

DP kontakt

Jak dál s Nádražní?
Testování elektrobusů v další etapě
Autobusová sláva od volantů



Ke změnám Tarifu PID, platným od 1. července 2015



Přinášíme informace ke změnám v jízdném, ke kterým došlo 1. července 2015, kdy vstoupil v platnost nový tarif Pražské integrované dopravy.



Roční kupon zlevnil o 1100 Kč

Dosud stála roční předplatní jízdenka pro území Prahy 4750 Kč, od 1. července 2015 ji cestující koupí v tradičních předprodejích a v e-shopu Dopravního podniku hl. m. Prahy za 3650 korun. Pořídit ji je možné jak v elektronické podobě na Opencard, tak v papírové podobě k průkazce PID.



Začátek platnosti kuponu si určí cestující sám na libovolné datum, které mu bude vyhovovat. S touto roční jízdenkou je možné cestovat v rámci její časové platnosti neomezeně po celém území Prahy (pásma P, 0 a B) metrem, tramvajemi, autobusy (kromě linky Airport Express), integrovanými vlaky PID, přívozy i lanovou dráhou na Petřín.



Doprovod dětí do 3 let nepotřebuje jízdenku

Osoba, která bude při cestování po Praze (pásma P, 0 a B) veřejnou dopravou doprovázet dítě do 3 let, nemusí si nově od 1. července 2015 kupovat jízdenku. Toto pravidlo se vztahuje vždy pouze na jednu doprovázející osobu. Novinka se nevztahuje na cestování po železnici ani na speciální letištní lince AE. Tam je třeba, stejně jako v příměstských autobusech za hranicí Prahy, platit jízdné jako dosud.



V případě doprovodu ve skutečnosti nejde o bezplatnou přepravu, ale o zavedení zvláštní ceny jízdného na území Prahy ve výši 0 Kč. Pokud chce cestující jezdit za tuto cenu, musí mít vždy u sebe občanský průkaz dítěte nebo cestovní pas dítěte anebo speciální průkaz „Dítě do 3 let“ s aktuální fotografií.



Průkaz získá každý na počkání za manipulační poplatek 20 Kč v obvyklých předprodejních místech Dopravního podniku. Při jeho pořízení je nutné doložit věk dítěte. K samotnému zhotovení průkazu je zapotřebí foto dítěte pasového formátu a dítě zapsané v občanském průkazu rodiče (pokud tam dítě zapsané není, tak jako doklad slouží občanský průkaz rodiče a rodný list dítěte). Průkaz kvůli rychle se měnící podobě dítěte platí nejdéle 1 rok. Přeprava dětí do 6 let i dětských kočárků s dítětem je i nadále bezplatná ve všech tarifních pásmech PID.



Kde není nutné platit za psy

Další velmi významnou změnou v tarifu je bezplatná přeprava psů. Cestující s platnou jízdenkou PID pro území Prahy (pásma P, 0 a B) nebo cestující s nárokem na bezplatnou přepravu po území Prahy nemusí od 1. července 2015 za psa ve veřejné dopravě platit. Bezplatná přeprava psů neplatí ve vlacích PID a speciální letištní lince AE.



Nově nebude nutné platit za psa ani v příměstských autobusech PID ve vnějších tarifních pásmech za hranicemi Prahy, to se však týká jen držitelů předplatních časových jízdenek pro vnější pásma. Ostatní za psa zaplatí jednorázovou cenu 16 Kč.



Odbor Marketing a komunikace DPP



Foto: Petr Hejna



296 19 18 17
www.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Dopravci PID

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

z pozice zástupce autobusových útvarů v redakční radě našeho časopisu bych se rád ještě vrátil k uplynulému měsíci, který byl z mého pohledu důstojnou oslavou minulosti i současnosti městské autobusové dopravy v Praze.

Slavnostní víkend zahájil Den otevřených dveří v garáži Vršovice, která oslavila své šedesátiny a zároveň veřejnosti zpřístupnila své prostory vůbec poprvé. Organizaci akce takového rozsahu ve vršovickém areálu považují nejen za další příležitost prezentace Dopravního podniku, ale zároveň ji vnímám jako poděkování všem zaměstnancům této garáže, kteří zejména v poslední době museli řešit velmi složitou problematiku snižování hlukové zátěže. Dopravu k vršovickému areálu zajišťovala posílená linka 213, na níž zejména pro fanoušky pražských autobusů proběhlo symbolické poslední nasazení „hranatých“ Karos, konkrétně typu B 741, do pravidelného provozu.

Vrcholem oslav byl jednoznačně autobusový průvod, který kromě současných i bývalých zaměstnanců Dopravního podniku a zástupců hl. m. Prahy přilákal nečekaně velké množství diváků. Unikátní prezentace celé plejády vozidel od padesátých let minulého století až po současné typy ukázala

obrovský vývoj v konstrukci vozidel a také komfortu pro cestující i řidiče.

I v červnu pokračoval cyklus tematických přednášek v Království železnic na Smíchově, a to právě zaměřením na autobusovou historii, současnost i možné budoucí trendy. A zejména budoucí trendy v dopravě byly rovněž tématem červnového kongresu Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP) v italském Miláně, přičemž autobusové dopravy se týká hlavně problematika snižování emisí a oblast využití elektromobility. Ani pražský dopravní podnik nezůstává v těchto klíčových otázkách pozadu. Obnova autobusového vozového parku bude v druhé polovině letošního roku pokračovat dalšími autobusy SOR i Solaris, které splňují aktuálně nejpřísnější emisní limit Euro 6 a jsou i přes naftový pohon z hlediska emisí srovnatelné s autobusy plynovými.

Klíčovým krokem pro budoucí snižování emisí je však bezpochyby připravované dlouhodobé testování nového elektrobuse s nabíjením z tramvajové trakční sítě, který je podrobně popsán uvnitř tohoto čísla. Právě v oblasti elektrobuse je zajímavá historická paralela s počátky pražských autobusů. První elektrobuse v Praze byly testovány také na Malé Straně a obdobně jako

u prvních autobusů byl jejich provoz po technických problémech ukončen. Na druhé nasazení elektrobuse do dlouhodobého provozu jsme si museli několik let počkat, vozidlo je však již technologicky dokonalejší a více přizpůsobené požadavkům DPP. Provoz předpokládáme mimo jiné také v oblasti Vršovic a Záběhlic, kde se roku 1925 poprvé rozjela autobusová linka A. Všichni, kteří se na projektu nového elektrobuse pro Prahu podíleli a podílejí, věří, že tato druhá dlouhodobá zkouška bude minimálně stejně úspěšná, jako druhý začátek městské autobusové dopravy v Praze před devadesáti lety.

Příjemně strávený čas dovolených a přijatelné teploty během letních pracovních směn Vám všem přeje

Jan Barchánek,
zástupce vedoucího JPA a člen
redakční rady DPK za oblast autobusů

**OBSAH 7 • 2015**

- 4 Aktuálně
- 5 Bělehradská po prvním kole
- 6 Co o nás píší média

ROZHOVOR

- 7 Zaměstnanci Dopravního podniku si zvýšení mezd zaslouží

EXKLUZIVNĚ

- 8–9 Testování elektrobuse vstupuje do další etapy

90 LET PROVOZU AUTOBUSŮ V PRAZE

- 10–12 Autobusová sláva od volantů

Z PODNIKU

- 13 Bolavý sloupek s pořadovým číslem 12
- 14–15 Jak dál s Nádražní?
- 18 Kariérové poradenství pro vysokoškoláky
- 19–21 Po stopách Identifikačního čísla vlaku

VÝROČÍ 140 LET MHD

- 16–17 140 let historickým objektivem: Jan Arazim

REPORTÁŽ

- 22–23 Pěvecký sbor reprezentoval DPP ve Francii. A jaké jsou tramvaje města Besançon?

HISTORIE

- 24–25 Červencový historický kaleidoskop 2015

PEL – MEL

- 26–27 Letem dopravním (lanovým) světem

ZAJÍMAVOSTI

- 28–29 Za viadukty do podhůří Krušných hor

KULTURA / SOUTĚŽE

- 30 Za vynálezy, studiem i kodexy do Lucerny
Fotosoutěž, Soutěž ze starých Kontaktů
- 31 Křížovka o ceny
- 32 „Muzejka“ s třináctkou v záhlaví

Foto na obálce: Petr Hejna



DP kontakt

Časopis zaměstnanců 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: Jiří Štábl (předseda), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Rehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63
 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 22. 6. 2015 • NEPRODEJNĚ

KUŽELKÁŘSKÝ TURNAJ V ROSICÍCH

V termínu 5.–6. června 2015 proběhl na čtyřdráhové kuželně v Rosicích u Brna 62. ročník mezinárodního turnaje dopravních podniků v kuželnách. Hráči DPP z pracovních důvodů nemohli nastoupit v nejsilnější sestavě. Dramatický souboj o putovní pohár se tak zúžil na družstvo Liberce, které bylo nejlepší v pátek, a pořadatele z DP Brno, kteří si konečně vítězství v turnaji vybojovali výbornými sobotními výkony. Z pražských hráčů se nejvíce dařilo Pavlu Strnadovi. (jb)



Foto: Robert Mára

SCHVÁLENÍ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY DPP ZA ROK 2014

Rada hl. m. Prahy v působnosti valné hromady DPP dne 23. června 2015 vzala na vědomí výroční zprávu DPP za rok 2014, návrh na rozdělení zisku za rok 2014 a návrh na určení externího auditora pro rok 2015. Schválila účetní závěrku DPP za rok 2014 s vykázaným ziskem ve výši 315 956 tis. Kč a rozhodla o převodu tohoto zisku na účet 429 – Neuhrazená ztráta z minulých let. (dh)

„EVIČKA“ VYJELA DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU

Prototyp jednočlánkové nízkopodlažní tramvaje EVO1 jsme představili v minulém čísle DP kontaktu. V Opravně tramvajů se coby svařenec vozu poprvé objevila 11. prosince 2014, aby jako dokončený vůz byla pokřtěna coby Evička 9. června 2015. Poté se představila na ostravském veletrhu Czech Raildays a po návratu do Prahy vyjela 2. července na první zkušební jízdy. V současné době probíhají zkušební jízdy bez cestujících, které Drážní úřad nařídil v rozsahu 1000km, před zahájením procesu provedení typových zkoušek a ověřením provozní spolehlivosti. DPP provozuje tramvaj EVO1, která není v jeho majetku, na základě smluvního ujednání se společností Pragoimex. (pel)



NOVÝM ŠÉFEM ROPIDU PETR TOMČÍK

Od 1. července 2015 má organizace ROPID nového ředitele, stal se jím dopravní inženýr Petr Tomčík. Petra Tomčíka do funkce jmenovala Rada hl. m. Prahy dne 23. června 2015. Čtyřiatřicetiletý dopravní inženýr a projektant dopravních staveb, který je zároveň zastupitelem městské části Praha-Dubeč, nahrazuje ve vedení organizace Pavla Procházku, jenž byl pověřen řízením od roku 2008. (red)

ČERVEN BOHATÝ NA NÁVŠTĚVY

Během června přivítal DPP pět zahraničních delegací. Začátkem měsíce přijela skupina zástupců magistrátu jihokorejského města Daejeon a profesori místních univerzit, kteří se detailně zajímali o tramvajovou dopravu (plánování a výstavbu tramvajové infrastruktury, provozování a řízení tramvajové dopravy). Delegace měla možnost diskutovat tato témata s technickým ředitelem DPP, navštívila tramvajový dispečink (na snímku) a Opravnu tramvajů v Hostivaři. Získala tak komplexní přehled činností souvisejících s tramvajovou dopravou, která je v milionovém Daejeonu v příštích letech plánována.

Druhá červnová jihokorejská delegace ze Soulu navštívila DPP pod hlavičkou jihokorejské asociace managementu (KMAC). Jihokorejští manažeři se zajímali o fungování městské společnosti, která poskytuje veřejnou dopravu. Členové delegace ocenili velmi vysoký standard poskytovaných služeb, přehlednost a efektivnost systému MHD v Praze společně s preferováním městské kolejové dopravy. Ve srovnání s jihokorejskou metropolí si všimli, že v Praze je výrazně méně reklamních ploch a reklamního polepu v prostředcích MHD a prostorech metra.

V uplynulém měsíci jsme měli možnost přivítat delegaci z čínského města Hangzhou. Zástupci Hangzhou Communications Investment Group Co., Ltd. měli možnost seznámit se se systémem veřejné dopravy v Praze a detailněji se zajímali o dispečerské řízení MHD. Kromě diskuse o technologiích využívaných při řízení dopravy jednotlivých trakcí byla součástí návštěvy i exkurze na dispečink metra a autobusů.

Koncem měsíce připravilo oddělení Oborové vztahy program pro členy německé organizace Förderkreis Schienenfahrzeugtechnik. Asociace byla založena v roce 1986 absolventy a zaměstnanci Institutu železničních vozidel na Liebrazově univerzitě v Hannoveru. Svoji pozornost zaměřila skupina především na informace o kolejových vozidlech DPP, hosté studovali pražské tramvajové tratě a síť metra a zajímali se o údržbu vozidel Tatra a Škoda Transportation v Opravnách tramvajů.

Poslední červnový den si naplánovala návštěvu DPP i skupina z rakouského města Mattersburg. Vícečetná delegace budoucích odborníků na dopravu chtěla lépe poznat systém údržby a oprav tramvajových vozů. Zavítala tedy do Opravny tramvajů, kde jí byly vysvětleny veškeré procesy a technologie. (jd)

OPRAVA

V DP kontaktu č. 6/2015 byl na str. 7 zveřejněn článek „Peníze půjdou na odstranění bariér v dopravě“. Redakce se omlouvá za chybně uvedený údaj ve větě, citované z tisku: „Vedení Prahy převede Dopravnímu podniku zhruba 2,2 miliardy korun.“ Správné je, že vedení Prahy převede DPP zhruba 2,2 milionu korun.

Foto: Jirí Došlý



Bělehradská po prvním kole

Velká rekonstrukce Bělehradské ulice na Praze 2 má za sebou první ze tří kol.

Se začátkem července 2015 byl zprovozněn první úsek tramvajové trati mezi Jugoslávskou a Bruselskou ulicí. Stavba je výjimečná tím, že neprobíhá pouze práce na tramvajové infrastruktuře, ale kompletní rekonstrukce od fasády k fasádě za účasti dalších investorů.

Na podzim by mělo být hotovo až k Otakarově ulici.

Text: **Miroslav Grossmann** • Foto: **Petr Hejna a autor**

Práce v Bělehradské probíhají od 4. května 2015, což znamená, že její první etapa byla zrealizována za necelé dva měsíce. Původní konstrukce tramvajové trati z BKV panelů byla nahrazena systémem W-tram. V prvním úseku mezi Jugoslávskou a Rumunskou probíhaly práce pouze na tramvajové trati a souvisejících objektech DPP. Bylo mimo jiné zřízeno rádiové ovládání výhybek v křižovatce Jugoslávská – Bělehradská ve směru od Rumunské.

Ve druhém úseku, tedy od Rumunské k Bruselské ulici, byly díky souběžně probíhající akci Technické správy komunikací s názvem Bělehradská HLUK práce podstatně rozsáhlejší a byly kompletně odstraněny původní povrchy. Osová vzdálenost trati byla rozšířena na 3,5 metru a byly zřízeny zastávkové mysy Bruselská. Chodníky z betonové dlažby a živice byly nahrazeny kamennou mozaikou.

Původní stožáry trakčního vedení byly nahrazeny novými, většinou s výložníky. Jsou řešeny jako sdružené, tedy také pro umístění veřejného osvětlení. Všechny, až na jediný, který má odpojovač, jsou umístěny na západním chodníku.

Ve směru z centra byla zřízena splítková výhybka před křižovatkou s Bruselskou ulicí, rovněž rádiově ovládaná. S ohledem na mírně odsunutou polohu zastávek byla ve spolupráci s TSK upravena detekce tramvají pro SSZ Bělehradská – Rumunská ve směru do centra. Mimo



jiné byly pro umístění detektorů využity nové trakční stožáry DPP, což umožnilo vyčistit východní chodník od dvou původních stožárů signalizace. Přesunuté označníky jsou světlé, stejně jako původní.


V rámci stavby byly založeny chráničky pro možné zřízení budoucího SSZ Bělehradská – Šafaříkova. Podle některých předpokladů měla být signalizace budována společně s rekonstrukcí tratě, ovšem na zákla-

Druhý den provozu, tedy 2. července 2015, tramvaj míjí stavbu chodníků, realizovanou TSK.

Pohled na staveniště rozvětvení na Zvonářku a do Bělehradské v polovině května 2015.



dě kapacitních výpočtů a simulace, která prognózuje vznik vážných dopravních problémů v oblasti, včetně závažného narušení provozu veřejné dopravy a vzniku velmi nepříznivých podmínek pro chodce, bylo od její realizace prozatím ustoupeno.

Zásadní změnou podoby prochází také střední a spodní úsek Bělehradské ulice, který zůstává nadále vyloučený. Ve střední části Bělehradské ulice (mezi Bruselskou a Pod Karlovem) je již tramvajová trať dokončena a práce probíhají v jejím okolí. Ve spodním úseku až k Otakarově se stavební činnost soustředí především na inženýrské sítě, zejména na vodovod a kanalizaci, a rovněž na výstavbu nového mostu přes Botič. Dopravní podnik zde o prázdninách postaví stožáry. Na tramvajovou trať nastoupí 1. září tak, aby do konce listopadu bylo kompletní dílo v provozu. Na projekční přípravu dohlížel Institut plánování a rozvoje, který definoval výslednou podobu veřejného prostoru. 

