

# DP kontakt



Z OBSAHU:

Včelka Mája odletěla do Německa  
Do ulic Fakturová či Nehodová  
Fakta o pátém áčku – 10. část



# Aktuální nabídka v Infocentrech

## Dopravního podniku hl. m. Prahy

Encyklopedie  
šanon 2. díl  
130 Kč

Encyklopedie  
šanon 1. díl  
150 Kč

Vklad (metro)  
2. díl  
170 Kč

Vklad (lanovky)  
1. díl 80 Kč

Vklad (trolejbusy)  
1. díl, 80 stran  
135 Kč

Vklad (metro)  
1. díl  
450 Kč

Tričko  
125 Kč

Hrnek  
105 Kč

Kovový  
přívěšek  
50 Kč

Podložka  
pod myš  
95 Kč

Tričko 125 Kč  
K dostání i v dětských  
velikostech.

### Infocentra Dopravního podniku hl. m. Prahy

#### Muzeum

(podchod stanice metra  
Muzeum, na linkách A a C)  
Otevřeno: Po – Ne včetně svátků  
od 7.00 do 21.00 hodin.

#### Hlavní nádraží

Otevřeno: Po – Ne včetně svátků  
od 7.00 do 21.00 hodin.

#### Hradčanská

Otevřeno: Po – Pá od 6.00 do 20.00  
hodin, So od 9.30 do 17.00 hodin.

#### Anděl

(vestibul stanice metra Anděl,  
linka B, výstup směrem ulice Plzeňská)  
Otevřeno: Po – Pá od 7.00 do 21.00  
hodin, So od 9.30 do 17.00 hodin.

#### Budova Magistrátu hl. m. Prahy

(přízemí budovy magistrátu,  
Jungmannova 29/35, Praha 1)  
Otevřeno: Po – Čt od 8.00 do 18.00 hodin,  
Pá od 8.00 do 16.00 hodin.

#### Letiště Václava Havla Praha - Terminál 1, Terminál 2

(přiletové haly letiště)  
Otevřeno: Po – Ne od 7.00 do 21.00 hodin.



infolinka  
**296 19 18 17**  
www.dpp.cz



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

## Vážené kolegyně, vážení kolegové,

pomalu se blíží konec roku a nastává čas, kdy se obvykle na krátkou chvíli zastavíme, abychom se zamysleli a ohlédlí, co nám uplynulý rok přinesl v osobním a pracovním životě. Tento krátký čas bilancování je pro nás velmi důležitý, abychom si uvědomili vlastní úspěchy a dokázali se poúčit z případných nezdarů. Dovoďte mi tedy, abych i já na tomto místě uvedl krátkou bilanci vnějšího působení jednotky Dopravní cesta Metro v roce 2014, kdy si naše podzemní dráha připomněla 40. výročí svého zprovoznění.

Díky přímému dopadu na cestující veřejnost a svým přesahem do jiných útvarů DPP jsou asi nejvíce známé výměny výhybek v tunelech metra. V tomto roce jsme si naložili zatím největší porci, když postupně vyměníme celkem šest výhybek ve stanicích Náměstí Míru, Dejvická, Pražského povstání a Želivského. Z celkového počtu 40 výhybek uložených ve šterkovém loži jich tak bude vyměněno 25 a mohlo by se zdát, že budeme z nejhoršího venku. Opak je však pravdou, v příštích dvou letech nás čekají organizačně nejsložitější výměny výhybek obrátových kolejí ve stanicích Háje a Kačerov, které si vyžadají až 12denní souvislé výluky části trasy C pražského metra.

V oblasti kolejového hospodářství určitě také stojí za zmínku navázání přímé spolupráce s jednotkou Dopravní cesta Tramvaje. Díky profesionálně odvedené práci kolegů z JDCT se nám podařilo dokončit opravu požární komunikace ve zhlaví depa Kačerov bez výrazné potřeby spolupráce s externími organizacemi. Věřím, že se nám v budoucím období bude dařit tuto spolupráci nadále rozvíjet a generovat tak další úspory nákladů DPP.

V závěru roku otevřeme již třetí zrekonstruované veřejné toalety ve stanici Můstek a zahájíme provoz modernizovaných informačních panelů na nástupišťích, které mimo nezbytné provozní údaje budou zobrazovat také přesný čas a dobu do příjezdu následující soupravy. Z globálního pohledu se tyto investice mohou zdát jako bezvýznamné, ale četné ohlasy našich klientů a médií svědčí o tom, že i toto je správná cesta k pozitivnímu vnímání naší činnosti.

Při hodnocení uplynulého roku nemohu opomenout fakt, že rok 2014 je po dlouhé době rokem, kdy v investičním plánu byly na obnovu a modernizaci metra přiděleny odpovídající finanční prostředky. Díky tomu mohla ve větší míře pokračovat obnova a rozvoj sdělovací a bezpečnostní



techniky, byla zahájena rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na trase B a v přípravě jsou také modernizace částí stanic Muzeum A, Dejvická, Jinonice, Skalka a Opatov. Doufáme, že se tento pozitivní trend podaří udržet a současný vnitřní dluh na stavbách a technologiích metra bude průběžně sanován.

Z pohledu JDCM je asi nejdůležitějším aktuálním tématem zprovoznování a přejímky prodloužení trasy A. Mnoho z nás vynakládá plné úsilí, aby se tento nový úsek stal nejmodernější bezproblémovou součástí pražského metra. Důležitá je také příprava na nábor nových pracovníků, kteří se stanou součástí našeho sehraňného týmu a spolu s námi budou rozvíjet pozitivní obraz Dopravního podniku.

Děkuji všem za kvalitně odvedenou práci a aktivní přístup k odstraňování závad a nedostatků na námi spravovaných stavbách a zařízeních. V závěru roku užívejme s rodinou a relaxujme, abychom se setkali v následujícím roce opět v plné kondici.

**Marek Kopřiva,**  
vedoucí jednotky Dopravní cesta Metro

## OBSAH

- 4–5 Aktuálně
- 6 Přišlo od cestujících
- 7 Co o nás píší média

### REPORTÁŽ

- 8–11 Včelka Mája po rekonstrukci „odletěla“ zpět do Německa

### Z PODNIKU

- 12 Nově v metru: výhybka a zabezpečovačka
- 13 Taktické cvičení v Blance
- 14–15 Co nového v komunikaci autobus-semafor
- 16–17 Soutěžní body pod pantografem se zlatou tečkou
- 18–19 Fakta o pátém áčku – 10. část

### TÝM MĚSÍCE

- 20 Do ulic Fakturová či Nehodová

### NA CESTÁCH

- 21–23 Jubilejní InnoTrans 2014

### HISTORIE

- 24–27 Listopadový historický kaleidoskop 2014

### ZE SVĚTA

- 28 Jak na nejvyšší horu Německa

### PEL-MEL

- 29 Letem dopravním světem

### KULTURA

- 30 Kam v Praze za kulturou
- 31 Zábava / Soutěž
- 32 Motolem a Veleslavínem zatím pěšky

Foto na obálce: Petr Hejna



**DP kontakt**

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz  
 • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejhohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 24. 10. 2014 • NEPRODEJNÉ

## DALŠÍ SVAZEK ENCYKLOPEDIIE MHD V PRODEJI

Encyklopedie pražské MHD, která v podobě 2 dílů spatřila světlo světa v předvečer oslav 40. výročí pražského metra, má nový svazek. Počátkem listopadu byl vydán čtvrtý z nich – věnuje se historii trolejbusové dopravy v Praze a je k dostání na Infocentrech za 135 korun. K dispozici jsou i předcházející tři svazky: vozový park metra za 170 korun, historie a současnost metra za 450 korun a historie a současnost pražských lanovek za 80 korun. Do konce roku 2014 DPP plánuje vydat pátý svazek, věnovaný vozovému parku lanovek, trolejbusů a historických vozidel. Příští rok, kdy si Dopravní podnik připomene 140. výročí MHD v Praze, by se ke čtenářům mělo dostat dalších sedm svazků, které doplní Encyklopedii MHD na bezmála dva tisíce stran. První díl Encyklopedie pražské MHD je věnovaný historii a současnosti pražské městské hromadné dopravy, 2. díl pak vozovému parku. Encyklopedie je zpracovávána formou jednotlivých listů, které si zájemci vkládají do šanonů. Od května 2014 jsou k dispozici v Infocentrech Dopravního podniku hlavního města Prahy oba šanony. Šanon 1. dílu (Historie a současnost) stojí 150 korun, šanon pro 2. díl (Katalog vozidel) přijde na 130 Kč. (red)



Foto: Jan Štojdl

## 72 HODIN POTŘETÍ

V termínu od 9. do 12. října 2014 se uskutečnil již 3. ročník dobrovolnického projektu pod názvem 72 hodin. Akce, která za podpory Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR, vydavatelství Mindok a kurýrní služby Geis odstartovala v Praze, a to úklidem Senovážného náměstí, pokračovala odstraněním nelegálních výlepů a graffiti z výduchu metra na Florenci a vyčištěním podchodu pro pěší nedaleko hotelu Hilton, vyvrcholila přesazením lípy v zahradě Anežského kláštera. Do boje za lepší životní prostředí v rámci 72 hodin se v celé ČR zapojilo více než 21 tisíc dobrovolníků, nejčastěji z řad mládeže. (jaš)

Foto: Jan Štojdl

## BEZPEČNOSTNÍ KAMPAŇ PROTI ÚRAZŮM V TRAMVAJI

V pátek 24. října 2014 spustil Dopravní podnik bezpečnostní kampaň, jejímž cílem je zamezit možným úrazům cestujících při vystupování a nastupování do tramvají. Za tímto účelem byl na dvacet tramvají řady KT a typu T6, kde dochází k úrazům dojíždících a pozdě nastupujících cestujících nejčastěji, instalován výstražný vizuál, odkazující na stránky s jednoduchými pravidly pro nástup a výstup. Kampaní DPP zareagoval na nárůst úrazů pasažérů v souvislosti s nerespektováním výstražného signálu zavírání dveří. Právě z tohoto důvodu přišlo v roce 2013 ke zdravotní újmě celkem šest cestujících. (jaš)



Foto: Jan Štojdl

## PRAHU JEZDÍ BAREVNÁ PRAHA

Také ve třetím ročníku populární soutěže „Namalujte svou tramvaj“, kterou uspořádal DPP ve spolupráci s MHMP, zabodovalo gymnázium Nad Alejí. Konkrétně pak návrh studentů sekundy A s názvem Barevná Praha. Ten již nyní můžete spatřit coby polep tramvaje T3 v pražských ulicích. Ze 45 došlých návrhů vítěze vybírala radní pro oblast školství a volného času Ludmila Štvánová, radní pro oblast dopravy Jiří Pařízek, generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a výtvarník Tomáš Spevák. Druhé místo obsadilo výtvarné dílo žáků třídy 8. B ze ZŠ Kladská nazvané Pastelková tramvaj, třetí pak skončil počín pojmenovaný Mezi stromy, který vytvořili žáci 7. B ze ZŠ Na Slovance. (jaš)



## PRO STUDENTSKÝ KUPÓN NOVĚ DO ISIC POINTU

Dopravní podnik připravil ve spolupráci s organizací ROPID a společností GTS Alive novinku pro studenty v podobě možnosti pořízení časových jízdenek s průkazem ISIC. Kupón je nově možné získat v pražském ISIC Pointu (Letenská 118/1, Praha I – poblíž stanice metra Malostranská). Počínaje 15. říjnem 2014 si mohou studenti v ISIC Pointu ve zkušebním provozu pořídit časové jízdné i s platným ISIC průkazem, který nelze elektronicky ověřit v databázi držitelů průkazu. Po předložení tohoto průkazu ISIC a ověření jeho platnosti je možné nechat si vystavit Průkazku PID pro studenty od 19 do 26 let. K získání průkazky je třeba předložit žádanku, kterou získáte v ISIC Pointu, aktuální fotografii pasového formátu, průkaz ISIC, průkaz totožnosti a peníze v hodnotě 30 Kč (20 Kč průkazka PID a 10 Kč pouzdro). V ISIC Pointu lze využít i možnosti vystavení papírové průkazky PID Student 19 – 26 i bez průkazu ISIC, máte-li na žadance vyplněno potvrzení o studiu přímo od školy. (jaš)



Foto: Jan Černý

## REKONSTRUKCE TRATI VE ŠTEFÁNIKOVĚ ULICI

Tramvaje ve Štefánikově ulici pojedou po nových kolejích. Od 19. října 2014 probíhá rekonstrukce trati mezi Švandovým divadlem a Andělem. Původní konstrukci trati na velkoplošných panelech nahrazuje konstrukce na betonové desce (W-tram) s živičným krytem. Zvýší se tak pohodlí pro cestující a sníží se hluk. Zastávky Arbesovo náměstí by měly být přebudované na mysy, přičemž nástupiště ve směru z centra bude posunuto dál od křižovatky s Kartouzskou ulicí. Díky změně polohy trati v úseku Viktora Huga – Kartouzská dojde ke zvýšení plynulosti provozu tramvají a zvýšení reálné kapacity řízené křižovatky s Kartouzskou, která se také dočká úpravy řízení pro eliminaci vysokých zdržení tramvají. Do provozu již je uveden úsek trati k Zubatého ulici, kam byl přesunut „kalifornian“ z náměstí Kinských. Končí na něm linka 12 od Újezda. Konec prací je plánovaný na polovinu prosince. (mig)



Foto: Petr Ludvíček

## STOP ZEVLING OVLÁDL ČERNÝ MOST

Volnočasový festival Stop Zevling i letos rozproudivl Černý Most. Multižánrová akce, která o víkendu 12.–14. září 2014 přilákala na zdejší sídliště více než 2 tisíce návštěvníků, opět ukázala, jak důležité je navazování společenských vazeb a zájem obyvatel o místo, kde žijí. Ti, kteří na Černý Most zavítali, si mohli dosytnosti užít dobré hudby a sportovních klání. Zájemci si mohli vyzkoušet i méně obvyklé sporty, jako například kubb, croquet nebo pétanque. V okolí kulturně-sportovního centra Plechána řádili skate-rideři a na své si přišli i příznivci hip-hopu při sobotním vystoupení La4 a DJ Wiche. Nejen zábavou však žil o tomto víkendu Černý Most. Stejně jako v minulém roce se „zevláci“ i tentokrát postarali o úklid nadchodu u stanice metra Černý Most a přilehlého okolí. (jaš)

## NENÍ CESTY ZPĚT I NA PODZIM

V termínu od 20. do 23. října 2014 se uskutečnilo další kolo dopravně-bezpečnostního projektu „Není cesty zpět“. Celkem na čtyři místa v Praze byla přistavena speciálně upravená tramvaj, vyzdobená fotografiemi a materiály s bezpečnostní tematikou. Akci, určenou zejména žákům základních škol, doprovázely již tradiční přednášky a besedy s připomenutím základních pravidel a specifík tramvajového provozu v Praze.



Foto: Jan Štrojdl

Hlavním smyslem akce, která si již získala mezi školami své renomé, je prostřednictvím vzdělávání a prevence snížit počet nehod způsobených střetem tramvaje s chodci. (jaš)

## VČELKA MÁJA U ZÁKAZNÍKA

Rozsáhlá reportáž o průběhu modernizace tramvaje KT8D5 pro německé město Strausberg, historii a současnosti těchto vozů v Evropě je otištěna na stranách 8 až 11. Z časových důvodů již ale nemohla postihnout den D, tedy odvoz Včelky Máji, jak byla tramvaj v žluto-černém provedení pokřtěna, do Německa. Snímek zachycuje právě nakládku v areálu Opraven tramvají v Hostivaři 3. listopadu 2014 před cestou k zákazníkovi. (red)



Foto: Robert Mara

## NÁHRADNÍ DOPRAVA XC: 2268 SPOJŮ

V pátek 24. října 2014 od 19:40 až do ukončení provozu v neděli 26. října zajišťovaly v rámci výluky metra autobusy s označením X-C náhradní dopravu v trase Kačerov – Hlavní nádraží. Za uvedené období bylo provedeno 2268 spojů v intervalu 2 – 4 minuty a ujetu celkem 18 174 km. Páteční večerní provoz byl zajištěn především přejezdy z pravidelných linek, v sobotu a neděli bylo přímo na linku X-C vypraveno 30 autobusů. Pro operativní řešení zvýšené přepravní poptávky byly po celé období k dispozici další dva (v pátek tři) zálohové autobusy. Kromě vypravení kloubových a v drtivé většině nízkopodlažních autobusů na linku X-C byly v sobotu a neděli nasazením kloubových autobusů posíleny také souběžné linky 193 a 213. (jb)



Foto: Petr Hejma

## POZNEJTE S VTK VÝVOJ MHD V EVROPĚ

Vědecko-technický klub při DP Metro ve spolupráci s firmou Siemens zve zájemce na přednášky o vývoji městské hromadné dopravy v Evropě. V pořadí již třetí ze série dějezyptných přednášek Jiřího Pohla, věnující se jak konvenčnímu metru (na kolejích), tak i metru na pneumatikách, si můžete poslechnout v konferenčním sále depa Kačerov v suterénu budovy A ve středu 19. listopadu 2014 od 13:30. Tamtéž pak můžete navštívit i poslední přednášku Jiřího Pohla, a to 10. prosince od 13:00, jejímž hlavním tématem budou v poslední době často diskutované elektrobusesy. Na obě přednášky není třeba se hlásit předem. (zr)

## KONCERTY PĚVECKÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU SE BLÍŽÍ

Tak jako každý rok, když se rozloučíme s létem a nadejde podzim, i letos už Pěvecký sbor DPP navichuje svůj adventní a vánoční repertoár, se kterým chce překvapit a hlavně potěšit svoje posluchače. V letošním roce se mohou milovníci hudby těšit na Českou mši vánoční Jakuba Jana Ryby, která už téměř tři roky v podání sboru nezazněla. Toto oblíbené dílo doplní vánoční píseň Gloria od Antonína Tučapského, líbit se určitě budou i skladby od Adama Michny z Otradovic, Petra Ebena, Zdeňka Pololánika a mnoha dalších. Tvrdým oříškem pro ženský sbor je Ave Verum Corpus od Francise Poulenca. První pozvánka zve posluchače na Adventní koncert v kostele Panny Marie Sněžné na Jungmannově náměstí 15. prosince od 19:30 hod., kde mimo zmíněné můžete slyšet také sóla, varhanní skladby v podání Soni Kružíkové a komorní orchestr. Další pozvánka je na Vánoční koncert 5. ledna 2015, kde sbor při interpretaci „Rybovky“ doprovodí velký orchestr. Vše bude uvedeno pod taktovkou Lukáše Janírka. Aktuální program naleznete vždy na: [www.sbordpp.cz](http://www.sbordpp.cz). (at)





Dobry den, chtel bych touto cestou ocenit jednani ridice tramvaje vozu c. 9079 na lince 12, který v pondeli 22. 9. 2014 krátce po osmé hodině ráno musel řešit mimořádnou situaci v ulici Na Zlíchově. Protijedoucí tramvaj na lince 6 zde strhla trolej tak, že došlo k zablokování jízdní dráhy v obou směrech a nebylo možné pokračovat v jízdě. Řidič tramvaje 9079 byl nejen schopen rychle, jasně a slušně vysvětlit cestujícím, proč nemohou v jízdě pokračovat, ale osobně přímo zajistil, aby si lidé mohli nastoupit do autobusu linky 120, který tudy projížděl směrem Na Knížecí, a dostali se tak do práce a škol co nejdříve. Přístup pana řidiče považuji za velmi profesionální.

