

# DP kontakt

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

» Za lepší cestování v MHD

/strana 10 a 11/

»» Praha oslavovala pod trolejemi

/strana 18 a 19/

»»» Dlouhá cesta  
za **bezbariérovým metrem**

/strana 12 a 13/



# Vzpomínka na vlak, který už neodjel...

čtvrtek 1. září od 19 hodin  
náměstí Jana Palacha

Kinobus Dopravního podniku promítne  
od 20.30 hodin film **NICKYHO RODINA**



Akce na podporu  
projektu  
Pomozte dětem

## DALŠÍ PROGRAM:

- ÚČAST DĚTÍ NICHOLASE WINTONA
- VYSTOUPENÍ PĚVECKÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU
- HUDEBNÍ VYSTOUPENÍ KAPELY PRAGUE KLEZMER BAND TROMBENIK
- MODERUJE ALENA ZÁRYBNICKÁ
- VÝSTAVKA O ŽIVOTĚ ŽIDŮ V PRAZE VE 30. LETECH 20. STOLETÍ

## /OBSAH/

- 4-6 >> **Aktuálně z DPP**  
DVOUMĚTROVÁ TRÁŤ V SOUSEDSTVÍ TECHNIKY VOZÍČKÁŘI ZKOUŠELI V METRU NÁJEZDOVÉ RAMPY  
LANOVKA V ZOO TŘICETILETÁ  
AKTUÁLNĚ Z VÝSTAVBY PRODLOUŽENÍ TRASY A
- 7 >> **Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 >> **Rozhovor**  
TRAMVAJ, KOLO A RÁDIO BYLY NEJVĚTŠÍMI VYNÁLEZY TĚ DOBY
- 10-11 >> **Z podniku**  
ZA LEPŠÍ CESTOVÁNÍ V MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ
- 12-13 >> **Den s...**  
ZDE KGX 39, PŘÍJEM
- 14-15 >> **Fotoreportáž**  
PRAHA OSLAVOVALA POD TROLEJEMI
- 16-17 >> **Historie**  
STODVACETILETÁ JE I LANOVKA NA PETŘÍN
- 18-19 >> **Ze světa**  
NEWYORSKÉ METRO NIKDY NESPÍ
- 20-21 >> **Zajímavosti**  
DĚTI OBJEVUJÍ SVĚT KNIH  
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICĚ - OLMOUC
- 22-23 >> **Kultura**  
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 24 >> **Zábava**  
FOTOSOUTĚŽ, OSMISMĚRKA
- 25
- 26
- 27

Foto na obálce: Petr Hejna

## 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: 25. července 2011

NEPRODEJNÉ



## /EDITORIAL/



Vážené kolegyně a kolegové,

během druhé poloviny prázdnin zahájil Dopravní podnik hlavního města Prahy kampaň s názvem „Za lepší cestování v MHD“, která je pokračováním naší dlouhodobé snahy o zlepšení vztahu mezi řidiči vozidel městské hromadné dopravy a cestujícími.

Pražský provoz každodenně přináší řadu problematických momentů, které musíme jako řidiči autobusů, tramvajů i metra řešit. Vaše práce není jednoduchá a veřejnost si často neuvědomuje, jaké množství pravidel musíme dodržovat. Dopravní podnik hlavního města Prahy v rámci aktuální kampaně představí veřejnosti základní hodnoty řidičů, mezi které patří: spolehlivost, zodpovědnost, ochota poradit nebo dodržování předpisů.

Cílem kampaně je ovšem také upozornit cestující na pravidla a možnosti, které k naplnění vašich základních pracovních úkolů pomáhají. Dozví se tak například, že vám vaši situaci mohou ulehčit bezpečným přecházením na komunikaci v prostoru zastávek nebo na přechodech, včasným signálem řidiči při nástupu a výstupu s kočárkem, nenastupováním do tramvajů a autobusů při zvukové světelné signalizaci provázející zavírání dveří a v neposlední řadě respektováním pokynů řidiče a ohleduplným chováním vůči ostatním pasažérům.

Kampaň volně navazuje na projekt s názvem „Slušné chování v dopravních prostředcích“, který Dopravní podnik hlavního města Prahy realizoval v roce 2009 a s nadsázkou upozorňoval na nevhodné chování v dopravních prostředcích MHD. Podrobně se o kampani dočtete na stranách 10 a 11.

Rád bych vám popřál příjemný zbytek léta a při vaší práci ohleduplné cestující.

Martin Dvořák,  
generální ředitel





## Dvoumetrová trať v sousedství techniky

V pondělí 18. července 2011 byl před polednem v Letenských sadech slavnostně odhalen památník ke 120. výročí zprovoznění první elektrické dráhy v českých zemích. Stalo se tak nedaleko stanice tramvajové dráhy u Letenského zámečku v místě, kudy trať mířila (při tehdy neexistující budově Národního technického muzea) do Ovenecké ulice. Mosazná deska o rozměru 40 x 25 cm s vyfrézovaným textem je vsazena do plechového rámu a ten je umístěn mezi dvěma kusy dvoumetrových kolejnic S49 o rozvoru 1 435 mm. Pro zadláždění byla použita pražská žulová kostka, vnitřní plocha je podle dobové Křížkové trati vysypána pískem. Výřez trati je situován ve směru historické dráhy, tedy sever – jih. Pro zajímavost, nově odhalená vzpomínka na rok 1891 se nachází v těsné blízkosti technických vymožeností několika generací – historického kolotoče, výdudů z Letenského tunelu či Rudolfovy štolý.



## VOZÍČKÁŘI ZKOUŠELI V METRU nájezdové rampy



Dopravní podnik dlouhodobě sleduje trend zlepšování podmínek cestování MHD též pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace. Jednou z překážek pro handicapované lidi v pražském metru je i mezera mezi hranou nástupiště a vagonem soupravy. Z hlediska nastupování do metra je nejhorší právě trasa A, kde se v Depu Hostivař test prováděl. O něco lépe je na tom trasa B a vůbec nejsnazší je nástup na trase C, kde jsou moderní soupravy metra lépe přizpůsobené k přestupu.

Vozíčkáři proto za asistence pracovníků DPP zkoušejí dva typy ramp, které by jim nástup a výstup z vozů metra usnadnily. Obě varianty ale mají také svá úskalí. Jak uvedl vedoucí oddělení Strategie Jan Urban, zatím se jedná o první test. Jedna z ramp je plastová a v případě jejího zavedení by byla napevno připevněna k nástupišti v místech, kde se otevírají první dveře soupravy. Druhá je výklopná a byla by připevněna u prvních dveří ve voze.

„Základní problém je v tom, že na nástupišti by nemělo být nic, co by cestujícím znesnadňovalo nástup a výstup. Varianta výklopné rampy je zase problematická v tom, že by strojvedoucí musel opustit kabinu, což ale nesmí. Dále by provedl několik úkonů, což je v přepravní špičce, kdy jezdíme v intervalech 2 minut, prakticky nemožné. Pokud by ji vyklápěli jiní cestující, tak zase hrozí, že se o ni zraní, je přece jenom kovová,“ vysvětlil Urban. Pokud se nenajde jiné řešení, tak napevno umístěná plastová rampa, dlouhá až tři metry, je jednou z možných variant. Musí splňovat bezpečnostní podmínky a také být nejprve schválena Drážním úřadem. Náklady se odhadují řádově na statisíce korun.



## LANOVKA V ZOO TŘICETILETÁ

Nejen lanovka na Petřín, ale i lanová dráha v ZOO si letos připomíná jubileum. Provoz zde byl totiž obnoven 1. července 1981, odkdy se díky péči pracovníků DPP – Metro eskalátorová služba lanovce dostalo pravidelné údržby, nátěrů, nového lana, pravidelných revizí a všeho, co bylo potřeba k bezpečnému provozu. Po povodni v roce 2002 měla lanovka na kahánku, ale s rekonstrukcí přibýly další strojnici, a tak mohla být provozována podle nového jízdního řádu. Dráha ustála i úsporná opatření v roce 2008, kdy byla zařazena pod LD Petřín. Ke třicetinám dostala lanovka generální opravu (výměnu opotřebovaných dílů a nový UPS nouzový pohon). Za celou dobu přepravila víc než 5 milionů cestujících. Jízdné je již tři roky 20 Kč jedním směrem.

### TECHNICKÉ PARAMETRY

Rok výroby	1970
Výrobce	Transporta Chrudim
Uvedení do provozu	1977
Výkon hlavního Motoru	13 kW
Šikmá délka	105,9 m
Výškový rozdíl	50,1 m
Počet sedaček	60
Nosnost	90 kg
Vzdál. sedaček na laně	4,25 m
Časové intervaly mezi sedačkami	5 s
Dopravní rychlost	0,85 m/s
Přepravní kapacita	720 os/hod
Doba jízdy jedním směrem	136 s

## Aktuálně z výstavby prodloužení trasy A

Rozhodujícími prvky výstavby metra je realizace „startovacích“ stavebních jam pro ražbu stanic, traťových tunelů a vlastní ražby. Dokončeny již byly stavební jámy Motol, Veleslavín a E2 (Evropská). Práce na jámě E1 byly zahájeny v předstihu. V Motole byly dokončeny ražby odstavných a obrátových tunelů. V současné době je hlavním uzlem ražeb plocha BRE1 (Břevnov). Z této plochy byla přes štolu Kateřina vyvážena část rubaniny dvoukolejného tunelu do Motola. Ražba byla přerušena z důvodu instalace logistiky pro mechanizovaný štít TBM do prostoru přístupové štolý. Ražba měla být obnovena až po zrušení logistiky. Z časových důvodů bylo rozhodnuto, že práce na dvoukolejném tunelu budou obnoveny protiražbou ze stanice Motol. V současné době je vyraženo 35 m. Ze stejné plochy přes štolu Markéta se dokončuje ražba jednokolejné stanice Petřiny. Zároveň z této plochy startují dva mechanizované štíty TBM – Tonda již zdolal 465 m a Adéla v zahřívací etapě zdolala 20 m. Toto období je nutno brát jako souznění obsluhy s technikou, v dalším postupu budou výkony již vyšší.

