

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

» Ve stínu Podbaby

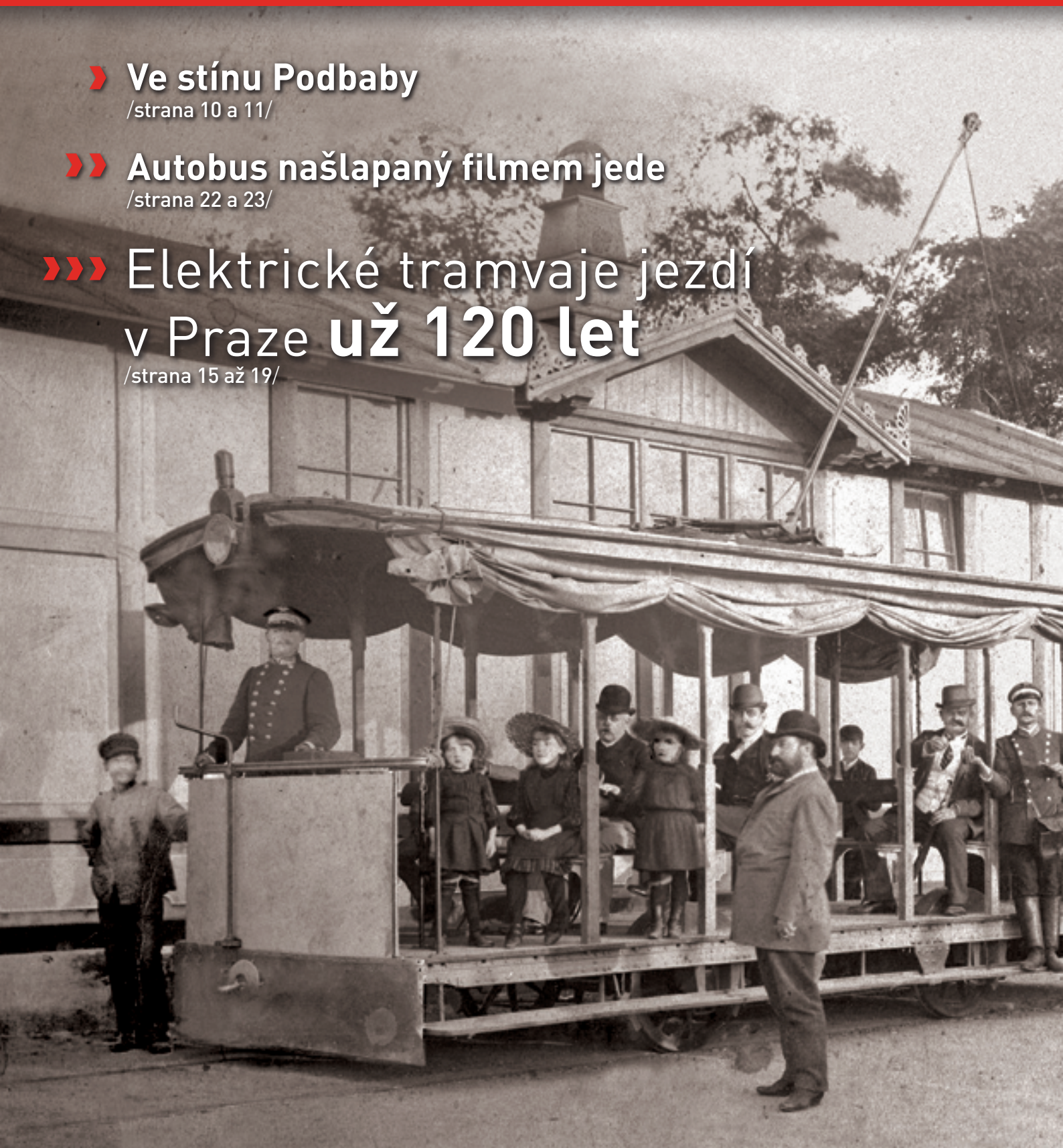
/strana 10 a 11/

»» Autobus našlapaný filmem jede

/strana 22 a 23/

»»» Elektrické tramvaje jezdí v Praze už 120 let

/strana 15 až 19/





Dopravní podnik hlavního města Prahy
vás zve do kina

VSTUP ZDARMA

až do 4. září 2011

Kinobus 2011

Film jede!



Román pro muže
Jak se krotí krokodýli
Tajnosti
Největší z Čechů
Pouta
František je děvkař
Tmavomodrý svět
Obsluhoval jsem anglického krále
Je třeba zabít Sekala
Kajíněk
Odcházení
Habermannův mlýn
Hlídač č. 47
Nickyho rodina
Dáma na kolejích



Informace o programu na
www.dpp.cz/kinobus

infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



/OBSAH/

- 4-6 **>> Aktuálně z DPP**
120. VÝROČÍ ELEKTRICKÉ DRÁHY V PRAZE
PO TONDOVI SE DO PRÁCE DALA I ADÉLA
ČERVNOVÉ ZAHRANIČNÍ NÁVŠTĚVY
- 7 **>> Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 **>> Rozhovor**
PŘICHÁZÍM SE ZKUŠENOSTÍ Z VELKÉHO
PODNIKU
- 10-11 **>> Z podniku**
VE STÍNU PODBABY
12 JAK SE PEČUJE O TRAMVAJOVÉ TĚLESO
13 V PROVOZU POSLEDNÍ SOUPRAVA TYPU M1
14 LETNÍ REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÝCH
TRATÍ
- 15-19 **>> Výročí**
ELEKTRICKÉ TRAMVAJE JEZDÍ V PRAZE
UŽ 120 LET
- 20-21 **>> Den s...**
TANEC S JÍZDENKOVÝMI KOTOUČI
A PAMĚTOVÝMI KARTAMI
- 22-23 **>> Fotoreportáž**
AUTOBUS NAŠLAPANÝ FILMEM JEDE
- 24-25 **>> Ze světa**
KOUSEK HISTORIE Z BUDAPEŠŤSKÉ MHD
- 26-27 **>> Zajímavosti**
28 ZA HYBRIDNÍMI AUTOBUSY DO LONDÝNA
29 „ERŮČKO“ SE PŘEDSTAVILO V LEŠANECH
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICE
- 30 **>> Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31 **>> Zábava**
FOTOSOUTĚŽ, KRÍŽOVKA

Foto na obálce: archiv DPP

DP
kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9,
telefon: 296 192 013, e-mail: komunikace@dpp.cz

Šéfredaktorka: Hana Pohanová

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),
Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,
Miluše Macháčková, Milan Slezák a Ilona Vysoudilová.

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5.

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 30. června 2011

NEPRODEJNÉ



/EDITORIAL/



Vážené kolegyně a kolegové,

18. července to bude 120 let od okamžiku, kdy měli obyvatelé a návštěvníci Prahy poprvé možnost svést se elektrickou tramvají. Stalo se tak u příležitosti Zemské jubilejní výstavy. U zrodu první tramvajové tratě stál významný český technik, vynálezce a průmyslník František Křižík. První tramvaj začínala svou cestu na Letné a dále vedla Oveneckou ulicí ke Královské oboře. Přestože tato trať byla v provozu pouze devět let, stala se významným mezníkem dopravy v Praze a položila základ k dnešní síti tramvajových tratí. Ta je jedna z největších nejen v Evropě, ale i na světě.

Tramvaje se staly neoddelitelnou součástí Prahy. Byly u všech historických událostí minulého století a do výstavby metra tvořily v Praze základní dopravní systém. Legendární tramvaj typu T3, bez níž si naše hlavní město nedovedeme představit, se na více než půl století stala klasickým obrazem Prahy. Tramvajové tratě se i v dnešní době staly významným městotvorným prvkem, nejmarkantnějším příkladem je tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov. Tramvajová doprava v Praze prošla obdobími dynamického rozvoje, ale i těžkými časy, které jí rozhodně nepřály.

Kulaté výročí připadá na dny, kdy je v plném běhu výstavba prodloužení tramvajové tratě do Podbavy a kdy se nám na tramvajových linkách ve větším počtu objevují nejmodernější plně nízkopodlažní tramvaje 15T ForCity z plzeňské Škody. Tyto skutečnosti nám jednoznačně ukazují, že tramvaje jsou stále moderním dopravním prostředkem s budoucností a jejich existence se tímto výročím rozhodně neuzavře.

Při této příležitosti je rozhodně na místě poděkování všem, kteří se na zajištění provozu podílejí, i všem, kteří se po několik generací podíleli. Vaše práce byla vždy náročná a odpovědná.

Petr Hloch
vedoucí jednotky Provoz Tramvaje

120. VÝROČÍ ELEKTRICKÉ DRÁHY V PRAZE



Dopravní podnik hl. m. Prahy spolu s Hl. m. Praha oslaví 18. července 2011 významné výročí v městské hromadné dopravě. Tento den uplyne 120 let od zahájení provozu první elektrické tramvaje v metropoli. Tramvaje DPP od té doby urazily v rámci pražské MHD téměř 5,8 miliardy vozových kilometrů a svezly více než 36 miliard cestujících.

Na pondělí 18. července je připraven bohatý program, který bude zahájen v 9 hodin prohlídkou Muzea MHD v pražských Střešovicích. V 10 hodin z Muzea MHD vyjede průvod historických a současných vozidel tramvají na Letenské náměstí, kde bude odhalen památník. V rámci spolupráce DPP s Národním technickým muzeem bude veřejnosti představena nová dopravní hala muzea. Den bude završen ve 21:30 promítáním Kinobusu, filmem Dáma na kolejích.



Po Tondovi se do práce dala i Adéla

V pražském podzemí přibyl druhý razicí štít pro stavbu nového úseku metra V.A – Adéla. Slavnostní křest stroje proběhl na staveništi Vypich v sobotu 18. června v rámci Dne otevřených dveří, a to za účasti primátora hlavního města Prahy Bohuslava Svobody, prvního náměstka Karla Březiny, generálního ředitele DPP Martina Dvořáka a generálního ředitele Metrostavu Pavla Piláta.

Jméno Adéla vybrali pro razicí štít již dříve malí pacienti z Kliniky dětské chirurgie Fakultní nemocnice Motol. Jméno má i první štít – Tonda, který již prorazil prvních 250 metrů tunelu.

Podle plánu by nový úsek metra měl být dokončen v roce 2014 a jeho součástí budou nové stanice Červený vrch, Velešlavín, Petřiny a Motol.

Z Dejvicke do Motola čeká na razicí štítů 6 134 metrů dlouhý úsek. Oba stroje váží téměř 900 tun, délka přesahuje sto metrů a průměr čelního štítu je šest metrů. Využívají technologii TBM – EPB (Tunnel Boring Machine – Earth Pressure Balance), která je díky své šetrnosti vhodná pro ražby v městských aglomeracích, jak o tom svědčí příklady ze světa (Řím, Istanbul, Sao Paulo, Madrid atd.). Princip prací je od klasické

ražby pomocí trhacích prací či bagrů a fréz a postupného zajišťování výrubu a následné montáže výztuže odlišný. Technologie je založena na rozpojování horniny na čelbě tunelu pomocí rotující řezné hlavy (je osazena čtyřmi obrysovými valivými disky a řeznými noži, které lze podle druhu horniny vyměnit za valivá dláta). Rubanina následně prochází do odtěžovací komory, odkud jde pomocí šnekového dopravníku na pásy.

Vytěžený prostor je v zadní části štítu ihned zajištěn předpřipraveným železobetonovým ostěním, tj. nevzniká zde žádný volný prostor.

ČERVNOVÉ ZAHRANIČNÍ NÁVŠTĚVY

Počátkem června 2011 proběhla v DPP návštěva provozovatele MHD v Berlíně (BVG Berlín) zaměřená na tramvajové tratě a tramvajové vozovny v Praze. Členem delegace byl i p. Peters ze Spolku přátel tramvají Tatra, který je mj. autorem knihy Tramvajové vozy typu T2D/B2D. Do Prahy zavítali i zástupci OSLOTRIKKEN AS, provozovatele povrchové kolejové dopravy v Oslu, kteří se zajímali zejména o tramvajový systém v Praze, preference MHD při průjezdu křižovatkami, údržbu tratí a obnovu cest, plánování nových tramvajových tratí. Velký zájem vzbudila nová tramvaj 15T. Norská delegace ocenila silnou pozici povrchové kolejové dopravy v Praze.

Společně s regionálním organizátorem městské dopravy v Bologni DPP uspořádal 9. června seminář s názvem FLIPPER, zaměřený na flexibilní dopravní služby. Seminář se zúčastnilo 76 představitelů samosprávy, státní správy, organizátorů veřejné dopravy, zástupci dopravních podniků či akademické sféry. Koncem června přijela do Dopravního podniku delegace čínské dopravního provozovatele Tianjin Metro Group, která projevila zájem o systém řízení veřejné dopravy v Praze, o plánování veřejné dopravy a využití pokročilých technologií jako je GPS ve veřejné dopravě.

Studenti » SPŠD stříbrní

Studenti Střední průmyslové školy dopravní obsadili druhé místo v národním finále soutěže Nejlepší studentská společnost JA (Junior Achievement) 2010/11. Tým ve složení Tomáš Horký, David Soukal, Veronika Novotná a Zuzana Loulová zaujal především svou kreativitou, originální prezentací své celoroční práce, dále pohotovými reakcemi na dotazy porotců a dobrými komunikačními dovednostmi v anglickém jazyce. Spolu s dalšími dvěma týmy se pak dne 20. června 2011 zúčastnili slavnostního ceremoniálu v rezidenci amerického velvyslance v Praze JA Award Ceremony 2011. Setkali se osobně s velvyslancem USA Normanem Eisem a výkonným ředitelem Junior Achievement Josefem Müllerem, kteří jim osobně poblahopřáli a předali ocenění za jejich celoroční úsilí při podnikání nanečisto.

Studentské společnosti vznikají každoročně v rámci programu Studentská společnost pod vedením o.p.s. Junior Achievement. Cílem tohoto programu je umožnit účastníkům proniknout do problematiky fungování společnosti od jejího založení až po likvidaci.

Studenti si v rámci výuky tohoto předmětu založí vlastní obchodní společnost, která po dobu jednoho školního roku funguje pod vedením učitele a konzultanta.



