

JAK ŠEL ČAS KOLEM VÝTAHŮ NA MŮSTKU ZASTÁVKOVÝ PŘÍBĚH JAK Z AKČNÍHO FILMU K ČEMU DRUHÝ PANTOGRAF?





Vážená redakce,

děkuji za pěkný článek o módní přehlídce („Velká módní přehlídka“ na str. 23 až 25 v DP kontaktu 11/2015 – pozn. red.). A řeknu hned - jako chlap mám sice z „řádění“ paní módy osypky a když si musím kupovat něco na sebe, nikdy se to neobejde bez strachu z nekonečného zkoušení a zklamání. Nemám totiž konfekční postavku (185cm - 115 kilo) a asi největší fór nastane, když si mám vyfasovat čepici dispečerku. Jsme u podniku tři, kterým narostla hlava do čísla 63. Tento článek ale ve mně vyvolal spoustu úsměvných vzpomínek.

Samosebou, že jako metrák vzpomínám na časy hnědé barvy a košile banánové žlutí. Radši si ani nepřejte slyšet, jak jsme nazývali barvu stejnokroje. Skutečně, kaštanová to nebyla. Vidím, že kolegyně Lenka

Nehilová na fotografii salutuje v obleku dozorčí turniketetu. Funkční označení se nosilo do revoluce, pak odešlo na smetiště dějin. A možná je to škoda, věděli jsme totiž okamžitě, s kým máme tu čest. Stejnokrojová kravata je cudně skryta v saku a tak není vidět, jestli je na ní žluté nebo stříbrné „M“ či je bez něj. Na vysvětlenou - žluté orámované M se vyskytovalo normálně, stříbrné, respektive bílé se fasovalo jen na samém začátku provozu. Táta jednu kravatu měl, hlídal ji jako oko v hlavě a protože jsme v roce 1989 oba jezdili slavit různé -cátiny (Gottwaldov, Brno, Jihlava), oblékal jsem hnědou barvu i mimo Prahu. A vzácná stará kravata k ní patřila. Hnědá kravata bez znaku patřila k uniformě tuším od roku 1991.

Zůstávám ještě u Lenky. Nosí letušku s okřídleným a ohvězďovaným kolem. K tomu se váže další dvojice vzpomínek - jedna na přelom historie, kdy jsme všichni proklínány socialistický symbol stříhali, a také na dobu před Listopadem, kdy kontrolní orgány často udělovaly pokuty za to, že hnědá nebo červená čepice nebyla tímto symbolem označena.

Přesouvám se na stranu 25 a vidím záběr, který komentoval dopravní lektor pan Klofáč několika neslušnými slovy. Ta paní totiž na nástupišti s pohotivkou neměla co dělat, podle funkčního označení to byla „pouhá“ turniketačka a navíc dává vlaku návěst „pohotiví k odjezdu“ již v okamžiku, kdy je vlak v pohybu. Ale to by vadilo jen dopravním fajnšmekrům. Přesto si na to pamatují, jak tahle dopravní legenda v kurzu na přelomu let 1985 a 1986 o téhle fotografii vy-

právěla. Vůbec, pan Klofáč byl pán, kterého znalo celé metro a dost často se před ním třásl. Uměl naučit, hrozně moc si pamatoval, a když někomu vynadal, tak to sedělo.

A ještě na něco jsem si vzpomněl - na barvu stejnokroje. Ta totiž ani omylem nebyla hned od počátku hnědá - Ing. Lacek dokonce navrhoval, aby se na první pohled dalo poznat, jestli ten dozorčí, co vás „vyhazuje“ ze soupravy na konečné, je na své domovské trase nebo je zde jen hostem. Vzpomínám také na jeden víkend v září 1989 a oslavy 120 let tramvají v Brně. Brno má přátelské styky s Voroněží a jedním z hostů byl i ředitel tamního dopravního podniku. Nosil čtyři velké zlaté hvězdy, ale sáčko a kalhoty byly černé. A létající talíř též. Ale vážně - v roce 1973 vydal Dopravní podnik publikaci k zahájení provozu metra trasy C. A v ní je velmi zajímavá fotografie - dozorčí personál nenosí hvězdičky, ale na rukávu má stylizovaná emka - prostě to trochu připomíná označení leteckého personálu civilních aerolinek. Ale bohužel, Rusové nosili na hlavách létající talíře a hvězdičky byly hvězdičky, i když místo pěti měly ty pražské cípů nakonec osm. Ještě že holky místo dispečerek nenosí barety, to by pak vypadaly jako výsadkářky.

A ještě jedna perlička na úplný závěr - když se řešilo, jakou barvu dostane „krtek“ po roce 1996, napadlo někoho, že by nám slušela fialová. A asi 10 sad se tehdy zkušelo na stanici Muzeum. A neujalo se. Asi našťestí.

Se srdečným pozdravem, ale snad radši bez ruky políbení paní módě **Aleš Karlovský**

Z děkovního dopisu Josefa Rubína ze dne 10. ledna 2016 adresovaného garáži Klíčov:

Vážení,

dovoluji si předložit Vám skromný návrh na udělení veřejné pochvaly, popř. dalšího ocenění, jednomu z Vašich řidičů autobusů MHD, za vzorný výkon služby.

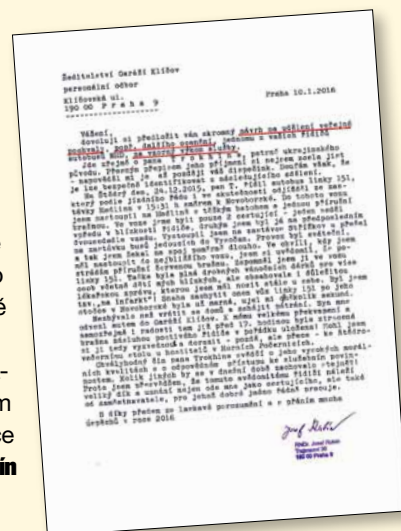
Jde o pana Trokhina, patrně ukrajinského původu. Přesným přepisem jeho příjmení si nejsem zcela jist - napověděl mi je až později Váš dispečink. Doufám však, že je lze bezpečně identifikovat z následujícího sdělení.

Na Štědrý den, 24. 12. 2015, pan T. řídil autobus linky 151, který podle jízdního řádu i ve skutečnosti odjížděl ze zastávky Madlina v 15:31 h směrem k Novoborské. Do tohoto vozu jsem nastoupil na Madlině s těžkým batohem a jednou příruční brašnou. Ve voze jsme byli pouze 2 cestující - jeden seděl vpředu v blízkosti řidiče, druhým jsem byl já na předposledním dvousedadle vzadu. Vystoupil jsem na zastávce Střížkov a přešel na zastávku busů, jedoucích do Vysočan. Provoz byl sváteční a tak jsem čekal na spoj poměrně dlouho. Ve chvíli, kdy jsem měl nastoupit do nejbližšího vozu, jsem si uvědomil, že postrádám příruční červenou brašnu. Zapomněl jsem ji ve voze linky 151. Taška byla plná drobných vánočních dárků pro více osob, včetně dětí mých blízkých, ale obsahovala i důležitou lékařskou zprávu, kterou jsem měl nosit trvale u sebe. Byl jsem tzv. „na infarkt!“ Snaha zachytit onen vůz linky 151 po jeho otočce v Novoborské byla už marná, ujel mi o několik sekund.

Nezbývalo než se vrátit domů a zahájit pátrání. Syn mne odvezl autem do garáží Klíčov. K mému velkému překvapení a samozřejmě i radosti tam již před 17. hodinou byla ztracená brašna zásluhou poctivého řidiče v pořádku uložena! Mohl jsem si ji tedy vysvednout a dorazit - pozdě, ale přece - ke štědrovečernímu stolu hostitelů v Horních Počernicích.

Chvályhodný čin pana Trokhina svědčí o jeho vysokých morálních kvalitách a o odpovědném přístupu ke služebním povinnostem. Kolik jiných by se v dnešní době zachovalo stejně?! Proto jsem přesvědčen, že tomuto svědomitému řidiči náleží veliký dík a uznání nejen ode mne jako cestujícího, ale také od zaměstnavatele, pro jehož dobré jméno řádně pracuje.

S díky předem za laskavé porozumění a s přáním mnoha úspěchů v roce 2016 **RNDr. Josef Rubín**



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

tentokrát bych se na tomto místě s Vámi rád podělil o jeden příběh, který se týká všem jistě dobře známé „Orionky“. Před šesti lety byl tento objekt vyčleněn jako nepotřebný majetek a byl určen k prodeji. Po delších úvahách a s přihlédnutím k významnosti tohoto objektu nejen pro DPP, došlo v lednu letošního roku ke změně rozhodnutí – Orionka se prodávat nebude, DPP by ji rád revitalizoval a dále využil.

Rád bych ale začal popořadě – z historického hlediska areál představuje nejstarší technické zázemí vybudované dnešním Dopravním podnikem hlavního města Prahy. Jedná se o prostor bývalé provozovny Trakční vedení, všeobecně známý pod označením Orionka podle nedaleké, dnes již zbořené továrny na orientální cukrovinky, sloužící původně jako tramvajová vozovna. V roce 1897 byla postavena remízní hala podél Korunní třídy a současně s ní administrativní a obytná budova Hrdešinská 71. Tyto dva objekty postavilo město Královské Vinohrady pro svůj samostatný dopravní podnik. O rok později byly Elektrickými podniky postaveny další haly a dolní administrativní budova Benešovská 1. Tramvajovému provozu areál sloužil do roku 1933.

V roce 1935 byla část areálu předána oddělení Vrchní vedení, v letech 1949–1955 sloužila dolní hala jako vozovna trolejbusů. Po jejím vyklizení byla v roce 1956 také předána provozovně Vrchní vedení, která zde sídlila prakticky až do roku 2012.

V té době byl však již areál vyčleněn jako nepotřebný a bylo rozhodnuto o jeho prodeji. Na zasedání představenstva a dozorčí rady 11. ledna 2016 bylo rozhodnutí o prodeji změněno. Orionka zůstane i nadále v majetku DPP. Naší snahou bude zřídit v jejích historických prostorách vzdělávací a muzejní objekt, který by doplnil střešovickou vozovnu, jež je v současné době na hranici svých možností a další rozvoj neumožňuje. V Orionce by tak mohl vzniknout nový prostor, kde se průvodci budou moci celoročně scházet se zájemci nad bohatou a zajímavou historií MHD v Praze. Lektory pak budou moci prostřednictvím výchovně vzdělávacích programů seznamovat mladou generaci s vývojem dopravy, probouzet v ní aktivní zájem a potažmo tak získávat další pokračovatele pro dopravní obory.

Věřím, že se nám podaří společnými silami důstojné místo pro rozšíření našich



muzejních a kulturně vzdělávacích aktivit zrealizovat. Myslím si, že si to zaslouží jak DPP a hlavní město, tak i samotná Orionka.

Jaroslav Ďuriš,
generální ředitel

OBSAH 02 • 2016

- 2 Listárna
4–5 Aktuálně
6 Co o nás píší média

Z PODNIKU

- 7–9 K čemu druhý pantograf?
10 Provozní komise je místem řešení
11 Jak šel čas kolem výtahů na Můstku
12–15 Preference pražských tramvají v roce 2015
18–19 Rok 2015 pohledem podnikových hasičů
20–21 Zastávkový příběh jak z akčního filmu

SERIÁL

- 16–17 MHD v hledáčku fotografů: Filip Jiřík

ZAJÍMAVOSTI

- 22–23 London Transport Museum – druhý díl

HISTORIE

- 24–26 Únorový historický kaleidoskop 2016

KULTURA / SOUTĚŽ

- 27 Pozvánka na Škorpióny či do Země bohů
Fotosoutěž pro vnímavé cestující o ceny

ZE SVĚTA

- 28–29 Halle: tramvaje na metrovém rozchodu – 1. díl

PEL-MEL

- 30–31 Tel Aviv a jeho plány na metropolitní MHD

ZÁBAVA

- 32 Křížovka o věcné 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: 22. 1. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.