Další raženou částí bude stanice Veleslavín. Po zkráceném termínu dokončení stavební jámy byly ražby trojlodní stanice zahájeny 1. srpna 2011. Posledním realizovaným ražebním úsekem je stanice Červený vrch, která se ráží přes přístupovou štolu František. Přes stav špatných geologických podmínek před stanicí, kdy hrozilo přerušování ražeb, byla provedena opatření jak v hloubení, tak na povrchu, která umožnila kontinuální pokračování prací. V současné době je stav stabilizován a ražby pokračují dle projektové dokumentace v levém i pravém výrubu jednokolejné stanice.



## Představenstvo DPP JE KOMPLETNÍ

Dozorčí rada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, dne 27. července 2011 zvolila nového, posledního člena Představenstva DPP. V pořadí pátým členem představenstva byl zvolen Jiří Janků, starosta Prahy 8. V roce 1990 dokončil Jiří Janků studium na Českém vysokém učení technickém. Na Fakultě strojní vystudoval obor Ekonomika a řízení podniku. Poté do roku 1998 působil jako vedoucí obchodního oddělení ve společnosti Škodaexport a následně nastoupil do První telefonní, kde pracoval až do roku 2010, kdy byl zvolen radním Městské části Prahy 8 pro oblast životního prostředí a informatiky. Do čela radnice Prahy 8 ho v únoru 2011 zvolilo Zastupitelstvo městské části Prahy 8.

### Složení představenstva k 27. červenci 2011:

**Martin Dvořák** – předseda představenstva  
**Ivo Štika** – místopředseda představenstva  
**Petr Blažek** – člen představenstva  
**Vladimír Perný** – člen představenstva  
**Jiří Janků** – člen představenstva



PŘI ROZHOVORU S ČESTMÍREM BARTOU, PRAVNUKEM VYNÁLEZCE A TOVÁRNÍKA FRANTIŠKA KŘIŽÍKA, SE DO DOB TVŮRCE PRVNÍ ELEKTRICKÉ DRÁHY V ČESKÝCH ZEMÍCH PŘENESETE SNADNO. KOŠATÁ ČEŠTINA A PODROBNÁ ZNALOST KŘIŽÍKOVY ÉRY JSOU TOHO ZÁKLADEM. JAKO ŠPIČKOVÝ ODBORNÍK V OBLASTI MATERIÁLOVÉHO VÝZKUMU V KOSMU NAVAZUJE SE SVÝM SYNEM NA KŘIŽÍKŮV TECHNICKÝ ODKAZ.

Text a foto: Petr Ludvíček



## TRAMVAJ, KOLO A RÁDIO BYLY NEJVĚTŠÍMI VYNÁLEZY TÉ DOBY

**V pondělí 18. července jsme si připomněli 120 let od zprovoznění první elektrické dráhy v českých zemích, kdy byl na Letné k tomuto výročí odhalen památník. Jaký z toho máte jako potomek autora této tramvajové trati pocit?**

Pocit úcty a vděčnosti k organizátorům této oslavy. Způsob její realizace je mi připomínkou mimořádné občanské soudržnosti našich tehdejších předků, na jejímž základě mohl být po rozpadu rakousko-uherské monarchie vytvořen náš samostatný demokratický stát.

**Rok 1891, kdy probíhala Zemská jubilejní výstava, byl i Křižíkovým rokem. Osvětlnil výstaviště, rozsvítil fontánu, zprovoznil tramvaj na Letné. Jak**

**vnímate jeho elektrotechnické počiny z dnešního pohledu?**

Křižíka ve světě nejvíce proslavila jeho oblouková lampa s originálním řešením automatické regulace optimální vzdálenosti uhlíků, za kterou mu byla udělena na světové výstavě v Paříži jedna z dvanácti udělovaných zlatých medailí a jejíž realizace v praxi mu přinesla velmi značné finanční prostředky. Komerční využití tohoto jeho vynálezu mu otevřelo cestu k založení vlastního podniku a ke všem jeho dalším úspěchům.

**Výstava v roce 1891 byla manifestací české dovednosti...**

Hlavní motivací Křižíkovy účasti na

### Ing. Čestmír Barta

zahájil v r. 1978 materiálový výzkum v kosmu, jehož výsledky byly využity mj. na palubě orbitální stanice Saljut 6. Dále stál za experimenty procesu tuhnutí a krystalizace v podmínkách beztíže, aby poté navrhl program vývoje nového typu experimentálního zařízení (krystalizátor ČSK-1). V tomto programu pokračoval se svým synem už ve vlastní firmě Čestmír Barta, BBT-Materials Processing. Výsledky byly využity v rámci programů Interkosmos a Evropské vesmírné agentury ESA.

Zemské jubilejní výstavě v roce 1891 bylo vlastenectví. Úspěšnou realizací výstav v r. 1891 chtěl prokázat a prokázal, že občané jeho národa se svými schopnostmi a kreativitou v plné šíři rovnají občanům technicky nejvyspělejších národů v cizině. Tím značně ovlivnil kredit našeho národa ve světě a pomohl vytvořit jeden ze základních předpokladů pro následný vznik našeho samostatného státu po rozpadu Rakousko-Uherska r. 1918 v rámci tzv. první republiky.

Pravnuk Františka Křižíka Čestmír Barta se synem na Letné u památníku připomínajícího zahájení provozu první elektrické dráhy

**František Křižík je nejvíce spojován se světlem a elektrickou energií. O jakých oblastech jeho zájmu se ví už méně?**

Svoji profesní dráhu Křižík zahájil v továrně pro návěstidla a telegrafy a odtud nastoupil k Severní Ferdinandově dráze, kde uplatnil své první vynálezy. U dráhy se postupně vypracoval ke slušnému platu, který mu umožnil zabezpečit rodinu a oženit se. V oblasti železniční zabezpečovací techniky v této době uplatnil celou řadu dalších vynálezů.

**Měl také čas na rodinu a koníčky?**

V mládí Křižík zpíval v pražském spolku Hlahol a pomáhal při realizaci divadelních her. V této souvislosti maloval i příslušné kulisy. V období své odborné aktivity se zajímal o fotografii. Sám si také své fotografie vyvolával a kopíroval. Kromě členů své rodiny fotografoval také blesky, které ho obzvláště zajímaly. Později se zajímal o konstrukci rozličných zemědělských strojů. Byl společensky založen. Rád se stýkal s přáteli a i v pokročilém věku se rád zúčastňoval různých plesů a slavností rozličných charitativních spolků i oficiálních recepcí.

**Rodák z Plánice – František Křižík byl nazýván českým Edisonem. Více úspěchů nejdříve dosahoval v zahraničí a, jak to bývá, doma na různých ustláno neměl. Potkávalo to i další generace slavného vynálezce v jejich podnikání?**

V tomto směru – bez ohledu na historické období a místo ve světě – bývá překonávání problémů tohoto druhu častým doprovodem úspěchu jakéhokoliv druhu. Souvisí to se základními vlastnostmi lidského pokolení a platí to zvláště pro politicky vypjatá období, jaká jsme prožili za nacistické a komunistické éry. Tato čtyřicetiletá zkušenost zabrala prakticky polovinu mého života.

**Před jedenácti lety byla založena Společnost Františka Křižíka. Co je jejím posláním?**

Posláním společnosti Františka Kři-



žíka [předsedou je PhDr. Jan Hozák z Národního technického muzea v Praze – pozn. red.] je popularizace a studium díla Františka Křižíka a péče o písemné i trojrozměrné památky s ním spojené. V této souvislosti jde též o koordinaci s obcemi, organizacemi, kluby aj., které se ke Křižíkovu odkazu hlásí, a o úzkou spolupráci s Křižíkovými potomky. Obecným cílem je přitom vytvoření široce propojené základny v oblasti vědy, výzkumu, vzdělávání a šíření poznatků všemi dostupnými prostředky. Největším posledním úspěchem Společnosti Františka Křižíka, spolu s představiteli jeho rodné obce Plánice u Klatov, je nedávná nákladná oprava jeho rodné chaloupky i muzea, které je v ní umístěno.

**Co považujete za největší Křižíkův odkaz?**

František Křižík je ukázkou, že při dostatečné houževnatosti a rylosti charakteru lze z podmínek naprosté nemajetnosti poctivou cestou dosá-

nout vysokých cílů a hmotných úspěchů a současně vytvořit podmínky pro povznesení své vlasti i životní úroveň svých spoluobčanů.

**Počátky pražské hromadné dopravy jsou úzce spjaty s Křižíkovým jménem. Jak jste s ní byl spojen vy?**

Pražská hromadná doprava – zejména tramvajová – byla přirozeným průvodcem mého života již od mého mládí a rád jsem ji využíval. Včetně tehdy za mého mládí obvyklého vskakování a vyskakování za jízdy, které bylo tehdy sice zapovězeno, avšak na riziko přestupce vesměs přehlíženo. Nikdy jsem neviděl, že by se někdy někomu něco stalo. Pamatuji se, že některá čísla tramvajů jezdila během dne po třech až čtyřech minutách a jak se průvodčí v období tzv. „Protektorátu“ prodírali neuvěřitelně přečpanými vagony a prodávali jízdenky. Nepamatuji si, že by byl někdo i za těchto obtížných podmínek okraden. Tramvaj, jízdní kolo a rádio patřily k největším vymoženostem té doby.



