

DP kontakt

1 / 2016 / ročník 21

PŘESTUPE, PROSÍM, NA NÁHRADNÍ DOPRAVU
ROZTYLSKÉ VÝTAHOVÉ SVEZENÍ
VÝSLEDKY PŘEPRAVNÍHO PRŮZKUMU
V METRU



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Nabídka oborů SPŠD i pro dospělé

První pololetí školního roku 2015/16 se chýlí ke svému konci a ve Střední průmyslové škole dopravní, a.s., vrcholí přípravy na přijímací řízení pro školní rok následující. Novinkou v něm je zařazení dvou oborů s maturitní zkouškou (Informační technologie a Autotronik) k pilotnímu ověřování organizace přijímacího řízení, řízené centrálně CERMAT, stejnou organizací, která připravuje tzv. státní maturity. Uchazeči o studium výše uvedených oborů budou tedy konat písemné zkoušky z českého jazyka a matematiky, zadávané formou didaktických testů. Ostatní uchazeči o studium denních forem studia (např. Ekonomika městské dopravy, Logistika v dopravě, Počítačové a zabezpečovací systémy, Obchodník) budou přijímáni na základě klasifikace ze základní školy. Dalšími kritérii jsou např. zdravotní způsobilost ke studiu oboru, zájem o studium projevovaný přiložením motivačního dopisu, informacemi o výsledcích

z olympiád, soutěží nebo mimoškolních aktivit. Nově jsme připravili také ukázky vzorových úloh, které žáky čekají v prvních ročnících. Přihlášením do školního e-learningového prostředí mohou uchazeči zájem o studium v naší škole projevit také.

Abychom žákům ze základních škol přiblížili prostředí školy, školních dílen a některých oborů, v závěru roku 2015 jsme pro ně připravili a realizovali ve spolupráci s Hospodářskou komorou v Praze řemeslně zaměřené workshopy. Tato forma spolupráce se nám velmi osvědčila a doufáme, že jsme touto aktivitou přispěli k současnému trendu popularizace řemesel a zvýšení zájmu o studium oborů, jako jsou například Elektrikář, Elektromechanik pro elektrické instalace, Karosář, Autolakýrník, Strojní mechanik – zámečnick, Aranžér, Automechanik a nově Malíř - lakýrník.

Vzdělávací programy různých forem máme připraveny také pro dospělé ucha-

zeče, kteří si chtějí doplnit vzdělání nebo zvýšit kvalifikaci tzv. při zaměstnání. Tradičně nabízíme studium v oborech Podnikání a Provoz dopravních zařízení pro vyučené uchazeče, kteří chtějí maturitu. Úspěšně realizujeme tzv. zkrácené studium oborů Elektrikář a Automechanik, kde je možné navázat na předchozí vzdělání, minimálně s výučním listem a získat za 1,5 roku další výuční list. Na základě četných žádostí jsme vytvořili školní vzdělávací program pro dospělé uchazeče, kteří mají pouze základní vzdělání. Tito uchazeči mohou získat výuční list v oboru Automechanik v tříleté dálkové formě studia.

Více informací Vám rádi poskytneme osobně na Dni otevřených dveří 8. února 2016 v obou budovách školy (Motol, Moravská), v kanceláři studijního oddělení v budově Moravská nebo prostřednictvím www.sps-dopravni.cz.

Termíny pro podání přihlášek do denních oborů: 15. března 2016, do nástavbových oborů: 22. března 2016. Těšíme se na Vás!



ZŘIZOVATEL



Dopravní podnik hlavního města Prahy

tel.: 242 481 933

info@sp-s-dopravni.cz

WWW.SPS-DOPRAVNI.CZ

**Přijímáme přihlášky
ke studiu do 15. 3. 2016**

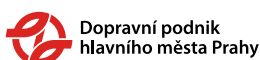


DOD na adrese Plzeňská 298/217a, Praha 5

IT - Aplikace, grafika a webdesign, Počítačové a zabezpečovací systémy, Ekonomika městské dopravy, Logistika v dopravě, Podnikání, Provoz dopravních zařízení

DOD na adrese Moravská 3, Praha 2

Autotronik, Obchodník, Automechanik, Elektrikář, Elektromechanik pro elektrické instalace, Aranžér, Karosář, Propagace, Autolakýrník, Zámečnick



Partner

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

právě listujete stránkami lednového měsíčníku, který tímto 240. číslem otvírá třetí desetiletí své historie. A jak jste jistě zaznamenali na titulní straně, i s čerstvou hlavičkou. Onou nepřehlédnutelnou vlnou, kopírující stejný prvek i u navraceného loga Dopravního podniku, jež na titul bezesporu patří, se přehoupněme do jedenadvacátého roku života časopisu, který ale čtenářům další přehnané změny nechystá. Nejsme totiž přívrženci změn pro změny, kosmetických přebarování či přejmenování, abychom pak mohli říci, že jsme jiní, „noví“. Naopak bychom rádi v médiu, které ve svém názvu nese slovo kontakt, pokračovali například ve stopování zajímavých kolegů a kolegyň, díky nimž můžeme představovat jednotlivé provozy či profese. Snad i škarohlídi uznali, že trend představování lidí, kteří mají co říci, je na těchto stránkách stále na vzestupu, čímž plníme Vaše nejčastější přání z posledních dvou čtenářských anket.

Nejen proto, že jsme na prahu nového roku a hodnotíme ten uplynulý, je vhodné na tomto místě poděkovat – čtenářům za důvěru, nápady a připomínky, pravidelným autorům i náhodným přispěvatelům za texty a obrazové podklady, členům re-

dakční rady DP kontaktu za celoroční spolupráci, za náměty a korekce. Bez obdobně dělného kolektivu bychom se neobešli ani v rámci dalších aktivit Interní komunikace DPP, jako je například vydávání bulletinu DP aktuálně či editace aktualit na intranetu, jejichž počet opět vloni dostoupal na číslo dvě stě. Stojí za tím nejen kus práce, ale neodmyslitelná komunikace napříč Dopravním podnikem a spolupráce Interní komunikace s desítkami kolegů a kolegyň. A pokud třeba na intranetu nešlapalo vše podle Vašich představ, věřte, že nám i dalším kolegům-editorům, kteří pečují o stránky svých úseků, přináší archaický publikační systém mnohé vrásky již dlouho. Další chybějící dílek v elektronické komunikaci, extranet, musejí stále ještě nahrazovat papírové aktuality. Za péči o tento dosud nenahrazený systém informování zaměstnanců je třeba poděkovat i všem nástěnkářům.

Do nového roku přejeme čtenářům, spolupracovníkům a všem kolegyním a kolegům zejména zdraví, pohodu a dobré zázemí, protože ty nejsou samozřejmostí. Dovolte připojit přání ničeho většího ani menšího, než dobré komunikace. Tok kvalitní informace je základem pro plnohodnotný vý-

stup, ať už zvolíme jakýkoli komunikační kanál. Na spolupráci na základě dobré komunikace se v roce 2016 těší

Petr Ludvíček,
šéfredaktor DP kontaktu
internikomunikace@dpp.cz

**OBSAH 01 • 2016**

- 4–5 Aktuálně
6 Kam s ním? No přeci do útulku

Z PODNIKU

- 7–9 Přestupte, prosím, na náhradní dopravu
10 Střešovice: další autobusy na kolejích
11 Roztylské výtahové svezení
12–13 Rekonstrukční práce na Lanové dráze Petřín
14 Elektronické přezkoušení řidičů tramvaj
19 DPP & média v roce 2015

SPECIÁL

- 15–18 Přepravní průzkum v metru

SERIÁL

- 20–21 MHD v hledáčku fotografů: Robert Mara

ZAJÍMAVOSTI

- 22–23 London Transport Museum – díl první

JEDEN Z NÁS

- 24–25 Z šikovných rukou dárky pro štěstí

HISTORIE

- 26–28 Lednový historický kaleidoskop 2016

PEL-MEL

- 29 Letem dopravním světem

KULTURA / SOUTĚŽ

- 30 V hledáčku Lída Baarová či Urbinská Venuše

ZÁBAVA

- 31 Křížovka o věčné ceny

Foto na obálce: Petr Hejna

DP
kontakt

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 Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63
• MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 21. 12. 2015 • NEPRODEJNÉ

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



TRVALÉ ZMĚNY PID OD LEDNA 2016

Od **4. ledna 2016** došlo k některým drobnějším úpravám v jízdních řádech autobusových linek Pražské integrované dopravy:

- 108** Ve směru Sídlíště Na Dědině je zřízena zastávka Nádraží Ruzyně.
- 123** Dočasně prodloužený provoz linky v úseku Na Knížecí – Kavalírka je zachován i pro rok 2016. V tomto úseku je linka 123 i nadále v provozu pouze v pracovní dny cca od 6:00 do 20:30 hod.
- 140** Časové posuny spojů o víkendu z důvodu zvýšení efektivity oběhů vozidel.
- 152** Časové posuny spojů v pracovní den odpoledne z důvodu zvýšení efektivity oběhů vozidel.
- 201** Ve směru Bakovská zřízena zastávka Jankovcova.
- 372** 1 pár spojů v pracovní dny je prodloužen o úsek Vojkovice – Zlosyň.
- 401** Prodloužení vybraných školních spojů o úsek Senohraby, žel. st. – Hrusice.
- 415** Časový posun 1 spoje v pracovní dny ráno z Černošic.
- 448** Časový posun 1 páru spojů v pracovní dny podvečer.
- 473** Všechny spoje ukončené v zastávce Neratovice, žel. st. jsou prodlouženy do zastávky Neratovice, III. ZŠ
- 505** Poslední spoj od Jižního Města dosud ukončený v zastávce I. P. Pavlova se prodlužuje do zastávky Hlavní nádraží; časové posuny vybraných spojů ze zastávky Jižní Město.
- 506** Časové posuny části spojů ze zastávky Nádraží Uhřetěves.

(red)

Foto: Petr Hejna

INFOCENTRUM NA HRADČANSKÉ ZNOU V PROVOZU

Ve čtvrtek 17. prosince 2015 se po několikaměsíční přestávce, kdy probíhala rekonstrukce, znovu otevřelo Infocentrum na Hradčanské. Pobočka, která s více než 200 tisíci klientů patří k nejvytíženějším kontaktním místům DPP, nyní svým návštěvníkům nabízí nejen služby v modernějších prostorech, ale také lépe řešený prostor čekárny a zjednodušený přístup k přepážkám. Provozní doba Infocentra Hradčanská zůstává nezměněna. Cestujícím je otevřeno v pondělí až pátek od 6.00 do 20.00 hodin a v sobotu od 9.30 do 17.00 hodin. I po rekonstrukci Infocentra mohou cestující nadále na Hradčanské využívat komplexní služby městské hromadné dopravy – prodej časových i jednotlivých jízdenek, vyhledání spojení v rámci PID, tarifní poradenství od vyškolených pracovníků nebo nákup dárkových předmětů a publikací DPP. Cestující naleznou v Infocentru také volně přístupné materiály a schémata pražské MHD i aktuální informace o probíhajících výlukách.

(red)



Foto: Petr Hejna

TRAMVAJE V EVROPĚ NA WEBU MHD140.CZ

Ve vestibulu stanice metra linky C Florenc byla od 15. září do 16. prosince 2015 k zhlédnutí expozice s názvem Tramvaje v Evropě. Pokud jste daný termín nestihli či si jen chcete pro osvěžení členitost a rozmanitost evropských městských tramvajových systémů znovu připomenout, nemusíte být smutní. Verzi ke stažení naleznete již nyní na webu mhd140.cz. Tyto internetové stránky žijí i po skončení výročí a najdete na nich mj. pokračování rozhovorů s respondenty ze seriálu „140 let MHD historickým objektivem“.

Plakát Tramvaje v Evropě představuje v základních datech (přibližná poloha, rok zprovoznění první dráhy, způsob pohonu tramvají, počet provozovaných linek, celková délka kolejí v rámci dopravní sítě, kolejový rozchod) celkem 265 evropských tramvajových systémů. Spočítejte, která evropská síť je nejhustší, tipněte si, kolik tramvajových systémů můžete potkat v České republice a jaká další zajímavá nej skýtá tramvajová doprava v Praze. (jaš)

VÁNOČNÍ NALAĐTE SE OPĚT POHLADILLO PO DUŠI

Již čtvrtý ročník oblíbené hudební akce „Nalaďte se v metru také o Vánocích“ se uskutečnil ve čtvrtek 17. prosince 2015. Koledy a vánoční písně se nesly celkem pěti stanicemi, a to od 15 do 20 hodin. Ve stanici metra Florenc posluchače a kolemjdoucí bavily vycházející hvězdy českého hudebního nebe. Maraton, složený z vlastních i převzatých písní, odstartovali úderem 15. hodiny již pravidelní účastníci „hraní v metru“ - Brigita Cmuntová a Štěpán Klouček. Ty vystřídal ambiciózní nováček projektu Sunny swing trio s kompilací písní raného amerického jazzu, taneční hudby 20–30. let a nejnámějších českých hitů prvorepublikové éry. Hudbu z trochu jiného „současnějšího soudku“ nabídli muzikáloví herci a zpěváci Miša Doubravová a Ro-

man Tomeš. Blok na Florenci uzavřelo svým vystoupením v duchu acoustic-popu duo Jo'anna.

Mystické tóny HangDrumu Jiřího Šámala naplnily v 15 hodin stanici Vltavská. Po originálním vystoupení laděném do etno music si mohli cestující vychutnat domácí vánoční klasiku v podání souboru Klíček, který na flétny doprovodilo další dětské uskupení Notička. Velkého otevřeného prostoru vestibulu využil i Pěvecký sbor Dopravního podniku, na jehož CD se můžete těšit již v tomto roce. Vyvrcholením pestrého hudebního pásma bylo pak Marantha Gospel, dobře známý i za hranicemi České republiky.

Zkrácený čas ve vestibulu metra Muzeum A/C, kde se začínalo



Foto: Petr Hejna

PĚTASEDMDESÁTÉ VÝROČÍ ÚMRTÍ FRANTIŠKA KŘÍŽÍKA

V pátek 22. ledna 2016 si připomínáme pětasedmdesát let od úmrtí českého elektrotechnika a vynálezce Františka Křížíka. Muž, který 8. června 1881 zřídil poprvé v Praze elektrické osvětlení a v tom samém roce získala Křížíkova oblouková lampa na výstavě v Paříži, konané v rámci Mezinárodního elektrotechnického veletrhu, jednu z dvanácti zlatých medailí, se přičinil také o elektrické osvětlení měst Jindřichův Hradec a Písek (1887) či zřízení městské elektrárny na Žižkově (1889) a v Karlíně (1895). Do historie pražské městské hromadné dopravy se zapsal v roce 1891 stavbou první české elektrické dráhy – tramvaje na Letné. Později zřídil Elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany, podílel se na stavbě tramvaje na Vinohradech (1897) a v Plzni (1899). Prováděl zkoušky s akumulátorovými vozy a také se spodním přívodem proudu. Postavil první českou elektrickou železnici – místní dráhu z Tábora do Bechyně (1903). Jeho tramvaje znali i v chorvatském Dubrovniku (1910). (red)



KOLEKTIVNÍ SMLOUVA NA ROKY 2016 – 2017 PODEPSÁNA

Ve středu 16. prosince 2015 byla slavnostně podepsána mezi vedením Dopravního podniku a odborovými organizacemi nová kolektivní smlouva a mzdový předpis. Mezi 27. 7. a 15. 12. 2015 proběhlo celkem 11 kol vyjednávání o smlouvě a 6 kol vyjednávání o předpisu, součástí vyjednávání bylo i vypořádání podnětů zaměstnanců DPP. Již 14. 9. 2015 zaměstnavatel a odbory uzavřel tzv. mzdovou dohodu, na základě které došlo dodatkem k tehdy platné smlouvě (2010-2012) k nárůstu tarifních mezd o 2,1% od 1. září 2015. Na základě nové kolektivní smlouvy pak došlo k nárůstu tarifních mezd o 1,4% od 1. ledna 2016. O dalším možném nárůstu tarifních mezd v roce 2017 bude zahájeno jednání v září roku 2016 po vyhodnocení hospodaření DPP za 1. pololetí tohoto roku, a to s minimálním předpokládaným nárůstem o míru inflace vyjádřenou přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen vyhlášenou za měsíc červen 2016. Doba platnosti nové smlouvy byla dohodnuta v délce dvou let, tj. na roky 2016-2017. (red)



netradičně až v 17 hodin, využilo jako první smyčcové Esferas kvarteto. Popovou a filmovou hudbu s příměsí klasiky vystřídalo druhé vystoupení Pěveckého sboru Dopravního podniku. Podnikaví zpěváčkové pod vedením sbormistra Lukáše Janírka nelenili a jako jediní stihli potěšit svou hudbou nejen cestující na Vltavské, ale také na Muzeu. Důstojnou tečku za hudebním podvečerem ve stanici udělal smíšený sbor Labyrint, který se může pochlubit velmi pestrým repertoárem, sahajícím od renesance až po díla Antonína Dvořáka, Georga Fridricha Händla či Benjamina Brittena.