RTT Bělehradská

Investor, obstaravatel, zhotovitel:

Dopravní podnik hl. m. Prahy

Pověřený zástupce investora: ISPD

Projektant: DIPRO

Koordinace: Pontex

Délka trati v I. etapě: 0,4 km

Délka trati celkem: 1,43 km

Metro D má Prahou jezdit bez řidiče

Trasa má být vybavena i zábranami proti sebevrahům, ročně jich v kolejisti skončí kolem stovky

MICHAL PAVEC

PRAHA Pražští radní dostanou zřejmě už v únoru let schválení materiálu, který oficiálně změnil směřování budoucí nové trasy metra. Zatím ještě platí, že se linka D – plánovaná z Národního náměstí do stanice Depo Plzeň – bude stavět pro sloužit podzemní dráhy, které obklopují řidiče. Materiál z dopravního podniku ale vždy spole sází k variantě nákladu nových vozů s řízením automatickým. Toto řešení také upřednostňuje pražská vláda Adriany Krnáčové (za ANO). Takzvaná linka metra plánuje zastavit stavět se v únoru. První vlaky mají vyjet v roce 2023.

Podle informací serveru Lidovky.cz zradí „spiknutí“ vůči brátrů radů Tomáše Hudelky (dříve TOP 09, dnes Strana svobodných lidí) v prosinci 2012 schválila licenci s variantou a de facto završila automatické řízení. Podle ní by byla dlouho odkladání trasa metra D postavená na stejném principu jako stávající linky. Tedy se současným typem soupravy a strojvedčích.

Tato ale podle všeho změnil. Dopravní podnik a firma Metro, projekt, která se na přípravě dráhy podílí, budou pracovat s variantou automatického systému. Záměr je do dokončení let stávajícího provozu a do studie proveditelnosti. Bez ní se neobejde žádná evropská dotace.

Plán bude zároveň počítat s tím, že v nových stanicích vzniknou ochranné síťky, které odhalí

nastupující na kolejisti. Do něj totiž spadne – cílově či směrem – kolem stovky lidí.

Schválením důležitosti materiálu, který vypoví o všech stávajících podzemních dopravních podnicích, povolí ministr dopravy Petr Dolínek (ČSSD). Věra materiálu prošel i důležitý radou dopravního podniku.

Účelů za platy řidičů

Důležitým bodem dokumentu, který mají Lidovky.cz k dispozici, je právě upřesnění dopravního systému, podle nějž se projekt celé podzemní odhalí za 50 miliard korun) bude finálně připraven.

„Zavolání automatického dopravního systému bez strojvedčích by se investiční náklady na realizaci projektu i D (linka Pankrác – Depo Plzeň) zvýšily přibližně o 1,2 miliardy korun. Součástí ale byl rovněž vybudování moderního dopravního systému, který by by zbyl třeba v budoucnu převést na řízení automatický provoz.“ uvádí se v dokumentu.

Tato náhodná přetvářka by vyřadila na dvě a půl miliardy korun. Podle již dříve zveřejněných zpráv se bude vyvíjet investice do linky D město vnést na každých šest měsíců, protože nebude nutné například platit řidiče. Kvůli standardizaci „dočka“ by musel dopravní podnik přemýšlet zhruba 60 dalších stanicovými.

V zpracované dokumentaci

Metro D

Trasa o délce 10,4 km bude mít 10 stanic.

Výstavba linky D počítá se dvěma úseky. První úsek mezi Pankrácem a konečnou Depo Plzeň se má začít stavět v roce 2018, další část je úsek mezi Pankrácem a Národním náměstím.

Depo Plzeň

- Uloženo je také a rovněž v určité části, kdy by dráha byla odhalena linky C.
- Návrh je návrh zveřejněn.
- Trasa metra získala dovozní rozhodnutí a nyní jde o Metro-přijetí a dopravní podniku připravovat podklady pro vlastní stavební povolení.
- Součástí odhalení polítní i stávajícího provozu na stávající.
- První úsek má být hotový v roce 2023.
- První studie k dráze stávající už v roce 1998.

LIDOVKY.cz

Linka i trasa metra je dostupná na www.lidovky.cz

Scan článku z deníku Lidové noviny „Metro D má Prahou jezdit bez řidiče“ ze dne 25. 6. 2015

UMPRUM navrhla zastávky pro Prahu. Mají wi-fi i USB

17. 6. 2015 HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

Na konci dubna zablokovala nehoda tramvaje dopravu na pražském Újezdě, tramvajové linky se tak musely odklonit. Cestující, kteří v takových situacích čekají na svůj spoj o pár zastávek dál, se o nehodě většinou hned nedozvědí. V budoucnu by se podobná informace mohla objevit na informační tabuli přímo na zastávkách. V přístřešku u zastávky by se cestující navíc mohli připojit na wi-fi nebo si dobít telefon přes USB. Novou podobu městského mobiliiáře, jehož součástí jsou vedle zastávek městské hromadné dopravy také lavičky nebo odpadkové koše, navrhli v rámci své výuky studenti Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze (UMPRUM). Studenti tvořili mobiliiář hlavnímu městu na míru. Požadavky konzultovali například i s pražským dopravním podni-

kem, který by na dotykových tabulích mohl cestující informovat o aktuální dopravní situaci. Magistrát v současnosti uvažuje, že na mobiliiář vypíše architektonickou soutěž. Zastávky i lavičky v Praze má už od roku 1994 na starost francouzská společnost JCDecaux. Smlouva platí až do roku 2021. Primátorka Adriana Krnáčová (ANO) ji ale chce vypovědět dřív, protože je podle ní pro Prahu nevýhodná. „Připravujeme se na možnost, že když smlouvu vypovíme, JCDecaux si zastávky MHD odveze. V takovém případě je musíme umět nahradit,“ říká náměstek primátorky Matěj Stropnický. Do soutěže by se mohli se svými návrhy přihlásit i studenti UMPRUM, která vybrala nejlepší návrhy. Jejich autoři teď podepíší smlouvu s českou společností mmcitě. Ta stojí například za autobusovým terminálem v belgické provincii Landen nebo tramvajovými přístřešky v Bratislavě. „Je to akademický úkol, ale náš návrh je připravený

na to, aby mohl soutěžit. Neříkám, že to vyhraje, ale může se o to ucházet,“ uvádí vedoucí ateliéru designu produktů UMPRUM Michal Froněk. Už teď je o návrhy školy zájem. Studenti s nimi navštívili festival architektury a urban designu Make City v Berlíně, představí ho také v Českém centru v Bruselu. A Pražané si budou moci přístřešek v reálné velikosti prohlédnout v rámci Designbloku. „Ukážeme, co to všechno může umět, ať už jsou to wi-fi spoty, dobíjení telefonů, nebo displeje, které informují o počasí,“ dodává Froněk. Návrhů si začínají všimát i reklamní společnosti. Na vybudování prototypu zastávky v reálné velikosti už přispěla firma BigBoard. Ta dlouhodobě usiluje o to, aby městský mobiliiář v Praze spravovala. Zda se o něj bude ucházet právě mmcitě se studentskými návrhy, zatím není jasné. „Jak budou nový design nabízet, jestli sami, nebo jestli se s někým spojí, je už na mmcitě,“ uzavírá Froněk.

Dáme ještě jedno. Pojede to častěji

24. 6. 2015 METRO



Každou víkendovou noc využije některého z nočních tramvajových nebo autobusových spojů v Praze 31 tisíc lidí. Teď budou mít cestovní noční metropolí snazší, rada města rozhodla, že od 1. září to o víkendových nocích bude jezdit častěji. „Již několik posledních let docházelo zejména během víkendů k přepřehování nočních spojů především v centru města. Tuto palčivou situaci jsme se nyní

rozhodli řešit a během letošního podzimu, kdy cestuje nejvíce lidí v roce, si vyzkoušíme navýšení kapacity nevytíženějších nočních spojů,“ popsal náměstek primátorky a radní pro oblast dopravy Petr Dolínek.

Nově se tak zkrátí intervaly všech tramvajových a autobusových nočních linek č. 504, 505, 508, 510, 511 a 512 z 30 na 20 minut. Neustále rostoucí poptávka po nočním cestování nejen za zábavou, ale i do práce podle náměstka současné parametry delší dobu

nevyhovovaly. Poslední systémové posílení nočního provozu se konalo v roce 2001, kdy byl zkrácen jednotný interval nočních spojů ze 40 na 30 minut. Během nočního období, kdy nejedí metro ani denní spoje, je v provozu 9 tramvajových a 25 autobusových linek, z toho 10 příměstských. Centrální přestup mezi tramvajovými linkami v zastávce Lazarská zůstane zachován, stejně tak bude zachována i většina ostatních návazností v dalších přestupních bodech.

ZAMĚŠTNANCI DOPRAVNÍHO PODNIKU SI ZVÝŠENÍ MEZD ZASLOUŽÍ

Vedení hlavního města Prahy odsouhlasilo návrh náměstka primátorky a radního pro dopravu Petra Dolínka (ČSSD), který je zároveň předsedou dozorčí rady DPP, na zvýšení mezd jeho zaměstnanců o 3,5 procenta. Rozhodnutí o finální výši mezd je nyní na představenstvu společnosti.

Ptal se: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Pane náměstku, proč jste se rozhodl navrhnout zvýšení mezd pro zaměstnance Dopravního podniku?

Dopravní podnik patří k největším zaměstnavatelům v Praze. Pracuje v něm přes deset a půl tisíce lidí. Zvýšení mezd jednak stabilizuje zaměstnaneckou strukturu v Dopravním podniku, jednak je i symbolickým vyjádřením velkého významu, které mu vedení metropole i já osobně dávám. Veřejná doprava v Praze byla vyhodnocena jako jedna z nejlepších na světě. Zaměstnanci si za svou dobrou práci zvýšení mezd zaslouží.

O finální podobě zvýšení mezd nyní rozhodne představenstvo společnosti. Dojde skutečně k avizovanému zvýšení a z jakých zdrojů bude hrazeno?

Osobně plně podporuji maximální, tedy 3,5% zvýšení mezd zaměstnanců. Dopravní podnik by měl pokrýt nárůst mezd z vlastních zdrojů, čímž by bylo vyhověno požadavku odborů, aby uspořené finanční prostředky byly využity ve prospěch podniku a jeho zaměstnanců. Podle informací, které mám od vedení společnosti, se úspory podaří najít.

Považujete takové zvýšení mezd za ideální?

Vzhledem k tomu, že od ledna letošního roku měli zaměstnanci Dopravního podniku vyjednané s vedením společnosti navýšení platů o 1,4% nad úroveň roční inflace a nyní by mělo přijít další zvýšení o 3,5%, zvednou se celkově mzdy v Dopravním podniku o 4,9%, což je rekordní nárůst. Je logické, že by zaměstnanci chtěli přidat ještě více, ale Praha i Dopravní podnik mají ekonomické mantinely, ve kterých je třeba se pohybovat. Myslím, že je to rozumný a dobrý kompromis.



Petr Dolínek, náměstek primátorky a radní pro oblast dopravy

Vídně ukazují, že zvýšení počtu cestujících by mělo počáteční ztrátu vyrovnat. Je třeba si uvědomit, že veřejná doprava není klasický komerční byznys, ale především služba občanům. To, že bude MHD finančně dostupnější, je pro občany plusem, navíc, pokud alespoň někteří lidé dají veřejné dopravě přednost před ježděním autem, přinese to Praze i další bonusy.

Od 1. července 2015 zlevňuje roční jízdné, což bude pro Dopravní podnik znamenat minimálně v prvních měsících ztrátu. Neohroží to nějak hospodářské výsledky podniku?

Absolutně ne. Zlevnění ročního jízdného je politickým rozhodnutím současného vedení města. Případnou ztrátu je město připraveno pokrýt, i když například zkušenosti

Dopravní podnik by měl pokrýt nárůst mezd z vlastních zdrojů, čímž by bylo vyhověno požadavku odborů, aby uspořené finanční prostředky byly využity ve prospěch podniku a jeho zaměstnanců.

TESTOVÁNÍ ELEKTROBUSŮ VSTUPUJE DO DALŠÍ ETAPY

Dlouhodobý ověřovací provoz elektrobuse v rozměrech a kapacitě standardního autobusu pro celodenní výkon na běžné autobusové lince. Využití systému průběžného dobíjení dvoupólovým sběračem a plně elektrický systém vytápění. To jsou základní cíle společného projektu DPP a společností SOR Libchavy a Cegelec.

Text: Jan Šurovský a Jan Barchánek • Foto: Petr Hejna a Jan Barchánek

Snižování emisí autobusové dopravy je jedním z klíčových strategických cílů DPP. Kromě zajištění obnovy vozového parku moderními nízkoemisními naftovými autobusy se DPP již delší dobu intenzivně zabývá sledováním a hodnocením možností využití elektrické trakce i v autobusové dopravě. V oblasti elektromobility získal DPP řadu informací díky zapojení do různých národních i mezinárodních aktivit a výzkumných projektů. Nejvýznamnějším informačním zdrojem však byly provozní testy různých technologií: hybridní autobusy SOR od roku 2011, elektrobusey Breda Zeus v letech 2011 – 2012, krátkodobé prezentace a testy elektrobuseů SOR, Solaris a Siemens-Rampini. Získané praktické zkušenosti a vyhodnocení uvedených testů z provozního, technického i ekonomického hlediska byly základním vstupem pro přípravu nového projektu elektrobuse a nabíjecí infrastruktury.

Hlavním omezujícím parametrem využití elektrobuseů na autobusových linkách je dojezd vozidla, který vychází z kapacity baterií a zajištění jejich nabíjení. Kapacitě baterií je přímo úměrná jejich hmotnost a velikost,

Pro celodenní provoz se prozatím jako jediné efektivní řešení jeví dobíjení baterií během výkonu na lince.

Technologický domek obsahuje zařízení pro galvanické oddělení nabíjecího stanoviště elektrobuse od napájení tramvajové sítě.

tudíž prosté navyšování dojezdu je možné pouze na úkor celkové obsaditelnosti vozidla. I přes významný rozvoj technologií je tak pro celodenní dopravní výkony zatím jedinou efektivní možností zajištění dobíjení baterií během výkonu na lince. Toto řešení vyžaduje vybudování dobíjecích míst a dále optimální koordinaci provozního režimu, jízdních řádů a potřebného času pro dobíjení. Příprava a zajištění provozu elektrobuseů je tak na rozdíl od pořízení a nasazení naftového autobusu výrazně složitějším projektem, kde je nutné zahrnout nabíjecí infrastrukturu, vhodné dimenzování baterií i provozně-technické parametry vozidla.

Základním impulsem pro přípravu nového ověřovacího projektu elektrobuse pro pražské podmínky byly výsledky a vyhodnocení provozních testů elektrobuseů Siemens-Rampini a SOR EBN 8 z ledna a února 2014. Od března 2014 začal DPP připravovat základní požadavky a konzultovat možná technická řešení s potenciálními dodavateli. Klíčovým bodem projektu je využití interní distribuční sítě DPP pro nabíjení elektrobuse při přestávce v obratišti, které znamená značné synergické efekty (výrazné snížení nákladů na elektrickou energii oproti samostatnému odběrnému místu z veřejné distribuční sítě včetně možnosti využití energie z rekupepace tramvajů).

S uvedeným bodem souvisí také přenos elektrické energie prostřednictvím dvoupólového pantografového sběrače z krátkého úseku nově vybudované trolejbusové troleje. Toto řešení není v evropských podmínkách zcela obvyklé (většina elektrobuseů používá čtyř- nebo vícepólový systém), ale může být výhodné zejména pro provoz, který již trolejbusovou infrastrukturu mají nebo ji mohou efektivně napojit na stávající

infrastrukturu tramvajovou. Důležitým parametrem projektu je požadavek zajištění vytápění vozu pouze elektrickou energií, protože jakékoliv řešení s naftovým či plynovým topným agregátem každý projekt elektromobility fatálně devaluje. Uvedená podmínka bude mít v zimních měsících vliv na spotřebu elektrické energie a plánování nabíjecích cyklů, zajistí však zcela nulové emise v místě provozu elektrobuse.

Projekt elektrobuse – základní požadavky

- kapacita srovnatelná se standardním 12m autobusem
- zajištění celodenního výkonu (nabíjení v konečné zastávce)
- plně elektrický systém topení pro zajištění nulových emisí v místě provozu
- nabíjení z interní distribuční sítě DPP
- využití systému dvoupólové (trolejbusové) troleje
- roční zkušební provoz v režimu pronájmu vozidla

V návaznosti na uvedené vstupní parametry, konzultace a vyjádření potenciálních dodavatelů byla realizace projektu zahájena ve spolupráci se společností SOR Libchavy s.r.o. jako dodavatelem vozidla a společností Cegelec a.s. jako dodavatelem vozidlové elektrovýzbroje a zařízení pro galvanické oddělení nabíjecího stanoviště od tramvajové napájecí sítě. Použití oddělovacího zařízení umožňuje i v případě dvoupólového nabíjecího systému zachovat konstrukčně jednodušší vozidlo bez nutnosti plnohodnotné dvojité izolace, která je předepsaná pro trolejbusy. Nabídnutý elektrobuse EBN 11 představuje nejnovější produkt výrobní řady elektrobuseů východočeského výrobce, který je třídveřovým pro-





vedením, délkou 11,1 metru a teoretickou obsaditelností až 93 osob srovnatelný se standardními dvánáctimetrovými autobusy. Základní dojezd vozidla v dohodnuté konfiguraci činí 120 – 150 km, přičemž s průběžným nabíjením v konečné zastávce je předpoklad dosažení denního dojezdu přes 260 km. Kromě plně elektrického topení je vozidlo vybaveno také dvěma klimatizačními jednotkami (v prostoru kabiny řidiče i cestujících).


Pro umístění nabíjecího stanoviště bylo vybráno obratiště Želivského, kde zajistila JDCT připojení stacionární galvanické oddělovací stanice na přílehlou sekci tramvajové napá-

jecí sítě a vybudování dvoupólového trolejového vedení. V průběhu července a srpna 2015 bude probíhat testování a ladění celého systému a nastavení optimálních oběhů vozidla z hlediska nabíjecích cyklů. Od září 2015 je předpokládán roční ověřovací provoz (s případnou opcí na další rok) s cestujícími na vybraných autobusových linkách (zejména 213 a 124, o víkendech i 188). Elektrobuse bude přidělen do garáže Hostivař, kde bude zajištěno také noční nabíjení včetně nezbytného balancování bateriových článků.