# Za lepší cestování V MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ



STÁT SE PROFESIONÁLNÍM ŘIDIČEM JE ČASTÝM SNEM MNOHÝCH KLUKŮ I NĚKTERÝCH DÍVEK. REALITA JE ALE ODLIŠNÁ OD PŘEDSTAV MNOHÝCH Z NICH. NESTAČÍ JEN SEDĚT ZA VOLANTEM ČI V KABINĚ TRAMVAJE. ŘIDIČ MHD MUSÍ MÍT NAD VOZEM KONTROLU, SLEDOVAT PROVOZ, ALE TAKÉ DODRŽOVAT CELOU ŘADU PRAVIDEL A KOMUNIKOVAT S CESTUJÍCÍMI. A PRÁVĚ TO NĚKDY MŮŽE BÝT SLOŽITÉ.

Hana Pohanová / Foto: archiv DPP



**Jaký by tedy měl být ideální řidič? Spolehlivý, zodpovědný, ochotný poradit a znalý předpisů. K tomu, aby ale tyto vlastnosti řidič mohl vůbec uplatnit, je zapotřebí, aby pravidla dodržovali i cestující, a pomohli tak řidiči k naplňování jeho základních pracovních úkolů.**

Kampaň Za lepší cestování je pokračováním projektu Slušný řidič, který byl zahájen již v roce 2008. Cílem je zlepšení vzájemné komunikace a pochopení mezi řidiči a cestujícími pro předcházení vzniku konfliktních situací. Na realizaci projektu se podílely a podílejí útvary: jednotka Provoz Autobusy, jednotka Provoz Tramvaje, personální úsek – odbor Vzdělávání (nyní sekce Lidské zdroje, část činností převedena pod provozní jednotky), odbor Kvalita a technika řízení a odbor Marketing a komunikace.

## Projekt má tři základní pilíře:

- školení řidičů ve vstupních kursech i pravidelné poučování se zaměřením na komunikační dovednosti a postupy pro předcházení nebo efektivní a vzájemně ohleduplné řešení potenciálně konfliktních situací
- pravidelné vyhlásování a oceňování nejlepších řidičů (včetně pořádání vnitropodnikové jízdy zručnosti pro oceněné řidiče)
- informační a komunikační kampaně pro cestující veřejnost (v minulosti již byly realizovány například kampaně Chováme se odpovědně, Osm pravidel slušného chování pro cestující, Městem bez bariér a Bez problémů do autobusů)

Kampaň Za lepší cestování MHD, která odstartovala 1. srpna 2011, navazuje na základní body takzvaného Desatera Slušného řidiče a vysvětluje cestujícím konkrétní oblasti a případy, kdy mohou sami přispět k zajištění bezpečného, spolehlivého a plynulého provozu městské hromadné dopravy.

Podklady ke kampani získává podnik hned několika způsoby. Velkým přínosem jsou funkce tzv. řidičů četařů a řidičů instruktorů, kteří mají poznatky z provozu a ví, co nejvíce řidiče trápí. Informace přicházejí také z podnikové autoškoly, kde se při pravidelném proškolení řidiči se svými poznatky svěřují. Další zpětnou vazbou na poskytované služby jsou podněty od cestujících. Ať už jsou oprávněné, či ne, dávají jasný obrázek o tom, co vše a jak cestující vnímají a hodnotí.

## Co vše kampaň zahrnuje

Cestující se v rámci kampaně zábavnou formou dozví z plakátů, letáků a animovaných spotů promítaných na velkoplošných obrazovkách ve stanicích metra základní hodnoty, které by měly být vlastní každému řidiči MHD. Kampaň zároveň upozorní cestující na pravidla a doporučení, jejichž respektováním sami k naplňování základních pracovních úkolů řidičů pomáhají.

Kampaň volně navazuje na podobný projekt „Slušné chování v dopravních prostředcích“, který Dopravní podnik realizoval v roce 2009 a s nadsázkou upozorňoval na nevhodné chování v dopravních prostředcích MHD.



Veškeré spoty si můžete přehrát na stránce <http://www.youtube.com/dopravnipodnik>



Součástí kampaně jsou plakáty v tramvajích a autobusech, DL brožury ve vestibulech metra a animované spoty promítané na Metrovision ve stanicích metra. Jsou věnované čtyřem základním tématům – spolehlivosti, ochotě poradit, zodpovědnosti a dodržování předpisů. Vtipnou formou popisují zejména skutečnost, že řidičům mohou k naplňování jejich základních hodnot pomoci i cestující a v některých případech je jejich pomoc absolutní nutností.

## ŘIDIČ TRAMVAJE – INSTRUKTOR

V ZÁKLADNÍM KURSU UČÍ NOVÉ ŘIDIČE POTŘEBNÝM NÁVYKŮM V ŘÍZENÍ. SEZNAMUJE JE NA CVIČNÝCH VOZECH S TÍM, CO JE NAUČILI MISTŘI ODBORNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ TEORETICKY NA UČEBNĚ. S MISTRY ODBORNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ ÚTVARU VÝCVIK A VZDĚLÁVÁNÍ – TRAMVAJE VELICE ÚZCE A INDIVIDUÁLNĚ SPOLUPRACUJE. PŘEDÁVAJÍ SI NAVZÁJEM INFORMACE O PRŮBĚHU VÝUKY JEDNOTLIVÝCH UCHAZEČŮ PŘI PRAKTICKÉM ŘÍZENÍ TRAMVAJOVÉHO VOZU. VZNIKÁ TAK ZPĚTNÁ VAZBA PRO ZDOKONALENÍ VÝUKY. MÁ NA STAROSTI TAKÉ VÝCVIK V ROZŠÍROVACÍCH KURSECH, KDE SEZNAMUJE OSTATNÍ ŘIDIČE S NOVÝMI TYPY VOZIDEL. VÝZNAM ŘIDIČE TRAMVAJE – INSTRUKTORA SPOČÍVÁ TAKÉ V PŘENOSU POZNATKŮ Z PRAXE OSTATNÍCH ŘIDIČŮ.

## ŘIDIČ AUTOBUSU – ČETAŘ

V RÁMCI KOMUNIKACE MEZI ŘIDIČI A VEDENÍM POSUZUJE A PŘEDÁVÁ PŘIPOMÍNKY JEDNOTLIVÝCH ŘIDIČŮ SVĚŘENÉHO KOLEKTIVU (DIAGRAMY, JÍZDNÍ ŘÁDY, VYBAVENÍ OBRATIŠŤ, PRACOVNÍ PODMÍNKY APOD.) PROSTŘEDNICTVÍM DÍLČÍ PROVOZNÍ KOMISE NA PŘÍSLUŠNÉ PROVOZOVNĚ NEBO PŘI JEDNÁNÍCH S VEDOUCÍM PROVOZOVNY A V PŘÍPADĚ POTŘEBY SE AKTIVNĚ PODÍLÍ NA JEJICH ŘEŠENÍ. DALŠÍ DŮLEŽITOU OBLASTÍ JE PŘENOS A VYSVĚTLOVÁNÍ DOPRAVNÍCH I TECHNICKÝCH INFORMACÍ, ZAVÁDĚNÝCH ZMĚN OD VEDENÍ K ŘIDIČŮM, VČETNĚ ZAJIŠŤOVÁNÍ ZPĚTNÉ VAZBY. ŘIDIČI – ČETAŘI ZAJIŠŤUJÍ ZÁCVIK NOVÝCH ŘIDIČŮ.

METRO JE V PRAZE NEJVYUŽÍVANĚJŠÍM PRVKEM MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. V ROCE 2010 PŘEPRAVILO 578 515 TISÍC OSOB, TEDY BEZMÁLA 48 % ZE VŠECH PŘEPRAVENÝCH OSOB NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY (P+0) VČETNĚ LANOVÉ DRÁHY A VE VNĚJŠÍCH PÁSMECH. STEJNĚ JAKO V PŘÍPADĚ AUTOBUSOVÉ A TRAMVAJOVÉ DOPRAVY JE I V PŘÍPADĚ METRA BEZBARIÉROVOST VÍCE NEŽ ŽÁDOUCÍ. ÚPRAVY NĚKTERÝCH STANIC, VYBUDOVANÝCH PŘED ROKEM 1990, JSOU ALE Z TOHOTO POHLEDU SLOŽITÉ.

Hana Pohanová / Foto: Petr Hejna



Zajímavě řešený výtah ve stanici Háje je stejně jako výtah na Národní letošní novinkou

## DLOUHÁ CESTA ZA BEZBARIÉROVÝM METREM »

V metru je celkem 57 stanic, počítáme-li přestupní stanici na každé trati zvlášť. Z tohoto počtu má 34 stanic bezbariérový přístup pro všechny cestující, ve dvou stanicích mohou osoby na invalidním vozíku používat upravené nákladní výtahy, ve třech stanicích šikmou schodišťovou plošinou a ve stanici Nádraží Holešovice svislou plošinou. V místech, kde není bezbariérový vstup, je přeprava vozíčkářů problematická, ne-li nemožná. Je to neblahým dědictvím z minulých let – tehdejší koncepce výstavby jednotlivých úseků metra, resp. stanic totiž do roku 1990 byly budovány bez možnosti bezbariérového přístupu.

Navzdory výše uvedeným informacím se DPP snaží cestujícím s pohybovým omezením vyjít maximálně vstříc. Pořadí důležitosti realizace bezbariérových přístupů do stanic metra je projednáváno s organizacemi sdružujícími vozíčkáře a budoucí úpravy s dopadem na pohyb nevidomých cestujících jsou konzultovány se zástupci SONS (Sjednocené organizace slabozrakých a nevidomých).