**Nikola Čech**



Dobry den, mam podnet ohledne tramvaje c. 6. Nevim, proč v dopravní špičce ráno i odpoledne jezdí pouze jeden vůz. Každé ráno je tramvaj tak nacpaná, že spousta lidí ani nemůže nastoupit a čekají na další totálně narvanou šestku. Po deseti minutách čekání na tramvaj, cestou do práce, je to opravdu neúnosné.

**Lenka Ratajská**

**Z odpovědi:** Velice nás mrzí, že Vaši stížnost nemůžeme vyřešit. Tato záležitost totiž nespadá do kompetence DPP. Plánováním provozu linek MHD (délkami intervalů, četností spojů, počtem vozů apod.) se zabývá společnost ROPID. S Vaší stížností se proto, prosím, obraťte na výše uvedenou organizaci.



Dobry den, dne 20. 9. 2014 jsem po 15. hodině přijela vlakem na Masarykovo nádraží. Odtud jsem pokračovala tramvají č. 3 (č. vozu 8740) směr nádraží Braník. Vím, že se střídali řidiči a ten „nový“ velice ochotně vysvětlil zahraničním turistům, jak se kam dostat. Poté též cizincům poradil, kudy se s kočárkem nastupuje. Zírala jsem. Děkuji panu řidiči a přeji mu zpětnou vazbu i od nás, cestujících. Právě oni jsou na začátku naší každodenní cesty a vzniklé nenáhlady, která dokáže pokazit někdy celý den. S úctou smekám a děkuji za tento hezký zážitek i cestu.

**Bohumila Fleyberková**



Dobry den, dne 21. 9. 2014 jsme se v počtu tří dospělých a tří dětí zúčastnili projíždky historickou soupravou metra. Máme rádi tento druh turistiky, kdy je možné nahlédnout do zákulisí míst, která známe z běžného života. Společně s dětmi jsme si trochu zavzpomínali. Byli jsme nadšeni. Jen nám ten vyměřený čas rychle utekl. Přejeme vám hodně elánu do pořádání podobných akcí a rádi vás doporučíme.

**Petra Staňková**



Máte moc pěkné muzeum! Nedávno jsem již podruhé navštívil Vaše muzeum. Jeden z Vašich pracovníků mi dost věcí vysvětlil, tak to má v muzeu být. Na různých stránkách jsem četl, že máte i historické vozy metra, ty jsem tam ale neviděl. Rád bych viděl fotky starších vozů, včetně interiéru. Šlo by je nějak poslat? Jsem z Ameriky a nemůžu se sem jen tak podívat. Potěšilo mě, že máte v muzeu spoustu knížek a modelů, které nejsou jinde k dostání. Hodně věcí jsem si nakoupil, naposledy knížku o R.I.

**Rudolf Horak**



Autobus č. 120 v zastávce Hlubočepská místo v 5:26 přijel až v 5:30. Jezdím tudy 2x týdně a nikdy nepřijede včas. Nechápu, proč ráno mimo špičku má už takovéto zpoždění.

**Lenka Pantůčková**

**Z odpovědi:** Prostřednictvím dispečerského řídicího systému AUDIS (sledování polohy vozu pomocí GPS) bylo zjištěno, že dne 8. 10. 2014 spoj linky číslo 120 s odjezdem dle jízdního řádu v 5:26 hodin ze zastávky Hlubočepská, směr Na Knížecí, odjížděl v 5:30:38 hodin, tj. se zpožděním 4:38 minut, přestože z výchozí zastávky Pod Lochkovem odjížděl v souladu s jízdním řádem. Do konečné zastávky Na Knížecí přijel v rámci přesného provozu se zpožděním o 2:28 minut. Ke zpoždění spoje došlo v ulici Kosořská stáním u železničního přejezdu. Pro upřesnění doplňuji, že provoz je přesný, pohybuje-li se odchylně od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 až + 179 s, u výchozí zastávky 0 až + 59 s.



Dobry den, na stanici metra Stržžkov, u východu směrem k Vysočanské ulici a k hotelu DUO, se nachází extrémně zničený, ošklivý a špinavý koš na odpadky, který nutně potřebuje odstranit, vyhodit a vyměnit za jiný. Dělá to velkou ostudu, protože tudy prochází denně spousta turistů.

**Dagmar Cruzová**

**Z odpovědi:** K Vašemu podnětu na stav odpadkového koše ve stanici metra Stržžkov sdělujeme následující: koše, které jsou poškozené nebo rezavé, se průběžně obměňují. Výměna znehodnoceného odpadkového koše bude provedena v nejkratším možném termínu.

## PSALO SE PŘED 10 LETY (11/2004)

### Pokrytí prostor pražského metra signálem telefonních sítí GSM

Od roku 1999, kdy byl zahájen pilotní projekt na pokrytí pěti stanic pražského metra (I. P. Pavlova, Muzeum A, Muzeum C, Můstek A, Můstek B) signálem mobilních telefonních sítí GSM, proběhlo v následujících letech postupné etapové pokrytí i ostatních stanic. V současnosti tedy může cestující veřejnost komunikovat ze svých mobilních telefonů v prostorách všech stanic (nástupiště, vestibuly, eskalátory) pražského metra včetně letos nově zprovozněných stanic Kobylisy a Ládví na prodloužené trati C. Zavedení signálu GSM do všech mezistaničních úseků (tunelů) pražského metra je předpokládáno v budoucích letech. Nyní je signál GSM k dispozici pouze mezi stanicemi I. P. Pavlova – Muzeum C, kde byl zkušebně instalován vyzařovací (štěrbinový) koaxiální kabel již v rámci pilotního projektu. Hlavní důvody, proč dosud nebylo zahájeno po-

stupné etapové pokrývání mezistaničních úseků, byly především značná ekonomická náročnost, ne zcela vyhovující technické parametry dříve vyráběných vyzařovacích kabelů a nutnost koordinace všech provozovatelů rádiových sítí v pražském metru. V průběhu posledních dvou let pokročila technologie výroby vyzařovacích kabelů tak, že nyní jsou již k dispozici parametrově vyhovující širokopásmové kabely umožňující šířit signály všech frekvenčních pásem všech provozovatelů rádiových sítí v pražském metru. Současně se postupně snižují i pořizovací ceny těchto kabelů.

**DP kontakt**



# Kačer přijede, když je autobus MHD v nouzi

Dvakrát denně do ulic metropole vyráží žlutý kolos zachránit autobus.

Kouř. Ráchet. Autobus odstavěn v největším provozu podél vozovky. Na scénu nastupuje žlutý obr, který má ponekud netradiční přezdívkou. „Podle místa parkování na Kačerově bylo vozidlo několikrát polepeno samolepkami různých kačerů, a i proto se tula přezdívkou Kačer,“ vysvětluje mluvčí dopravního podniku Aneta Řehková. „Obří vůz je jediným podobným strojem, kterým dopravní podnik disponuje. Zachránce autobusů je tak permanentně v pohotovosti. Průměrně zasahuje více než sedesátkrát za měsíc. „Vozidlo je v pohotovostním režimu 24 hodin denně.



Autobusy MHD mají svou vlastní odtahovku.

## Težký obr

Vozidlo má hmotnost 32 tun a délku 10,21 metru, šířka je 2,5 metru.

• Pro zajímavost – běžný pražský autobus značky SOR váží kolem 9 tun, nejnovější Škoda Octavia pak 1,3 tuny.

• Kačer má přední a dva zadní návyky. Tahová síla předního je 9,6 tuny a zadního dvakrát 20 tun.

• Letos v srpnu vyjel vůz do terénu devětašedesátkrát.

Vzhledem k tomu, že je ve vlastnictví dopravního podniku, je jeho provoz levnější než u odtahových společností,“ dodává Řehková. Provoz Kačera však žádá levná záležitost není. Obr má po městě spotřebu přes 44 litrů nafty na sto kilometrů. Kolos je vzhledem ke své velikosti i trochu nemotorný. V Praze je řada míst, kde je odtah autobusu náročný.

„Takovými místy obecně bývají podjezdy, případně úzké uličky, ve kterých vedou autobusové linky. Závisí i na povaze dopravní nehody či hustotě provozu,“ připouští Řehková. Obsluha Kačera musí dbát na řadu věcí ještě pracovat v rychlosti. „Nejnáročnější se zdá být ochrana majetku při vyprošťování, aby nedošlo k dalším poškozením vozidla. I přejezdnost metropolí je náročná a stresující,“ popisuje svou práci jeden z řidičů, který s Kačerem jezdí. **MARKET**

Scan článku z deníku METRO „Kačer přijede, když je autobus MHD v nouzi“ ze dne 10. 10. 2014

## Nuselský most na Letné? Ano, zajděte si na výstavu o ikonické stavbě

METRO.CZ, 22. 10. 2014

Málokterou pražskou stavbu obklopuje tolik legend a pověstí. Navíc když není stará stovky let,



ale je to svěží čtyřicátník. Takovou jedinečnou stavbou je Nuselský most, dílo architekta Stanislava Hubičky. Věnuje se mu nová výstava v Národním technickém muzeu.

Asi každý zná některý z příběhů, jež obklopují slavný „most sebevrahů“, strašidelné příběhy o partě zlaté mládeže, která z mostu shazovala lidi, o lidech, kteří

skokem z něj skončili z nešťastné lásky svůj život, každý slyšel, že mostem nemělo jezdit metro, ale tramvaj, anebo viděl neuvěřitelné fotky rakovnického tankového pluku, který svými tanky ověřoval nosnost čerstvě dokončeného mostu. Most je ale především jedinečná stavba.

„Nuselský most je nejen vynikající architektonické dílo druhé poloviny minulého století, ale zároveň také významná technická památka, která v roce 2000 získala v kategorii dopravních staveb ocenění Stavba století,“ vysvětluje Adam Dušek z Národního technického muzea. Most, který spojuje pankráckou pláň a jihovýchod Prahy se středem města a razantní přímkou přitom překonává Nuselské údolí, je dnes plně vytižený automobilovou dopravou a jednou z linek metra.

Byl postaven v letech 1967 – 1973 podle projektu architekta Stanislava Hubičky a jeho týmu, v roce 1974 projela tubusem mostu první souprava metra. Stavba z předpjatého železobetonu je dodnes oceňována pro nadčasové a zároveň elegantní formy a originalitu konstrukčního řešení. Poměrně neznámá dodnes zůstává účast řady známých umělců na ztvárnění výtvarné podoby okolí mostu.

Výstava, vycházející z pečlivě připravené knihy – katalogu, který souběžně vydává Informační centrum České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, dokumentuje textem i obrazem historii myšlenky přemostění Nuselského údolí, spojené s řešením dopravy v rostoucí metropoli, podává přehled několika architektonických soutěží a představuje výsledný návrh architekta Stanislava Hubičky.

Na výstavě se návštěvník dozví i vše o navrhování a provádění této výjimečně náročné stavby, včetně známé zátěžové zkoušky s pomocí 66 tanků. Další část výstavy pak představují na dosud nepublikovaných materiálech zrod konceptu a autentické rozhovory s autory architektonického a technického řešení mostu. Výstava je doplněna originály – vybranými panely se soutěžními návrhy a dobovým modelem neuskutečněné varianty mostu ze 40. let minulého století – a dosud nepublikovanými fotografiemi ze stavby mostu.

## Řidiček z povolání přibývá pomalu, nejvíc si troufají na tramvaje

NOVINKY.CZ, 26. 10. 2014



Patnáct procent tramvajů v Praze už řídí ženy. Za volant autobusu nebo kamiónu jich ale

usedá sotva procento, vlak jich řídí jen pár a metro zatím ani jedna. Vyplývá to z vyjádření dopravců. Letos v srpnu řídilo v hlavním městě tramvaje 198 řidiček a 1146 řidičů, žen tedy bylo 14,73 procenta. Dalších pět žen nyní absolvuje spolu se 14 muži kurz na řidiče tramvaje. Autobus MHD v hlavním městě řídí 30 žen, což je málo přes jedno procento. Metro neřídí vedle téměř šesti stovek strojvedouců ani jediná.

DPP zaznamenal zájem i ze strany žen, avšak žádná uchazečka nespĺnila předpoklady. Jedná se o splnění předpisů v oblasti vzdělávání a zdravotní způsobilosti podle vyhlášky k zákonu o drahách. Ta není limitována pohlavím. Za předpokladu, že DPP bude provádět nábor na pozici strojvedoucího metra, a uchazečka splní podmínky, nebrání nic tomu, aby povolání strojvedoucího metra vykonávala žena.

Ženy řídí také vlaky Českých drah, i když je možné je spočítat na prstech jedné ruky. „U naší společnosti jsou zaměstnány tři ženy, z toho jedna je na mateřské dovolené a jedna žena je u ČD Cargo. O jejich profesionalitě a uplatnění svědčí také fakt, že jedna z nich

slouží i na nejmodernějších vlacích railjet a lokomotivách Taurus,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Ještě méně žen řídí autobusy a vlaky největšího tuzemského soukromého dopravce Student Agency.

„V současné době ve společnosti Student Agency pracuje 428 řidiček autobusů a 2 řidičky. U společnosti Regiojet, realizující osobní vlakovou dopravu na území České a Slovenské republiky, pracuje aktuálně 66 strojvedoucích, ale žádná žena-strojvedoucí,“ řekla Novinkám mluvčí Student Agency Petra Nováková.

„Bohužel, přesná čísla týkající se řidiček nemám, ale obecně jich je velmi málo. Rádi bychom se v jejich zaměstnávání více přiblížili Západu a Skandinávii, kde jsou například v autobusech zcela běžné,“ řekl Novinkám mluvčí sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia Martin Felix.

Jak vyplývá z informací jednotlivých krajských poboček úřadu práce, některé ženy se hlásí do rekvalifikačních kurzů na řidiče MHD, i když jich jsou spíše jednotky než desítky. O mezinárodní dopravu nemají obvykle zájem, protože ji prakticky nelze skloubit s péčí o rodinu. I tady jsou ale výjimky, v poslední době hradil dvěma uchazečkám rekvalifikaci na získání profesního průkazu na kamion Úřad práce v Hradci Králové.

# Včelka Mája po rekonstrukci „odletěla“ zpět do Německa

V noci z 23. na 24. ledna 2014 dorazil do Opravny tramvají DPP vůz KT8D5, kterého zde čekala několikaměsíční „ozdravná kúra“. Externí zakázku ze Strausbergu vyhrála ve veřejné soutěži společnost Cegelec a rozhodla se navázat spolupráci týkající se modernizace tramvaje právě s Opravnou tramvají Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Martina Hoblová, foto: Robert Mara, Michal Chrást, Petr Hejna a Pavel Fojtík

„**K** dohodě o spolupráci Opravny tramvají s firmou Cegelec došlo již v roce 2013. Těto dohodě předcházelo rozhodnutí vedení Dopravního podniku zvýšit aktivity Opravny tramvají v oblasti externích zakázek. Modernizace vozu KT8D5 je proto vnímána jako pilotní projekt spolupráce Opravny tramvají s touto společností v oblasti zahraničních externích zakázek. Věřím, že již v brzké době dojde k realizaci dalších. Na jejich získání se s firmou Cegelec aktivně podílíme,“ řekl k této spolupráci Zbyněk Marcín, obchodní manažer Opravny tramvají.