Tři kapely zahrály také ve vestibulu stanice Hlavní nádraží. Kombinaci beat boxu a živých nástrojů předvedlo uskupení Beat It v čele s Tiny Beatem, který patří mezi šestnáctku nejlepších beatboxerů světa. Po beat boxu přišel na řadu jazz v moderním pojetí Big Bandu, složeného ze studentů Vyšší odborné školy při Konzervatoři Jaroslava Ježka. Pravou vánoční atmosféru do vestibulu nejvýznamnějšího pražského železničního nádraží pak vnesl chlapecký pěvecký sbor Bruncvík s mixem koled.



Program ve vestibulu stanice Můstek A byl poměrně jednoduchý, avšak rozhodně nejednotvárný. O zaujetí kolemjdoucích zde „bojovali“ studenti jedné z největších hudebních škol na světě Yamaha. Ti v duchu zásady své školy „Není nehudebních lidí, jsou jen nerozvinuté talenty“ rozhýbali a roztleskali řadu přítomných diváků. Akce opět pohladila po duši, a tak se možná brzy cestující dočkají i obměny, kdy se vestibuly rozvlíní ve víru tance. (jaš)

PODĚKOVÁNÍ OD ŠKOLÁKŮ PRO KAČEROV

Dopravní podnik, v uplynulém roce konkrétně garáž Kačerov, zajišťoval již druhým rokem odvoz žáků ZŠ Zárubova z Prahy 12 na lekce plavání do bazénu YMCA a zpět do školy. Podívejte se, jaké krásné přání školáci řidičům před Vánocemi jako díky za pomoc zaslali. (red)



PLÁNOVANÉ VÝLUKY METRA

V souvislosti s nutností zajištění bezpečného a bezproblémového provozu pražského metra je i pro rok 2016 naplánováno několik výluk. Ta první, během níž dojde k náhradě dřevěných pražců za betonové, se uskuteční o víkendu 20 a 21. února 2016 a bude pokračovat o týden později, tj. 27. a 28. února 2016. Výluka se bude týkat trasy C a úseku stanic Muzeum – Pražského povstání. Další souvislá víkendová výluka připadá na letošní 16. a 17. duben. Výměna výhybky č. 1 před obrátovou 0. kolejí ve stanici Želivského a tedy přerušení provozu metra se bude v tomto období vztahovat na úsek trasy A od stanice Náměstí Míru až na konečnou Depo Hostivař. Nejdelší plánovaná výluka metra se odehraje „klasicky“ o letních prázdninách; celých devět dnů v termínu od 2. do 10. července 2016 bude uzavřen úsek trasy C mezi stanicemi Pankrác a Roztyly. Důvodem bude výměna čtyř výhybek a kolejového křížení. (red)

OPRAVA

V minulém DP kontaktu jsme v Historickém kaleidoskopu uvedli, že jsme si v prosinci připomněli 30. výročí druhého úseku metra linky A. Pravdou samozřejmě je, že tento úsek slouží Pražanům již 35 let, přesně od 19. 12. 1980.

Kam s ním? No přeci do útulku

Text: Petr Ludvíček • Foto: Helena Kovářová



Snad i roztomilý Chiko z plzeňského útulku se dočká nového majitele.

řká Helena Kovářová, která k počátku sbírky uvádí: „Nejprve jsem všechny vytipované obvolala, zda by pomoc v podobě tohoto materiálu využili. Díky a další věci se hodí do kotce nebo boudy na zahřátí.“ První pomoc mířila v prosinci 2015 do útulku pro zvířata v nouzi do Plzně, kde pobývá průměrně na 150 psů, do depozitu štěňat v Praze Strašnicích či do útulku Bouchalka u Kladna. Svého materiálu se dočkali i psi v záchraném depozitu Beruška v Zámukách a v plánu je Praha-Libeň, Jablonec a další.

Některý materiál se musí před odvozem upravit, například odstranit gumičky z froté prostěradel, na kterých by se psi mohli uškrtit, nebo je třeba vyřadit čistě umělé, nesavý materiál. Plyšové hračky jsou vhodné a vždy vítané pro štěňata. Po třídění pak už stačí pytle a tašky naložit, naplánovat trasu, koupit benzín do vlastního vozu a vyrazit. Takhle Helena Kovářová, která má sama fenku až z havířovského útulku, i na Štědrý den udělala spolu se zpěváky Romanem Tomešem a Míšou Doubravovou radost útulku pro zvířata v nouzi Mělník. Roman navíc opuštěným psům daruje z každého prodaného CD padesátikorunu.

„Ráda bych poděkovala za všechny opuštěné pejsky všem zaměstnancům DPP, kteří na výzvu reagovali a cokoli doma nepotřebného přinesli. A také naší recepci, která materiál shromažďuje,“ tlumočí poděkování z jednotlivých útulků Helena Kovářová a dodává: „Pohled na přeplněné útulky není moc veselý, proto jakákoli pomoc je vítána. Třeba i ta, že když si pejska nemůžete osvojit, tak ho aspoň můžete dovézt venčit, nebo využít virtuální adopci. V útulku najdete nejděčnější zvíře na světě.“

Nerudovská otázka kam se starým slamníkem je zde příhodná. Začalo to nevině. Pár telefonátů, mailů, rozhovorů ve výtahu a v budově Sokolovská se u recepcy začaly hromadit velké tašky. Obsahovaly deky, prostěradla, koberečky, povlečení, ale i krmení,

pamlsky či plyšové hračky. Tak se rozjela sbírková akce pro psy v útlucích, kterou si z vlastního zaujetí „vzala na hrb“ kolegyně Helena Kovářová.

„Za roky, kdy se o pejsky v útlucích zajímám, mám slušný přehled o tom, který z nich jakou pomoc potřebuje,“

VELKÉ PODĚKOVÁNÍ

NAŠICH SVĚŘENEČKŮ ...RŮZNÝCH PSÍCH BEZDOMOVČEKŮ tlustých, tenkých, menších, větších, huňatých i hladoučkých, několikadenních mimineček, pubertáků, maminek i děduků...



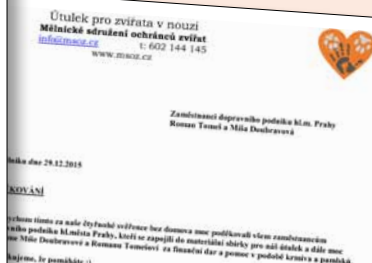
...ZA ÚŽASNOU SBÍRKU TEXTILU, DEK I HRAČEK ...

VŠEM BÁJEČNÝM LIDEM Z DOPRAVNÍHO PODNIKU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY ...kteří si v předvánočním shonu vzpomněli na chlupaté psi kámoše, kteří zatím v životě neměli to štěstí nalézt opravdový domov...a všechny tyto věci jim pomáhají si ho alespoň přiblížit.

Děkujeme

Pesweb Projekt Hope

Děkonné dopisy z psích útulků zaměstnancům DPP za rychlou a užitečnou pomoc.



Příklady, jak můžete opuštěným psům pomoci:

- do konce zimního období pokračuje sbírková akce materiálu (sběrné místo recepcy Sokolovská)
- koupě charitativního kalendáře na www.msoz.cz (Mělník) či Obchůdek na www.depozitumberuška.cz
- pro finanční pomoc konto nadace Pes v nouzi, nebo zakoupení předmětů v charitativním obchodě na www.pesvnuzi.cz/e-obchudek

Liga na ochranu zvířat ČR organizace Psařák provozovatel Útulku pro zvířata v nouzi v Plzni na Borských polích

Poděkování



Vážený přítelé,

děkujeme Vám za pomoc opuštěným zvířatům, která čeká na nový domov a dobrého člověka. Velkého rozhodnutí pomáhat psům a každým v nouzi si



Přestupte, prosím, na náhradní dopravu

Operativní i plánované přerušení provozu metra a tramvají s sebou přináší řadu přirozených komplikací, kdy ke slovu přichází autobusová část DPP, aby dopady na naše cestující co nejvíce zmírnila. Málokdy to byla tak velká pravda jako v roce 2015, který byl, z pohledu rozsahu i objemu zajišťovaných náhradních doprav, zcela výjimečný.

Text: **Tomáš Párys** • Foto: **archiv JPA, Jan Ryšánek, Robert Mara a Petr Hejna**

Při plánování náhradní autobusové dopavy (NAD) je z pohledu jednotek Provoz Autobusů i Správa Vozidel a Autobusů nutné brát na zřetel jak personální, tak technickou stránku, tedy aktuální možnosti jednotlivých garáží a provozů. Zajištění linek NAD znamená vždy zvýšení počtu vypravených autobusů (a zvýšení potřeby řidičů do služby) nad rámec pravidelného provozu, který samozřejmě musí být zachován.

Na výkonech prakticky každé náhradní dopavy většího rozsahu se tak zpravidla podílejí vždy všechny autobusové garáže, a to buď přímo (vypravením náhradních linek), nebo nepřímo (dočasným přeložením pravidelných linek z jedné garáže na jinou za účelem uvolnění kapacity).

Pomineme-li jednodenní a krátkodobé akce, můžeme mezi tu první, větší, řadit přerušení provozu tramvají v ulici Plynární, které začalo 21. února 2015 a trvalo až do začátku

Pro řidiče autobusů X-11 v Bělehradské ulici nebylo zajištění NAD vůbec jednoduché. V maratonu loňských výluk byla tato navíc nejdelší.

dubna. V pracovní dny zde na linky X-14 a X-24 vyjíždělo celkem 7 autobusů standardního typu.

Tím byl odstartován maraton akcí, realizovaných napříč Prahou a také napříč Středočeským krajem, neboť náhradní autobusová doprava je zajišťována nejen v případě přerušení provozu metra a tramvají, ale (na základě smlouvy s Českými drahami) také za přerušený provoz dopavy vlakové, o které budeme ještě hovořit. Jednotlivé akce (krátkodobé i dlouhodobé) se navíc vzájemně překrývaly. Tou nejdelší (i když počtem vozů spíše méně významnou) byla NAD X-11, která nahrazovala tramvaje v oblasti Bělehradské ulice a trvala plných 5 měsíců (květen až říjen).

NÁHRADNÍ DOPRAVY NAVÝŠILY VYPRAVENÍ

Běžné maximální vypravení v ranní špičce pracovního dne (tedy v nejsilnějším období celého týdne) se

v roce 2015 pohybovalo kolem 905 autobusů a k zajištění provozu jednoho celého pracovního dne bylo potřeba cca 1440 řidičů.

V případě pracovních dní v první polovině roku patřilo k rozsahově zásadním úterý 26. května 2015, kdy bylo vinou krátkodobého přerušení provozu tramvají v oblasti Modřan a souběžného zajištění náhradní dopavy za ČD v úseku Praha – Neratovice navýšeno vypravení o linky NAD X-3, X-17 a X-S3, což (spolu s probíhající X-11) představovalo **nárůst potřeby o 26 autobusů a 35 řidičů do služby.**

Z pohledu krátkodobých akcí, zajišťovaných o víkendech (stále v běžném školním roce), však k rekordmanům loňského roku patřila sobota 4. dubna 2015, kdy bylo na souběžné NAD za metro C, NAD za tramvaje v oblasti ulice Plynární a NAD za ČD v úseku Praha – Kladno navíc, proti běžné sobotě, **vypraveno 53 autobusů a do služby navíc povoláno 92 řidičů.**

»»



Výkony na plánovaných NAD v roce 2015 překročily dokonce hodnoty „povodňového“ roku 2013, kdy však extrémně vysoké výkony trvaly pouze 1 týden.

PERSONÁLNĚ NÁROČNÉ PRÁZDNINOVÉ VÍKENDY

Zatímco v běžném školním roce znamená jakékoliv zvýšení vypravení starosti zejména v oblasti počtu autobusů, je o prázdninách situace poněkud odlišná. Díky každoročnímu prázdninovému omezení provozu je v letních měsících autobusů dostatek, což však neplatí o řidičích.

Na zaslouženou dovolenou se drtivá většina řidičů těší právě v červenci a srpnu, což jsou však k zásahům do kolejové sítě (a tedy k přerušení provozu) vzhledem k nižší poptávce cestujících nevhodnější měsíce.

Proti prázdninám roku 2014 byla **potřeba řidičů na zajištění prázdninového vypravení v roce 2015 téměř neustále o cca 100 řidičů vyšší**. Víkendové prázdninové dny dokonce znamenaly absolutní nárůst potřeby řidičů **i proti běžnému školnímu roku, a to o cca 45 řidičů** a v době konání NAD za metro C (např. neděle 5. 7.) dokonce o **76 řidičů**.

Autobusové obřadště Roztyly v průběhu náhradní dopravy za metro C v době velikonočních svátků.

Díky zmiňovanému rozložení zvýšeného vypravení na všechny autobusové garáže (a průběžné optimalizaci vypravení dle postupu rekonstrukčních prací i personálních a technických kapacit garáží) se ze strany JPA i JSVA podařilo plně zajistit požadované výkony všech náhradních linek. I přes takto vysoké personální nároky byly dokonce rovněž pokryty požadavky na dovolenou u jednotlivých řidičů, ačkoliv logicky muselo dojít ke zvýšení objemu přesčasové práce a výraznému zvýšení využívání řidičů-brigádníků.

Ani zahájení poprázdninového provozu však neznamenovalo konec náhradních doprav. Do září jsme tak vstoupili se souběžným zajištěním NAD Střešovická, Plzeňská a Bě-

Dle dostupných údajů historicky poprvé byla zajištěna také náhradní autobusová doprava za přerušený provoz petřínské lanovky.

Dopravní podnik mezi jinými obdržel děkuvný dopis Českých drah za zajištění rozsáhlé náhradní dopravy v roce 2015:

Dobrý den,
chtěl bych tímto poděkovat pracovníkům Dopravního podniku hlavního města Prahy za celoroční zajišťování náhradní dopravy pro společnost České dráhy, a. s., organizační jednotku Regionální obchodní centrum Praha.

V letošním roce, který byl nejen v pražském a středočeském regionu z hlediska počtu výluk železničních tratí rekordní, DPP zajišťoval velkou část linek náhradní dopravy zejména v Praze a blízkém okolí. A to velmi spolehlivě!

Během krátkodobých, ale zejména dlouhodobých akcí, mezi které patřila svým rozsahem ta zatím vůbec nejsložitější z Prahy do Neratovic, a další směřující do Kladna, Berouna, Vraného nad Vltavou, Nymburku a dalších stanic, jsme mohli sledovat, že se řidiči autobusů iniciativně velmi snaží o zdárný průběh a zajištění přestupních vazeb ve prospěch spokojenosti našich cestujících.

Za Regionální obchodní centrum Praha, což je organizační jednotka společnosti České dráhy, a. s., mi dovoluji poděkovat všem zúčastněným řidičům za vynikající zajišťování náhradní dopravy, výpravným garážím za výběr těchto řidičů a dalším pracovníkům za přípravu provozu náhradní dopravy pro naši společnost v letošním roce.

Přeji Vám příjemné prožití vánočních svátků a nového roku, těším se na další spolupráci v roce příštím.

Alois Kašpar,
obchodní ředitel ROC Praha, České dráhy, a. s.





lehradská, které následně doplnila akce v oblasti ulice Vršovické.

Období od září do listopadu 2015 znamenalo kromě pokračujících vysokých nároků na počet řidičů také značné nároky na počet vozidel, kdy zejména v kategorii standardních 12m autobusů vypravovala JSVA na hranici technického maxima. V některých případech (kumulace více odstavených vozů) dokonce musely být na předem vybrané výkony pravidelných linek nasazovány kloubové autobusy místo standardních.

NAD ZA ČESKÉ DRÁHY


Samostatnou kapitolou (byť z pohledu ujetých kilometrů, potřeby řidičů a autobusů velmi podobnou) je zajištění provozu při přerušení vlakové

dopravy (v současnosti za dopravce České dráhy). Jednotlivé akce NAD za ČD byly navíc v letošním roce směřovány do období se souběžnými většími NAD za tramvaje.