I lanovka na Petřín slaví 120 LET

Stejně výročí jako elektrické tramvaje, tedy 120 let od zahájení provozu, slaví letos také pozemní lanová dráha na Petřín. První lanovka na Petřín zahájila provoz 25. července 1891. Podobně jako u letenské elektrické tramvaje nebo letenské lanovky, i tady byla ke zprovoznění impulsem Zemská jubilejní výstava. Provozovatelem lanovky se stalo Družstvo rozhledny na Petříně. Lanovka byla úzkorozchodná tříkolejnicová s Abtovou ozubnicí a výhybnou uprostřed. Podobně jako lanovka na Letné byla poháněna na principu vodní převahy. Jezdila až do první světové války, kdy na ní musel být přerušen provoz. Teprve v souvislosti s blížícím se sokolským sletem, plánovaným na rok 1932, si Elektrické podniky uvědomily, že by lanovka mohla být opět atraktivním dopravním prostředkem, který by se vhodně využil i pro dopravu návštěvníků ke strahovskému stadionu. A tak se 5. června 1932 lanovka na Petřín znovu rozjela. Pak přišel 7. červen 1965, kdy bylo vlivem dlouhotrvajících dešťů narušeno těleso lanovky, a provoz musel být okamžitě zastaven.

Trvalo to dlouhých 20 let, než byla lanovka po náročném rekonstrukci a s novými vozy 15. června 1985 znovu zprovozněna. Až do května 2011 petřínská lanová dráha přepravila na 56 milionů cestujících.



Srdečně zveme NOVÉ ZÁJEMCE O ZPĚV

Členové Pěveckého sboru DPP se schází od března loňského roku a mají za sebou již dvanáct úspěšných vystoupení. Při posledním z nich, 14. května 2011, sbor vystoupil na 1. ročníku festivalu Sadská dětem – Ráj na zemi v Sadské u Nymburku, kde se představil hned dvakrát, a sice dopoledne na hlavním pódiu a v odpoledních hodinách v kostele sv. Apolináře.

Jarní koncertování pak členové uskutečnili 23. května svým již druhým celovečerním koncertem v kostele Československé církve husitské v Praze - Holešovicích.

Na koncertech se poprvé představili sólisté sboru ve skladbách Antonína Dvořáka a Adama Václava Michny z Otradovic, na varhany doprovázel sbormistr Lukáš Janírek a Miloš Kejzlar. Dále zazněly sborové skladby V domě straší duch Jaroslava Ježka, Vltavo, Vltavo



Karla Hašlera, Galánečka starodávná Petra Ebena, spirituály Gabi, Gabi, Já šaty mám a mnoho dalších.

Sboristé budou nadále zkoušet každé pondělí od 17 hodin v žižkovské vozovně a všichni zájemci jsou srdečně zváni si přijít zaspívat. Bližší informace podá Lukáš Janírek na e-mailové adrese lukas.janirek@centrum.cz, nebo předsedkyně sboru Dana Vohralíková: Vohralikova@dpp.cz
Lukáš Janírek

/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

☒ Dobrý den, chtěl bych poděkovat všem řidičům DPP, kteří se nezalekli označení stávkokaz a pracovali jako kterýkoli jiný den. Máte-li pohyblivou složku mzdy, zasloužili by odměnu. Moc děkuji a přeji pevné nervy.
S pozdravem
Filip Košťál

☒ Dobrý den. Chtěl jsem pochválit nové tramvaje, které jezdí z Petřin do centra, konkrétně linka 18. Nový, parádní a velmi prostorný vlak značky Škoda s wifi připojením je prostě nádherný.
Jaroslav Pekara

☒ Děkuji řidičkám a řidičům tramvají a autobusů, kteří nastoupili do práce ve čtvrtek 16. června a pomáhali tak aspoň v omezené míře zajistit provoz. Nenechali cestující na holičkách, byli příjemní.
David Sladký

☒ Dobrý den, dne 26. 6. 2011 jel můj manžel autobusem 101/1. Při vystupování, vzhledem ke svému věku a nepříliš dobrému zdravotnímu stavu, nechal na sedadle aktovku. Po tomto zjištění počkal, až autobus pojedje zpět a oslovil řidiče. Ten mu velmi ochotně a laskavě aktovku předal. Rádi bychom, s velkým díkem, upozornili na jeho příkladné a vstřícné chování, ne všichni se takto mile umí chovat.
Mgr. Eva Bulíčková

☒ Jezdím busem č. 137 ze stanice Urbanova – Na Knížecí. Dne 9. 6. 2011 v 4,57 hod. přijel řidič asi o 6 min. později. Přivodil tím problém řadě lidí. V tuto ranní hodinu jsou intervaly linek autobusů i metra dlouhé a i malé zpoždění působí komplikace v navazujícím spojení. Žádám proto prověření důvodu tohoto zpoždění.
Michal Kuliš

☒ Dobrý den, chtěl bych tímto upozornit na situaci týkající se autobusové linky 136. Mnoho lidí využívá tuto linku v úseku Roztyly – Dědinova. Bohužel, tento autobus není schopen dorazit na zastávku dle jízdního řádu. Důvod je zřejmý, je jím délka a komplikovanost trasy linky 136. Neuvažujete o změně (zkrácení) této linky nebo zavedení nové (krátké) linky, která by jela přes zastávky Roztyly a Dědinova? Pokud si uděláte průzkum na stanici Roztyly, zjistíte, že obyvatel města, kteří by uvítali tuto změnu, je více.
Martin Mařas

☒ Dobrý den, můžete mi prosím vysvětlit, proč jsem 13. 6. 2011 v 5,15 hod. zbytečně čekal na zastávce Poliklinika Budějovická na příjezd autobusu 293 směrem na Háje? Protože autobus nepřišel, musel jsem volit náhradní řešení (taxi) a na důležitou pracovní schůzku jsem se dostavil pozdě, nestalo se mi to ani zdaleka poprvé, proto již můj pohár trpělivosti přetekl.
Jan Májek



Co o nás píší média

PROTEST ODBORÁŘŮ 16. ČERVNA 2011 PROTI VLÁDNÍM REFORMÁM NEUNIKL DOZAJISTA NIKOMU Z NÁS. NEJINAK TOMU BYLO V TISKU, NA ZPRAVODAJSKÝCH INTERNETOVÝCH SERVERECH NEBO VE VYSÍLÁNÍCH ČESKÝCH TELEVIZNÍCH A ROZHLASOVÝCH STANIC.

Aneta Řehková

Ve sledovaném období 10. až 20. června 2011, kdy byla stávka nejvíce aktuálním tématem, se ve vybraných médiích objevilo zhruba 500 mediálních výstupů, zmiňující tuto událost. Komunikaci s médii v den stávky napomohlo i poskytování aktuálních informací přímo v budově Centrálního dispečinku DPP, odkud akreditovaní novináři získávali informace o provozu v Praze takřka „z první ruky“. Média psala o pražském Dopravním podniku i v jiných souvislostech.

Začne letní provoz MHD v Praze, změni se jízdní řády

ČTK, 28. ČERVNA 2011

Od pátku začne v pražské hromadné dopravě letní provoz a metro, autobusy i tramvaje pojedou v delších intervalech. Provoz tramvají navíc ovlivní výluky. Ve všední dny vyjede na všechny linky metra o deset až 15 procent souprav méně. Na lince metra C se intervaly prodlouží i v sobotu ráno ze šesti na 7,5 minuty. Stejně omezení se dotkne i autobuso-

vých spojů. Zrušeny budou navíc všechny školní spoje, a dalších 6 linek. Autobus číslo 175 pojedje pouze na trase z Florence na Skalku a linka 225 z Nových Butovic do zastávky Ciolkovského. Na všech linkách tramvaji se v pracovní dny ve špičkách prodlouží intervaly z 8 na 10 minut. Na páteřní linky číslo 9 a 22 vyjedou tramvaje každých 5 minut. Oproti loňskému létu se nebude prodlužovat interval tramvají v pracovní dny dopoledne. Provoz tramvají nejlvíce ovlivní opravy tratí, kvůli kterým musí cestující počítat s výlukami.

Nové jízdenky již v prodeji

PRAŽSKÝ DENÍK, 28. ČERVNA 2011

V noci ze čtvrtka na pátek nastane zásadní zlom. O půlnoci totiž přestane platit současný tarif PID. V praxi to mimo jiné bude znamenat, že už nebude možné jezdit na stávající jízdenky za 18 a 26 Kč. Ty nové lze s předstihem nakoupit už nyní. V současné době jsou již na prodejních místech DPP, prodej byl zahájen 16. června a návoz do trafik již také probíhá. Zásadní jsou v tomto ohledu také automaty na lístky. Ve čtvrtek bude během dne provedena výměna v polovině automatů v metru, na každé stanici bude jeden označen samolepkou. V pátek 1. července od 4 hodin zhruba do 16 hodin proběhne výměna na ostatních automatech. Výměny se zúčastní 28 zaměstnanců. Určitě by neměl být problém s koupí nových lístků, popřípadě je možné využít SMS jízdenku.

Rozhovor s Martinem Dvořákem

(ÚRYVEK) SEDMIČKA, 30. ČERVNA 2011

V loňském rozhovoru pro Sedmičku jste říkal, že cena jednotlivých jízdenek vám už připadá vysoká a tramvajenky byste zase nejradši zdražil. A stal se opak.

Ano, před několika lety, když jsme měnili tarify, jsem prosazoval další zdražování tramvajenek. Tehdy jsme se ale s politiky nedohodli. Teď dostali výhodu lidé, kteří jezdí pravidelně, a zátěž se přenáší na jednorázové uživatele.

Jak se vlastně vyvíjí počty cestujících?

Těžko můžeme v Praze očekávat zásadní nárůst, vzhledem k tomu, že se jedná o jedno z mála měst v Evropě, kde víc než polovina obyvatel jezdí hromadnou dopravou. Už teď je extrémně vytížená, každý den s námi vyrazí přes tři miliony lidí. Ale ta čísla nám každý rok rostou, byť řádově v jednotkách procent.

Ve vybraných tramvajích zavádíte wi-fi připojení, zkoušíte parfémovat vnitřky některých autobusů. Lákáte další pasažéry?

Chceme dělat hromadnou dopravu atraktivnější a příjemnější. Ale tyhle věci jsou spíš nadstandard. Cestující hlavně zajímá, jak hustá je síť tratí a jestli je na zastávkách a vestibulech čisto a bezpečno. Když tenhle základ splníme, pak můžeme přemýšlet o wi-fi ve vestibulech metra a v tramvajích. Nebo o parfémování vozů. Připravujeme také výstavy děl mladých umělců zejména v prostorech vestibulů.



MILOSLAV LUDVÍK,
ŘEDITEL NEJVĚTŠÍ
STŘEDOEVROPSKÉ
NEMOCNICE, PRAŽSKÝ
RODÁK, EKONOM,
MANAŽER I PRÁVNÍK,
VÁŠNIVÝ PILOT A OD
26. DUBNA 2011 TAKÉ
PŘEDSEDA DOZORČÍ RADY
DOPRAVNÍHO PODNIKU
HL. MĚSTA PRAHY.

Ilona Vysoudilová
Foto: Petr Hejna

PŘICHÁZÍM se zkušeností z velkého podniku



Od podzimu 2010 jste pražským zastupitelem. Co pro Vás osobně znamená Praha jako taková?

Narodil jsem se v Praze na Vinohradech, takže jsem Pražák křtěný Vltavou. Vyrůstal jsem v pražských Vršovicích, přesněji na pomezí Vršovic a Vinohrad. K Praze inklinuji opravdu hodně. Když jsem byl na vojně u Domažlic, i přesto že to bylo v krásné přírodě, tak jsem utíkal z posádky na vycházky do Prahy. Vždy jsem sedl na vlak a jel jsem se „nadýchat“ pražského vzduchu. Takže se dá říct, že jsem Prahou přímo posedlý.

Na jaře letošního roku jste stanul v čele Dozorčí rady DPP. Jaký je Váš vztah k hromadné dopravě?

Jako dítě a poté i jako student jsem k cestování po Praze využíval pouze a jen hromadnou dopravu a nikdy jsem

si nedovedl vysvětlit, že někdo může jezdit po Praze autem. Říkal jsem si, že člověku musí chybět sociální kontakt. Faktem bohužel je, že v poslední době jezdím po Praze stále více osobním automobilem.

A jaký je Váš vztah k Dopravnímu podniku?

Vztah k Dopravnímu podniku mám velký. Já jsem „dítě pražského dopravního podniku“. Moje máma pracovala ve společnosti od roku 1969 a bratr je řidič autobusu. Jako dítě jsem jezdil na tábory, které podnik organizoval, takže jsem do DPP vrostl celým svým mládím. A hezké vzpomínky na DPP mám i z gymnázia, které jsem navštěvoval na náměstí Míru. Výhodou studia na tomto ústavu bylo souběžné budování metra, což často narušovalo výuku a bylo charakterizováno hlášením školního rozhlasu „....zanedlouho

JUDr. Ing. Miloslav Ludvík

vystudoval zahraniční obchod na Obchodní fakultě Vysoké školy ekonomické, Právnickou fakultu na Karlově univerzitě v Praze a titulu MBA dosáhl na Prague International Business School.

Od roku 2000 působí jako ředitel největšího českého zdravotnického zařízení FN Motol. Miloslav Ludvík je ženatý a má 3 dcery a mezi jeho největší koníčky patří létání.

bude proveden odstřel pracovníků metra. Soustředte žáky na stěnách odvrácených od oken!“ Pracovníci metra poplach odpískali vždy v době, kdy se měla psát nějaká důležitá kompozice. Většinou to zajistila krabička tvrdých Spart.

NĚMECKÝ MODEL ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTI

DNE 26. DUBNA 2011 VALNÁ HROMADA AKCIONÁŘŮ DPP SCHVÁLILA PŘECHOD NA TZV. NĚMECKÝ MODEL ŘÍZENÍ. PODLE NOVÝCH STANOV PŘEDSTAVENSTVO NENÍ ODEĚ VOLENO VALNOU HROMADOU, ALE DOZORČÍ RADOU SPOLEČNOSTI. MODEL VEDE K PROHLoubENÍ KONTROLY PŘEDSTAVENSTVA ZVYŠOVÁNÍM PRAVOMOCÍ DOZORČÍ RADY.

Už jako student jsem využíval pouze a jen hromadnou dopravu a nikdy jsem si nedovedl vysvětlit, že někdo může jezdit po Praze autem, vzpomíná **Miloslav Ludvík**, předseda Dozorčí rady DPP

Jaké máte v působení předsedy dozorčí rady stanovené cíle?

