚSÍC A PŮL PO ATENTÁTU NA HEYDRICHA



POMNÍK VČETNĚ ÚPRAVY JEHO OKOLÍ VE VOZOVNĚ STRAŠNICE NAVRHL ARCHITEKT JOSEF MLÍKA, PROJEKTANT ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ

Přehled 10 doložených památníků a pamětních desek DPP:

VOZOVNA HLOUBĚTÍN	pomník	uvnitř areálu vedle administrativní budovy, veřejně nepřístupný; přenesen z bývalé vozovny Libeň
VOZOVNA KOBYLISY	pamětní deska	administrativní budova vozovny (uvnitř areálu, veřejně nepřístupná)
VOZOVNA MOTOL	pamětní deska	na administrativní budově v Plzeňské, za plotem, viditelná veřejně
VOZOVNA PANKRÁC	pamětní deska	nádvorní strana bývalé administrativně-obytné budovy, veřejně nepřístupná
	pamětní deska	vkomponovaná do nároží domu čp. 1040, roh náměstí Hrdinů a ul. 5. května; veřejně přístupná
VOZOVNA STRAŠNICE	pomník	za vrátnicí; veřejně nepřístupný
VOZOVNA STŘEŠOVICE	pamětní deska	Patočkova, administrativní budova ve dvoře, částečně přístupný (přenesen z Rustonky)
VOZOVNA VOKOVICE	pomník	nároží ulic Evropské a Do Vozovny
VOZOVNA ŽIŽKOV	pomník	ve dvoře vedle bývalé administrativní budovy, veřejně nepřístupný



DĚTSKÁ ŽELEZNICE V BUDAPEŠTI

PARNÍ LOKOMOTIVA 490.039, STANICE JÁNOS-HEGY, 30. SRPNA 2009

HLAVNÍ MĚSTO MAĎARSKA UKRÝVÁ JEDNU VELMI ZAJÍMAVOU DOPRAVNÍ ATRAKCI. JARNÍ A LETNÍ MĚSÍCE JSOU IDEÁLNÍ K NÁVŠTĚVĚ TAKOVÉHO MÍSTA, JAKÝM JE ÚZKOROZCHODNÁ ŽELEZNICE, OBSLUHOVANÁ VÝHRADNĚ DĚTMI OD 10 DO 14 LET. PROTO DĚTSKÁ ŽELEZNICE – GYERMEKVASÚT, DO ROKU 1990 ZNÁMÁ JAKO PIONÝRSKÁ ŽELEZNICE – ÚTTÖRŐVASÚT.



DĚTSKÝ VÝPRAVČÍ VE STANICI HÜVÖSVÖLGY, 23. KVĚTNA 2014

Doprava na místo

Autobus nebo vlak; vlak od páté hodiny ranní ve dvouhodinovém taktu vlaky EuroCity a EuroNight. Na konci srpna 2009 jsem vyzkoušel i ranní autobus RegioJet a musím říci, že to bylo jediné mezinárodní spojení tohoto dopravce, které sneslo srovnání s vlakem. Ceníky jízdenek najdeme na www.cd.cz.

Jízdenky pro MHD v Budapešti

Jednoznačně jedno nebo vícedenní, cena se pohybuje v řádu několiknásobku jízdenek pro jednu jízdu, jízdenky platí i na osobních vlacích. Zde je nutné navštívit web www.bkv.hu. Vysvětlení najdeme v angličtině, němčině a ruštině. Prodejní místo v turistických informacích na nádraží Keléti a na stejnojmenné stanici metra.

Finance

Platí se ve forintech, současný kurz je někde okolo 1 Kč = 10 HUF. Bankomaty jsou všude, na

nádraží Keléti je i směnárna a veksláci. A jako vždy – oficiální výměna je nejspolehlivější.

Ubytování a stravování

Vzhledem k tomu, že se maďarská metropole nedá prohlédnout za jeden den, doporučuji ubytování, a to v relativně levných privátech nebo velice slušných hotelech Ibis-Budget. Ceny se pohybují okolo 2000 Kč za noc s tím, že v hotelovém pokoji mohou přespát až 3 osoby a existují slevy pro spolunocležníky. Je možné, že spolunocležníci budou moci přespát dokonce zdarma. Místní kuchyně je vyhlášená, jen pozor na to, že papričky jsou opravdu pálivé a víno prý opravdu vynikající. A restaurace jsou opravdu na každém kroku.