Právě v letním období se mimořádné nároky na vypravení nejvíce týkaly garáže Řepy, která zajišťovala provoz NAD na trati Praha – Rudná – Beroun. Denně se jednalo o 15 řidičů a 11 autobusů (za současného zajišťování dalších NAD za tramvaje).

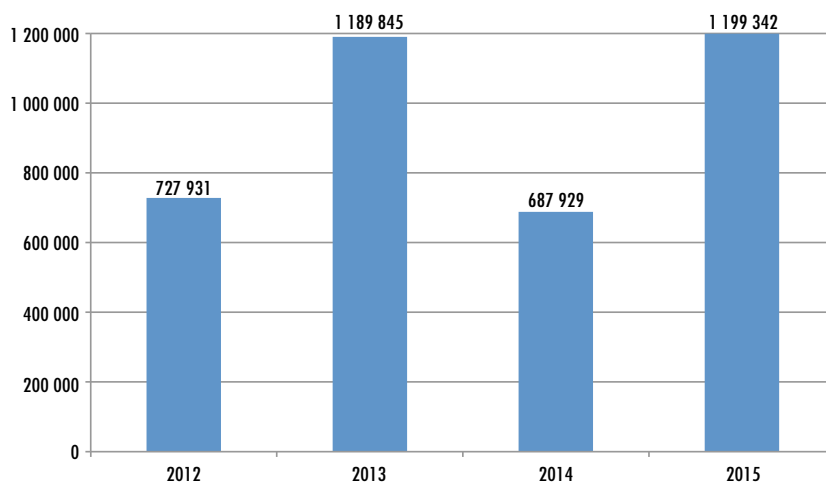
Mezi provozní odlišnosti u NAD za vlaky patří například skutečnost, že v řadě případů se autobusy mezi jednotlivými výkony nevracejí do garáže (ani do Prahy), ale jsou deponovány v místě konání akce. Za zmínku v této souvislosti stojí poslední plánovaná náhradní doprava

za ČD v roce 2015, která byla zajišťována kompletně garáží Kačerov, a to v období 12. 10. – 11. 12. 2015 (tedy dva měsíce) v úseku Praha – Vrané nad Vltavou.

Přípravou, organizováním i samotnou realizací náhradní autobusové dopravy, a to nejen v době plánovaných zásahů do kolejové sítě, ale také v případech operativního řešení méně či více závažných přerušování provozu kolejové dopravy, byla i v loňském roce znovu ověřena profesionalita DPP. Provozní i kvalitativní výsledky a pozitivní reakce tak i nadále potvrzují fakt, že autobusy jsou a i do budoucna budou přirozenou a nepostradatelnou součástí DPP, stejně tak jako všichni ti, kteří se o jejich bezpečný a spolehlivý provoz starají. 



Vývoj výkonů na plánovaných NAD (metro, tramvaje, vlaky) v letech 2012 – 2015 (údaje v kilometrech)



Výkony na plánovaných NAD v roce 2015 překročily dokonce hodnoty „povodňového“ roku 2013, kdy však extrémně vysoké výkony trvaly pouze 1 týden.

Střešovice: další autobusy na kolejích

Poslední část tramvajových tratí v Praze 6, kterou bylo nutno zrekonstruovat, představoval přibližně 300 metrů dlouhý úsek Patočkovy ulice mezi ulicemi U Brusnice a Střešovická.

Zprovozněn byl v samotném finále loňského roku, 11. prosince.

Text: **Michaela Rojtová** • Foto: **Petr Ludvíček a Lukáš Srb**

Stavba znamenala pro cestující z Petřín další navazující výluky na předchozí RTT Střešovická – Na Petřínách a omezení dopravy, což někteří vnímali jako nashvál Dopravního podniku. Zdánlivě zanedbatelný úsek trati před vozovnou Střešovice ovšem musel na své oživení čekat kvůli organizaci okolní dopravy až do otevření tunelového komplexu Blanka.

Předmětem rekonstrukce tramvajové tratě včetně vjezdu a výjezdu z vozovny Střešovice byla především **změna konstrukce trati**, kdy velkoplošné BKV panely byly nahrazeny provedením na betonových pražcích ve šterkovém loži, v kolejových konstrukcích a kolejových obvodech na pražcích dřevěných. Povrch je asfaltový, protože tramvajová trať je pojižděna autobusy. Kolejnice je v celém rozsahu žlábková NT1.

V tramvajové zastávce Vozovna Střešovice bylo ve směru do centra posunuto nástupiště ke křižovatce s Cukrovarnickou ulicí, vstřícně k nástupišti ve směru z centra. Přístup na zastávku byl zbudován bezbariérový. Nejpřínosnější pro cestující je asi skutečnost, že **zastávka je nově sdružená pro stanicování tramvají i autobusů v obou směrech**, zatímco dosud takto fungovala jen do centra. V souvislosti se změnou polohy zastávek byla změněna i poloha přechodu pro chodce, který se nyní nachází v čele zastávky z centra. Tento nově zbudovaný přechod je ale také pouze provizoriem do doby celkové rekonstrukce vozovek, plánovaných Technickou správou komunikací.

V rámci stavby byly rekonstruovány i **systemy ovládání výhybek**. Na křižovatce Patočkova – U Brusnice od Patočkovy byl nahrazen zastaralý ovládací systém elektrického ovládání R96 zařízením Hanning & Kahl s rádiovým ovládáním. Má garantován průjezd autobusů po trati bez ovlivnění jakékoliv funkce pro bezpečný průjezd tramvají. Nedochozí tak k zablokování výhybek průjezdem autobusu. V protějším směru

Před střešovickou vozovnou stanicují společně tramvaje s autobusy i ve směru z centra.




Pohled na stavbu od křižovatky Octárna.



byla v místě odbočení do vozovny Střešovice **zřízena rychlostní výhybka** od firem Pražská Strojárna a Elektroline a.s. V odbočném směru po hlav-

ní trati je cílová rychlost 30 km/h, v přímém směru do vozovny rychlost 15 km/h. Jedná se o druhou rychlostní výhybku na tramvajové síti, přičemž ta první se nachází pouze o několik set metrů směrem do centra, na Prašném mostě.

Na křižovatce Patočkova – Střešovická ve směru z centra bylo modernizováno ovládání rozjezdové výměny a pro zvýšení plynulosti tramvajového provozu byl za zastávkou Vozovna Střešovice **instalován vzdálený přijímač rádiových povelů pro světelnou signalizaci**. V této souvislosti byl přepracován i program řízení SSZ ve zmíněné křižovatce, bohužel tyto úpravy nebyly spuštěny současně se zprovozněním trati. 

RTT Patočkova

Termín: 31. 10. – 10. 12. 2015

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy

Zhotovitel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Délka tratě: cca 300 m

Konstrukce trati: na betonových pražcích ve šterkovém loži, v kolejových konstrukcích a kolejových obvodech na pražcích dřevěných. Povrch asfaltový mimo napojení na stávající stav a vjezdovou kolej do vozovny, kde je žulová dlažba, kolejnice v celém rozsahu žlábková NT1.

Další realizované objekty a činnosti: odvodnění trati, ohřev a ovládání výhybek, trakční trolejové vedení, dráhové kabely, napájení světelných označků, zastávkové přístřešky, definitivní dopravní značení, výměna kolejových oblouků v odbočení do ulice U Brusnice v rámci údržbových prací.



ROZTYLSKÉ VÝTAHOVÉ SVEZENÍ

Ve schématu linek pražského metra je zase o jeden symbol invalidního vozíku více. Dopravní podnik v závěru roku totiž stanici Roztyly cestujícím obohatil o plnohodnotný bezbariérový vstup.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Mezi velkými výtahy ve frekventovaných stanicích, jako je I. P. Pavlova, Anděl či Můstek, bylo sice bezbariérově zpřístupnění stanice Roztyly mimo větší mediální pozornost, ale právě cestující, kteří ji na očeku využívají, se v závěru roku dočkali definitivního řešení. Dosud totiž bylo nástupiště této stanice bezbariérově přístupné pouze nákladním výtahem za doprovodu proškolené osoby.

Slavnostnímu zprovoznění výtahu byli 11. prosince 2015 přítomni i někteří členové skupiny The Tap Tap a mohli být tak mezi prvními, kteří nové zpřístupnění stanice mohli vyzkoušet.

Stanice metra bezbariérově zpřístupněné v roce 2015

A: Bořislavka, Nádraží Velešlavín, Petřiny, Nemocnice Motol


B: Anděl

C: I. P. Pavlova, Roztyly

Do výtahu vjeli ale až poté, co novou stavbu do provozu uvedl generální ředitel Dopravního podniku Jaroslav Ďuriš spolu se starostou městské části Praha 11 Jiřím Štylerem.

Již ze samotných fotografií je patrné, že výtah je instalován do prostoru pevného schodiště a vede pochopitelně z nástupiště do povrchového vestibulu. Drobné stavební úpravy se týkaly pouze schodiště, vybrané řešení nijak nezasáhlo na povrchu do vozovek či přilehlého autobusového nádraží. Celkové náklady na výtah dosáhly výše 15 milionů korun.

Dopravní podnik krůček po krůčku naplňuje vizi hlavního města mít

MHD bezbariérovou do roku 2025 právě i postupným zpřístupňováním stanic metra handicapovaným občanům. Podíváme-li se na čísla, tak například v roce 2000 bylo 22 stanic bezbariérových z celkových 52, dvanáct let na to již 36 z 57. V roce 2015, kdy DPP zprovoznil úsek metra V/A s novými čtyřmi stanicemi, mají cestující v pražském metru k dispozici již 41 bezbariérově přístupných (a jednu s proškoleným doprovodem – na Opatově) z celkových 61 stanic, což představuje 65% zpřístupnění. Letos se můžeme těšit na velmi očekávaný výtah ve stanici Můstek a v příštím roce na Palmovku. 



Rekonstrukční práce na Lanové dráze Petřín

Podzim roku 2015 se nesl v duchu zahájení kompletní rekonstrukce mostu lanové dráhy Petřín a přilehlé zastávky Nebozízek. Jedná se o největší stavební opravu od roku 1985, kdy byla lanová dráha opět zprovozněna po dlouhodobé odstávce způsobené její totální devastací v 60. letech.

Text: **Pavel Kejha** • Foto: **Robert Mara**

Důvod rekonstrukce spočíval nejen ve špatném technickém stavu mostní konstrukce, ale i zhoršující se stabilitě nosného podloží dráhy a podpěry č. 9. Tím docházelo k postupnému posuvu celého mostu směrem k Újezdu a náklon mostní konstrukce směrem k restauraci Nebozízek.

Celá akce se připravovala a plánovala několik měsíců dopředu, kdy se připravovaly technologické postupy pro práce, které do této doby nebyly prováděny. Je nutné si uvědomit, že trať lanové dráhy a mostní konstrukce je v petřínském svahu, který není běžně dostupný těžší technikou. Ta byla zapotřebí k samotné sanaci mostu a odvozu sutin. Již z tohoto pohledu se jednalo o úkol velice nesnadný a limitující pro uchazeče o zakázku.

Provoz na lanové dráze se zastavil loňského 7. září a její pracovníci zahájili práce na zajišťování vozů lanovky v koncových stanicích. Poté bylo spuštěno závaží v napínací komoře brzdných lan, demontována všechna lana, tažné i obě brzdna, a odmontovány kladkové baterie z mostní konstrukce. Lana byla již značně opo-



Všechny snímky byly pořízeny v závěru října 2015 v době pokročilých demoličních prací.

třeбенá, drobně deformovaná, tedy na hraně životnosti, a proto bylo rozhodnuto o jejich kompletní výměně.

Samotná likvidace starých lan byla poměrně náročná, a to z důvodu nutnosti rozřezávání téměř dvou tisíc metrů lan na třímetrové díly, stažení lan z celé dráhy na jedno centrální místo a poté naložení do ložného prostoru svozového vozu. Všechny

naplánované práce proběhly bez komplikací, dle časového harmonogramu, a tak nic nebránilo tomu předat 14. září 2015 společnosti Stavby mostů Praha celé staveniště.

Po předání staveniště byly zahájeny práce na zajištění a ohrazení stavby. Následovalo sejmutí kolejnic v úseku mostu, přepojení zdroje elektrické energie pro spodní stanicí Újezd, která je napájena z horní stanice Petřín. Začátkem října pak byla započata demolice mostní konstrukce a zastávky Nebozízek. Ještě v podzimních měsících již byly dokončeny demoliční práce, bylo dokončeno sanování pod horní podpěrou č. 9 a provedla se výstavba nové podpěry. Souběžně se připravovalo staveniště pro příjezd těžké techniky.

Začátkem října byly specializovanou firmou provedeny práce na trati, tzv. kotvení prážců – připevnění L-profilů k podloží dráhy. Jedná se o instalaci sanačních kotev, které budou v budoucnu zaručovat nepohyblivost kovových prážců vůči betonové desce dráhy.

Změnou vzhledu prošla i horní zastávka lanové dráhy – nové nátery konstrukce tubusu a stěn, rekonstrukce sociálního zařízení pro cestující, oprava zázemí pro zaměstnance. I tyto „drobnosti“ dotvářejí celkový





obraz lanové dráhy. Ve strojovně se prováděly práce, které se v běžném provozu a ani při běžných odstávkách realizovat nedaly, např. nové vyložení lanovnic, vystředění pružné spojky motoru, repasování kladek vedoucích brzdňá lana, dílčí oprava pracovní šachty, kompletní oprava oken a vstupních vrat a další.


Opravou prošly i opěrné zdi v horní části dráhy. Odbor Správa a technické zajištění jednotky Dopravní cesta Tramvaje a spolupracující firma intenzivně pracovaly na opravě svodových kanálů odtokových koryt, vyrovnaní lamp osvětlení dráhy, výměně degradovaných cihel v pohledové stěně, na úpravě terénu v obvodu dráhy a dalších úkonech, které dotvoří celkový výsledek rekonstrukce. Mimo jiné se jedná o opravu dvou mostků v dolní části lanovky, spočívající v opravě zdiva a izolace a v úpravě svodových koryt, mostního zábradlí a oplocení.

Souběžně s rekonstrukcí mostu byly naplánovány i další akce. Pro úplnost je nutné zmínit nutnou rekonstrukci vozů lanové dráhy, které po dobu provozu přece jen již vykazovaly známky opotřebení. Ve spolupráci s provozem Vozové skříňe z Opravny tramvají, jehož pracovníci již kompletně vyměnili dřevěné

podlahové desky, byly nové podlahy opatřeny protiskluzovým povrchem a bezpečnostními lištami. Dále byly provedeny opravy bočních stěn a nalakovány prostory pro cestující. Oba vozy byly osazeny novými nerezovými madly. Pracovníci LD postupně prováděli kompletní rekonstrukci vnitřních vozových elektrických rozvaděčů, a tím připravili vozy k následné navazující akci, která spočívala v rekonstrukci regulace pohonu dráhy.

První část investiční akce „Rekonstrukce pohonu LD“ započala v druhé polovině listopadu 2015, kdy se provedla dle plánu pokládka nového kabelového vedení, montáž nového rozvaděče v suterénu LD a propojení s řídicím stanovištěm. Softwarová část regulace pohonu se plánuje vyměnit v březnu 2016, tedy až po zátěžových zkouškách mostu. Ve stávající podobě byl celý systém regulace LD založen na již zastaralé platformě MS DOS a bylo tedy velmi složité jej udržovat funkční.

Na zimní měsíce je naplánována údržba strojího, elektrického zařízení, údržba podvozků vozů a příprava celé lanovky jako celku na předepsané zkoušky, prohlídky a revize. Tyto činnosti jsou již plně v režii pracovníků lanové dráhy.

Opětovné zprovoznění je plánováno na polovinu března letošního roku. Vzhledem k rozsáhlým stavebním zásahům a údržbě, jež proběhly a stále ještě probíhají, se v některém z následujících čísel DP kontaktu k tématu vrátíme. 



Elektronické přezkoušení řidičů tramvají

Periodické přezkušování provozních pracovníků v provozu tramvají, jako jsou například řidiči tramvají, dispečeri, instruktoři apod., zajišťuje oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje. Podívejme se blíže na aplikaci k vypracování i vyhodnocení testů, která nahrazuje papírovou verzi.