ODEŠEL JIŘÍ JUNEK

Motivy na jeho fotografiích se nedají zopakovat. Mohl být v jakýkoli čas na jakémkoli místě a na paměťovou kartu zaznamenat stav, situaci a události, které už druhý den vypadaly jinak či byly před objektivem skryty. Pro stavbu metra to platí dvojnásob a Jiří Junek měl to štěstí, že pod hlavičkou Metrostavu nejen tuto stavbu mohl metr po metru zaznamenávat pro současnost i budoucí generace. Měl a mohl, protože se 18. ledna 2016 rozhodl pro cestu nejděleš, odejít na druhou stranu tunelu. Kdo Jiřího Junka potkal, určitě od něho minimálně jednou slyšel jeho oblíbenou větu: Jsme tu jen na návštěvě, proto užijeme každého dne. A kdo navštívil jednu z jeho výstav, poznal zákoutí naší planety díky jeho barevnému fotografickému oku. A DP kontakt rád využíval fotografií, které stopovaly postup výstavby pátého áčka a nesly podpis Jiří Junek. Čest jeho památce. **(red)**

INFORMACE O VÝBĚROVÝCH ŘÍZENÍCH S KOMISÍ PRO ZAMĚSTNANCE DPP I DO E-MAILU

Personální úsek využívá všech možných prostředků, aby průběžně poskytoval informace z personální oblasti všem zaměstnancům DPP. Využíván je v maximální míře především intranet Dopravního podniku, který je dostupný nejen na osobních počítačích, ale i na informačních stojanech. Některé skupiny zaměstnanců však mají přístup k takto podávaným informacím značně omezený. Zejména jim bychom rádi umožnili přístup k informacím ve větším rozsahu, než je tomu dnes.

Nemáte přístup na intranet a chcete také získávat informace o vyhlášených výběrových řízeních s komisí na obsazení vybraných pracovních míst v DPP? Zašlete na adresu vyberovazizeni@dpp.cz vaši e-mailovou adresu, na kterou chcete tyto informace dostávat. V žádosti uveďte své osobní číslo a číslo nebo název útvaru, ve kterém působil. Informace o vyhlášení výběrových řízení (s komisí) vám budou pravidelně zasílány po dobu 1 roku. Po uplynutí tohoto období se však musíte opět do registru přihlásit. Na výše uvedené e-mailové adrese máte také možnost kdykoliv požádat o ukončení zaslání těchto informací. Bližší informace vám rádi poskytneme na telefonním čísle 222 672 346. **(zv)**

SETKÁNÍ REDAKČNÍCH RAD DP KONTAKTU SE VYDAŘILO

V malém sále Konferenčního centra v sídle Dopravního podniku v Sokolovské ulici v úterý 2. února 2016 proběhlo setkání bývalých a současných členů redakční rady časopisu DP kontakt. U příležitosti krásných kulatých dvacátých narozenin, které časopis oslavil v minulém roce, se vzpomínalo na jeho úplné začátky, kdy se ještě grafická podoba hlavičky i samotného čísla rozkreslovala tužkou na papír. Mezi zúčastněnými nechyběli ani tři členové tehdejší přípravné komise časopisu, a to Jiří Cimrhakl, Zdeněk Došek a Pavel Fojtík. **(jaš)**

PĚVECKÝ SBOR VYSTOUPIL S CIMBÁLOVKOU

V neděli 3. ledna 2016 se uskutečnil již tradiční „novoroční“ koncert Pěveckého sboru DPP. Program s podtitulem „Vánoce u cimbálu“ přilákal do kostela Nanebevzetí Panny Marie a sv. Karla Velikého v Praze na Karlově opět početnou návštěvu. Přítomní měli možnost ocenit nejen známé a méně známé koledy, ale též originální hudební doprovod Cimbálové muziky Lašár z Velkých Pavlovic. **(dol)**



Foto: Jiří Sámal



„EVIČKA“ V PROVOZU S CESTUJÍCÍMI

Do zkušebního provozu s cestujícími byl od pondělí 1. února 2016 zařazen prototyp čtyřnápravové 100% nízkopodlažní tramvaje EVO1. Po dobu zkoušek je deponován ve vozovně Strašnice, ve všední dny bude vypravován na linku č. 6, o víkendech pak na linky č. 5 a 7. Vůz je majetkem výrobce a jeho provoz s cestujícími je součástí schvalovacího procesu nového typu. **(rm)**

Foto: Robert Mara



Foto: Robert Mara

POSLEDNÍ TRAMVAJE T3SU VE VOZOVNĚ STRAŠNICE

V pondělí 1. února 2016 byla do provozu naposledy vypravena strašnická souprava č. 7001–7020 (linka 22, pořadí 517). Od následujícího dne byly nejstarší tramvaje T3SU a T3SUCS s odporovou regulací provozovány již jen ve vozovně Žižkov. Strašnice byly druhou pražskou vozovnou, která začala do sítě vypravovat moderní čtyřnápravové tramvaje vycházející z koncepce PCC – první „té-jedničky“ odsud začaly vyjíždět na linku č. 4 již od konce roku 1954. Od roku 1962 byly ze Strašnic po dobu 54 let vypravovány i vozy modelové řady T3 původní konstrukce s odporovou regulací se zrychlovačem (typy T3, T3SU, T3SUCS). V letošním roce se tato historie uzavřela a již nyní je jisté, že strašnický rekord ve vztahu k nerekonstruovaným vozům T3 již nebude překonán. Zatímco vůz č. 7001 bude ještě využíván v provozu, vůz č. 7020 je již vyřazen a určen k odprodeji. (rm)

VELKOKAPACITNÍ MERCEDES-BENZ CAPACITY L V CENTRU ZÁJMU

Na autobusovém obratišti Letiště Václava Havla byl v pondělí 8. února 2016 oficiálně představen nový velkokapacitní dvoučlánkový autobus, který by do budoucna mohl zlepšit přepravu cestujících na pražské letiště. Autobus v průběhu února prošel dvoutýdenním testováním na trase linky č. 119 mezi Nádražím Veveslavín a ruzyňským letištěm, kdy mu byly simulovány provozní podmínky včetně umístění zátěže v interiéru. Kromě zástupců médií a vybraných hostů z pondělního slavnostního aktu měli možnost projet trasu z Veveslavína na letiště v rámci prezentačních jízd i zájemci z řad veřejnosti. Podrobnou reportáž o zkušením provozu autobusu se dočtete v březnovém čísle DP kontaktu. (jaš)



Foto: Jana Šejnohová



Foto: Robert Mara

TROLEJBUS V DALŠÍ FÁZI

Renovace trolejbusu Praga TOT v opravě autobusů DPP pokračovala do další fáze. Po šesti letech, které uplynuly od přistavení k renovaci, se rozpracovaný trolejbus dostal ven z haly, aby mohl být přesunut do stříkacího boxu, kde postupně proběhne jeho příprava na finální povrchovou úpravu části karoserie. (rm)

DOPRAVNĚ-EKONOMICKÁ KOMISE UITP ZASEDALA V CAGLIARI

V prosinci minulého roku se uskutečnilo 92. zasedání Dopravně-ekonomické komise UITP, jehož organizace se tentokrát zhostilo hlavní město italského ostrova Sardinie – Cagliari. Za DPP se jednání zúčastnila Helena Pospíšilová. V průběhu dvou dnů přednášek a následných diskusí byla projednávána hlavní ekonomická témata, která v současné době výrazným způsobem ovlivňují fungování dopravních podniků v Evropě. Kromě témat, jako je způsob financování infrastruktury nebo míra návratnosti kapitálu a její vazba na přiměřený zisk, byla například řešena problematika digitalizace, jejíž dopady se projevují ve všech podnikatelských činnostech. Objevují se možnosti v oblastech rozvoje nových služeb, kontaktu se zákazníky i v oblasti dopravních prostředků. Rovněž roste množství dat, která mají dopravci k dispozici. S jejich shromažďováním a zpracováním jsou spojeny náklady. Zároveň se však jedná o data, která mohou být užitečná i pro veřejnost. Jedním z úkolů dopravních podniků je tak hledání cest ekonomického využití těchto dat jako dalšího zdroje financování podniku. (dh)



Z čísla autobusu lidé vyčetli cenu lístku i navazující spoj

V červenci chystá Ropid přecíslovat spoje MHD. Tramvajových linek zvažuje ponechat jen čtrnáct - stejný počet jako v roce 1908, kdy se čísla na tramvajích objevila poprvé.

Adam Váchal
redaktor MF DNES

PRAHA Když v září 1875 vyjela první koněpřežná tramvaj od právě rozestavěného Národního divadla ke karlínské Invalidovně, nebylo potřeba ji označovat žádným číslem. Všichni obyvatelé Prahy věděli, kam koňkou dojedou.

O pár let později už Prahu brázdilo hned několik takových spřežení. Proto bylo nutné od sebe jednotlivé vozy odlišit. „Na jednotlivých linkách byly tehdy umístěny svítilny s barevnými terčí. Cestující tak jednotlivé linky rozpoznal podle barev,“ vysvětluje vedoucí archivu dopravního podniku Pavel Fojtík.

Systém, který zavedli soukromí dopravci, následně převzaly Elektrické podniky hlavního města, předchůdce dnešního dopravního podniku.

Jenže režim barev začal být se stále větším počtem tramvajových linek nepřehledný. V roce 1907 proto odborníci přes dopravu rozhodli vyměnit barvy za čísla. „Vůbec první tramvajová linka dostala číslo 5. Stalo se to 24. října 1907. Dodnes ale nikdo vlastně neví, proč zrovna číslo 5,“ popisuje Fojtík. Linka vozila

cestující po stejné trase jako již zmíněná první pražská koňka. Tedy od Národního divadla do Karlína. Zbýlé tramvaje dostaly čísla o rok později, v roce 1908.

„Tramvajová síť tehdy shodou okolností obsahovala dohromady čtrnáct linek. Se stejným počtem tramvají počítá společnost Ropid v jednom ze svých návrhů na červencovou změnu MHD,“ dodává Fojtík.

Zda však organizátor hromadné dopravy skutečně takto zredukuje počet linek, není jisté.

Dvojka znamená dvě koruny
Zatímco tramvaje bylo nutné očíslovat už v první dekádě 20. století, pražské autobusy se dočkaly čísel za čelními skly až mnohem později. Konkrétně v roce 1951.

„Do té doby byly jednotlivé autobusové linky označovány písmeny,“ říká Fojtík.

Označení autobusů čísly bylo spojeno se zavedením jednotného tarifu MHD. Aby si lidé na jízdních řádech nepletli autobusy s tramvajemi a trolejbusy, označil dopravce všechny autobusy čísly od 101 výš. Čísla však měla mít ještě jakousi přidanou hodnotu.

Dopravce chtěl, aby z nich mohl cestující lehce odvodit, do jaké lokality autobus jezdí a na který spoj budou moci přestoupit. Tak například autobusy, které jezdily ze Suchbátova do Podbáby, byly označeny číslem 107. V Podbábě totiž cestující nasedali do tramvaje číslo 7. Do Braník, kde končily tramvaje 17 a 21, zase jezdily autobusy s čísly 117 a 121.

Systém se však dlouho neudržel. Zmíněným způsobem se totiž čísla



Barvy Trasy prvních elektrifikovaných tramvají cestující rozlišovali podle barev. Čísla linek se uchytila na začátku 20. století. Foto: J. Vostárek, MAFRA

velmi rychle vyčerpala a další se tak rozdávala podle toho, která byla zrovna volná.