Zcela nezbytným faktorem pro úspěšnou přípravu a realizaci projektu je úzká spolupráce útvarů napříč

Testování a ladění systému nabíjení elektrobuse SOR EBN 11 v obratišti Želivského.

DPP, kdy kromě JPA a JSVA jsou významně zainteresovány také JDCT (zajištění nabíjecího místa v AO Želivského), JSVT (údržba a případné opravy vozidlové elektrovýzbroje), TSO (úpravy pro noční nabíjení v garáži Hostivař) a také útvary dopravního úseku (optimalizace jízdních řádů pro zajištění potřebných nabíjecích cyklů). Tato spolupráce je nezbytně nutná, neboť i ze zkušeností jiných provozovatelů plyne, že klíčem k úspěchu je zapojení „ostřílených matadorů“ elektrické vozby, což jsou především provozovatelé tramvají a (nebo ještě lépe) trolejbusů.

Cílem celého projektu je ověření provozní a ekonomické efektivity navrženého řešení a nalezení případných limitů pro jeho nasazení na pražské autobusové linky. Získané výsledky budou porovnávány jak s požadovanými parametry, tak i s výsledky jiných obdobných ověřovacích projektů v ČR i v zahraničí. 



Nabíjení elektrobuse během provozních přestávek je zajištěno pomocí pantografového sběrače.

Základní technické údaje SOR EBN 11	
výkon motoru	120 kW
kapacita baterie	172 kWh (Li-ion)
délka / šířka / výška	11 100 mm / 2525 mm / 3300 mm
max. rychlost	80 km/h
obsaditelnost	celkem 93, z toho 23+6 k sezení

Autobusová sláva od volantů

Je neděle 7. června 2015 krátce po osmé. Ulice v centru metropole se pomalu probouzejí k životu. Do dolní části Václavského náměstí, kde se trousí první lidé, najíždějí postupně plechoví krasavci, reprezentující jednotlivé etapy vývoje autobusové dopravy v Praze. Jejich řidiči, oblečení v nažehlených uniformách, klábosí u kávy a už se těší, jak krátce po desáté vyrazí všichni společně předvést své „partáky“ obyvatelům a návštěvníkům hlavního města v jedinečném autobusovém konvoji.

Text: **Jana Šejnohová a Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Potkáváme se s kolegou a rozdělujeme si role. Cíl naší akce? Zmapovat „předstartovní“ atmosféru u těch, kteří budou hrát v autobusovém průvodu prim, u řidičů. Mířím za prvním mužem „velkého volantu“, kterým je **Rastislav Ondro**. Právě on bude v přehlídce autobusové historie Dopravního podniku řídit jejího nejmladšího účastníka – midibus Solaris Urbino 8,9 LE.

„Povolání řidiče? To byl můj dětský sen, který jsem si splnil,“ začíná naše povídání sympatický muž, který s ježděním začínal doma na Slovensku v Dopravním podniku v Žilině a od roku 2012 kroutil volant v garáži Vršovice. „Teď už s autobusem jezdím pouze brigádnicky, protože jsem svůj sen posunul ještě dál a pracuji v metru jako strojvedoucí,“ překvapuje další odpově-



dí. „Metro je v létě, když je venku 30 stupňů, příjemnější. Upřímně jsem docela rád, že jsem mohl pod zem, protože běžnou starostí řidiče autobusu na lince je mimo jiné také sluníčko. Všechny linky jedou ráno na východ a odpoledne na západ. U metra si navíc užívám i to, že nemusím hlídat provoz na bočních silnicích a že nemusím hlídat lidi, kteří chtějí narychlo před autobusem přeběhnout z chodníku na chodník. Starostí je na metru méně, pokud jezdí, jak má. Když se ale něco stane, je to obráceně. Nepojízdňný autobus odstavíte na krajnici a je hotovo. U metra je nutné všechno rychle a operativně řešit, aby co nejdřív jelo,“ komentuje výhody a nevýhody současného povolání sedmačtyřicetiletý řidič.

Na slavnostní průvod autobusů si vzal z práce volno: „Takovou událost jsem si nemohl nechat ujít. Solaris jsem si vybral nejen proto, že jsem s ním ve Vršovicích jezdil a strávil

Rastislav Ondro chtěl být řidičem od malička. Řízení autobusu nedávno vyměnil za řízení metra, avšak lákají ho i tramvaje.

na něm rok a půl, ale také proto, že ho hodnotím jako jeden z nejlepších současných autobusů, které v podniku máme,“ rozevádí okolnosti své volby Ondro, jenž kromě „řidičáku“ na autobus, metro a trolejbus, uvažuje i o „papírech“ na tramvaj. „Ně řekl bych, že řízení tramvaje je složitější, spíš jde o podmínky. Někteří sice tvrdí, co na tom je, když je vůz veden kolejem, ale zároveň je třeba dávat pozor na řadu věcí. Důležitý je zejména odhad i dokonalá znalost vozu. Když vám v oblouku stojí auto, které zasahuje do průjezdního profilu, musíte narychlo vypočítat, jestli projedete nebo ne. Někdy jsou to milimetry a na řídicích je vidět, že vědí. S autobusem je to jednodušší, buď v takovém případě otočíte volantem, nebo najdete jinou ulici a projedete tou,“ dokončuje náš minirozhovor Rastislav Ondro s příslibem, že pokud se za 10 let bude konat oslava autobusové stovky, určitě nebude chybět.

Jaká značka je nejbližší dalšímu respondentovi, to poznáte za chvíli, protože ani další z řidičů autobusového průvodu se láskou k ní netají. Další z „Vršovičáků“, **Ondřej Kubišta**, začínal v roce 1997 v garáži Klíčové jako elektrikář na údržbě, ale autobusy ho stále přitahovaly. „Proto jsem byl rád, že jsem se dostal na dílnu jako autoelektrikář, kde jsem sbíral zkušenosti, a v podstatě čekal do 21 let na první možnost řídit autobus,“ začíná vzpomínání, aby pokračoval tím, že po škole využil inzerát DPP a nastoupil jako technik autobusů v garáži Vršovic. „Táta jezdil, takže už jako kluk jsem k vozidlům měl vztah. Technika mě vždycky zajímala, proto i současné vytěžování a likvidace dosloužilých autobusů ve Vršovicích je pro mě to pravé.“ Namítám, že působit v podstatě na vrakovišti není určitě snem většiny kolegů... „Rukama mně procházejí všechny značky, a když některá z garáží potřebuje náhradní díl, je pro nás zajímavé, když se podaří ho vytěžit. Vlastně se v garáži loučíme s autobusy, které končí. Jsme jejich posledním místem, jako nedávno v případě Karosy 931 a nyní 741,“ popisuje bohdalecký život Ondřej Kubišta.

Jsem rozhodně nadšenec Ikarusu E 91. Tak zní jasná odpověď na otázku, která značka mu v Praze nejvíce učarovala. „Proto jsem nesmírně rád, že se pro muzeum podařilo uchrá-

nit ev. č. 2004. Ze všech ostatních vozů jsme právě tento vyšperkovali tak, aby byl důstojnou připomínkou této značky. Byl v nejlépeším stavu, v jakém mohl být. Osobně jsem si ho po provedení kompletní údržby do Střešovic z Vršovic odvezl. Je to doslova moje dítě,“ je evidentně pyšný Ondřej. S kloubovým autobusem ve své praxi na Klíčové také jezdil i jezdí a jak říká, mít za zády 18 metrů je nejen zpestření, ale pořádná řídicina. „Ale Ikarus je Ikarus, konstrukce je jednoduchá, velmi podobná Karosám. Pokud není problém se sehnáním nějakého dílu, tak vozy jezdí bez problémů. Oproti vozům přeplněným elektronikou je toto robustní a jednoduché. A málokdy zklame,“ argumentuje Ondřej Kubišta předností tohoto vozu. Na linku si i nyní rád sedne za klíčovskou garáž, jezdí i „doma“ ve Vršovicích, kde vás o víkendech může svézt na lince 291 a 128. „Je to pro mě relax. Když jsem nastupoval, všichni mi říkali, že Vršovice budou končit. Naopak, bral jsem to jako šanci získat nové zkušenosti, naučit se nové věci. Ať by to dopadlo s garáží jakkoli, byla to pro mne velká škola. Nakonec pokračujeme dál a máme spoustu nových aktivit, které tam společně řešíme, a vidím, že to jde dobrým směrem.“

Den před průvodem byl Ondřej Kubišta s vršovickými kolegy v roli pořadatelů na Dni otevřených dve-



Dává mi smysl vytěžit z dosloužilých autobusů maximum, říká vršovický Ondřej Kubišta.

ři. „Ne vždy odhadnete dopředu, kam všude se budou chtít návštěvníci podívat, kam šplhat a podobně. Každopádně akce proběhla parádně včetně nápadu vystavit historický trolejbus a nový elektrobus, který přitahoval pozornost. Stejně jako detaily v dílnách, kde návštěvníkům například náš klempíř podrobně popisoval postup při generálních opravách na City Busech, opravách sloupků apod. Mohli jsme představit činnosti, které se jinde nedělají. A tím, že to bylo ve Vršovicích poprvé a spojené s rozlučkou s Karosami B741, tak byli i podle ohlasů velmi spokojeni.“ Než nasedl Ondřej Kubišta za volant oblíbeného vozu, aby se zařadil do průvodu, stihl ještě odpovědět na otázku k účasti při 100. výročí pražských autobusů: „Před deseti lety jsem jezdil na meziměstské lince, takže tehdy mě výročí minulo, a toho za deset let se snad aktivně dožiju. Vidím v podniku stále svou budoucnost, a když mám na starosti na garáži likvidace, dává to mně osobně smysl.“

Povídání s třetím „průvodovým“ řidičem jsme stihli až na Hradčanském náměstí, kam celý průvod se svým skvostem přivedl **Petr Jan Kaprál**. Asi dobře víte, že jde o vozidlo Škoda 706 RO. „S kariérou to u mě bylo jasné – odmalička jsem se vozil ertákama, takže jsem se nechtěl stát ničím jiným než řidičem autobusu. A to jenom proto, abych ertáka mohl řídit,“ zní jeho jasná vzpomínka na mládí, která byla zkalena tím, že tyto vozy byly vyřazeny z provozu dřív, než se stal profesionálním řidičem. Druhá smůla ho potkala v roce 1990, kdy nastoupil k DPP do libeňské garáže a „ešemy“ viděl už jen rozřezané a připravené do šrotu. Linky, na kterých začínal s Karosou 731, poctivě kroutil nejen za Libeň,



>>>



ale i za Klíčov, nyní ho můžete potkat jako manipulačního řidiče v ústředních dílnách v Hostivaři.

A jak se kruh se šťastným koncem uzavírá? „Zajímal jsem se o práci i v muzeu. Nakonec jsem se v pořadníku dočkal a činnost tam mám na vedlejší úvazek,“ blíží se P. J. Kaprál opět ke svým nejmilejším vozům: „Erták a eróčko, to jsou moje srdeční záležitosti. Byli jsme loni oba dva po vlastní ose v Plzni a v Brně, před třemi lety pak v Budějovicích a v Pardubicích. Dá se říci, že žádná výročí, srazy ani dny otevřených dveří nemineme. S tímhle autobusem jsem najel kolem dvou tisíc kilometrů. Musím říct, že si s ním jezdím rád sám, má velmi specifické ovládání a chce to delší přípravu a praxi. Neskromně řeknu, že ho ovládám celkem dobře.“ A nejdelší cesta? „To bylo právě do Brna a zpět, a to bez jediného problému. Což platí i u ostatních cest po republice. Je pravda, že se autobusům musíme věnovat dost. Ale když je potřeba, na vozidla se dá leccos sehnat přes internet.“

Plánovaná zastávka na Hradčanském náměstí se protáhla, zvědavců o prohlídku vozu je stále dost, Česká televize čeká v pořadí na rozhovor.

Dojmy z jízdy Prahou shrnuje Petr Jan Kaprál takto: „Viděl jste určitě reakce lidí podél trasy, mávali, usmívali se. Tak je to vždy při jízdě s historickými vozy. Mě si holka nevšímne, ale když řídím, mávají. Dokonce v Brně jsme to pojali jako sraz všech pojízdných městských eróček. Byly tam tedy obě... Tedy naše i ta brněnská, která je původem z Jihlavy. Spolu jsme uspořádali společnou jízdu a jsou z toho jen příjemné vzpomínky. Neměnil bych. Jako někdo má v lásce nákladáky, tak já mám autobusy a hlavně tyhle dva. A budu-li živ a zdrav, velmi rád bych se stovky dočkal.“ A dočká-li se DP kontakt, nesmí si to nechat ujít.



Kdo by nezáril, když může řídit vozy svého srdce. Jako Petr Jan Kaprál.

Neděle 7. června 2015, po půl jedné odpoledne. Spouště fotoaparátů docvakaly, kamery dotočily, větši-

na autobusů – účastníků slavnostního průvodu už byla tou dobou doma. Na svá stanoviště se vrátila i tři nejstarší pražská vozidla, tedy Škoda 706 RO, Karosa ŠM 11 a Jelcz 272. Pod střechu Muzea MHD ve Střešovicích je s dobrým pocitem z celého dopoledne dovezli: Petr Jan Kaprál, Ondřej Láška a František Šulc.



BOLAVÝ SLOUPEK S POŘADOVÝM ČÍSLEM 12

Ústřední dílny Hostivař, červen 2015. Na zvedacích kloubový vůz Karosa City Bus, odstrojený, s viditelným zásahem v pravé straně za kloubem. Příčinou je místo, které zasvěcení nazývají T12.

Text: Petr Ludvíček • Foto: Petr Hejna a Oldřich Novotný

Pojem oprava sloupku T12 se objevil v aktualitě minulého čísla DP kontaktu s tím, že se této problematice budeme věnovat nyní. Zasvěcený čtenář jistě tuší určitou návaznost na „diagnózu T8“, o které jsme poprvé psali před více jak dvěma lety. Pro zajímavost, za písmenem T nehleďte velké tajemství; jde o označení sloupku dle dokumentace výrobce a číslo je pak označením pro příslušný sloupek. V případě osmičky jde o sloupek posledního křídla u zadních dveří standardního a v případě 12 o sloupek stejných dveří, ale kloubového City Busu.

Shrňme si příčinu, která k neplánované aktivitě přiměla již v roce 2004 desítku zaměstnanců. Tehdy se u tříletých nízkopodlažních standardních vozů emisní třídy Euro 3 objevilo praskání rámu nad posledními dveřmi. Předchozí vozy City Bus, řady Euro 2, měly motor Renault uložený na levé straně a převodovku na pravé, tedy u dveří měly nižší zátěž. U vyšší řady došlo k opačnému uložení agregátů, zároveň k úpravě podvozku v zadní části vozu a problém byl na světě. Typickým projevem prasklého sloupku bylo pokleslé poslední křídlo dveří, naklonění zadní plošiny, praskliny zmíněného rámu a přiček pod vozem. Nejprve se v ústředních dílnách pokusili řešit vzniklý problém vyztužením posledního sloupku bočnice, ale navzdory tomuto opatření se praskání přenášelo dále na rám zadních dveří a jeho okolí. A tady vznikl seriál čin-



ností podrobně popsaných ve dvou článcích. Jeden z nich končil prognózou, že se podobné problémy dají očekávat i u kloubových autobusů City Bus s motory Iveco. Tak se stalo a v ÚD Hostivař se roku 2013 objevil první kloub s diagnózou T12 ev. č. 6539 z roku 2004.


I tentokrát jsou nám průvodci vedoucí střediska Opravy vozidel Jan Chrbolka a vedoucí střediska Provozní podpora Jan Odvárka. Na úvod připomínají, že se díl nad rám zadních dveří již nevyrábí. Cestou poptávky u externí firmy byl proto zpracován výkres a nový díl podle něho vyroben. Dodávají rovněž, že zatímco se v případě T8 svařenec nosníků v rámu nad zadní nápravou měnil pouze v případě jeho narušení, u sloupků T12 se opravuje na každém voze. Předchází se tak tomu, kdy by v době životnosti

Vlevo: City Bus v hostivařské dílně v době opravy sloupku T12.

Vpravo: Místo praskání rámu u posledních dveří ukazuje v detailu Jan Odvárka.



autobusu k této závadě stejně došlo. Důležité je říct, že se jedná o kloubové autobusy řady evidenčních čísel 6500 až 6552.

Stranou zájmu nezůstávají ani agregáty jako motor a převodovka. Po demontáži z opravovaného vozu jdou na zkušební stolice, kde se podrobí důkladnému testu a na základě výsledných hodnot je pak rozhodnuto, zda budou vráceny do vozu bez nutnosti opravy, nebo na nich budou provedeny opravy menšího, případně až celkového rozsahu. Ve vozidle musejí dělníci rovněž vyvést kabeláže a v případě jejich poškození je elektrikáři opravují, případně vyměňují za nové. Truhláři udělají novou podlahu včetně polepu linoleem a může proběhnout podle stupně opotřebení kompletní výměna sedáků a opěráků, nebo pouze výměna poškozených dílů sedadel cestujících. Zatímco u „Té osmiček“ trvaly práce v rozmezí 4 až 6 týdnů, u „dvanáctek“ jde přibližně o týdnů 15. Je to odvislé od rozsahu činností a také volné kapacity zaměstnanců. Nově se u těchto vozidel stříká podvozky a u některých se rovněž provádí lak celého vozu. Toho se dočkal i vůz ev. č. 6514, který umění hostivařských dělníků, kdy více než opravou by se práce daly nazvat novostavbou, reprezentoval v průvodu k devadesátinám pražských autobusů. 

Záběr z interiéru City Busu: práce na novém rámu zadních dveří.



JAK DÁL S NÁDRAŽNÍ?