### Dnešní stav – kombinace různých přístupů

Mezi různá opatření, která uspokojí potřeby handicapovaných cestujících tam, kde by se jinak jen stěžili do prostor metra dostávali, patří například již zmíněný vstup s pomocí nákladních výtahů. Pro jejich používání ale existují přísná pravidla. Využití je možné jen tam, kde to umožňují provozní podmínky. Imobilní cestující musí také mít vlastní osobní doprovod, který je pracovníky Dopravního podniku vyškolen pro použití nákladních výtahů. V současné době je přeprava nákladními výtahy umožněna ve stanicích metra Roztyly a Opatov, po dobu rozsáhlejší opravy osobního výtahu ve stanici Dejvická jeho funkci v průběhu června a na za-

čátku července dočasně nahradil také nákladní výtah. Překážkou pro snadný přístup handicapovaných cestujících – a zejména vozíčkářů – do vozů metra je také horizontální mezera mezi hranou nástupiště a nástupní hranou vozidla (u všech vozů metra). Je nezbytná pro boční výkyv vozů, daný jejich odpružením a momentálním zatížením. „Na tratích A + B jsou provozovány soupravy, složené z vozů typu 81-71M, které nemají odpružení vyrovnávající úroveň podlahy vozu s úrovní nástupiště bez ohledu na zatížení a vertikální převýšení (nástupní hrana vozidla je výše než hrana nástupiště). Vliv na velikost horizontální mezery a vertikálního převýšení u vozů typu 81-71M má momentální zatížení vozu, opotřebením odpružení a ojetí kol. Nelze proto nastavit optimální mezery a tuto po celou dobu provozu dodržovat,“ říká k problematice Zdeněk Rampa, vedoucí odboru Řízení provozu, a dodává, že v současné době se připravuje testování různých typů mechanických prostředků k usnadnění plynulé jízdy z nástupiště do vozu metra či opačně.

### Další na řadě? Anděl, Můstek a I. P. Pavlova

V návrhu plánu investic na příští období je uvedeno bezbariérové zpřístupnění stanic metra Anděl a Můstek. Petr Pražák, technický pracovník jednotky Provoz Metro k tomu říká: „V současnosti je zajišťováno zpracování projektové dokumentace na bezbariérové zpřístupnění přestupní stanice metra Můstek. Zahájení stavby se předpokládá ve II. pololetí 2012. Zároveň se rozjíždí investiční příprava bezbariérových přístupů do stanic metra Anděl a I. P. Pavlova, jejichž realizace se předpokládá v letech 2013 až 2014. Lze očekávat také úpravy některých dalších nákladních výtahů pro přepravu osob.“

### Bezbariérové přístupy pražského metra

trať	stanice	zajištění bezbariérového přístupu
A	Depo Hostivař	stanice stavebně bezbariérová
A	Skalka	osobním výtahem
A	Strašnická	šikmou schodišťovou plošinou
A	Muzeum-A	dvěma souběžně provozovanými osobními výtahy
A	Dejvická	dvěma osobními výtahy na úroveň vestibulu + navazujícím osobním výtahem na nástupiště
B	Zličín	osobním výtahem
B	Stodůlky	osobním výtahem
B	Luka	osobním výtahem
B	Lužiny	osobním výtahem
B	Hůrka	osobním výtahem
B	Nové Butovice	šikmou schodišťovou plošinou
B	Smíchovské nádraží	dvěma navazujícími šikmými schodišťovými plošinami
B	Národní třída	dvěma navazujícími dvojicemi osobních výtahů
B	Florenc-B	dvěma navazujícími osobními výtahy
B	Vysočanská	dvěma osobními výtahy na úroveň vestibulu + navazujícím osobním výtahem na nástupiště
B	Kolbenova	osobním výtahem
B	Hloubětín	osobním výtahem
B	Rajská zahrada	stanice stavebně bezbariérová
B	Černý Most	stanice stavebně bezbariérová; přestup mezi bočními nástupišti je zajištěn dvěma osobními výtahy
C	Háje	osobním výtahem, pohybujícím se po šikmé dráze
C	Opatov	upraveným nákladním výtahem – přeprava umožněna pouze osobám na invalidním vozíku v doprovodu oprávněné osoby – řidiče nákladního výtahu
C	Chodov	dvěma osobními výtahy na úroveň vestibulu + navazujícím osobním výtahem na nástupiště
C	Roztyly	upraveným nákladním výtahem – přeprava umožněna pouze osobám na invalidním vozíku v doprovodu oprávněné osoby – řidiče nákladního výtahu
C	Budějovická	osobním výtahem
C	Pankrác	osobním výtahem
C	Vyšehrad	stanice stavebně bezbariérová; přestup mezi bočními nástupišti je možný pouze vnějšími pozemními komunikacemi a lávkou přes magistrálu
C	Muzeum-C	osobním výtahem
C	Hlavní nádraží	dvěma osobními výtahy, vedoucími z haly ČD na boční nástupiště
C	Florenc-C	dvěma navazujícími osobními výtahy
C	Vltavská	dvěma navazujícími osobními výtahy; výtah z vestibulu se pohybuje po šikmé dráze
C	Nádraží Holešovice	svislou plošinou v severním vestibulu; v jižním vestibulu upraveným nákladním výtahem – přeprava umožněna pouze osobám na invalidním vozíku v doprovodu oprávněné osoby – řidiče nákladního výtahu
C	Kobylisy	osobním výtahem
C	Ládví	osobním výtahem
C	Střížkov	dvěma dvojicemi osobních výtahů, vedoucími na boční nástupiště
C	Prosek	třemi osobními výtahy na úroveň vestibulu + návazně dvěma osobními výtahy vedoucími na nástupiště – tyto dva osobní výtahy současně umožňují přímý vstup z uliční úrovně na nástupiště
C	Letňany	čtyřmi osobními výtahy na úroveň vestibulu + návazně jedním osobním výtahem na nástupiště

Samostatnou kapitolou jsou občasně poruchy bezbariérových zařízení. Mimo stanice Muzeum-A, kde jsou k dispozici dva osobní výtahy, je při každé poruše bezbariérový přístup znemožněn. Výluky pak bývají předmětem negativních reakcí cestujících veřejnosti.

### Plošina vyžaduje jiný způsob ovládání než výtahy

DPP nejčastěji zaznamenává poruchy šikmých pohyblivých plošin, které jsou instalovány ve stanicích Strašnická, Smíchovské nádraží a Nové Butovice. Značná část poruch je způsobena neznalostí obsluhy zařízení, která je však podrobně popsána v návodu k použití. Problémy vznikají hlavně u plošin, kde je jejich ovládání odlišné od ovládání výtahů. Při přivolání plošiny a pak po celou dobu jízdy se musí příslušný ovládač držet sepnutý, jinak se plošina zastaví. Nejvíce se to projevuje u svislé plošiny ve stanici Nádraží Holešovice, kterou si cestující často zaměňují s výtahem. Pohyblivé plošiny jsou rovněž velmi častým terčem vandalů.

### Bezbariérová zařízení mohou využívat všichni

Kabiny osobních výtahů jsou standardně vybaveny ovládacími prvky s popisy, tlačítka mají i znaky v Braillově písmu, v kabinách jsou i akustické hlásky, umožňující spojení s provozními (staničními) personálem. Ze strany cestujících (hlavně dětí) dochází v kabině ke zneužívání tlačítka pro přivolání pomoci v případě nouze; samotné kabiny výtahů pak velmi často nesou stopy „výtvarných snah“, jejichž odstraňování je pracné a nekončící... Bezbariérová zařízení jsou určena pro všechny cestující, přednostně však pro imobilní osoby a osoby s dětskými kočárky.

Přehled okamžitého stavu dopravních zařízení pro bezbariérový přístup do stanic metra je průběžně dostupný na internetové stránce [www.dpp.cz/stav-bezbarierovych-zarizeni](http://www.dpp.cz/stav-bezbarierovych-zarizeni)



# Co odhalil TRAMVAJOVÝ PRŮZKUM



V RÁMCI PRAVIDELNÉHO SLEDOVÁNÍ SÍTĚ MHD ZNOVU PO TŘECH LETECH DPP REALIZOVAL KOMPLEXNÍ PŘEPRAVNÍ PRŮZKUM NA VŠECH 25 DENNÍCH TRAMVAJOVÝCH LINKÁCH. VE SLEDOVANÉM OBDOBÍ SE TRAMVAJEMI PŘEPRAVILO VÍCE JAK MILION CESTUJÍCÍCH.

Pavel Čejka a Petr Šusta  
Foto: Petr Ludvíček

S ohledem na probíhající výlukové práce byl jako neoptimálnější vybrán termín průzkumu na úterý až čtvrtek 10.–12. května 2011. Průzkum byl připraven a organizačně zajištěn oddělením Dopravně-provozní podpora Úseku dopravního DPP ve spolupráci s organizací ROPID. Jednalo se o značně rozsáhlý a náročný průzkum, kterého se účastnilo 700 zaměstnanců a přibližně 1 000 studentů a žáků středních průmyslových škol dopravních. Průzkum se prováděl v prvním i druhém voze tramvajové soupravy. Pro účastníky průzkumu byly vydány Pokyny pro sčítače s metodikou průzkumu a v jejich smyslu proběhlo zaškolení.

Cílem průzkumu bylo zmapování přepravních požadavků v tramvajové síti, získání informací o obrazech cestujících na všech zastávkách, o zatížení jednotlivých linek a úseků v celé síti a vytvoření podkladů pro optimální sladění přepravní poptávky s nabídkou. Podobně jako při průzkumu v roce 2008 byl zachován časový rozsah průzkumu, tj. od 6 do 23 hodin.

Sčítači sledovali počet nastupujících na každé zastávce a při odjezdu ze zastávky čas odjezdu a počet osob ve voze (počet vystupujících byl dodatečně dopočítán). Tyto hodnoty zapisovali do připravených formulářů. Průzkum proběhl

bez závažnějších potíží, docházelo pouze ke zpoždění některých spojů v důsledku provozu.