„KáTě osmičku“ během pobytu v OT čekala generální oprava spojená s technickým zhodnocením. Vůz získal nejen nový kabát, ale stal se díky novému střednímu článku částečně nízkopodlažním vozem. Nelze opomenout ani instalaci moderní elektrické a energeticky úsporné výzbroje Cegelec TV Progress.

Takto dorazilo na začátku roku 2014 do Opravny tramvají DPP „KáTěčko“ z braniborského Strausbergu.



Průběh celé zakázky byl pod pravidelným dohledem konečného zákazníka, který si vyhradil právo uvolňovat články k dalším etapám prací až po důkladné kontrole. „Přestože zaměstnanci Opravny tramvají, díky dlouholeté zkušenosti, znají průběh generálních oprav pražských vozů KT8D5, byla tato práce daleko náročnější.

Střední nízkopodlažní článek tramvaje vyrobily Krnovské opravy a strojírný.

Hlavní požadavky byly kladeny na kvalitu provedených prací, logistiku oprav a dodržení termínu odevzdání. Velkými změnami pro nás pak byly práce s jiným materiálem podlah, stropů, bočního obložení a kabeláže. V průběhu montáže jsme bojovali s termíny dodávek dílů od obchodních partnerů a včasným dodáním projek-







ové dokumentace, mimo jiné právě pro kabeláž," řekl vedoucí provozu Vozové skříně Ivo Stránský.

Při kompletaci zakázky vznikly navíc potíže související s německými bezpečnostními a provozními předpisy. „Největším oříškem tohoto projektu byl požadavek německého Drážního úřadu realizovat

modernizaci ‚KáTěčka‘ dle platných německých norem a drážních předpisů, které se v některých oblastech výrazně odlišují od standardů používaných v České republice,“ uvedl Jaroslav Janda, vedoucí provozny Opravny tramvají DPP.

Příkladem toho může být nutnost posouzení použitých materiálů (podlaha,

„KáTěčko“ ev. č. 22 ve své domovské vozovně ve Strausbergu v září 2008.

stropní a boční obklady, kabeláž atd.) z pohledu hořlavosti dle DIN 5510, na základě něhož došlo z cca 80 % k jejich nahrazení. „Dále jsme museli, vzhledem ke specifčnosti požadavků na vnější vizáž tramvajového vozu, kdy bylo nutné maximálně sladit design vozu KT8D5.RN2S s designem vozů Bombardier Flexity Berlin (GT6-08ZR/F6Z) již provozovaných ve Strausbergu, pozměnit a upravit náš lakovací systém. Nechci však vyjmenovávat všechny problémy a zádrhele, kterých je okolo každého prototypového projektu nespočet, důležité pro nás je, že se díky šikovnosti a pracovitosti všech zúčastněných, kterým chci i tímto poděkovat za jejich přístup, podařilo všechny komplikace vyřešit >>>

## Z OPRAVNY TRAMVAJÍ DPP V HOSTIVAŘI SE ZCELA ZREKONSTRUOVANÝ VŮZ 4. LISTOPADU 2014 VRÁTIL ZPĚT DO STRAUSBERGU. ZADAVATEL HO PODLE ŽLUTO-ČERNÉ BARVY PŘÍHODNĚ POJMENOVAL JAKO BIENE MAJA, TEDY VČELKA MÁJA.

Vlevo dole: Únor 2014. Kostra německého „KáTěčka“ v pilné práci pracovníků Opravny tramvají v Hostivaři.



### KT8D5: TĚMĚŘ 200 VYROBENÝCH VOZŮ

Vývoj tramvaje KT8D5 byl zahájen v roce 1981. Do roku 1984 byly postaveny dva prototypy č. 0018 a 0019, které byly téměř dva roky důkladně zkoušeny v pražské síti ve zkušebním provozu bez cestujících. V roce 1986 byla dodána 10kusová ověřovací série, která byla rozdělena mezi dopravní podniky Praha (4 ks), Brno (2 ks), Most-Litvínov (2 ks) a Košice (2 ks). Na těchto vozech byly ověřovány nové konstrukční úpravy a především probíhalo jejich sledování v pravidelném provozu s cestujícími. Sériová výroba KT8D5 probíhala v letech 1989 až 1993. Bylo vyrobeno 187 sériových vozidel. Převážná většina vyrobených vozů směřovala do měst někdejšího Československa, dále byl uskutečněn export do Severní Koreje, Sovětského svazu a Jugoslávie.



### Poslední čtvrtstoletí „KáTěček“

Po změně politických poměrů v bývalé ČSSR a následně poklesu přepravních výkonů docházelo k odprodeji některých vozidel mezi provozovateli, a nově se tak KT8D5 dostaly i do maďarského Miskolce (vozy z DP Košice a DP Most-Litvínov), německého Strausbergu (vozy z DP Košice) a také se jako ojeté dostaly do DP Brno (3 z DP Košice) a do Sarajeva (4 z DP Košice). Od 90. let procházejí KT8D5 různými formami modernizace, zpravidla spojené s dosazením středního nízkopodlažního článku. Na území České republiky byl provoz původních, nerekonstruovaných vozidel ukončen v roce 2013 (Praha, Brno). Vozidla KT8D5 v původním konstrukčním uspořádání jsou v současnosti provozována v Košicích, Miskolci, Strausbergu (pouze jako záložní tramvaj), Volgogradě a Pchjongjangu. Kromě toho vzniklo v letech 1998 a 1999 také 7 vozů označených jako KT8D5N se středním nízkopodlažním článkem přímo z výroby. V provozu jsou v Brně. Vyznačují se především elektrickou výzbrojí ČKD TV14D s diagnostickým CAN, předsvuvnými dveřmi, plnohodnotnou klimatizací stanoviště řidiče, ručním řadičem a tím, že mají skládací spráhlo. Celkový součet „KáTěček“ tak dělá 206 kusů.

Michal Chrást

ke spokojenosti naší i zadavatele,“ vyjádřil se ke kompletní generální opravě Janda.

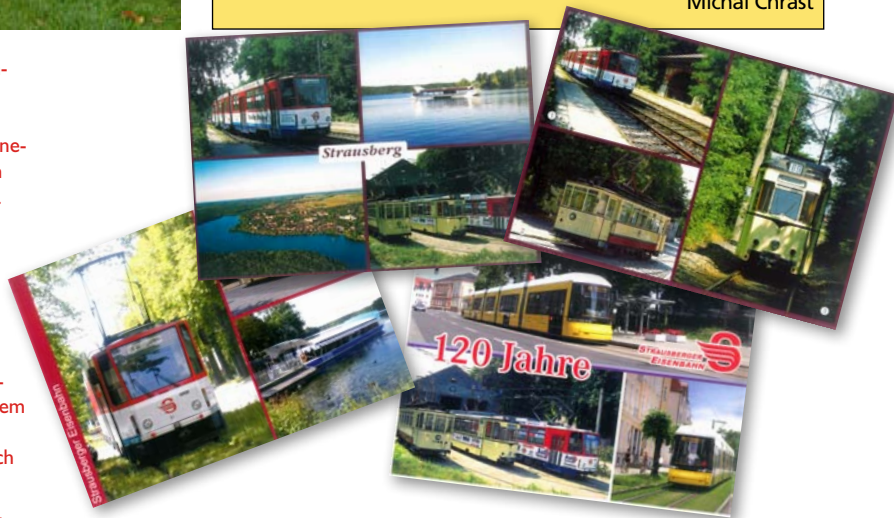
Na přání zákazníka byly do vozu instalovány také další, pro opravnu nestandardní prvky. Jednalo se o kola širší 95 mm, řadiče Alfa Union s doplněním funkce „mrtvý muž“, kombinaci klimatizace řidiče THERMO KING a kaloriferu Alfa Union, kompletní dveřní systém IGE s kontaktními lištami v obou křídlech, plošinu pro invalidy BODE a nový informační systém BUSE včetně LCD panelů.

K úplnému dokončení zakázky za cca 17,8 milionu korun však ještě před prázdninami chyběla jedna podstatná část vozu, a tou byl střední nízkopodlažní článek. Ten byl subdodávkou firmy Pragoimex a vyrobily jej Krnovské opravny a strojírny. „Největší obavy jsme měli o střední článek, který se vždy nakupoval kompletně

Nejen na zrekonstruované trati v Průběžné ulici budila tramvaj v neobvyklých barvách zájem veřejnosti.

Vpravo: Strausberg vydává i pohlednice s tématem veřejné dopravy. „KáTěčka“ na nich nemohla chybět.

Dole: Mezi svými „Německá“ tramvaj KT8D5.RN2S se na obrátcích v Lehovci ocitla mezi pražskými vozy KT8D5.RN2P.



hotový a po dokončení modernizace krajních článků byl zařazen mezi ně. Z důvodu konstrukčních úprav, například jiného prostoru pro vozíčkáře nebo jiné plošiny pro invalidy, jsme byli nuceni od dodavatele

zakoupit nízkopodlažní střední článek jen v hrubé stavbě a v základním laku. Ostatní práce, jako kabeláž a kompletace, se tedy u nás prováděly prvně,“ doplnil vedoucí provozu Ivo Stránský.



Začátkem října 2014 začalo předávání dokončeného vozidla zástupcům Strausberg Eisenbahn GmbH Strausberg a německého Drážního úřadu. Po úspěšném ukončení statických zkoušek byl vůz uvolněn k jízdám bez cestujících na pražských tramvajových tratích. Z důvodu jejich náročnosti a důrazu na plynulost a bezpečnost provozu byly tyto zkoušky prováděny od 13. do 16. října vždy v nočních hodinách v úseku Palmovka – Harfa. Jelikož tramvaj zvládla všechny zkoušky bez větších problémů, následovala konečná montáž jednotlivých prvků, doladění softwaru a denní zkušební provoz bez cestujících s nutností najet minimálně 200 kilometrů. V ulicích Prahy ji tak mohli obyvatelé vidat i ve dne, a to 20. a 21. října.

Po nelehké, ale úspěšné práci zaměstnanců Opravy tramvají DPP v Hostivaři se zcela zrekonstruovaný vůz 4. listopadu 2014 vrátil zpět do svého německého působiště, do Strausbergu. Sám její zadavatel ho podle žluto-černé barvy příhodně pojmenoval jako Biene Maja, tedy Včelka Mája.

#### POČET DODANÝCH VOZIDEL Z PRVOVÝROBY (OVĚŘOVACÍ + SÉRIOVÁ VÝROBA)

Brno .....	28 + 7 KT8D5N
Košice .....	40
Most-Litvínov .....	8
Ostrava .....	16 (15 sériových a prototyp 0019)
Pižetň .....	12
Praha .....	48
Pchjongjang .....	45
Sarajevo .....	1
Volgograd .....	1 (prototyp 0018)



Pro DPP má však tento projekt ještě jednu výhodu. Část ceny za modernizaci tramvaje ev. č. 22 uhradí podnik Strausberg Eisenbahn dalšími dvěma ojetými vozy KT8D5. Tato „KáTěčka“ projdou v nejbližší době modernizací standardního rozsahu, a Praha tak za výhodných podmínek získá navíc dvě obousměrné, částečně nízkopodlažní tramvaje KT8D5. RN2P. První z nich dorazila do Prahy začátkem listopadu tohoto roku a druhá se v Opravně tramvají objeví až po zprovoznění dodané modernizované tramvaje ve Strausbergu.

Tím se počet těchto tramvají v parku DPP vrátí na původní hodnotu 48. Jeden vůz KT8D5 (ev. č. 9006) byl totiž dříve havarovaný a další (ev. č. 9048) byl v původním provedení umístěn do Muzea MHD ve vozovně Střešovice. 🚫

Biene Maja ve vozovně Hloubětín v rámci zkušebního provozu vedle tatrováckých sester, označených shodnou strausbergskou linkou.

Vpravo: V roce 2013 vyšla publikace o kolejových vozidlech ve Strausbergu. Tramvaje z pražské Tatry zde hrají jednu z hlavních rolí.



Ze zkušební jízdy tramvaje zvané Včelka Mája u Balabenky 21. 10. 2014.

# Nově v metru: výhybka a zabezpečovačka

Naposledy jsme se výlukám v metru věnovali v květnu článkem Velké velikonoční výměny výhybek.

V jeho závěru jsme avizovali říjnovou výměnu výhybky č. 3 ve stanici Pražského povstání a v té době dosud termínově nejisté napojení zabezpečovacího zařízení na V.A na Dejvické.

Tak pojďme na to.

Petr Ludvíček, foto: Ivan Příbyl a Zdeněk Rampa

**J**ak píše Marek Kopriva, vedoucí jednotky Dopravní cesta Metro, v úvodníku tohoto čísla, DPP má za sebou 25 nových výhybek ve šterkovém loži z celkových čtyřiceti. DP kontakt jednotlivé akce mapuje od začátku, takže nemůže vynechat ani letošní říjnovou výluku na trase C, spojenou s výše zmíněnou akcí kolem výhybky č. 3 ve stanici Pražského povstání, která se nachází v 2. koleji směrem k Pankráci. Bylo jí čtyřicet let a její sanace „způsobila“ výluku v úseku Muzeum – Budějovická, a to od pátku 24. října od 19.30 hod. do zahájení provozu v pondělí 27. října. K výměně výhybky a šterkového lože se přidružila akce v tunelu mezi Pražským povstáním a Pankráci, kde došlo k výměně původních dřevěných pražců za železobetonové, a to ve zhruba 100metrovém pravém oblouku ve stoupání.

Obě spojené akce představovaly práce v objemu 6 milionů korun. Zajímavostí byl tentokrát díky místním podmínkám minimální operační prostor pro tradičního účastníka sanací výhybek – dvoucestný bagr. Jak říká **Ivan Příbyl, vedoucí provozu Tratové hospodářství**: „Znamenalo to s každou naloženou lžící starého a poté

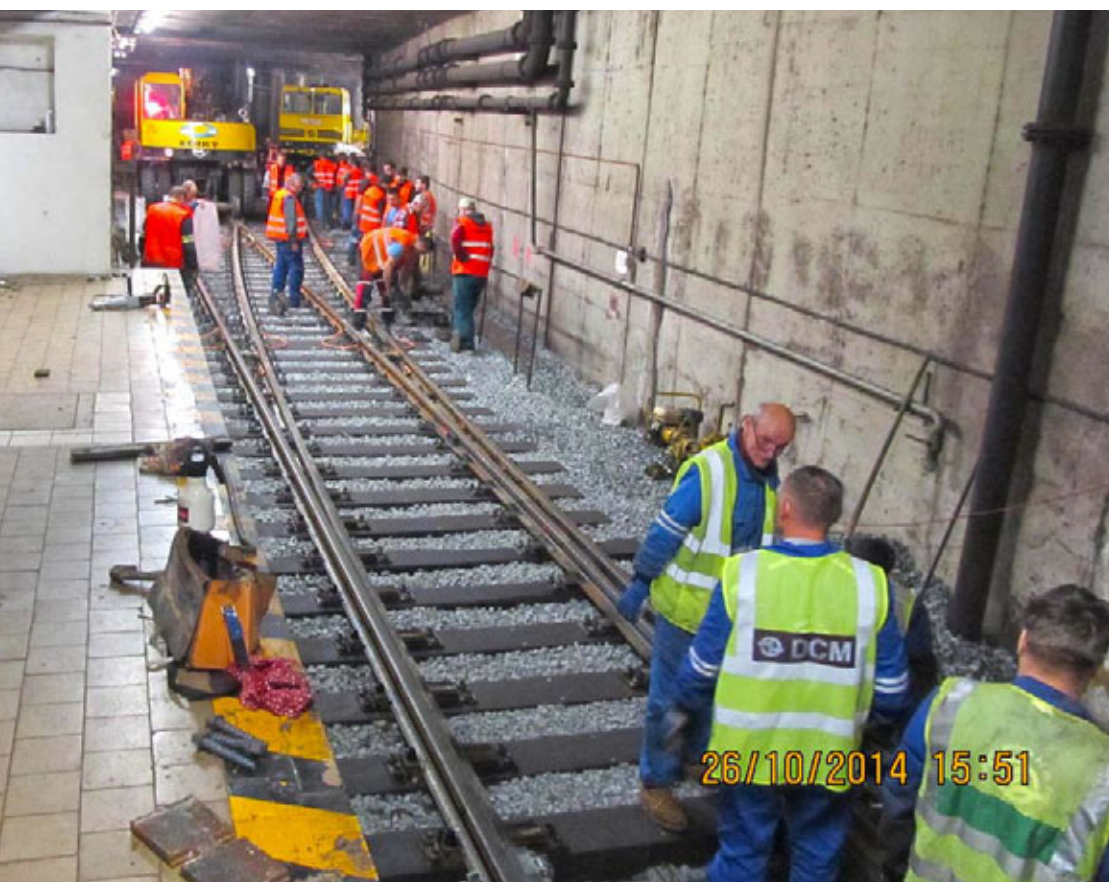
*i nového šterku přejet kolem celého nástupiště na opačný konec stanice. Po přejezdu kolejovou spojkou byl materiál složen do přistavených služebních vlaků, resp. z nich vyložen.*“ Stísněný prostor nedovolil ani nasazení většího počtu pracovníků na manuální práce, takže tentokrát pravidlo o pečlivé logistické přípravě platilo dvojnásob.