Text a foto: **Miloš Kejzlar**

„**O** pustili jsme systém papírového přezkušování a rozhodli se jít cestou odpovídající 21. století, a sice využít pro vypracování a vyhodnocování testů výpočetní techniku,“ říká **vedoucí oddělení Milan Bárta**. Byl tak zahájen vývoj počítačových aplikací, které by takový způsob přezkušování umožňovaly. Prostředí aplikace, v němž zaměstnanci vypracovávají zkušební testy, je navrženo tak, aby bylo přehledné, uživatelsky přívětivé a snadno se ovládalo, aby práci s ním zvládli i kolegové, kteří dosud neměli s počítači žádnou zkušenost.

„Někteří řidiči k nám na přezkoušení přicházejí s obavami, že nebudou umět program ovládat, a pak odcházejí domů s úsměvem bez jediné chyby v testech a hodnotí systém kladně. Obavy nejsou na místě a naši mistři odborného vzdělávání jsou připraveni každému podle potřeby poradit a pomoci s obsluhou počítače a ovládním aplikace,“ vysvětluje Milan Bárta.

Při zahájení přezkoušení mistr odborného vzdělávání zadá požadavek na automatické vygenerování testů všem přítomným. Systém tedy ze souboru otázek náhodně vybere a přidělí každému účastníkovi unikátní test. Na základní obrazovce pro-



Spokojeni s formou testů jsou i ti, jejichž první zkušenost s počítačem byla právě v učebně, říká vedoucí oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje Milan Bárta.

Mistr odborného vzdělávání Jiří Hejný s frekventanty tramvajových kurzů při ověřovacích zkouškách.

gramu je v horní části zadání otázky, případně i s příslušným obrázkem, ve spodní části nabídka jednotlivých odpovědí a tlačítka Předchozí a Další, kterými se mezi jednotlivými otázkami pohybujeme. Po zodpovězení poslední otázky systém uživatele upozorní na možnost si znovu své odpovědi zkontrolovat a v případě, že uživatel nějakou otázku omylem přehlédl, nebo na ni zapomněl odpovědět, systém ho upozorní, že v jeho testu se nacházejí nezodpovězené otázky. Po odeslání dokončeného testu jej systém automaticky vyhodnotí a určí, zda přezkušovaný prospěl, či nikoliv, případně i vygeneruje pro řidiče nové *Oprávnění k řízení*, které se hned na místě vytiskne na plastovou kartičku. Pří-

padně chybné odpovědi mohou být zobrazeny na velkých LCD obrazovkách. Systém navíc komunikuje s databázovými systémy, jež spravují *Oprávnění k řízení*. Po úspěšném dokončení přezkoušení automaticky prodlouží platnost oprávnění u příslušného zaměstnance.

V současné době jsou ve všech tramvajových vozovkách instalovány počítače s touto aplikací, na kterých se každý zaměstnanec bude moci seznámit s prostředím aplikace, vyzkoušet si její ovládání, nebo trénovat na blížící se „ostré“ přezkoušení. „*Výpravna vozovny Pankrác je prvním místem, kde se tento zkušební počítač nainstaloval. Počítač je prakticky v denní permanenci. Hojně jej využívají řidiči v záloze, kteří tak mohou aktivně využít tento čas ve službě na přípravu na přezkoušení. Na adresu tohoto softwaru přijímám jen veskrze kladné ohlasy,*“ uvedl **vedoucí vozovny Jiří Jirota**.

Mimo periodické přezkušování provozních pracovníků nachází tento nový systém i využití pro frekventanty tramvajových kurzů při ověřovacích zkouškách z jednotlivých odborných předmětů a také při závěrečné zkoušce odborné způsobilosti.

„*Od spuštění vše bedlivě sledujeme, sbíráme poznatky z provozu tohoto systému a nasloucháme názorům a podnětům řidičů, kteří na něm své přezkoušení už absolvovali. Po zhodnocení všech faktorů konstatuji, že se jedná o krok správným směrem. Setkáváme se s všeobecnou spokojeností uživatelů, řidiči tímto způsobem dokončí test v mnoha případech i daleko rychleji, než jak tomu bylo u jejich papírových předchůdců,*“ hodnotí systém Milan Bárta a dodává: „*Výpočetní technika naprosto eliminuje potencionální lidskou chybu při vyhodnocování testů a v neposlední řadě ušetříme velké množství papíru a toneru do tiskárny. Spokojeni po zdárném dokončeném přezkoušení odcházejí i ti řidiči, jejichž první zkušenost s ovládním počítače byla třeba právě až u nás.*“





Nejvytíženější stanicí zůstává I. P. Pavlova

Stručný přehled výsledků 8. komplexního přepravního průzkumu metra

Komplexní přepravní průzkum metra 2015 byl připraven a realizován 11. listopadu 2015 na základě potřeby pravidelného sledování zatížení sítě Pražské integrované dopravy (PID). Cílem bylo mimo jiné v souvislosti se zprovozněním nového úseku trasy metra V.A z Dejvické do Nemocnice Motol aktualizovat přepravní vztahy v celé síti metra. Po otevření tunelového komplexu Blanka se dále vlivem změněných podmínek pro individuální automobilovou dopravu změnily také trasy určitého segmentu cestujících.

Text: **Václav Studnička** • Grafy a tabulky: **CHAPS** • Foto: **Petr Hejna**

Výsledky průzkumu jsou jedním z podkladů pro projektování dopravního systému veřejné hromadné dopravy v hlavním městě Praze. Nová data o aktuálních přepravních vztazích v metru umožní navrhnout a poskytovat službu cestujícím v optimálním rozsahu a na základě jejich skutečných potřeb.

PŘEHLED 7 PŘEDCHOZÍCH PŘEPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ V METRU:

- 25. 11. 1986** v čase 5.00 – 20.45 hod.
– po zprovoznění trasy I.B
- 27. 3. 1991** v čase 5.00 – 9.30 hod.
– po zprovoznění trasy II.B
- 13. 10. 1992** v čase 5.00 – 20.45 hod.
– po změnách v síti MHD

- 1. 11. 1995** v čase 5.00 – 20.00 hod. (výdej), resp. 21.00 hod. (sběr lístků)
– po zprovoznění trasy V.B
- 5. 4. 2000** v čase 5.00 – 20.00 hod. (výdej), resp. 21.00 hod. (sběr lístků)
– po zprovoznění trasy IV.B
- 10. 11. 2004** v čase 5.30 – 21.00 hod. (výdej), resp. 21.45 hod. (sběr lístků)
– po zprovoznění trasy IV.C1
- 12. 11. 2008** v čase 5.30 – 21.00 hod. (výdej), resp. 21.45 hod. (sběr lístků)
– po zprovoznění trasy IV.C2, v systému nově zprovozněna stanice Depo Hostivař (otevřena v roce 2006)

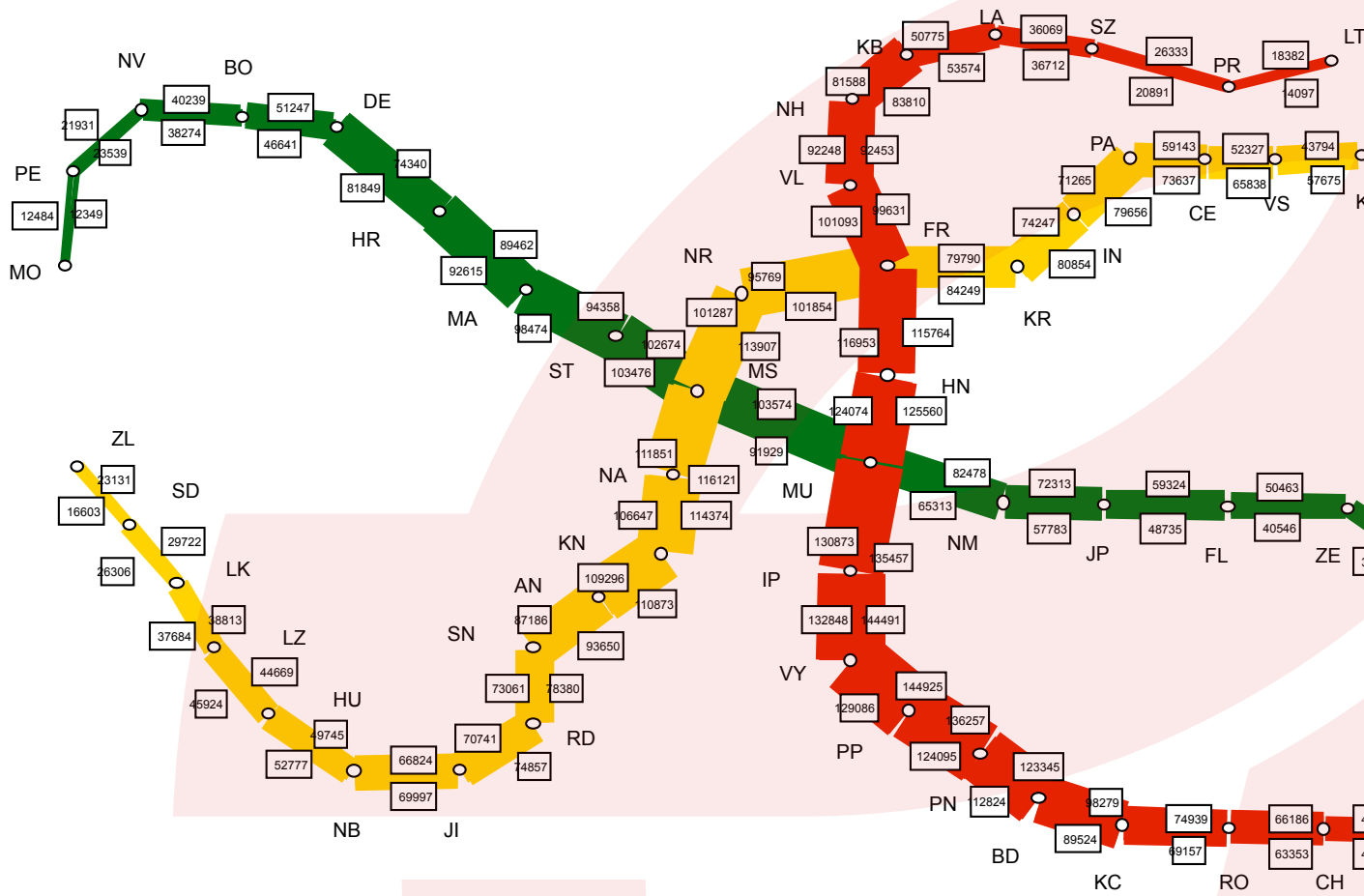
Průzkum zajišťovali pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy, pracovníci organizace ROPID a studenti

Střední průmyslové školy dopravní, a.s., a Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy dopravní, Praha 1, Masná 18 (dále jen studenti SPŠD).

Pracovníci DPP a ROPID pracovali ve dvou směnách, studenti SPŠD byli rozděleni do dvou časově odstupňovaných ranních a dvou časově odstupňovaných odpoledních směn (zajištěno plynulé střídání směn bez výrazného personálního výpadku). Celkem se průzkumu zúčastnilo 1800 pracovníků, z toho bylo 154 vedoucích stanic a 8 členů štábu průzkumu. Štáb průzkumu pracoval v zasedací místnosti v budově Centrálního

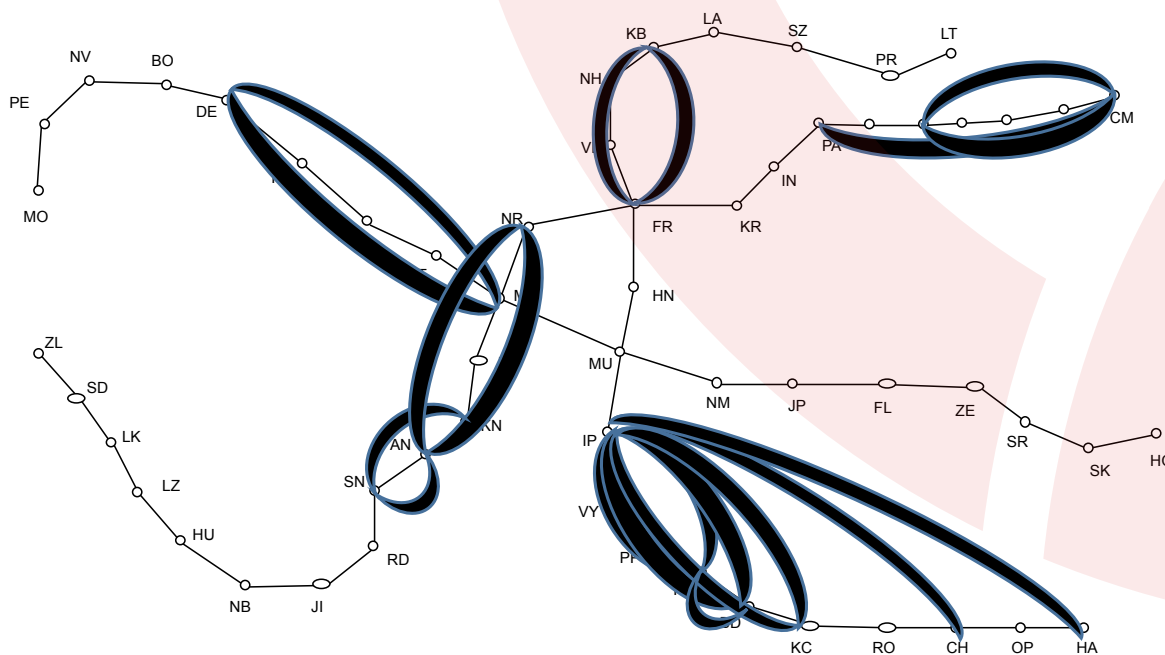
Dokončení na str. 18

Pentlogram zatížení: 05:00-00:00 hod.



Příslušným zátěžím úseků odpovídají úsečky umístěné vpravo ve směru jízdy

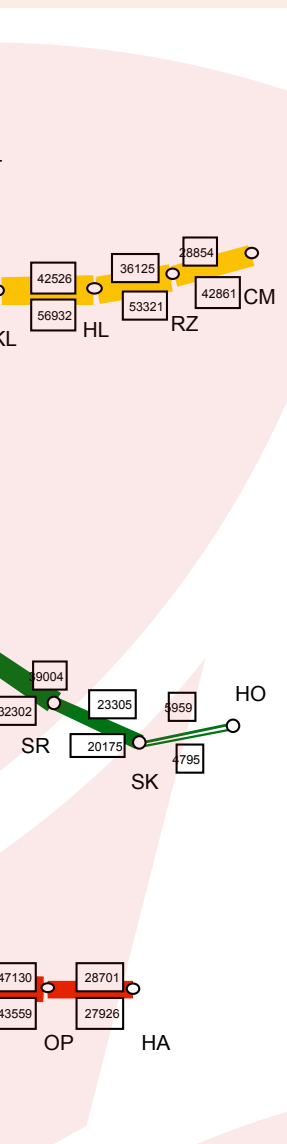
Graf rozhodujících mezistaničních vztahů v síti metra



Trasa	
Trasa A	
Trasa B	
Trasa C	
Celkem síť	

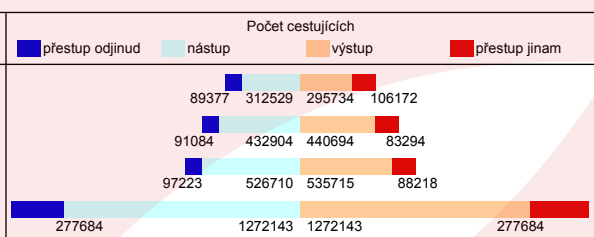
Křížová tabulka	
Výchozí trasa	
A	
B	
C	
Celkem síť	
Přestupy z linky	
Počet jízd	

Graf srovnání nástupu, výstupu a obratu na všech trasách



Trasa Období	Nástup	1992	1995	2000	2004	2008	2015	Výstup
A								
05:00-21:00	420281							420281
05:00-21:00	350142							350142
05:00-21:00	341196							341196
05:00-21:00	353826							353213
05:00-21:00	348954							348092
05:00-21:00	373914							372176
B								
05:00-21:00	439454							439454
05:00-21:00	368792							368792
05:00-21:00	412876							412876
05:00-21:00	470496							468995
05:00-21:00	474742							472859
05:00-21:00	490838							487685
C								
05:00-21:00	513055							513055
05:00-21:00	430067							430067
05:00-21:00	436573							436573
05:00-21:00	520035							518778
05:00-21:00	589086							587412
05:00-21:00	586734							584756
Celkem								
05:00-21:00	1372790							1372790
05:00-21:00	1149001							1149001
05:00-21:00	1190645							1190645
05:00-21:00	1344357							1340986
05:00-21:00	1412782							1408363
05:00-21:00	1451486							1444617

Souhrnný graf pohybu cestujících ve stanicích



Průměrná cesta

Trasa	Průměrné hodnoty			
	Vzdálenost (m)	Doba přepravy (min)	Přestupovost (%)	
			z trasy	na trasu
A	4170,92	12:01	33,97	30,22
B	6391,9	14:58	19,24	20,67
C	5488,03	13:01	16,75	18,15
Celkem síť:	6642,15	16:21	21,83	21,83

Údaj "Celkem síť" je vypočten ze všech vykonaných cest, přičemž cesta s přestupem je počítaná jako jedna cesta.