Přesto se tehdejší dopravní podniky myšlenky, že by mohlo číselné označení cestujícím prozradit něco navíc, nevzdávaly.

V únoru 1971 město zdražilo jízdné v tehdy vytížených autobusech, které jezdily přes centrum mezi protilehlými oblastmi metropole. Jízdenka v nich na rozdíl od ostatních spojů stála dvě koruny místo jedné. Všechny tyto linky tak byly dočasně přecíslovány na „dvoustovky“.

Číslo autobusu, ve kterém stála jízdenka korunu, začínalo naopak vždy jedničkou. Při změně cen jízdného v roce 1974 však dostaly všechny linky svá původní čísla.

Fakta Číslování v MHD

Metro:

Tři linky jsou značeny písmeny A, B, C. Nejstarší je paradoxně označena písmenem C. Byla tak totiž dlouhodobě zavedena v pláncích projektantů.

Tramvaje:

Denní linky jsou historicky označovány čísly od 1 do 49, noční čísla od 50 do 59.

Autobusy:

Denní linky se rozdělují na městské (čísla 100 až 299), příměstské (čísla 301 až 399), mimopražské (čísla 401 až 499) a následně školní linky (čísla 551 až 599).

Noční autobusové linky se následně dělí na městské (čísla 501 až 550) a příměstské (čísla 601 až 620).

Scan článku z deníku Mladá fronta DNES „Z čísla autobusu lidé vyčetli cenu lístku i navazující spoj“ ze dne 26. 1. 2016


Lidé loni v MHD zapoměli samopal či kanystr s naftou

9. 1. 2016 PRAŽSKÝ DENÍK

PRAŽSKÝ
deník

Ve ztrátách a nálezech Dopravního podniku skončilo přes 4700 věcí, které lidé nechali v pražské MHD. Počet zapomenutých věcí stále roste. V roce 2014 bylo věcí o tisíc méně, před třemi lety 2500. Dámský šperk, láhev s vodou nebo karimatka se řadí k předmětům, které se ztrácejí či zapomínají vcelku běžně. Mezi nejkurióznější nálezy patřil třeba dřevě-

ný samopal, kanystr s naftou nebo rybičky v igelitovém pytlíku. V dopravních prostředcích zůstala například také sesterská uniforma, advokátní talár a před Vánocemi taška s adventním věncem či krabice s ozdobami. Zpět ke svým majitelům se loni vrátila zhruba třetina věcí. O hodnotnější předměty se podle Dopravního podniku zpravidla majitel brzy přihlásí. Pokud ne, může je najít v ulici Karolíny Světlé v centru metropole. Sem se

svážejí všechny nevyzvednuté ztráty a nálezy. Cestující se mohou o zapomenutých předmětech více dozvědět v den ztráty na informační lince. Její pracovník se spojí s dispečerským pracovištěm, které informuje řidiče konkrétní linky. Věci, jejichž majitele lze dohledat, třeba občanské či jiné průkazy, platební karty nebo knihy z knihovny, se snaží Dopravní podnik předat přímo vlastníkovi. 


OBR DLOUHÝ 21 METRŮ POJME AŽ 190 LIDÍ

9. 2. 2016 PŘÁVO

PŘÁVO

Na autobusové lince 119, která vozí cestující mezi ruzyňským letištěm a Veleslavínem, se dnes poprvé objeví zcela nový velkokapacitní spoj. Jde o dvoučlankový mercedes, nejdelší v Evropě. Měří téměř 21 metrů, čímž překonává českými předpisy danou maximální dél-

ku 18,75 metrů. Že se může vydat do ulic, umožňuje dočasně udělená výjimka. Lidé jej můžou vyzkoušet ve vybraných dnech a časech. Do terénu se vydá dnes odpoledne, ve středu a ještě tuto neděli. Z Nádraží Veleslavín vyjíždí od 12.50 do 18.50, vždy v hodinovém intervalu. Dvoutýdenní zkušební provoz souvisí s dlouhodobým cílem posílit

kapacitu přepravy na Letiště Václava Havla. Především přes léto, kdy rapidně přibývají turisté, je poptávka po autobusovém spojení do centra velmi vysoká. Denně linka 119 přepraví i přes 15 tisíc pasažérů. Podle předsedy představenstva Českého aeroholdingu Václava Řehoře lze letos očekávat nárůst počtu cestujících přibližně o pět procent. (...) 



K čemu druhý pantograf?

Nevím, zda se vozovny Kobylisy a Vokovice nacházejí v naprosto shodné nadmořské výšce, anebo se liší o nějaké dva metry. Vím ale, co je od prosince 2015 spojuje. Jsou to dva vozy T3M, zvané tramvajové pluhy, nově osazené druhým pantografem proti námrazám. Za touto českou premiérou jsme se vypravili na sever Prahy.

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

Ledový příkrov, který v prosinci 2014 poprvé v historii v takovém rozsahu paralyzoval tramvajovou dopravu v hlavním městě, byl iniciátorem k hledání řešení. A tak počátkem loňského roku dostali Ladislav Povýšil z Technicko-provozního odboru a Martin Doubek z Technické kontroly JSVT seznam pětice německých měst, kde tento „impregnační panták“ mají. Vybrali si dostupný Kassel a vyrazili. „Nejcennější byly zkušenosti, které měli v Kasselu kolegové, kteří vůz s mazacím PTG už čtyři roky používají a servisují,“ vzpomíná na cestu do tohoto hesenského města **Ladislav Povýšil** a dodává, že je pouze mrzelo, že z časových důvodů nemohli projet zkušební jízdu, aby viděli čtyři kritická místa, kde Kasselští musejí pantograf (PTG) stahovat, zejména v některých kříženích či podjezdech. „My už ale můžeme po minulém

Kobyliský tramvajový pluh 5412 se speciálním druhým pantografem pro impregnaci troleje proti námrazám.

víkendu říct (zkušební jízdy mezi 15. a 17. 1. 2016 – pozn. red.), že celou tramvajovou síť v Praze včetně podjezdů máme projeto a nikde nemáme s pantografem problém. Pouze kvůli bezproblémovému podjetí u Výtoně a Výstaviště jsme sni-

žili celý pantograf v oblasti izolátorů o 4 cm. Takže teď projedeme všude. Za tyto zkušební jízdy musím poděkovat kolegům z odboru Technické kontroly JSVT, bez kterých bychom tak daleko s vychytáním nedostatků rozhodně nebyli.“ >>>

Mazací „panták“ v detailu s viditelnou sběrnou nádobkou glycerínu pod impregnačním válcem.





Vlevo: Jednoramenný pneumatický PTG zaujal na střeše místo odporníků, které našly nově své místo ve středu tramvaje.

Dole: Trakční pantograf má pro zimní období nahrazeny uhlíkové lišty odolnými lištami s bronzovou hranou.



Prohlédněme si vybavení této další pražské mazací tramvaje zblízka. V salonu vozu T3M nelze přehlednout nerezovou skříň, v níž je ukryt kompresor, který jednak vytváří vzduch potřebný k zvedání PTG a jednak pod tlakem vhání glycerín do impregnačního válce na pantografu. Do sestavy patří i zásobník vzduchu, 30litrová nádoba na glycerín a sběrná nádoba na použitý olej. „K zařízení jsme dostali základní elektrické schéma. Další nutné úpravy v zapojení jsme si dělali sami, zejména na stanoviště řidiče přidali kontrolku signalizující PTG na troleji, což řidič ocenil hlavně v noci,“ popisuje Ladislav Povýšil a dodává, že: „pro běžný provoz bude ještě vhodné dodat předavné zrcátko à la T6A5, aby si řidič mohl vizuálně pantograf zkontrolovat.“

„Když řidič zapne kompresor, zhruba po 3,5 minutách se systém natlakuje a poté se sběrač zvedne,“ vysvětluje už další z průvodců, **Antonín Altner, elektromechanik kobylišké vozovny**. Přišel tedy čas jít se podívat na speciální jednoramenný pantograf na střechu. Glycerín přichází do válce PTG, který je obalen látkou podobnou filcu či molitanu. „Válec se za jízdy otáčí a olej se otlá v celé šíři válce tak, jak se tramvaj pohybuje pod klikatým trolejovým vodičem,“ doplňuje kolega Povýšil. „Glycerín je vhnán stále při zvednutém PTG a spotřebovává se pojezdem tramvaje. Při zastavení na křižovatce se válec neotáčí a olej se nespotebovává,“ přidává Altner. Přebytečná látka skapává pod válec do sběrné vaničky a odtud hadicí samospádem končí ve sběrné nádobě v salonu vozu.

Vokovický pluh 5417 při noční zkušební jízdě s mazacím pantografem na Palackého náměstí.

Než mohla firma Stemann-Technik v hostivařské Opravně tramvají instalovat tento speciální PTG, muselo na střeše dojít k úpravě, jak vysvětluje Ladislav Povýšil: „Tato tramvaj je tyristorová, bez možnosti rekuperace, takže brzdný proud je mařen ve střechních odpornících. A ty byly na střeše v místě, kde je dnes jednoramenný PTG.“ Bylo tedy nutné odporníky přeinstalovat na střed tramvaje.

Na střeše „Té-tři-emky“ stojí ještě za povšimnutí vzduchová armatura, která hlídá tlak v ramenech tohoto pneumatického PTG, což je známé spíše z železnice. Zajímavostí je i bezpečnostní pojistka – v případě zachycení PTG např. o uvolněný příčný drát se pojistka uvolní a poklesem tlaku v měchu dojde ihned k automatickému stažení PTG dolů. „Další úpravou je výměna lišt trakčního pantografu,

Vpravo: V salonu tramvajového pluhu najdete kompletní strojní zařízení mazací soupravy.

Zcela vpravo: Ladislav Povýšil a Antonín Altner diskutují nad úpravami pantografu pro pražské podmínky.




kde jsme klasické uhlíkové lišty vyměnili za lišty s bronzovou hranou," říká Ladislav Povýšil a vysvětluje smysl: „Ty mají za úkol v případě, že už na troleji zmrzky jsou, je strhávat. Mají totiž vůči ledu větší odolnost. Protože je ale bronz tvrdší než měď a mohl by trolej obrousit příliš, platí nařízení, že tato lišta bude pouze na pluzích a jen v zimní sezoně.“ Tedy v době pohotovosti pluhů od 1. 11. do 31. 3.

Potud je kobyliská tramvaj shodná s vokovickou. Ta první se ovšem liší způsobem dobíjení, jak vysvětluje Ladislav Povýšil: „Oproti ostatním, které mají motorgenerátor, ta zdejší je vybavena statickým měničem. Jeden se nám podařilo získat z likvidovaných tramvajů a instalovat na tento vůz 5412.“ Doplnuje jej Antonín Altner: „Kompresor, který zde obstarává zdroj stlačeného vzduchu, je napájen z 24V

soustavy a jeho odběr se pohybuje kolem 43 až 45 ampér, což je na tento typ vozu značná zátěž. Proto jsme zkusili využít statický měnič a budeme moci použít i baterii z vozu 14T, která má vyšší kapacitu.“ Za výhodu dále Altner považuje stabilnější dobíjení, vyšší výkon a možnost napájení většího počtu spotřebičů. U vokovického vozu je baterie v dobré kondici.

A ještě zpět k samotné funkci mazání. Po „cvičném“ víkendu, kdy oba vozy vyjely na mazací túru, je zřejmé, že k impregnaci trolejí v pražské síti je třeba zhruba 1 litr 99,5% glycerínu na 10km tratí. Životnost látky na troleji potvrdila německé zkušenosti, tedy účinnost po dobu tří dnů. Předpokládá se, že na základě výhledu meteorologické situace rozhodne o nasazení speciálních PTG dispečink, stejně jako u běžných tramvajových

vých pluhů. Pakliže se PTG osvědčí, do budoucna se také počítá s tím, že by každý pluh byl tímto mazacím zařízením osazen, tedy každá vozovna by tak byla připravena včas reagovat na hrozící ledovku.