V dubnu se změnila řídicí struktura a přešlo se na tzv. německý model. Nové stanovy dozorčí radě stanovily hodně velké kompetence, kdy dozorčí rada musí nyní „posvěcovat“ veškeré kroky managementu. Což mimo jiné znamená také zvýšený objem práce proti tomu, jak byla dozorčí rada chápána v minulosti. Dnes schvalujeme všechny jednotlivé kroky, takže je spousta práce, ale musím říct, že je to práce velice zajímavá.

Jak vidíte hromadnou dopravu v Praze jako celek? Co by stálo za zlepšení?

Vždy je co zlepšovat. V době, kdy jsem více používal MHD, bylo vidět hodně nepříznivých cestujících, což už je nyní mnohem lepší a kultura cestování

se zlepšila. Do ulic v Praze se o moc více individuální dopravy nevejde, takže musíme najít další možnosti fungování systému a hledat další způsoby rozšiřování městské hromadné dopravy. Praha má už nyní jednu z nejrozsáhlejších sítí, ale i ta se dá do budoucna ještě vylepšovat.

Máte ekonomické, manažerské a právnické vzdělání. Které v barvách DPP využijete nejvíce?

Kombinaci všech tří. Mou výhodou určitě je, že do této funkce přicházím se zkušeností s fungováním velkého podniku, jakým nemocnice Motol určitě je.



DOZORČÍ RADA DPP

Dozorčí rada je kontrolním orgánem společnosti. Dohlíží na výkon působnosti představenstva a uskutečňování podnikatelské činnosti společnosti. Dozorčí rada svolává valnou hromadu, jestliže to vyžadují zájmy společnosti a na valné hromadě navrhuje potřebná opatření. Dozorčí radě přísluší zejména přezkoumávat účetní uzávěrku, návrh na rozdělení zisku, dále projednávat čtvrtletní výsledky hospodaření, pololetní a roční zprávy a také volit a odvolávat členy představenstva.

V červnu byl na trati v ulici Jugoslávských partyzánů stavební ruch. Zatímco v jednom úseku již jsou položena nová kolejová pole, v jiné části teprve probíhá likvidace těch původních



VE STÍNU Podbaby

VÝSTAVBA TRAMVAJOVÉ TRATI V PODBABĚ PO TŘECH LETECH OPĚT PRODLOUŽÍ PRAŽSKOU TRAMVAJOVOU SÍŤ. ABY NOVÝ SEMISETMETROVÝ ÚSEK KOLEJÍ NEBYL POUHÝM PŘÍLEPKEM NA ZASTARALOU TRÁŤ V ULICI JUGOSLÁVSKÝCH PARTYZÁNŮ, PROBĚHLA BĚHEM KVĚTNA A ČERVNA 2011 JEJÍ REKONSTRUKCE. STALA SE TŘETÍ LOKALITOU VE MĚSTĚ, KDE BYLA POUŽITA BEZŽLÁBKOVÁ ŽELEZNIČNÍ KOLEJNICE S49.

Miroslav Grossmann
Foto: Jiří Kejdana, Jan Šurovský a Petr Janák

Tramvajová trať mezi Vítězným náměstím a Podbabou byla naposledy rekonstruována v roce 1969. Byla na železobetonových pražcích s použitím žlábkové kolejnice NP3 a vykazovala již značné známky opotřebení, byť nepatřila mezi nejzdevastovanější v pražské tramvajové síti.

Bezžlábkové kolejnice se zatravněním

Nynější akce pod názvem RTT A MKS Jugoslávských partyzánů zahrnovala obnovu tramvajové trati a souvisejících zařízení v úseku od Vítězného náměstí po Zelenou ulici. Obnova úseku původní trati od Zelené ulice včetně likvidace „trojkolejky“ a smyčky před Hotelem Crown Plaza (Internacional) je již součástí prodloužení TT Podbaba – ČD Podbaba.

Rekonstruovaná trať je zřízena na betonových pražcích s použitím bezžlábkové železniční kolejnice S49, které jsou především do přímých úseků na fyzicky oddělených tělesech ideální. Zatímco původní trať měla živичný kryt, nové těleso je zatravněováno. Živice je pouze v místech přejezdů a přechodů.

Není to jediná změna na trati proti původnímu stavu. Za zmínku stojí hned několik vylepšení, která jsou přínosná nejen pro tramvajový provoz. Před rozjezdovou výhybkou na Vítězném náměstí je realizována 23 metrů dlouhá kolejová

splátka, díky které nebudou tramvaje při ručním stavění výhybky blokovat provoz na kruhovém objezdu. Současně je výhodou, že cesta bude postavena dostatečně dluho před vjezdem tramvaje na rondel, tudíž řidič bude mít možnost se v blízkosti křížení plně věnovat provozu. Nadále totiž platí, že tramvaj musí dávat autům přednost.

0 dva přejezdy méně

Z hlediska bezpečnosti a plynulosti tramvajového provozu je přínosem také zrušení dvou ze šesti přejezdů. Jeden zmizel u Rooseveltovy ulice a druhý u ulice Nikoly Tesly. Rušení přejezdů je z pohledu nehodovosti obecně žádoucí, ale přitom obtížné s ohledem na zájmy místních motoristů. Ulice Jugoslávských partyzánů je přitom specifická. Vzhledem k šířce tělesa se vozidla pohybují kolmo na tramvajovou trať, což jednak zhoršuje rozhled pro řidiče aut, jednak nese riziko závažnějších následků nehod kvůli bočním střetům. Přínosem v tomto ohledu bude i obnova SSZ Jugoslávských partyzánů – Zelená, kde budou zřízeny směrové signály pro vozidla odbočující vlevo přes koleje.

V úseku je jediná tramvajová zastávka. Lotyšská. Nástupiště ve směru do centra bylo přemístěno směrem k Vítěznému náměstí, přímo před menzu ČVUT, tedy do stejné pozice, kde se nachází nástupiště z centra. Samozřejmostí je bezbariérové řešení. Zastávka Zelená, která byla dosud

zřízena jako provizorní, bude v definitivním řešení přesunuta pod Zelenou ulici, a tudíž je součástí prodloužení trati. Cestující ocení, že peróny budou mít nástupní hranu ve výšce 24 cm nad hlavou kolejnice.

Speciální prefabrikáty šité na míru

Součástí stavby byla také rekonstrukce trati v kruhovém objezdu na Vítězném náměstí, větve mířící právě k Podbabě. Dopravně exponované místo neumožňovalo uzavřít trať na takovou dobu, jak si vyžadují běžné technologické postupy, především pro tvrdnutí betonu. Proto byl zvolen v Praze dosud nepoužitý postup. V předstihu byly v panelárně vyrobeny dva železobetonové prefabrikáty (pro každou kolej jeden), které se později staly nosnou konstrukcí tratě v přejezdu.

Jen velmi vzdáleně připomínají klasické velkoplošné BKV panely. Liší se především svými rozměry, jsou 10 metrů dlouhé, přes 3 metry široké. Tloušťka činí 0,478 metru. Kolejnice do nich byly zabetonovány přímo ve výrobě a konstrukce byla hotova dříve, než se na místě kloplo.

Likvidace samotného přejezdu za vyloučení provozu začala 11. června. Po odstranění starých vrstev byla provedena vyrovnávací a drenážní vrstva ze štěrku a na to železobetonová podkladní deska, která se pokryla množstvím válečků sloužících pro usnadnění posunu prefabrikátů do korektní polohy.

Prefabrikáty byly jeřábem – den po betonáži desky – uloženy na připravenou konstrukci s válečky. Ke zvednutí do přesné výšky posloužily závitky a rektifikační šrouby. Prostor, který zůstal mezi podkladní deskou a prefabrikáty, se pomocí injektážních otvorů vyplnil speciální rychletuhnoucí hmotou. Následně se provedla obnova vozovky v blízk-

kosti panelů a dílo bylo způsobilé pro provoz automobilové dopravy. Její vyluka trvala pouze 4 dny.

Součástí stavby byly i kabelové trasy, které jsou vyvolány prodloužením tramvajové trati. Jedná se o dráhové kabely pro napájení tramvajové tratě a sdělovací kabely pro dispečerskou řídicí techniku.



Obnova trati je sice hotova, ale tramvaje na ní vyjedou, až bude hotové i prodloužení k budoucí železniční zastávce. To má časový skluz kvůli archeologickým vykopávkám, o kterých jsme psali v minulém čísle. Termín pro zprovoznění celého úseku mezi Vítězným náměstím a novou konečnou je 1. září 2011.

Takto vypadal prefabrikát v panelárně před betonáží. Kolejnice jsou upevněny klasickým způsobem

Hotový prefabrikát je ukládán na přejezd. Na podkladní železobetonové desce jsou vidět i ocelové válečky, které usnadní posun dílu





JAK SE PEČUJE O TRAMVAJOVÉ TĚLESO

JEJICH PARKETOU JSOU TRAMVAJOVÉ TRATĚ A IDEÁLNÍ DOBOU PRO PRÁCI VÍKENDY. V HLAVNÍ ROLI JSOU MJ. KŘOVINOŘEZY, SEKAČKY, POSTŘIKOVAČE, KOŠTATA A LOPATY. MLUVÍME O ÚDRŽBĚ TRAMVAJOVÝCH TĚLES, KTERÁ VYŽADUJÍ SPECIÁLNÍ PÉČI PODLE TYPU POVRCHU.

Text a foto: Petr Ludvíček



Ošetření tramvajových těles probíhá většinou o víkendech, kdy je provoz minimální. Přesto musejí být pracovníci společnosti Prostor obezřetní

Nejvíce času vyžadují v Praze tramvajové úseky, které jsou zatravněny. Tam pracovníci specializované firmy nastupují většinou už v dubnu, kdy začínají s provzdušněním trávy rekultivačním strojem, prohojením, případně dovezením čerstvé zeminy. Na řadě může být i dosev travního semena. Údržba tratí končí většinou, podle počasí, až v listopadu.

Samotné seči trávy předchází úklid trati od odpadků a vymýcení plevelu z okolí sloupů či kanálů křovinořezy. Pak teprve vyjíždí zelený John Deere, kterého ze seče ve víkendovém provozu málokdy vyruší projíždějící tramvaj. Takto se na daný úsek vydává v průměru jednou za 14 dní, maximálně za tři týdny. Za den si tento stroj se širší lištou a výkonnější – hydraulicky hnanou turbínou a ve vzduchu zavěšeným košem poradí zhruba se třemi tisíci metry čtverečnými plochy.

Výrazný rozdíl v čase sečení je však při práci na zavlažovaných travnatých úsecích anebo těch, které jsou odkázány na déšť, kde je objem posekané trávy nesrovnatelně menší. Obsluha sekačky musí být obezřetná nejen před tramvají, ale i tam, kde je tráva zakončena odkrytými kolejemi anebo přechází do tunelu, jak je tomu na Barrandově. Pro vjezd sekačského stroje na výše položená tramvajová tělesa lze použít nájezdy.

Svou péči potřebují i tratě se zpevněným krytem. Kromě klasického úklidu odpadků všeho druhu se provádí postřik randapem proti plevelu. Čistící vozy sem vyjíždějí za likvidací prachu a skrápěním. I přes využívání moderní techniky se ani dnes firma neobejde bez košťat, lopat, motyk, pil či seker. To vše lze uplatnit při prořezech v okolí tramvajových smyček, konečných autobusů, ale i při ošetření porostů, včetně okrasných, v prostorách dep, garáží a vozoven.

V provozu poslední souprava typu M1

CESTUJÍCÍ PRAŽSKÉHO METRA SE NA KONCI UPLYNULÉHO ČERVNA 2011 DOČKALI ZAŘAZENÍ POSLEDNÍ SOUPRAVY M1. PO VÍCE JAK DESETILETÉ HISTORII DODÁVEK VLAKŮ TOHOTO TYPU SE TAK DEFINITIVNĚ UZAVŘELA JEDNA ETAPA OBNOVY VOZOVÉHO PARKU LINKY C.

Text a foto: Petr Havlíček

Poslední zprovozněná souprava typu M1 v depu Kačеров



Předposlední a poslední souprava M1D (jak je čtvrtá série dodávek označena) s inventárním číslem 352 a 353 měly nejprve při svém zprovoznění tak trochu smůlu. Podařilo se jim sice v průběhu listopadu loňského roku dokončit většinu požadovaných testů a zkušebních jízd, ale v absolvování té poslední – tedy dynamické zkoušky mobilní části zabezpečovacího zařízení, jim zabránila dlouhodobá výluka zkušební tratě depa Hostivař (respektive oprava jejího mostu vedoucího přes zhlaví depa Hostivař).

V rámci běžných oprav a revizí jsou zkoušky zabezpečovacího zařízení u souprav M1 prováděny na zkušební trati jejich domovského depa Kačеров. Pro zprovoznění nových souprav je však nutné provádět dynamické zkoušky mobilní části zabezpečovacího zařízení právě na depu Hostivař. Jeho zkušební trať má totiž jako jediná ze všech tří dep pražského metra jako součást svého kolejového svršku plnohodnotnou verzi programového pásu zabezpečovacího zařízení Pa 135, známého též pod názvem Matra.

Souprava č. 352 byla ke splnění těchto zkoušek vyslána letos v květnu a zkoušky úspěšně provedla 24. 5. 2011. Její sesterská souprava č. 353 ji následovala přejezdem na depo Hostivař během noční přepravní výluky 25. 5. 2011 a následným splněním zkoušek den na to. Posledním krokem, který obě soupravy dělil od prvního svezení cestujících, bylo úspěšně složit zkoušku nejdůležitější a z pohledu Drážního úřadu rozhodující, takzvanou Technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ). Souprava č. 352 prošla během noční přepravní výluky 27. 5. 2011 a souprava č. 353 o týden později.

Díky všem těmto krokům, přípravám a úspěšně zvládnutým zkouškám a testům mohla souprava č. 352 (4303-4304) poprvé svést cestující 8. června 2011. Úplně poslední souprava M1, č. 353 (4305-4306), zahájila svou službu v pražském metru od 21. června 2011 dopolední částí oběhu 7 a odpolední částí oběhu 6. Během tohoto prvního dne bez sebemenších závad najezdila 286 kilometrů.

Tato čtvrtá etapa dodávek souprav M1 začala v září 2010, kdy byla do zkušebního provozu s cestujícími uvedena souprava č. 350. Začátkem února 2011 byly do „ostrého“ provozu zařazeny i soupravy 349 a 351, které byly oficiálně Dopravnímu podniku předány 4. a 5. února 2011.