Až v době před uzávěrkou tohoto čísla se vyjasnil termín akce na Dejvické. V sobotu 1. listopadu od 22 hodin došlo v souvislosti s novým úsekem trati A ke dvouhodinové noční výluce v úseku Staroměstská až Dejvická z důvodu zahájení přepojování zabezpečovacího zařízení.



Dosud zde bylo provozováno původní reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD-71, které výhledově pro provoz na pátém áčku muselo být nahrazeno elektronickým stavědlem. Nová reléová místnost, vybavená potřebnými prvky HW, byla v té době již plně připravena. V takto prodloužené přepravní výluce se oživily s předstihem některé části elektronického stavědla s těmi nejnutnějšími funkcemi: „*Místo některých kolejových obvodů byly již v činnosti počítače náprav v redukováných rozestupech a zapojila se vybraná původní návěstidla, funkční bylo ovládání jediné výměny na obrátové koleji 01,*“ vypočítává **Zdeněk Rampa, vedoucí odboru Řízení provozu**, a pokračuje: „*Poté následovala další fáze – v období od zahájení provozu v neděli 2. 11. do ukončení provozu v pátek byl provoz zabezpečen činností provizorního zabezpečovacího zařízení, které dovolovalo jízdy bez vlakového zabezpečovače v prodlouženém, prakticky prázdninovém intervalu. Z tohoto důvodu byly vlakové čtyři doplňovány v úseku mezi Hradčanskou a Dejvickou na dvoučlenné.*“ Během této fáze prací se přepojovaly všechny vnější prvky v kolejišti a tunelech, tzn. veškerá kabeláž od stávajících návěstidel, přestavníků a kolejových obvodů ze staré reléové místnosti do nové. Všechny nové funkcionality elektronického stavědla včetně vlakového zabezpečovače se poté musely vyzkoušet. K tomu byla určena druhá z výluk, kdy během víkendu 8. a 9. listopadu byl vyloučen provoz metra na trati A mezi Můstkem a Dejvickou. „*Přepojovat se bude i pracoviště vlakového dispečera na Centrálním dispečerinku, ale to až z kraje příštího roku,*“ dodává Rampa.

Termín letošní závěrečné akce je jasný. Probíhá od 15. do 17. 11. – tedy v době distribuce tohoto čísla – a týká se kompletní výměny výhybek č. 2 a 3 ve stanici Želivského na trati A. Třídenní práce, které si žádají výluky v úseku Depo Hostivař – Náměstí Míru, by měly být úspěšně ukončeny s ranním výjezdem 18. listopadu. Postup prací odpovídá postupu např. ve stanici Pražské povstání jen s tím rozdílem, že práce jsou fázově posunuty. Nejprve se začne sanovat první výhybka a po dokončení jednotlivých operací se aktivity posouvají na druhou z výhybek. 🚫



26/10/2014 15:51

# TAKTICKÉ CVIČENÍ V BLANCE



Praha se připravuje na otevření tunelového komplexu Blanka. Zvažuje se, že by tunelem, dlouhým 5,5 km, mohla být vedena i pravidelná autobusová linka. Na konci září se v tunelu uskutečnilo taktické cvičení složek integrovaného záchranného systému, zaměřené na řešení řetězové dopravní nehody osobních automobilů a kloubového autobusu. Podívejme se do zákulisí cvičení pohledem jednotky Správa Vozidel a Autobusů a Hasičského záchranného sboru DP.

Michal Brunner a Ondřej Volf, foto: Otakar Svátek

**D**opravní podnik byl v polovině roku osloven Magistrátem hl. m. Prahy s žádostí o poskytnutí vyřazeného autobusu k destrukci při cvičení v tunelu Blanka, které bylo naplánováno na čtvrtek 25. září 2014. Jednotka SVA vybrala kloubový autobus Karosa modelové řady B941E z roku 1999 (evidenční číslo 6326), který byl vážně poškozen při dopravní nehodě 8. srpna 2014 v ulici V Olšinách a jehož oprava by byla nerentabilní. Den před cvičením byly v garáži Kačerov z autobusu odčerpány všechny provozní kapaliny, podnikoví hasiči pomohli s destrukcí interiéru a následně byl autobus za jejich asistence odtažen vyprošťovacím tahačem Volvo jednotky SVA na určené místo v tunelu. Tady byl podle scénáře cvičení postaven tak, aby stavební prvky znesnadňovaly přístup do dveří autobusu.

Ve stanovený den ve 13 hodin bylo cvičení zahájeno. Pražské složky IZS byly vyslány k hromadné nehodě v tunelu Blanka. Vzhledem k přítomnosti kloubového autobusu v koloně havarovaných vozidel vyjelo k zásahu spolu s jednotkami HZS hl. m. Prahy také družstvo HZS DP z požární stanice Zličín, doprovázené ještě speciálním technickým automobilem Tatra. Po dojezdu k nehodě zjistili

hasiči, že se na místě nachází velké množství zraněných osob a někteří cestující zůstali uvězněni v havarovaném autobusu. Zde přišla ke slovu naše technická Tatra, vybavená tzv. těžkou soupravou hydraulického vyprošťovacího zařízení, včetně hydraulického prostřihovače Weber. Hasiči se tímto nástrojem doslova prokousali bokem autobusu a vytvořili v karoserii otvor, dostatečně velký pro záchranu zraněných cestujících. Vzhledem k rozsahu události byly aktivovány postupy IZS pro řešení hromadných neštěstí. Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy vyslala

Nahoře: Policejní vrtulník odlétá od ústí tunelu na Letné s těžce zraněným do nemocnice.

Prioritou záchrannářů bylo vytřídění zraněných po dopravní nehodě podle závažnosti jejich stavu.

k tunelu zdravotnický modul Golem a velkoprostorovou sanitku Mercedes Atego. Pro nejzávažněji zraněné přiletěl vrtulník Letecké služby Policie ČR. Velitel zásahu si vyžádal od Dopravního podniku autobus pro soustředění lehce zraněných a jejich transport do nemocnice.

Provedením protipožárních opatření, záchranou zraněných a jejich koordinovaným odsunem však činnost záchrannářů na místě nekončila. Událost přešla do fáze likvidačních prací, kde už prakticky nebylo rozdílu mezi cvičením a reálným zásahem. Na scéně se opět objevil žlutý podnikový tahač Volvo a za opětovné asistence HZS DP byl autobus připraven k odtahu a přepravě do garáže Vršovice. Zde jsou centrálně deponovány vyřazené autobusy, určené k vytěžení náhradních dílů, a dále jsou nabízeny k odprodeji obálkovou metodou.

Popsané cvičení je názorným příkladem toho, jak mohou být vyřazené autobusy ještě užitečné. Již v uplynulých obdobích poskytla jednotka SVA jednotlivá vozidla ke zkouškám rychlosti šíření požáru, součinnostním cvičením IZS nebo nácvikům speciálních útvarů Policie ČR. Další odborná zaměstnání s vyřazenými autobusy pro podnikové hasiče i externí složky IZS se již začínají připravovat.



# Co nového v komunikaci autobus-semafor

V letních měsících roku 2014 byly provedeny zásadní úpravy pro zlepšení funkčnosti a zvýšení spolehlivosti systému tzv. aktivní detekce, tedy preference autobusů na světelně řízených křižovatkách. Pojdme se podívat, jak fungují v praxi.

Jan Barchánek, foto: archiv JPA

**P**reference povrchové MHD je v současné době vzhledem k přetížení pražských komunikací klíčovým a zcela nezbytným opatřením pro udržení požadované kvality poskytovaných služeb veřejné dopravy s významným pozitivním efektem na provozní ekonomiku. Limitujícím faktorem kapacity komunikační sítě jsou křižovatky, a právě zde mohou vhodně navržená a dobře fungující preferenční opatření pomoci nejvíce.

## NA KŘÍŽOVATKÁCH POMÁHÁ AKTIVNÍ DETEKCE

Ideálním řešením pro bezproblémový průjezd autobusu křižovatkou je samostatný vyhrazený řídicí pruh. Vzhledem k nedostatečným šířkám uličního prostoru a významnému omezení kapacity celé křižovatky jsou však taková řešení v Praze jen ojedinelá. Vhodnou a používanou variantou je **systém tzv. aktivní detekce, kdy autobus aktivně komunikuje s radičem světelného signalizačního zařízení**. Prvotní iniciace probíhá pomocí inframajáku (umístěny jsou obvykle na sloupech veřejného osvětlení), které trvale vysílají infrasi signál proti směru jízdy autobusu. Na základě přijaté informace infrapřijímačem v autobuse proběhne ověření a spárování s daty o křižovatce a aktuální odchylce od jízdního řádu v palubním počítači. Po ujetí stanovené vzdálenosti od inframajáku (měřeno odometrem, případně jiným zařízením dle typu vozidla) je zahájena rádiová komunikace s radičem křižovatky. U novějších vozidel je doplněn systém GPS detekce, který rádiovou komunikaci s radičem řídí pomocí porovnávání aktuální polohy autobusu (dle GPS) se souřadnicemi tzv. přihlašovacích a odhlašovacích bodů, tzn. bez inframajáku. I v tomto případě jsou využívána také aktuální data z palubního počítače.

Samotné chování křižovatky po přijetí preferenčního požadavku je závislé na konkrétním dopravním řešení. **Základním principem je minimalizace zdržení autobusu při čekání před křižovatkou**, kalkulováno však musí být zejména vyklizení případné kolony ostatních vozidel v jízdním pruhu před autobusem. U složitějších křižovatek se přidávají kom-

**Na základě přijetí signálu z inframajáku je zahájen celý proces komunikace autobusu s radičem křižovatky.**



binace preferenčních požadavků z více různých směrů, případně kombinace autobusových požadavků s požadavky tramvají. Nejčastěji je preference řešena prodloužením příslušné fáze signálního programu. Dalšími způsoby jsou předvzběr, vložení fáze navíc nebo změna pořadí fází, případně zařazování některých fází pouze v případě preferenčního požadavku. Vzhledem ke společnému využívání řadících pruhů s individuální dopravou bohužel nelze u autobusové preference (na rozdíl od tramvají) zajistit tzv. preferenci absolutní, kdy minimálně první přihlášené vozidlo projíždí křižovatkou bez zastavení. **Autobusová preference tedy nezajistí ve všech případech okamžitý průjezd a nelze očekávat pokaždé „poddržení zelené“, ale oproti stavu bez preference jednoznačně zkracuje průměrné zdržení při čekání na křižovatkách**. V mimošpičkových obdobích a na jednodušších křižovatkách je však parametrů absolutní preference téměř dosahováno.

**Vybavení konkrétního autobusu systémem preference lze nejlépe identifikovat podle přijímače infrasi signálu, který je umístěn pod přední vnější informační panel.**

## KONTROLA SPRÁVNÉ FUNKCE

Systémem aktivní detekce pro autobusy je v současné době vybaveno přibližně 30 % pražských světelně řízených křižovatek a cca 70 % autobusů. Systém je

standardně montován do všech nově dodaných vozidel a osazována je také drtivá většina nově budovaných nebo modernizovaných křižovatek. K ověření správné funkce systému aktivní detekce slouží několik různých zařízení.

Kontrola přímo na křižovatce je možná pomocí tzv. kontrolního návěstidla, které rozsvícením signalizuje přijetí přihlašovací zprávy pro příslušný směr jízdy. Návěstidlo zhasíná na základě odhlášení, jež by mělo proběhnout až v prostoru křižovatky, případně po uplynutí anulační doby. **Správnou funkci vozidla a křižovatky tedy řidič pozná, pokud vidí rozsvícené návěstidlo v příslušném směru**. Naopak pokud ještě před vjetím do křižovatky návěstidlo zhasne, jedná se pravděpodobně o poruchu zařízení pro měření ujeté dráhy v autobuse. Po odhlášení a zhasnutí návěstidla dojde v radiči k ukončení preferenčních změn (tzn. např. ukončení prodloužení zelené fáze). Na některých místech, zejména při jízdě po tramvajovém tělese, jsou obdobným způsobem využívána tzv. výzvovalá návěstidla, která navíc rozblíknutím informují o blížícím se začátku volna. Kontrolní ani výzvovalá návěstidla v žádném stavu však nenahrazuje signál volno ani jiné signály pro řízení provozu.

Další ověření funkce systému na vozidle je možné pomocí kontrolního zařízení u vjezdové brány do garáže. Pro kontrolu řidičem slouží optický panel, kde se v případě správné funkce zobrazuje evidenční číslo vozu. Kontrolní zařízení současně vyhodnocuje funkčnost systému podrobněji (kontrola přesnosti měření





ujeté vzdálenosti, ověření funkčnosti in-fradetekce i GPS detekce, ověření verze dat), výsledky jsou přístupné pro příslušné pracovníky JSVA. Pro diagnostiku při opravách dále slouží mobilní kontrolní zařízení.

**Pro zajištění správné funkce systému a maximální využití pozitivních efektů na křižovatkách je důležitá průběžná kontrola a předávání případných zjištěných závad.** Průběžnou kontrolu vozidlových zařízení zajišťují pracovníci JSVA na základě výstupů z kontrolních zařízení. Pro včasnou identifikaci závady na vozidle i křižovatce je samozřejmě vhodná i spolupráce řidiče, přičemž závadu na vozidle (nefunguje žádná křižovatka ani kontrolní zařízení na garáži, křižovatky fungují nepravidelně, vozidlo se předčasně odhlašuje, apod.) je žádoucí zapsat do zakázkového listu a závadu na křižovatce (jedna křižovatka pravidelně nefunguje a ostatní jsou funkční) je vhodné nahlásit dispečinku, případně uplatnit prostřednictvím provozní komise.

#### ÚPRAVY SYSTÉMU V LÉTĚ 2014

V průběhu dodávek nových vozů proběhlo v rámci systému aktivní detekce postupně několik úprav. I přes uvedené úpravy přetrvávaly některé komplikace, zejména v oblasti technických možností aktualizace dat. Na základě intenzivních jednání s dodavateli systému aktivní detekce i vozidlového informačního systé-


mu se v období červenec – srpen 2014 podařilo zrealizovat plošné úpravy na nových i starších vozidlech, které by měly uvedené komplikace eliminovat. **U nových vozidel došlo k plnohodnotnému zprovoznění obou systémů detekce** (in-fradetekce jako primární a GPS detekce jako záložní, např. při zakrytí signálu in-framajáku souběžně projíždějícím větším vozidlem, apod.). **Dále byl doplněn systém automatizované aktualizace dat pro GPS detekci pomocí kontrolního zařízení na garáži.** U starších vozidel opravu jednotlivých komponent systému. Komunikační jednotky v novějších i starších vozidlech a také na křižovatkách byly na základě požadavku Českého telekomunikačního úřadu zároveň přeladěny na novou komunikační frekvenci. Uve-



**Vlevo dole: Doplnkové návěstidlo na křižovatce zajišťuje pro řidiče zpětnou vazbu o přijetí požadavku na preferenci.**

**Dole: Kontrolní zařízení na vjezdové vrátnici garáže. Zobrazení evidenčního čísla vozu je informací o správné funkci vozidlové části systému.**

dené časově náročné úpravy by nemohly být zrealizovány bez úzké spolupráce s dodavateli, klíčovým faktorem však bylo nadstandardní nasazení pracovníků JSVA (servis OIS), kteří zajistili demontáž a zpětnou montáž jednotlivých zařízení včetně následných kontrol funkčnosti ve velmi napjatém harmonogramu a nad rámec ostatních pracovních povinností. I touto formou je na místě poděkovat všem zainteresovaným.

Na základě následného vyhodnocení funkčnosti systému v průběhu září a října lze konstatovat, že **díky provedeným úpravám došlo k významnému zvýšení spolehlivosti celého systému aktivní detekce** a také ke zlepšení podmínek pro identifikaci a řešení případných závad na jednotlivých křižovatkách či vozidlech. 



# Soutěžní body pod pantografem se zlatou tečkou

V závěru září 2014 se konala mezinárodní soutěž v jízdě zručnosti řidičů tramvají. Po několikaleté přestávce ji uspořádal Dopravní podnik města Brna, a to u příležitosti oslav 145. výročí zahájení provozu první koněspřežné tramvaje, která vyjela do ulic Brna v roce 1869, a stala se tak prvním tramvajovým systémem u nás.

Pavel Strnad a Vlastimil Smetana, foto: Pavel Strnad a DPMB



Vlastimil Smetana a Zdeňka Bäumelová z vozovny Motol před nástupem na jízdu zručnosti.

Soutěž se konala v areálu brněnské vozovny Medláňky, která byla zprovozněna v roce 1958 jako tramvajová a trolejbusová vozovna. V minulosti však byly trolejbusy kvůli dlouhé nájezdové trase z vozovny přemístěny jinam a vozovna byla adaptována na garáže autobusů. Zároveň zde byly zřízeny ústřední opravný tramvají. Vozovna Medláňky má stavební uspořádání kolejové harfy tak, že je depo průjezdné a zároveň je zde možná jízda po okruhu, což dává možnost soutěž uspořádat právě zde.