Zařízení byla objednána vloni v březnu a do Prahy dorazila k montáži první týden v prosinci. Rozhodnutí Drážního úřadu o povolení zkušebního provozu DPP očekává v nejbližší době. Stemmann-Technik doplnil pojistné ventily na tlakovou nádobu, což byla jedna z posledních podmínek, nutná k povolení zkušebního provozu. „Nyní se tedy nacházíme v počáteční fázi a očekáváme úpravy a vylepšení. Zkušenost z Německa je jedna věc, manuál druhá, ale nejcennější budou vlastní zkušenosti z naježděných hodin a kilometrů,“ uzavírá Ladislav Povýšil. 

Provozní komise je místem řešení

Smyslem tohoto článku je přiblížení jednání Provozní komise jednotky Provoz Tramvaje. Pro většinu zaměstnanců jednotky, především řidiče tramvají, je zasedání komise cosi vzdáleného, nezajímavého, prostě jedno jednání z mnoha dalších, jež se jich netýká. Je hodně pracovníků, kteří z doslechu o něm sice něco vědí, ale většina jej stejně považuje za prázdné či dokonce zbytečné. Pravdou je ovšem pravý opak, na jednáních se řeší většina věcí přímo z provozu, dotýkajících se všech.

Text: **Luboš Vacek** • Ilustrační foto: **Petr Hejna**

Na úvod uvedme, že jednání se kromě vedení JPT a zástupců jednotlivých odborových organizací účastní i zástupci z jednotek Správa vozidel Tramvaje a Dopravní cesta Tramvaje, odboru Technická správa objektů a zástupci z dopravního úseku. Cíleně jsou občas zváni i zástupci jiných útvarů.

To, že se na komisi projednávají záležitosti z každodenního provozu, dokládá praxe. Jde např. o nahlašování konkrétních závad či nedostatků na tramvajové trati a všeho, co s ní souvisí. Jedná se o stav kolejíště, trolejí, vnitropodnikových značek, funkčnost světelných a signalizačních zařízení, stav zastávkového vybavení atd. K těmto věcem je potřeba přistupovat jako k něčemu, co se týká zcela všech, kteří se v provozu vyskytují. A zvláště řidiči tramvají se s uvedeným zařízením setkávají denně po celou službu. Je tedy záhodno, aby si všímali nesouladu či nefunkčnosti vybavení tratě a zcela běžně tyto nedostatky nahlašovali na Provozní dispečink.

Komise se schází zhruba pětkrát ročně a větší část jejího jednání se týká záležitostí, které by mohly být vyřešeny včas, kdyby je provozní pracovníci také včas a bez odkladu nahlásili. Při časovém odstupu,

V letech 2005 až 2015 proběhlo celkem 55 jednání Provozní komise JPT, na nichž se řešilo 1069 podnětů.

který nastane do jednání komise, se poté složitě zjišťuje, o jakou závadu a kde se jedná, kdo pochybil, kdo má odpovědnost. V drtivé většině se samozřejmě i tak všechno dohledá a dodatečně vyřeší.

Vše začíná kontrolou zápisu z předchozího jednání, probírají se konfrontační body a hledá se řešení. Pokud ho nelze nalézt a některé podněty není možné zkrátka jednoznačně z objektivních důvodů vyřešit, jsou vysvětlovány příčiny, proč tomu tak být nemůže. Důvodem může být legislativa, jednoznačné znění technických či jiných norem, které skutečně nejsou každému známy. Dalším důvodem je nedostatek finančních prostředků.

Lze namítnout, že finance se používají často jako zaklínadlo, nicméně kdo na jednání chodí, může potvrdit, že se tyto důvody používají ve skutečně relevantních případech a jako obezlička nefungují. Vždy jsou veškeré okolnosti řádně vysvětleny.

Jednání po probrání zápisu pokračuje řešením nově zaslaných podnětů. V tomto okamžiku je vhodné doplnit, že podnět na jednání může kterýkoli zaměstnanec zaslat na e-mail komise PEK@dpp.cz. Na závěr jednání jsou ze strany vedení JPT ještě pro informační úplnost

sděleny aktuální provozní informace týkající se probíhajících či plánovaných výluk, případně další informace související s provozem tramvají.

V letech 2005 – 2015 proběhlo celkem 55 jednání Provozní komise a řešilo se 1069 podnětů. To je počet, který je oficiálně uveden v zápisech. Kromě těchto faktických počtů je ovšem pro úplnost potřeba uvést desítky přímých telefonických dotazů či ostatních podnětů, které dorazily oklikou většinou v podobě e-mailu a jež bylo rovněž nutné odpovídajícím způsobem řešit. To je stručný popis výsledku desetileté existence Provozní komise. Mám na mysli funkčnost v rámci nového organizačního uspořádání od roku 2005. Provozní komise však fungovala i před zmíněnou organizační změnou.

Co dodat na závěr? Jednání Provozní komise asi nikdy nebude ideální v tom smyslu, aby se všechny zúčastněné strany shodly na jasném výsledku. Nicméně, jak již bylo předesláno, od toho tato jednání jsou. Zbývá tedy do další desítky přát všem stranám, aby výsledky z jednání byly pro všechny alespoň uspokojivé a nikdo neměl pocit, že je přehlížen a není mu nasloucháno.

Provozní komise (PK) jednotky Provoz Tramvaje (JPT) je jednou z mnoha komisí, které jsou ve smyslu Směrnice 4-2015-00 – Stálé komise DPP ustaveny. Účelem všech ustavených komisí je využití pracovních zkušeností většího okruhu zaměstnanců pro rozhodování v otázkách řízení. Jak je dále ve směrnici uvedeno, komise nenahrazují činnost odborných útvarů či další povinnosti a odpovědnost zaměstnavatele při projednávání pracovní a jiné problematiky s odborovými organizacemi. Všechny komise mají dané složení, působnost a jednací řády.



Jak šel čas kolem výtahů na Můstku



V rámci dodatečného bezbariérového zpřístupňování stanic metra je přestupní Můstek jedním z klíčových bodů. Po zprovoznění tohoto přístupu bude bezbariérově dostupný celý přestupní trojúhelník stanic metra Florenc, Muzeum a Můstek.

Text: **Rudolf Pála** • Foto: **Metroprojekt**

Dopravní podnik se dlouhodobě snaží realizaci této stavby zajistit a zanedlouho po vydání tohoto článku se jeho úsilí trvajících rekordních 13 roků podaří dovést do zdárného konce. Vratme se do let, kdy to celé začalo. Již **v roce 2007** se příprava bezbariérového zpřístupnění stanice Můstek **na lince B** nacházela ve stadiu vydaného stavebního povolení. Stavební řešení bylo tehdy navrženo osobním výtahem z chodby za nástupištěm této stanice, vyúsťujícím na povrch v přízemí objektu bývalého obchodního domu Diamant. Bezbariérový přestup **na linku A** byl řešen nahrazením jednoho z přestupních eskalátorů osobním výtahem. Přímý bezbariérový přístup na linku A by tedy nebyl umožněn. Z důvodů enormního nárůstu investičních nákladů však byla další příprava této akce ve 4. čtvrtletí 2007 zastavena. Příčinou tohoto nárůstu byly změny technického řešení v návaznosti na opakovaně se měnící projekt stavby hotelu v objektu Diamant. Navíc technické i dopravní řešení bezbariérového přístupu bylo komplikované. Příslovecnou poslední kapkou byl další nárůst ceny oproti projektované, provádějící výběr zhotovitele.

Vzhledem k nalezení jednoduššího technického řešení s příznivějšími investičními náklady byla příprava tohoto bezbariérového přístupu obnovena. Metroprojekt Praha zpracoval **v březnu 2009** prověřovací studii **výtahů spojujících nástupiště tras A a B**, vyúsťujících na povrch v dolní části Václavského náměstí **do samostatného kiosku** (s přestupní chodbou 23m pod povrchem). Umístění kiosku

Vyústění osobních výtahů ze stanice Můstek na Václavském náměstí před Adamovou lékárnou.

však bylo v nesouladu s požadavky MČ Praha 1 a jí připravovanou revitalizací Václavského náměstí. Proto byly **v říjnu 2010** zpracovány další varianty umístění kiosku. Se zainteresovanými orgány a institucemi byla nakonec kladně projednána varianta 4 (před Adamovou lékárnou) a příprava akce mohla znovu pokračovat.

Technické řešení bezbariérového zpřístupnění bylo navrženo pomocí **2 osobních výtahů nosnosti 1000 kg a přepravní výšky 23 m, vedoucích z povrchového objektu situovaného na Václavském náměstí před Adamovou lékárnou do přestupní chodby** (vybavené tlakovým uzávěrem ochranného systému metra), ze které **pokračuje další osobní výtah s nosností 1000 kg a přepravní výškou 16 m, který s ní spojuje postupně nástupiště tras A a B**. Mezi spojovací chodbou a nástupištěm trasy A bude k dispozici též krátké schodiště.

Na stavbu bylo vydáno **stavební povolení 21. září 2012**. Následně bylo vyhlášeno výběrové řízení na zhotovitele stavby, po jehož ukončení se zahájení realizace předpokládalo v květnu 2013 a při délce realizace 15 měsíců dle projektové dokumentace byl předpokládán termín zprovoznění červenec 2014. Podle souhrnného rozpočtu projektu byla cena stavby stanovena na 206 mil. Kč bez DPH. Rozpočet byl sestaven v souladu s platnými ceníky stavebních objektů. Zohledňoval mimořádnou složitost této stavby v obtížných geologických podmínkách centra města s velkou hustotou inženýrských sítí, z nichž některé jsou historické a ve velmi špatném technickém stavu.

V rámci 9. výzvy Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) byla DPP podána v červnu 2012 na tento projekt žádost o podporu z fondů EU a v listopadu 2012 schválilo ZHMP tomuto projektu podporu z fondů EU v rámci 9. výzvy Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) ve výši 150 mil. Kč.

Výběrové řízení na zhotovitele se však bohužel přes rok protahovalo z důvodu podávání odvolání a námitek některých účastníků a nakonec bylo v listopadu 2013 představenstvem DPP zrušeno z důvodu rizika vyhodnocení některých podmínek zadávací dokumentace jako diskriminačních. V lednu 2014 bylo proto vypsána nová veřejná zakázka na zhotovitele, kterou se nakonec podařilo v květnu 2014 úspěšně ukončit výběrem firmy Metrostav. **K zahájení realizace došlo v červnu 2014.**

Vysoutěžená cena za stavební část včetně technologie činila pouze 84,5 mil. Kč jako důsledek tehdejší recese stavebnictví. Celková cena akce včetně projektové dokumentace, inženýrské činnosti apod. tak bude těsně nad 100 mil. Kč. Celková výše dotace z EU, kterou DPP získá, však bude „jen“ 52,045 mil. Kč, také vzhledem k prodloužení termínu dokončení projektu za říjen 2015, kdy končila způsobilost výdajů v OPPK. Nevyčerpanou schválenou podporu však DPP získá v jiných projektech OPPK (např. RTT Střešovická – Na Petřínách). Průběh vlastní realizace bude již předmětem samostatného článku v některém dalším čísle DP kontaktu.

Preference pražských tramvají v roce 2015

Dalších pět signalizací s preferencí tramvají přibýlo v roce 2015 na tramvajové síti v Praze.

A k tomu 864 metrů oddělovacích zvýšených tvarovek podél tramvajových tratí, především v souvislosti s rekonstrukcí trati v Plzeňské ulici. Jako každoročně přinášíme rekapitulaci toho, co bylo v uplynulém roce v preferenci tramvajové dopravy učiněno.