V celé tramvajové síti bylo ve sledovaném období přepraveno 1 078 920 cestujících.

Maximální hodinová zátěž z hlediska přepravených osob v rámci celé tramvajové sítě je:

- v ranní špičce v období 7.15–8.15 hodin – 83 454 cestujících
- v odpolední špičce v období 15.45–16.45 hodin – 94 686 cestujících.

Nejvíce vytižené linky		Nejméně vytižené linky	
linka	počet přepravených osob	linka	počet přepravených osob
22	127 056	2	4 515
9	110 117	36	5 008
10	67 743	21	12 576
26	58 392	15	17 738
24	53 562	6	21 691

## Nejvíce zatížené úseky v tramvajové síti

úsek	počet osob
I. P. Pavlova – Štěpánská	43 886
Národní třída – Lazarská/Spálená	43 196
Štěpánská – Karlovo náměstí	43 012
Štěpánská – I. P. Pavlova	42 454
Karlovo náměstí – Štěpánská	40 531

## Obraty cestujících ve vybraných uzlech

	výstup	nástup	obrat
Anděl	48 398	50 466	98 864
Karlovo náměstí	47 429	46 081	93 510
I. P. Pavlova	31 865	37 689	69 554
Palmovka	29 126	28 644	57 770
Hradčanská	20 124	21 204	41 328
Strossmayerovo náměstí	18 685	18 631	37 316

Za poslední 3 roky, které uplynuly od minulého průzkumu konaného v roce 2008, došlo v tramvajové dopravě k řadě významných změn. Bylo upraveno linkové vedení, u vybraných linek došlo k úpravám jejich tras i kapacit, byly zrušeny linky 13 a 23 a do provozu byla uvedena nová tramvajová trať Laurová – Radlická. Počet vypravených spojů za sledované období jednoho pracovního dne v době od 6 do 23 hodin se oproti roku 2008 snížil z 5907 na 5 892 v roce 2011.

Tyto a některé další aspekty vnáší do konkrétního porovnání výsledků roku 2011 s rokem 2008 některé zajímavosti. Mírný pokles celkového počtu přepravených cestujících ve výši 3 % tak může být zapříčiněn například rozdílnou roční dobou konání průzkumu (březen 2008 a květen 2011). Poměrně značný nárůst počtu přepravených cestujících linkou č. 22 je mimo jiné způsoben posílením této linky.

## Zatížení tramvajové trati Laurová – Radlická

úsek	počet osob
Laurová – Škola Radlice	1 278
Škola Radlice – Radlická	972
Radlická – Škola Radlice	1 040
Škola Radlice – Laurová	1 306

Výsledky průzkumu využijí jako důležitý poklad pro optimalizaci provozu a zvyšování kvality tramvajové dopravy v Praze zejména projektanti Úseku dopravního DPP a společnosti ROPID s cílem dosáhnout maximální možné spokojenosti cestujících veřejnosti. Jako vstupní podklady poslouží také při výlukových akcích v rámci stanovení potřebných kapacit náhradní autobusové dopravy.

Děkujeme všem účastníkům průzkumu za jejich zodpovědný přístup, který umožnil získat kvalitní data z tramvajového provozu pro další zvyšování kvality služeb poskytovaných cestujícím veřejnosti. Těšíme se na spolupráci při dalších průzkumech.





# Zde KGX 39, příjem



Dispečer **Ladislav Budský** při kontrole dokladů vybraného řidiče na Smíchově

POSÁDKY VE FABIÍCH S MAJÁKY KROUŽÍ PRAHOU, ABY MOHLY KOLEGŮM – ŘIDIČŮM AUTOBUSŮ – POMOCI CO NEJDŘÍVE TAM, KDE JE TŘEBA. STOVKY NAJETÝCH KILOMETRŮ A ŽIVÁ KOMUNIKACE V ÉTERU JSOU DOKLADEM TOHO, ŽE PROBLÉMY DOPRAVY VELKOMĚSTA SI ŽÁDAJÍ ŘEŠENÍ 24 HODIN DENNĚ.

Text a foto: Petr Ludvíček

Je krátce po sedmé hodině ranní pracovního dne, posádka nehodového vozu č. 39 jednotky Provoz Autobusy může vyjet k dvanáctihodinové směně. Oblastní dispečer Eva Binderová a Ladislav Budský už mají za sebou převzetí služby, takže můžeme začít odkrajovat první z každodenní porce desítek kilometrů. Předepsanou oblast devětatřicítky, která je jako jediná z pohotovostních vozidel JPA vybavena modrým majákem, je zejména střed města. Podle momentální

situace a polohy ostatních vozidel však může vyrazit v případě potřeby kamkoli po Praze.

## Nejen nehody, ale i průběžné kontroly řidičů

Protože z vozidlové radiostanice zatím výjezd k mimořádné situaci hlášen není, posádka začíná předepsanými kontrolami na linkách. Začínáme na Chodově kontrolou průjezdu řidičů křižovatkou, zda nejezdí na červenou. Zapsat čas, linku, pořadí a jede se dál. Bedlivé oko dispečera stihlo i zaznamenat, že nikdo na konečné v autobuse nekouřil a všichni byli řádně ustrojeni podle předpisů.

Na Smíchově je v rámci kontrol Ladislavem Budským vyzván jeden z řidičů k předložení všech dokladů. Poté dispečer projde autobus, zkontroluje povinnou výbavu vozu, otestuje označovače jízdenek, funkčnost informačních displejů, řádné vyvěšení aktuálních letáků, spojí se radiostanicí s dispečinkem a vše zaznamená. Kolegyně Eva Binderová zatím prochází kolem zaparkovaných autobusů, zda některému neběží motor – další bod kontrolní činnosti.

Později u sebe v kanceláři vysvětluje vedoucí oddělení Provozní dispečink Martin Beneš, že dále se kontroluje mj. telefonování za jízdy a noční přestupy, tedy předepsané čekání na spoje autobusů a tramvají. „Některé body kontroly jsou i obsahem systému kvality řízení podniku. Proto se kontroluje pravidelnost linek, na zastávkách pak platné jízdni řady, aktuální informace i to, zda zastávka není poničena,“ dodává Beneš.



Vedoucí oddělení Provozní dispečink **Martin Beneš** popisuje, jak mají dispečeré Prahu rozdělenou podle oblastí

## Prahu má přes den pod kontrolou sedm posádek

Ve stejnou dobu slouží v Praze kromě naší devětatřicítky v 12hodinovém režimu další tři vozy, č. 31, 33 a 35, první dva s dvoučlennou posádkou, poslední s jednočlennou, slangově samojezd. Město mají rozděleno na oblasti – jeden vůz pro levý břeh Vltavy a dva na pravý, který si dělí zhruba na sever a jih. „Další samojezdy s čísly 32, 34 a 36 jsou v režimu ranní a odpolední směny a doplňují lichá čísla podle potřeby. Kompletní vozový park pak doplňují dva vozy 37 a 38, které nejsou personálně obsazeny a tvoří zálohy,“ vypočítává Martin Beneš.

KGX 39, příjem. Vedoucí směny Vladimír Slíž povolává volacím znakem posádku naší „nehodovky“ na Nádraží Holešovice. Po dnech deštů je hezký letní den a do zoologické zahrady se valí davy návštěvníků. V létě je linka 112 posílena a dispečeré jedou „srovnat“ režim posil tak, aby reagovaly podle množství cestujících. Kontrolují i správné označení posilových vozů.

Den předtím řešil dispečink v celém městě jen pět nehod, dnešek vypadá také „chudě“. Objevují se ale během služby některá známá bolestivá místa, která si přítomnost dispečerů vyžadují. Například znemožněná průjezdnost linky 131 u Hradčanské z důvodu špatně zaparkovaných osobních aut. Anebo perla posledních dnů – provoz náhradní autobusové linky X-7 mezi Koh-i-noorem a Kubánským náměstím. „Tady už se jedná o dispečersky řízenou linku,“ popisuje mi později na dispečinku vedoucí směny Slíž. „Autobusy tam kvůli hustému provozu nabírají taková zpoždění, že je třeba je na místě řídit. V systému AUDIS vidím přesně jejich polohu, odchylku od jízdniho řádu i to, jak jsou na konečné sjetí. A mohu tak účelně komunikovat s dispečerem na místě.“ Samotný systém komunikace a provoz dispečinku JPA v ulici Na Bojišti je sám o sobě námětem na samostatnou reportáž.



Výzvu k řešení dopravy do pražské ZOO přijímá od dispečinku **Eva Binderová**



Jednou z mnoha kontrol směny oblastních dispečerů jsou altesty řidičů

## Dispečer končí směnu u klávesnice

Éterem běží živá komunikace mezi dispečinkem a jednotlivými posádkami, zatím bez mimořádných situací a nehod. S Ladislavem Budským a Evou Binderovou míříme z Holešovic na Palmovku za dalším kontrolním úkonem, tentokrát kontrolou přítomnosti alkoholu. I tady vše v pořádku. Do konce směny je třeba stihnout ještě řadu kontrol. Směna pro každého dispečera končí ale až u počítače, kam zaneseme všechna ručně zaznamenaná data. Zejména u nehod jich je celá řada – údaje obou stran, data z vyplněných záznamů, popis, uložení fotografií apod.

Tento den se v Praze stalo celkem 33 provozních událostí, jako technické závady autobusů, opožděně provedené první nebo poslední spoje či nepravdivosti v provozu,

a 6 nehod (z toho 3 zaviněné řidiči autobusů DPP). Oblastní dispečeré ve fabiích představují v komunikačním trojúhelníku s dispečinkem a řidiči asistenční službu po celých 24 hodin téměř tisícovce vypravených autobusů. Dvoučlenná posádka, která v 12hodinových směnách spolu prožije nemalou část života, si musí rozumět a lidsky si sednout. Z dnešních průvodců – autobusových dispečerů vozu č. 39 – tato symbióza byla znát.