Údaje za jednotlivé trasy jsou vypočteny z cest celých vykonaných na příslušné trasu a z cest do a z přestupních stanic.

Přestupovost z trasy vyjadřuje poměr přestupujících z trasy k celkovému počtu cest začínajících na trasu.

Přestupovost na trasu vyjadřuje poměr přestupujících na trasu k celkovému počtu cest končících na trasu.

převazních vztahů tras (počet cestujících)

Cílová trasa			Vstup celá síť	Přestupy na linku	Počet jízd
A	B	C			
206357	50946	55226	312529	89377	401906
41297	349610	41997	432904	91084	523988
48080	40138	438492	526710	97223	623933
295734	440694	535715	1272143		
106172	83294	88218		277684	
401906	523988	623933			1549827

Srovnání - průměrná vzdálenost, doba přepravy a přestupování

Rok	Průměrné hodnoty		
	Vzdálenost (m)	Doba přepravy (min)	Přestupovost (%)
1991	5286,00	14:36	30,90
1992	4859,72	13:43	31,31
1995	5142,18	13:37	26,11
2000	5593,11	14:24	23,19
2004	6150,61	15:57	23,99
2008	6400,10	16:09	24,14
2015	6642,15	16:21	21,83

dispečinku a ve spolupráci s vedoucími stanic operativně řešil jejich požadavky. Průběh průzkumu nebyl narušen žádnou mimořádnou událostí provozu a proběhl bez závad.

V den průzkumu probíhaly na území hl. m. Prahy tyto výluky tramvajového provozu:

- rekonstrukce tramvajové trati v úseku Koh-i-noor – Otakarova – Bruselská
- rekonstrukce tramvajové trati v okolí zastávky Vozovna Střešovice

Vzhledem k tomu, že průzkum byl zajišťován použitím dvou sčítacích metod, bylo třeba zjistit pro každý vestibul jen jednu hodnotu počtu přepravených osob a tuto hodnotu vložit do databáze pro další vyhodnocení celého průzkumu. K dispozici byly hodnoty:

- zjištěné za období 5.30 – 21.00 hod. (resp. 21.45 hod.) z lístkového průzkumu ze dne 11. 11. 2015
- zjištěné počítadly za období 5.00 – 24.00 hod. ze dne 4. 11. 2015
- zjištěné počítadly za období 5.00 – 24.00 hod. ze dne 11. 11. 2015

Sestavy uvedené v tomto stručném přehledu byly generovány modulem PREDIT.exe, který je hlavním programem systému pro přípravu, zpracování a vyhodnocení dopravních a přepravních průzkumů DPP (ASW PR).

Odd. Dopravně-provozní podpora je připraveno vyjit vstříc všem zaměstnancům DPP, kteří pro svoji činnost potřebují znát detailní výsledky z tohoto průzkumu.

Dále přinášíme výběr nejzajímavějších výsledků z letošního průzkumu i ve srovnání s daty z průzkumu předchozího.

Počet přepravených cestujících v celé síti metra dne 11. 11. 2015:

- bez zahrnutých přestupních vazeb: 1 272 143 cestujících / den (očistěno od nelogických cest)



- podíl cestujících, kteří v síti přestupovali: 21,83 % (1 cesta s přestupem = 2 jízdy)
- po zahrnutí přestupních vazeb: 1 549 827 jízď / den (očistěno od nelogických cest)

Pro srovnání – počet přepravených cestujících v celé síti metra při posledním průzkumu, tedy 12. 11. 2008:

- bez zahrnutých přestupních vazeb: 1 198 579 cestujících / den (očistěno od nelogických cest)
- podíl cestujících, kteří v síti přestupovali: 24,14 % (1 cesta s přestupem = 2 jízdy)
- po zahrnutí přestupních vazeb: 1 487 863 jízď / den (očistěno od nelogických cest)

Shnutí

Oproti roku 2008 se zvýšil počet přepravených cestujících o více než 73 tisíc, resp. o téměř 62 tisíc jízď.

Každý cestující při své cestě metrem v běžném pracovním dni vykonal cestu průměrně dlouhou 6642 metrů. Oproti hodnotám z roku 2008 je tato průměrná vzdálenost o 242 metrů delší. Vyšší průměrné délce cesty, kterou cestující metrem vykonali, odpovídá i průměrná doba strá-

vená v metru, jejíž hodnota 16 minut a 21 vteřin se oproti hodnotě roku 2008 zvýšila o 12 vteřin. Podíl cestujících, kteří v síti metra přestupují, se oproti roku 2008 snížil o 2,31 %.

Více najdete na prostřední dvoustraně v tabulkách s názvem *Průměrná cesta, Křížová tabulka přepravních vztahů tras a Srovnání – průměrná vzdálenost, doba přepravy a přestupování.*

Nejvíce zatíženými úseky metra jsou z hlediska celodenního sledování (05.00 – 24.00 hod.):		
Trasa A	Muzeum A – Můstek A	103 574 cestujících
	Staroměstská – Můstek A	103 476 cestujících
Trasa B	Národní třída – Můstek B	116 121 cestujících
	Můstek B – Národní třída	111 851 cestujících
Trasa C	I. P. Pavlova – Vyšehrad	132 848 cestujících
	Pražského povstání – Vyšehrad	144 925 cestujících

Více najdete na prostřední dvoustraně v tabulce s názvem *Pentlogram zatížení.*

Nejvíce zatíženou stanicí metra je z hlediska obratu cestujících (bez zahrnutí přestupních stanic) stanice I. P. Pavlova s celkovým denním obratem 102 379 cestujících. **Nejméně zatíženou stanicí** v celé síti metra je stanice Kolbenova s denním obratem 3601 cestujících.

Rozhodující mezistaniční vztahy (přeprava nad 3500 cestujících / den) v celé síti metra se odehrávají mezi následujícími relacemi:

DE – MU, MU – DE, SN – AN, KN – SN, AN – NR, NR – AN, PA – CM, VS – CM, CM – VS, FR – KB, KB – FR, IP – většina stanic jižní větve trasy C a zpět.

Více naleznete v *Grafu rozhodujících mezistaničních vztahů v síti metra.*



DPP & média v roce 2015


Již tradičně se na začátku nového roku ohlédneme, jak obstál
Dopravní podnik hlavního města Prahy během uplynulého roku v médiích.

Text: **Aneta Řehková** • Foto: **Petr Hejna**



videlného provozu autobusů. Hojně se média věnovala i otevření nového úseku metra V.A. Pozitivní výstupy se spojily se samotným slavnostním otevřením metra a částečně i s hodnocením architektury nových stanic a úsporou při stavbě, avšak toto téma nebylo přijato jen kladně. Příčinou negativní a především ambivalentní publicity byla hlavně absence eskalátorů ve stanici Nádraží Veleslavín.

Mezi další korporátní témata publikovaná ve spojitosti s DPP patří: kauzy předchozího vedení, hospodaření a tendry, vozový park či metro D.

Touto cestou srdečně děkujeme všem zaměstnancům, kteří se podílejí nebo třeba jen jednou podíleli na realizaci aktivit směrem k veřejnosti či nám poskytují nejrychlejší informace a podklady ke komunikaci. 

V roce 2015 bylo zaznamenáno celkem 9054 mediálních výstupů, tedy jak v tisku a TV, tak i v rozhlasu. V porovnání s rokem 2014 se jedná opět o vzestup (8849) a zároveň rekordní rok za posledních sledovaných šest let.

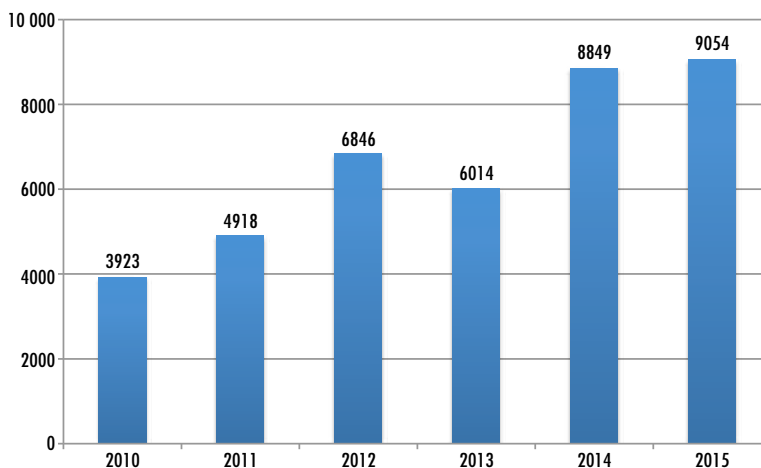
Zcela nejvíce příspěvků (953) vykázal měsíc únor, což je téměř o polovinu více oproti dlouhodobému průměru. Naopak nejméně příspěvků vůbec se objevilo v květnu (473).

Pozitivně vyzněla v médiích během loňského roku mnohá témata, mezi něž například patří doprovodné akce spojené se 140. výročím pražské MHD a s 90. výročím od zahájení

ČT při natáčení záběrů historického autobusu z průvodu u příležitosti 90. výročí od zahájení pravidelného provozu autobusů v Praze.

Slavnostní přestřižení pásky u příležitosti otevření nového úseku metra V.A pod bedlivým dohledem zástupců médií.

Celkový počet článků o DPP v médiích



MHD v hledáčku fotografů: Robert Mara

Regály plné šanonů, staré listiny s dnes již unikátními razítky a podpisy průkopníků pražské městské dopravy, historické fotografie, s nimiž se zachází s největší opatrností, aby mohly prostřednictvím obrazu vyprávět příběhy mladým generacím – přesně to je „domácí hřiště“ Roberta Mary. Muže, jenž doslova s pověstnou mravenčí trpělivostí napsal již řadu krásných publikací o dopravě, které doprovodil fotografiemi a v neposlední řadě i graficky zpracoval.

Ptala se: **Jana Šejnohová** • Foto: **Robert Mara a Petr Hejna**

Začneme víceméně obligátní otázkou, totiž, co vás k dopravě, potažmo k jejímu fotografování, přivedlo?

Rodinné dispozice k tomu úplně nemám, snad kromě toho, že praděda byl signalista na nádraží Těšnov a měl železnici moc rád. Bohužel zemřel, když mi byly dva roky, ale vím, že si dopraváka v rodině hodně přál. To, co se mu nepodařilo u dcery ani u vnučky, se povedlo až u pravnuka. Aktivní zájem o městskou dopravu jako takovou u mne ve třinácti letech odstartovala návštěva nově otevřeného Muzea MHD ve Střešovicích. Byla to ve své době obrovská událost – možnost vidět na jednom místě průřez bohatou historií pražské dopravy i s dobovými fotkami a dokumenty, který do té doby nikde neexistoval. To byl pro mne první silný impulz, který mě donutil vnímat to, čím cestuji, a všimnout si detailů. Muzeum mě nadchlo, bylo znát, že za ním stojí ohromné úsilí mnoha lidí i jejich nadšení pro věc. Druhým silným impulzem pak byl nástup na průmyslovku, kde jsme zasedli v jedné lavici s Martinem Břejšou (dnešní vedoucí oddělení Technické kontroly nových vozů u tramvají). Ten měl v zájmu o MHD proti mně náskok, a já tak získal dalšího spojence i řadu nových informací.

V kolika letech jste poprvé držel v ruce fotoaparát a o jakou značku šlo?

První foťák mi naši svěřili ve třinácti, když jsem měl jet na měsíc do Francie ke známým. Byl to foťák po dědovi, značky Zorkij 6, původně německá Leica, v Rusku okopírovaná a postupně inovovaná. Minimální čas zde byl dvěstěpadesátina sekundy, což je na objekty v pohybu často nedostačující. Průhledový hledáček pak často zobrazoval jinou realitu, než byla později na fotce. Čili na focení dopravy to nebylo moc použitelné. V létě 1995 jsem si koupil první Praktiku a u této značky jsem vydržel až do začátku digitální éry v roce 2003. Praktika už nabízela

lepší možnosti, bylo na ni dostupné solidní příslušenství a i veškeré opravy byly za hubičku, v rádech stokrát. Jediným neduhem bylo občasné překrývání obrázků na filmu, což se zpravidla stávalo na těch nejzajímavějších akcích...

Začal jste při focení dopravy u jedné traktice, nebo jste od počátku bral dopravu jako celek?

To byl vývoj, protože na začátku je člověk bezradný, snaží se kopírovat nějaké vzory a postupně si hledat svoji cestu, což chvíli trvá. Dost časté je, že se zpočátku fotí výjimečné akce či anomálie, které nejsou příliš typické. Až po čase člověk zjistí, že tento přístup není úplně šťastný. Ve většině případů jsou nejvíce ceněné právě záběry z běžného provozu a strojené fotky z příležitostných akcí nebo dojíždějících evidenčních čísel vozů zpravidla zcela zapadnou. Tuto zkušenost jsem udělal poměrně brzy, když jsem se začal věnovat historii a knížkám. Skrze ně jsem postupně viděl, co nejvíce schází a co je nejvíce ceněné. Tomu jsem se postupně snažil přizpůsobit i své focení, byť dnes fotím podstatně více lidí než v minulosti. Proto jsem také zastáncem fotografické kooperace. Není nezbytně nutné mít od všeho „vlastní fotku“. Je nutné události dobře zaznamenat. Pokud existuje

okruh lidí, o kterých víme, že umějí dobře fotit dopravu, může se dokumentační práce lépe rozložit a pokrýt více událostí. K těm konkrétním trakcím – na mých prvních fotkách byly samozřejmě tramvaje, psal se rok 1994. O dva roky později se přidalo i metro, tam ale byl dlouhá léta problém především s technikou. Metro je na focení nejnáročnější – jsou tam velmi špatné světelné podmínky, velká část zázemí je běžně nepřístupná, traťové fotky v tunelech jsou víceméně výsadou pouze zvláštních akcí. Co se týče autobusů, tak jako průmyslováci jsme velmi „prožívali“ zejména poslední Ikarusy a od jejich vyřazení (1999) fotím autobusy spíše sporadicky.

Jste příznivcem moderního přístupu k úpravám fotografií. Co k tomu přispělo?

K tomu přispěly asi nejvíce cenné zkušenosti s grafickým zpracováním dopravně zaměřených publikací. Této činnosti se věnuji od roku 1999, přičemž deset let jsem ji provozoval na plný úvazek. Při pořizování fotografií jsem proto v některých případech už mohl rovnou pracovat se záměry jejich budoucího využití v tiskové produkci. Co se týče vlastních úprav fotografií, existuje skupina lidí, kteří říkají, že u historických, a vlastně i současných fotek, je třeba za-

Lisabon – motorový vůz č. 573 („Remodelado“) stoupá v jednokolejném úseku linky č. 18 směrem ke konečné stanici Ajuda. Tristní interval tramvajové linky je prokládán souběžnými autobusovými linkami, smutná realita skomírajícího tramvajového provozu. V pozadí imponantní „lisabonský Golden Gate“ zprovozněný v roce 1966 a v roce 1999 doplněný o spodní etáž pro železniční dopravu. (27. 10. 2010)





chovat úplně všechno. Tak do této skupiny nepatřím. Myslím, že pokud má fotka nějaké odstranitelné kompoziční či technické vady, jejich eliminací realitu neměním. Pokud cílový výstup není zaměřen na historické fotografické techniky, tak jsem zastáncem varianty použít nejlepší možné prostředky, které mám k dispozici, aby se z fotky získalo maximum informací. I v minulosti měli fotografové řadu postupů, kterými vylepšovali své snímky. Samozřejmě to nesmí přerůst v kýč nebo vytváření vlastní reality.

Jste autorem celé řady velmi zajímavých knížek s dopravní tematikou, která byla vaše první?