Nádražní ulice v Praze začíná u Anděla, vede na jih kolem Smíchovského nádraží a Lihovaru a končí na křižovatce s Křížovou. Ulice s tramvajovou tratí po celé své délce zde plynule přechází v ulici Na Zlíchově. Leckdo z čtenářů dobře ví, že právě zde je památníček stého kilometru tramvajových tratí v Praze. Následná ulice Na Zlíchově je kratší a končí u smyčky Hlubočepy.

Text a foto: Jan Šurovský

Pro většinu řidičů tramvají, ale i autobusů, je úsek Smíchovské nádraží – Hlubočepy hodně adrenalinový, přičemž míra adrenalinu snad ani tolik nesouvisí s intenzitou provozu nebo s nočními všudypřítomnými návštěvníky Meet Factory, ale s dlouhodobě otřesným stavem tramvajové trati v tomto úseku. Řadu čtenářů oprávněně zajímá, kdy proběhne rekonstrukce tohoto úseku. Odpověď na tuto otázku hledáme už celých 5 let a na tomto místě rovnou můžeme sdělit, že ji ještě pro vlastní Nádražní dlouho hledat bohužel budeme.

Alespoň v ulici Na Zlíchově je situace jasná: rekonstrukce celé této ulice vlastní kapacitou Dopravního podniku již 1. července 2015 začala a do půlky srpna bude hotovo. Kromě rekonstrukce vlastní trati, kde hlavní změnou bude její narovnání, tedy odstranění protioblouků (u kamenictví před odbočkou do smyčky Hlubočepy), bude v uvedeném úseku TSK provádět z městského programu „Praha bez bariér“ výstavbu nových zastávek Zlíchov, včetně jejich vhodnějšího umístění ve vztahu na přestupní vazbu na linku 128.

Havárie oblouků u zastávek Smíchovské nádraží, prosinec 2007.

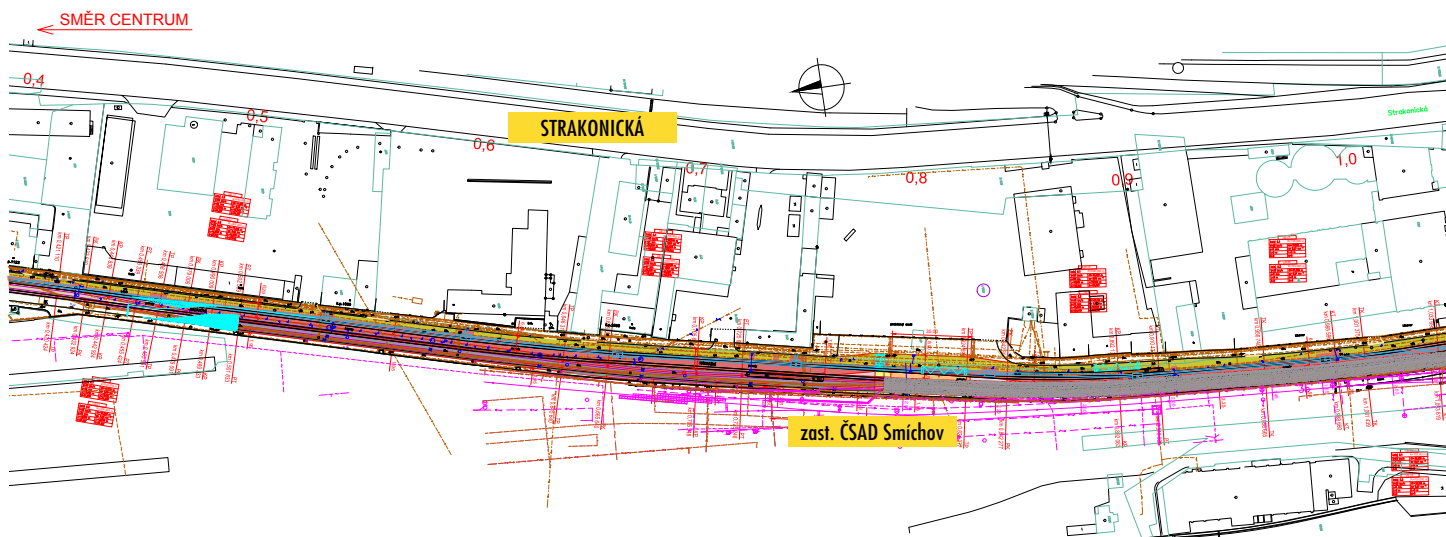


Nyní zpět k Nádražní. V roce 2010 byla zahájena příprava rekonstrukce, byl vybrán projektant a obstaravatel celého úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy. V plánu bylo trať rekonstruovat v roce 2013 a současně s tím prodloužit tramvajovou trať z Barrandova do Slivence. V obou případech do přípravy vstoupil stejný problém: trať prochází velkým rozvojovým územím, kde není zcela jasný další vývoj. V případě Nádražní však provozovatel, tedy DPP, nemá času nazbyt, protože

musí udržet tramvajovou trať provozuschopnou.

Podle současného územního plánu lze tramvajovou trať zrekonstruovat v současné poloze, nicméně všichni aktéři operující podél Nádražní ulice se snadno shodli, že to by byla do budoucna nejméně vhodná varianta, ale velmi dlouho vůbec jasné nebylo. Jedna z velmi radikálních úvah je například zrušení Strakonické a její přeložení do Nádražní. Jednalo by se tedy o podstatné rozšíření Ná-

Studijně prověřený návrh přeložky tramvajové tratě v Nádražní ulici.





Souvislá obnova svršku od Smíchovského nádraží k ČSAD Smíchov, 2011.

Souvislá výměna kolejnic na předmostí u Lihovaru, 2013.

Dole: Esíčko v ulici Na Zličově, počátek prací v létě 2015.

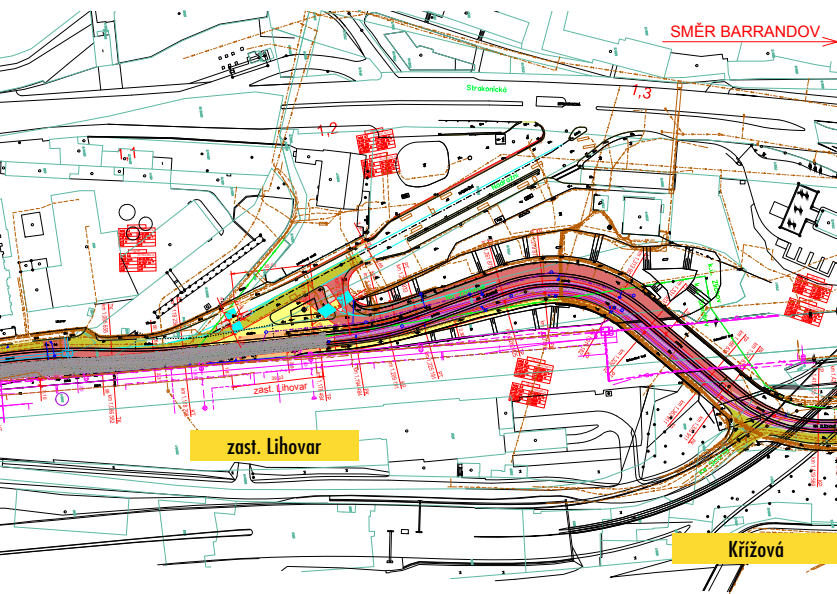
Zcela dole: Protioblouky v místě bývalé železniční vlečky k lihovaru v ulici Nádražní, stav počátkem léta 2015.

dražní s tramvajovou tratí uprostřed, ale také s dvojitým křížením proudu automobilů, které by jely po vozovce ve směru z centra. Taková varianta je pro nás dopravně velmi nepřátelská.

Námi preferovaná varianta je znázorněna na přiloženém výkrese a znamená, že tramvajová trať by se nedaleko za výjezdem z podzemí metra (tzv. u koberců) přesmykem dostala do polohy hned vedle železniční tratě. Tam by setrvala prakticky na konec Nádražní, protože do středu ulice by se vrátila až téměř na již-


ním konci Nádražní. Kladem této varianty je plné oddělení tramvajové dopravy od silniční dopravy v úseku dlouhém bezmála 900 metrů. Dalším kladem je, že by DPP nemusel čekat na rozhodnutí a především na následnou realizaci všech aktivit mezi Nádražní a Vltavou. Stavěli bychom v přestavovaném území jako první a rovnou v definitivní pozici.

Za pět let přípravy jsme ale bohužel příliš nepostoupili. Situace na radnici Prahy 5 byla v minulém volebním období nestabilní, a proto nebylo ni-



kdy v této věci přijato jakékoliv rozhodnutí. Po komunálních volbách na podzim minulého roku se však situace změnila a po veřejném projednání ve výborech pro dopravu a územní rozvoj odsouhlasila náš záměr 5. května 2015 Rada MČ Praha 5. Nyní je tedy možné přikročit k další přípravě rekonstrukce, o čemž budeme čtenáře DP kontaktovat pravidelně informovat. Každopádně nelze očekávat nějaký idylický a přímočarý vývoj, neboť protichůdných a časově nezkoordinovatelných zájmů v tomto území je hodně.

Do doby rekonstrukce tratě v definitivní stopě však nezbude nežli pokračovat v systému lokálních oprav. Tento poněkud neefektivní, ale v daném případě jediný možný způsob oprav probíhá od roku 2007 letos počtvrté a bude se jednat o řadu zásahů po celém nerekonstruovaném úseku.

Doufejme tedy, že se brzy projasní a budeme vědět, jak dále postupovat. Podobným problémem je i ulice Za Ženskými domovy, včetně křížení do Radlické. Ale to je už mimo téma dnešního článku. 

140 let historickým objektivem: Jan Arazim

Jeho velkým koníčkem je objevování. Objevování starých dopravních prostředků, které již neslouží svému původnímu účelu a skrývají se pod novou „fasádou“. Tyto skvosty loví na lukách, polích, v lesích, soukromých zahradách, někdy ale i v samotném srdci Prahy. O fotografování, začátcích v podniku, zážitcích z dětství, uskutečněných snech, o tom všem jsme si povídali s Janem Arazimem.

Text: **Jana Šejnohová** • Foto: **Jan Arazim a Petr Hejna**

V minulém čísle DP kontaktu vyšel rozhovor s hercem Václavem Koptou, velkým příznivcem pražské MHD. Ten v pořadu Karla Šípa prozradil, jak již od útlých let doslova „hořel“ pro dopravu a vše kolem ní. Bylo to u vás podobné?

Tak silně, jako u pana Kopty, se to u mě určitě neprojevovalo. Studoval jsem dopravní průmyslovku a původně jsem chtěl být strojvedoucím na dráze. V rámci praxí na průmce jsem ale zjistil, jaký je na dráze ne-skutečný nepořádek a že tohle není nic pro mě. Člověk buď vede napůl cikánský život, nebo je stále na stejném místě, což se mi nechťelo. Mezitím jsem začal chodit na brigádu do Dopravního podniku do vozoven Pankrác a Motol, kde se uklízely vozy.

A Dopravní podnik vás lapil do svých sítí...

Dá se to tak říct. Uklízení vozů bylo v tu dobu prací za velmi slušné peníze a paradoxně s pětiprocentní studentskou daní jsem měl víc, než když jsem v osmnácti nastupoval jako kmenový zaměstnanec. Jako brigádník jsem měl 13 korun na hodinu a hlavně to bylo zařízené tak, že mistr v depu měl u sebe kasičku, z níž po vystavení potvrzení vydával peníze rovnou na ruku, což bylo pro mě jako studenta zajímavé. Navíc jsem si mohl práci u tramvají „osahat“ ještě dřív, než jsem přišel k podniku. Zjistil jsem, že prostředí je komornější, čistší a ve finále že mě to tam baví víc než na dráze.

Karmelitská ulice a exodus východních Němců pohledem z kabiny T3, září 1989. Tehdy byly ulice Malé Strany zaplaveny stovkami vozidel z NDR. Místa se nedostávala, a tak museli cestující co chvíli odnášet nějaký z vozů pryč z kolejí.



První peníze jste si vydělával již jako student, váže se k tomu i začátek fotografické činnosti?

Vlastně ano. Přímo vedle pankrácké vozovny, v ulici 5. května, byl kvelb, takový prapodivný bazar, kde se daly za pouhou korunu pořídit lehce prošlé maďarské filmy Fortepan, které však byly kvalitnější než Fomy v záruce. Jinak první foťáček jsem měl už v deseti letech, byl to německý fotoaparát, měchový, na který se už v té době nedala pořídit kvalitní fotografie. Měch propouštěl, optika byla velmi jednoduchá a za ta léta opotřebovaná. Fotky byly v podstatě nepoužitelné. Pak jsem měl nějakou dobu Flexaretu po tátovi, kterou jsem ale zničil. Bylo to v únoru 1985, když přivezli z Vagónky ve Studénce na Újezd vozy obnovené lanovky. Tenkrát na původní podvozky z 30. let naroubovali nové karoserie, ty, které známe z dneška. Chtěl jsem zachytit přemístění vozů z trajlerů na koleje a nevěšim si, že mi zespoda chybí aretovací šroub. A bylo to! Jedno ze skel na zrcadle po pádu na zamrzlou zem prasklo. Někjakou dobu jsem pak byl nucen si vystačit se zapůjčeným Pentaconem, poté přišel Zenit a nakonec spolehlivá Praktika, která vydržela deset let. V druhé polovině 90. let následoval Pentax K1000, nejlepší aparát, který jsem kdy měl v ruce. Jenže se po několika letech rozpadla mechanika převíjení a tím nastal konec s klasickým filmem.

V roce 2006 jste si pořídil digitální fotoaparát...

A do dneška se z toho nemůžu vzpamatovat. Chvilí jsem byl sice ještě schopen nějak si fotky udržovat a popisovat, ale teď už to nejde. Zaplať pánbůh, že od začátku, co jsem fotil vozy v Praze, jsem si do sešitu psal, co, kdy a kde jsem vyfotil. Díky tomu můžu dnes jakoukoliv starší věc do minuty najít.

Jak rozsáhlý je váš fotoarchív?

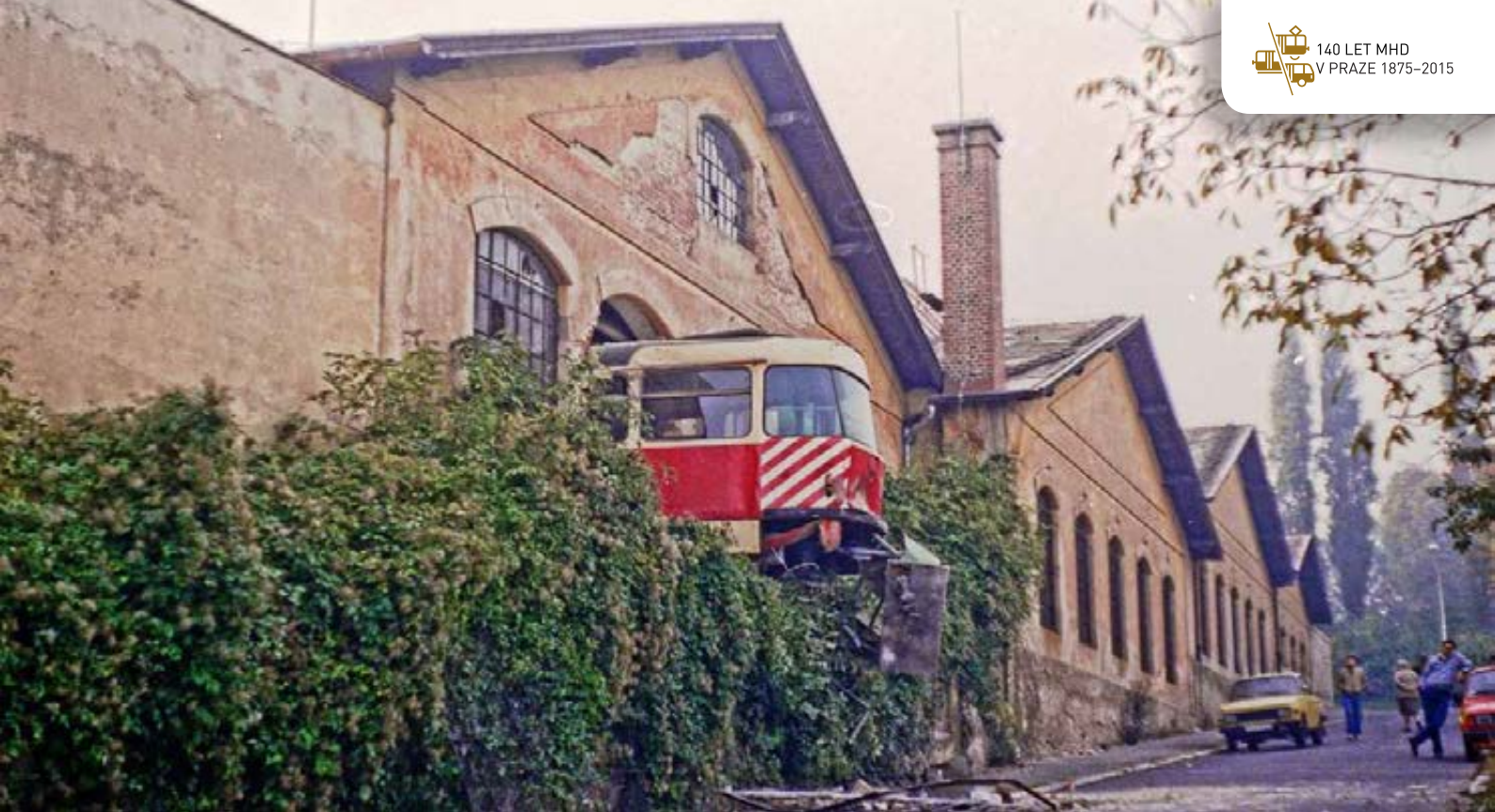
To nedokážu odhadnout, ale zkusíme to spočítat. Šanonů do roku 2006 je deset, do každého se vejde stovka lejster, což je dohromady tisíc. Kdyby každá strana byla úplně plná, což znamená 7 přiček pro negativy, uzpůsobených na 5 x 1 kinofilm, dostáváme se na číslo 35. No a teď násobme – celkem to dělá něco kolem 35 tisíc snímků. A teď jsme o deset let dál...