# Praha oslavovala pod trolejemi

VÝZNAMNÉ JUBILEUM SI 18. ČERVENCE 2011 PŘIPSA LA PRVNÍ ELEKTRICKÁ DRÁHA V ČESKÝCH ZEMÍCH. DŮSTOJNĚ A PESTŘE SE KE 120. VÝROČÍ POSTAVIL PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK. PRAŽANŮM PŘEDSTAVIL FUNKČNÍ HISTORICKÉ SKVOSTY I NEJMODERNĚJŠÍ TYPY TRAMVAJÍ V PRŮVODU A NEZAPOMNĚL NA AUTORA PRVNÍ DRÁHY FRANTIŠKA KŘIŽÍKA ODHALENÍM PAMÁTNÍKU NA LETNÉ.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna a autor



Mezi historickými vozy se procházeli průvodčí a řidiči v dobových uniformách či harmonikář. V otevřeném voze návštěvníkům střešovického muzea půzoval i inspektor elektrické dráhy či městský radní s rodinou.

Bylo 9 hodin 20 minut v neděli 18. července 1891, když dal František Křižík povel k zahájení první jízdy elektrické tramvaje. Vůz se vydal od Letenského záměčku Oveneckou ulicí ke vchodu do Stromovky a trať dlouhou 766 metrů urazil za dvě minuty.

Novodobý slavnostní průvod jedenácti typů tramvajů vyrazil 18. 7. 2011 v 10.00 hodin ze sídla Muzea MHD ve Střešovicích, kam od ranních hodin přicházely davy zvědavců. Plejáda elektrických vozů, počínaje otevřeným vozem č. 500 a konče soupravou ForCity, se poté vydala ulicemi Prahy na pravý břeh Vltavy a zpět vzhůru na Letenské náměstí. Odtud hosté vyrazili k slavnostnímu odhalení památníku ke 120. výročí zahájení provozu první elektrické dráhy v českých zemích. Program následoval v Národním technickém muzeu sérií přednášek, bezplatnou návštěvou dopravní haly NTM a večer kulturním programem před Kinobusem na Letné s následným promítáním muzikálu Dáma na kolejích.



Při slavnostním odhalení památníku na Letné zazněl v podání Pěveckého sboru DPP i Elektrický valčík Zdeňka Svěráka a Jaroslava Uhlíře.



Vedle vedoucího Muzea MHD Milana Pokorného byl celý den v centru zájmu novinářů vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík. Ten odpovídal ještě večer před promítáním Kinobusu a byl autorem jedné z přednášek odpoledního bloku v Národním technickém muzeu.

Otevřenému vyhlídkovému vozu č. 500 z roku 1913 přálo počasí, a tak se mohl po šesti letech opět předvést a vést kolonu dalších deseti vozů s čestnými hosty na palubě.



Řidič historických vozů Milan Geško je pro mnohé fotografy již známou postavou. Se ctí vedl i slavnostní průvod tramvajů ulicemi města.

Stejně jako před 120 lety, i 18. července 2011 lemovaly trasu stovky Pražanů i turistů.





Snímek vozů první petřínské lanovky ve výhybně současně krásně dokumentuje tříkolejnicový charakter tratě

#### Počty osob přepravených lanovkou na Petřín:

1891–1914	<b>2 204 181</b> (údaje za léta 1919 a 1920 nejsou k dispozici)
1932–1965	<b>16 281 812</b> (údaje za léta 1964 a 1965 nejsou k dispozici)
1985–2011	<b>37 493 087</b> (údaj roku 2011 za leden až květen)
<b>Celkem</b>	<b>55 979 080</b>

slavnostně ještě jednou symbolicky předána veřejnosti i lanovka. Proti dnešní lanovce byla trať té první kratší, končila pod Hladovou zdí a byla celá přímá. 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. Existují informace, podle kterých byla v provozu také v letech 1919 a 1920, ale nemáme žádné statistické údaje. Ať tak či onak, jisté je, že po roce 1920 jen rezivěla a zarůstala náletovou zelení.

Teprve v souvislosti s blížícím se sokolským sletem, chystaným 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. Po náročné rekonstrukci byla trať delší a trasa se přizpůsobila i nové poloze dolní stanice, takže už nebyla přímá. Lanovka měla normální rozchod a byla jednokolejná s výhybnou uprostřed. A hlavně na elektrický pohon. Pohonné zařízení bylo instalováno v nové horní stanici na vrcholu Petřína.



Současná lanovka slouží už 26. sezonu. Snímek byl pořízen zřejmě už v prvních měsících provozu

# Stodvacetiletá je i lanovka na Petřín

STEJNÉ VÝROČÍ, TEDY 120 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU, SLAVÍ V LETOŠNÍM ROCE TAKÉ POZEMNÍ LANOVÁ DRÁHA NA PETŘÍN. BYLO BY CHYBOU, KDYBYCHOM TOTO VÝROČÍ ALESPŇ STRUČNĚ NEPŘIPOPOMNĚLI. VŽDYŤ DO TÉTO CHVÍLE PŘEPRAVILA PŘES 56 MILIONŮ CESTUJÍCÍCH.

Pavel Fojtík / Foto: archiv DPP



Historie petřínské lanovky je velmi bohatá a současně tak trochu i pohnutá. Vždyť s trochou poezie a nadsázky můžeme říci, že se už dvakrát znovuzrodila jako bájný Fénix. Ne sice z popela, protože našťastí nevyhořela, ale přesto může oslavovat svoje narozeniny celkem třikrát. Budeme-li důslední, snadno si spočítáme, že je to sice 120 let od chvíle, kdy lanovka přivezla na Petřín své první cestující, ale nejméně 35 let lanovka nejezdila (prokazatelně jezdí 85. sezonu a další dva roky nejsou zatím spolehlivě doloženy).

První lanová dráha na Petřín zahájila provoz 25. července 1891. Podobně jako u letenské elektrické tramvaje nebo letenské lanovky, i tady byla stavba lanové dráhy motivována Zemskou jubilejní výstavou. Přesněji řečeno: nejdříve se zrodila myšlenka petřínské rozhledny, a protože bylo zapotřebí k nové atrakci Prahy vhodně dopravit i návštěvníky, ukázalo se, že nejvhodnějším dopravním prostředkem bude také lanová dráha.

Provozovatelem lanovky se stalo Družstvo rozhledny na Petříně. Samotná petřínská rozhledna byla slavnostně otevřena o něco později – až 20. srpna 1891 a při té příležitosti byla



Druhá petřínská lanovka sloužila 33 let

#### Technická data petřínské lanovky

Rok zahájení provozu	1891	1932	1985
Šikmá délka	396,5 m	511 m	510,4 m
Výškový rozdíl stanic	102,2 m	130,45 m	130,45
Maximální sklon	295 ‰	298 ‰	295,7 ‰
Rozchod	1 000 mm	1 435 mm	1 435 mm
Pohon	vodní převaha	elektrický	elektrický
Maximální rychlost	2 m/s	4 m/s	4 m/s
Doba jízdy	6 min	4,5 min	297 s
Počet stanic a zastávek	2	3	3
Průměr lana	34 mm	35 mm	35,3 mm

Lanovka se stala spolehlivým dopravním prostředkem. Přišel ale 7. červen 1965, kdy bylo vlivem dlouhotrvajících dešťů narušeno těleso lanovky a provoz musel být okamžitě zastaven. Než se definitivně rozhodlo o jejím dalším osudu, došlo o dva roky později k novým velkým sesuvům půdy, a to byl definitivní konec druhé lanové dráhy.

Trvalo to dlouhých 20 let, než se lanovka po náročné rekonstrukci 15. června 1985 znovu rozjela. S novými vozy, ale ve stejné trase a se stejnými stanicemi. Jen část tratě byla, na rozdíl od předchozí, umístěna na mostní konstrukci. Od té doby slouží – s výjimkou rekonstrukce mostu v roce 1996 a opěrných zdí v roce 2006 – opět spolehlivě všem návštěvníkům Petřína.

Denně se v New Yorku metrem přepraví pět milionů cestujících

# NEWYORSKÉ METRO NIKDY NESPÍ

ÚPLNĚ POPRVÉ SI CESTUJÍCÍ V NEW YORKU MOHLI JÍZDU METREM NA VLASTNÍ KŮŽI VYZKOUŠET 27. ŘÍJNA 1904, KDY BYL OFICIÁLNĚ OTEVŘEN PRVNÍ SYSTÉM PODZEMNÍ DRÁHY V TÉTO Z JEDNÉ Z NEJPOPULÁRNĚJŠÍCH METROPOLÍ SVĚTA. TRASA PODZEMNÍ DRÁHY BYLA DLOUHÁ NECELÝCH 15 KILOMETRŮ, SPOJOVALA SEVER S JIHEM NEW YORKU A BYLO NA NÍ VYBUDOVÁNO 28 STANIC.

Martina Neckářová  
Foto: Aneta Řehková

Všechny vozy newyorského metra jsou plně klimatizované



V současné době newyorské metro drží světové prvenství v rozsahu své sítě. Jedná se o nejrozšířenější síť podzemní dráhy na světě, s 468 stanicemi na 26 linkách. Spojuje hned pět čtvrtí, a to Manhattan, ekonomické i administrativní centrum, oblast plnou výškových budov, Queens, svou rozlohou největší čtvrt New Yorku, kde se nacházejí dvě mezinárodní letiště, Brooklyn, nejlidnatější čtvrt, Bronx, který se vyznačuje největší kriminalitou, a čtvrt Staten Island.