Text a foto: **Miroslav Grossmann**

Preferenci městské hromadné dopravy, zvláště tramvajové, vnímáme mnohdy již jako samozřejmost, přestože na některých místech ještě chybí. Pojďme si krátce připomenout důvody, proč město a Dopravní podnik investuje do opatření pro preferenci vozidel hromadné dopravy.

Zcela klíčovým důvodem je **zajištění vyšší přesnosti a plynulosti provozu a v návaznosti také atraktivnějších jízdních dob**. Například jedno světelné signalizační zařízení (SSZ) s preferencí běžně přináší časové úspory kolem 5 – 20 sekund na průjezd jednoho tramvajového spoje, přičemž na některých místech jsou doloženy i úspory přesahující v průměru půl minuty na spoj.

Zatímco zmíněná časová úspora není na jediné signalizaci v kontextu linky zásadní, v synergii mnoha úprav provedených na celé lince a v ideálním případě zkombinované s dalšími preferenčními prvky (například fyzické oddělení trati od vozovky) přináší úspory v řádu několika minut už na jízdu linky jedním směrem. Vedle toho jsou vytvořeny **lepší předpoklady pro přesnost provozu, tedy pro plnění jízdního řádu, jakožto standardu kvality**.

Vedle těchto efektů, které jsou přínosem v první řadě pro cestující, je preference výhodná též pro dopravce a potažmo město, které

daný provoz z velké části financuje. Umí totiž ušetřit část nákladů. Tyto úspory vycházejí za prvé ze zkrácení oběžné doby vlaků, které při vyšší cestovní rychlosti vykonají více práce za jednotku času. V praxi pak je možné do oběhu nasazovat menší počet vlaků (a řidičů), než by bylo nutné, kdyby preference neexistovala. A za druhé je třeba vnímat úspory energie při rozjezdech, které se uplatňují, pokud těsně před křižovatkou není zastávka.

Orientačně lze uvést, že na světelné signalizaci bez kolejového křížení s provozem tří linek bez zastávek před SSZ dochází při úspoře zdržení 10 sekund a snížení podílu zdržených vlaků o 67% k finanční úspoře kolem 750 – 950 tisíc korun ročně.

I kvůli těmto efektům je preference MHD zakotvena jako dopravně politická priorita města v dokumentu Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy, které byly schváleny Zastupitelstvem města v roce 1996. Kromě Dopravního podniku se na zřizování preference podílí Ropid, Technická správa komunikací, společnost Eltodo, Odbor dopravních agend MHMP a Policie ČR.

Důležitým prvkem pro zajištění kvalitní preference na SSZ je vlastní dopravní řešení, tedy vhodné rozmístění prvků tramvajové detekce a zpracování vhodného software, včetně následných doladění. Na pa-

měti je třeba mít, že preference MHD (tedy nejen tramvají) by měla být maximální možná, ale vždy s ohledem na dopravní poměry. Preference by tedy neměla vytvářet trvalé kolony na kolizních vjezdech, zvláště pokud by měly dopad do širší oblasti, nebo by neměla generovat extrémně dlouhé cykly řízení.

Funkci preference významně ovlivňuje spolehlivost tramvajové detekce. **K detekování tramvají jsou v Praze používány především trolejové kontakty**, a to nejčastěji s gumovými pásky (typ PTK1). Jedná se o zařízení v troleji, kterého se při průjezdu tramvaje dotkne sběrací lišta pantografu. Impulz je přes detektor předán do řadiče SSZ, který reaguje na příslušný nárok dle zadané řídicí logiky.

Pro detekci tramvají se rovněž používá **propojení elektrického ovládní výhybek s řadičem**, které přináší směr jízdy tramvaje, a v posledních letech rovněž **vzdálená rádia**, která se využívají v místech větvení tratí, kde je vhodné detekovat směr jízdy tramvají s větším předstihem než až po zablokování výhybky na krátkou vzdálenost.

Pokud zařízení pro detekci tramvají nefungují, nebo fungují nesprávně, dochází ke zhoršení nebo úplnému výpadku preference s negativními dopady na plynulost provozu tramvají. Rovněž může současně docházet ke zbytečnému zdržování ostatních účastníků provozu. Je tedy důležité věnovat této problematice pozornost, přičemž velmi užitečné jsou postřehy především řidičů tramvají, následně předávání podnětů a na konci definování a odstranění závady.

V roce 2015 byla preference tramvají na světelných signalizačních zařízeních (SSZ) zavedena celkem na pěti místech. Jednalo se jak o výstavbu nových semaforů, tak o obnovu či úpravy signalizací původních, které fungovaly bez preference. Podíl signalizací s preferencí v Praze tak dosáhl 76 procent.



Na SSZ 6.831 Myslbekova – Dlábačova byla vylepšena jízda především linky 25 z centra (na snímku přijíždí zprava). Aby současně nedocházelo ke zbytečnému blokování páteřní linky 22 ve směru do centra, umožňuje signalizace nově průjezd tramvají v obou vzájemně nekolizních relacích současně.

**SSZ 0.315****Vršovická – Petrohradská**

Obnovené SSZ, které je dočasně řízeno pevným programem bez preference a na kterém bude preference tramvají zavedena dodatečně.

SSZ 0.356**Vršovická – Sportovní**

Obnovené SSZ, které je dočasně řízeno pevným programem bez preference a na kterém bude preference tramvají zavedena dodatečně.

SSZ 0.342**Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou**

Obnovené SSZ, na kterém zůstala absolutní preference tramvají. Oproti předchozímu stavu jsou odbočení vlevo z hlavní komunikace řešena pomocí směrových signálů, čímž je zajištěna vyšší bezpečnost provozu. Neobvyklým řešením je trvalá zelená pro chodce přes trať a výběr volna tramvají v hlavním směru pouze na výzvu tramvají.

SSZ 1.052**Havlíčkova – Hyberská**

Obnovené SSZ, na kterém zůstala absolutní preference tramvají.

SSZ 1.106**Malostranské náměstí – Letenská**

Odpojení videodetekce pro autobusy (zrušeny v roce 2015), která způsobovala nárůst zdržení tramvají ve splítce a další výrazné zhoršení plynulosti provozu v Karmelitské ulici.

SSZ 2.303**Vinohradská – Šumavská**

Zrušení omezené rychlosti pro tramvaje ve směru z centra směrem ke křižovatce, a tedy zahájení faktického fungování podmíněné preference tramvají.

SSZ 3.351**Želivského – Jeseniova**

Doladění SSZ a obnova absolutní preference tramvají při zkrácení čekacích dob chodců přes hlavní směr, včetně přístupu na zastávku.

SSZ 3.364**Koněvova – Spojovací**

Doplnění dynamického řízení a obnova podmíněné preference tramvají.

SSZ 3.613**Vinohradská – Pod Židovskými hřbitovy**

Doladění SSZ a vylepšení preference tramvají ve směru z centra. Mimo

Na Spojovací se preference tramvají i autobusů vrátila v mírně pozměněné podobě začátkem roku 2015.

V souvislosti s výstavbou metra V.A bylo obnoveno SSZ 6.120 Evropská – Veleslavínská na Nádraží Veleslavín. Na rozsáhlou křižovatku se vešla alespoň podmíněná preference tramvají. Výraznou pomocí pro tramvaje je speciální vložená fáze (na snímku).

jiné byl urychlen začátek volna, čímž byla eliminována zbytečná zdržení.

SSZ 5.571**Na Zlíchově****– smyčka Hlubočepy**

Obnovené SSZ, na kterém zůstala absolutní preference tramvají.

SSZ 5.577**Na Zlíchově – přechod u zastávky Zlíchov**

Přesunutá SSZ, kde preference tramvají oproti původnímu stavu nefunguje a měla by být zprovozněna při doladění začátkem roku 2016.

SSZ 6.118**Evropská – Horoměřická**

Úprava SSZ, nadále bez zajištění preference tramvají. Úprava spočívala ve zprovoznění směrových signálů pro odbočení vlevo z hlavní komunikace, a současně snížení podílu signálu volno pro tramvaj v pevném řízení.

SSZ 6.120**Evropská – Veleslavínská**

Obnovené SSZ a zavedení podmíněné preference tramvají.

SSZ 6.818**Evropská – přechod Súdánská**

Doplnění dynamického řízení a zavedení absolutní preference tramvají.

SSZ 6.831**Myslbekova – Dlabačov**

Úprava SSZ pro vylepšení podmíněné preference tramvají ve směru od Hládkova vpravo a ve směru od Malovanky oběma směry do centra.

SSZ 6.998**Milady Horákové – U Vorlíků**

Nové SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvají. >>>



SSZ na tramvajové síti – srovnání let 2014 a 2015

	Celkem SSZ	SSZ s preferencí	Z toho s absolutní preferencí	Podíl SSZ s preferencí
31. 12. 2014	246	184	65	74,5%
31. 12. 2015	248 (+2)	189 (+5)	67 (+2)	76,2%

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy)

Ulice	Směr	Upřesnění	Délka v m
Bělehradská	do centra	před Jugoslávskou	19
Radlická	do centra	Pod Kesnerkou – odbočení TRAM do zast. Křížová	-45
Smetanovo nábřeží	z centra	před Karolíny Světlé	40
Francouzská	z centra	Blanická – Sázavská	59
Komunardů	z centra	Bubenské nábřeží – Tusarova	-16
Plzeňská	z centra	zastávka Bertramka – zastávka U Zvonu	228
Plzeňská	z centra	zastávka U Zvonu – Podbělohorská	422
Plzeňská	z centra	zastávka Klamovka – Jinonická	24
Vršovická	do centra	Minská – Sportovní	59,4
Bělehradská	z centra	před Otakarovou	-19,5
Vršovická	do centra	v křižovatce s Minskou	39,9
Vršovická	z centra	v křižovatce s Minskou	52,9

SSZ 7.100**Pod Lisem – rampa
Bubenečského tunelu**

Nové SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvajů. Nahodile dochází k ukončování signálu volno tramvaj, která je relativně blízko před křižovatkou.

SSZ 7.172**Plynární – Osadní**

Obnovené SSZ, na kterém zůstala absolutní preference tramvajů. Ve směru od Dělnické jsou nově reflektovány delší zastávkové obyty.

SSZ 9.222**Poděbradská – Nademlejská**

Nové SSZ, na kterém byla zavedena podmíněná preference tramvajů.

Kromě těchto signalizací se můžeme zmínit o některých drobnějších úpravách, které měly na provoz tramvajů rovněž vliv. Příznivě se projevily úpravy dvou semaforů v oblasti Kobylis. V rámci zkušebního provozu byla doladěna SSZ 8.236 Zenklova – Nad Šutkou. Pozoruhodným výsledkem je omezení zdržení tramvajů a zároveň zkrácení kolon automobilů v Zenklově ulici z centra, která je s tramvajemi v kolizi. Na SSZ 8.242 Klapkova – Střelničná bylo drobnou úpravou dosaženo zařazování volna přímo/vpravo pro tramvaje ve směru z centra častěji v pořadí dle přihlášení.

V roce 2015 byla zprovozněna dvě vzdálená rádia na stávajících signalizacích. A sice na SSZ 7.141 Dělnická – Komunardů od Ortenova náměstí a SSZ 4.401 Bělehradská – Otakarova od Bělehradské.