Publikace, na kterých se podílíte, vyžadují zpracování fotografií do elektronické podoby. V čem vidíte největší problém při digitalizaci starých snímků?

Problémem je skenování barvy. Člověk si nesmí dělat iluze o Národním podniku Fotografia, protože tehdy nebyl nikdo jiný, kdo by negativy a fotografie zpracovával. Když dnes film – a je bohužel jedno, zda šlo o Kodak či Fomu – dáte do skeneru, hned vidíte, že záběry z té doby vyžadují zvýšenou péči. To znamená, že naskenuji jeden obrázek a něja-

Příjezd nových vozů lanovky do Hellichovy ulice, 8. února 1985. Jeden z posledních snímků pořízených Flexaretou, krátce poté se poroučela k zemi.





kou dobu, někdy pár minut, jindy půl hodiny, věnuji tomu, abych jej dostal do publikovatelné podoby.

Jak jsme již zmínili v úvodu, vaši láskou jsou staré vozy. Jak k tomu došlo?

Naši byli od začátku 70. let rozvedeni a já jezdil na víkendy k tátovi do Hovorčovic. A tam se najednou na ulici objevil vlečňák – krasin. Po tom, co v roce 1974 staré vozy dojezdily, ho koupila stavební firma, která ve vsi stavěla školku, takže kus od baráku nám stála tramvaj. A protože byla otevřená, chodili jsme si do ní s klukama hrát. Odtud asi pramení má láska ke starým vozům, z toho zážitku z dětství. Před očima jsem měl, kudy všude po Praze ten vůz jezdil, co všechno za svoji éru zažil, jak vypadala Praha za protektorátu, jak v 50. letech... Staré vozy mě vzaly natolik, že vlastně už na průmyslovce jsem začal systematicky vyhledávat, kde co stojí po zahradách, lesích, a začal jsem to objíždět s foťákem. A to mi zůstalo do dneška.

Co nejzajímavějšího jste objevil a kde to bylo?

Třeba v roce 2002 se mi podařilo v Uhříněvsi zachránit před „šrotem“ třinápravový trolejbus Tatra. Vůz byl neskutečně zachovalý, a to včetně částí interiéru, navíc byl celý pod ipou. Odtáhli jsme jej odtud s tím vědomím, že si jej později, až bude vhodná příležitost, převezme Dopravní podnik Ostrava, který z něj

udělá historický vůz. Vhodná příležitost nastala v okamžiku, kdy v martinovských dílnách přechodně ustaly stavby moderních vozů a poměrně velké množství fundovaných dělníků bylo převedeno na rekonstrukci T400. Ta proto proběhla v poměrně krátké době a ve velmi vysoké kvalitě. Od té doby byl tento vůz už několikrát v provozu na dnech otevřených dveří nebo při různých slavnostech a výročích. Ale opravdu mě nikdy nenapadlo jet tam, vozit se a fotit jej. Úplně mi stačí ty zážitky, když jsme jej vytažovali ze zarostlé zahrady, vezli na nějaký čas do Zelenče a poté vagónovali v Satalicích. No a samozřejmě z první privilegované jízdy po opravě v ostravských ulicích. Život jde dál...

Z vašeho vyprávění vyplývá, že do škatulky „šrotouš“ vás tedy zařadit nelze...

Jan Arazim (46) v Dopravním podniku pracuje od svých 18 let. Za svou bohatou pracovní kariéru vystřídal řadu funkcí – byl řidičem pohotovostního vozidla, řidičem tramvaje, autobusu, zastupujícím výpravčím a nyní jako dispečer dohlíží na provoz v Praze. V průměru pětkrát do měsíce vymění „království velkých obrazovek“ za volant autobusu nebo kabinu tramvaje. Na svých fototoukách již objevil několik unikátů, které rozmnožily sbírku Muzea MHD ve Střešovicích.

Ke kuriózní nehodě došlo 16. října 1987 v hale vozovny Střešovice. Vokovický kolega zatahoval na opravu s napáleným zrychlovačem a při couvání ze zadní plošiny zapomněl zaparkovat pedál brzdy. Neovladatelná souprava proto na konci 18. koleje narazila do odstaveného pluhu a skrz zeď jej částečně vytlačila ven z vozovny, kde zůstal viset nad přílehlou Strmou ulicí.

Vpravo: Přibližně sedm stovek kilometrů od Prahy se nachází skříň jednoho z pražských dvoustováků z počátku 20. století. Jako chatka slouží ve vsi Trebejov nedaleko Prešova (léto 2005).

Na akce spojené s focením dopravních prostředků chodím výjimečně, buď kvůli lidem, které jsem dlouho neviděl, nebo kvůli vozům, pokud je mezi nimi třeba některý z čerstvě zrenovovaných. Jinak dopravu mám opravdu jenom jako zálibu, a čím jsem starší, tím víc svůj zájem upozaduju.



Kariérové poradenství pro vysokoškoláky

Od května 2015 je v DPP zaváděn do praxe nový rozvojový program s názvem Kariérové poradenství pro vysokoškoláky, v jehož rámci byla zároveň vytvořena kariérová místa. O přípravě programu, jeho podstatě a smyslu jsme vás již informovali v DP kontaktu v červenci 2014, k zavedení programu byla vydána Informace personálního ředitele začátkem června letošního roku. V následujícím článku se dozvíte, komu je program určen, k jakému účelu byla vytvořena kariérová místa, kdo a jak se do programu může přihlásit.

Text: **Simona Pešáková**

KOMU JE PROGRAM URČEN?

Program je určen zaměstnancům Dopravního podniku s VŠ vzděláním nebo studujícím VŠ v případě jejich zájmu o lepší využití VŠ kvalifikace na jiné než stávající pozici v DPP.

Rozvoj pracovní kariéry zaměstnance není možné chápat jen jako postup ve vertikální hierarchii společnosti, tedy získání místa vedoucího zaměstnance nebo případně vyšší manažerské pozice. U větší skupiny zaměstnanců se jedná o získávání další odbornosti nebo její prohlubování v oboru, v němž pracují. V DPP jsou však i zaměstnanci, kteří z mnoha různých důvodů pracují v profesi nebo funkci, kde vystudovaný obor nemohou využít. Takovým typickým příkladem jsou strojvedoucí metra, řidiči tramvají nebo řidiči autobusů.

A právě zaměstnancům, kteří se rozhodli pro profesní změnu a hledají v rámci DPP lepší využití získané nebo získávané VŠ kvalifikace, je nabízeno poradenství a možnost přihlásit se do Registru pro vysokoškoláky.

K naplnění cíle programu je na druhé straně potřeba získávat od vedoucích zaměstnanců v dostatečném časovém předstihu informace o volných a uvolňovaných pracovních místech. K uvolňovanému pracovnímu místu, na které si vedoucí zaměstnanec vybere zájemce z Registru pro vysokoškoláky, pak může být přiděleno kariérové místo.

CO JE TO KARIÉROVÉ MÍSTO?

Kariérové místo je pracovní místo dočasně přidělené (max. na 6 měsíců) k volnému nebo uvolňovanému pracovnímu místu s požadavkem na VŠ kvalifikaci. Zaměstnanec DPP může být na kariérové místo převeden za těchto podmínek:

- je zařazen v Registru pro vysokoškoláky

Při hledání profesní změny a lepšího využití VŠ kvalifikace připravil Dopravní podnik pro zaměstnance kariérové poradenství.

- splňuje kvalifikační požadavky pro dané pracovní místo
- je vybrán novým vedoucím zaměstnancem jako vhodný kandidát
- dosavadní a nový vedoucí zaměstnanec se dohodl na přerazení a délce jeho trvání
- souhlasí se změnami v pracovních podmínkách

Ve výše uvedených podmínkách je třeba zdůraznit velmi důležitý moment, bez kterého by proces obsazování kariérových míst nefungoval, a to je dohoda dosavadního vedoucího zaměstnance, který souhlasí s dočasným převedením zaměstnance na kariérové místo, a nového vedoucího zaměstnance útvaru, kam má být kariérové místo přiděleno.

Po uplynutí doby předem stanovené pro dočasné převedení zaměstnance na kariérové místo proběhne vyhodnocení, zda byla splněna očekávání (jak zaměstnanec, tak vedoucího zaměstnance), s cílem učinit rozhodnutí, zda dojde k převedení zaměstnance na volné nebo uvolněné systemizované pracovní místo v novém útvaru.

Zájemci o kariérové místo musí postoupit individuální výběrový proces s vedoucím zaměstnancem dotčeného útvaru, na jehož konci je souhlas personálního ředitele. V rámci programu Kariérové poradenství pro vysokoškoláky je k dispozici pouze pět kariérových míst. Nejedná se tedy program, který by narušil současné postupy pro výběr zaměstnanců nebo zasahoval vedoucím zaměstnancům do jejich práva a odpovědnosti při výběru vhodného zaměstnance na volné nebo uvolňované pracovní místo. Lze to vnímat jako další krok DPP k upřednostňování interních zaměstnanců při obsazování volných pracovních míst.

Zařazení do programu je pouze jednou z možností, jak naplnit svoje přání změnit pracovní uplatnění v rámci společnosti.

CO MŮŽE ZAMĚSTNANEC PŘEVEDENÝ NA KARIÉROVÉ MÍSTO ZÍSKAT?

- využití VŠ kvalifikace
- odbornou praxi v oboru, který vystudoval
- zvýšení pracovní spokojenosti
- převedení na pracovní místo v nové funkci v rámci DPP
- možnost návratu na původní pracovní místo v případě nenaplnění očekávání zaměstnance nebo nového vedoucího zaměstnance

JAK SE MŮŽE ZÁJEMCE DO PROGRAMU PŘIHLÁSIT?

Pro přihlášení do programu vyplní zájemce formulář Žádost o zařazení do Registru pro vysokoškoláky, kterou najde na intranetových stránkách odd. 500420 Rozvojové programy, příp. si ji může vyžádat u níže uvedené kontaktní osoby. Budete-li součástí Registru pro vysokoškoláky, zprostředkujeme vám, s ohledem na vaši kvalifikaci a představu profesní změny, kontakt s příslušným vedoucím zaměstnancem útvaru s volným nebo uvolňovaným pracovním místem. Vedoucím zaměstnancům naopak nabídneme možnost nahlédnout do Registru vysokoškoláků a vybrat si vhodného uchazeče.

Zařazení do programu je pouze jednou z možností, jak naplnit svoje přání změnit pracovní uplatnění v rámci společnosti. Důležitá je zejména vlastní iniciativa a vzhledem k omezené nabídce volných pracovních míst v DPP, pro která je požadováno VŠ vzdělání, i velká trpělivost spojená s prohlubováním znalostí v oboru, o který se zajímáte.

Na závěr uvádíme základní kontakty. Kontaktní osobou je Jitka Činátlová z oddělení Rozvojové programy, tel. 296 195 125, nebo můžete využít některou z e-mailových adres: kariero-roporadenstvi@dpp.cz, kariero-va-mista@dpp.cz.

Po stopách Identifikačního čísla vlaku

V minulém čísle DP kontaktu byla popsána struktura a funkce subsystému IČV v systému dispečerského řízení dopravy Metra (ASDŘ-D) s akcentem na tzv. IČV depa, které slouží jako nástroj pracovníkům jednotky Provoz Metro (JPM) pro řízení provozu vlakových souprav v areálu depa Hostivař. Mimo pracovníky JPM využívají v depu Hostivař IČV depa též pracovníci společnosti Škoda Transportation, kteří zde provádějí údržbu vlakových souprav metra provozovaných na trati A. Kromě popisu „IČV depa“ se však článek také okrajově zmínil o tzv. IČV traťovém, které je hlavní částí systému IČV a na které na IČV depa systémově navazuje.

Text a grafika: **Josef Krátký** • Ilustrační foto: **Petr Hejna** • Grafika: **Naděžda Zavadilová**

Traťové IČV umožňuje popisovat a řídit dopravní situaci na jednotlivých tratích metra v reálném čase přes masku grafikonu vlakové dopravy (GVD). V rámci tohoto systému jsou fyzické soupravy v systému dispečerského řízení promítnuty do jednotlivých oběhů. IČV trati tedy nepopisuje polohu fyzických souprav, ale těchto oběhů.

Oběhem rozumíme virtuální soupravu, která má dopravní parametry z GVD a spojitost s kolejovým obvodem a reálnou soupravou obsazující tento kolejový obvod. Poloha oběhů na trati, tedy pohyb reálné soupravy na trati, se predikuje na základě znalosti GVD a stavu technologie, tj. na postupném obsazování a uvolňování kolejových obvodů s přihlédnutím k poloze výměn. Takto určenou polohu oběhů

Obr. 1: Grafický výstup na grafické stanici (monitoru) dispečera dopravy.

systém IČV trati zobrazuje na výstupních grafických stanicích (monitory) a umožňuje následné manipulace s evidencí oběhů na trati, včetně násilného přiřazení oběhu ke kolejovému obvodu.

Výchozí přiřazení oběhu ke kolejovému obvodu je provedeno při navolení GVD vlakovým dispečerem Metra (VDM). IČV trati pracuje s následujícími 3 parametry:

číslo soupravy reálné (CSR) – odpovídá číslu oběhu přidělenému soupravě na základě grafikonu oběhů souprav, je časově invariantní, tedy souprava nastupuje i odstupuje z trati se stejným CSR

číslo soupravy plánované (CSP), přidělené na základě grafikonu, ale může být změněno, např. zásahem VDM

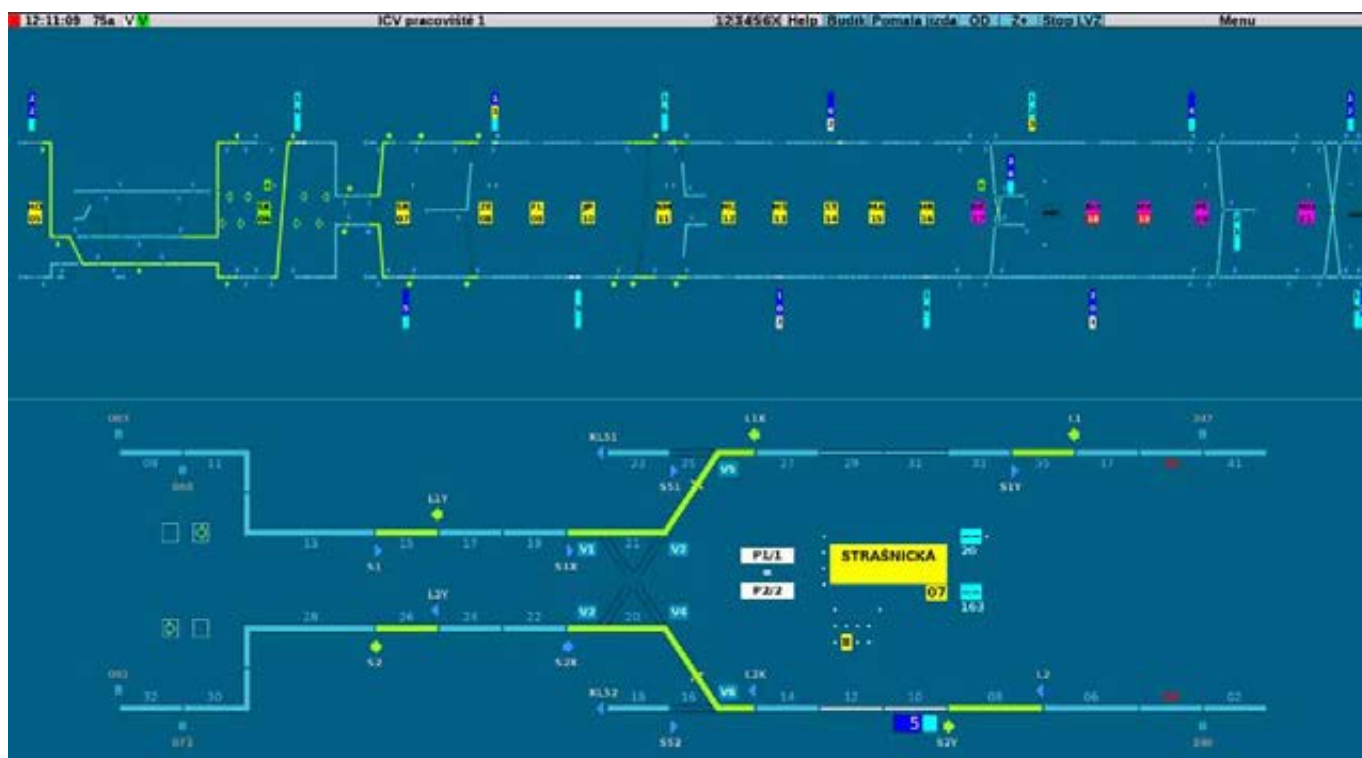
číslo vlaku (CVL), pro každou jízdu z výchozí stanice na konečnou je

přiřazeno unikátní dle GVD, dispečerem může být změněno

Mechanismus IČV přiřazuje CSP ke kolejovým obvodům při jízdě správným i nesprávným směrem, při poruše výměny, nebo kolejového obvodu i při výpadku spojení s nácestnými stanicemi. Při nedostupnosti stanice s rozvětvením systém vždy předpokládá průjezd této stanice soupravou. Případné nesrovnalosti musí řešit dispečer.

Tento programový automat, který je pro každou trasu samostatný, vytváří pro každý provozní den (v době 04.30 – 01.00 hod.) seznam oběhů, které mají podle GVD plnit přepravní výkon na trati. Oběhy přiřazené k obsazeným kolejovým obvodům a číslo oběhu pak předává dalším procesům ASDŘ-D k zobrazení.

IČV navíc dále předává pro vizualizaci >>>



reálného provozu na trati v grafických stanicích dispečera následující informací:

- zda jde o jízdu s cestujícími nebo bez nich,
- zda jde o pracovní vlak,
- zda se jedná o odstup soupravy do depa či jiné deponovací místo na trati apod.