## Denně využije metro na 5 milionů lidí

Většina stanic metra byla vybudována v roce 1930. Vzhled stanic udávaly společnosti, které byly zároveň jejich zhotoviteli. Na stavbě stanic se podílely celkem tři podniky. Dva soukromé a jeden ve vlastnictví města New York. Délka nástupiště se stala jediným znakem, podle kterého se dá zjistit, jaká společnost stanici stavěla. Nejdelší nástupiště budovala společnost Nezávislá rychlo-přepravní železnice. Nástupiště, které vystavěla, měří téměř 201 metrů.

Jako jeden z mála systémů slouží newyorská podzemní dráha cestujícím bez přestávky 24 hodin denně, sedm dní v týdnu, 365 dní v roce. Denně se v New Yorku metrem přepraví pět milionů cestujících. Ročně se pak počet přepravených osob vyšplhá téměř na dva biliony. Hned za Tokyem, Moskvou a Soulem přepraví newyorské metro nejvíce cestujících na světě.

Newyorské metro je ve vlastnictví města New York, které ho dále pronajímá Metropolitní dopravní zpráva (MTA = Metropolitan Transportation Authority). MTA zaměstnává přes 50 tisíc zaměstnanců, kteří zajišťují nejen chod metra, ale i chod autobusové dopravy. Největší procento všech zaměstnanců tvoří samozřejmě řidiči. Ani řidičky však v newyorském metru nejsou výjimkou. První žena, která kdy řídila vozy newyorské podzemní dráhy, byla v roce 1917 I. A. Lillyová.



V newyorském metru potkáte hudebníky ze všech koutů světa, na snímku stanice metra Times Square

## Žetony nahradila metro karta

Hudební představení sólistů nebo celých skupin není v prostorách newyorského metra nic neobvyklého. MTA podporuje hudbu v metru prostřednictvím sponzorského programu „Hudba pod New Yorkem“ již od roku 1987. V současné době je ze strany MTA finančně podporováno více než stovka hudebních skupin či sólistů. Každý týden se v podzemí uskuteční na 150 hudebních vystoupení na 25 nejfrekventovanějších stanicích.

Cestující za jednu jízdu metrem zaplatí 2,50 amerického dolaru, v přepočtu přes 42 korun. Metro card, systém jízdného, který od roku 2003 umožňuje cestujícím využít kartu pro vstup do metra, nahradil tolik populární žetony, které se k platbě používaly padesát let. Žeton bylo možné ke vstupu do metra naposledy využít 13. dubna 2003. Pro vstup do metra slouží turnikety, které se nacházejí ve všech stanicích. Cestující, který si nezakoupí ve stanici metra tzv. metro kartu, turniketem nemůže projít. Najdou se zde však i černí pasažéři, kteří turnikety přeskakují nebo podlézají. Nejvýhodnější cestování v New Yorku je s neomezenou 7denní za 29 dolarů nebo 30denní metro kartou za 104 dolarů.



Vstup do newyorského metra jedině turniketem

## Metro pod mořskou hladinou

Komfort cestujících zajišťují plně klimatizované vozy metra. Všechny vozy metra jsou nové, opravené nebo rekonstruované. MTA zajišťuje podzemní dopravu zhruba 6 356 vozy metra. Jednu soupravu metra tvoří 8 až 11 vozů. Souprava metra může mít maximálně délku do 180 m.

Vysloužilé vozy metra se po čtyřech dekádách v provozu na koleje zpátky nevrací. Staré vozy, zbavené všech nebezpečných látek, jsou „pohřbívány“ do oceánu, kde mají funkci umělého útesu a slouží k rozvíjení podmořského života. Útesy slouží jako ochrana menších ryb před predátory. Rychle se zde rozvíjí také kolonie mušlí, krabů a garnátů. Uměle vytvořené útesy prospívají nejen životnímu prostředí, ale i místním rybářským firmám. Narozdíl od newyorského způsobu nakládání s vysloužilými vagony metra se v Praze 90 % starých vozů zpětně modernizuje a zbylých deset procent je ekologicky sešrotováno.



Design sedadel ve voze metra

## Metro na Druhé avenue – New York si oddychne

První slavností výkop se konal v roce 1971, druhý o tři roky později. Tehdy se počítalo s cenou jedné miliardy amerických dolarů. Pak se celá stavba potácela na pokračí bankrotu. Historie trasy se vleče však již od dvacátých let minulého století.

Nejnovější historie podzemní dráhy na Druhé avenue se začala psát až v roce 1995 a vyvrcholila zahájením stavby v roce 2007. Metro na Druhé avenue podzemní dopravu celkově odlehčí a sníží počet zpožděných spojů, kterých je ve špičkách v New Yorku mnoho. Nově vybudované metro také usnadní přístup k městské hromadné dopravě obyvatelům z východní části Manhattanu. Metro by mělo být dokončeno v prosinci 2016.

	PRAHA	NEW YORK
Stáří	37 let	107 let
Počet stanic	57	468
Počet přepravených cestujících / rok 2010	1 223 935	1, 604 bilionu
Počet zaměstnanců	10 750	50 000
Počet vozů metra	635	6 356
Počet ujetých kilometrů / 2010	53 337	555 milionů
Nejhlubší stanice / m	53	54
Nejmělkčí stanice / m	1,7	26,4

# DĚTI OBJEVUJÍ SVĚT KNIH

MEZI DĚTI NAPŘÍČ REPUBLIKOU ZAČÍNÁ HRÁT PRIM NOVÁ, ALE VÍCE NEŽ ZDRAVÁ „ZÁVISLOST“. S CHUTÍ SE ZAPOJUJÍ DO PROJEKTU ČTENÍ POMÁHÁ. O ROZHOVOR JSME PROTO POŽÁDALI INICIÁTORA PROJEKTU MARTINA ROMANA.

Text: Hana Pohanová

## Kdy a proč projekt Čtení pomáhá vznikl, kolik dětí je do něj zapojeno a kolika potřebným už čtením pomohly?

Mám dvě dcery a moc stojím o to, aby hodně četly. Když jsem přemýšlel o tom, jak je k tomu motivovat, napadlo mě spojit čtení s důležitou věcí – pomocí druhým. Tato prvotní myšlenka se rychle rozvíjela, a to i proto, že každý, s kým jsem o ní mluvil, se pro tento princip okamžitě nadchl. Výsledkem je Čtení pomáhá. Osmého dubna letošního roku jsme spustili webové stránky [www.ctenipomaha.cz](http://www.ctenipomaha.cz), kde děti dostávají odměny za knihy, které přečetly, a přidělují je charitám. Dnes je do Čtení pomáhá zapojeno více jak 40 000 dětí, kterým se podařilo naplnit 35 charitativních projektů a „vyčist“ potřebným přes 3,5 milionu korun.

## Projekt má u dětí velkou oblibu, ty nejpilnější mají na kontě již šest desítek přečtených knih. Čekali jste takový úspěch?

Věřili jsme, že se děti pro spojení knih a pomáhání nadchnou. Příjemně nás překvapil zájem zejména těch menších dětí, které jsou zatím největšími tahouny projektu. Velký kus práce a můj velký dík za podporu projektu připadá českým knihovnám a školám. Vděční za součinnost jsme i našim mediálním partnerům.

## Projekt spojuje čtení, o kterém se říká, že je dětmi opomíjené, s tolik oblíbenými počítači. Je to povedená náhoda, nebo záměr?

Při původní úvaze jsem o tom takto úplně neuvažoval. Na tuto pěknou souvislost mě poprvé upozornil Zdeněk Svěrák, který nám jako předseda odborné poroty pomáhá s výběrem knih.

## Za každou přečtenou knihu dítě dostane 50 korunový kredit, který přiděluje na jeden z nominovaných dobročinných projektů. Podle jakého klíče projekty vybíráte a kolik jich v současnosti je?

V každou chvíli se snažíme nabídnout dětem k výběru 10 charitativních projektů. Každý splněný projekt ihned nahrazujeme novým, který se uchází o pomoc čtenářů. Projekty pro nás vybírají a garantují renomované nadace a neziskové organizace.



Smyslem je přiblížit dětem čtení a zároveň pomoci, říká autor projektu Martin Roman

## Lze říci, které projekty jsou neúspěšnější?

U mladších dětí mají největší úspěch projekty spojené se zvířaty, jako byl třeba výcvik asistenčního psa Denise nebo pomoc zvířatům v nouzi. Děti také často pomáhají druhým dětem, a to nejen českým. Pomohly např. i dětem v Etiopii a Nairobi. Mile nás ale překvapilo i to, jak rychle se jim podařilo vybrat potřebné peníze na vybavení denního centra pro seniory.

## Děti knihy vybírají ze seznamu. Kdo jej tvoří a jaká jsou klíčová hlediska?

Knihy vybírá odborná porota, ve které jsou vedle Zdeňka Svěráka také Marek Eben, písničkář a spisovatel Jiří Dědeček, spisovatelka Alena Ježková a zástupci mediálních partnerů. Snažíme se vybírat knihy, které jsou současně zábavné i hodnotné.

## Projekt získává velké sympatie. Jak se mohou děti připojit?

Stačí se zaregistrovat na [www.ctenipomaha.cz](http://www.ctenipomaha.cz), přečíst jednu z doporučených knih, správně vyplnit kontrolní test a pak už zbývá jen vybrat si charitu. Na těchto stránkách jsou také uvedeny všechny potřebné informace.

## Máte nastavenou hranici, kterou chcete projektem překonat?

Nestavíme si žádné hranice. Chceme zkrátka jen pro co nejvíce dětí udělat čtení zábavným a zároveň pomoci potřebným.



# Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICĚ

POKRAČUJEME V PUTOVÁNÍ ZA KOLEGY PO DOPRAVNÍCH PODNICÍCH V ČECHÁCH A NA MORAVĚ. TENTOKRÁT JSME ZAVÍTALI DO OLOMOUCE.



## Název:

Dopravní podnik města Olomouce, a.s. (DPMO, a.s.)