První vázaná knížka byla k výročí Tě-trojky v roce 2002 a přiměla mě k tomu, abych si začal dělat grafiku sám. Běžná komerční studia bohužel obvykle nejsou schopna přenést autorský záměr do grafického vyjádření bez ztráty informací a myšlenek. Symbióza autorů a grafiků u technických knížek je v našich končinách spíše vzácností a čest všem studiím, která to dokáží. Já jsem měl výhodu, že jsem se mohl opřít o zkušenosti svého táty, který byl v tomto směru vzdělán a měl mnohaletou přípravu v oblasti průmyslového designu. Tě-trojka tedy ještě z hlediska vizuálního nebyla vůbec ideální, ale přesto měla velký ohlas, protože toho do té doby moc publikováno nebylo. Dnes kniha nebyla novelizována, což mě mrzí, protože dnes už by ji šlo udělat lépe a doplnit ji o spoustu nových poznatků.

Vzhledem k počtu vašich publikací mi to nedá nezeptat se, jak dlouho v průměru píšete jednu knihu...

Velké knížky jsou zpravidla záležitostí několika let a mezitím vznikají další věci. Zatím poslední knížku, o oblíbených vozech metra 81-71, která by měla vyjít v únoru 2016, jsme začali dávat dohromady v roce 2009. Práce na knížce o Tě-dvojkách nám zabrala sedm let. Od přírody nejsem sólista, takže u knížek zastávám teorii, že nejlepší je vzít si k ruce dostatek fundovaných spolupracovníků přes jednotlivé oblasti. Sice ne každý umí své znalosti vhodně shrnout, ale když se to povede, tak to knížky velmi obohatí. Zvláště dobře se to osvědčilo v případě vozů metra, které by ani nemohly být záležitostí jednoho autora.

Z vašeho povídání je patrné, že pražskou dopravu máte opravdu hluboko v srdci. Je ještě na světě nějaký provoz, který máte rád, ať už z jakéhokoliv důvodu?

Mám rád Lisabon s jeho tramvajemi, které mi učarovaly. Měl jsem možnost tam měsíc pobývat, projet si celou síť, prošlápnout jejich zrušené tratě, vidět dílenské zázemí, a to je něco nepředstavitelného. Velmi bych jim přál, aby dostali do čela tramvajového provozu někoho jako je Honza Šurovský, tedy někoho, kdo za tramvaje bude dýchat a bude se za ně bit. Provoz tam značně skomírá, a přitom jde o technické dědictví evropského formátu. Rušit a nechat skomírat tratě v době, kdy se i na méně významné systémy rozdávají evropské dotace a budují se celé nové provozy, to je z mého pohledu barbarství. Provoz má obrovský

Historický areál slavného výrobce tramvajových vozidel ČKD Tatra Smíchov v závěru své existence. Za těmito zdmi byla vyrobena i převážná část pražských tramvají. (7. 4. 1998)

potenciál a tamní atmosféra, když se projíždí tramvaj v úzkých uličkách „živočišného“ města mezi domy, na kterých je vidět, kudy šla historie, nemá obdoby. Přitom stačí vyjet do jiného portugalského města, Porta, kde je přístup právě opačný a město se všeobecně dává za vzor moderní tramvajové dopravy.

Robert Mara (35) po absolvování střední průmyslové školy strojnické působil krátce ve střešovickém Muzeu MHD. Po civilní službě, kterou vykonával v oddělení průmyslového designu Národního technického muzea, absolvoval kurz řidiče tramvaje, aby strávil nějaký čas v provozu a následně od roku 2002 přešel do Dopravního vydavatelství Malkus. V roce 2013 nastoupil po sedmiměsíčním intermezzu v jednotce Dopravní cesta tramvaje do Archivu DPP, kde působí dosud. Je autorem řady knížek, jež si získaly oblibu čtenářů, např. Projekt R1 aneb vozidlo, které nedostalo šanci, Elektrické vozy Ečs aneb průkopníci v pražském metru či Tramvaje Tatra T2 a T3.



London Transport Museum – díl první

V závěru loňského roku uskutečnili pracovníci odboru Spisová služba soukromou návštěvu zázemí Muzea dopravy v Londýně (London Transport Museum). Cílem naší cesty bylo bližší poznání zázemí a organizace jednoho z nejvýznamnějších světových muzeí s dopravní tematikou, které skýtá mnoho inspirace pro další rozvoj péče o historické archivní a muzejní fondy i v našem Dopravním podniku.

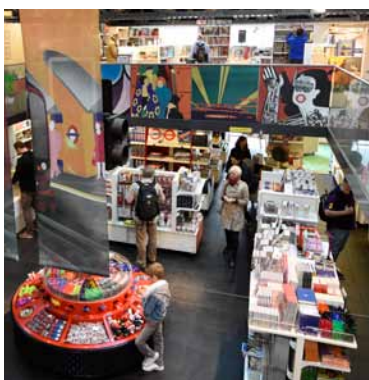
Text: **Robert Mara, David Kožnar a Jiří Kubát** • Foto: **Robert Mara**

Základ sbírky muzea byl položen již ve 20. letech. Tehdy se London General Omnibus Company, přední provozovatel městské autobusové dopravy v Londýně v letech 1855 až 1933, rozhodl zachránit dva koňmi tažené omnibusy a jeden z nejstarších autobusů se spalovacím motorem. Tato vozidla se o mnoho let později společně s dalšími zachráněnými exponáty z historie londýnské městské hromadné dopravy stala součástí Muzea dopravy v Británii (Museum of British Transport). To bylo otevřeno britskými drahami BR (British Railways) v roce 1961 a primárně se jednalo o železniční muzeum, prostředky londýnské městské hromadné dopravy zde byly pouze jako doplněk.

V období po druhé světové válce nastaly v souvislosti s masivní motorizací těžké časy pro všechny druhy veřejné dopravy ve Velké Británii. Tramvaje a trolejbusy jako dopravní prostředky prakticky zanikly, aby uvolnily jízdní pruhy ve městech automobilům. Autobusová doprava proti tomu procházela bouřlivým rozvojem a byla považována za jediný perspektivní prostředek povrchové městské hromadné dopravy. Zásadní změny se pochopitelně odehrávaly i na železnici.

Tento vývoj vedl ke vzniku několika významných specializovaných muzeí, které měly zachytit mizející dopravní historii, v jejichž některých oblastech sehrála Velká Británie zásadní roli v celosvětovém měřítku. K samostatné expozici začala v šedesátých letech směřovat i historie městské hromadné dopravy v Londýně, který patří mezi metropole, jejichž historie je přímo encyklopedií světového vývoje městské hromadné dopravy.

Smišené dopravní muzeum v Claphamu fungovalo do roku 1974. Britské dráhy následně založily novou expozici National Railway Museum v Yorku a v souvislosti s rozpuštěním



Nahoře: Muzejní obchod a občerstvení v historické budově LTM jsou otevřeny, stejně jako expozice, 7 dní v týdnu.

Nahoře vpravo: Depozitář muzea v Actonu – pohled do centrální haly s kolejíštěm pro historické vozy metra.



expozice v Claphamu se osamostatnila i sbírka vozidel londýnské městské hromadné dopravy. V roce 1973 získala dočasné zázemí v montované hale v Syon Parku v západním Londýně a pokračovalo hledání vhodného objektu pro vybudování trvalé expozice. V roce 1980 byla otevřena nová expozice v budově bývalého viktoriánského květinového trhu na Covent Garden Piazza. Ta byla postavena v roce 1871 a svému původnímu účelu sloužila do roku 1974. Sběrka v této době patřila pod společnost London Transport, provozující městskou hromadnou dopravu v Londýně, čemuž odpovídalo i její zaměření.

V souvislosti s transformací organizace městské hromadné dopravy

v Londýně a se vznikem organizace Transport for London (TfL) – období tuzemských regionálních organizátorů integrovaných dopravních systémů – přešlo muzeum v roce 2000 pod správu této organizace a zároveň rozšířilo svoji působnost o další druhy dopravy, využívané při obsluze širší oblasti Londýna (Greater London). V roce 2007 získalo muzeum statut charitativní společnosti, což přineslo nové možnosti financování prostřednictvím specializovaných fondů a nadací a rozšíření vzdělávacích programů pro všechny věkové kategorie, ale zároveň i větší míru odpovědnosti za vlastní financování. Charitativní cíle muzea spočívají v uchování kulturního dědictví městské hromadné

Základní milníky historie MHD v Londýně

- 1800** – počátky městské hromadné dopravy – lodní doprava na Temži
- 1815** – nástup parní trakce v lodní dopravě – rozvoj přívozů
- 1829** – pravidelný provoz koňmi tažených omnibusů
- 1863** – zahájen provoz na Metropolitan Railway – první podzemní dráze na světě, parní provoz
- 1870** – pravidelný provoz koněspřežných tramvají
- 1890** – zahájen provoz na City&South London Railway, první hlubinné podzemní dráze s elektrickou trakcí na světě
- 1901** – zahájen provoz elektrických tramvají, postupná náhrada koněspřežných tramvaje, v centrálních částech města spodní přívod proudu třetí kolejnicí
- 1902** – první autobusy se spalovacím motorem, postupná náhrada omnibusů
- 1906** – otevřena stavba Kingsway Subway – první podpovrchová tramvaj v Evropě
- 1915** – ukončení provozu posledních linek s koňskou trakcí
- 1931** – zahájen trolejbusový provoz – postupná náhrada tramvají
- 1952** – ukončen provoz na poslední tramvajové lince
- 1962** – ukončen provoz trolejbusové dopravy
- 1987** – první úsek automatického metra Dockland Light Railway
- 2000** – návrat tramvajové dopravy – otevřen moderní tramvajový provoz Croydon Tramlink
- 2009** – začátek výstavby metropolitní železnice Crossrail



dopravy při důrazu na společenskou odpovědnost a veřejný prospěch. Důležitá je i vzdělávací role muzea, jejíž nosná témata jsou historie městské hromadné dopravy v Londýně a její celospolečenské přesahy: život a práce v Londýně a bezpečnost městské dopravy, resp. obecně bezpečnost života ve městě. Provázanost muzea s TfL zůstala zachována i nadále. Sběrka je formálně stále ve vlastnictví TfL, které má své stálé členy v orgánech muzea a muzeu poskytuje podporu v různých oblastech (finanční příspěvky na konkrétní projekty, sdílení vybraného administrativního zázemí, bezplatný převod vyřazovaných předmětů a technologií do sbírek muzea).

Financování muzea je zajišťováno ze vstupného, jízdného při jízdách historických vozidel, sponzorských

darů a darů návštěvníků na konkrétní nové projekty, členských darů v rámci sdružení přátel muzea (LTM Friends), patronací nad významnými stavbami a dopravními událostmi (např. výstavba metropolitní železnice Crossrail), pronájmem prostor a sbírkových předmětů pro komerční účely, prodejem artefaktů z veřejných prostor (na základě smlouvy s TfL proudí přes LTM, např. veškerý vybraný inventář stanic, zastávek či vozidel, který je po vyřízení a opravách vyhledávaným prodejním artiklem), a dále velkým rozsahem dobrovolnické práce bez nároku na odměnu. Významným zdrojem příjmu je muzejní obchod, který nabízí velmi široký sortiment tematicky zaměřeného zboží a má i on-line verzi, jež však zatím vykazuje podstatně nižší obraty než klasický kamenný obchod.

Pohled do hlavní dvorany historické budovy London Transport Museum.

Historická budova London Transport Museum, původně květinový trh na Covent Garden Piazza.

Hlavní expozice muzea, jejíž současná podoba pochází z roku 2005, je provozována v celoročním režimu 7 dnů v týdnu včetně obchodu a občerstvení. Základní vstupné do muzea činí 16 GBP a od této částky se odvíjí systém slev (např. v rámci turistických vstupenek, škol, zaměstnanců TfL, studentů či důchodců). Ačkoliv základní vstupné je poměrně vysoké (státní muzea v Londýně mají vstup volný), návštěvnost muzea je velmi hojná a v celkovém žebříčku londýnských muzeí dle hodnocení serveru Timeout.com zaujímá LTM úctyhodné 9. místo! Depozitář v Actonu (Museum Depot) je zpřístupňován příležitostně v předem vyhlášených termínech nebo pro objednané skupiny.

V roce 2014 navštívilo hlavní expozici London Transport Museum 372 265 návštěvníků a muzeum spravovalo celkem 475 000 sbírkových předmětů. Knihovna, která zároveň plní roli informační kanceláře, zodpověděla přes 8000 dotazů. V březnu 2015 pracovalo v muzeu celkem 97 kmenových zaměstnanců. Za rok 2014 se v muzeu nad rámec kmenových zaměstnanců vystřídalo celkem 200 dobrovolníků, kteří bezplatně odvedli 20 000 hodin práce.

V dalším pokračování článku z londýnského muzea bychom se rádi zaměřili na vlastní tvorbu a prezentaci sbírky muzea i velmi zajímavé a bohaté doprovodné aktivity, kterými je muzeum vyhlášené.



Z šikovných rukou dárky pro štěstí

K tomuto povídání mě inspiroval duch vánočních svátků, kdy se setkáváme s našimi blízkými a předáváme jim drobné dárky, které potěší. Někteří je musí pracně vymýšlet a shánět, ale jsou mezi námi tací, kteří mají to štěstí, že si dárek umějí vyrobit sami. O to je pak hodnotnější, protože je vyroben přímo pro někoho a s láskou.

Ptala se: **Soňa Jindráková** • Foto: **Petr Hejna**

Právě takové dvě milé kolegyně, Milušku Panákovou a Zuzku Meszárošovou, jsem si pozvala k dnešnímu rozhovoru. Při prohlídce nádherných předmětů jsem žasla nad jejich šikovností. Obě mně shodně potvrdily, že ruční výroba šperků a ozdob se pro ně stala již nerozlučným koníčkem.

Dobry den, Miluško a Zuzko, má první otázka směřuje jak jinak než k tomu, jak jste se vůbec k vašemu hobby dostaly?

Miluška: Je to pět let zpátky, kdy jsem k navlékání korálků prvně přičichla. S bývalými kolegyněkami jsme u jedné z nás obdivovaly originální prstýnek. Musely jsme vědět, kde ho koupila. O to větší překvapení pro nás bylo, když nám sdělila, že se jedná o vlastní výrobu. Moc se nám všem líbil a chtěly jsme si samy vyzkoušet, jestli bychom to také zvládly. Jedno odpoledne po práci jsme se sešly a pustily se do navlékání. Nadchlo mě to tehdy natolik, že jsem hned běžela do specializované prodejny. Učarovalo mně tam neskutečné množství korálků a komponentů. Přestože na počátku nás děvčat bylo pět, nakonec se tento koníček drží jen mě. Tvořím také šperky ve tvaru 3D. Je to sice náročná práce, ale výsledek vždy stojí za to. Dříve mi takový prstýnek trval asi dvě a půl hodiny, dnes mi zabere tak třicet minut. Jinou technikou jsou tvořeny tyto náramky, které jsou navlékané na gumičku,



Šperky z korálků nebo materiálu Fimo – obě techniky přinášejí krásu.



některé šperky jsou šité na niti, nebo navlékány na elastické vlasce.

Zuzka: U mě ta záliba ve tvoření s Fimem (materiál podobný moduritu – pozn. red.) začala na mateřské dovolené, když už bylo potřeba zaměstnat hlavu něčím jiným. To je zhruba čtyři roky zpátky. Vždy se mi ale líbilo něco vytvářet rukama, cokoli kreativního dělat a vidět nějaký výsledek přímo. Předtím jsem zkoušela všechno možné, pletení, háčkování. Inspirovala mě také Miluška těmi korálky, ale hlavně mé dvě malé dcerky. Dostávaly různé modelíny a hmoty, ze kterých se dalo tvořit. Protože ale nemám ráda návody a striktní popisy toho, co se má udělat, vymýšlela jsem si postupy po svém. Nakoupila jsem materiál a dokupovala nástroje. Pak přicházely další a další nápady, a tak jsem si začala vyrábět šperky a doplňky sama.

Co na to okolí, kamarádky a kolegyně, mají o šperky zájem?

Miluška: Zpočátku jsem vyráběla šperky jen pro sebe, ale postupem času i pro kamarádky. Samozřejmě chcete udělat radost nebo někoho potěšit, takže neodmítnete, když se někomu výrobek líbí, a chce ho udělat také. Když dělám šperky pro

někoho na přání, tak respektuji barvy, které má obdarovaný rád. Nakonec ale záleží jen na mé fantazii a aktuálním rozpoložení.