Cesta na místo

Vyjedeme červenou linkou M3 do stanice Széll Kálmán tér (my starší ji známe ještě pod názvem Moskva tér) a přesedneme do tramvaje 18 nebo 56. A zde máme hned dvě alternati-



MOTOROVÁ LOKOMOTIVA MK 45 2004, STANICE SZÉCHENYI HEGY, 23. KVĚTNA 2014

vy – buď vystoupíme na zastávce Fogaskerekű vasút (zubačka) nebo linkou 56 pokračujeme na konečnou Hűvösvölgy.

Zubačka jezdí 3x za hodinu, o víkendech 4x. Jízdní řád najdeme na webu BKV. Rakouské vozy, které v roce 1970 vyrobila vagónka SGP, jsou velmi pohodlné a v perfektním stavu. Jezdí ve složení motorový a řídicí vůz a jako jediná zubačka ve střední Evropě jezdí elektrifikovaná na normálním rozchodu. Samozřejmostí je dálkové řízení zabezpečovacího zařízení a železniční fandové mohou obdivovat nejen skloníky, jejichž promilová hodnota se šplhá až do čísla 120, ale v případě, že vystoupí na některé mezilehlé zastávce, třeba Esze Tamás iskola, i elektricky přestavované výhybky, včetně mechanismu pohybu části ozubnice. Něco podobného, ale na metrovém rozchodu, lze vidět například na Štrbském plesu. Po asi dvacetiminutové jízdě dojedeme na konečnou a podle turistických značek dojdeme přímo k stanici Széchenyihegy. A ocitneme se v čase, kdy každá cesta vlakem byla svátkem. A budeme svědky toho, že se mladá generace dovede bavit i jinak, než hraním stupidních počítačových her nebo psaním nekonečných esemesek.

Dopravní pohádka

Historie dětské železnice začala v roce 1950, měří 11 200 metrů a je na ní šest stanic a jedna zastávka. Normálnímu provozu slouží dnes motorové lokomotivy Faur řady Mk 45, pro mimořádné jízdy je k dispozici perfektně opravený motorový vůz ABamot 2 a parní lokomotiva 490.039. Obě historická vozidla máme největší šanci potkat buď při střídání strážní nebo okolo Vánoc či Mikuláše.

Cena jednotlivé jízdenky se pohybuje v řádu několika desítek korun. Jen upozorňuji, že loni neplatil Interrail. Kromě jednorázových jízdenek je alternativou celodenní rodinná jízdenka, ta stojí asi 3000 forintů – pokud jezdí pára

nebo historický motorák – není co řešit. To, že nás v pokladně obslouží kluk nebo holka, co ještě chodí do základní školy nebo osmiletého gymnázia, se může zdát trochu nenormální, ale berme to jako fakt. A na rozdíl od většiny pokladníků na „velké“ železnici se tady bez problémů domluvíme anglicky nebo německy. Nutnou podmínkou pro zařazení mezi kandidáty jsou výborné školní výsledky a znalost cizího jazyka. Pokladník je většinou i výpravčím, takže za chvíli můžeme vidět, jak telefonicky přijme vlak a obslouží řídicí přístroj Rank 5007. Signalista ze stavědla přestaví výhybky a postaví mechanické návěstidlo. A teď to začne – za několik minut přijede vlak, který přijde přivítat každého, kdo se na stanici nachází. A s výjimkou strojvedoucích to jsou všichni nejmladší maďarští železničáři.

My cestující mezitím nastoupíme do vlaku a všichni čekáme na odjezd. Výpravčí dává návěst, průvodčí a vlakvedoucí zvednou ruku, což znamená, že dveře od vozů jsou uzavřeny a nikdo již nechce nastoupit. Výpravčí dá souhlas k odjezdu a sleduje v přísném pozoru odjezd vlaku. Pravá ruka míří k červené čepici – kastrůlka a salutuje. Mijíme stavědlo, kde stejně vzdává čest i signalista. A to se opakuje při každém vjezdu a odjezdu ze stanice.