Souprava č. 353 (4305-4306) během zkušebních jízd ve stanici Pražského povstání





Letní rekonstrukce tramvajových tratí

V PRŮBĚHU LETNÍCH PRÁZDNIN, V OBDOBÍ OD 1. ČERVENCE DO 31. SRPNA 2011, PROBÍHÁ VĚTŠINA VÝZNAMNÝCH REKONSTRUKCÍ A OPRAV TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. BĚHEM LETOŠNÍHO LÉTA SE NEPŘEDPOKLÁDÁ, ŽE BY OBJEM PRACÍ I FINANČNÍ NÁKLADY NA OPRAVY TRAMVAJOVÉ SÍTĚ PŘEKONALY LOŇSKÝ ROK, ALE I PŘESTO REKONSTRUKCE V CENTRU METROPOLE ZPŮSOBÍ DOPRAVNÍ OMEZENÍ A ŘADU VÝLUK. CESTUJÍCÍ SE VŠAK NA OPLÁTKU DOČKAJÍ RYCHLEJŠÍ A KOMFORTNĚJŠÍ MHD.

Miroslav Grossmann a Martina Neckářová / Foto: Jiří Kejdana

Rekonstrukce trati na Podolském nábřeží

V průběhu července až do konce srpna probíhá kompletní rekonstrukce tramvajové trati v úseku Výtoň – Přístaviště. Rekonstruují se téměř tři kilometry tramvajové trati. Opravy se však vyhnou Vyšehradskému tunelu. V úseku Výtoň – Podolská vodárna budou nahrazeny stávající velkoplošné panely betonovými deskami s živičným krytem s použitím žlábkové kolejnice. V úseku Podolské vodárna – Přístaviště dojde k nahrazení panelů konstrukcí na pražcích s otevřeným vrškem s použitím bezžlábkové kolejnice S49 (event. žlábkové NT1). Výhybky v zastávce Podolská vodárna směrem z centra budou nově radiově ovládané. Nové podoby se dočkají i zastávky, které se rozšíří a bezbariérově zpřístupní všem cestujícím s omezenou schopností pohybu. Stavební náklady na Podolském nábřeží jsou v řádu 118 mil. Kč. Stavba je spolufinancována EU z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost.

Masarykovo a Smetanovo nábřeží: nová nástupiště a bezbariérové přístupy

Od 1. července se rozběhla rekonstrukce tramvajové trati na Masarykově nábřeží. V délce 400 m dvojkolejně se rekonstruuje trať v úseku ulice Myslíkova až po ulici Divadelní. V tomto úseku probíhá výměna trolejového vedení, odvodňuje se trať, mění se tramvajové nástupiště včetně zastávkového označnicku. Trať na Smetanově nábřeží od ulice Národní po ulici Karoliny Světlé se opravuje v délce 335 m dvoukolejně, a to včetně příslušenství. Opravy se dočká trolejové vedení, dráhové kabely, odvodnění tramvajové trati a také tramvajové nástupiště včetně zastávkového označnicku. Další část rekonstrukce tramvajové trati je v ulici Křižovnická, a to v úseku od kostela sv. Fr. z Assisi po ulici Kaprova v délce 250 m dvojkolejně. Ke všem novým nástupištím bude vybudován bezbariérový přístup. Nástupiště a přechody se opatří prvky pro nevidomé a slabozraké. Stavební úpravy v úseku Smetanovo nábřeží a v ulici Křižovnická budou ukončeny na konci srpna. Dokončení rekonstrukce tramvajové trati na Masarykově nábřeží závisí na dokončení stavebních úprav podél Národního divadla, kde se v současné době rekonstruuje technologické tunely. Náklady na rekonstrukce v oblasti Masarykova a Smetanova nábřeží jsou v řádu 80 mil. Kč. Celou rekonstrukci hradí DPP.

Nejdelší výluka na trati do Modřan

Většina stavebních prací je soustředěna do dvou prázdninových měsíců. Nejdelší výluka však čeká trať do Modřan. K přerušení provozu na tři a půl měsíce, tj. do 21. října 2011, dojde z důvodu nezbytného zajištění stability estakády u modřanského nádraží. Akce bude současně využita pro zlepšení trati, která je v provozu už 16 let. V úseku Pobřežní cesta až po odbočku Nádraží Braník směrem z centra dojde k výměně kolejí. Výměna kolejí se také nevyhne ani úseku Černý kůň – Modřanská škola a Estakáda KOMOKO (zkratka Komunikace Modřany – Komořany) – Čechova čtvrť, kde budou použity bezžlábkové kolejnice S49. Částečná výměna kolejnic proběhne také v úsecích Nádraží Braník – Černý kůň a Modřanská škola – Nádraží Modřany. Z důvodu zajištění bezpečného průběhu rekonstrukce je nutné definitivní zajištění stability mostu společně s úpravami pilířů a ložisek Estakády T6 KOMOKO. Komplexní rekonstrukce tramvajové trati proběhne zároveň i v ulici Generála Šišky. V oblasti zastávky Čechova čtvrť budou stávající panely nahrazeny konstrukcí na pražcích s otevřeným svrškem s použitím bezžlábkové kolejnice S49, v úseku Čs. Exilu – U Libušského potoka bude použita kolejnice typu NT1. Bezbariérově zpřístupněny budou také zastávky Čechova čtvrť a Poliklinika Modřany. V oblouku pod zastávkou Modřanská rokle budou vyměněny kolejnice a v obratišti Levského bude zřízen radiově ovládaný výhybek.

Rekonstrukce tramvajové trati Bratří Synků a Otakarova

Na náměstí Bratří Synků, v Bělehradské a Nuselské ulici v úseku Vladimírova – Otakarova a v prostoru zastávek Otakarova proběhne v období od začátku prázdnin do přelomu října a listopadu rekonstrukce tramvajové trati, kdy stávající konstrukce trati na velkoplošných panelech budou nahrazeny konstrukcí na pražcích s živičným krytem s použitím žlábkové kolejnice NT1. Na nově rekonstruované trati budou z důvodu předpokládané výstavby metra D použity stávající pražce, nikoli nové, aby v případě potřeby bylo možno celou konstrukci demontovat a s minimálními náklady opět použít.



Autorem textů na stranách 15 až 19 je Pavel Fojtík. Foto: archiv DPP

Známy snímek z pražské historie. Elektrické tramvaje dvou různých dopravních podniků (Elektrických podniků královského hlavního města Prahy a Městské elektrické dráhy Královských Vinohrad) se na podzim 1897 míjejí před Německým divadlem – dnešní Státní operou. To jsou počátky dnešního Dopravního podniku hlavního města Prahy



ELEKTRICKÉ TRAMVAJE JEZDÍ V PRAZE už 120 let

PŘED STO DVACETI LETY, V SOBOTU 18. ČERVENCE 1891, SE V PRAZE POPRVÉ ROZJELA ELEKTRICKÁ TRAMVAJ. NEJDE ALE JEN O PRIMÁT PRAŽSKÝ, BYLA TO VŮBEC PRVNÍ ELEKTRICKÁ DRÁHA U NÁS, TAKŽE TATO UDÁLOST VLASTNĚ ZAUJÍMÁ VÝZNAMNÉ POSTAVENÍ I V DĚJINÁCH NAŠÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY. DNES O NÍ UŽ VÍME POMĚRNĚ MNOHO, ALE PŘESTO STOJÍ ZA TO, ABYCHOM SI JI ZNOVU A ZNOVU PŘIPOMÍNALI.

U zrodu naší první elektrické dráhy stál známý český vynálezce, nadšený elektrotechnik František Křižík, který se stal významnou postavou v oblasti elektrického osvětlení. Známa byla jeho touha uplatnit elektřinu také v dopravě. Pečlivě proto sledoval dění v tomto oboru a byl doslova uchváten první elektrickou dráhou na světě, kterou měl možnost na vlastní oči spatřit při průmyslové výstavě v Berlíně v roce 1879. O pouhé dva roky později, 16. května 1881, vyjela v Berlíně i první elektrická pouliční dráha určená pro normální provoz. Také ta byla pro Křižíka inspirací.

Od elektrických lamp k tramvaji

Shodou okolností právě v té době, kdy berlínská tramvaj vyrazila do ulic, se Křižík připravoval v Praze k prvnímu osvětlení veřejného prostranství. Událost se měla uskutečnit při příležitosti návštěvy korunního prince Rudolfa. Původně měly elektrické lampy osvětlit nádvoří Pražského hradu, ale protože se úřady novoty zalekly, Křižík musel přestěhovat narychlo lampy i malou elektrárničku do Hybernské ulice k nádraží Státní dráhy, kam měl korunní princ přijet. První elektrické osvětlení ulic v Praze se tak rozzářilo 8. června 1881.

Než Křižík našel vhodnou příležitost k vyzkoušení elektřiny v dopravě, uplynulo téměř 10 let. Teprve, když se začala při-

pravovat na rok 1891 Zemská jubilejní výstava, Křižík pochopil, že to je ta pravá chvíle k propagaci nového dopravního prostředku. Od března 1890 začal připravovat projekt a zajišťovat si příslušná povolení. Tím slavným dnem, kdy se oficiálně rozjela první česká elektrická dráha, se tedy stal 18. červenec 1891. Kdybychom ale chtěli být důslední, tak tu úplně první zkušební jízdu Křižík uskutečnil už 6. července 1891. Událost to byla nevídaná a hned v prvních dnech se elektrickou tramvají svezly na dva tisíce lidí.

Ani po letech „dopravní osvěty“ mnoho lidí neví, kudy první česká elektrická dráha jezdila a dodnes se často setkáváme s údajem, že jezdila

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PRVNÍ ČESKÉ ELEKTRICKÉ DRÁZE

Název dopravního podniku: Elektrická dráha na Letné v Praze

Zahájení provozu: 18. července 1891

Konec provozu: 15. srpna 1900

Délka v letech 1891–1893: 0,7663 km

Délka v letech 1893–1900: 1,4 km

Maximální počet zaměstnanců: 12 (v letech 1894–1896)*

Počet přepravených cestujících: 593 027

* 1 úředník, 1 revizor, 2 řidiči, 2 průvodčí, 6 dělníků

na výstavišti či že k výstavišti jezdila. Ne, není to pravda. Trať první elektrické tramvaje vedla od restaurace na Letné Ovenceckou ulicí ke vchodu do Královské obory. S výstavištěm trasa neměla vůbec nic společného. Jestliže trať elektrické dráhy měřila 770 metrů, na výstaviště to bylo od její konečné u Královské obory ještě zhruba stejně tak daleko. Ale cestující, kteří dráhu k projížďce využili, zcela jistě nelitovali ani vynaložených 8 krejcarů, ani dlouhé docházky. Bylo to pro ně něco zcela nepochopitelného. Vůz, který není tažen koňmi, a přesto jede zcela sám...

Trať, elektrárna, vozovna...

Každá elektrická dráha musí mít nějaké napájení. Křížík postavil pro svoji elektrickou dráhu nedaleko restaurace malou elektrárnu, která vyráběla proud o napětí pouhých 150 voltů, přesto to k pohonu dráhy stačilo.

Na Letné byla i první vozovna pražských elektrických tramvají. Nečekejme ale nějaký prostorný dvůr s rozsáhlým kolejíštěm. Byla to prostá dřevěná stavba bez vrat i bez revizních kanálů, do které vedly dvě koleje (jinak byla trať první elektrické dráhy jednokolejňá), na kterých byly zpočátku odstaveny dva otevřené vozy, od roku 1894 pak celkem



Noviny Praha – denní list výstavní přinesly před 120 lety, 14. července 1891, tuto fotografii první české elektrické dráhy na Letné. Už při zkušebních jízdách byl zájem veřejnosti o nový dopravní prostředek mimořádný

slangem pražských dopraváků – „vezli vítr“. Zkrátka, tramvají nejel nikdo. Křížika to ale neodradilo, protože na dráze, kterou původně stavěl k výstavním účelům, získával cenné zkušenosti. V roce 1896 tu dokonce zkusil svůj spodní proud. Zatím ale nevíme, zda se vynález uplatnil i v pravidelném provozu, či zda šlo jen o zkoušky „mimo provozní období“. Letenská tramvaj totiž jezdila jen v letní sezoně, zpravidla od dubna do října.

Většina provozních sezon dráhy skončila velkou ztrátou. Největší (-5102,18 zl.) Křížík zaznamenal v roce 1896. Bohužel máme k dispozici celé hospodářské statistické údaje jen za pět z deseti let existence dráhy. Přes všechny těžkosti Křížík letenskou tramvaj udržoval v provozu až do roku 1900. V roce 1898 úsek v Ovencecké ulici dokonce rekonstruoval. Trať byla původně vybavena vignolovými kolejnicemi, které při dláždění Ovencecké bylo nutné vyměnit za žlábkové.

Pokračování v Libni a na Karlově mostě

František Křížík měl s letenskou tramvají původně velkorysé plány. Uvažoval, že ji prodlouží po Letenské stráni

třeba do Jeleního příkopu, případně až do Hvězdy, nebo přes Malou Stranu a Smíchov do Chuchle, nebo na opačné straně do Roztok. Jednal s příslušnými úřady o příslušná povolení, ale zda včas pochopil, že stavební práce na Letenské stráni by byly nad jeho síly, nebo si uvědomil, že by se mu vložené peníze hned tak nevrátily, to už nevíme. Žádný z projektů už podrobně nerozpracoval a neuskutečnil ani mnohem reálněji vypadající prodloužení tratě od Místodržitelského letohrádku do centra Bubeneč. V roce 1900 byla elektrická dráha z Letné do Stromovky v provozu jen od 17. června do 15. srpna a pak už znovu nikdy nevyjela.

To ale neznamená, že bychom měli považovat silně prodělečný Křížíkův letenský dopravní podnik za neúspěch. To rozhodně ne. Svůj prvotní účel – propagovat především

Co napsal tisk v červenci 1891

STAVBA ELEKTRICKÉ DRÁHY JE DOKONČENA. Včerejšího odpoledne inženýr p. Křížík konal již první dvě jízdy na zkoušku. Vydařily se úplně. Dnes po 9. hodině dopolední bude v této zkoušce pokračovat i do neděle budeme již mít možnost používat nového, dosud nám neznámého komunikačního prostředku, který z Letné (od lanové dráhy) vede do Stromovky. K zahájení jízdy obdrží pan Křížík úřední povolení zejtra nebo pozetří. Jedno při celé věci musíme podotknouti. Je to výstraha pro rodiče, jejichž děti stojí na trati, nemajíce tušení o nebezpečí, v jakém se nacházejí. Nebudou-li rodiče těchto dítek opatrnější a pozornější na své dítky, pak nebylo by pražádným zázrakem, kdyby elektrický vůz (ačkoli rázem možno jej zastaviti) nějaké neštěstí způsobil.