Zuzka: Zvědavost okolí je veliká. A protože hodně kamarádek chtělo vědět, jak šperky vyrábím, tak jsem uspořádala sešlost a ukázala všem techniky, které je možné používat. Prostě jsme si daly „svařáčka“ a asi pět hodin jsme si takhle hrály. Ukázalo se, že když člověk nemá představu, co z hmoty a komponentů může vše vzniknout, tak ani netuší, jak začít a co dělat. Zkusit si tvořit takto přímo je neefektivnější a zábavnější než složitě vysvětlování postupů.

Jak často se ke koníčku dostanete?

Miluška: Bohužel se k navlékání korálků dostanu většinou až večer. Pravdou je, že pro výrobu by bylo denní světlo lepší. Já jsem ale člověk, který stále něco dělá, takže tímto se naopak večer dokážu trochu uklidnit a relaxovat. Je to ale jen jeden z mých druhů odpočinku. Ještě ráda maluju, například portréty malých dětí nebo různé dekorace na stěny.

Zuzka: Vzhledem k tomu, že se snažím trávit maximum času s rodinou, tak ke svému koníčku usedám nejra-



dějí společně se svými dcerami. Navštěvujeme specializované obchody, kde je nepřehledné množství kreativních věcí, se kterými můžeme pracovat. S dětmi je to tvoření obzvláště zajímavé. Nechávám jim volnou ruku a nijak je neomezují v rozvíjení fantazie. Výrobky jsou pak velmi kreativní. Ony se podívají třeba na nějaký návod jen inspirativně, ale pak již tvoří dle vlastní fantazie, a to se mi na tom velmi líbí. Nejsou ničím svázané.

Z čeho se výrobky dělají, nebo jaká technika se používá?

Zuzka: Vyrábíme doplňky z hmoty Fimo, něco jako byl dřívě modurit. Jedná se o hmotu, kterou v ruce rozpracuji, pak z ní něco vytvořím a nakonec v troubě zapeču. Třeba korálky, které navlékám, si musím nejprve vyrobit sama, a to mě inspiruje a baví. Že si mohu udělat barvy, tvary a vzorky jaké chci. Je zajímavé, že dopředu přesně nevím, co vznikne. Kolikrát dvě hodiny něco zpracovávám, a když mi třeba zůstane kousek, co se mi tolik nelíbí, přidám tento zbytek k jinému a může z toho ve finále vyjít něco velmi originálního. Jsou různé techniky práce s fimem. Začínala jsem bez jakýchkoli nástrojů, pouze s hmotou, abych viděla, co to dokáže. Později jsem začala pracovat za použití nářadí, jako je například strojek na nudle nebo extrudér. Strojkem se hmota projíždí a vytvářejí se tenké plátky, které pak různě vrstvim a kombinuji. V podstatě jde o to, aby měl člověk alespoň nějakou představivost. Každým krokem v postupu tak může vznikat něco nového. Jde jen o fantazii, jak už říkala Miluška.

K času adventu se hodí třeba ozdobička na stromček ve tvaru hvězdy, kterou tady vidím, takovou mívala moje babička....

Miluška: Letos jsem poprvé začala vyrábět andělíčky, které se navlékají na drátek. Líbí se mi i tradiční vánoční ozdoby, jako je například i tato hvězda. Pocházím ze severu, ze sklářského kraje, kde jsem vystudovala sklářskou průmyslovou školu, tak mám k takovýmto předmětům blízko a ráda je i vyrábím podle vlastní fantazie.

Mimochodem, dalo by se s vaším koníčkem i uživit?

Miluška: Asi ano, ale dnes je na trhu nepřehledné množství takovýchto produktů a lidí, kteří se ruční výrobě šperků a doplňků věnují, že by to


bylo velmi náročné. Ocení to jen člověk, který se tím zabývá. Jednou se mi stalo, že jsem jela metrem a cizí paní mě oslovila s tím, že mám překrásné šperky, a zeptala se, kde jsem je koupila. Odpověděla jsem, že je sama vyrábím. Prosila mě, jestli bych jí šperk mohla vytvořit pro dceru. V metru jsme si prohodily telefonní čísla a do týdne jsem jí volala. Měla z hotových výrobků velikou radost.

Zuzka: Jak jsme obě říkaly, je to časově velmi náročné a finančně se také nejedná o levnou záležitost. Kdybych měla spočítat hodiny, které věnuji například jednomu náramku, a pak bych to měla vyčíslit, tak ten vynaložený čas vlastně nikdo nezaplatí, oproti cenám podobných vý-



Zuzka Meszárošová a Miluška Panáková se svou galerií výrobků.

robků na trhu, které jsou vyráběny strojově. Ručně dělaný šperk je vždy jedinečný. A především se jedná o to, že je tvoříme pro radost a pro potěšení druhých.

Na závěr našeho rozhovoru jsem oběma kolegyním poděkovala za to, že si udělaly čas a podělily se s námi o inspiraci věnovat se zajímavému koníčku. Společně se však obě shodují, že k tomuto hobby musí být především trpělivost a chuť tvořit. Že se vám pak ale dostane i vnitřního obohacení, protože při tom strávíte čas takzvaně sami se sebou. Nakonec výtvoří, které pak nosí kamarádky a kolegyně, těší dvojnásob. A o tom přeci koníčky jsou... 





Lednový historický kaleidoskop 2016

První část dalšího ročníku historického kaleidoskopu bude tentokrát věnována převážně tramvajím, i když jedno téma je společné i pro pražské metro. Nejdelší podkapitola nás zavede znovu do období první světové války.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP a Archiv hlavního města Prahy**

JAK TRAMVAJE PŘEPRAVOVALY KOMUNÁLNÍ ODPAD

Podíváme-li se dnes do parku na-proti tramvajové zastávky Poliklinika Vysočany, zřejmě nás nenapadne, že právě tady se řadu let odehrávala zajímavá kapitola z historie pražských elektrických drah. A pravděpodobně si zde ani nepředstavíme, že právě tu bývala nevzhledná městská skládka.

První světová válka měla za následek, že se v pražské tramvajové dopravě objevila řada nezvyklých novinek. Již jsme v posledních měsících, kdy si připomínáme sté výročí začátku a průběhu první světové války, připomněli přepravu raněných vojáků do nemocnic a lazaretů, rozvoz potravin po Praze nebo na-posedly nástup žen-průvodčích do služby na tramvajích. Na konci ledna 1916, tedy právě před sto lety, se v pražských ulicích objevila další novinka. **Jednalo se o přepravu popela a smetí**, dnes bychom zřejmě mluvili o přepravě komunálního odpadu. Podobně jako v případě převážení raněných a potravin, také v tomto případě spočívala příčina problému,

Nahoře: Ukázka třívozového vlaku pro dopravu smetí na nádvoří Rustonky.

ktej musely Elektrické podniky královského hlavního města Prahy řešit, v nedostatku koňských potahů, jež by odpad odvážely na skládku. Tehdy šlo především o popel, protože mnoho odpadků se spálilo v kamnech. Přesto v Praze (ale i v okolních tehdejších samostatných městech)

„nastala velká svízeľ v odvážení popela a smetí z veřejných komunikací“.

Úkol zabezpečit svoz komunálního odpadu tedy připadl na Elektrické podniky. Kompetentní městské orgány rozhodly, že omezeným počtem koňských potahů, které byly tehdy k dispozici, se bude odpad svážet

Fotograf chtěl tímto snímkem z Václavského náměstí zvětšit historické události 28. října 1918. Čirou náhodou zachytil i nákladní vlak se smetím, v jehož čele jede sněhový pluh, který mimo zimní sezónu sloužil jako lokomotiva nákladních vlaků.





Park u zastávky Poliklinika Vysočany. Právě tady bývala městská skládka, na kterou tramvaje vozily komunální odpad.

PŘED PŮL STOLETÍM SE ZAČALO STAVĚT PRAŽSKÉ METRO

V roce 2014 jsme oslavili čtyřicet let provozu pražského metra. Nyní si připomínáme, že od zahájení stavby už uplynulo rovné půlstoletí! „V pátek 7. ledna 1966, přesně ve 14:02 hod., se v Praze začalo se stavbou podpovrchové tramvajové dopravy...“ psalo se v tehdejší oblíbeném deníku Večerní Praha. Jak dosvědčují historické fotografie, v Opletalově ulici, kde se tato historická událost, při níž se pneumatické kladivo dělníka Bartoše poprvé zarylo do vozovky, odehrála, nebyla žádná slavnostní tribuna. Byl zde vlastně jen hlouček zasvěcených lidí.

Žádné detaily z tohoto aktu neznáme. Dobře ale víme, co následovalo. Jistě jste si správně všimli, že článek hovoří o stavbě „podpovrchové tramvajové dopravy“. Ano, před těmi padesáti lety nikdo netušil, že se vlastně začíná stavět metro. Ještě v březnu 1967, kdy se začala stavět první stanice nového systému, Hlavní nádraží, se stále stavěl **systém podpovrchové tramvaje**. První tunel měl vést pouze od Bolzanovy ulice na Karlov, kde navazoval Nuselský most. Velkoryse měla být řešena stanice Muzeum, kde se předpokládaly dokonce čtyři koleje vedle sebe (v neveřejné části stanice dokonce šest – ještě kusé odstavné koleje), umožňující přejíždění vlaků mezi tratěmi A a C, jak se ostatně navrhovalo i ve slavném válečném projektu metra od Konsorcia sdružených firem.

Současně se stavbou prvního dvoukolejného tunelu a úseku Hlavní nádraží – Muzeum ale začal – či spíše se >>>

do bývalé nepoužívané kotelny městské přečerpávací stanice vedle vodojemů v Sokolské ulici, kam měla být postavena kolejová odbočka, a odtud na skládku, která by byla zřízena ve Vysočanech, přibližně v prostoru severní části dnešní Špitálské ulice, kam měla být prodloužena kolej od konečné tramvaje u Kolbenky. Pozemek byl sice v majetku pražské obce, ale na území Vysočan, jejichž radní nedali ke zřízení skládky v těchto místech souhlas. S ohledem na závažnost problému se ale podařilo najít pro skládku jiný pozemek – v tehdejší Královské (dnes Sokolovské) ulici nedaleko mostu přes Rokytku.

Protože potřeba odvozu popela a smetí tramvajemi byla čím dál naléhavější a úpravy kotelny bývalé přečerpávací stanice ještě nebyly hotovy, rozhodla správní rada Elektrických podniků o provizorním řešení. Odpad se měl shromažďovat v novoměstském obecním dvoře v Sokolské ulici (dnes v něm sídlí krajské ředitelství Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy a centrální hasičská stanice). Právě sem měla být položena provizorní povrchová kolejová odbočka, podobné provizorium mělo být zřízeno na skládce u Rokytky. Dokonce byl 5. ledna 1916 vydán i oběžník č. 245/1915 oznamující, že za účelem odvozu smetí budou 8. ledna ráno na obou místech položeny povrchové výhybky. Nakonec vše bylo jinak. Provizorium se nekonalo, počkalo se na dokončení úprav objektu přečerpávací stanice a na obě místa byly položeny potřebné kolejové odbočky, aniž by se čekalo na povolení ministerstva železnic. Příslušné úřední jednání se proto konalo až v době, kdy byly koleje užívány a doprava probíhala.

První transport ze Sokolské ulice do Vysočan odjel 31. ledna 1916. Kromě kolejí bylo zapotřebí připravit i potřebné vozy. Využito bylo 11 starých vlečných vozů pro odvoz

sněhu, které byly uloženy v holešovickém obecním dvoře. Motorový vůz táhl dva takové vozy, přičemž každý z nich byl obsazen brzdářem. Na skládce u Rokytky i v přečerpávací stanici se prázdné vlečné vozy posunovaly ručně nebo „silou animální“. Kolejště na skládce mělo částečně trvalý charakter a částečně provizorní, přičemž se koleje na pozemku překládaly a prodlužovaly podle aktuální potřeby. Někdy se vkládaly i provizorní výhybky. Také v přečerpávací stanici bylo rozvětvené kolejště upraveno. Hlavní nákladní kolej byla v roce 1921 přeložena z bývalé kotelny do strojovny, protože původní místo bylo zapotřebí adaptovat na podružnou elektrickou stanici, dnešními slovy na měnirnu. To už ale bylo v závěrečném období přepravy smetí.

Přeprava komunálního odpadu ze Sokolské ulice k Rokytkce skončila 30. dubna 1922. Bohužel neznáme, kolik smetí se tramvajemi přepravilo v prvním roce provozu. Ve zbývajících letech 1917 – 1922 to bylo 775 669 metrických centů. V roce 1922 se přepravilo odpadu nejvíce: 225 305 q.

Skromný začátek stavby pražské podzemní dráhy. Tehdy ještě účastníci netušili, že zahájili stavbu metra.



znovu rozhořel – názorový spor mezi zastánci autonomní podzemní dráhy a již rozestavěného systému podpovrchové tramvaje. I když se to zpočátku nezdálo pravděpodobné, nakonec bylo všechno jinak. Jak je všeobecně známo, **9. srpna 1967 přijala československá vláda usnesení č. 288**, kterým přehodnotila své původní usnesení o stavbě systému podpovrchové tramvaje, a rozhodla „přistoupit bezprostředně k vybudování metra jako cílového řešení kolejového dopravního systému v hlavním městě“.

Podrobnosti si můžete přečíst v prvním svazku 1. dílu Encyklopedie pražské MHD. Ze dne na den se přestalo se stavbou tunelu a stanic podpovrchové tramvaje a dál práce pokračovaly jako stavba metra. Přesto to původně „tramvajové“ datum **7. ledna 1966 dnes zcela samozřejmě chápeme jako den, kdy se začalo stavět i pražské metro.**

PŘED 80 LETY VYJELY DO PRAŽSKÝCH ULIC POPRVÉ PONORKY

Mladá generace, pokud se o tramvaje nezajímá, možná nechápe nadpis. Ponorka není jen označení pro podmořské plavidlo, ale také pro zcela novou generaci pražských tramvajových vozidel, která se po-

Jednu z posledních „ponorek“, dodaných do Prahy v roce 1942, mohli Pražané vidět v loňském slavnostním průvodu k 140. výročí pražské MHD.



prvé v pražských ulicích objevila na počátku roku 1936. Je to samozřejmě pojmenování slangové, ale celkem odůvodněné. Zatímco do té doby se Pražané vozili v tramvajích, které měly za jízdy otevřenou plošinu, z nichž se dalo i za jízdy vyskakovat, přestože to bylo mimořádně nebezpečné a zakázané, nové vozy měly za jízdy zavřené dveře. Právě pro tuto nemožnost opustit vůz během jízdy si tramvaj zasloužila tuto přezdívku.


První „ponorka“ byla představena novinářům 17. ledna 1936. „Jízda byla zahájena o 15. hodině na náměstí Republiky a nová souprava projela trať Příkopy – Národní třída – Chotkova silnice – Belcrediho třída až k Ústřední budově elektrických podniků. Tam ve společenských místnostech byl pražským novinářům podán odborný výklad o této novince pražských elektrických drah.“ Do pravidelného provozu byly nasazeny poprvé **21. ledna 1936 na lince č. 1**, která tehdy jezdila z Vypichu na vršovické Čechovo náměstí.

Vozy se svým designem krásně hodily ke „krasinům“ – vlečným vozům se středním vstupem dodávaným od roku 1930. Z pohledu cestujících byla novinkou jednosměrnost vozů, které se tak daly používat jen na tratích vybavených kolejovou smyčkou (případně trojúhelníkem) a vedle již

zmíněných dveří, které se za jízdy zavíraly, se do vozů nastupovalo jen předními dveřmi a vystupovalo jen zadními. Přesnější by bylo říkat „druhými“, protože se nacházely uprostřed vozové skříně. Cestující museli procházet kolem pevného stanoviště průvodčího. V dosavadních obousměrných motorových vozech totiž průvodčí procházel vozem, v nových vozech, poprvé od zavedení tramvajové dopravy v Praze, mohl při výkonu služby sedět.

Samozřejmě že „ponorky“ měly technických novinek víc. Patřila mezi ně i snížená přední plošina usnadňující nástup. V roce 1936 byly Elektrickým podnikům dodány čtyři, v následujících letech přibývaly další. Zpočátku byly dodávány v úpravě pro levostranný provoz, dodávky z let 1939 a 1942 byly od počátku připravené pro pravostranný provoz. Celkem jich Elektrické podniky zakoupily 64 a **Pražané se jimi vozili až do roku 1968**. Dnes se můžeme s „ponorkou“ setkat v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze a občas také na lince č. 91 nebo při zvláštních jízdách.