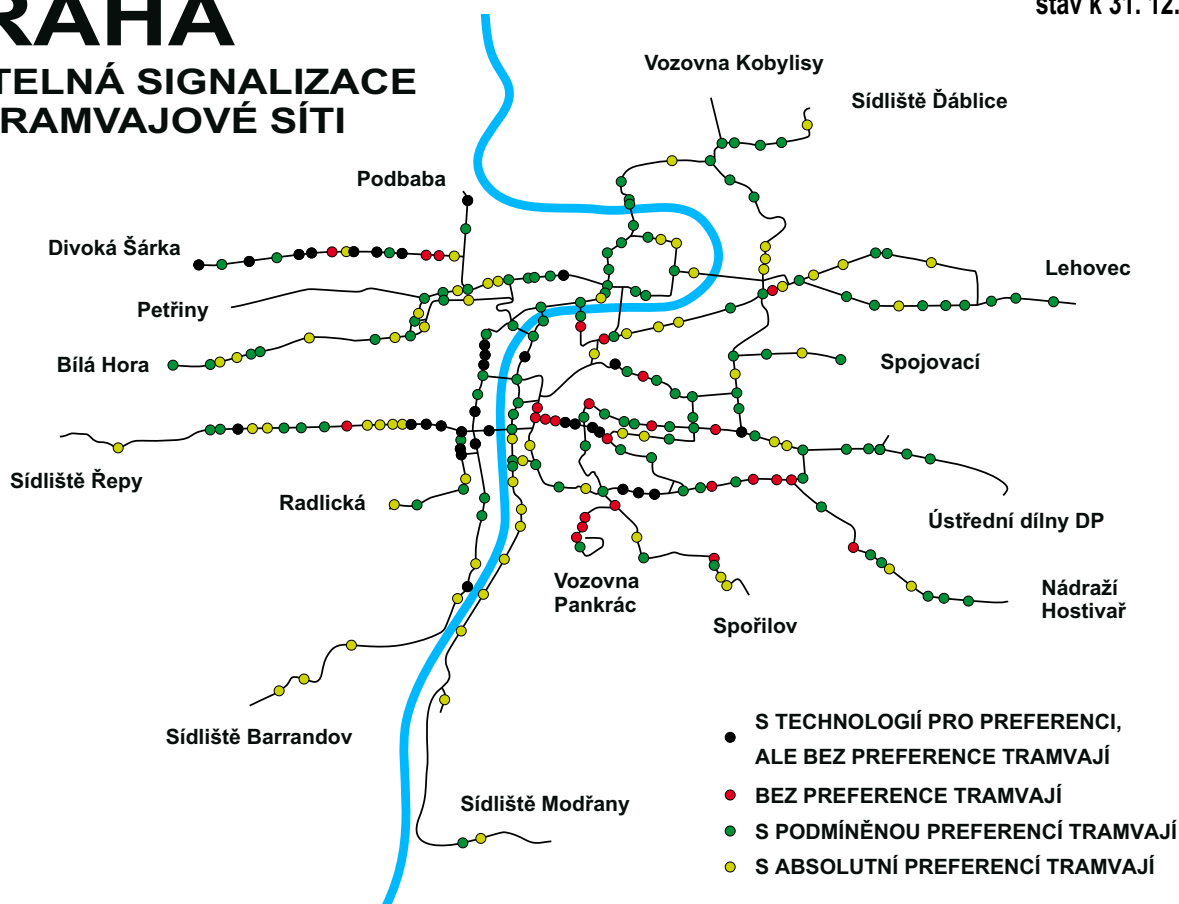
Uvést však musíme i některá místa, kde preference tramvajů dlouho chybí, ačkoli technologie pro preferenci již byla realizována. Jedná se třeba o SSZ Letenské náměstí, signalizace na náměstí Míru a zejména o Evropskou třídu, kde došlo v posledních letech k velmi malým pokrokům.

Velmi bohatý byl rozvoj preference tramvajů oddělováním tratí od vozovky pomocí zvýšených betonových

stav k 31. 12. 2015

PRAHA

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



tvarevek; 863,7 metru bumlíků je nejvíce od roku 2004. Tučný přírůstek zajistila rekonstrukce tramvajové trati ve střední části Plzeňské ulice. Mezi zastávku Bertramka a Jinonickou ulici byly tvarovky usazeny prakticky do všech míst, kde to bylo možné, tedy v délce 674 metrů.

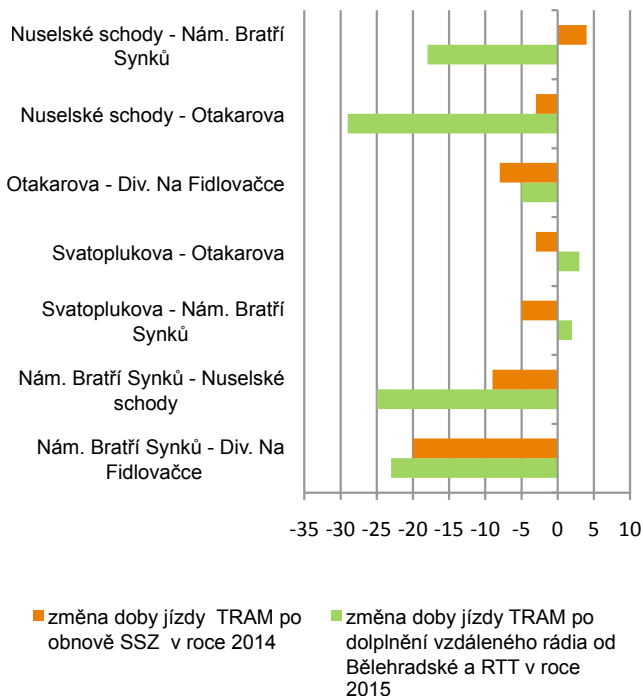
Kratší bumlíky byly zřízeny na Smetanově nábreží a ve Francouzské ulici. Naopak zmizely z mostu přes Botič v Bělehradské ulici.

Již v prvních měsících roku 2016 by mělo nastat zlepšení ve Vršovické, kde lze očekávat zprovoznění preference tramvají na signalizacích obnovených již loni i na signalizacích chystaných k obnově na letošní rok a zlepšení preference doplněním vzdáleného rádia na křižovatce Vršovická – Moskevská (Koh-i-noor) ve směru od Slavie. První preference tramvají se již realizuje na tzv. Malém smíchovském okruhu. A věřme, že se stejně jako v roce 2015 podaří i letos vyřešit aspoň některé starší problémy. Výsledkem jistě bude spolehlivější tramvajová doprava v hlavním městě.

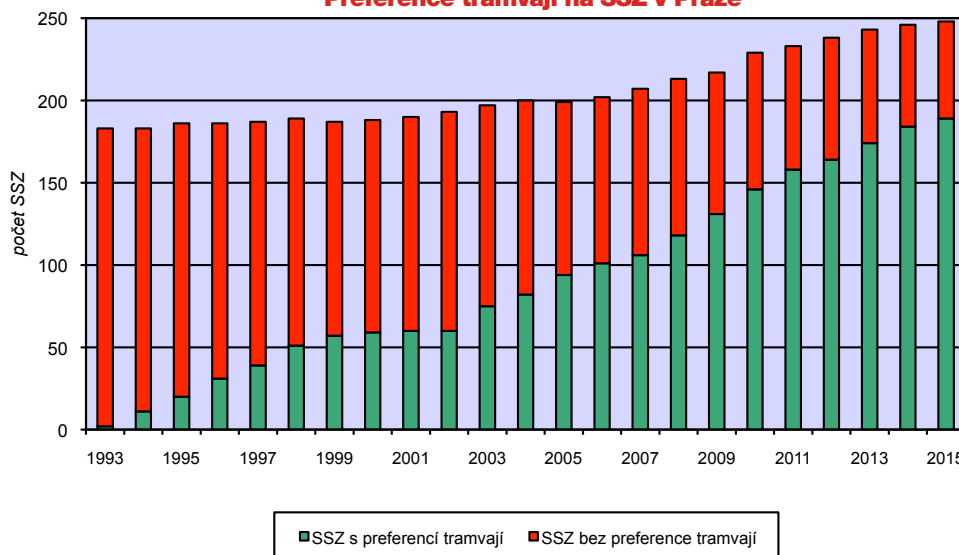


Synergický účinek více opatření pro zrychlení provozu tramvají ukazuje graf, který zobrazuje změny doby jízdy tramvají v oblasti křižovatky Bělehradská – Otakarova v různých sledovaných obdobích a různých relacích (viz popis vlevo). Už původní stav z roku 2014 před obnovou SSZ je s preferencí tramvají. Další stav je po obnově SSZ 2014 a další po RTT Bělehradská 2015 (včetně doplnění vzdáleného rádia), kde jsou zřejmá výrazná zkrácení časů ve směru od a k Nuselským schodům.

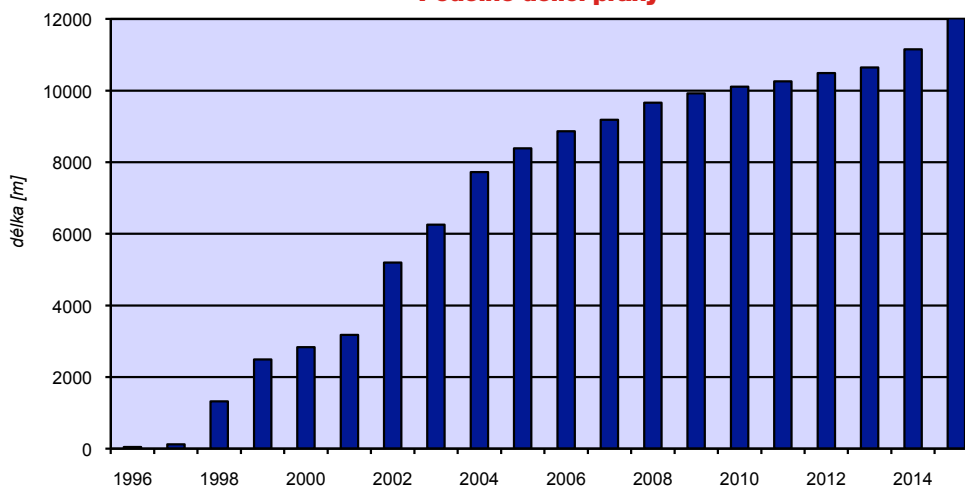
SSZ 4.401 Bělehradská – Otakarova



Preference tramvají na SSZ v Praze



Podélné dělicí prahy



SSZ 5.571 Na Zlíčově – smyčka Hlubočepy bylo obnoveno v koordinaci s rekonstrukcí tramvajové trati. Byla mírně vylepšena absolutní preference tramvají.



MHD v hledáčku fotografů: **Filip Jiřík**

„Statistika nuda je, má však cenné údaje,“ zpívá se v písničce Jaroslava Uhlíře k pohádce Princové jsou na draka. Že může být tato disciplína zajímavým koníčkem, který má navíc souvislost s fotografováním, vás přesvědčí další respondent v našem hledáčku, Filip Jiřík. Milovník tramvají, který i po založení rodiny rok co rok pořádá s kamarády výpravy za dopravními zajímavostmi a mimo jiné vlastní úctyhodnou sbírku jízdének.

Ptala se: **Jana Šejnohová** • Foto: **Filip Jiřík a Petr Hejna**



K dopravě si většina jejich příznivců nachází cestu velmi brzy, jak to bylo u vás?

U mě náklonnost k tramvajím vznikla v Olomouci, kde jsme krátce bydleli, když jsem byl malý. Vzpomínám si, že po přestěhování do Prahy jsem už jako desetiletý běhal po ulicích, opisoval si čísla tramvají, zvědavě jsem koukal, která je která, a když jsem našel nějaké odlišnosti, strašně se mi to líbilo. Právě z toho vznikla i myšlenka na fotografování – zdokumentovat to, co se na tramvajích postupně mění. Až o pár let později jsem při seriózní badatelské činnosti zjistil, že vozy přicházejí v sériích a že existují nějaké dílny, pro které je ekonomicky i provozně nejjednodušší při pravidelných prohlídkách detaily vozů sjednocovat.