Národní listy 7. července 1891

JÍZDA NA ELEKTRICKÉ KŘÍŽÍKOVĚ DRÁZE, vedoucí z Letné do Kr. obory, bude zahájena v pátek. Včera dopoledne byla na této dráze pod vrchním dozorem inž. p. Křížika vykonána opětá zkouška, jež setkala se tak jako předešlou s úplným zdarem a neobyčejným úspěchem. Ze strany policejních úřadů nebylo lze ničeho při celém podniku namítati a proto již pozetří bude zvědavost obecnstva, které touží poznati jízdu na novém komunikačním prostředku, úplně ukojena.

Národní listy 8. července 1891

ELEKTRICKÁ KŘÍŽÍKOVÁ DRÁHA. Úřední komise, jejíž příchod očekával se již koncem minulého týdne, přijde dnes o 9. hod. dop., aby prozkoumala zřízení tratě elektrické dráhy od Letné ku Stromovce vedoucí, jakož i konstrukci vagonu, a všecka ostatní opatření. Nenajde-li tato komise nižádných vad a překážek (a to lze očekávati) tedy je možno, že veřejná jízda na trati elektrické dráhy bude zahájena zejtra neb pozetří.

Národní listy, 16. července 1891

ELEKTRICKÁ DRÁHA NA LETNÉ. Slavnostní zahájení dopravy po elektrické dráze Křížíkově z Letné ku hlavnímu vchodu do Královské obory dalo se dnes ráno po 9. hodině za velkého účastenství obecnstva. U příležitosti té ozdobena byla stanice elektrické dráhy množstvím praporců v barvách českých a moravských jakož i říšských. Stejným způsobem okrášlena byla také strojovna, v níž umístěn elektrodynamický stroj. Také vůz elektrické dráhy byl ozdoben praporci barev zemských. K slavnostnímu odevzdání veřejnosti této nové a zajisté velmi důležité komunikace dostavili se též: jménem výkonného komitétu výstavního president p. hrabě Zedtwitz, pp. JUC. Sedlák, Bondy, dr. Fořt a Kandert, jménem městské rady pražské starosta p. dr. Jindřich Šolc a pp. městští radní dr. Kühn, dr. Srb, Víšek a Brož, jménem obce vinohradské městští radní pp. Prokope c a redaktor Vlček, v zastoupení generální inspekce rakouských drah inspektor pan Růžička, dále pp. president obchodní komory pražské Šebor, magistrátní rada Růžička a zástupce pražských denních listů.

Kolem stanice elektrické dráhy jakož i podél celé trati v Ovencecké ulici až k zastávce před Královskou oborou kupilo se množství diváků. Pan inž. Křížík podal před zahájením jízdy stručné vysvětlení o elektrickém podniku samém, načež o 9. hod. 20 min. vstoupil do vozu, aby jízdu zahájil. Podnikatel oděn byl v salonní oblek s řádovou stuhou na prsou. Do vozu usedli všichni zástupci zmíněných korporací a za provolání „Sláva Křížíkovi!“ vyjel vůz ze stanice. V Ovencecké ulici bylo velice živo. Takřka ze všech oken dívali se domáccí obyvatelé na slavnostní akt, a mnozí mávali šátky a klobouky, zdravíce pana inženýra Křížika.

Jízda ku Královské oboře trvala přesně 2 minuty. Když vůz zastavil, provolali účastníci zahajovací jízdy p. inženýru Křížíkovi srdečné „Sláva!“ a „Na zdar!“ Všichni přistoupili pak k němu a blahopřáli mu všeho zdaru. Členové výkonného komitétu výstavního vystoupili a rozloučivše se, odebrali se do výstavy k uvítání poslanců konservativních z říšské rady.

Zpáteční jízda trvala tři minuty. Když vůz přijel opět do stanice, pozdravilo shromážděné obecnstvo p. inž. Křížika opětně bouřlivým „Sláva!“ Pak zahájena hned doprava obecnstva. Nával byl velmi značný.

Dle schváleného řádu jízdního trvati bude doprava v létě od 6 hodin ráno do 9 hodin večer, v zimě od 7 hodin ráno do 8 hodin večer. Poplatek za jednu jízdu stanoven na 8 kr.; pro pohodlí obecnstva prodávati se však budou bloky s 15 lístky za 1 zl. Děti do 4 let neplatí. Před hostincem „u města Prahy“ v Ovencecké ulici, kdež křížuje se tato s erární silnicí, bude vždy zastávka.

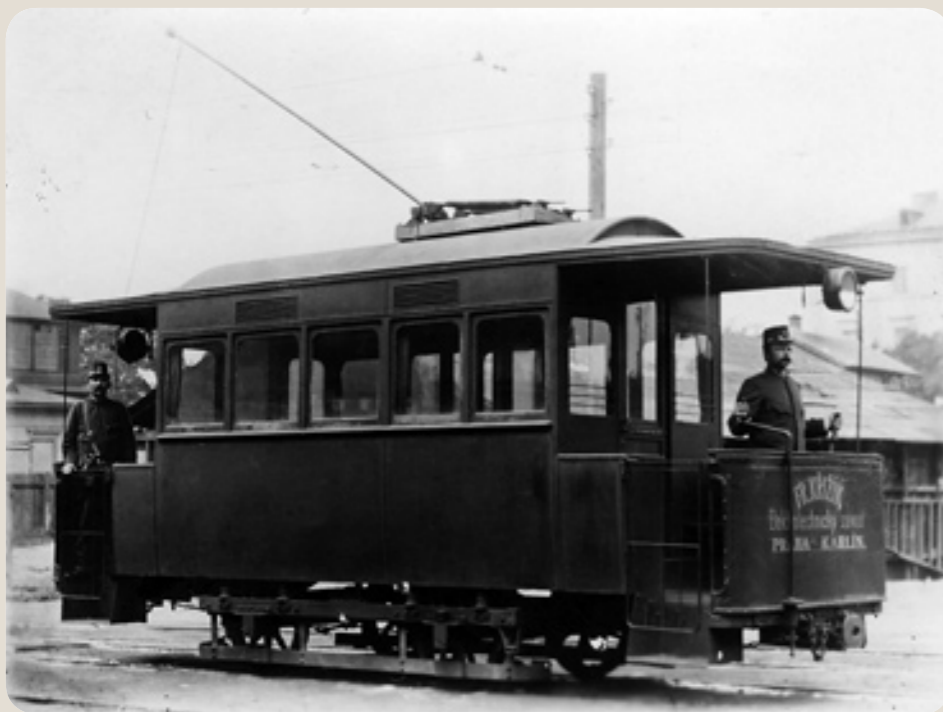
Jezditi bude z pravidla jen jeden vůz, ale v případě potřeby budou k dispozici dva až tři vozy, jež dodá firma Ringhoffer. Za zavazadla, jež cestující budou míti na klíně, neplatí se ničeho, ale za zavazadla do 50 kg odvede se poplatek 8 kr. jako za osobu; zavazadla těžší se nepřijímají. Zřízeníci při elektrické dráze oděni budou jako zřízeníci na železných drahách.

Národní politika, 18. července 1891, odpolední vydání

při Zemské jubilejní výstavě v roce 1891 využití elektřiny v dopravě – beze zbytku splnil. Získané zkušenosti František Křížík v roce 1896 uplatnil u svého druhého soukromého dopravního podniku, Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany a také v roce 1905 na Karlově mostě.

A co bylo dál s letenskou dráhou? V letech 1903–1904 nechal Křížík vytrhat koleje a posléze dal strhnout i letenskou vozovnu a strojovnu. Přesto dodnes v Královské oboře, kousek za dětským hřištěm, najdeme nenápadné zbytky traťového tělesa v podobě krátkého úseku parkové cesty. Asi polovina z traťového úseku ve Stromovce se dnes nachází „za zdí“ na pozemku ruského velvyslanectví.

Všechny čtyři motorové vozy letenské dráhy František Křížík přestěhoval na libeňskou dráhu, kde sloužily jako vlečné vozy. Když dráhu v roce 1907 koupily Elektrické podniky, sloužily po úpravách dál jako vlečné vozy a byly vyřazeny v letech 1927 a 1928.



První zavřený motorový vůz elektrických drah v Praze jezdil od roku 1894 na Letné. Snímek byl pořízen později

čtyři tramvaje, z toho dvě zavřené. To byl maximální počet tramvají letenského dopravního podniku. Vozovna sloužila současně jako krytá čekárna. Je zajímavé, že v pozemkových mapách hranice pozemkových parcel na Letné dodnes přesně ohraničuje místo, kde vozovna stávala. V roce 1893 František Křížík postavil druhý úsek dráhy, který vedl od Ovencecké ulice Stromovkou k Místodržitelskému letohrádku. To už byl ale provoz na letenské dráze velmi slabý. Vždyť první den provozu na novém úseku – 1. září 1893 – například vůz č. 2 přepravil za celý den při 60 jízdách oběma směry pouhých 80 cestujících. Z toho při 31 jízdách řidič Petr Smutný a konduktér (průvodčí) František Zeman – řečeno



Kombinovaná jízdenka pro letenskou lanovku a letenskou tramvaj – jízdní doklad prvního pražského integrovaného dopravního systému

ZAJÍMAVOSTI

z provozu tramvají v Praze

Na pražských kolejích se za 120 let vystřídalo přes 2 500 osobních motorových vozů a zhruba 1 000 osobních vlečných vozů. Přesněji určit takové číslo nelze, protože například některé vozy prošly přestavbou z vlečných na motorové (dosazením elektrické výzbroje) a později zase na vlečné a je pak těžké klasifikovat, zda se jedná stále o tentýž vůz jako na začátku.

První nehoda pražských elektrických tramvají se odehrála ještě před zahájením provozu – 13. července 1891 při zkušební jízdě v Ovenecké ulici, kdy se střetla tramvaj s pekařským povozem. Kůň se polekal jedoucího vozu, splašil se a uskočil s vozem na koleje.



První pražská nízkopodlažní tramvaj – legendární „krasin“, jinak vlečný vůz se středním vstupem

Elektrická dráha na Letné a letenská lanová dráha vytvořily první pražský integrovaný dopravní systém. Zatímco elektrická tramvaj byla soukromým dopravním podnikem Františka Křižíka, lanová dráha patřila královskému hlavnímu městu Praze.

Elektrické tramvaje Dopravního podniku hlavního města Prahy – v to počítáme samozřejmě i Elektrické podniky (královského) hlavního města Prahy – od 18. září 1897 do konce května 2011 ujely celkem 5 766 288 623 vozokilometrů. To je 15tisíckrát vzdálenost Země – Měsíc. (Připomeňme, že vzdálenost ze Země na Měsíc je 384 403 kilometrů, někdy se uvádí 384 401 km.) V některých letech se ale do celkového součtu ujetých vozokilometrů zahrnovaly i statisticky nepříliš významný údaj za petřínskou lanovku. Za soukromé dopravní podniky nejsou údaje o ujetých vozokilometrech k dispozici.

Elektrické tramvaje v Praze přepravily od 18. července 1891 do konce roku 2010 celkem 36 066 171 000 cestujících.

V tomto počtu ale není zatím zahrnut údaj soukromé Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany mezi 1. lednem a 5. srpnem 1907, který se nám zatím nepodařilo ani po dvacetiletém bádání zjistit. Na elektrické tramvaje Dopravního podniku, ať už se jmenoval jakkoliv, připadá 36 043 561 000 cestujících.

Stého kilometru tratí dosáhly pražské elektrické tramvaje v roce 1927 při stavbě úseku do Hlubočep. Dodnes tuto událost pod zlíchovským kostelíkem sv. Filipa a Jakuba připomíná malý památník odhalený 7. června 1927 ještě před zahájením provozu na trati. Protože ale byly během roku některé starší tratě statisticky zrušeny (například trať v Prokopově ulici na Žižkově), byla celková délka tratí na konci roku 1927 „jen“ 98,457 km. Definitivně stavební délka pražských tramvajových tratí překročila stovku v roce 1928, na jeho konci dosáhla 102,997 km. V současnosti má tramvajová síť délku necelých 142 km.

První nízkopodlažní tramvaje se v pražských ulicích objevily v roce 1930. Byly to legendární tzv. dvojčité

motorové vozy se středním vstupem, vlečné vozy přezdívané „krasin“. Podlaha na plošině uprostřed vozu byla jen 390 mm nad zemí. Plošina ale byla bez sedadel. Pro vstup do oddílu se musel překonat další schod o výšce 200 mm. Celkem bylo v letech 1930–1946 do Prahy dodáno 240 krasinů. Poslední se rozloučily s Prahou 9. května 1974. Dnes jsou občas vypravovány na linku č. 91.

Jediný pražský tramvajový úsek, který nebyl napájený z trolejového vedení, ale spodním přívodem proudu, byl na Karlově mostě. Elektrické tramvaje přes most jezdily od 28. září 1905 do 30. dubna 1908. Spodní přívod proudu prostřednictvím kontaktů v dlažbě instaloval František Křižík. Částečně odlišné napájení měla také Elektrická dráha Smíchov – Košíře, kde bylo v některých úsecích trolejové vedení zavěšeno nad krajem chodníku, takže tramvaje měly delší tyčový sběrač umožňující výrazné vybočení.

V napájení pražských elektrických tramvají se během 120 let dosud vystřídalo 94 elektráren a měřičů, včetně pojízdných (převozních) měřičů.

NEZNÁMÝ VYNÁLEZCE

Emanuel Červenka

Zajímavou, avšak dosud zcela neznámou, epizodou v historii pražských elektrických drah se staly pokusy jistého podnikatele Emanuela Červenky. V říjnu 1898, tedy v době, kdy Elektrické podniky existovaly teprve jeden rok a zabývaly se intenzivně hledáním nevhodnějšího technického řešení napájení elektrických drah a přívodu proudu do vozidla, zaslal správní radě schéma a popis jím vynalezeného systému „dráhy elektrické s vedením podzemním“. Požádal současně, aby svůj vynález mohl vyzkoušet na některé trati elektrických drah, nejlépe na některé koleji ve vinohradské vozovně. Potřeboval k tomu ovšem i jeden vůz. Nabídl, že veškeré práce provede ve vlastní režii.