Pro soutěžní týmy byla nejprve připravena prohlídka Brna s hradem Špilberkem a exkurze v moderní trolejbusové vozovně Komín, která měla být původně také útočištěm pro tramvaje. Zajímavá byla i návštěva Střední školy informatiky, poštovníctví a finančnictví Čichnova Brno, kde mj. provozují model tramvajového kolejíště, na kterém lze pomocí originálního řídicího stanoviště či prostřednictvím počítačů jednotlivé tramvaje přímo ovládat, což si i někteří soutěžící vyzkoušeli.

Oficiální zahájení soutěže proběhlo v kongresovém sále hotelu Prometheus, kde úvodním slovem generální ředitel DPMB Miloš Havránek klání odstartoval. Po slavnostní večeři si jednotlivé soutěžní týmy, které zastupovaly města s tramvajovými provozovými z Česka a Slovenska a jež byly tvořeny vždy dvojicí soutěžících, mu-

žem a ženou, vylosovaly startovní čísla. Vedoucí jednotlivých týmů se staly porotci v soutěžních disciplínách. Z Česka se nemohl zúčastnit tým z Mostu-Litvínova, jinak byla reprezentována všechna města, tedy **Praha, Brno, Ostrava, Olomouc, Plzeň, Liberec-Jablonec** a ze Slovenska **Bratislava a Košice**. Prahu reprezentovali se startovním číslem 7 Zdeňka Bäumelová a Vlastimil Smetana s vedoucím Pavlem Strnadem, všichni z vozovny Motol.

Teoretickou část soutěže odstartoval Roman Hapal, vedoucí oddělení vzdělávání zaměstnanců, informací o programu ACTUATE, jehož se DPMB aktivně zúčastňuje. Tento program se zaměřuje na tzv. Eco-driving, což je soubor opatření, která podporují řidiče v bezpečném, ekologickém a ekonomickém ovládní vozidla. **Teoretická část soutěže se skládala z testů z pravidel silničního provozu a zdravotvědy.** Otázky z nauky o vozidle byly vypuštěny, neboť dnes jednotlivá města provozují rozmanité vozové parky a těžko by se hledala shoda nad společnými otázkami, objektivními pro všechny.

V praktické části na družstva čekalo seznámení se soutěžním okruhem, kde je čekalo 9 bodově hodnocených disciplín.

Zatímco soutěžící předváděli svoji praktickou zručnost a um na trati, ostatní měli možnost zhlédnout v depu připravenou výstavku vozů, které DPMB provozuje. Zájemci tak mohli obdivovat například vozy Škoda 13T, VarioLF2R.E, Tatra K3R-N, Tatra RT6N1, Tatra K2 a Tatra T3R.P. Ve výpravě pak byly prezentovány průběžné výsledky soutěže a podávány občerstvení. Po obědě přišly na řadu další 4 týmy, mezi nimi i soutěžící z Prahy. Nejdříve se seznámili na místě s vozem, se kterým absolvovali jízdu. Jednalo se o vůz **Tatra T3R.PV ev. č. 1657 expražský zrychlovač**. Zásadním bodem pro naše soutěžící byl fakt, že se jednalo o **vůz s ručním řadičem mající funkci mrtvého muže**, kdy musí být řadič trvale zatlačen, jinak po několika sekundách nastoupí záchranná brzda. Tato funkce je v ostatních městech běžným standardem a pro naše soutěžící byla velmi komplikovanou překážkou, neboť se jedná o velmi nezvyklý pohyb ruky. Následovala ještě nesoutěžní jízda, kdy se aktéři na krátkém úseku trati mohli seznámit s chováním vozidla při jízdě i brzdě a zejména s okamžikem nástupu mechanické brzdy, což bylo stěžejní pro několik soutěžních disciplín.

Porotci soutěže, uprostřed Pavel Strnad při obhlídce soutěžní trasy.








Následovala soutěžní disciplína číslo 1, kde po absolvování dechové zkoušky obdržel soutěžící startovní číslo, které vložil za čelní sklo a mohl odstartovat. Druhá disciplína spočívala v **odhadu příjezdního profilu**, kdy překážku na jedné straně tvořila naklánějící se silueta chodce a na straně druhé, ale v jiné úrovni, obrys zpětného zrcátka. Když řidič na vzdálenost zhruba 30 metrů odhadoval, že neprojde, dal znamení výstražným zvonce. Když odhadl, že projede, pokračoval dál plynule na 3. disciplínu. Tou bylo **odhadování konstantní rychlosti** v rozsahu 15–20 km/h na dráze zhruba 50 metrů dlouhé s vypnutým tachometrem. Disciplínou číslo 4 bylo **zastavení v zastávce s měřením přesnosti zastavení** mezi čelem nárazníku a zastávkovým sloupkem a zároveň hodnocením všech klasických úkonů při zastavování a odbavování cestujících v zastávce. Úkolem číslo 5 bylo **spojování vozů**, kdy vůz byl za pomoci manipulanta spojen s vadným vlakem a následně po vykonání potřebných úkonů odsunut. Šestou disciplínou bylo **couvání na překážku z předního stanoviště**, což byla jedna z náročnějších zkoušek, nicméně mnozí závodníci ji úspěšně absolvovali. Nejobávanější disciplína byla ta s číslem 7. Zde se hodnotilo **zastavení pantografem na úsekovém děliči**, kdy tuto disciplínu bez ztráty bodů s absolut-

ní přesností splnil pouze jeden závodník. Osmá disciplína obnášela **zastavení čelem spráhla před překážkou**. Sklon trať znamenal delší brzdovou dráhu tramvaje, a tím i zhoršení odhadu, jak a kdy začít brzdit, aby vůz nezastavil zbytečně daleko od překážky, ale také, aby po nástupu mechanické brzdy ještě nesjel a překážku nesrazil. Nakonec devátá disciplína znamenala vypnutí vozu a ukončení soutěžního okruhu.

Zástupkyni hlavního města Zdeňka Bäumelové se bohužel v soutěži moc nedařilo. Své sehrála hlavně nervozita a tréma. Naopak kolegové Vlastimilu Smetanovi se vedlo dobře, což podtrhl i tím, že jako jediný zastavil přesně na úsekovém izolátoru, takže nezískal v této soutěžní disciplíně jediný trestný bod. Celkově nejnižší počet trestných bodů ze všech disciplín přinesl Vlastimilu Smetanovi absolutní vítězství v celé soutěži před druhou Romanou Sýkorovou z Brna a Petrem Macháčkem z Liberce. Do Prahy tak naši reprezentanti přivezli zlatou medaili, putovní pohár a diplom za absolutní vítězství v soutěži jednotlivců. K tomu se přidalo i čestné uznání za nejlepší styl jízdy tramvají v rámci programu Actuate. V soutěži družstev zvítězili kolegové z Brna, na druhém místě byl Liberec a na třetím Ostrava. Pražské družstvo se umístilo na krásném sedmém místě.

**Účastníci mezinárodní soutěže řidičů tramvají pohromadě na palubě parniku na hladině Brněnské přehrady.**

**Zástupci Prahy, Pavel Strnad a Zdeňka Bäumelová, po předání cen absolutnímu vítězi v soutěži jednotlivců Vlastimilu Smetanovi (uprostřed).**

Po soutěžním klání byla pro účastníky, porotce a pořadatele připravena Šalina Pub, která všechny aktéry odvezla na Brněnskou přehradu, kde byl připraven parník se slavnostní závěrečnou hostinou. Zde byli vyhlášeni vítězové a představiteli vedení DPMB předány hodnotné ceny. Všichni účastníci si díky tomuto víkendu užili zajímavé napínavé chvíle při soutěžích, ale zároveň si odvezli spousty hezkých vzpomínek na kolegy z ostatních tramvajových měst. Těšíme se na další pokračování této soutěže a doufáme, že v brzké budoucnosti také u nás v Praze. 



# FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část

10.

*V dnešním díle představování zhotovitelů stavby se podíváme blíže na technologická zařízení prodloužení metra V.A. Můžeme tak nahlédnout do měření, transformoven, rozvodů, na vzduchotechnická či sdělovací zařízení.*

Lenka Maroušková, foto: archiv Skanska



Dále jsou jednotlivé stanice metra mezi sebou propojeny kabelovými vedeními 22 kV, která jsou zdvojena a provedena třemi jednožilovými kabely o průřezu 240 mm<sup>2</sup>. Nacházejí se ve spodní části tunelů, uložených v ochranných žlabech, a jsou ukončeny v rozvaděči 22 kV ve dvou sekcích. Rozhodující silová kabelová vedení v rozvodech metra jsou duplicitní s ohledem na bezpečnost cestujících a plynulost provozu. Rovněž rozvodná zařízení vysokého a nízkého napětí jsou zdvojena do dvou sekcí, takže v případě poruchy v kabelových sítích nebo rozvodných zařízeních dochází k vypnutí porušených částí a k automatickému zásoku na úrovni vysokého nebo nízkého napětí z druhé záložní sekce. Hlavní zařízení jsou sledována a řízena z centrálního dispečinku MHD (CD).

ra a dále jeden distribuční transformátor 22/0,42 kV, 1600 kVA pro spotřebiče obchodní vybavenosti stanice.

Z trakčních transformátorů jsou napájeny dva trakční usměrňovače 825 V DC, 3000 A, které napájejí přes rozvaděče trakce trakční soustavu metra. Napájecí rozvaděč trakce + 825 V DC obsahuje čtyři vývodní napáječe a jeden napáječ rezervní.

Z distribučních transformátorů metra je napájen motorový rozvaděč 400 V AC, ze kterého jsou napájeny podružné rozvaděče metra a další zařízení MDT. Napájení obchodní vybavenosti je ze samostatného třetího distribučního transformátoru přes rozvaděč pro obchodní vybavenost 400 V AC, kde rovněž končí technologie MDT. Tyto rozvaděče jsou kompenzovány samostatnými kondenzátorovými rozvaděči 400 V AC.

**T**echnologickou část nového úseku metra realizuje společnost Skanska a.s., divize Pozemní stavitelství západ, závod Čechy 02, pod taktovkou Ing. Jaroslavy Reidingerové, výrobní ředitelky, a Lubora Lorence, projektového manažera. Technologická část by se zjednodušeně dala rozdělit na tři na sobě technicky závislé celky. Jednak energetická zařízení, vzduchotechnická zařízení a v neposlední řadě sdělovací zařízení.

**Transformátory v prostorách měřírny a distribuční transformovny stanice Motol.**

## ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

Zařízení energetické soustavy metra, zajišťující dodávku a rozvod elektrické energie pro veškeré elektrické spotřebiče metra, lze rozdělit následujícím základním způsobem:

- elektrická vedení vysokého napětí (přívodní kabelové vedení 22 kV z rozvodu Pražské energetiky do vybraných elektrických stanic metra [Nemocnice Motol], distribuční kabelové vedení 22 kV), trakční vedení;
- elektrické stanice (trakční měřírny, distribuční transformovny, sružené trakční měřírny a distribuční transformovny);
- elektrické vedení a napájení spotřebičů – vozidla metra, motorické, světelné a tepelné spotřebiče, sdělovací a zabezpečovací zařízení, dálkové ovládání, měření a regulace atd.

## ELEKTRICKÁ VEDENÍ VYSOKÉHO NAPĚTÍ

Pro napájení trasy metra V.A je využívána PRE rozvodna Praha ZÁPAD, z které kabely míří do stanice Nemocnice Motol.

## ELEKTRICKÉ STANICE – MĚNÍRNÝ A DISTRIBUČNÍ TRANSFORMOVNY

Měňírny a distribuční transformovny (dále MDT), např. Nemocnice Motol, tvoří technologické zařízení, které začíná v rozvaděči 22 kV AC a končí ve stejnosměrných trakčních rozvaděčích 825 V DC bloku trakce a v distribučních rozvaděčích metra, a to v motorovém rozvaděči 400 V AC, v rozvaděči bezvýpadkového napájení 400 V AC a ve stejnosměrném rozvaděči 220 V DC.

Z rozvaděče 22 kV AC jsou napájeny dva trakční transformátory 22/0,65 kV, 2750 kVA pro trakci, dva distribuční transformátory 22/0,42 kV, 1600 kVA pro motorové a světelné spotřebiče met-

**Připojení kabelů k přívodní kolejnici v prostoru odstavňých kolejí stanice Motol.**

## ELEKTRICKÉ VEDENÍ A NAPÁJENÍ SPOTŘEBIČŮ

Elektrická energie 230/400 V je z elektrických stanic rozvedena do jednotlivých podružných rozvaděčů umístěných v samostatných rozvodnách (místnosti rozvaděčů, rozvodny osvětlení pro nástupiště, vestibuly, tunely atd.) nebo přímo v místě spotřeby (strojovny vzduchotechniky a hlavního větrání, strojovny výtahů a eskalátorů, čerpací stanice, sdělovací a reléové místnosti, atd.). Podružné rozvaděče jsou různého typu a provedení v závislosti na připojených spotřebičích, požadované kvalitě a druhu dodávky elektrické energie. Důležitá zařízení jsou připojena přímo do hlavního rozvaděče v elektric-





mostatné soubory: hlavní větrání, větrání EGB a staniční vzduchotechnika. Účelem hlavního větrání tunelů a stanic metra je odvést tepelnou zátěž vznikající při provozu vlaků, technologických zařízení, současně i od cestujících, a zajistit požadované větrání stanice včetně provozních prostor dle stanovených hygienických limitů. Ovládání ventilátorů je v závislosti na teplotě vzduchu na nástupišťích stanic  $t_{min} = +5\text{ }^{\circ}\text{C}$ ,  $t_{max} = +30\text{ }^{\circ}\text{C}$ . V případě požáru v metru slouží ventilátory hlavního větrání k odvodu tepla a kouře z prostoru tunelů a stanic a k zabezpečení úniku cestujících.


Strojovny hlavního větrání jsou osazeny axiálními přetlakovými ventilátory APWR 1760, s teplotní odolností  $250\text{ }^{\circ}\text{C}$  po dobu 90 minut. Před a za ventilátory jsou osazeny tlumicí stěny tak, aby byl zaručen útlum hluku dle hygienických norem. Větrání EGB řeší větrání provozních místností – akumulátoroven, rozvodn vni i nn, transformoven v jednotlivých stanicích.

Výměny vzduchu jsou navrženy dle typu větraných prostor, tepelných zátěží a druhu škodlivin v místnostech v souladu s požadavky hygienických směrnic. Vzduch je většinou nasávan z traťového tunelu, ve vzduchotechnické jednotce filtrován, případně dohříván a poté rozveden potrubím do jednotlivých prostor. Odvod vzduchu je buď do traťového tunelu, nebo např. u větrání AKU je odveden na povrch.

## SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Obecně je možno rozdělit slaboproudá zařízení na instalované systémy:

- bezpečnostní systémy pro včasné varování a ochranu osob a majetku při nadálých událostech, např. při požáru (elektrická požární signalizace, evakuační rozhlas),
- systémy sloužící k zabezpečení prostor metra proti vniknutí nepovolaných osob a monitorování prostor metra (elektrická zabezpečovací signalizace, průmyslová televize),
- systémy sloužící pro odbavení a informaci cestujícím ohledně přepravy (automatické odbavování cestujících, jednotný čas, informace o konečné stanici vlaku, světelná informační linie),
- systémy pro zabezpečení komunikace pro obsluhu a pracovníky metra (technologická síť, datová síť, telefonní zařízení, systém zajišťující bezdrátové spojení vlakového dispečera s jedoucimi vlaky po celé trase metra, sdělovací kabely).

Všechny výše uvedené systémy jsou propojeny mezistančními optickými a metalickými kabely, které propojují sdělovací místnosti jednotlivých stanic s centrálním dispečinkem (CD) na stanici I. P. Pavlova. Slouží pro přenos dat, informací a řízení provozu jak vlastních sdělovacích zařízení, tak i ostatních provozních souborů (zabezpečení jízdní cesty, ovládání návazných zařízení a dalších systémů metra). 

ké stanici. Celková délka kabelů nízkého napětí je řádově stovky tisíc metrů, proto jsou pro tento účel ve stanicích v hlavních kabelových trasách vybudovány zvláštní kabelové kanály, prostory a šachty, kterými jsou současně vedeny i kabely vysokého napětí – trakce a 22 kV.

Pro veškeré kabelové rozvody se používají pouze kabely, jejichž izolace nevydělává při hoření jedovaté halogenové plyny a zároveň brání šíření plamene (norma ČSN IEC 60332.3, provedení R), nebo pro důležitá zařízení kabely, které navíc vydrží při požáru být 90 minut plně funkční (norma ČSN IEC 60331, provedení V). V tomto smyslu se provádějí i ostatní prvky kabelových rozvodů včetně kabelových konstrukcí. Zde je požadavek na dobu funkčnosti rovněž 90 minut.

**Tlumicí stěna vzduchotechniky, vlevo jsou umístěné průchodky pro kabely.**

## ASDŘ – AUTOMATIZOVANÝ SYSTÉM DÁLKOVÉHO ŘÍZENÍ

Zařízení ASDŘ se zabývá technickým vybavením pro řízení provozu metra. ASDŘ pražského metra je rozděleno do čtyř systémů s vlastním dispečinkem:

- systému dopravního (vlakového) s vlakovým a sdělovacím dispečinkem,
- systému energetického s energetickým dispečinkem,
- systému technologického s dispečinkem technologickým,
- systému osvětlení s dispečinkem osvětlení.