Ve stanici Csillebérc přijde výpravu vlaku zkontrolovat i dozorcí provozu, který zde slouží i jako dopravní kontrolor s právem veta – vzhledem k věku nemají žádní výpravčí autorizaci a podle dopravních předpisů tedy nesmí vykonávat samostatně dopravní službu. A podle rozhovoru s tímto pracovníkem



K DĚTSKÉ ŽELEZNICI VÁS DOVEZE I ZUBAČKA 51 + 61, ZASTÁVKA VÁROSMÁJOR, 30. ZÁŘÍ 2016



MOTOROVÝ VŮZ ABAMOT 2, STANICE CSILLEBÉRC, 30. SRPNA 2009

jsem se dozvěděl, že se zatím (do září 2016) nestalo, že by do řízení provozu musel zasáhnout tím, že by zakázal jízdu vlaku!

Tahle opravdová dopravní senzace se do politických změn jmenovala Pionýrská železnice, dnes je Dětská železnice pod vedením oddílu skautů. A samozřejmostí je přísně dodržovaná stejnokrojová kázeň u všech, tedy i strojvedoucích!

Závěrem bych chtěl říct, že jsem se v tomhle prostředí nikdy necítil a nechoval jako povýšený a přehlížející návštěvník. Já tu mládež obdivoval a moc jí i záviděl ten nepřehlédnutelný entuziasmus, se kterým jednou za čtyři týdny poznávají, co se musí stát, aby vlak bezpečně odejel ze stanice. A tak jedině, co by se dalo vytknout, je strašlivá výzdoba vestibulu stanice Széchenyihegy, kde mozaika ve stylu první poloviny 50. let hyzdí vzhled vzorně upravené moderní budovy nádraží. A možná je i škoda, že se již nevydávají lepenkové jízdenky, ale počítačový standard. A samozřejmostí je i nabídka dopravních suvenýrů a publikací o železnici, ale tady je trochu škoda, že většina z nich je jen v maďarštině. ■

Text: Milan Slezák

ZA ROZTANČENOU PRVNÍ REPUBLIKOU



Jsou filmy, které si pamatujeme snad úplně všichni. Na jeden z takových legendárních snímků (komedii Někdo to rád horké režiséra Billy Wildera z roku 1959) odkazuje světoznámý muzikál **Sugar**, který do svého repertoáru zařadilo i Divadlo Na Fidlovačce. Muzikál vznikl právě podle scénáře k filmu a tak je jisté, že se setkáme s gangstery, milionáři, dámským orchestrem a jeho okouzlivou členkou Sugar i dvojicí muzikantů na útěku v ženských převlecích. Muzikálová podoba příběhu vznikla ve spolupráci scénáristy Petera Stonea, skladatele Julea Stynea a textaře Boba Merilla. Svou premiéru si odbyla na Broadwayi v roce 1972 a postupem času se stala hitem divadelních scén po celém světě. Nastudování Divadla Na Fidlovačce režijně vedl Radek Balaš a v hlavních rolích se můžeme těšit na Anetu Krejčíkovou (Sugar), Elišku Balzerovou (Sladká Sue), Martina Písaříka (Joe / Josefína) a Lukáše Pečenku (Jerry / Dafné).

Od 3. května nabízí Galerie Tančící dům expozici s názvem **13 komnat První republiky**. Výstava je rozdělena do celkem třinácti sekcí, které symbolizují specifické tematické okruhy od filmu a umění, přes módu či sport, až po politiku a podnikání. Filmový okruh nabízí dobové plakáty a fotografie hvězd stříbrného plátna, jakými byly Adina Mandlová nebo Anny Ondráková, či osobní věci komika Vlasty Buriana. Tehdejší módu přibližují kostýmy z úspěšných filmů a seriálů z produkce České televize (např. Hříšní lidé města pražského nebo První republika) a návrhy slavné československé návrhářky Hany Podolské. Sekce věnovaná podnikání obsahuje prvorepublikově zařízenou kavárnu, grafické zpracování obalů cukrovinek, i tehdejší reklamy firmy Baťa. Výstava je složena z exponátů, z nichž 95 % představují původní originály.