Kancelář Elektrických podniků prozkoumala navržený systém a ředitel František Pelikán dokonce uznal, že „nemůže upříti, že znamená v historii spodního přívodu proudu jakýsi pokrok, jelikož zde jinak nespolehlá často služba vypovídající relais jsou úplně vyloučena a nahrazena mechanickými vypínači.“ Přestože vyslovil současně jisté pochybnosti o bezporuchovém chodu, souhlasil s tím, aby se zařízení vyzkoušelo v praxi, protože neznámému zatím žádný zásah do vrchní stavby a jen nepatrné úpravy na voze. Dne 30. listopadu 1898 správní rada s pokusy vyslovila souhlas.

Není přesně známo, kdy se zkoušky uskutečnily. Dochovala se jen zmínka, že pokusné zařízení bylo instalováno na voze č. 15 a Červenkův dopis z 19. dubna 1899, ve kterém píše: „Trať tato as 80 metr dlouhá jest as jeden měsíc hotová a ač co provisorium velice primitivně zařízena osvědčila se při veškerých jízdách a za každého počasí zcela bezzavadně a nemůže být dnes pochyby o tom, že dráhy elektrické s podzemním vedením jedině s úspěchem stavěti možno na základě principu při pokusné trati mé použitého, poněvadž jedině mechanický pohon přístrojkem motoru proud dodávajících neodvislým jest od všech zevních vlivů.“

Současně dopisem zval Červenka správní radu k pokusné jízdě. Ředitel Pelikán ale 2. června 1899 oznámil správní radě, že bylo komisí zjištěno, že se Červenkův systém pro pražské elektrické dráhy nehodí a vynálezce byl vyzván, aby jednak kolej na Vinohradech uvedl do původního stavu a uhradil výpůjčku 70 metrů kabelu.

Emanuel Červenka nejenže neodstranil své zařízení, ale doslova jako by zmizel ze světa. Na adrese, kterou udal, už nebydlel. Při pátrání po něm se zjistilo, že nemá prakticky žádný majetek. Svého času byl společníkem velkoobchodní firmy s prádlem Červenka & Mahler, na kterou byl v únoru 1899 uvalen konkurz. Až do července 1901 kancelář Elektrických podniků marně čekala jak na peníze za kabel, tak na odvoz materiálu. Pak bylo rozhodnuto věci prodat. Pozůstatky „spodního vedení soustavy Červenkovy“ tak neslavně zmizely definitivně ze scény. Škoda, že o vlastním Červenkově vynálezu není k dispozici více informací.

NEJDŮLEŽITĚJŠÍ DATA Z HISTORIE

pražských elektrických tramvají

- 6. 7. 1891** Uskutečnila se první zkušební jízda elektrické dráhy.
- 18. 7. 1891** V Praze zahájila provoz první česká elektrická dráha – tramvaj z Letné ke Královské oboře.
- 19. 3. 1896** František Křižík zahájil provoz na první trati soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany.
- 13. 6. 1897** Matěj Hlaváček, košířský starosta, zahájil provoz soukromého podniku, Elektrické dráhy Smíchov – Košíře.
- 25. 6. 1897** Královské Vinohrady zahajují provoz na vlastní městské elektrické dráze.
- 1. 9. 1897** Zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, jejichž úkolem je provozovat tramvajovou dopravu na území pražské aglomerace (dnešní Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost). Během několika následujících let odkoupily ostatní tramvajové podniky vyjma letenského, který byl zrušen.
- 12. 5. 1905** V Praze definitivně skončil provoz koněspřežné tramvaje.
- 5. 8. 1907** Elektrické podniky se po koupi Elektrické drobné dráhy Praha – Libeň – Vysočany staly jediným provozovatelem tramvajové dopravy na území Prahy.
- 24. 10. 1907** První linka pražských tramvají byla označena číslem (č. 5).
- 30. 11. 1942** Poprvé zaveden v tramvajové síti celonoční provoz.
- 22. 11. 1951** Do ulic vyjela první čtyřnápravová velkoprostorová jednosměrná tramvaj typu T1. Byl tak učiněn základní krok k výměně vozového parku, která trvala přes 20 let.
- 21. 11. 1962** Do pravidelného provozu poprvé nasazeny vozy T3.
- 7. 1. 1966** Zahájena výstavba systému podpovrchové tramvaje.
- 9. 8. 1967** Vláda změnila koncepci MHD v Praze a rozhodla, že se bude místo tratí podpovrchové tramvaje budovat metro. Následovaly studie, které dokonce ve výhledu (tehdy kolem roku 2000) počítaly s úplným zrušením tramvajové dopravy v Praze.
- 9. 5. 1974** Skončil provoz starých dvounápravových tramvají. Byla dokončena výměna vozového parku na tramvajových linkách.
- 1. 7. 1986** Do provozu s cestujícími byly zařazeny první nové tříčlankové obousměrné vozy KT8D5.
- 11. 11. 1995** Do provozu s cestujícími nasazeny první tramvaje typu T6A5.
- 11. 12. 2005** Dodána první nová članková, částečně nízkopodlažní tramvaj 14T.
- 5. 10. 2010** Zahájen provoz s cestujícími první tramvají 15T ForCity.
- 2011** Probíhá stavba nejnovějšího, přibližně 400 m dlouhého tratového úseku pražských tramvají v Podbabě, který má být předán do užívání na přelomu léta a podzimu letošního roku.

Tanec s jízdenkovými kotouči a paměťovými kartami



JE TO TAKOVÁ AKCE KULOVÝ BLESK. JEDNÍM DÍLEM SERIÁLU VŠECH ČINNOSTÍ V DPP SOUVISEJÍCÍCH S PŘECHODEM NA NOVÝ TARIF JE PŘEPROGRAMOVÁNÍ A PŘEZNAČENÍ JÍZDENKOVÝCH AUTOMATŮ. MY JSME DEN „D“ SE ZAMĚSTNANCI TOHOTO ODDĚLENÍ PROŽILI.

Text a foto: Petr Ludvíček

K nejvzdálenějším jízdenkovým automatům, které v rámci Prahy a PID má oddělení Servis jízdenkových automatů na starosti, patří Kladno, Mníšek pod Brdy či Pečky. Nejenom je, ale všech 530 jízdenkových automatů, které mají ve správě, museli 30. června a 1. července 2011 přestavět. Jako vždy, když se mění tarif.

„Od roku 1982, kdy jsem k Dopravnímu podniku nastoupil, je to sedmá či osmá změna. Pamatuji samozřejmě jízdu za korunu, pak za čtyři,“ vzpomíná Václav Kudrna, vedoucí oddělení. Studoval v Praze SPŠD a pak spolu s dalšími využil nabídku na místo v nově vznikajícím oddělení automatického prodeje jízdenek. „Prvními zavedenými automaty byly západoněmecké Merony, byly jednoduché, ale nezníitelné. Dodnes jsou funkční u lanovky v ZOO,“ dodává Kudrna.

V den „D“ je třeba přestavět 530 automatů

Stůl v jeho kanceláři v areálu hostivařského depa je ve čtvrtek 30. 6. 2011 plný samolepicích etiket, štítků a fólií. Na paměťových kartách jsou nahrány ceny nových jízdenek a nové pozice některých tlačítek. Hned tento den přestavují jeho lidé polovinu z 270 automatů v metru. V pátek, tedy 1. 7., vyráží do akce všech třicet zaměstnanců oddělení. S otevřením stanic od páté ranní hodiny akce pokračuje zbylými automaty. V noci už zároveň začalo přestavování automatů u povrchové dopravy, kde je vozidly třeba objezdit dalších 260 přístrojů.

Techniky stojí zato vidět v akci. Na stanici metra Českomoravská se zrovna potkaly party dvě, tzv. výběrčí a značkovači. S přestavěním automatů na nový tarif se totiž zároveň provádí výběr hotovosti. Nastává koncert: odemknou automat, vloží paměťovou kartu, zadají PIN, vyberou hotovost, vloží prázdnou kasu. Zkontrolují také objem jízdenkového kotouče (plný obsahuje 3 700 útržků), vymění v jehličkové tiskárně pásku, nahrají novou aplikaci. Odstraní ze zadní části



Koncert rychlých rukou předvádějí na stanici Českomoravská Luboš Cejzlar a Jindřich Čížek

tlačítek staré štítky s cenami jízdenek, vloží nové a na závěr olepí automat aktuálními etiketami s cenami, výňatkem z tarifu. Ve čtvrtek k tomu všemu přidávali i samolepku o platnosti od 1. 7. 2011. Za deset patnáct minut mají hotovo a jede se dál.

„To v zimě, když se mění tarif k 1. lednu, je to horší. Strhávat v mrazu staré samolepky a oddělit zadní fólii od nové není nic příjemného,“ vzpomíná na minulé služby Petr Fišer. „A ještě to vstávání po Silvestru...“ Naopak spokojenější bývají s Novým rokem ti, kteří řídí auto v poloprázdných silničních městech. Letos se kolegové probíjejí pátečním provozem okořeněným začínajícími prázdninami. Podle Václava Kudrny se k posledním automatům dostanou v pátek do 16., maximálně 17. hodiny. „Ale budeme jezdit tak dlouho, dokud nebude přeznačeno,“ dodává.

Servis, dispečink i svoz tržby

Až tato akce, důležitá pro celé město, skončí, oddělení se vrátí do běžného režimu. Tedy mj. k servisování automatů v terénu i na dílnách v Hostivaři. Jedna dílna je určena pro servis elektronických součástí, druhá na hrubší práce, které souvisejí s opravami poté, co se automat stane terčem vandalů. Náhradní díly a znalosti je třeba mít ke dvěma typům, které se v Praze a okolí používají, a to starší typy E a novější řada G, používaná od roku 1998 převážně v povrchové dopravě. Počet 530 automatů se v Praze už několik let zvyšuje sporadicky. V řádech kusů to bude například v souvislosti s prodloužením trati v Podbabě.

Oddělení má vlastní linku pro cestující, na které od 7 do 21:45 ve všední den a od 7:30 do 19 hodin o víkendech

zaměstnanci přijímají informace klientů. V mezičase je připraven záznamník. „Většinou jde o upozornění na nefunkční automat, nevydání jízdenky či vrácení peněz. V drtivé většine



Servis elektronických součástí automatů se provádí po celých blocích. Díly a znalosti musí mít Jiří Vanča ke dvěma typům automatů – E a G

ně za to mohou vandalové, někdy je na vině ale také zbrkllost cestujících při obsluze automatu,“ popisuje Kudrna. Na dispečink přicházejí díky GSM spojení automatické sms zprávy o funkčnosti automatů. Informace přicházejí i od pracovníků metra u turniketů nebo dispečerů povrchové dopravy. „Přeplněným pokladnám již předcházíme včasným výběrem hotovosti podle denních statistik tržeb,“ doplňuje Kudrna.



Na automatech jsou už jen dvě volné pozice pro případné další nové typy jízdenek. Pak už by bylo ovládání složitější, a to nemají cestující rádi, říká Václav Kudrna, vedoucí oddělení Servis jízdenkových automatů



Silueta deštníku byla alespoň pro první promítací večery typická. Vedle občerstvení mohou diváci při chladném počasí využít zapůjčení dek.

Exkluzivní přehlídku české filmové produkce na kolech vidělo dosud na padesát tisíc diváků. Letos Kinobus přiváží i několik novinek. Předně se zastaví na Letné, kde je 18. července v rámci oslav 120 let zprovoznění první elektrické dráhy před promítáním filmu *Dáma na kolejích* připraven kulturní program. Na první zářijový večer je k výročí neuskutečněného transportu židovských dětí připraven film *Nickyho rodina*. Úterky jsou věnovány filmům s vážnější tematikou, čtvrtky pak snímkům, jejichž autoři si odnesli České lvy. Další dny patří českým komediím posledních let. V itineráři má Kinobus také nové zastávky – náměstí Jana Palacha, Řeporyje či Kbely, na jiné se tradičně vrací, jako na Opatov, do Průhonice, Uhřetěvese či Stromovky.

Takhle nový ročník začíná – už od května se v kanceláři kupí české snímky. Každý z 35mm filmů je na 5 až 6 cívkách.



Autobus NAŠLAPANÝ FILMEM jede

MARATON JEDENAOSMDESÁTI PROMÍTACÍCH VEČERŮ NA TŘIADVACETI MÍSTECH PRAHY ZAHÁJIL POD ZÁŘÍCÍ PETŘÍNSKOU ROZHLEDNOU KINOBUS DPP 13. ČERVNA 2011 KOMEDIÍ MARIE POLEDŇÁKOVÉ JAK SE KROTÍ KROKODÝLI. LETOŠNÍ ČTVRTÝ ROČNÍK OBOHACENÝ O NĚKTERÉ SPECIALITY SE UZAVŘE 4. ZÁŘÍ NA NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z PODĚBRAD FILMEM POUTA.

Text a foto: Petr Ludvíček



Již třetím rokem diváci na každém představení přispívají na konto Pomozte dětem. Za poslední dva roky se takto sešlo 23 310 korun.

Po složení řádných zkoušek promítače je možné filmy od distributora zapůjčit. Teď už stačí jen založit první dvě cívky do obou promítaček a pozvat diváky.

Pro čtvrtý ročník se Karosa oblékla do nové svěží grafiky, kde rozlétání motýli nesou motivy z některých filmů.



Každému promítání předchází převinutí všech 500metrových cívek, což není fyzicky nezajímavá práce. Za celou letní túru to obsluhu čeká jedenaosmdesátkrát.



Gumové plátno agregát nafoukne do minuty. Díky materiálu a masivnímu ukotvení přežilo zatím všechny povětrnostní vlivy.

Z Prahy velmi dobře známá značka Ikarus dodnes slouží v Budapešti (na snímku trolejbus Ikarus 280T)



KOUSEK HISTORIE Z BUDAPEŠŤSKÉ MHD

BKV, NIKOLI ZNÁMÝ PANEL NA TRAMVAJOVÉ TRATI, ALE BUDAPEŠŤSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK, BYL POD TÍMTO NÁZVEM ZALOŽEN V ROCE 1968.

OD TÉ DOBY SE MNOHÉ V BUDAPEŠŤSKÉ MHD ZMĚNILI, AVŠAK PŘI NÁVŠTĚVĚ METROPOLE ZAUJME PŘEDEVŠÍM TO, CO Z DOB MINULÝCH ZŮSTALO.

Text a foto: Aneta Řehková a Martina Neckářová

Sovětské vozy budapeštského metra jsou opatřeny, stejně jak tomu bylo u nás, štítky s datem a místem výroby.