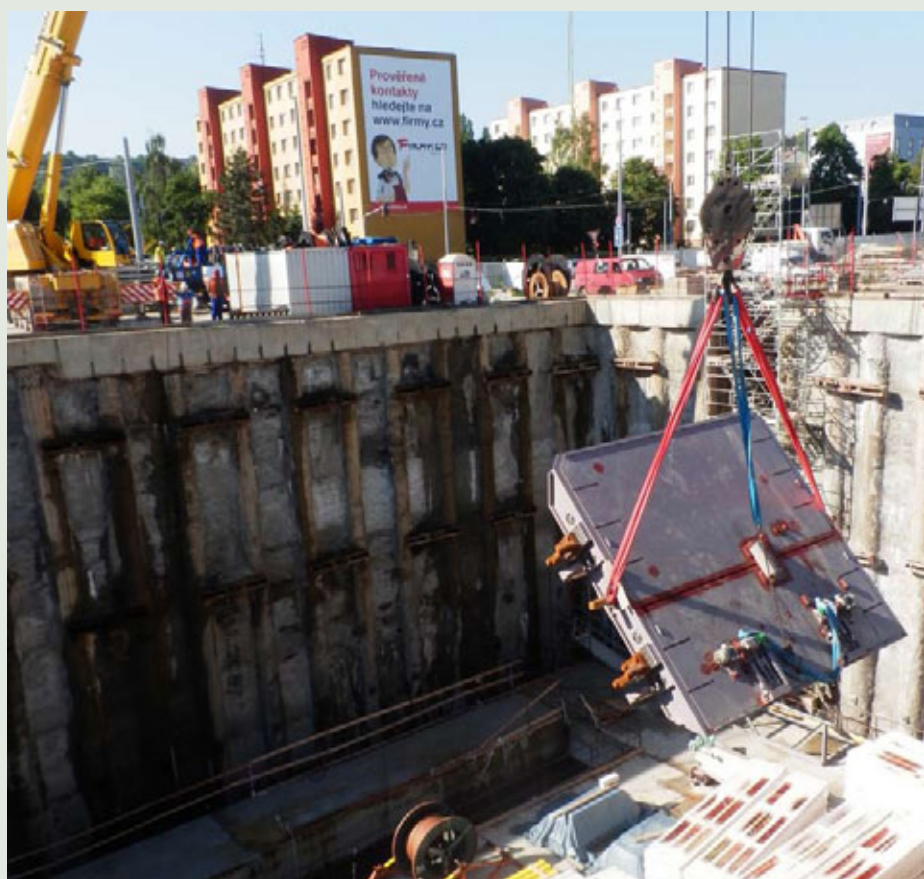
Každý systém je rozdělen na část řídicí, ta je umístěna v příslušném dispečinku v objektu CD, a na část přenosovou, která je umístěna jak v dispečinku, tak v jednotlivých stanicích metra. Všechny systémy jsou vybaveny počítači, které slouží pro sběr dat a jejich vyhodnocení, zařízením pro dálkový přenos dat v obou směrech mezi stanicemi trasy a příslušným dispečinkem, indikačním tablem a nezbytnými ovládacími a indikačními přístroji.

## VZDUCHOTECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ

Vzduchotechniku na metru tvoří tři sa-

**Přesun tlakového uzávěru přes zavěsací otvor na připravený vůz MUV.**

## VĚDĚLI JSTE, ŽE KABELY POLOŽENÉ V ČÁSTI METRA V.A DOSAHUJÍ DÉLKY 750KM A MOHLY BY TAK LEMOVAT TĚMĚŘ CELOU ČESKO-POLSKOU HRANICI?



# Do ulic Fakturová či Nehodová

Regály do stropu, šanony praskající ve švech, desky plné materiálů, které ještě před několika týdny či roky byly aktuální. Příjem, třídění, zařazování a skartace, vše přesně podle daných pravidel. Tak vypadá klasický pracovní den zaměstnanců odboru Spisová služba, které jsme navštívili 23. září 2014 těsně po úspěšném dokončení první fáze budování nové Centrální spisovny DPP.

Jana Šejnohová, foto: Petr Ludvíček

**P**růvodci novými prostory, které Archiv DPP získal v Hostivaři v budově H, nám byli Jaroslava Žilková, Pavel Fojtík a Jiří Kubát. Na začátku života dokumentů ve spisovně je jejich příjem. „Máme zde dvě pracoviště s počítačem, kde pořádáme dokumenty, které k nám byly přivezeny. Po jejich zaevidování od nás putují na tzv. sály,“ začíná povídání Jiří Kubát a chvatně zodpovídá dotaz, k čemu slouží police už ve vstupní chodbě: „Na těchto policích ukládáme dokumenty, které jsme přijali a u kterých následně rozhodneme, kam je zařadíme, zda do archivu nebo do spisovny. Zpravidla jde o útvarové věci.“ K tomu má co říci i Pavel Fojtík: „Když mluvíme o útvarech, tak si musím postesknout, že ne všichni ukládají dokumenty tak, jak by měli. Často je mají rádi u sebe, což nám v zásadě nevadí, ale když jim začnou tzv. přetékát skříňe či sklepy, máme obavu, že své věci likvidují. A to by se dít nemělo. Může tím dojít k nenabratelným ztrátám historických informací.“

„Odbor spisová služba v tomto nabízí svou pomoc. Pokud se na nás někdo obrátí, rádi pomůžeme s evidencí dokumentů v příručních spisovněch a pro záchranu cenných dokumentů jsme ochotni je převzít i nezatříděné. Velkým pomocníkem s evidencí bude v budoucnosti zajištění a zavedení elektronické spisové služby,“ upřesňuje Jaroslava Žilková, vedoucí odboru.

Procházíme mezi jednotlivými regály a dozvídáme se, že ulice na levé straně nesou název Fakturová, Objednávková, Stížností či Nehodová. „Při stěhování písemností z archivu, který je v přízemí a poskytoval nám dočasný azyl, jsme nejprve začali s dokumenty účetního charakteru. Důvodem bylo nejen to, že jich je obrovské množství, ale také to, že jsou často vyhledávané,“ popisuje úplně začátky Jaroslava Žilková a pokračuje: „Dokumenty musí být dobře setříděné, abychom mohli kdykoliv danému referentovi určitého útvaru dohledat to, co právě potřebuje.“

Za plnými regály, které nyní vypadají tak, jako by zde stály odnepaměti, se skrývá doslova mravenčí a stěhovací práce týmu kolem Jaroslavy Žilkové. „Dokumenty jsme vozili na velkých vozících, protože toho bylo tohý. Aktualně se dít říct, že levá část sálu




Tým Centrální spisovny v novém prostředí: Jaroslava Žilková, Robert Mara, Jiří Kubát, Pavel Fojtík, Jana Říhová a Pavlína Vokůrková.

už je seřazená spisovna se skartačními znaky a o tyto dokumenty je pečováno nejlépe, jak to jde,“ popisuje anabázi Jiří Kubát a doplňuje: „Zdaleka to však nejsou všechny spisovni dokumenty, protože kromě hlavního depoziáře máme ještě prostory v přízemí a pak v budově C4, kde zabíráme celý bývalý kryt civilní obrany. Tam je to pro nás ale naprosto nevyhovující, protože v okamžiku, kdy probíhají skartace, musíme vynést třeba až 4,5 tuny písemností ručně po schodech. V novém zázemí máme k dispozici repasovaný výtah, což je určitě významné plus.“

Vpravo dole: Upomínka na ukončení první fáze prací na nové Centrální spisovně 17. 9. 2014.

Dostáváme se do poslední části nové Centrální spisovny, na tzv. nové lino, které odhadem pojme až 1,1 běžného kilometru dokumentů. „Kapacita je počítána

na pět polic v jednom regálu. Do této sekce přibudou písemnosti z vozoven, například výkazy řidičů či dokumenty související s výpravárenskou činností,“ předesílá Jiří Kubát. A Pavel Fojtík uzavírá naši krátkou exkurzi historickou z praxe. „Nevěřili byste, že do dokumentů, jako jsou například výkazy řidičů, se občas nahlíží, byť mají skartační dobu pouhých pět let. Jednou jsme například dohledávali alibi jednoho našeho pracovníka, který měl kliku, protože ve službě opravdu byl. I papíry, které většina z nás nemá ráda a netuší, proč se uchovávají, tak mohou mít zásadní význam,“ uzavírá Fojtík. A nám nezbyvá nic jiného než popřát týmu ze spisovny hodně elánu do další práce. 





# JUBILEJNÍ INNOTRANS 2014

Ve dnech 23. až 26. září 2014 se v prostorách berlínského veletržního areálu uskutečnil již podesáté přední světový veletrh železniční techniky InnoTrans. Letos se poprvé na veletrh vypravil i Vědeckotechnický klub při DP-Metro. Po příjezdu do Berlína nás čekalo přes 100 tisíc m<sup>2</sup> výstavních ploch, na kterých 2758 vystavovatelů z 55 zemí představilo produkci rozdělenou do pěti hlavních sekcí: drážní technika, železniční dopravní cesta, městská doprava, interiéry vozidel a stavby tunelů.

Text a foto: Jan Ungрман

**P**ro všechny, nás nevyjímaje, jsou neatraktivnější venkovní expozice. Zde bylo k vidění 145 vozidel z celého spektra kolejové dopravy, tedy jak železniční vozidla, tak i tramvajové vozy či soupravy metra, ale i netradiční monorail z produkce Bombardieru. Není zde prostor vyjmenovat vše, tak tedy jen pár postřehů.

Zajímavé bylo prohlédnout si nová vozidla určená pro města, která jsme s VTK v nedávné době navštívili. Byla to souprava metra pro dvě nové linky v dánské Kodani. Výrobce je italská firma Ansaldo, která dodala vozy i pro již provozované linky. Dále to byla nová tramvaj Artic pro finské Helsinky. Ta pochází, jak je ve Finsku zvykem, z místní produkce, od firmy Transtech. Překvapením může být expanze polských výrobců. Zejména firma PESA z Bydhoště zde představila řadu vozidel. Motorové vozy této firmy brázdí již i čes-

ké koleje v barvách ČD, nově pak budou zajišťovat provoz na řadě regionálních tratí německého národního dopravce DB.

Moderní trendy tu představil Bombardier. Ať už to byl již výše zmíněný Innovia Monorail nebo vysokorychlostní jednotka Frecciarossa 1000 pro italské železnice. Srdce milovníků historie pak určitě potěšila remotorizace dieselhydraulické lokomotivy řady V200 německých drah. Původní lokomotivy byly vyráběny v letech 1962 až 1965 a některé z nich jsou dodnes po modernizacích v provozu. Z pomocných vozidel zaujala celá série variant dvojcestných vozidel Mercedes Unimog, které umějí jezdit po silnicích i kolejnicích. Představené varianty byly určeny jak pro různé potřeby pracovních čet při údržbě tratí, tak například i pro hasiče či lehký posun.

Nesmíme zapomenout ani na české výrobce, jejichž vozidla jsme si také mohli

**Netradiční řešení městské dopravy – monorail Innovia z produkce Bombardieru.**

prohlédnout. Z produkce Škody Transportation to byla nová tramvaj ForCity Classic pro turecké město Konya a jednopodlažní tříčlánková dvousystémová elektrická jednotka řady 640 RegioPanter, vyráběná pro ČD k nasazení na jižní Moravě. Siemens zde představil jednotku Railjet, které již, >>>



**Tramvaj ForCity Classic z produkce Škody Transportation pro turecké město Konya.**



Vlevo: Remotorizovaná dieselhydraulická lokomotiva řady 221 DB má přes svůj věk (rok výroby 1953-58) stále místo na kolejích DB i dalších dopravců.



Zdroj: Messe Berlin

také v barvách ČD, najíždějí první kilometry na spojnici mezi ČR a Rakouskem. Nymburská firma CZ Loko, známá svými přestavbami, se představila vlastní produkcí, a to jednou z nákladních lokomotiv řady TME 3 pro běloruské železnice a lehkou posunovací lokomotivou řady 794.

Většinu vozidel bylo možné si prohlédnout i zevnitř. Strojovny, kde je vše zakapovaně a vonící novotou, zajímavé nebyly. Stejně tak mnoho neřeknou ani řídicí pulty, kde kromě základních ovladačů a brzdičů již dominují jen monitory. Zajímavější tak byly interiéry vozidel osobní dopravy. Z těch zaujal zejména design interiéru nové soupravy řady C2 pro mnichovské metro, kterému neotřelý ráz dodala především kruhová LED svítidla v prostoru ná-

stupních plošin. Nepříjemným zážitkem bylo posezení v patrové jednotce určené pro francouzského nízkonákladového dopravce. Ano, už i na železnici se objevují „nízkonákladovky“. A tak, zatímco i u nás si zvolna zvykáme na standard pohodlnějších šestimístných kupé místo dříve obvyklých osmimístných, tato jednotka má v obou patrech velkoprostorové uspořádá-

ní se sedadly 3 + 2. Normálně rostlý člověk buší koleno do protějšího sedadla a o širce prostoru ani nemluví. Tak snad se nějaký náš dopravce tohoto trendu nechytne.

Po prohlídce venkovních ploch už nezbyvalo mnoho sil na spoustu prezentací v halách. Zde na desítkách větších či menších stánků firmy představovaly vše, co souvisí s výrobou vozidel, výstavbou

**BĚHEM JEDNODENNÍ NÁVŠTĚVY VELETRHU NELZE VŠE OBSÁHNOUT. NAVÍC ŘADA Z NÁS BYLA V BERLÍNĚ POPRVÉ A CHTĚLI JSME ČAS VYUŽÍT I K PROHLÍDCE MĚSTA. K DOPRAVĚ NÁM SAMOZŘEJMĚ POSLOUŽILI PROSTŘEDKY MHD, VSTUPENKA NA VELETRH PLATÍ I JAKO „SÍŤOVKA“.**

Zdroj: Messe Berlin





**Nahoře:** Zajímavým designem zaujala tramvaj z produkce turecké firmy Durmazlar.

**Vlevo:** Zajímavý interiér jednotky C2 pro mnichovské metro.


**Dole:** Vysokorychlostní jednotka Frecciarossa 1000 pro italské železnice z produkce Bombardieru.

a údržbou tratí, zabezpečovacími systémy, informačními systémy atd. Na rovinu je třeba říci, že během jednodenní návštěvy veletrhu nelze vše, co je zde prezentováno, obsáhnout. Navíc řada z nás byla v Berlíně poprvé, a chtěli jsme tak alespoň chvilku času využít k prohlídce města. K dopravě jsme samozřejmě využili prostředky městské dopravy, vždyť vstupenka na veletrh platí současně jako „síťovka“.

Na berlínské výstaviště je možné se pochopitelně vypravit metrem. Typické žluté soupravy, i když vzhledově podobné, zde jezdí v několika generacích. Příznějme si, že už z dob svého vzniku je berlínské metro spíše podzemní tramvaj. Místy vede přímo pod ulicí a na nástupiště se sestupuje z ostrůvků uprostřed vozovky, jinde zase naopak vede po estakádách. Typické,

zejména v centru, jsou malé poloměry. Na nástupištech se nacházejí nejen nápojové automaty, ale přímo i trafiky, prodejny květin či občerstvení. A berlínské metro je velmi hlučné. Většinou tak neslyšíte hlášení stanic a zejména návštěvníci metropole mají problém s orientací v metru. Novou generaci představuje kratičký úsek začínající u nového hlavního nádraží, který v budoucnu zamíří na okraj města. Tak ten už snad bude vypadat lépe.

K výstavišti jezdí také linky populárního S-Bahn. Na některých stanicích zastavují u jedné hrany nástupiště vlaky několika linek a špičkový interval je kolem dvou minut. Příznějme si, že i zde orientace není jednoduchá, chybí linkové označení na bocích souprav. A tak, pokud nepostřehnete čelo vlaku či nemáte v dosahu informační panel na nástupišti, je takový nástup do vlaku také sázkou do rulety, kam dojedete. Na druhou stranu, cesta vlaky „nadzemky“ je příjemnější než cesta vlaky „podzemky“. Tramvaje se v Berlíně již odstěhovaly do okrajových částí města a slouží jako napaječe pro S-Bahn a U-Bahn. Pro nás netypické mohou být některé autobusové spoje. I na běžných linkách tu totiž můžete potkat patrové autobusy.

Myslím si, že pro dopravní fanfy nabízí Berlín řadu zážitků. Snad se tedy podaří uskutečnit pro VTK několikadenní návštěvu města, ať už za dva roky na 11. ročník veletrhu, či jen tak za poznáním, aby bylo dost času i energie na poznání alespoň části města. 





Jeden z populárních krasinů na fotografii z roku 1957. Alespoň plošina vozu byla mnohem nižší, než bývalo u tehdejších tramvají obvyklé.

## Listopadový historický kaleidoskop 2014

Historické ohlédnutí jedenáctého měsíce nám připomene několik výročí, která se týkají všech dnešních dopravních prostředků. Nejdříve si připomeneme, kdy začali cestující v Praze cestovat nízkopodlažními vozidly. O tom, že hned dva traťové úseky pražského metra slaví svá „kulatá“ výročí, je druhý příspěvek. A na závěr zavzpomínáme, jak dlouho trvalo, než přijely první tramvaje na dnešní náměstí Bratří Synků.