Dle těchto „Typů vlaku“, kontrolních algoritmů a nastavených limitů **automat vyhodnocuje** odchylku od plánovaných časů dojezdu soupravy do stanice i odjezdu ze stanice a dále **dopravní mimořádnosti**, jako:

- projetí návěsti stůj,
- stání vlaku ve stanici,
- stání vlaku na trati,
- projetí stanice apod.

Číslo vlaku se zobrazují jako dvouciferná čísla soupravy, která jsou při normálním provozu podle grafikonu neměnná po celou dobu pobytu soupravy na trati. K němu je přiřazeno jednociferné obdélníkové pole „vztah ke GVD“. V něm se níže uvedeným způsobem zobrazuje aktuální odchylka od plánovaného GVD nebo jiná dopravní mimořádnost.

Celé číslo (souprava i vztah ke GVD) se zobrazuje inverzně. Barevný podklad čísla vyjadřuje u čísla soupravy tzv. typ vlaku vzhledem k dopravě, „vztah ke GVD“ je barevně odlišen podle skutečného časového vyhodnocení. Např. pro pravidelný vlak s obratem na konečné stanici je podklad tmavě modrý, při obratu vlaku v bližší stanici (pásmový provoz) je světle modrý, resp. bílý. Typů vlaku je více, každý je takto přehledně barevně rozlišen.

Vyhodnocení plánovaného a skutečného času, tedy „vztah ke GVD“, se provádí a zobrazuje vždy, je-li soupravě přiřazen reálný vlak. Pokud reálný vlak není soupravě přiřazen, např. příkazem dispečera, vyhodnocení odchylky se neprovádí. Hodnot i rozlišujících barev je opět více. Ná-

zorně je vše možné vidět na obrázku č. 1: vlak jedoucí včas má azurový obdélník, pro náskok v desítkách sekund je hodnota náskoku bílá. Při zpoždění v řádu vteřin je tato hodnota žlutá. Pokud velikost zpoždění překročí 1 minutu, změní se barva číslice na červenou a číslice udává velikost zpoždění v minutách – viz obrázek č. 1.

Pokud neexistují požadavky na odchylku od GVD, např. z důvodu mimořádné události v provozu, mohou jednotlivé články řízení dopravy (strojvedoucí i automaty IČV) pracovat v podstatě autonomně – strojvedoucí řídí jízdu reálné soupravy na trati dle GVD, návazné automaty IČV dle polohy virtuální soupravy a dispozic GVD řídí stavění jízdních cest. Při potřebě odchylnosti, kterou vyhodnotí a přikáže dispečer, je však nutno korigovat i proces řízení jednotlivých jízd. Ke korekcím v rámci IČV pak slouží funkční příkazy, měnící aktuální nastavení dopravních parametrů – souhrnně příkazy VD – viz obrázek č. 2.

V závislosti na poloze soupravy a aktuálních dopravních parametrů je tak automaticky upravována i činnost dalších návazných automatů:

- automatického stavění jízdních cest (ASJC)
- automatického povolování liniového vlakového zabezpečovače (LVZ)
- automatického řízení informačních systémů ve stanici (AIS, staniční rozhlas, světelná informační linie)

Korekce týkající se konkrétní soupravy však musí VD předávat strojvedoucímu fonicky – rádiovou komunikací VKV. Volacím kódem je přítom jméno oběhu. V případě nejasností s identifikací reálné soupravy na trati se situace (tj. kterého strojvedoucího dispečer vlastně volá) upřesňuje slovně.

Pro další rozvoj a zefektivnění řízení vlakové dopravy metra je však potřebné předávat dopravní dispozice



soupravě automatizovaně (v rámci jedné operace VDM). Neméně důležitá je však i zpětná vazba, tj. získávat okamžité a relevantní informace o stavu řízené reálné soupravy na trati. Tento důvod vedl (prozatím pouze na trati A) k zavedení datového komunikačního systému, jehož předchůdcem bylo IČV depa Hostivař, které pracuje s reálnými soupravami. Pro splnění požadavků automatizace byly vybudovány dva druhy přenosů, členěných dle objemu dat a lokality.

Pro **přenos dopravních příkazů a informačních zpráv** je požadována možnost přenosu v libovolném místě trati. Jistou zajímavostí je, že je přípustný i jistý minimální výskyt „hluchých“ míst na trati, kde přenos z různých technických důvodů neprobíhá. V prostoru stanic a v prostoru odstavných a obratových

Obr. 2: Tabulka funkčních příkazů pro změnu nastavení dopravních parametrů.

Editovat oběh indx : 1		kmen. oběh 2		PARAM 2			PŘÍJEZDY	
	CSP	alarmy	řízení	poloha	hlášení	monitor	kvitace	
souprava:	2		o i r t p n	0807	NE	NE	NE	IKVI
aktuální vlak:	147	2	pGonC	0	06		režim LVZ průjezd	automat
příští vlak:	176	2	pGonC	0	20		režim LVZ průjezd	automat
PROVEĎ							ZAVŘI	



kolejí jsou však taková hluchá místa nepřipustná. Dopravní zpoždění je přípustné v řádu jednotek vteřin v místech spojení. Komunikace musí spolehlivě zajistit uchování zprávy a její přenos po výjezdu soupravy z „hluchého“ místa. Vzhledem k objemu přenášených dat a k požadavku na přenos v libovolném místě trati jde tedy o požadavek na liniový nízkokapacitní kanál, který je řešen digitálním přenosem po stávající síti VKV. Soupravy jsou systémem cyklicky vyzývány ke komunikaci, při které se předává zpráva obsahující tabulku informací a tabulku dopravních parametrů pro určenou soupravu, a to i v případě, že nedošlo ke změně některého ze zasláných parametrů. Pro případ ztráty komunikace na obratu jsou tabulky přeneseny na oba vozové počítače čelních vozů vlaku. Ze soupravy je zpětně přenášena zpráva obsahující aktuální nastavení těchto tabulek na soupravě. Tato zpráva je doplněna o tabulku chybových hlášení.

Dalším subsystémem traťového IČV je **přenos informací z jedoucího vlaku na určené místo**. Informacemi rozumíme soubory obsahující informace o technickém stavu vlaku, tj. přehled závad diagnostikovaných řídicím systémem vlaku a dato-


vé soubory z tachografů, které se nacházejí na každém čelním voze vlakové soupravy. Cílovým místem, kam jsou informace z jedoucího vlaku zasílány, je pracoviště vedení údržby vozidel v depu Hostivař. Přenos uvedených souborů si vyžádal na trati A vybudovat vysokokapacitní přenosový kanál s technologií WLAN IEEE802.11 b/g (WiFi). Vzhledem k tomu, že se jedná o přenos dat většího objemu, kde však není podmínkou kontinuální on-line přenos v libovolném místě trati, je přenos informací realizován pomocí několika WiFi přístupových bodů. Tyto body jsou instalovány v depu Hostivař a na stanicích s kolejovým rozvětvením. Z každé reálné soupravy pohybující se na trati A jsou tak kvazikontinuálně přenášeny požadované datové soubory.

S ohledem na skutečnost, že na tratích B a C jsou tato data stahována „ručně“ po příjezdu soupravy do depa, na trati A je využitím dopravního komunikačního systému dosažena téměř okamžitá dostupnost těchto dat. Odpadají tak problémy s jejich dostupností při deponování souprav v nočních výlukách na odstavných místech mimo depo či obcházení souprav personálem údržby a „ruční“ stahování dat z paměti řídicího systému vlaku a z ta-

chografu po zátahu vlakové soupravy do depa.

Zprovozněním datového komunikačního systému, který přenáší na úrovni ASDŘ-D z liniového vlakového zabezpečovače (na trati A zařízení SOP-2P) číslo smyčky stacionární části vlakového zabezpečovače, které je identifikátorem převedeno na kolejový obvod, známe jednoznačnou polohu vlaku na trati. Je tedy ideální informací pro ztotožnění soupravy virtuální se soupravou reálnou, a to i pro další kontrolní algoritmy. Se zahrnutím ujeté vzdálenosti (získané z tachografu) lze realizovat i opravné mechanismy přesné polohy vlakové soupravy.

Datový komunikační systém nám umožňuje redundanci systému IČV a zároveň i rozšíření stávajících – či zavedení nových – automatizovaných funkcí zvyšující bezpečnost při přepravě cestujících, v návaznosti na informační technologie (staniční rozhlas, informační panely) i jejich dobrou informovanost.

V příštím pokračování našeho seriálu o IČV nahlédneme na tento systém očima provozních pracovníků jednotky Provoz Metro. Na vývoji, zprovoznění a dalším rozšiřování funkcionality se významnou měrou podíleli a podílí SW pracovníci odd. Automatizační technika. 

Zprovozněním datového komunikačního systému je známa jednoznačná poloha vlaku na trati. Je tedy ideální informací pro ztotožnění soupravy virtuální se soupravou reálnou.

Pěvecký sbor reprezentoval DPP ve Francii. A jaké jsou tramvaje města Besançon?

Členové Pěveckého sboru Dopravního podniku navštívili v květnu francouzské město Besançon se 117 000 obyvateli v oblasti Franche-Comté. Zde reprezentovali náš podnik na slavnostním koncertě společně s místním pěveckým sborem Coeur Des Chants de Thoraïse vedeným sbormistrem Maximem Nicolasem.

Text: Lukáš Janírek, Jitka Mlejnková a Jiří Hanuš • Foto: Lukáš Janírek a Oldřich Strnad



ní, které bylo velmi příjemným zpestřením pro tamější zaměstnance. Pobyť patřil samozřejmě i prohlídce města s hradem Citadellou, krásná příroda nabídla mj. prameny řeky Loue. Kam se ale zpěváci podívali velmi rádi? Do besançonské tramvajové vozovny. A jak je to zde s místní dopravou?

BESANÇON A JEHO TRAMVAJE

Tramvaje ve městě Besançon jezdily již v letech 1897 – 1952. Poté jejich úlohu převzaly pouze autobusy. V roce 2008 rozhodlo zastupitelstvo města, že je třeba řešit neúnosný stav dopravy, kdy bylo město „zacpáno“ individuální dopravou a městskými autobusy. Dne 1. 9. 2014 byl s 19 tramvajemi zahájen provoz 2 tramvajových linek na nově postavených tratích v délce 14 km s 31 zastávkami a 3 konečnými. Stavební projekt byl spočítán na 16 mil. eur za kilometr.

Všech 19 tramvajových vozů dodala španělská firma CAF. Vozy jsou kloubové, obousměrné a plně nízkopodlažní. Délka jednoho vozu je 23,6m, pojme až 132 cestujících. Na konečných nejsou klasické smyčky, které známe z Prahy. Kolej je ukončena jako „kusá kolej“ a řidič přechází na druhé stanoviště.

Právě tento sbor byl hostem členů Pěveckého sboru v loňském roce v Praze, a ti naopak přijali pozvání od svých francouzských přátel podívat se do Besançonu. Na společném koncertě zazněly skladby A. Dvořáka, F. Poulenca, V. Nováka, P. Ebena, dále si posluchači poslechli písně V domě straší duch J. Ježka či The Loco-motion C. Kinga.

S PÍSNĚMI I V ČOKOLÁDOVNĚ

Francouzský sbor měl připravený také velmi bohatý program. Závěr vystoupení patřil společným písním ve francouzštině i češtině. Zazněla lidová píseň Jede sedlák do mlejna, Včelka Mája v obou jazycích, spirituál Siyahamba a francouzská píseň Vois sur ton chemin z filmu Les cho-

ristes. Zcela zaplněný sál odměnil oba sbory dlouhým potleskem.

Zpěváci navštívili mj. i místní čokoládovnu, kde v závěru prohlídky byli požádáni o malé pěvecké vystoupe-





Tramvajová trasa byla vyprojektoována pro denní frekvenci 50 000 cestujících. Při uvedení do provozu bylo počítáno se 47 000 cestujícími. Ve špičkách má dopravu tramvajemi využívat až 1200 cestujících za hodinu. Průměrná hodinová rychlost je 20 km/h, max. rychlost 70 km/h. Provoz začíná v 5.00 hodin ráno a končí v 1.00 hodinu příštího rána. V hlavním dopravním čase jede každých pět minut jedna tramvaj. Hodinová jízdenka stojí 1,30 eur.


JEZDÍ VICTOR HUGO I MARIE CURIE

Vozy jsou deponovány v jediné vozovně na kraji města v Hauts du Chazal, kterou mohli členové sboru navštívit. Dodavatel tramvají CAF také vybavil technické zázemí vozovny, a sice zvedáky, soustruhem na obrábění kol, lakovací linkou, mycím rámem apod. K mytí vozů se používá výhradně dešťová voda, pro kterou jsou nádrže na střeše haly. Na tratích jsou použity žlábkové koleje, pouze ve vozovně, v remízovacím stání,

jsou koleje železniční. Deponovací koleje nejsou zastřešeny, vozy zůstávají přes noc tedy venku a nevypínají

se. V centru města jsou koleje uloženy v panelech, mimo centrum je kolejový svršek zatravněn. V zimě může vyjet na trať speciální vozidlo (nikoliv kolejové), ke kterému je připevněna radlice na úklid sněhu.

Zajímavostí je, že každá tramvaj má svého patrona. Tak každý vůz nese jméno významné osobnosti, která má spojitost s městem Besançon – např. spisovatelé Victor Hugo, Louis Pergaud, malíř Gustav Courbet, průkopníci filmu bratři Lumiérové, typograf Pierre-Joseph Proudhon, chemička Marie Curie a další. Každá zastávka má jinou znělku hlášení a je připojen např. autorův verš, nebo stručné připomenutí, že se právě zde umělec narodil či zde bydlel, apod.

Město Besançon bylo vyhlášeno nejzelenějším městem Francie a jistě stojí za zhlédnutí. Členové našeho Pěveckého sboru se do něj rozhodně rádi vrátí. 



Článek v listu L'Est Républicain z 27. května 2015 přibližuje koncert pražského Pěveckého sboru v kinosále města Besançon, který autor textu popsal jako velký hudební zážitek. Třicítka českých chórů předvedla pod vedením Lukáše Janírka různé české písně za doprovodu klavíru a příčné flétny a za své umění sklidili velké ovace, píše se v článku. Vedle pražského sboru vystoupil sbor Thorais pod vedením Maxima Nicolase (na snímku uprostřed po boku českého sbormistra). V poslední části pak skupina Voce Vesontio interpretovala klasický repertoár. Závěrem si chňapali ve francouzštině a češtině společně zahráli a zazpívali. Při závěrečném předávání dárků dodal Maxim Nicolas, že pokud byl jazyk překážkou, hudba ji překonala, dodává L'Est Républicain.

Byans-sur-Doubs

La musique n'a pas de frontière



■ Maxime Nicolas (au centre) qui dirige le chœur des chants de Thoraise et Lucas Janirek avec la chorale de Prague qui était l'invitée d'honneur du concert proposé vendredi au foyer-cinéma.

Un concert de chorales s'est tenu, vendredi dernier, au foyer-cinéma. Il a été d'une grande qualité musicale. L'invitée d'honneur de la soirée était la chorale « Chœur de transports de Prague ». Une trentaine de chanteurs, sous la direction de Lucas Janirek, ont offert au public un riche répertoire de chansons de variétés en langue tchèque accompagné au synthétiseur et flûte traversière. Ils ont aussi fait découvrir un instrument musical, le hang drum, de fabrication suisse. Le groupe a été longuement applaudi pour sa belle prestation artistique. En deuxième partie, le chœur des chants de Thoraise sous la direction de Maxime Nicolas a interprété un medley de chansons de Michel Fugain. En troisième

partie, place était faite au groupe Voce Vesontio dans un répertoire très classique. Puis afin d'offrir un beau final, les trois chorales se sont réunies pour quelques chansons en langue française alternée avec la langue tchèque.

Le groupe de Prague a été invité par la chorale de Thoraise qui s'était elle-même déplacée au printemps 2014 pour une première rencontre. Arrivés jeudi, les invités ont pu visiter Besançon avant de prendre le départ dimanche. Avec joie et émotion, les deux groupes musicaux se sont échangés en fin de concert des cadeaux d'amitié. Comme le souligne Maxime Nicolas : « Si la langue est une barrière, la musique elle n'a pas de frontière ».



Červencový historický kaleidoskop 2015

O červenci se říkávalo, že to je okurková sezóna. To mělo navodit atmosféru, že je klid a není o čem psát. V tomto měsíci přesto najdeme hned několik zajímavých výročí. Je tomu například 30 let, co přestaly po Příkopech a v Hyberské jezdit tramvaje, před deseti lety se vrátily na scénu pražské přívozy, už čtvrt století uplynulo od prodloužení linky metra A až do stanice Skalka a hned několik tramvajových tratí má své výročí. Je tomu už 95 let, co na tramvajích začal platit jednotný tarif, a před 110 lety byly vyzkoušeny první Kotěrovy tramvaje, které se staly na dalších 70 let typickou součástí Prahy.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Ivo Mahel, Archiv DPP – Jiří Kirnig, Kronika MČ Praha 12 a Archiv VÚKV**

PŘÍKOPY UŽ TŘICET LET BEZ TRAMVAJÍ

Před třiceti lety, 4. července 1985, byl trvale zrušen provoz tramvajů v úsecích Perštýn – Můstek – náměstí Republiky a také mezi Prašnou bránou a Bolzanovou ulicí. V prvně jmenovaných úsecích přestaly tramvaje jezdit po dlouhých 110 letech a byl tak přerušen nejstarší přepravní vztah v městské kolejové dopravě na území Prahy. Právě tudy vezla 23. září 1875 pražská koněpřežná tramvaj své cestující od Národního divadla do Karlína na okraj tzv. Invalidní louky. První tramvajová trať po Příkopech byla pouze jednokolejná a mezi Josefským náměstím (dnešním náměstím Republiky) a Národním divadlem byla pouze jednokolejná s výhybnami, na dvoukolejnou trať byla, vyjma úseku Můstek – Jungmannovo náměstí, přestavěna až v letech 1881 a 1882.