Metro: žlutá, červená, modrá

Metro v Budapešti je dnes nezastupitelnou součástí celé městské hromadné dopravy, což dokazuje i denní počet 860 000 přepravených cestujících. K vybudování této podzemní dráhy vedl podobný důvod, jaký stál i u ostatních sítí podzemních drah v celém světě, a to přeplnění povrchové dopravy. Problém vyřešilo vybudování dnes druhé nejstarší podzemní dráhy na světě (po londýnském metru). Nejstarší linka nese označení M1 a jízdu jejími stanicemi si určitě nenechte v Budapešti ujít, neboť se může pyšnit obdivuhodnou secesní výzdobou. Stanice na této lince jsou obložené bílými a hnědými obladačkami, litinové sloupy podpírající vozovku nad nástupiště jsou ukončené dekorativními hlavami.

Síť tvoří i další dvě linky: M2 a M3, ale setkáte se také s označením linek: žlutá (M1), červená (M2) a modrá (M3). Všechny tři linky se kříží v jedné stanici, Deák Ferenc tér. Celková délka sítě tvoří 33 km se svými 42 stanicemi. Prakticky neustále probíhají **kontroly jízdenek** u vstupu do metra nebo u východu ze stanice, tudíž si nezapomeňte označit jízdenku.

Tramvaje: linky 1 až 69

Vůbec první tramvaj v Budapešti byla koňská tramvaj, která byla v provozu od 30. července 1866, kdežto



první elektrická tramvaj se v Budapešti objevila až v roce 1887. V současné době po Budapešti jezdí čtyři základní typy vozidel. Mezi nejstarší patří vozidla domácího výrobce Ganz, dodávané zejména v sedmdesátých letech, dále české tramvaje T5 C5, vyrobené v osmdesátých letech.

Od roku 2002 jsou v provozu starší tramvaje typu TW 6000 z německého Hannoveru. Nejnovějším typem jsou tramvaje Siemens Combino Supra Budapest NF12B, provozované výhradně na nejdůležitějších linkách č. 4 a 6. Protože Budapešť je město, které má ve své tramvajové síti jen pár obratišť, místní tramvaje musejí být obousměrné. Tramvajová síť tedy tvoří jednotný, dopravně propojený systém jako např. v Praze. Přibližně třicet linek je rozesteto do čísel 1 až 69. Některé linky jsou zdvojené, například linka č. 1 a linka č. 1A, která jezdí jen v části trasy jedničky jako posila ve špičkách. Za zmínku stojí linka č. 2, která jede skoro v celé trase přímo po břehu Dunaje.

Autobusy a trolejbusy: stále Ikarus

Celkem 1 389 autobusů zajišťuje největší přepravní kapacitu MHD v Budapešti. Autobusy ve městě využije přibližně 527 milionů cestujících, 52 % z celkové MHD zajišťují právě autobusy. V budapeštských ulicích můžeme potkat přes moderní typy autobusů Volvo 7700A po staré autobusy Ikarus. Trolejbusová doprava však zajišťuje pouhých 5 %



K nejnovějším typům tramvají patří Siemens Combino

z celkové MHD. 111 trolejbusů obstarává 73 km linek. Trolejbus k přepravě využije 75 milionů cestujících. Na některých trolejbusových linkách je možné stále ještě vidět staré trolejbusy ruské výroby, které se v současné době obměňují za maďarské trolejbusy Granz nebo české Škoda.



Lanovka: na Budín

Horská lanová dráha má délku 100 metrů a lze s ní vyjet až na Budínský hrad, historické sídlo maďarských králů. Lanovka je otevřena denně od 7.30 do 22 hodin a naskýtá krásný pohled na celou Budapešť. Cena jízdenky jednosměrné pro dospělou osobu je 840 Ft, zpáteční 1450 Ft.

Nabídka jízdného je v Budapešti široká. Jednotlivé jízdné je za 320 HUF. Pro turisty jsou zvláště výhodné tzv. cestovní karty na 24 a 72 hodin, anebo 7denní karta.



Z výroční zprávy 2009 (podíl na přepravě, počet přepravených osob)

Autobusy /Trolejbusy	52 % / 5 %	527 milionů / 75 milionů
Tramvaje	20 %	325 milionů
Metro	13 %	286 milionů
Příměstské vlaky	10 %	53 milionů



"Tento autobus je poháněn čistší elektrickou hybridní energií," hlásá nápis nad předními dveřmi vozu ADL Enviro 400H

Za hybridními autobusy do Londýna

V ZÁVĚRU KVĚTNA 2011 SE V HLAVNÍM MĚSTĚ VELKÉ BRITÁNIE – LONDÝNĚ USKUTEČNILO PRVNÍ SETKÁNÍ STÁVAJÍCÍCH I POTENCIÁLNÍCH PROVOZOVATELŮ AUTOBUSŮ S HYBRIDNÍM POHONEM V RÁMCI PROJEKTU HYBRID USER FORUM. LONDÝN NEBYL VYBRÁN NÁHODOU, JEDNÁ SE TOTIŽ O MĚSTO S AKTUÁLNĚ NEJVĚTŠÍM POČTEM PROVOZOVANÝCH MĚSTSKÝCH HYBRIDNÍCH AUTOBUSŮ V EVROPĚ.

Text a foto: Marcel Heverle

Úvodního londýnského workshopu se zúčastnilo celkem 28 osob, přičemž se vesměs jednalo o zástupce dopravních podniků. Po představení jednotlivých účastníků bylo jasné, že až na londýnské dopravce (na území Londýna operuje několik soukromých dopravců, které metodicky řídí společnost TfL – Transport for London) jsou prakticky všichni ve fázi zkušebních provozů nebo procesu nákupu nových vozidel s hybridní technologií.

Cíl Londýna: snížit emise

Zkušenosti většiny jsou tedy zatím minimální, což je případ i Dopravního podniku hl. m. Prahy. Ten se se svými dvěma vozy v tomto směru nijak nevykvalifikoval. Jedinou odlišností je, že DPP má jako jediný ze zúčastněných vozů postavené na platformě SOR. Kombinace vznětového motoru Cummins a hybridní převodovky Allison je ovšem převzata i jinými autobusovými výrobci.

V současné době je v Londýně provozováno přes 100 hybridních autobusů, přičemž první byly dodány již v roce 2006 a do pilotního projektu bylo zahrnuto 56 vozů. Množství

zdejších hybridů je dané především jejich masivní finanční podporou z fondu „Zelený autobus“, který je pod patronací Ministerstva dopravy Velké Británie.

Pro rok 2011 byly již započaty dodávky dalších 90 vozů. Cílem pak je do konce roku 2012 nasadit do provozu kolem 300 hybridních autobusů. To, že se v Londýně kumulují takové množství hybridů, vychází zejména z faktu, že se město dlouhodobě potýká s překračováním limitů pevných částic (PM) a oxidů dusíku (NOx). Zdejší autobusy dosahující počtu 8 500 ks jsou pak jedním z největších zdrojů znečištění.

Typický i moderně pojatý Double Decker

Dopravci v Londýně provozují v současné době několik typů hybridních vozů, které jsou vybaveny sériovým nebo paralelním pohonem. Konkrétně se jedná vozy Alexander Dennis Limited (ADL) – Enviro 400H a Enviro 200H se sériovým systémem kombinujícím motor Cummins a hybridní jednotku BAE Systems. Dále pak autobusy Wright Gemini s motory Ford Puma a sériovým hybridním systémem Siemens či Enova.

Paralelní koncepci představují vozy Volvo B5LH s vlastními agregáty – motorem D5E a hybridní jednotkou I-SAM či autobusy Optare Tempo disponující stejnou kombinací agregátů jako vozy SOR NBH 18. Část tohoto vozového parku je v typickém, ale moderně pojatém patrovém provedení, tzv. Double Decker. Všechny výše zmíněné autobusy používají k uložení nashromážděné elektrické energie bateriové články Li-Ion či NiMH. Existuje také varianta s použitím ultrakapacitorů, která však není v evropském segmentu hybridních autobusů rozšířena.

Něco z abecedy hybridních pohonů

Výhoda hybridních autobusů spočívá v kombinování dvou zdrojů energie pro jejich pohon. Základem samozřejmě zůstává spalovací motor, který však většinu času pracuje pouze v částečném zatížení a slouží hlavně pro pohon generátoru. Za hlavní zdroj se pak považuje baterie, která akumulovanou energii získanou od generátoru předává elektromotoru, jež je přímo spojen s hnací nápravou.

Přínosem v městském provozu je hlavně využití akumulované energie z baterie při častých rozjezdech, kdy u konvenčního pohonu dochází k maximálnímu zatížení spalovacího motoru, což představuje nejvyšší spotřebu paliva a tomu úměrnou produkci škodlivých emisí. Spalovací motory v hybridních vozích mají menší objemy než u vozů stejné kategorie poháněných pouze klasickým motorem – potřebný točivý moment je dodáván elektromotorem.

Hybridní pohony se nejen u autobusů člení na sériový nebo paralelní. U sériového pohonu prakticky neexistuje mechanické spojení mezi spalovacím motorem a hnací nápravou. Spalovací motor pouze pohání generátor, který dobíjí baterii nebo dodává energii přímo elektromotoru, jež je spojen s hnací nápravou. Jakmile je k dispozici dostatek energie v baterii, tak se využívá funkce Start/Stop – dochází k vypnutí spalovacího motoru.

V případě paralelního systému je spalovací motor společně s generátorem propojen s převodovkou, takže lze vůz pohánět jak elektromotorem, tak spalovacím motorem (generátor a elektromotor zde tvoří jeden prvek – motor/generátor). Obě hybridní varianty samozřejmě umožňují také akumulovat do baterie energii získanou při brzdění.

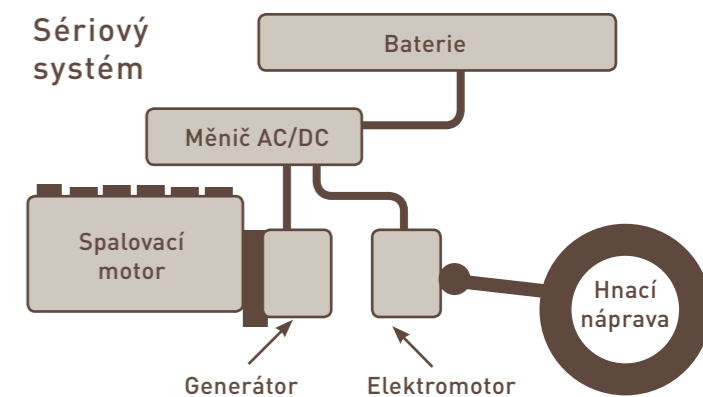
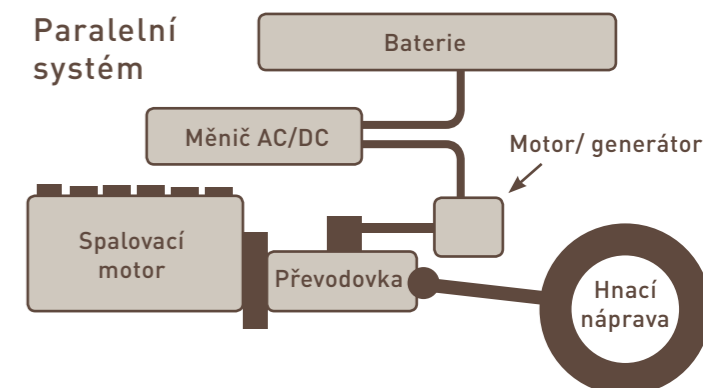


Schéma zapojení paralelního a sériového systému hybridního pohonu

HUF (Hybrid User Forum) je projekt plně financovaný z prostředků 7. rámcového programu Evropské komise a tvoří nezávislou část Evropského výzkumného projektu HCV (Hybrid Commercial Vehicles). Cílem HUF je vzájemná výměna zkušeností a informací mezi současnými či potenciálně budoucími uživateli hybridních vozidel a následné předání těchto poznatků výrobcům. Projekt je dále rozdělen na uživatele hybridních autobusů a hybridních užitkových vozidel, protože se jedná o dvě různé skupiny zákazníků s rozdílnými požadavky na užitečné vlastnosti provozovaného vozidla.

Bezuhlíková doprava do 40 let

Výroba hybridních vozidel, autobusy nevyjímaje, se v tuto chvíli jeví jako další krok ve vývoji pohonů dopravních prostředků, které jdou cestou snižování dopadů na životní prostředí a omezení závislosti na fosilních palivech. Hybridní technologie má v současné době výhodu v tom, že je již dostupná, prakticky odzkoušená a cenově přijatelná. To se zatím nedá říci o elektropohonech či vodíkových palivových článcích. Nicméně vývoj půjde zcela jistě cestou těchto druhů alternativních pohonů a budoucnost vozidel patří čistě elektrické energii. Tento fakt naznačuje i Bílá kniha zveřejněná Evropskou komisí dne 28. 3. 2011, ze které plyne cíl dosáhnout v městské dopravě do roku 2050 tzv. bezuhlíkové dopravy, což v podstatě znamená vyřazení "konvenčně poháněných" vozidel z provozu.

POČÁTKEM LETOŠNÍHO ROKU OBDRŽELO MUZEUM MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY POZVÁNKU OD KLUBU ČESKÝCH HISTORICKÝCH AUTOBUSŮ – RTO KLUBU NA CELOSTÁTNÍ SRAZ, POŘÁDANÝ JIŽ TRADIČNĚ V AREÁLU VOJENSKÉHO TECHNICKÉHO MUZEA V LEŠANECH.

Text a foto: Ondřej Lásk

„Eróčko“ SE PŘEDSTAVILO V LEŠANECH



Nejen v halách lešanského muzea, ale i venku díky srazu autobusů měli návštěvníci co obdivovat

Volba účasti padla na nejstarší provozuschopný autobus Muzea MHD, Škodu 706 RO č. 206 z roku 1948. V sobotu 21. května 2011 v brzkých ranních hodinách vyrazilo „Eróčko“ na první etapu cesty ze Střešovic do Týnce nad Sázavou, kde se místní autobusové nádraží zaplnilo více než třemi desítkami historických autobusů z celé České republiky. V půl deváté se kolona autobusů v čele s „naší“ Škodou 706 RO vydala na cestu do areálu Vojenského technického muzea v Lešanech.

Zájem o svezení „Eróčkem“ byl obrovský. Každý si chtěl na vlastní kůži vyzkoušet, jak se kdysi cestovalo revizorovi Elektrických podniků panu Andělovi na zaslouženou dovolenou ve známém československém filmu, kde si ne jeden autobus typu RO zahrál.