Pavel Fojtík, foto: Jan Arazim, Pavel Fojtík, Lubomír Kysela a archiv DPP

### PŘED DVACETI LETY PRAŽSTÍ CESTUJÍCÍ VSTOUPILI DO „NÍZKOPODLAŽNÍ ÉRY“

Jezdit dnes nízkopodlažními tramvaji nebo autobusy je takřka samozřejmostí. Ale před dvaceti lety byla situace docela jiná. Nastoupit do vozidla městské hromadné dopravy nebylo pro mnohé cestující snadné. Týkalo se to i toho nejmodernějšího – metra. Samotný nástup z nástupiště do vozu byl od počátku užasně bezbariérový, přímo v rovině, ale dostat se z vestibulu na nástupiště bylo například pro vozíčkáře prakticky nemožné.

To samozřejmě neznamenalo, že by se v minulosti Pražané nesetkali se snahou umožnit cestujícím pohodlný nástup. Mnozí z nás mají v paměti ještě cestování legendárními krasinami. Byly to dvounápravové vlečné vozy se středním vstupem, které měly plošinu 390 mm nad temenem kolejnice. Pokud cestující mohl využít nástupního ostrůvku, bylo jeho nastupování či vystupování ještě příjemnější. Škoda jen, že na plošině nebylo možné si sednout. Cestující, který to potřeboval, musel zdolat po několika krocích ještě jeden dvacetimetrový schod. Ale pokrok to byl rozhodně velký.

První pražský nízkopodlažní autobus Neoplan 4014/3, ev. č. 3001, při představení 4. 11. 1994 před Lékařským domem.

Správní rada Elektrických podniků schválila nový typ vozu 17. července 1929 a ihned poslala jeho výkresy Ministerstvu železnic, které je schválilo svým výnosem 16. ledna 1930. Současně ministerstvo vzalo na vědomí, že Elektrické podniky objednají u Ringhofferových závodů 10 vozů tohoto typu. V pražských ulicích se s velkým úspěchem objevily ještě v tom samém roce. Celkem jich do roku 1946,

kdy byly dodány poslední, bylo vyrobeno 280 a mnoho jich sloužilo až do roku 1974. Elektrické podniky měly k dispozici i dva páry tzv. dvojčítých motorových vozů, které vypadaly stejně jako krasiny. Úřední zkoušky těchto vozů probíhaly od 23. prosince 1930 do 27. února 1931 a 10. dubna 1931 pro ně ministerstvo vydalo užívací povolení. Tyto vozy měly ale plošinu o něco výš, 425 mm. Pro určité





provozní nesnáze byla jedna dvojice už v roce 1939 rekonstruována na vlečné, čímž byl (až na tu výšku vstupu) rozšířen vozový park krasinů. Druhá dvojice, využívaná jen sporadicky, byla v roce 1951 předána do Ostravy. Pro srovnání si uvedme, že nástupní hrana střední části první naší nízkopodlažní tramvaje RT6-N1 z roku 1996 byla 350 mm nad temenem kolejnice.

Vraťme se ale k hlavnímu tématu. Co se stalo v listopadu 1994? V pražských ulicích se objevil první nízkopodlažní autobus, který byl v majetku Dopravního podniku hlavního města Prahy. Byl to vůz Neoplan 4014/3, ev. č. 3001, vyrobený v německém Pilstingu za účasti zaměstnanců pražského Dopravního podniku. Do Prahy, do garáže Kačerov, přijel 28. října 1994 a 31. října byl předán do garáže Hostivař. V pátek 4. listopadu byl jako novinka pražské MHD oficiálně představen před Lékařským domem na náměstí I. P. Pavlova a o tři dny později, 7. listopadu 1994, byl poprvé nasazen do pravidelného provozu na lince č. 207.

Autobusy charakteristické svojí zelenou barvou měly ve dvou třetinách délky podlahu ve výšce 320 mm nad vozovkou. Byly tedy ještě dokonalejší než krasiny. V té době byla představa, že pražský Dopravní podnik z dodaných součástí sestaví ve svých hostivařských dílnách postupně 300 vozů Neoplan. V následujícím roce byly skutečně v Hostivaři sestaveny dva autobusy, ale tím celý záměr skončil. Neskončila ale éra nízkopodlažních au-



tobusů. V kooperaci firem Renault a Karosa Vysoké Mýto se zrodil první autobus Karosa 2070 City Bus, který se 20. října 1995 poprvé objevil na pravidelné lince. Od té doby začaly tyto autobusy sloužit v pražských ulicích stále častěji. Nicméně Neoplany, i když byly jen tři, se staly prvními skutečnými nízkopodlažními vozidly pražské MHD.

#### TAKÉ TRAŤOVÉ ÚSEKY METRA SLAVÍ SVÁ VÝROČÍ

Ještě tomu není tak dávno, co jsme oslavovali 40. výročí pražského metra, a už si připomínáme hned dvě výročí dílčích traťových úseků.

Před třiceti lety, 3. listopadu 1984, zahájily Dopravní podniky hlavního města Prahy, koncern, provoz na tzv. třetím provozním úseku tratě C. Byly na něm jen dvě nové stanice, ale přesto významným

**Poznáváte místo, kde dnes najdeme jižní vestibul stanice metra Nádraží Holešovice? Tak vypadala Plynární ulice kolem roku 1969.**

**Moderní elektronické orientace u Neoplanů ještě „neuměly pořádně česky“, a tak se nezřídka používaly i běžné plastové tabulky s číslem linky.**

způsobem přispěl ke zkvalitnění pražské MHD. Od zahájení projekčních prací až do zahájení provozu uplynulo 11 let. Ačkoliv jde o úsek krátký, dlouho se rozhodovalo o technických detailech řešení stanice v místech, kde stávaly kdysi Staré Holešovice. V souvislosti se stavbou metra, holešovické železniční přeložky i severojižní magistraly se místa, kde vznikaly nové stanice, zásadním způsobem proměnila. Zmizely například poslední domky, které v Bubnech připomínaly někdejší Vltavskou ulici (pokud je nám známo, tvůrci jména stanice metra Vltavská neměli zřejmě vůbec tušení, že zde bývala ulice toho jména), a především byly zbořeny prakticky celé Staré Holešovice a větší část Zátor.

Provozní délka „třetího céčka“ činila 2,237 km a současně byla založena část traťové spojky na rozestavěný první provozní úsek třetí tratě, B. Novými stanicemi se >>>





staly Vltavská a Fučikova. Zatímco tu první najdeme v síti pražského metra i dnes, druhá má od roku 1990 nové, orientačně vhodnější pojmenování Nádraží Holešovice. Ačkoliv se už v polovině sedmdesátých let objevovaly plány naznačující budoucí prodloužení metra do Severního Města, rozvoj tratě C se zastavil a teprve po dlouhých 20 letech se cestující mohli linkou C svézt až do stanice Ládví.

V listopadu také vzpomínáme výročí zahájení provozu na tzv. pátém provozním úseku tratě B. (Fakticky šlo o čtvrtý úsek této tratě uváděný do provozu; označení pochází z pracovního značení úseků, kdy úseky na západní straně měly označení lichými římskými čísly a úseky na východní straně sudými římskými čísly.) Nový úsek o provozní délce 5,111 km s pěti stanicemi byl uveden do provozu 11. listopadu 1994, tedy právě před 20 lety. Nové stanice – ve směru od centra to jsou Hůrka, Lu-

žiny, Luka, Stodůlky a Zličín – vstoupily do historie pražského metra tím, že jako první měly od zahájení provozu bezbariérový přístup na nástupiště pomocí výtahů, takže se na tomto úseku žádná stanice nemusela dodatečně upravovat. Raritou úseku se ovšem stal západní vestibul stanice Stodůlky, který se uváděl do provozu až 10. září 2010, tedy šestnáct let od zahájení provozu stanice. V hrubé stavbě byl připraven současně s celou stanicí, ale protože v té době ústl doslova do polí, zůstal nedokončen. Zmíněnou raritou tohoto vestibulu se stal jeho povrchový pavilón, který se ve své podobě nedočkal žádného cestujícího a v rámci výstavby prvního souboru Západního Města byl zbořen a nahrazen novostavbou jiného architektonického ztvárnění. Nezapomeňme ještě, že současně s pátým provozním úsekem tratě B zahájila ve Zličíně provoz první část třetího pražského depa metra. První vozy odtud byly vypraveny už 6. listopadu 1994 v rámci zkušební provozu linky B



**Slavnostní zahájení provozu na třetím provozním úseku tratě C, 3. 11. 1984 ve stanici Fučikova.**

**Vlevo nahoře: Technologická jízda motorovým univerzálním vozíkem na tratovém úseku III.B, 31. 8. 1984.**

**Mezi stanicemi Hůrka a Lužiny se svým neobvyklým mostem metro projevilo jako významný městotvorný prvek.**

podle nového grafikonu, který několik dní probíhal bez cestujících.

### **PŘED STO LETY PŘIJELY PRVNÍ TRAMVAJE NA „SYNKÁČ“**

Mezi nejstarší projekty tramvajových tratí na území dnešní Prahy patří ten, který měl zajistit nejkratší spojení do tehdy samostatného města Nusle. Do jejich centra, které bývalo na dnešním náměstí Bratří Synků a jež se původně jmenovalo Riegrovo, se z Prahy na přelomu 19. a 20. století tradičně cestovalo dnešní Bělehradskou, tehdy Havlíčkovou třídou. Od roku 1884 bylo možné jet koněspřežnou tramvají alespoň k hornímu konci Nuselských schodů. Dál se muselo už jen pěšky po nepříliš rovných schodech. Teprve v roce 1891 byly postaveny nákladem 30 tisíc zlatých nové schody, které slouží dodnes. V roce 1900 začala místo koňky jezdit elektrická tramvaj, ale stále se muselo chodit po Nuselských schodech. V té době už se snažily Elektrické





podniky vyslyšet volání nuselské radnice po prodloužení tramvajové tratě.

Už v roce 1899, tedy v době, kdy probíhala elektrifikace tratě koňky, projednávaly úřady projekt tramvajové tratě do Michle, ale Ministerstvo železnic ve Vídni stavbu nepovolilo, protože u vinohradské zastávky byl tehdy úroveň železniční přejezd. Aby bylo možné tramvajovou trať prodloužit, nabízel se tu jediné možné řešení. Tím byla přeložka železniční tratě a výstavba silničního podjezdu. Úřední projednání projektu ovšem trvalo více než deset let. Mezitím Elektrické podniky postavily tramvajovou trať alespoň k vinohradské železniční zastávce, tedy ke zmíněnému železničnímu přejezdu. Do provozu byl nový úsek uveden 30. září 1904 a současně odpadla cesta po strmých Nuselských schodech. Náročná přestavba křížení silnice a železniční tratě se uskutečnila až na podzim roku 1913 a Elektrické podniky současně položily několik desítek metrů tramvajových kolejí i směrem k Nuslím. Nuselská radnice na stavbu podjezdu přispěla vysokou částkou 180 tisíc korun!


Železniční trať ale nebyla jedinou překážkou. Jen asi tři sta metrů za novým podjezdem byl starý most přes Botič, který by tramvajový vůz neunesl. Proto nuselská radnice žádala, aby byly tramvajové koleje položeny alespoň až k Botiči. Tomu Elektrické podniky sice vyhověly, ale jelikož ještě nebyly dokončeny mostní konstrukce pro nový perón vinohradské železniční zastávky, nebylo možné instalovat trolejové vedení. Mezitím ministerstvo železnic schválilo projekt tramvajové tratě přes Nusle do Michle a ještě na konci roku 1913 byl dokončen i nový most přes Botič. Na jeho stavbu město Nusle přispělo 80 tisíci korunami, aby stavbu tratě urychlilo.

Zdálo by se, že tramvajím už nic nestojí v cestě. Elektrickým podnikům ale nečekaně scházely peníze a jejich četné projekty, vypracované v roce 1913, zůstaly jen na papíře. A tak v lednu 1914 končily nevyužívané tramvajové koleje 26 metrů

před mostem a na mostě samotném bylo pečlivě zadlážděno, ale nenapojeno dalších 15 metrů kolejí, položených v předstihu. Velkou ranou se pak stalo vypuknutí první světové války. Nakonec se podařilo dokončit alespoň z větší části už hotový úsek od vinohradského nádraží k nuselskému pivovaru, tedy těsně za nový most. První tramvaje přijely na novou konečnou 4. října 1914. Už po několika dnech se ukázalo, že třisetmetrové prodloužení není příliš

**Nástupiště mělce založené stanice Hůrka v roce 2008. Na podlaze stanice jsou patrné vodící drážky pro nevidomé.**

praktické z provozních ani tarifních důvodů, a proto se pražská městská rada na návrh Elektrických podniků rozhodla i přes válečné potíže a nedostatek peněz trať ještě o něco prodloužit v rámci nouzových prací. A tak se 22. října 1914 znovu začalo se stavbou a během necelého měsíce se podařilo položit dalších přibližně 300 metrů dvoukolejně tratě. V sobotu 21. listopadu 1914 přijely první tramvaje linky číslo 3 až na Riegrovo náměstí, a tak se právě před sto lety i srdce Nuslí konečně dočkalo městské dopravy.

Tím definitivně skončily velkorysé plány hlavního města Prahy na rozšíření tramvajové sítě. Na další novou trať pro osobní dopravu si museli Pražané počkat dlouhých osm let. 

**Dnešní Bělehradská ulice s tramvajovou tratí v místech nového mimoúrovňového křížení s železniční tratí s nezvyklým krytým perónem vinohradského nádraží. Původní úrovněová křižovatka bránila stavbě tramvajové tratě.**

**Dole: Kolorovaná pohlednice ukazuje, jak to vypadalo na Riegrově náměstí v Nuslích (na dnešním náměstí Bratří Synků) v prvních letech tramvajového provozu.**



# JAK NA NEJVYŠŠÍ HORU NĚMECKA



Zugspitze je s výškou 2962 metrů nejvyšší horou Německa. Vrchol leží v alpském masivu Wetterstein a je hraniční horou mezi Německem a Rakouskem. Vrchol Zugspitze zakrývá Schneeferner – jediný ledovec na území Německa. Ještě v 19. století měl rozlohu 300 hektarů, dnes se zmenšil asi na desetinu. Podívejme se na možnosti dopravy na vrchol této hory.

Text a foto: Přemysl Kudrna

**P**rakticky celý strmý vrcholový hřeben hory zabírají stanice lanovek, restaurace, obchody, pošta, objekty radiokomunikací a vědeckovýzkumná stanice. Návštěvníci mohou navštívit i muzeum historie zdejší lanové dopravy včetně dobových fotografií o výstavbě lanovky a je tu dokonce 3D kino s propagačním filmem o historii Zugspitze. Samotná kabina původní lanovky je též součástí zdejší expozice. Trochu stranou od mumraje turistů z celého světa je umístěn zlatý vrcholový kříž. Vedou sem tři lanovky z různých stran: Eibseeseilbahn, Tiroler Zugspitzbahn a Gletscherbahn.

**Eibseeseilbahn** je 4,5 km dlouhá lanovka mezi základnovou dolní stanicí u jezera Eibsee v 973 m n. m. a horní stanicí na vrcholu Zugspitze. Dodnes se jedná o lanovou dráhu s největším převýšením v jednom úseku, které činí neuvěřitelných 1949 metrů. Zajímavostí je také neobvyklá kombinace 2 tažných a 2 nosných lan. Hlavní pohonná jednotka má výkon 750 kW, 100 kW má pomocný pohon a nouzové napájení 192 kW. Obě kabiny mají kapacitu 44 cestujících. Výstavba začala v roce 1961 a 15. května 1963 začal její provoz.


To **Gletscherbahn** byla uvedena do provozu až v roce 1992. Lanovka má délku



jen 995 m a převýšení 348 m. Je poháněna dvěma motory o výkonu 210 kW ze základnové stanice, kabiny na Zugspitze mají kapacitu 100 osob. Avšak k dolní stanici visuté lanovky Gletscherbahn (ve výši 2600 m, tzv. Zugspitzplatt) se musíte z Garmisch-Partenkirchenu dostat ozubnicovou železnicí Bayerische Zugspitzbahn, jejíž délka činí 19 km, převýšení 1883 m a závěrečných 4,8 km vede v tunelu, kterým stoupá na plató Sonnalpin.