## Historie:

Již 18. ledna 1892 se městské zastupitelstvo v Olomouci rozhodlo vybudovat pouliční dráhu s parním pohonem. V dalších pěti letech vypracovala zvláštní komise návrh stavby elektrické dráhy a elektrárny. Koncesi na stavbu a provozování dráhy vydalo c. a k. ministerstvo železnic ve Vídni dne 16. srpna 1898. Tramvajová dráha byla jednokolejná, se šesti výhybišti a smyčkou u nádraží, normálního rozchodu 1 435 mm. K prvnímu rozšíření dráhy došlo v roce 1914 prodloužením ze třídy Míru ke hřbitovům, v roce 1933 k vojenskému letišti. V roce 1953 vznikl Dopravní podnik města Olomouce v nynější podobě. Za předzvěst autobusového provozu se dá považovat rok 1845, kdy byla trať z Vídně do Olomouce prodloužena do Prahy. Tehdy zahájila činnost První olomoucká omnibusová společnost, která obstarávala spojení mezi městem a odlehlým nádražím. Dnes je za páteřní považována v Olomouci tramvajová doprava, autobusová zůstává doplňková.



## DPMO, a.s. v číslech (za rok 2010)

	Počet linek	Dopravní výkon (tis. vozkm)	Přepravní výkon (tis. místkm)	Přepravené osoby (tis.)
Tramvaje	5	2 313	283 541	26 629
Autobusy	22	4 045	335 740	31 226



## 3 TŘI OTÁZKY PRO VLADIMÍRA MENŠÍKA, VÝKONNÉHO ŘEDITELE



### 1. Jak byste popsal největší přednosti městské hromadné dopravy v Olomouci?

Je spolehlivá, přesná, čistá. Je zaměřena na cestujícího, kterému nabízí přepravu v moderních nízkopodlažních vozidlech a pohodlný přístup k dopravním informacím.

### 2. Za co vás naopak cestující nejčastěji kritizují?

Obecně řečeno prakticky za všechno, ale ne často. Nejčastěji snad za „ujetí“ ze zastávky. Tato kritika je však v naprosté většině neoprávněná, protože řidič nemůže čekat na cestujícího, který dobíhá po již ukončeném odbavení dle jízdního řádu.

### 3. Co vás v poslední době potěšilo nebo na co se v dohledné době těšíte?

Potěší mne každý úspěch dopravního podniku. Z poslední doby bych mohl vzpomenout úspěšné zahájení nákupu nových autobusů v rámci ROP Střední Morava. Těším se, že se podobný úspěch podaří zopakovat i v nákupu nových tramvajů.



# Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák

## »» LETNÍ LETNÁ

Na konci srpna vyroste na tradičním místě v Letenských sadech mezi Hanavským pavilonem a Kramářovou vilou městečko s cirkusovými šapitó. Od 21. srpna do 4. září 2011 se zde v rámci 8. ročníku festivalu Letní Letná představí zahraniční hvězdy nového cirkusu i přední domácí soubory. Hlavními hosty jsou tentokrát členové švédského **Cirkusu Cirkör**. Špičkový skandinávský soubor předvede své nejnovější představení s názvem **Wear It Like A Crown**, v němž se diváci dočkají výletu do světa iluzí a fantazie, kde nic není nemožné (akrobacie, stínohra, házení noží nebo žonglování se vším možným od pingpongových míčků až třeba k běžícím motorovým pilám). Dalším pozoruhodným souborem bude jistě třeba i francouzský **Compagnie XY**. Sedmnáctka akrobatů si pro program **Le Grand C** připravila podívanou plnou přemetů, skoků, lidských pyramid a akrobatických prvků na zemi i ve vzduchu. Festival však nabídne mnohem víc. Své místo tu budou mít např. výtvarné dílny, pohybové divadlo i speciální dětská představení.



## HELLO, DOLLY!

V Divadle Hybernia lze i na konci srpna navštívit úspěšné muzikálové představení **Hello, Dolly!** s **Ivanou Chýlkovou** v hlavní roli. Muzikál vznikl na motivy frašky Thorntona Wildera dnes známé pod názvem Dohazovačka. Jednoduchý příběh vdovy Dolly Leviové, která se žije jako dohazovačka a jednoho ze svých zákazníků – mrzoutského starého mládence – přiměje svým šarmem a kouzlem změnit se v milého, galantního muže, zpracoval Michael Stewart. Hudbou jej opatřil Jerry Herman. Premiéru měl 16. ledna 1964 v New Yorku a „rozdrtil“ všechny dosavadní broadwayské rekordy. V nastudování s živým orchestrem, které je k vidění v Divadle Hybernia, se pod režijním vedením Ondřeje Sokola můžete setkat kromě zmiňované Ivany Chýlkové např. s Josefem Cardou, Jaromírem Dulavou, Mojmírem Maděříčem, Kryštofem Hádkem, Simonou Babčákovou nebo Janem Medunou. Srpnová představení jsou v rámci METRŮpolitního léta hereckých osobností připravena na 22.–25. srpna a 28.–31. srpna.

## KINOBUS DPP

Do poslední čtvrtiny vstupuje se třinácti filmy **tour 2011 Kinobusu Dopravního podniku** zastávkou v Uhřetěvsi na Novém náměstí (16.–19. 8.), kde je pro návštěvníky připraven po čtyři večery se zahájením promítání vždy v 21 hodin. Na další 4 dny doveze filmový autobus zábavu do Stromovky nedaleko bývalé Šlechtovy restaurace (20.–23. 8.), s projekcí již od 20.30 hodin. Následují Arkády Pankrác do 30. srpna a poté se Kinobus na dva dny představí na premiérovém místě – náměstí Jana Palacha. Prvního září zde bude promítán film **Nickyho rodina** o neznámých osudech „Wintonových dětí“. Poslední tři představení (2.–4. 9.) jsou letos připravena na náměstí Jiřího z Poděbrad, kde celý maraton uzavře 4. září film **Pouta**.



# FOTOSOUTĚŽ

»» Poznáte, kterou známou vilu historická tramvaj míjí?



## Pro **VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ**

Přinášíme další soutěžní fotografii z hlavního města. Odpověď zasílejte nejpozději do středy 31. srpna 2011 na **novou** e-mailovou adresu: **soutezdpk@dpp.cz** (předmět: Fotosoutěž). Na 3 vylosované soutěžící čeká: **po 2 vstupenkách na historickou jízdu Ečs 15. října 2011 a nové DVD o pražské hromadné dopravě s plánem Prahy.**



Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 7 zněla: Újezd. Do redakce přišlo 218 správných odpovědí.

Nové DVD s plánem města a publikaci Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy získali: **Miloš Břečka, Martin Kubát a Jan Vaněček**

## »» OSMISMĚRKA ««

### LEGENDA:

ARIE, BUŘT, CURLING, CYRIL, ČINEL, DCEŘ, DĚLOHY, EPILOGY, EUFORIE, FALD, FANTASTI, FIAT, FLERETY, FREON, FRÉZA, GANGLIE, GRIL, HANÁ, HLOH, HNIDY, HUTĚ, CHLÉV, IGLÚ, IRMA, JEEP, JUTA, KŘEZ, LABILITA, LEGENDA, LEICH, MARATÓNY, MÁRY, MIMIKA, MÍSTOPIS, MOLO, ODĚV, ODIV, OHBÍ, OREL, ORLI, OSLAVY, OSOBA, OTRHAT, PAUZY, POESIE, PONORKY, POTAHY, PRINC, PSTRUH, RÉTA, ROZSPAT, RUDOLF, RUINA, SAKR, SEDÁTKO, SILO, SLIAČ, SNÁŘ, STRH, STUDIO, ŠTÍT, TAMARA, TMELÍRNA, TÚRA, UFON, ÚLET, VEČÍREK, VĚDMY, VELRYBY, VILA, VOKATIV, VOLIČ, YZOP, ZJEV, ZNOJ

M	T	O	T	L	R	O	Z	S	Y	P	A	T	Y	Z	P	A	A	F	V	
V	A	T	Ú	L	G	I	E	T	H	O	L	H	Ú	N	A	T	R	E		
O	M	R	R	A	E	D	S	U	E	N	F	U	O	O	L	O	Ú	É	L	
K	A	H	A	N	Á	I	Č	D	R	R	T	C	H	L	É	V	E	J	Z	R
A	R	A	V	T	P	A	R	I	E	Ě	N	A	Ě	O	C	P	T	A	Y	
T	A	T	K	O	Ó	S	M	O	L	O	Y	M	D	Ě	V	I	E	K	B	
I	O	O	T	Z	F	N	N	V	F	O	Z	Ě	P	N	L	L	R	I	Y	
V	T	S	H	A	E	Á	Y	U	L	U	V	E	I	S	E	O	P	M	C	H
O	Í	S	L	B	U	Ř	T	O	O	E	C	G	A	N	G	L	I	E		
M	T	D	A	A	Í	J	K	L	D	J	Č	E	U	O	I	Y	E	M	Y	
O	Š	S	H	T	V	A	N	I	U	R	Í	Y	P	R	Č	L	P	L	H	
T	L	R	L	I	N	Y	V	R	R	Ř	R	T	M	E	L	Í	R	N	A	
A	T	I	L	I	B	A	L	Y	K	Á	E	A	I	L	C	I	I	O	T	
S	R	A	S	T	A	I	F	C	M	A	K	D	C	E	Ř	D	N	E	O	
G	O	S	O	B	A	Č	H	U	R	T	S	P	O	Z	Y	T	C	G	P	



## Spolehlivý řidič jezdí včas

I cestující mohou řidičům pomoci při dodržování jízdního řádu rovnoměrným a včasným nástupem do vozidel nebo uvolněním vyhrazených míst pro kočárky či invalidní vozík.