Elektrické tramvaje zde začaly jezdit od 28. září 1899 a udržely se tu až po následující desetiletí. Provoz tady byl velmi silný. V létě 1935 po Příkopech jezdilo 7 tramvajových linek a mezi 7. a 8. hodinou ráno tu projel každých 39 vteřin tramvajový vlak. Není divu, že v roce 1947 byly na Můstku zřízeny



Ulice Na Příkopě před Dětským domem 29. května 1985. Tramvaje jezdí po jedné koleji, lidé chodí, kde se dá.

Tento snímek tramvajové tratě v ulici Na Příkopě vznikl 2. července 1985, tedy předposlední den provozu.

třetí rozřazovací koleje ve směru od Prašné brány i od Muzea. Podobná úprava byla uskutečněna v roce 1951 i v úseku mezi Prašnou branou a náměstím Republiky. V roce 1964 se Příkopy „proslavily“ nepovedenou rekonstrukcí, která skončila u soudu a musela se dělat znovu. Výstavba metra narušila tramvajový provoz v oblasti Můstku v letech 1976–1978, kdy tramvaje jezdily po mostním provizoriu tzv. Myší dírou, zatímco ulice 28. října byla uzavřena.

Tím ale omezení vyvolaná výstavbou metra neskončila. Už v roce 1980 byl v oblasti Jungmannova náměstí s ohledem na stavbu stanice Můstek B zaveden jednokolejný provoz, který tu s dílčími obměnami trval až do zrušení tratě. Přeložky inženýrských sítí vedly v posledním období existence tratě k dílčím omezením provozu i na Příkopech, kde byl od 11. března 1985 zaveden provizorní jednokolejný provoz mezi Dětským domem a Nekázankou. Protože ale těsně před zrušením tratě se v Praze konala Československá spartakiáda, bylo nutné 18. května 1985 obnovit alespoň zde dvoukolejný provoz, aby se zvládla spartakiádní špička. S vyjmutím výhybek po jednokolejce si už nikdo hlavu nelámal a 4. července 1985 tady byl tramvajový provoz, stejně jako v Hyberské, v souladu s tehdy platnou koncepcí rozvoje pražské MHD definitivně ukončen.

Okamžitě po zastavení tramvajového provozu se přikročilo k likvidaci kolejí a přestavbě lokality na pěší zónu.





Zrušení tramvajové dopravy v ulicích Na Příkopě a Hyberské se v návaznosti na zastavení provozu po Václavském náměstí stalo jedním z nejradikálnějších a dodnes diskutovaných koncepčních zásahů ve vývoji sítě pražských tramvají.

PRAŽSKÉ PŘÍVOZY SLOUŽÍ (ZNOVU) UŽ DESET LET

První červencový den roku 2005 zahájil provoz první nový pražský vltavský přívoz. Nová „linka“ s označením P1 spojila Sedlec a Zámky, a tak se znovu začala psát historie pražských přívozů. Tento nejstarší druh hromadné dopravy na území města byl obnoven shodou okolností právě v místech, kde poslední pražský přívoz o 15 let dříve definitivně dojezdil. Protože ten současný přívoz dobře známe, připomeňme si jeho historického předchůdce.

Kdy přívoz spojující Sedlec a Zámky vznikl, to zatím spolehlivě nevíme. Najdeme ho však už v mapách tzv. třetího vojenského mapování z roku 1873, jejichž základem bylo starší, tzv. druhé vojenské mapování. Víme, že to kdysi býval loďkový přívoz, který patřil na základě vodoprávního povolení z roku 1897 obci Bohnice. Z roku 1902 známe i ceník. V závislosti na výši hladiny vody se za osobu platilo 3 nebo 6 hal., za osobu s trakařem 6 nebo 12 hal., a za 1 kus drobného dobytka 3 nebo 6 hal. O „modernizaci“ se začalo jednat v roce 1906, kdy se projednávala žádost Zemského výboru pro Království české, aby mohl být vedle stávajícího loďkového přívozu zřízen také prámový přívoz se spodním řetězem, pochopitelně i s příslušnou přístupovou cestou.

Souhlas s novým přívozem vyslovilo c. k. místodržitelství 14. srpna 1906

a s platností od 1. ledna 1907 převedlo i koncesi k provozování původního přívozu z obce Bohnice na zemský výbor. Protože ale zřejmě příprava přívozu trvala déle, byl dočasně povoleno provizorní nákladní prámový přívoz Ing. Ladislavovi Meilbekovi pro zajištění dopravy materiálu na stavbu bohnického ústavu do doby, než bude zřízen prámový přívoz trvalý.

Přívoz byl hojně využíván. Uvádí se, že například v roce 1981 přepravil za měsíc až 1200 cestujících. Na trojské straně bývala provozovna podniku Osvobozená domácnost (konkrétně prádelna). V roce 1987 sedlecký přívoz provozoval podnik Pražské lázně, ale to už nejméně tři desetiletí šlo jen o loďkový, nikoliv prámový přívoz. Jízdné bylo 1 koruna, což odpovídalo i jízdnému v pražské MHD, a jezdilo se jen ve špičce. V roce 1990 byl přívoz nabídnut v rámci tzv. malé privatizace ke koupi, ale protože se nenašel žádný zájemce, byl definitivně zrušen. Byl to poslední regulérní vltavský přívoz.

Historické fotografie sedleckého přívozu bohužel neznáme, a také snímky ostatních starých přívozů jsou jen ojedinelé. Pro přiblížení atmosféry jsme proto zvolili alespoň snímek přívozu Chuchle – Modřany z roku 1973. V tomto případě šlo o tzv. prámový přívoz s horním vodičem.

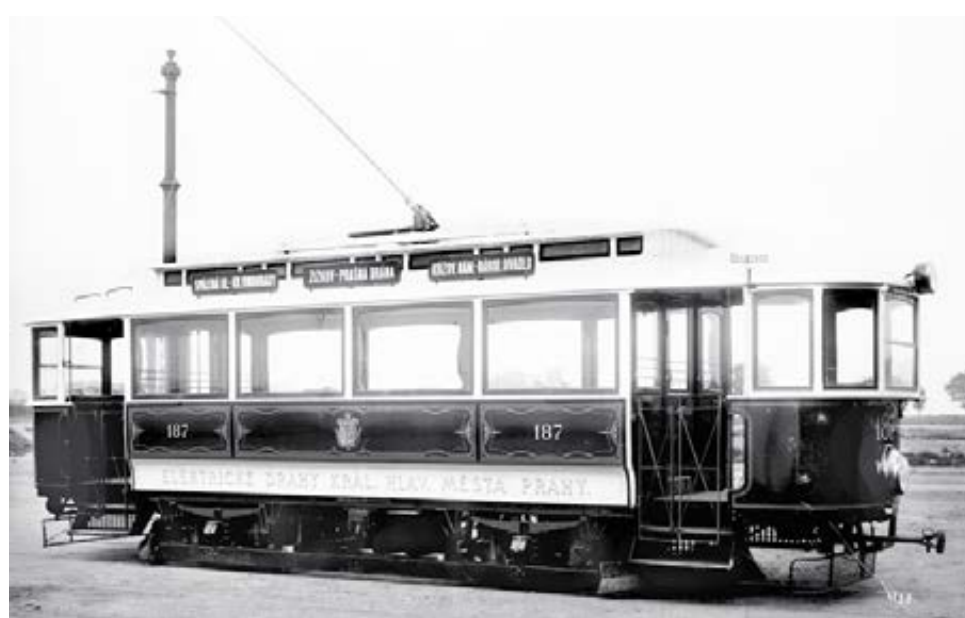
Fotografie tramvajového motorového vozu č. 187 z roku 1905 z první série nových vozů podle návrhu Jana Kotěry.

JAN KOTĚRA DAL TVÁŘ PRAŽSKÝM TRAMVAJÍM

Je tomu 110 let, kdy do pražských ulic vyjely první tramvaje nového designu. Vozy působily oblejším dojmem než ty dosavadní a opticky největší rozdíl vyvolalo mírné předsunutí čelních skel proti vlastnímu čelu vozu. Tato charakteristická tvář čela se udržela po celou dobu výroby dalších typů obousměrných dvounápravových tramvají do počátku třicátých let. Autorem designu se stal dnes slavný architekt Jan Kotěra. Z plošin na obou koncích zmizela sedadla, takže zde bylo možné jen stát, a současně se díky posunutí vstupů zvětšil prostor vyhrazený pro řidiče. V interiéru nyní byly na jedné straně podélné dřevěné lavice, zatímco na druhé straně byly lavice příčné, které svým uspořádáním vytvářely jakési kóje, v nichž seděli cestující proti sobě.

Vozy během let prošly mnoha dílčími úpravami. Byly například dodatečně vybaveny skládacími dveřmi místo stávajících otevíracích mřížek, příčné lavice byly ve dvacátých letech nahrazeny podélnými a podobně. Některé z prvních vozů byly vybaveny ližinami pro spodní přívod proudu použitý na Karlově mostě. Jako první byly 1. července 1905 úředně vyzkoušeny a obdržely souhlas k zařazení do provozu vozy evidenčních čísel 178 – 183 a 185, ke kterým 24. srpna 1905 ještě přibýly vozy čísel 184 a 186 – 192.

Ve střešovické vozovně tento typ tramvají reprezentuje vůz č. 240 z roku 1908. Není však součástí muzejní sbírky, ale patří mezi tzv. komerční vozy, které si mohou zájemci pronajmát ke zvláštním jízdám. 🚍



Letem dopravním (lanovým) světem

K veřejné dopravě nepatří pouze metro, tramvaje či autobusy, ale také městské pozemní lanové dráhy či výtahy. Nejsou to jen dopravní prostředky pro ulehčení zdolávání strmých svahů, ale mnohdy také technické skvosty, které se staly atrakcemi hojně vyhledávanými turisty a návštěvníky daných měst. Pojďme se podívat na některé z nich.

Text: *Radka Herglová a Zuzana Meszárošová*

Městských pozemních lanovek je opravdu mnoho po celém světě od Ameriky, přes Evropu, Asii až po Austrálii a Nový Zéland. Jejich historie se datuje již od 60. let 19. století. Například lanová dráha ve francouzském Lyonu byla otevřena roku 1862, v Budapešti proběhly testovací jízdy v roce 1869, v tureckém Istanbulu byla vystavěna roku 1875 a roku 1879 začala jezdit v kanadském Quebecu.

DRÁŽDANY, NĚMECKO

Centrum města Drážďany spojuje s městskou částí Weißer Hirsch pozemní dráha od roku 1895. Zážitkem je již samotná jízda lanovkou, jejíž trať o délce 547 metrů vede krásnou pří-

Vpravo: Budapešť, Maďarsko.
Zdroj: Tranvia

rodou včetně dvou krátkých tunelů a mostního viaduktu. V horní stanici jsou návštěvníci odměněni nádherným výhledem na město a okolí. V roce 1984 byla tato stavba vyhlášena chráněnou památkou.

LOS ANGELES, USA

Nejkratší lanovou dráhu nazývanou Angels Flight (Andělský let) nalezneme v Los Angeles. Dva vagóny v oranžovo-černé barvě zde jezdí po trati dlouhé 96 metrů již od roku 1901, i když provoz dráhy byl přerušen v letech 1969 – 1996. Cesta s převýšením 33 stupňů trvá jednu minutu.



Dole: Drážďany, Německo. Zdroj: DVB

Zcela dole: Los Angeles, USA.
Zdroj: Funimag



BUDAPEŠŤ, MAĎARSKO

V hlavním městě Maďarska je možné si zpříjemnit cestu na Budínský hrad prostřednictvím lanové dráhy, která byla otevřena 2. března 1870. Během druhé světové války byla poškozena a znovu uvedena do provozu až roku 1986. Kapacita vozu je 24 osob. Trať křížují dva mosty pro pěší.

4X LISABON, PORTUGALSKO

Portugalské hlavní město Lisabon je známé svými strmými ulicemi a žlutými tramvajemi, které tvoří nezaměnitelnou součást města, i když jejich tratě byly značně zredukovány a nahrazeny autobusy a metrem. Ve městě byly vystavěny také tři lanové dráhy (Lavra, Glória, Bica), které byly spolu s výtahem Santa Justa





zapsány roku 2002 do seznamu národních památek.

ASCENSOR DO LAVRA

Tato lanová dráha byla slavnostně otevřena 19. dubna 1884, jako první pozemní lanová dráha na světě vedoucí ulicemi města. V den zahájení provozu bylo možné se svést zdarma. O jízdy byl takový zájem, že lanovka jezdila nepřetržitě 16 hodin a tento den svezla na tři tisíce cestujících. Trať vede z Largo da Anunciada do Rua Câmara Pestana. Na trati fungují dvě kabiny, které pojmu 24 osob. Technickou zajímavostí je, že dříve bylo pro vytažení vozů do svahu využíváno principu vodních nádrží. Naplněním nádrže na vodu v kabině v horní stanici se stal vůz v dolní stanici lehčím a napojen na lano byl vytlačěn nahoru větší vahou druhého vozu. Voda z nádrže byla v dolní stanici vypuštěna a celý princip se opakoval tak, aby se zase tato kabina dostala nahoru. V roce 1915 byl tento systém modernizován a přeměněn na pohon elektrickou energií.

Nahoře: Ascensor do Lavra. Zdroj: Ondelisboa

Vpravo: Elavador de Santa Justa. Zdroj: Menosumcarro

Dole: Ascensor da Bica. Zdroj: Welovelisbon

Zcela dole: Lanovka NH hotelu, Praha. Zdroj: Wikimedia

se bohužel musí potýkat s nájedzy vandalů a sprejerů, kteří ničí vzhled vozů.


ELAVADOR DE SANTA JUSTA

Mezi technické skvosty Lisabonu patří bezesporu i výtah Santa Justa. Měří 45 metrů a zkracuje cestu mezi Largo do Carmo a Rua do Ouro – čtvrtěmi Baixa a Bairro Alto – od roku 1902. Výtah projektoval Raoul de Mesnier du Ponsard, který se inspiroval stylem architekta Eiffela, což je na podobě stavby viditelné. Nahoru a dolů jezdí dvě kabiny vždy v opačném směru s kapacitou 25 osob. Nad strojovnou výtahu je možné navštívit terasu, z které je nádherný výhled na město.



LANOVKA NH HOTELU, PRAHA

A nakonec trochu modernější stavba ze samotné Prahy. Kromě pozemní lanovky na Petřín a visuté v trojské ZOO má Praha ještě jednu zajímavost z oblasti lanových drah. Jedná se o lanovku, která spojuje dvě sa-

mostatné budovy hotelu NH Praha (dříve Mövenpick) na Smíchovské jako ideální řešení místo zdolávání 191 schodů či objezdu po silnici v délce 5 km. Nejedná se o typickou pozemní dráhu, neboť částečně vede po zemi, ale v jednom úseku také křížuje místní komunikaci pomocí mostní konstrukce, v dolní části pak vede tunelem. Dráha je 156 m dlouhá s převýšením 51 m a jízda trvá 1 minutu. Jediná kabina je pevně uchycena na laně a funguje samoobslužně spíše jako speciální výtah, stiskem tlačítka. Lanovka je v provozu od roku 1996 a je k dispozici nejen hotelovým hostům, ale také veřejnosti. Již během jízdy mohou návštěvníci vychutnávat krásný výhled na Prahu přes okna kabiny a pokračovat na samotném vrchu Mrázovka. 



ASCENSOR DA GLÓRIA

Lanová dráha Glória zajišťuje spojení mezi Praça dos Restauradores a Bairro Alto a je turisty nejoblíbenější. Její provoz byl slavnostně zahájen 24. října 1885 velkolepou oslavou včetně hudby a ohňostroje. Projekt na výstavbu druhé pozemní lanovky byl městem schválen již v roce 1875, ale stavbu provázely problémy především s dodávkami materiálu a montáží vozů, které měly dvě podlaží spojené spirálovým schodištěm.

ASCENSOR DA BICA

„Nejmladší“ z trojice lanovek je Bica, která byla uvedena do provozu 27. června 1892. Tato dráha zkracuje cestu mezi Rua de São Paulo (Rua Duarte Belo) a Largo de Calhariz.

Místní dopravce Carris, pod kterého provoz všech tří lanovek spadá,





Za viadukty do podhůří Krušných hor

Viděli jste někdy 26 miliónů cihel na jedné stavbě? Ne? Právě tolik jich bylo použito na stavbu největšího cihlového viaduktu na světě. A nemuseli jsme cestovat daleko; viadukt leží necelých 40 km od našich hranic pod Krušnými horami. V následujících řádcích přinášíme další reportáž z jedné z akcí Vědeckotechnického klubu při DP-Metro.

Text a neoznačené foto: **Jan Ungerman**

GÖLTZSCHTALBRÜCKE

Mezi lety 1842 a 1851 byla postupně uváděna do provozu 165 km dlouhá hlavní trať spojující saské Lipsko s bavorským Hofem. Svého času se tato trať stala jednou z nejvýznamnějších severojižních tratí v Německu. Posledním úsekem uvedeným do provozu byl úsek mezi městy Reichenbach a Plauen. Zde se totiž stavitelům postavila do cesty dvě hluboká údolí a současně nedostatek financí. Navíc v té době chyběly zkušenosti se stavbou velkých mostů.

V roce 1845 vyhlásila železniční společnost v předních německých časopisech soutěž na návrh konstrukce mostu přes údolí řeky Göltzsch s odměnou 1000 tolarů pro vítězný návrh. Návrhů se sešlo 81. Jedním z hodnocených kritérií byly i náklady. Podle nich vybral hodno-

tící výbor čtyři návrhy, ale ani jeden z nich nebyl realizován. U žádného z předložených návrhů totiž nebylo podloženo statickými výpočty, že bude vyhovovat namáhání železničním provozem.