JEDNOU VĚTOU

Před **105** lety, 2. ledna 1911, byl v Praze na tramvajích poprvé zahájen tzv. „noční provoz“, který ale trval jen do půlnoci. • Od 1. ledna 1971 (před **45** lety) se uskutečnila zásadní reorganizace Dopravního podniku hlavního města Prahy a jeho přeměna na „výrobně hospodářskou jednotku trustového typu“, rozdělenou na více autonomních Dopravních podniků, což mělo za následek, že i název městského dopravce se začal psát v množném čísle – Dopravní podniky hlavního města Prahy. • Od 17. ledna 1936 – před **80** lety – byl zahájen provoz na nové tramvajové trati Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna, vedené Argentinskou přes tehdejší Trojský most a ulici V Holešovičkách. 

Dole: Interiér prvních „ponorek“. Kromě tradičních podélných dřevěných lavic přinesl i příčná čalouněná sedadla.

Zcela dole: První „ponorka“ na nádvoří Rustonky v lednu 1936.



Letem dopravním světem

Vzpomínáte si na příspěvek v rubrice PEL-MEL zaměřený na originální architekturu stanic metra? Tentokrát se podíváme na zastávky autobusů, na nichž se také „vyřádili“ architekti a které tak nezapadnou do šedi velkoměst. Naopak se třeba stanou jednou z charakteristik města a přilákají další cestující nebo jen zpříjemní čekání na autobus či zlepší náladu kolemjdoucích.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**

Technicky zaměření odborníci by asi namítli, že autobusová zastávka musí především plnit svou základní funkci: být místem určeným k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících, které je předepsaným způsobem označené a vybavené. Svou konstrukcí a příslušenstvím by měly splňovat požadavek přiměřených nákladů s důrazem na odolnost vůči vandalům. Současně by však mohly zatraktivnit podobu daného města a dotvářet jeho estetický vzhled, aniž by musely být něčím okázalým. Na následujících řádcích si ukážeme, že po celém světě existuje řada nápaditých zastávek, které se staly uměleckými díly ve veřejném prostoru.



EINDHOVEN (NIZOZEMÍ)

V nizozemském městě Eindhoven byla designovým studiem WVTCK navržena zastávka se střešou porostlou trávou jako součást záměru místního zastupitelstva vytvořit zelené město.

turisty, kteří navštěvují blízký region Bregenzerwald. Každá zastávka je řešena jiným způsobem, a je tak svým způsobem unikátní. Jedna ze zastávek v městečku Krumbach slouží současně jako malá rozhledna, která nabízí svým návštěvníkům krásný rozhled do krajiny.



ATHENS (ATHENS-CLARKE COUNTY, STÁT GEORGIA, USA)

Sochař Christopher Fennell využil staré školní autobusy, z kterých vyrobil 60 zastávek v městě Athens (USA).

PRAHA

Tzv. chytrou zastávku si mohli cestující prohlédnout a vyzkoušet v ulici Na Příkopě v Praze od 14. do 27. října loňského roku. Jednalo se o iniciativu sdružení Pro lepší město v rámci expozic posledního ročníku Designbloku (mezinárodní přehlídka současného designu). Zastávka nové generace byla navržena dvojicí studentů Eduardem Herrmannem a Matějem Coufalem. Kromě možnosti připojení k WiFi nebo dobíjení mobilního telefonu je v zastávce zabudován LCD monitor s jízdními řády i mapou, která zobrazuje památky v okolí.

KRUMBACH (RAKOUSKO)

Se zajímavým nápadem přišlo malé rakouské město Krumbach. Zastupitelé města pozvali 7 světoznámých architektů, kteří navrhli zastávky výměnou za dovolenou strávenou v této oblasti. Architekti spolupracovali s místními stavebními firmami, jež výstavbu následně realizovaly. Cílem celého projektu bylo přilákat

BALTIMORE (STÁT MARYLAND, USA)

Tato netradiční autobusová zastávka v americkém Baltimoru je dílem španělského kolektivu Mmmm. Zastávku tvoří tři písmena BUS. Každé z nich poslouží dvěma až čtyřem lidem jako ochrana před deštěm, sluncem či větrem, současně jsou ale také určena k odpočinku a zábavě. Mají lidem zpříjemnit čekání na autobus, mohou zde odpočívat, děti mohou písmena prolézat, či se na nich klouzat.

SCOTTSDALE (STÁT ARIZONA, USA)

Čtyři přístřešky ve tvaru vlny byly vytvořeny umělcem Kevinem Berrym v roce 2006 pro město Scottsdale.



V hledáčku Lída Baarová či Urbinská Venuše

Text: Milan Slezák

Kulturní akce se v lednu roz-
bíhají většinou spíše zvolna.
Téměř se všim se finišovalo
ke konci roku, a tak je, co se nejrůz-
nějších druhů umění týká, jako návrat
do posváteční reality asi nejsnadnější
vyrazit do kina nebo koncertem měsíce
na některý z koncertů.

Pokud se rozhlédneme po při-
pravovaných lednových filmových
premiérách v našich kinech, může-
me narazit třeba na nový western
Quentina Tarantina **Osm hrozných**
(s hudbou „westernového klasika“
Ennia Morriconeho a herci jako třeba
Samuelem L. Jacksonem nebo
Kurtem Russelem). Mimochodem,
moc westernů, kde jednou z kulís
děje je sněhová bouře, si člověk pře-



ci jenom asi nevybaví. Do distribuce
se s premiérou 21. ledna dostává
film režiséra Filipa Renče **Lída Baar-
ová** v titulní roli s Táňou Pauhofovou.
Bude tak možno posoudit, nakolik

Baskytarista Peter
Hook v Lucerna Music
Baru dá vzpomenout
skupinám Joy Division
a New Order.



se film nechal životem slavné he-
rečky pouze inspirovat nebo zda se
ubírá v mantinelech daných pravidly
životopisného žánru. Lednová várka
premiér myslí i na příznivce černých
životopisného žánru. Lednová várka
premiér myslí i na příznivce černých
severských komediálních dramát.
Pro ně je tu islandský snímek **Fúsi**,
který byl v předpremiéře s poměrně
solidními ohlasy uveden již na Mezi-
národním filmovém festivalu v Karlo-
vých Varech.

O Lídě Baarové vstu-
pil do kin a na inter-
net dokument Heleny
Třeštkové **Zkáza
krásou**, ale blíží se
i premiéra hraného
filmu Filipa Renče
s Táňou Pauhofovou.

No a na začátku zmiňované kon-
certy? O2 Arena myslí v lednu jak
na příznivce tvrdší hudby, tak i popu.
Těm prvním přijedou zahrát ve stře-
du 27. ledna američtí maskovaní,
do ranku soudobých metalových
kapel zařazovaní **Slipknot**. A nelze
vyložit, že slušný počet diváků
dorazí i kvůli předkapela, již nebude
nikdo jiný než legendární hardcoreo-
vá „značka“ z Los Angeles, soubor
Suicidal Tendencies. O pár dní poz-
ději, v sobotu 30. ledna, už bude ale
stejná hala patřit současné popové
hvězdě, která již dávno překročila
hranice rodné Anglie, zpěvačce **Ellie
Goulding**. Zmínit můžeme i vzpomí-
nání na hudbu skupin Joy Division
a New Order, jemuž plánuje věnovat

Vpravo: K světozná-
mým dílům Tiziana
patří i Urbinská
Venuše z roku 1538.

svůj koncertní program baskytarista
obou zmíněných kapel Peter Hook
se svým projektem **Peter Hook and
The Light** v Lucerna Music Baru v pá-
tek 29. ledna.

Na závěr jedna pozvánka na výsta-
vu – v Císařské konírně Pražského
hradu můžete až do 20. března 2016
vidět výstavu „**Tiziano Vanitas – bás-
ník obrazu a odstínu krásy**“. Jedná se
o výjimečnou příležitost představit
lidem úžasnou tvorbu umělce, který
učaroval celé Evropě a nepřestává
fascinovat ani o mnoho staletí poz-
ději. Tizian je jeden z nejvýznamněj-
ších umělců pozdní renesance a me-
zinárodně uznávaný malíř, jehož díla
patří k těm nejcennějším pokladům
světového uměleckého dědictví.
Na obrazech zapůjčených z prestiž-
ních italských a dalších zahraničních
institucí a soukromých sbírek okouz-
lí návštěvníka smyslné a tajuplné
ženské podobizny, obvykle inter-
pretované jakožto alegorie marnosti
– vanitas. Současně bude moci dí-
vák obdivovat realisticky provedené
portréty a autoportréty z umělcevy
pozdní tvorby.



FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY

V jaké zastávce se nachází linka 18?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte rodinnou vstupenku do Králov-
ství železnic a 2 CD „Příběhy 20. století“.

Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 31. ledna 2016** na e-mailovou
adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět:
Fotosoutěž).

Správná odpověď na otázku
**Jakou ulicí jede speciální tramvaj
s pluhem?** z Fotosoutěže v DP
kontaktu 12/2015 zněla: **ulice
Evropská**.

Z autorů správných odpovědí
byl vylosován a knižní kuchař-
kou Evy Filipové odměněn:
Ladislav Müller.



Foto: Petr Hejna






KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení citátu Karla IV.: (1316 – 1378:

Co platna jest urozenost nebo hojnost jmění, není-li při nich čistého...(Tajenka).

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete nejpozději do **neděle 31. ledna 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: powerbanku Xiami k nabíjení mobilů, navigací apod. a další dva vylosovaní flash disk 8 GB.

POMŮCKY: CERN, SKALD	MOŽNOST VOLBY NEBO VÝBĚRU	HLAS MEDVĚDA	SOUHVĚZDÍ ZVĚRO-KRUHU	JMÉNO ZPĚVAČKY SIMONOVÉ	POSLOUP-NOST		MĚKKÝ KOV	NÁZEV HLÁSKY R	VODNÍ ŽIVOČICH	RUSKY „LID“		MEČ SAMURAJŮ	GEN (ZASTAR.)	DĚMON	URAZITI JÍZDOU	HODNOTIT
KONTURA						EVR. RADA PRO JAD. VÝZKUM PRAŽ. VRCH					ŽIDOVSKÁ OSADA STYK DVOU ULIC					
2. DÍL TAJENKY																
UMĚLÉ SLADIDLO								ODNÍMAT KOVOVÝ PRVEK					TOUŽEBNÉ PŘÁNÍ DOMÁCKY VIKTORIE			
INICIÁLY MALÍŘE MUNCHA			DOMÁCKY TITUS ORVANÁ				MĚLCE ROZRYT PLUHEM DRŽET SE							ONI DOSTATEČ. ZNÁMKA (SLANG.)		
	KREMATORIJUM	OPUCHLE ČLENSKÝ STÁT USA							DOKONČIT NOŠENÍ SLOVENSKY „LOTR“							
SOUPRAVA					DALMATSKÉ VÍNO MAČKAT (TLAČÍTKO)					SLOVENSKY „VTIP“ JEDNOST. VOZIDLO.					ITALSKÉ KORENĚNÉ VÍNO	SNĚHURČIN TRPASLÍK
POVEL KOČIHO				1. DÍL TAJENKY ZN. NANO-COULOMBU								NĚKAM (KNIŽNĚ) ZAHRADNÍ BYLINA				
ROSTLINA PAZNEHT-NÍK						TYHLE ITALSKÝ HOUSLAŘSKÝ ROD						SEDĚT (DĚTSKY) OČNÍ LÉKAŘ (SLANG.)				
ZNAČKA ITALSKÝCH AUT							PRAŽSKÁ ČTVRT UČEDNÍK						PLOŠNÉ MÍRY PROUTĚNÉ NÁDOBY			
SLOVENSKÉ UKAZOVACÍ ZÁJMENO				SLOVENSKÝ DENÍK INIC. RACHMANINOVA				ROČNÍ KUŇ 506 (ŘÍMSKY)						INIC. ATL. DVOŘÁKA MEGAELEKTRONVOLT		
INICIÁLY ZPĚVAČKY SODOMY			NORSKÝ LID. PĚVEC ZVRATNÉ ZÁJMENO						STAR. MUŽ. JMÉNO TROŠKOVY INICIÁLY							
3. DÍL TAJENKY																
SCHOP-NOST SEBEPRO-SAZENÍ											JMÉNO HERCE COSTNERA					

HLAVNÍ CENA: POWERBANKA XIAOMI POWER BANK 16000 mAh SILVER

Moderní a zároveň elegantní Powerbanka má extrémní kapacitu 16 000 mAh. Tento externí zdroj můžete využívat pro nabíjení mobilních telefonů, iPodů, GPS navigací, MP3 přehrávačů, fotoaparátů nebo digitálních kamer. Velkou kapacitu baterie oceníte hlavně na delších cestách, výletech, na dovolené a všude, kde nebudete mít delší čas a přístup k el. síti. Integrovanou Li-Ion baterii lze jednoduše nabít prostřednictvím micro USB konektoru.

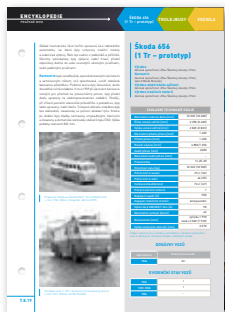
Výhodou této Powerbanky je možnost nabíjení dvou zařízení současně pomocí 2x USB výstupu. O stavu nabití baterie vás informují čtyři LED diody. O bezpečnou ochranu proti přepětí, přehřátí, vybití a přebíjení se zase starají moderní řídicí čipy. Powerbanka má elegantní hliníkové pouzdro zhotovené z jednoho kusu, které je odolné proti vodě i korozi. S touto skvělou záložní baterií se vám už nikdy nestane, že budete mít vybitou baterii vašich přístrojů.



ENCYKLOPEDIE PRAŽSKÉ MHD

Unikátní projekt z edice Dopravního podniku hlavního města Prahy s novým svazkem

Dopravní podnik hlavního města Prahy pokračuje ve vydavatelském projektu Encyklopedie pražské MHD, která se skládá ze dvou dílů, prvního, věnovaného historii a současnosti pražské městské hromadné dopravy, a druhého, jehož obsahem je vozový park.



Vklad do 2. dílu:
Trolejbusy, lanové dráhy, historická vozidla
320 Kč



Vklad do 2. dílu:
Autobusy
320 Kč



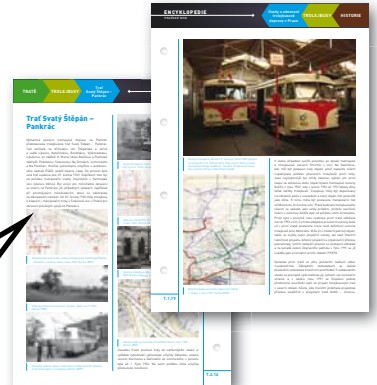
Encyklopedie
šanon 2. díl
130 Kč



Encyklopedie
šanon 1. díl
150 Kč

Vklad do 2. dílu:
Vozový park metra
170 Kč

Vklad do 1. dílu:
Historie trolejbusů
135 Kč



Vklad do 1. dílu:
Historie lanovek
80 Kč

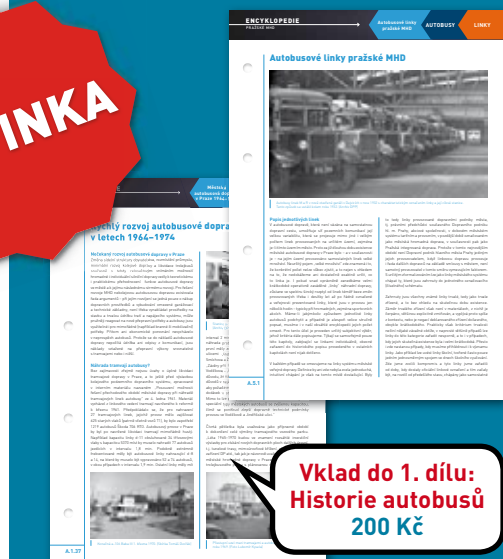


Vklad do 1. dílu:
Historie autobusů
200 Kč



Vklad do 1. dílu:
Historie
a současnost metra
450 Kč

NOVINKA



K zakoupení v Infocentrech DPP



infolinka

296 19 18 17

Komplet i na: www.mhd140.cz



Dopravní podnik hlavního města Prahy