Až do konce letních prázdnin lze ve Valdštejnské jízdárně navštívit výstavu Národní galerie v Praze, která představuje díla **výtvarníka Františka Skály** z období od roku 2004 do současnosti. Architektura výstavy umožňuje jednotlivá díla vnímat z různých pohledů, zevnitř a zvenčí, zezdola a shora, v různých stádiích jejich života. Některá působí jako starodávné vykopávky, jiná jako dílo v procesu vzniku. Jednotlivým aspektem výstavy je světlo,

ať už umělé, přírodní nebo duchovní, které autor zkoumá a užívá v různých kvalitativních podobách. Základním prezentačním i instalačním principem výstavy je uskupení uměleckého materiálu do několika autorsky pojatých pavilonů – „muzeí v muzeu“. A právě mezi nimi jako by Skála rozehrával svou hru s návštěvníkem, jemuž může leckdy připadat, že jednotlivé celky na sebe nejen nenavazují, ale občas se i vzájemně zpochybňují.

DO JAKÉ ZASTÁVKY MÍŘÍ TATO TRAMVAJ?



Odpovězte na soutěžní otázku a získáte tričko s mazačkou a brožuru Fenomén Křížík. Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 18. června 2017** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).



Správná odpověď na otázku **Po jaké známé silnici jede autobus?** z Fotohádanky v DP kontaktu 4/2017 zněla: **Vysočanská (estakáda)**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a publikací „140 osobností a událostí pražské MHD“ a flash diskem 16 GB odměněn: **Jiří Dušek**.



FOTOHÁDANKA O CENĚ

Foto: Petr Ludvíček

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Josef Božek – 200 let od představení parolodi

V tajence křížovky najdete dokončení textu: Dne 1. června 1817 uzáslým Pražanům na náhonu Císařského mlýna ve Stromovce předvedl konstruktér Josef Božek parolod. Pronajatá nákladní lodice byla vybavena dvouálcovým parním strojem, který Božek zhotovil podle vzoru, který hrabě Buquoy dovezl v dílech z Anglie a jehož smontování Božek osobně vedl. Úspěšnou akci ve Stromovce ale ukončila , při které kdosi Božkovi ukradl veškeré

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 18. června 2017** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovovaný luštitel získá hlavní cenu: badmintonovou sadu a další dva flash disk 16 GB „T3“.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 4/2017 bylo doplnění citátu české a uherské královny Marie Terezie: Vše se musí vsadit do hry a třeba i obětovat, aby byly **Čechy pro mne zachovány**. Hlavní cenu – lapáč hmyzu – získává **Jiří Šesták** a flash disk 14 GB získávají **Kateřina Bursová** a **Aleš Papírník**.

Hlavní cena:


Badmintonová sada pro 4 hráče

KVALITNÍ BADMINTONOVÝ SET UMOŽNÍ HRÁT TUTO OBLÍBENOU HRU CELÉ RODINĚ KDYKOLI A KDEKOLI. OBSAHUJE ČTYŘI RAKETY V MODRÉ A ČERVENÉ BARVĚ, TŘI MÍČKY, TYČOVOU KONSTRUKCI NA ZAVĚŠENÍ SÍTĚ A KOLÍKY PRO OHRANIČENÍ HRŠTĚ PROVÁZKEM. VŠE JE ULOŽENO V PRAKTICKÉM OBALU. HMOTNOST SETU: 1,2 KG.