Profesor drážďanské polytechniky Johann Andreas Schubert, který byl předsedou výboru, využil své zkušenosti s výpočty u již vybudovaného menšího mostu u Leubnitz na téže trati. Současně vybral nejlepší nápady z některých předložených návr-

hů. Vyprojektoval pak viadukt téměř v podobě, jak jej můžeme vidět dodnes. Uvádí se, že Göltzschtalbrücke je prvním mostem na světě, jehož projekt byl podložen statickými výpočty. Jako materiál navrhl Schubert cihly. Důvodem byla výborná dostupnost jílu pro pálení cihel v okolí stavby a výrazně nižší cena oproti kamenným kvádrům, používaným běžně v té době při stavbě mostů.

Při stavbě se zjistilo, že přeci jen s něčím výpočty nepočítaly, a to nízkou únosností terénu. Most měl původně naprojektovány všechny oblouky stejné, ale právě problémy se základy uprostřed údolí přiměly Schuberta umístit doprostřed mostu velký centrální oblouk. A přiznejme si, že most tak získal vzdušnost a eleganci.

Základní kámen byl položen 31. května 1846. Stejně jako most, ani staveniště nemělo ve své době obdoby. Cihly dodávalo 20 cihelen v okolí, které denně vypálily 50 tisíc cihel neobvyklého formátu 28 x 14 x 6,5 cm. Na stavbě pracovalo přes 1700 dělníků. Slavnostní otevření mostu se konalo 15. července 1851 za přítomnosti saského krále Fridricha Augusta. V době dokončení šlo o největší viadukt na světě a do-

Pár čísel o viaduktu: největší výška nad údolím je 78 m, délka 574 m, šířka v horní části 7,9 m. Původní šíře kolejového lože byla 7 metrů, provoz si vynutil poprvé v roce 1930 jeho umístění do železobetonové vany širší, než je koruna mostu. Dnes má vana šíři 11,9 m. V úrovni údolí je šířka mostu 23 m. Most má 4 podlaží, v podélném směru byste napočítali 98 a v příčném 76 kleneb. Počet cihel je 26 021 000. Celkový objem zdívá je 135 676 m³, z toho je 52 % (71 671 m³) cihlového a 48 % (64 006 m³) kamenného. Na lešení při stavbě bylo použito 23 000 stromů. Stavební náklady v době výstavby byly přibližně 6,6 mil. zlatých marek. Na dnešní peníze by to bylo přes 65 miliónů euro.

Letecký pohled na Göltzschtalbrücke. Zdroj: digitalfotograf.com, Peter Arnold





dnes drží primát největšího cihlového viaduktu světa. V roce 1930 byla na most umístěna kvůli požadavkům na nový průjezdný průřez železobetonová vana pro uložení kolejového lože, která byla širší než původní koruna mostu. Ta byla v letech 2010 až 2012 nahrazena při elektrifikaci tratě vanou ještě širší.

I když dnes vedou koleje jen přes most, dříve jste mohli vlak potkat i pod mostem. Z horního nádraží v Reichenbachu sem vedla přes Reichenbach unt. Bf. (dolní nádraží) 10 km dlouhá a sklonově náročná (29 %) trať s jednou úvratí ve stanici Reichenbach Ost. Na zastávce Göltzschtalbrücke (dříve Mylau Hst.) čekala vlaky další úvratí a po 12 km dlouhé trati pokračovaly do stanice Lengenfeld na trati Zwickau – Falkenstein. Z nádraží Reichenbach unt. Bf. pak nejprve po tříkolejnicové splítky, poté po vlastním tělese, odbočovala ještě 6 km dlouhá úzkorozchodná trať (1000 mm) do stanice Oberheinsdorf. Na tratích byl ukončen osobní provoz v 60. letech, nákladní pak v průběhu 70. let.

ELSTERTALBRÜCKE

Jen 15 km od Göltzschtalbrücke, u obce Jocketa, musela trať překonat další údolí, říčku Weißen Elster. Základní kámen viaduktu Elstertalbrücke byl položen 17. listopadu 1847. I u tohoto mostu měla stavba problémy se založením pilířů, tentokrát kvůli dolování železné rudy. Jednání správy dráhy a majitelů dolů, kteří chtěli pokračovat v těžbě pod mostem, se vlekla dlouhou dobu. Nakonec se pozemky v blízkosti mostu podařilo odkoupit, aby se za-

bránilo poddolování základů mostu. Hlavní říšský báňský úřad pak plošně zakázal důlní činnost v blízkosti železnic, takže tu máme asi historicky první zmínku o „ochranném pásmu dráhy“.

Ale zpět k mostu. Pod projektem je opět podepsán inženýr Schubert. Vzhledem k menší velikosti má most jen 2 podlaží, maximální výška je 68 m, délka 279 m, oblouky mostu mají většinou šířku 31,1 m, na stavbu bylo použito 12 323 000 cihel a je to 59 % (31 237 m³) z celkového objemu stavby, zbytek, tedy 41 % (21 579 m³), tvoří zdivo kamenné. Na stavbě se podílelo 900 dělníků. Most byl slavnostně otevřen spolu s Göltzschtalbrücke 15. července 1851. Stavba vyšla tehdy na 4,2 mil. zlatých marek.

Existence obou mostů byla ohrožena v posledních dnech 2. světové války. Wehrmacht chtěl zbořením mostů ztížit postup spojeneckých vojsk. U Göltzschtalbrücke plán nevyšel a most přestál válku bez úhony. Elstertalbrücke byl v dubnu 1945 částečně zničen. Aby byl provoz rychle obnoven, nahradila zničenou část již v únoru 1946 provizorní příhradová konstrukce. Ta sloužila do října 1950, kdy byl most obnoven. Obě podoby mostu najdeme na pamětních deskách umístěných na turistické trase vedoucí přes údolí po druhém patře mostu. Při prohlídce mostu pak poznáte dostavěné části podle železobetonových kleneb.

V údolí říčky se potkáme s dalšími železnicemi. Ta je oproti tratím v okolí Göltzschtalbrücke v provozu. Jde o 60 km dlouhou jednokolejnou trať údolím říčky Elster, tzv. „Elstertal-

V údolí pod Elstertalbrücke podél říčky Elster vede jednokolejnou trať z Gery do města Weischlitz.

bahn“, dokončenou v roce 1876. Trať vede z Gery přes Greiz a Plauen unt. Bf. do Weischlitz na trati z Plauen do Chebu.

Na závěr se ještě vrátíme k hlavním osobám kolem stavby obou mostů. Autorem projektů a statických výpočtů je profesor drážďanské technické univerzity Andreas Schubert (1808 – 1870). Ten je mimo jiné podepsán i pod projekty prvních tří parníků pro plavbu na horním Labi (1837) a první německé parní lokomotivy Saxonía (1838). Vrchním stavitelem nejen obou viaduktů, ale i celé trati ze Saska do Bavorska byl inženýr Robert Wilke (1804 – 1889), který se později stal technickým ředitelem Saských železnic. Maltu použitou při stavbě vyvinul chemik a lékárník Heinrich Carl. Stavbyvedoucím Göltzschtalbrücke byl inženýr Ferdinand Dost (1810 – 1888). Původně vyučený zedník byl v pozdějších letech stavebním ředitelem města Lipska. Stavbyvedoucím Elstertalbrücke byl inženýr Hermann Kell (1820 – 1889).

Letecký snímek Elstertalbrücke s příhradou Pöhl. Zdroj: fotocommunity.de, Holge Hellinger



Za vynálezy, studii i kodexy do Lucerny



Do 28. srpna 2015 patří Velký sál Paláce Lucerna interaktivní výstavě Da Vinci Inventions. Jedná se o dosud neucelenější pohled na dílo nadčasového vynálezce, malíře, anatoma, sochaře, hudebníka či architekta Leonarda da Vinci. Škála jedinečných předmětů zahrnuje příklady Leonardových strojních vynálezů či pohyblivé modely nejvýznamnějších děl. Návštěvníci mohou exponáty rozpohybovat – tahat za ně nebo na ně tlačit a točit s nimi, aby si mohli doslova osahat vědecké principy, na kterých Leonardovy vynálezy stojí.

Celý projekt vznikl pod záštitou Muzea Leonarda da Vinci v Římě za asistence mnoha italských odborníků. Oslavuje jednu z nejuctívanějších a nejšeststrannějších osobností všech dob. Výstava představuje 13 tematicky ucelených oblastí Leo-

nardových děl, čímž návštěvníkovi nabízí jedinečný pohled do myslí renesančního člověka, který položil základy několika velice důležitých vynálezů moderní doby, např. vrtulníku, letadla, automobilu, ponorky, padáku či jízdního kola.

Všechny vynálezy byly sestaveny italskými uměleckými řemeslníky. Pro mnohé z nich byly využity techniky a materiály totožné s těmi, které se používaly v době renesance. Mistři řemeslníci probádali více než 6000



stran Leonardových poznámkových sešitů – tzv. kodexů – a museli v nich rozluštit i skryté hádanky, záměrné chyby a zrcadlově převrácené písmo, tedy nejrůznější „bezpečnostní prvky“, jimiž se Leonardo snažil udržet své vynálezy v naprosté tajnosti.

Nakonec, Leonardovými kodexy budou moci listovat na dotykových obrazovkách, jejichž prostřednictvím poznají záhadnou abecedu a techniku psaní tohoto génia, také návštěvníci výstavy.



FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Z které zastávky vyjždí autobus?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte 2+2 vstupenky do IQ parku v Liberci. Odpověď zašlete nejpozději do **pátku 31. července 2015** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).



Správná odpověď na otázku **O jaké místo se na této fotografii z roku 1965 jedná?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 6/2015 zněla: **Náměstí Kinských**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 vstupenkami do libovolné budovy Národního muzea a pamětní medailí vydanou ke 40. výročí metra odměněn: **Josef Koucký**



SOUTĚŽ: Ze starých Kontaktů

V roce vydávání jubilejního, 20. ročníku DP kontaktu je vyhlášena soutěž pro ty, kteří rádi listují starými čísly časopisu. Soutěžní otázka z minulého čísla zněla:

Která autobusová linka zajišťovala převoz účastníků XIII. Všesokolského sletu z Anděla?

Odpověď se skrývala v DP kontaktu č. 8/2000 na str. 1 a zní: **Linka 470**.

Publikaci 110 výletů s Dopravním podnikem a flash disk získávají: **Jan Batelka, Irena Kosíková a Pavel Novák**.

Dnešní otázka: **Jaký podtitul měl 1. díl publikace Tramvaje a tramvajové tratě?**

Odpověď se skrývá v DP kontaktu č. 5/2010.





Odpověď zašlejte na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: červenec), a to nejpozději do **pátku 31. července 2015**. Pro 3 vylosované autory správných odpovědí je připraven flash disk.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení vtipu:

Pán se v přeplněné tramvaji tlačí, ne vlastní vinou, na mladou ženu. Ta se na něj vyčítavě otočí. Muž se brání: „*To není to, co si myslíte. Víte, já mám malou výplatu a dostávám ji v mincích.*“ Na další zastávce mu žena povídá: „*Že máte malou výplatu, to věřím. Že ji dostáváte v mincích, no dobrá. Ale neříkejte, že vám...*“ (tajenka).

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete do **pátku 31. července 2015** na e-mail: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Na jednoho vylosovaného luštitelů čekají sluchátka Sennheiser CX3 a na další dva termohrněk.

	NATRÍT BARVOU	PANTOMIMA	CITOSLOVCE NESOUHLASU	NEOCHOTNĚ		SPZ PLZEŇ-JIH	KARETNÍ ODPOR	ODPADLÍ	SPŘÁDATI	NÁMĚTY		556 (ŘÍMSKY)	STARŠÍ SPZ ROKYCAN	OBRNĚNÝ TRANSPORTÉR (ZKRATKA)	4. DÍL TAJENKY	KŘEMÍČITAN	
SIBÍŘSKÁ ŘEKA					BÝV. FRANC. PILOT F 1 ANGLICKY „MUŽI“						NEPLNĚNÉ TVRDÉ BONBONY						
1. DÍL TAJENKY											NIČEMOVÉ OTCOVÉ (KNIŽNĚ)						
SYMBOL LÁSKY (ZDROB.)							ČIKÁNOVA VÝROBCE NÁHROBKŮ A POMNÍKŮ							LENDLOVY INICIÁLY NOTNĚ			
PALÍČÁK (ZASTAR.)						POBÍJETI KOVEM ULIČNÍK							STĚNY RENOVACE				
PO CHUTI					HAJATI DOPRAVNÍ POLICISTA (HOVOR.)							ODLIŠNĚ STOUPENEC VLÁDY LIDU					
EVROPAN			HUSITSKÝ SEKTÁŘ PROBOUZET SE								PEČLIVÁ ČESKÉ MĚSTO						
VYSTOUPLÁ ČÁST KARTOTÉČNÍHO LÍSTKU				KUJNÁ ŽELEZA SYPAT SOLÍ						VYVÁDĚT VEN (PSA) PODVOD							
	TEPLE A VLHCE	UKOLÉBANÍ DAŇ V ISLÁMSKÝCH ZEMÍCH								M. JMÉNO ORG. ZAHR. OBCHODU (ZKRATKA)					VŮZ KOMEDIANTŮ (SLANG.)	ZPŮSOB BARVENÍ TEXTILU	
VZPURNÍ							ZTRATITI MANŽELA SUŤ NA ÚPATÍ HORY										
CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO						VYDĚLANÁ KOZÍ KŮŽE KLEKÁNÍ								SLOVENSKÁ SPOJKA ZVUK TRUBKY			
SOUBORY PROSTŘEDKU							ECHOLOT ZNAČKA KILOMETRU						PRKENNÉ STROPY ZNAČKA KRYPTONU				
2. DÍL TAJENKY																	
3. DÍL TAJENKY																	
ELEKTŘÁRNA TEMELÍN (ZKRATKA)				TÁBOŘIŠTĚ						PODHRADÍ (ARCHIT.)							POMŮCKY: PROST. TALÁN, ZAKAT

Celý citát Karla Čapka z křížovky minulého čísla zněl: Koruna je symbol království, protože lidé mohli spíše poznat krále podle koruny nežli podle moudrosti.

HLAVNÍ CENA

Zašlete vyluštění křížovky a vyhraje sluchátka Sennheiser CX3. Sluchátka vycházejí vstříc nejen odolnou konstrukcí a novým typem odolného eliptického kabelu, ale zejména výborným zvukem, který je ojedinělý ve své cenové kategorii. Intraaurální konstrukce pak efektivně snižuje okolní hluk pro nerušený poslech hudby v dopravě, na výletech i v ruchu města. Model CX3 je vybaven adaptéry ve čtyřech velikostech a díky nim je umístění v uchu každého posluchače nejen snadné, ale především zcela individuální. Tento model se navíc dodává s odolným transportním pouzdrem.



„MUZEJKA“ S TŘINÁCTKOU V ZÁHLAVÍ


Letošní noc otevřených dveří v muzeích, galeriích a dalších objektech nebyla asi zrovna tím pravým pro pověřivé. Vyjma nešťastného pátku, který nahradila již tradiční sobota, v základní informaci svítila poprvé v historii projektu třináctka, udávající datum akce.

Text a foto: **Jana Šejnohová**



informoval jenom o výlukách, muzejní noc sloužím poprvé, i když privátně jako návštěvník jsem se jí zúčastnil už několikrát,“ uvádí nás do obrazu sedmadvacetiletý **Martin Korb**, jenž kromě angličtiny vládne i francouzštinou. „Na co se lidé nejčastěji ptají? Ptají se de facto na všechno. Od podrobností týkajících se muzejní noci až třeba po navigaci k hotelu Hilton. Díky tomu, že jsou prakticky všude dostupné mapky, převládají dotazy na autobusová stanoviště,“ usmívá se Martin, jenž je vzápětí „vtáhnut do hry“ další čtveřicí s dotazem na Muzeum MHD.

Pokračuji ke kolegovi, který mi hned na úvod prozrazuje, že o práci informátora usiloval již před dvěma lety, kdy nebyl přijat. Zadařilo se až v dubnu letošního roku. „Před začátkem muzejní noci jsme nejdříve prošli zastávky, abychom věděli, kam na kterou linku lidi směřovat. No a během prvních patnácti minut už jsme poskytli informace několika desítkám lidí,“ komentuje situaci šestadvacetiletý **Jan Zounek**, na němž je znát, že práce v terénu a komunikace s lidmi je pro něj to pravé. „Víc se zatím ptají Češi, ale tady na Staroměstské je i dost cizinců. Cizinci mluví převážně anglicky, někteří s přízvukem, ale už mě oslovili i Španělé,“ dodává a jde se věnovat staršímu páru s rozloženou mapkou.

I přes nepřízeň počasí Pražská muzejní noc opět nezklamala, jak dokládají oficiální zdroje o počtu návštěvníků. Na to, co nabídne ta další, tentokrát se s třináctkou v kolonce ročník, se už nyní můžeme těšit. 

autobusová doprava, jež byla cestujícím k dispozici tradičně zdarma. Svůj díl poctivé práce odvedli také informátoři. Oblečení v reflexních vestách a obklopeni doslova „hrozny“ poznání chtivých navigovali zájemce na příslušné linky, které v krosování Prahy setrvaly až do jedné hodiny ranní.

Oba muže v našem „informátorském dresu“ jsme krátce vyzpovídali v mezičasech, kdy právě neodbavovali cestující. Shodou okolností šlo o kolegy z Infocentra na Hradčanské, kteří si při letošní Pražské muzejní noci odbývali svou premiéru. „Zatím jsem v ulicích

Možná právě toto nešťastné číslo bylo na vině, že pražské tour po kulturních objektech nepřálo počasí. Provozce vody střídavě s deroucím se sluníčkem na pozadí dramatické oblohy vytvářely kulisu dalšího večera, kdy muzea ožila podobně jako v oblíbené americké trilogii Shawna Levyho. Nic to ale neubralo na tradičně výborném vyznění a unisono kladném hodnocení celé akce.

Kromě doprovodných programů, které zúčastněné instituce pro své návštěvníky vyšperkovávají snad rok od roku více, hrála důležitou roli také