Před pěti lety se vrátili tramvaje do Remeše ve Francii. V centru města nenajdeme trolejové vedení, nové tramvaje Alstom Citadis 302 jsou zde napájeny spodním přívodem proudu (systém APS).

Pro linku č. 22 jsou dnes již typické nové tramvaje 15T z vozovny Vokovice. Podzemní snímek vozu ev. č. 9295 u Královského letohrádku z roku 2015 si na svůj případný historický význam bude muset ještě pár desetiletí počkat.

Kde nejraději jste na vozy „číhal“ dříve a jak je tomu dnes?

Ze začátku to bylo třeba Karlovo náměstí, tam je takový pěkný ostrůvek, kde jsem „číhal“, jestli přijede něco, co ještě ve sbírce nemám. Postupem času jsem začal vnímat focení jinak, uvědomil jsem si, že ke každému vozu patří i městský kolorit, a od té doby fotím všude. Tím, jak se město mění, má smysl vyfotit si tramvaj určitého typu na určitém místě a pak třeba za deset let. Důležité je každou fotku dobře popsat, o což se snažím.

V době digitální, která chrlí stovky a tisíce fotografií, je velmi obtížné udržet kvalitně popsaný archiv. Ale vy prý takový, a poměrně rozsáhlý, máte...

To je pravda, v současné době mám doma asi 75 tisíc fotek, které jsou opatřeny jednoduchým popisem, kde je číslo vozu, zastávka, u níž je to focené, a datum. Myslím, že digitální éra v sobě skýtá obrovské nebezpečí, jak ve skladování dokumentů, tak i fotografií. Člověk předpokládá, že je to „někde“ v počítači. Několikrát už se mi stalo, že jsme s kamarády hledali fotku z konkrétního období, ale nepodařilo se ji dohledat. Příčiny? V práci se vymění server a IT přetáhne jenom ta data, která jsou potřeba, doma si člověk vymění počítač, vypálí si fotky na DVD a třeba tchyně mu ho vyhodí, a i kdyby nakrásně to

DVD náhodou doma ještě měl, tak neví, ve které krabici ho hledat... Co se týče popisu, jsem toho názoru, že člověk nesmí „nasekat“ milion fotek, ale jenom tolik, kolik zvládne popsat. Já každý rok zálohuju archiv k 31. 12. a toho času musí být všechny fotky popsané.

Při vaší pečlivosti asi nikoho nepřekvapí, že vaším dalším koníčkem je statistika týkající se tramvajových vozů...

Přiznávám, že statistika je mou vášní. Vzniklo to už v době, kdy jsem se začal o tramvaje zajímat a po Praze jsem potkával Té-trojky v různých modifikacích. Jako malý kluk jsem si rozdíl psal do notýsku a postupně jsem se od papírových sešitů uchýlil k Excelu. V současnosti vám můžu v ideálním případě na základě těchto údajů zjistit, kdy byla určitá tramvaj vyrobena, jaké má výrobní číslo, kdy byla dodána do podniku, kdy začala jezdit s cestujícími, v jaké vozovně začínala, kde byla pak dál, kdy naposledy vyjela do provozu a kam potom putovala. Pokud všechny tyto údaje mám, jsem spokojený. Samozřejmě vím, že vždycky budou nějaká bílá místa. Je to vlastně takové nekonečné puzzle s vědomím, že to puzzle nemá všechny dílky.

Kromě statistických tabulek a rozsáhlého archivu fotografií vás zaměstnává také vcelku

Kdy jste se pustil do samotného fotografování?

Foťák jsme v rodině dlouho neměli, až v polovině devadesátých let přišel „obyčejný“ automat od Olympusu. Svůj vlastní jsem dostal k Vánocům v roce 1996 a od té doby jsem ho nosil každý den v tašce. Postupně systematicky jsem pak po číslech fotil vozy a ten systém mi vydržel až do dneška. Ani nevím, jestli je to tak, že bych se tím měl chlubit, nebo jestli je to ostuda a ukázka ztraceného času, pravdou však zůstává, že určitě mám vyfocené všechny současné provozní vozy.





unikátní sbírka jízdenek. Prozradíte, co vás ke sbírání tohoto poměrně netradičního artiklu přivedlo?


Jak se k tomu člověk dostane, to nevím, ale vím, že to začalo, když mi bylo pět roků a bydleli jsme v již zmíněné Olomouci. Pravděpodobně, ale je to pouze můj odhad, jsme doma tehdy neměli tramvajenku. Máma měla pracoviště blízko, takže jsme jezdili sporadicky a na jízdenky. To ještě byla doba, kdy člověk musel nastoupit do tramvaje předními dveřmi, vhodit do kasičky korunu a zatočit si kolečkem, aby si mohl odtrhnout jízdenku. Jízdenky byly různě barevné a já je sbíral. Při stěhování do Prahy se ale všechno ztratilo.

Co bylo dál?

Ve svém zájmu jsem vytrval a začal jsem znovu, teď už jich mám docela dost. Nikdy jsem to nepočítal, ale myslím, že desetitisíce by to být mohly. Nicméně poměrně velké množství je v krabici na výměnu s jinými sběrateli. Člověk nemá čas jet do Jihlavy a koupit si tam nové jízdenky, ale když má kamaráda, který ocení ty pražské, tak se to vyměnit dá. Ale takový systém, jako ve fotkách, tady není. V albech na poštovní známky skladuju úzké jízdenky, které dneska v republice už skoro nikdo nemá, z tramvajových

měst přežívají jen v Plzni a Ostravě. Široké pěticentimetrové se poměrně dobře skládají v pořadačích na vizitky. Na tomhle „vizitkovém“ měřítku jede většina Evropy. Zahraniční sbíráám rekreačně, když někam jedu, nakoupím si je, když mi je někdo nabídne na výměnu, neodmítnu, ale že bych se pídil a sháněl, protože mi chybí nějaké roky, to ne.

V souvislosti se zahraničím mě napadá poslední otázka, a to, které město či zemi máte z dopravního hlediska nejraději...

Všichni kamarádi, kteří to budou číst, by mi určitě vyčetli, kdybych neřekl, že je to Francie. Francie je země, která si v době rozmachu automobilismu po vzoru Spojených států zrušila téměř všechny tramvaje. Přežily jen tři provozy, a to proto, že byly něčím výjimečné, většinou je nešlo smysluplně nahradit autobusem. To, že udělali chybu, jim došlo v polovině osmdesátých let a od poloviny osmdesátých let se tam tramvaje obnovují. Teď už mají skoro 30 tramvajových provozů a já jsem jich většinu projel. Je to fascinující pohled na nové tratě, které se stavějí v bludišti stávajícího města a musí se nacpat mezi domy. Pokud bych si měl vybrat jednu zemi, do které jezdím rád za tramvajemi, bude to určitě Francie. 

Fotografie soupravy tramvají T6A5 ev. č. 8697+8698 na Barrandově byla v roce 2009 jen jedním z mnoha snímků běžného provozu, dnes však již vyfotografované vozy nepotkáme, neboť v roce 2011 byly po těžké nehodě vyřazeny.

Filip Jířík (35) se v dětství toužil stát řidičem tramvaje a láska ke kolejovým vozidlům ho neopustila dodnes. Vystudoval dopravní fakultu na ČVUT a v současné době pracuje ve firmě DIPRO, kde se zabývá mimo jiné projektováním tramvajových tratí. Po Evropě již procestoval 130 měst s tramvajovou dopravou a každý rok vyráží s kamarády za novým dopravním dobrodružstvím. Je autorem řady článků o tramvajové dopravě, které převážně publikoval v časopise Československý Dopravák.



Rok 2015 pohledem podnikových hasičů

Pravidelní čtenáři DP kontaktu poznají jeho únorové číslo mimo jiné podle tohoto článku. Hasiči-záchranáři jsou připraveni 24 hodin denně 7 dní v týdnu pomáhat, vyprošťovat, zachraňovat či hasit, ale ukončení jednoho kalendářního roku je ideálním časem pro zhodnocení toho uplynulého, a tedy pro porovnání nárůstů anebo poklesů počtů jednotlivých zásahů.

Text: Michal Brunner • Foto: HZS DP

Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku zaznamenal v roce 2015 celkem 532 výjezdů. Oproti předchozím rokům se zdvojnásobil počet požárních zásahů a přibýlo i výjezdů k dopravním nehodám a technických zásahů. O čtvrtinu poklesl počet planých poplachů, tedy výjezdů odehrávajících se zpravidla na základě poplachu elektrické požární signalizace (EPS).

a kolize dvojice tramvají 15T v úterý 8. prosince na Klárově. V deseti případech zasahovali hasiči u pádů osob pod soupravu metra a jednánáctkrát u povalení osoby tramvají.

Nejširší spektrum i nejvyšší počet zásahů se skrývá pod pojmem technická událost. K nejčastějším technickým zásahům patřilo i loni vyprošťování osob z výtahů, opakovaně byly odstraňovány překážky



Hasič v ochranném oděvu „Sršeň“ likviduje speciálním vysavačem vosí hnízdo, Depo Hostivař, 4. 8. 2015, výjezd č. 300.

či vyhledávali osoby, které pronikly do tunelů metra, a ve stejném počtu případů naháněli v tunelech zaběhnutého psa.

V letním období došlo i na likvidaci vosích hnízd tam, kde docházelo k ohrožení zaměstnanců nebo cestujících. Ve stanici Náměstí Míru hasiči vyprošťovali úklidový stroj, který přepadl přes hranu nástupiště do kolejí. Ke složitým událostem patřilo lednové nakolejování dvoucestného kolejového brusu, který se porouchal ve stanici Anděl během noční výluky. Nepojízdné vozidlo bylo třeba nasadit co nejrychleji na havarijní podvozky a odsunout na odstavnou kolej, aby nebránilo dennímu provozu metra.

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet výjezdů HZS DP	608	609	577	556	552	532

Typ události	2013		2014		2015	
	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	33	6	31	6	64	12
Dopravní nehoda	26	5	36	6	52	10
Živelní pohroma	34	6	22	4	12	2
Technická událost	178	32	177	32	195	36
Únik nebezpečných látek	42	7	37	7	47	9
Ostatní mimořádná událost	3	1	1	0,5	0	0
Planý poplach / signalizace EPS	208	37	220	40	153	29
Prověřovací a taktické cvičení	32	6	28	5	9	2
Celkem	556	100	552	100	532	100

PLAMENY, NEHODY, PÁDY I VOSY

Z celkového počtu 64 požárů se v deseti případech jednalo o požáry autobusů, včetně dvojice široce medializovaných prosincových požárů kloubových Citybusů v Tupolevově ulici. V šesti případech se vyjíždělo k zahoření elektroinstalace tramvají. Horké a suché letní počasí přispělo k většímu počtu požárů porostů v okolí podnikových areálů. V ostatních případech se jednalo nejčastěji o méně závažné, resp. včas zjištěné a likvidované požáry stacionárních elektroinstalací.

Podnikoví hasiči nechyběli u žádné z těžkých dopravních nehod, které postihly městskou hromadnou dopravu. K nejzávažnějším případům patřila srážka tramvaje 15T s kloubovým autobusem SOR v úterý 28. dubna 2015 v Modřanech

z kolejí metra i tramvají nebo bylo prováděno havarijní zvedání autobusů. Dalším typem technického zásahu bylo měření plynů v ovzduší stanic metra při výskytu neznámého zápachu. Ve třech případech hasi-

Výjezd č. 273 – dohazování elektroinstalace na podvozku tramvaje T3, smyčka Hloubětín, 16. 7. 2015.

NEJEN „OHNĚM“ ŽIV JE HASIČ

Na první pohled může být překvapující nízký počet prověřovacích a taktických cvičení. Není tomu ná-





Vlevo: Prověřovací cvičení s námětem vykolejení tramvaje 15T, Olšanská ulice, 16. 4. 2015, výjezd 146.