○	TATANSKÝ NÁRODNÍ PARK	STARSÍ ŽENSKÉ JIMENO	ANGORSKÁ VUNA	SPZ TRUTNOVA	ASUSKÝ STÁT	○	STRAŠÍ DELVÝ PŘÍBĚH	PONORÍTI (KNIZNĚ)	○	MALÁ VLNA	KYSLIČNĚK HLINATÝ	2. část tajenky	○	SAMEC KRUTÝ	NĚMECKÁ AUTOMO-BILKA	OTO-SLOVCE UDERU	FINSKÉ JEZERO	FILTR	
○	ONI						HORSKÁ SLUŽBA			LÁKADLO (ZAST.) VYSTĚHOVAT				MUŽSKÉ JIMENO (3.3)					
FR. LÁSKA							ITAL. OPERA - G. VERDI							ZŘÍCENNA					
1. část tajenky							PŘÍMO KÓD NĚMECKA							OKRAJ STŘECHY SLOVEN IROVE					
BOHYNĚ ZASLEPĚ-NOSTI A VAŠNĚ				KOD VÁNOČNÍ RYBA						PROMLUVIT				SPZ RAKOVNIKA ČÁSTI OBLUČEKŮ					
SAD					ZENSKÉ JIMENO (2.4) PLÁTĚNĚ PŘÍSTŘEŠÍ					KUS LEDU SPZ KLATOV				NÁSTROJ VOZKY SOUHLAS					
○	ČTVEŘICE	NAUKA O RYTMU	ZN. ARSENU CHEM. ZN. YTERBIA		ANGL. ANATOMIE	ZDE				ČESKÝ BANK (1917-1971) ZÁJMY ČLOVĚK (SLOV)							AFRICKÁ OPICE	PÍSMO SKLONĚNĚ DOPRAVA	
PODZEMNÍ HROBKÁ							ELEKTR. NABÍTA ČÁSTICE NÁZEV PÍSMENE E						○	ODSTROJIT	PRIMAB. ROVOCI ZÁJMEMO (LP.Č.MN) TRIT. KVĚTENSTVÍ				
3. část tajenky										RÍMSKÝ 7				SVRHNOUT					
ZN. ASTATU			OZVĚNA		PROČ OTO-SLOVCE KONEŠENÍ									KOBKY	CITO-SLOVCE VŘÍCENÍ OSOBNÍ ZÁJMEMO		JIMENO ZPĚVAČKY SUJAC ZN. RHENJA		
PLEVELNÁ ROSTLINA					PRACOVAT NA STAVU					LATINSKÝ BARVA KARETNÍ BARVA							KÓD POLSKA		
STAV BEZ HLIKU					ORIG. PŘI OSVOBOZENÍ PALESTINY (ČES. ZOB. OTEC. (KNIZNĚ))					4. část tajenky KÓD PERU							LENOCHOD TRÍPŘÍSTVÍ	○	
HOSPODÁŘ																		ANGL. INKOUST	
TAHLE				SPZ OSTRAVY						OOCHLU-PENÍ								STAROBAR-MEN. MĚSTO	
																		KÓD TUNSKA	

NEJVĚTŠÍ MOTORISTICKÁ SLAVNOST V ČR VÍCE NEŽ 1000 EXPONÁTŮ

HLAVNÍ TÉMA 4. ROČNÍKU: ITALSKÝ DESIGN - ZNÁMÉ I NEZNÁMÉ VOZY A MOTOCYKLY

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Partner akce

 PSYCHIATRICKÁ
NEMŮCNICE
BOHNICE

 Městská část
Praha 8



LEGENDY

10.-11. 6. 2017 PRAHA



VÝHODNÝM
NÁKUPEM
VSTUPENEK
ONLINE
▼▼▼
UŠETŘÍTE
ČAS A PENÍZE



LEGENDY.CZ/
VSTUPENKY-ONLINE

VSTUPENKY
NA MÍSTĚ ZA 500 Kč



**AUTOSALON * MOTOSALON * PŘEHLÍDKA MOTORSPORTU A KLUBŮ
EXHIBIČNÍ JÍZDY * DĚTSKÁ ZÓNA * ZÁBAVA PRO CELOU RODINU**



DOPORUČUJEME DOPRAVU MHD

VZHLEDEM K OMEZENÉMU POČTU PARKOVACÍCH MÍST A UZAVÍRKÁM ULIC
V BLÍZKOSTI AREÁLU DOPORUČUJEME VYUŽÍT CESTU MHD.

Po trase metra C (červená) dojedete na stanici Kobylisy a potom autobusem číslo 152
nebo 145 na zastávku Libeňská či Řepínská.

CESTA ZABERE 8-14 MINUT

HLAVNÍ VYSTAVOVATEL



PORSCHE
PRAHA-PROSEK

PORSCHE
PRAHA-SMICHOV

SPEED
MAGAZINE



AMB Praha
auto MOTOL BENI a.s.

TN CZ

AUTO



 GARÁŽ.CZ

 **TopGear**

 **SUV**
MAGAZINE

 **FASTER**
MAGAZINE

 **CHODOM**
MAGAZINE



NÁRODNÍ
MOTORISTICKÉ
MUZEUM

 **THE
GRAND MARK**
PRAGUE