I v areálu muzea v Lešanech budily seřazené autobusy zaslouženou pozornost, i když měly velkou konkurenci v podobě srazu osobních automobilů značky Tatra a výstavy velkých i malých vojenských vozidel. V areálu však nebyly jen statické exponáty, ale v aréně muzea probíhaly i ukázky vojenské techniky z dob dávno minulých i současných přímo v akci. Nesmíme zapomenout ani na stálé expozice muzea, které by samy mohly být vzorem pro řadu muzeí nejen technického typu.

Celkem se srazu zúčastnilo 33 autobusů, z toho byly dva typu 706 RO, 13 vozů 706 RTO, 17 autobusů řady

ŠL 11 a ŠD 11. Pozornost si zasloužil i autobus Škoda 21 Ab, který byl teprve nedávno vyřazený z provozu MHD v Mladé Boleslavi.

Odpoledne bylo celé setkání zakončeno krátkou okružní jízdou přes Kamenný Přívoz do Týnce nad Sázavou, odkud se autobusy rozjely zpět k domovům. Historický autobus Škoda 706 RO z DPP zvládl celou cestu bez jediného problému a jeho výstavní premiéra mimo areál Muzea MHD ve vozovně Střešovice se vydařila na jedničku.

Na závěr bych chtěl všem, kteří se na opravě muzejního autobusu podíleli, vyřdit pochvalu od stovek jeho obdivovatelů.



Kolona naleštěných autobusů v čele s pražskou Škodou 706 RO během okružní jízdy z Lešan do Týnce nad Sázavou

Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICE



Dopravní podnik
města České Budějovice, a.s.

V SERIÁLU ZA DOPRAVNÍMI PODNIKY ČESKÉ REPUBLIKY JSME SE TENTOKRÁT PODÍVALI DO JIHOČESKÉ METROPOLE – ČESKÝCH BUDĚJOVIC.



Název:

Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (DPMCB, a.s.)

Historie:

Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích začala psát svou historii 15. června 1909, kdy vyjela první tramvaj na tříkilometrovou trať od nové budovy budějovického nádraží směrem k dělostřeleckým kasárnám. Ještě ve stejném roce se vydal do provozu první trolejbus. Jejich provoz byl ukončen v roce 1914, tramvaje v Budějovicích definitivně dojezdily v roce 1950 a o rok později začaly cestující převážet první autobusy. Mezitím došlo od roku 1948 opět k zavedení trolejbusové dopravy, která fungovala do roku 1971. Po dvacetileté odmlce se cestující již potřeťi dočkali trolejbusů v roce 1991, dnes zajišťují přepravu na 4 páteřních a jedné noční lince, autobusy na čtrnácti linkách.

Počet zaměstnanců	Základní jízdné	Předplatní jízdenky	Zajímavosti:
414	12 Kč (20 minut)	1 820 Kč (základní 180denní 1. tarifní zóna)	Od 12. 6. 2011 byl zaveden Nový systém MHD (viz dále). V roce 2010 byl uveden do provozu informační systém pro cestující zahrnující 70 zastávkových označků s digitálním zobrazením reálných příjezdů jednotlivých spojů. Projekt byl spolufinancován z prostředků strukturálních fondů EU.
	14 Kč (40 minut)	3 475 Kč (základní roční 1. tarifní zóna)	
	16 Kč (60 minut)		

DPMCB, a.s. v číslech (za rok 2010)				
	Počet linek	Dopravní výkon (tis. vozkm)	Přepravní výkon (tis. místkm)	Přepravené osoby (tis.)
Trolejbusy	6	2 284	273 607	16 012
Autobusy	13	3 449	290 540	24 203

3 TŘI OTÁZKY SLAVOJI DOLEJŠOVI, PŘEDSEDOVI PŘEDSTAVENSTVA DPMCB, A.S.

1. Jak byste popsal největší přednosti městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích?

Od 12. června máme v Budějovicích nový systém linkového vedení a jízdních řádů, jehož hlavní předností je přehledná síť s páteřními linkami a takovými intervaly s nabídkou spojů odpovídající potřebám cestujících. Jedná se o největší změny od roku 2000. Další předností je kvalitní a spolehlivý vozový park a moderní infrastruktura s digitálními označkovými.

Celkově bych



chtěl vyzdvihnout městskou hromadnou dopravu jako ekologickou a poměrně snadnou přepravu v našem městě.

2. Za co vás naopak cestující nejčastěji kritizují?

Nejvíce kritiky slyšíme za zpoždění spojů, která jsou však způsobena v drtivé většině případů kongescemi, jejichž dopad jako dopravce jen velmi málo ovlivníme. Ve městě se však připravují nové způsoby organizace dopravy a na pořadu dne je i řešení dynamické preference vozidel MHD na řízených křižovatkách.

3. Co vás v poslední době potěšilo nebo na co se

v dohledné době těšíte?

Podarilo se úspěšný přechod na nový systém MHD a související informační kampaň, což vyžadovalo velké nároky jak na nás, tak na cestující veřejnost. Těšit bychom se měli na to, jak se nová podoba veřejné dopravy ujme u našich zákazníků a zda se podaří zlepšit pozici MHD vůči ostatním druhům dopravy ve městě. Snažíme se přizpůsobovat době a v letošním roce mezi jinými zavádíme elektronickou platbu předplatných kuponů. Jednáme o možnosti akceptace studentských průkazů ISIC. Také se těšíme na nové trolejbusy, kterých nám v červnu přijde 9 kusů.

Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



LETNÍ SLAVNOSTI STARÉ HUDBY

Od 22. července do 8. srpna proběhne v atraktivních historických prostorách různých pražských lokací **12. ročník mezinárodního hudebního festivalu Letní slavnosti staré hudby**.

Cílem dramaturgie letošního festivalu je zdůraznit a připomenout posluchačům, že na celém světě v každém historickém období a ve všech kulturách byla vždy hudba nepostradatelnou složkou rozmanitých slavností a oslavných obřadů, ať už světských, či náboženských.

Slavnosti se zaměří zejména na období renesance a baroka. Sedm festivalových programů nabízí pestrou přehlídku typických dvorských „feste“ i liturgických slavností. Vystřídá se v ní řada špičkových souborů i sólistů. V pátek 22. 7. zazní v Míčovně Pražského hradu hudba benátských skladatelů **Johanna Rosenmüllera**, **Giovanna Gabrieliho** a **Daria Castelly** z dvorů v Drážďanech, Vídni a Brunšviku. Skladby přednese uznávaný německý soubor **Musica**

Fiata pod vedením **Rolanda Wilsona**. Ve vokálních partech se představí sopranistka **Dorothee Mields** (na snímku). Španělskou renesanční hudbu v zemích aragonské koruny si můžete poslechnout v pondělí 25. 7. v Rudolfově galerii Pražského hradu. Španělská **Capella de ministrers** v čele s houslistou **Carlesem Magranerem** zde rozehraje zvukomalebné skladby Mateo Flechy, tzv. ensalades – hudební žerty, jež měly rozptýlit zachmuřená čela vládařů.

Z dalšího programu festivalu lze vybrat třeba koncert **Barroco Latinoamericano**, který v pondělí 1. 8. představí v prostorách Zámku Troja španělské vlivy v peruánské hudbě 18. století. Nebo v rámci koncertu s názvem Hausmusik, věnovaného salonní hudbě biedermeieru, ve čtvrtek 4. 8. v Tereziánském sále Břevnovského kláštera můžete slyšet i hru na csakan (tedy speciální vycházkovou hůl). Belgické trio z Valonska **Laterna Magica** představí na své csakany díla salonních skladatelů období biedermeieru: Josepha Gebauera, Conradina Kreutzera či Ernsta Krämhera, přičemž program bude proložen improvizacemi na kladívkový klavír.

VÝSTAVA METROPOLIS

V hlavní budově Muzea hlavního města Prahy na Florenci probíhá výstava děl sochaře a malíře **Jiřího Sozanského** s názvem **Metropolis**. Expozice je pro návštěvníky připravena hned ve dvou sálech muzea. Najdeme v nich jak díla inspirovaná hlavním městem, např. novější velkoformátové olejové malby, kterým vévodí slavné historické dominanty Prahy jako třeba Karlův most, nebo Sozanského rané malby ze 60. let opět se zobrazovanou pražskou tematikou, tak i díla hledající inspiraci v jiných námětech. Svě místo tu má také šestice velkých grafik z cyklu Zmrtvýchvstání a Martyria a výstavu navíc doplňují dva monumentální objekty. Biblická plastika Ukřižování a originální zpodobnění katedrály sv. Víta. Jiří Sozanský se výtvarným uměním zabývá už bezmála padesát let, během kterých se věnoval řadě různých uměleckých médií (včetně malby, kresby, grafiky i plastiky), instalacím nebo i filmovým dokumentům. Během své kariéry realizoval přes pět desítek samostatných výstav a účastnil se mnoha výstav kolektivních. Jeho dílo je zastoupeno v několika veřejných i soukromých sbírkách v Česku i zahraničí, například v Paříži, Helsinkách nebo Sarajevu. Výstavu mohou zájemci navštívit do 11. září.

SCREAMADELICA LIVE 2011

V neděli 7. 8. v KC Vltavská by měli v rámci svého aktuálního turné **Screamadelica LIVE 2011** zahrát legendární britští **Primal Scream**.

Když byla v roce 1992 udělena historicky první hudební Mercury Music Prize, obdržela ji právě kapela **Primal Scream** za své, v pořadí třetí, album s názvem **Screamadelica**, které vyšlo rok před tím. **Screamadelica** je dodnes hodnocena jako jedno ze zásadních alb 90. let a lze říci, že touto deskou, na které se **Primal Scream** inspirovali houseovou taneční scénou, se definitivně odpoutali od podobných indie rockových kapel a zařadili se mezi legendární hudební soubory. Na letošní rok si **Primal Scream** pro své fanoušky přichystali jednak reedici desky, a k tomu i turné k 20. výročí alba. V srpnu by **Screamadelica** měla dorazit i do Prahy.



FOTOSOUTĚŽ

» Poznáte, kterou tramvajovou zastávku autobus míjí?



Pro **VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ**

Přinášíme další soutěžní fotografii z hlavního města. Odpověď zasílejte nejpozději do pátku 29. července 2011 na e-mailovou adresu: komunikace@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Na 3 vylosované soutěžící čeká: **nové DVD ke 120. výročí zahájení provozu el. tramvají v Praze a publikace Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy**.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 6 zněla: Jiráskův most. Do redakce přišlo 33 přesných odpovědí.



Knížka Pražský dopravní zeměpis (3) a po dvou vstupenkách na muzikál Hello, Dolly! V Divadle Hybernaria získali: **Pavla Bretová, David Orsáček a Jiří Steinitz**.

» **František Křížík vedl svou první trať ...** (tajenka).

KŘÍŽOVKA



	SPZ ZVOLĚNA	LOŽE	PATŘÍCI OSLOVÍ	PLAKAT		OBYDLÍ VČEL	MUŽSKÝ HLAS	VTISKNUTI	OSOBNÍ ZÁJMENO	OBRAZOVÁ HÁDANKA		ANGL. NARAŽKA	TRNITÁ DŘEVINA		NITRID BORU (BOROZUSK)	OSMY DEN PO VELKÉM CIRKEVNÍM SVÁTKU	DARMO
NAPOLU 1. díl tajenky					VÝTVOR							INIC. HUGO HAASE		ZKR. LETIŠTĚ MUMBAI 3. díl tajenky			
VČELÍ PRODUKT					2. díl tajenky ANGL. CESTA						MOHAM. DÁNSKÝ BŮH	DÍVČÍ JMÉNO					
	SLOVAN (BÁSNICKÝ) CITOSLOVCE SPĚCHU					TANTALOVA DCERA HUDEBNÍ INTERVAL						MĚSÍČNÍ FAZE				SPZ TŘEBÍČ	
BAHEŇNÍ PTAK									SPZ USTÍ NAD LABEM			ANGL. ČLEN URČITÝ ODLOUČENÍ				INDICKÝ FILM ŽLUTOHĚDÉ BARVIVO (SLOVENSKY)	
INIC. PROZÁKA ECA			ANGL. ÚČET	ANGL. SIDLO DOMÁCKY ATLA					GERMÁN			INICIÁLY MALÍRE LADY	ZNOVU KÓD SAUDSKÉ ARABIE				
LISTNATÝ STROM							VOJENSKÉ HLÁŠENÍ	PATŘÍCI EVE	PRYČ	ELEGÁN	PLOŠNÁ MÍRA					OCELOVÉ LANKO V OHEBNÉ TRUBICI	MECHOVÝ POROST
	MÍČ (U NĚMCOVĚ)	TRUBIČKA NAPLNĚNÁ TABÁKEM POTRAT												PRÁZDNÉ LÉČIVO 4. díl tajenky			
ČÁSTI ZÁŠTER									ŽENA AVARA						DOMÁCKY ALEXEJ	MIMO UKAZOVACÍ ZÁJMENO	
HOBLOJ							ANGL. JÁMA ČÁST USTÍ			JEDNA Z MUŽ ANGL. TY							INICIÁLY MALÍRE SPÁLY
VÝDUMEK						BRITSKÝ OSTROV ZN. ANTIMONU							HAJDU ŘÍMSKÝ 495			SPZ DUBLINU (VELKÁ BRITÁNIE)	
HROT					5. díl tajenky												BUDHIS- TICKÝ SMĚR
AMER. TELEFONNÍ SPOLEČ- NOST											TYP MEZNÁR. OZNAČENÍ NAKLADNÍCH VAGONŮ						ODLIŠNÍ (SLOVEN- SKY)

Tajenka z osmisměrky z DP kontaktu č. 6: **Podbaba plná náleží**



120 let

první elektrické dráhy v českých zemích

V pondělí 18. července 2011 u příležitosti 120. výročí první elektrické dráhy v českých zemích pořádá Dopravní podnik hlavního města Prahy společně s partnery doprovodný program na Letné:

- | | |
|----------------|---|
| 15–18 hodin | mimořádně zdarma otevřená dopravní hala Národního technického muzea |
| 18–19.30 hodin | přednášky v Národním technickém muzeu o tramvajové dopravě v Praze |
| 20–21.15 hodin | kulturní program u Kinobusu |
| 21.30 hodin | promítání Kinobusu: Dáma na kolejích |

Srdečně zve
Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.
Národní technické muzeum
Hlavní město Praha
Městská část Praha 7



Dopravní podnik
hlavního města Prahy