Třetí a nejmodernější lanovka **Tiroler Zugspitzbahn** je dlouhá 3,6 km s převýšením 1725 m. Její dolní stanice se nachází v rakouském městečku Ehrwald. S touto lanovkou se dostanete za pouhých 7,2 minut až na vrchol. V jasných dnech

z prostorné terasy si můžete prohlédnout okolní čtyřtisícovky, Glogglöckner, německé jezero Eibsee, televizní věž v Mnichově a rakouské vesničky Ehrwald, Lermoos a Biberwier. Do provozu byla dána 5. července 1926, a byl to na svou dobu strojírenský zázrak. Vedla ale jen na konečnou stanici do výšky 2805 m, až v červenci 1991 byla dokončena až na samotný vrchol. V roce 2003 zde byla provedena rekonstrukce. Výkon pohonu z dolní stanice je pro rozjezd 1000 W a pro provoz 700 W. Lanovka má nyní dvojitý kabelový systém se třemi podpěrami. Dvojitý kabelový systém zajišťuje vyšší úroveň bezpečnosti a garantovanou stabilitu během jízdy. Nosné kabely o průměru 62 mm mají délku 4 x 3600 m, hmotnost 87 000 kg. Nejvyšší pylon je 55 metrů vysoký, nejvyšší vzdálenost od země je 160 metrů a největší stoupání dosahuje 81%. Lanovka začíná v údolí ve výšce 1225 m n. m. a pro zajímavost ještě uvedme, že její dvě panoramatické kabiny o rozměru 6,9 x 3,3 m s kapacitou až 100 osob mohou za hodinu přepravit až 730 cestujících.

Zdejší tradicí je, že z Ehrwaldu se běhá na vrchol Zugspitze extrémní běh do vrchu. Trasa závodu měří 16,1 km a závodníci na ní překonávají převýšení 2100 m. 



# LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V rámci pravidelné stránky PEL-MEL jsme se tentokrát snažily přinést zajímavé informace o samolepkách, které můžete vidět v singapurském metru, tramvajovém rozmachu v severní Africe, senzorech testovaných na londýnských autobusech a také technických vylepšeních proti nevolnosti v japonských vlacích.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

## BEZ OZNAČENÍ BY TO NEŠLO?

(Metro Report 9/2014)

Singapurský provozovatel metra (SMRT-Singapore Mass Rapid Transit) zavedl dva programy, které by měly zpříjemnit a usnadnit cestování vybraným osobám. Jedná se o 5 skupin - těhotné ženy, důchodci, rodiče cestující s malými dětmi, osoby se sníženou pohyblivostí či ti, kdo se necítí dobře. Projekty podporují slušné chování v prostorách metra např. nabídnutím místa k sezení či dání přednosti ve frontě. Provozovatel nabízí (v informačních centrech a ve stanicích) samolepky, jimiž se tyto osoby mohou označit. Díky těmto nálepkám by si měli spolucestující a zaměstnanci lépe všimnout těch, kteří by případně využili jejich pomoci či vyžadují speciální pozornost. Druhý projekt se testuje ve 12 stanicích a jedná se o „přednostní fronty“ – speciálně označený prostor, který umožňuje nastoupit jednodušeji a rychleji do výtahu. Byly vybrány ty stanice, které jsou v blízkosti např. nemocnic nebo kde se pohybuje velké množství cestujících.



Zdroj: SMRT

## ROSTOUCÍ SÍŤ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V ALŽÍRSKU

(Metro Report 9/2014)

Pokud bychom měli zakreslit existující tramvajové linky na území celé Afriky, nedalo by nám to moc práce. V současnosti jsou tramvaje provozovány pouze na severu daného kontinentu. Vedoucí postavení má Alžírsko. Tramvajemi je možné se svést v hlavním městě Alžíru (je zde i metro) a v druhém a třetím největším městě země Oranu (na snímku) a Constantinu. Před zavedením tramvajových kolejí byla veřejná doprava zajišťována pouze autobusy, majetníci mohli využít taxislužby. Vlaky byly používány hlavně pro cesty na velké vzdálenosti. Například v Oranu v 90. letech provozovalo autobusovou dopravu okolo 350 soukromých společností bez centrální koordinace, což způsobovalo chaos na silnicích a velmi silný provoz. Bylo potřeba hledat řešení, které by přineslo vyšší kvalitu veřejné dopravy a organizaci, v podobě elektrifikace. První tramvajová linka byla otevřena v hlavním městě v květnu roku 2011, o půl



Zdroj: RATP

roku později přibyla první linka metra. Výstavba tramvajové dopravy ve dvou dalších největších městech začala na konci roku 2008. Trať v Oranu, dlouhá 17,9 km, byla i přes velká zpoždění dokončena v květnu roku 2013. Je plánováno další rozšíření tramvajové sítě a dokonce započaly práce na výstavbě metra. Tramvajová linka v Constantinu byla uvedena do provozu v červenci 2013 a čítá 7,8 km. Tramvaje se ujímají i v jiných částech země. Roste tramvajová síť v Alžíru, dalších 16 měst buduje tramvajovou dopravu. Stavba již začala ve městech Sidi Bel Abbès, Mostaganem, Ouargla a Sétif.

## DOUBLEDECKERY TESTUJÍ NOVÉ SENZORY

(Eurotransport 4/2014)

Londýnský dopravní operátor Transport for London (TfL) spustí další sérii testování softwarů na detekci pohybu chodců a cyklistů ve svých autobusech. Dva druhy testovaných systémů, využívajících radarové a optické technologie, upozorňují řidiče na pohyb v blízkosti vozu a byly naistalovány do čtyř autobusů. Linky byly vybrány s ohledem na velký výskyt cyklistů. Výsledky šestidenního testování budou známy do konce roku 2014. Za poslední desetiletí stoupl počet cest autobusy o 60%, londýnský vozový park přepraví ročně 2,3 miliardy osob.

## KONEC NEVOLNOSTI PŘI JÍZDĚ V „PROTISMĚRU“

(AŽD Praha 3/2014)

V Japonsku nemusíte řešit nevolnost ve vlaku proti směru jízdy. Rychlovlaky tady nabízí svým zákazníkům otočná sedadla, která se při dojetí na konečnou stanici všechna elektronicky otočí o 180 stupňů. Cestující tak mohou vychutnávat komfort cestování po směru jízdy. Další přidanou hodnotou pohyblivých sedáček je i možnost seskupit si místa pro pohodlnou společnou jízdu čtveřice nebo šestice osob. Dokonce si v šinkanzenech můžete v případě volné kapacity vlaku udělat z protější sedačky „lůžkovou úpravu“ pro odpočinek nebo spánek.

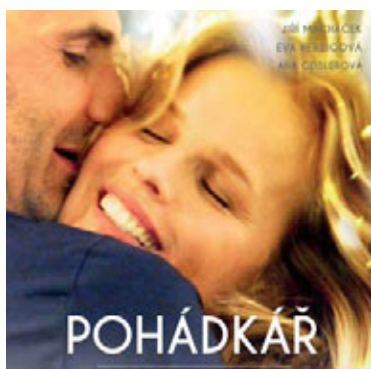
# KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák



## FILM

Ani v listopadu se nezastaví příliv filmových premiér do našich kin. Fanoušky kinematografie čeká opět poměrně pestrá nabídka žánrů. Od těch rodinných animovaných („přileti“ například Včelka Mája v bezmála osmdesátiminutovém filmu a svůj prostor v kinech dostanou i Tučňáci z Madagaskaru), přes komediálnější laděné snímky až k těm dramatičtější. Zajímavé ohlasy zatím provázejí třeba životopisné drama Get On Up – Příběh Jamese Browna, tedy film věnovaný životu a osudu zpěváka a hudebního skladatele Jamese Browna, který měl zásadní vliv na vývoj soulu a funku (nakonec lze říci, že jeho hudba ovlivnila nezanedbatelnou měrou i zvuk současného rapu a hip hopu). Filmaři měli jistě z čeho vybírat, protože život Jamese Browna byl dostatečně pestrý i kontroverzní. Na straně jedné byl Brown uznávaným umělcem, na straně druhé byl třeba také obviňován z přechovávání drog či týrání žen a několikrát se ocitl i ve vězení.



Příznivci sci-fi se mohou těšit například na dílo režiséra Christophera Nolana nazvané Interstellar. Zápletka děje se pohybuje okolo úkolu skupiny vědců najít za hranicemi naší galaxie nové místo pro lidstvo, jehož čas na planetě Zemi se již nachýlil.

Z domácích snímků můžeme upozornit třeba na film režiséra Vladimíra Michálka Pohádkář. Předlohou ke scénáři Marka Epsteina byla kniha spisovatelky Barbary Nesvadbové. Příběh se odvíjí od nalezení těla neznámého muže v řece. Muže, který, jak ukazuje vyšetřování, žil vlastně dva paralelní životy se dvěma ženami. V hlavních rolích uvidíme Jiřího Macháčka, Evu Herzigovou, Aňu Geislerovou a Matěje Hádku.

## DIVADLO

V Divadle Dobeška si v listopadu mohou mimo jiné přijít na své i příznivci svérázného humoru Divadla Sklep. V úterý 18. a ve středu 19. listopadu zde „Sklepáci“ odehrají své tradiční představení nazvané Besídka Divadla Sklep a hned ve čtvrtek 20. 11. přidají ještě Výběr z Besídek, tedy pásmo složené z těch scének, skečů, písní a tanců, které měly v rámci Besídek za poslední roky největší ohlas.



## VÝSTAVA

Až do konce roku lze navštívit na dvoře Náprstkova muzea výstavu unikátních velkoformátových fotografií africké přírody nazvanou Hic sunt leones. Autorem fotografií je pracovník Národního muzea Miloš Anděra, který při svých cestách zachytil podmanivou krásu savany i momentky ze života jejích obyvatel. K vidění jsou třeba fotografie hyen nad kořistí, lvů a gepardů, táhnoucích stád pakoňů, koupajících se slonů, milionových hejn plameňáků a mnoho dalších.

## HUDBA

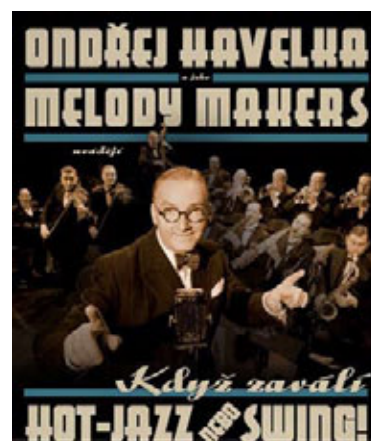
I na přelomu listopadu a prosince jsou připraveny různé větší koncertní akce. V pondělí 17. listopadu například oslaví 25 let své existence koncertem ve Velkém sále Lucerny skupina J.A.R. a zajímavá koncertní událost čeká stejný sál i o dva dny později. Ve středu 19. listopadu se v něm totiž představí legendární český






Fotografie divoké africké přírody Miloše Anděry si můžete přijít prohlédnout do Náprstkova muzea.

muzikant, spolupracovník takových hvězd, jakými jsou Iggy Pop, Patti Smith či David Bowie, skladatel, zpěvák a kytarista Ivan Král. A do třetice Velký sál Lucerny. Tentokrát bude patřit americké jazzové zpěvačce Dee Dee Bridgewater. Ta zde vystoupí v neděli 23. listopadu s koncertním programem věnovaným jazzové legendě Billie Holiday.

A když už se tentokrát věnujeme spíše koncertům domácích interpretů, můžeme připomenout například také velký „narozeninový“ koncert skupiny Stromboli v O2 Areně. Ve čtvrtek 4. prosince oslaví na tamním pódiu soubor kolem kytaristy Michala Pavlíčka 30 let od svého založení. O pár dní později, konkrétně v sobotu 6. a v pondělí 8. prosince, už bude O2 Arena patřit příznivcům Karla Gotta. Pražskými koncerty zde totiž vyvrcholí letošní turné mnohonásobného Zlatého slavíka po Čechách, Moravě a Slovensku. Na závěr se můžeme možná ještě jednou vrátit do Velkého sálu Lucerny a upozornit na neděli 7. prosince, kdy s koncertním programem pod názvem Když zaválí hot-jazz nebo swing bude na scéně připraven Ondřej Havelka a jeho Melody Makers.



**Křížovka:** V říjnu oslavil Ondřej Havelka, režisér, herec a frontman skupiny Melody Makers, šedesátiny. V tajence najdete dokončení jeho vzpomínky na mládí a návštěvy představení Ypsilonky: V divadle, při živém kontaktu s divákem, mnohem silněji než samo slovo a obrazy, působí...

	ŽÁR (KNIŽNĚ)	ČESKÝ HEREC	OSLOVOVAT 3. OS. MNOŽNÉHO ČÍSLA	NOHAMA UDUSAT (EXPRES.)	DĚTSKÝ POZDRAV	ANGLICKY „STARY“	NÁVRAT DO ATMOSFÉRY	PÍPAT		BYZANTSKÝ VOJEVŮDCE	NÁZEV NOSOVKY	MPZ NEPÁLU	JEDEN ZE SMYSLU	STARŠÍ MUŽSKÉ JMÉNO	CHEMICKÁ REAKCE S DUSÍKEM	POHYBOVÉ RYTMICKÉ CVIČENÍ
NEMÍSTNÁ ŠETRNOST									ZNAČKA ČERPAČÍCH STANIC							
1. DÍL TAJENKY									2. DÍL TAJENKY JM. CHAČA-TURJANA							
AMISŮV PŘÍTEL					VZTEK VELKÉ SILNIČNÍ VOZIDLO					LEV (V HE-(RALDICE) POLARIZAČ. HRANOL						
VYDÁVAT RACHOTIVÝ ZVUK						NERVOVÝ PLYN OSVĚŽUJÍCÍ NÁPOJ						KOSTKOVANÝ VZOR TOMÍKŮV				
	ZPUSTLÍ LÍDE	SEVEROAM. INDIAN GRAFICKÁ TECHNIKA					VYTAHNOUT MEČ DOMÁCKÝ TIMOTEJ						SPZ TÁBORA SPOJOVAT PROVAZEM			
POSTUPNĚ ODVLEČT								SLOVENSKÉ MĚSTO SVÁB (ZASTAR.)						101 (ŘÍMSKY) NADMÍRU		
INICIÁLY FOTBALISTY REPKY			ZAMLČOVAT ZNAČKA AUTOBUSŮ						MILOSTNÁ AVANTÝRA NEŠTÁSTNĚ							
JMÉNO PSA				CHYTRÁK (EXPRES.) NAZRZLÍ						CHÁTRA JESKYTNĚ (KNIŽNĚ)					VLNĚNÁ LÁTKA	ZÁCLONA
VYMŘELÝ KOČOVNÍK					ESTONSKÝ ŠACHISTA JMÉNO CLINTONA						LICHTENŠT. HL. MĚSTO NĚMECKY „VRCHNÍ“					
MÍSTO VE SLOJI						PODNIK V Kladně INICIÁLY EDISONA						TRUPY (SLOVEN.) KLEKÁNÍ				
POKRÝT KRUPĚJEMI							ČES. FOTB. BRANKÁŘ ZNAČKA NOBELIA						INICIÁLY VYSOKÉHO ŘÍMSKÁ ČTYRKA			
3. DÍL TAJENKY																
ŘECKÉ PÍSMENO				ITALSKÝ FILMOVÝ REŽISÉR						ZADNÍ STRANA MINCE						

V tajence křížovky z čísla 10/2014 jste mohli vyluštit dokončení citátu Tomáše Bati: Veřejným financím může pomoci jediné: když zvýšíme výdělečnou schopnost obyvatelstva.

## FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



### U které budovy stojí tramvaj T1?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte dárkový poukaz pro 2 osoby v hodnotě 125 Kč na vstup do Aquacentra Šutka a DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 30. listopadu 2014** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž).

<<<



**Správná odpověď na otázku Kde jsou tyto pozůstatky tramvajových kolejí? z Fotosoutěže v DP kontaktu 10/2014 zněla:**

**Bývalý Trojský most (Rámusák).** Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 volnými vstupenkami do Království železnic na Smíchově a DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra odměněn: **Jiří Špaček.**

# MOTOLEM A VELES LAVÍNEM ZATÍM PĚŠKY

První říjnová sobota se nesla ve znamení Dne otevřených dveří – Dopravní podnik pro cestující a návštěvníky Prahy připravil ukázkou stanic dokončovaného úseku metra V.A. Konkrétně se jednalo o stanice Nádraží Veleslavín a Nemocnice Motol.

Jiří Štábl, foto: Petr Adámek



Prakticky poprvé se návštěvníkům naskytla možnost vidět nově budované stanice v téměř dokončené podobě. Řada jich navštívila prostory prodlužovaného úseku ještě ve fázi, kdy byly teprve raženy stanice. Posun v pracích a porovnání současné podoby se situací před téměř rokem mnozí hodnotili velice pozitivně. Zejména rodiny s dětmi, které byly nejčastěji vidět mezi návštěvníky, hovořily o tom, že se na zahájení provozu metra i v tomto úseku již těší.

V rámci Dne otevřených dveří si Dopravní podnik připravil informační brožury a především na stanici metra Nádraží Veleslavín umístil stánek se suvenýry DPP. Zájem o ně

byl veliký. Největší radost měly právě všude přítomné děti, kterým rodiče nejčastěji kupovali trička a gumové přívěsky s logem metra.

Speciálně pro tuto akci zavedl DPP zvláštní autobusové linky 744 a 745 a tramvajovou linku 36. Doprava mezi oběma stanicemi metra i další návazné spoje fungovaly bez jakýchkoliv potíží a cestující byli s připravenou dopravní obsluhou nadmíru spokojeni.

K dokreslení příjemné atmosféry a úspěšnosti celé akce, měřené ohlasy a počtem návštěvníků, lze říci, že ačkoliv se DOD konal prakticky 14 dní po předchozí akci na Kačerově a Pankráci, cestu si sem našlo opět více než 11 tisíc zájemců. 