Dole: Zásahem č. 409 se stal požár nízko-podlažního Citybusu, Weberova ulice, 11. 10. 2015.

hodou. V loňském roce bylo hlavním těžištěm výcvikové činnosti HZS DP podrobné seznamování s nově otevíranými stanicemi metra na úseku V.A. Podnikoví hasiči zde strávili desítky hodin jak vlastní odbornou přípravou, tak při provázení kolegů z HZS hl. m. Prahy.

Pro celkem 60 městských hasičů bylo zajištěno vysoce specializované školení obsluhy kyslíkových dýchacích přístrojů Dräger BG 4 v šesti termínech. Pokračovala také společná metodická zaměstnání se Zdravotnickou záchrannou službou hl. m. Prahy. Jejich vyústěním bylo úspěšné zapojení HZS DP do aktivity zářijového záchrannářského cvičení Pražská 155, o kterém jsme psali v DPK 12/2015.

Prohloubena byla spolupráce se speciálními útvary Policie ČR. K dlouhodobé součinnosti s Pyrotechnickou službou PČR se přidala spolupráce s Pohotovostní motorizovanou jednotkou a Stálou pořádkovou jednotkou. Pro tyto policejní složky bylo během roku připraveno celkem 21 různých nácviků.


Čtyři soboty byly věnovány školení obsluhy dýchací techniky pro dobrovolné hasiče z pražských městských částí. Zajímavým zpestřením života hostivařské požární stanice byly odborné exkurze. Z několika loňských akcí jmenujme alespoň červnovou návštěvu švédských odborníků na požární bezpečnost staveb a listopadovou exkurzi „domáciho“ Vědeckotech-



nického klubu Metro. Zličínská požární stanice se pro změnu stala opakovaným cílem zážitkové turistiky v metru.

Situace, které vyvolávají nutnost výjezdu podnikových hasičů, jsou někdy tragické, někdy kuriózní, ale ve většině případů mají bezprostřední vliv na plynulost a bezpečnost provozu MHD. Bez rychlého a kvalifikovaného zásahu jednotek HZS DP by byly jen obtížně řešitelné. Zásadní vliv na zvládnutí zejména složitých událostí má těsná a dlouhodobě nacvičovaná spolupráce mezi podnikovými hasiči, pohotovostními útvary DPP a složkami integrovaného záchranného systému. Ačkoli jsou hasičské výjezdy denní realitou, přejme si, aby

Zásah pod číslem 55 – havarijní zvedání autobusu po defektu pneumatiky, Koněvova ulice, 16. 2. 2015.

se zaměstnanci DPP i veřejnost setkávali s našimi hasiči častěji při exkurzích a ukázkách techniky než při mimořádných událostech. 



Zastávkový příběh jak z akčního filmu

Dnes moje kroky směřovaly na Centrální dispečink Dopravního podniku v ulici Na Bojišti, kde jsem se setkala s neohroženou dvojicí – Karlem Martínkem a Otomarem Ferrem, kteří se během své noční služby ocitli takřka v ohrožení života.

Text: **Soňa Jindráková** • Foto: **Petr Hejna**

Oba pánové pracují v oddělení Provozní zabezpečení zastávek pod vedením Petra Volfa, který mě hned na začátku zavedl do činnosti této služby. Přiblížil mi fungování oddělení zabývajícího se dopravními informacemi na zastávkách v Praze a okolí. Denní rutina zaměstnanců spočívá v opravách tramvajových zastávek a vývěsu jízdních řádů, letáků a textových informací. Podrobnou reportáž o tomto týmu jsme přinesli v DP kontaktu č. 4/2014.

MÍSTO ČINU: ZASTÁVKA VYCHOVATELNA

Napínavý příběh výše zmiňovaných pánů Karla a Otomara, jehož děj se odehrál v několika minutách, se dnes oběma už jeví spíše jako úsměvný. Avšak onoho prosincového večera loňského roku, kdy probíhala pro oba relativně poklidná služba, nabral zcela opačných a nečekaných rozměrů, jak shodně vyprávějí.

Najednou se vedle mě v autě zjevil cizí chlap. Myslel jsem, že to je žert bývalých kolegů, vzpomínám dnes s úsměvem Karel Martínek.

„Onoho sedmého prosince večer jsme vyrazili do terénu,“ rozhovořil se Otomar Ferro. „Zkontrolovali jsme několik zastávek, až jsme dojeli v poklidu na zastávku Vychovatelna v Praze 8. Já jsem jako vždy na tomto místě, kde je otevřená tramvajová trať, vystoupil, jelikož je to pro mě jako pro řidiče snazší a bezpečnější než pro kolegu. On zůstal v autě a já jsem šel na zastávku. Vyměňoval jsem jízdni řád a najednou slyším, jak bouchly dveře. Tak se otočím a koukám, že v autě sedí cizí chlap. Se vším jsem praštil, letím k autu zpátky a než jsem otevřel dveře, tak mě popadl policajt, odstrčil mě na stranu, otevřel dveře a vytáhl neznámého chlapa z auta. Vůbec se s ním nepáral. Během pár vteřin na místě kolem nás byly asi čtyři policejní auta s patnácti policajty. Takový to byl fofr.“

Co však v té chvíli prožíval kolega **Karel Martínek**, který se opravdu ocitl v nebezpečí, protože byl v bezprostřední blízkosti pachatele, to začal sám barvitě popisovat. „Asi kolem půl jedenácté jsme v pohodě přijeli na Vychovatelnu, je tam otevřená trať, tak vystoupil kolega. Najednou koukám a na místo řidiče ke mně naskočil chlap, šedivá bunda, vyholená hlava. Původně jsem si myslel, že to je někdo z mých bývalých kolegů a že si udělal legraci. Vzápětí mi došlo, že to je někdo, kdo před někým asi utíká, což potvrzovaly jeho výkřiky: ‘Musím, jedu, potřebuju, jedem, honem, honem.’ V té chvíli už mi bylo jasné, že je to úplně o něčem jiném. Chlap nebyl schopen kloudného slova, vykulené oči, jen z něho lezly útržkovité výkřiky.“

RYCHLÁ REAKCE PŘEDEŠLA KRIZI

Jak Karel Martínek vzpomíná, štěstím v tu chvíli bylo, že se s ním vetřelec nestihl rozjet: „Instinktivně mě napadlo vytáhnout klíčky ze zapalování. Jak začal pohybovat s řídicí pákou, tak jsem se ho snažil zatlačit do dveří. Držel se té páky ale silně. Tak jsem mu ohnul malíček, čímž páku uvolnil

a já pak mohl vytáhnout klíče a zastavit motor. Pak už jsem jen akorát viděl černou ruku, a to už ho tahal policajt. Seběhlo se to během pár minut. Až pak mi došlo, co všechno se mohlo stát.“

Pan Karel měl jistě obrovské štěstí, vždyť vůbec netušil, jestli muž třeba není ozbrojen. To by pak mohlo mít fatální následky. Ostatně, to, jestli měl u sebe nějakou zbraň, ať už pistoli, či třeba nůž, bohužel neví doteď ani jeden z nich. Policisté z pohotovostní motorizované jednotky v tu chvíli neměli čas na vypravování a výpověď svědků oba kolegy teprve čekala. Na místě jen v krátkosti sepsali úřední záznam, ze kterého vyplynulo, že pachatel chtěl ukrást služební auto, což se kvalifikuje jako trestný čin krádeže ve stadiu pokusu. Proč jej honili, to jim také nebylo známo. Policisté ho prý naháněli už z centra, celý kopec až na Vychovatelnu.

Zeptala jsem se **Petra Volfa**, který byl vyprávění přítomen, zda na základě této události byla přijata nějaká zvláštní opatření. „Opatření v tomto případě není potřeba žádné, chlapi dodrželi bezpečnost práce, vše měli v pořádku. Další bezpečnostní opatření už zajistit nejde, snad jedině policejní doprovod,“ usmívá se vedoucí. „Bohužel i tato práce může být riziková, nevíme co, kdy a kde může přijít. A když už se něco podobného stane, nevíme v první chvíli, jestli je to člověk, který má u sebe nějakou zbraň a nebude ji váhat použít.“

JSME ČASTO TERČEM LIDSKÉ ZLOBY

Oba kolegové jednohlasně doplňují, že zkrátka byli ve špatný čas na nesprávném místě. Ale prý to není ojedinelá nepříjemnost, se kterou se ve službě setkávají. „V Hloubětíně na nás opilý chlap vystartoval, že je mafián a že nás zabije. Někteří si zase myslí, že je odvezeme, pletou si nás s taxíkem,“ dodává Oto. „Na denním pořádku je také vandalismus, lidi sbírají vývěsky, odcizují je ze zastávek,





kde pak cestujícím chybějí. Nebo když vyvěšujeme nové jízdní řády, tak urážky kolemjdoucích lidí leckdy neberou konce," připojuje se Karel.

„Je to tak, bohužel se stává, že přijedeme na zastávku, opravíme, vyměníme a za chvíli bychom mohli začít znovu. Naše auto je naštěstí vybavené vším, takže servis děláme přímo na místě i v případě, že je potřeba vyměnit vše,“ shrnuje Petr Volf. „Pokud to během směny nestihneme, předáváme zbylou činnost další partě. Provoz je nonstop. Téměř denně bojujeme s neustále počmáranými okenními tabulkami, nejčastěji v blízkosti škol. Anonymita velkoměst má

nepříznivý vliv. V podstatě je v Praze jedno, jaká škola se v blízkosti nachází, jestli základní, střední, nebo jestli jsou to vysokoškolské koleje. Dokonce koleje Jižním Město jsou nejhorší, tam se mládež opije a demoluje okolí. Od OC Chodov po koleje jsou obden pomalované a zničené přístřešky, nejvíce v pátek a o víkendech. Naštěstí alespoň o prázdninách máme více klidu. Jakmile ale přijde září, opět se intenzita vandalismu zvyšuje,“ říká s hořkostí Petr Volf.

„Ve službě cítíme, že lidem vadí už cokoli, i výměny jízdního řádu. Spousta lidí jízdní řád ukradne. Dnes pomocí imbusu otevřou vitrínu

OBA SE SHODUJÍ, ŽE BYLI VE ŠPATNÝ ČAS NA NESPRÁVNÉM MÍSTĚ. ALE JAK DODÁVAJÍ, NEBYLA TO OJEDINĚLÁ NEPŘÍJEMNOST, SE KTEROU SE VE SLUŽBĚ SETKÁVAJÍ.

na jízdní řády a odcizí je. Jiní pak zase nadávají, že jim jízdní řády chybějí,“ citují náladu ve společnosti Karel i Otomar. Společně pak dodávají: „Nevraživost lidí se stupňuje. Před patnácti lety byl klid, nepamatuji si, že by nás někdo, byť jen slovně, napadl. Urážky se dnes snášejí jak od osmdesátileté paní, tak od dvacítiletého kluka anebo od kohokoli ve středních letech. Doba je hrozná. Člověk si pak na to vše zvykne, musí, jinak by zešlel. Snažíme se to přehlížet.“

Když jsem s kolegy dělala rozhovor, byl krásný slunečný, byť mrazivý den. Jejich směna právě začínala, čekala je práce v Hloubětíně. Pro dnešek tedy denní směna, tak snad je nebude provázet tolik neslušných nadávek a budou mít štěstí na příjemně naladěné lidi kolem. Noční směna to už bude mít těžší, tam nezbývá než se pomodlit a vyrazit do terénu. Tak šťastnou cestu!

Dnes už na příběh s cizím chlapem ve služebním voze vzpomíná Otomar Ferro a Karel Martínek s úsměvem.



London Transport Museum – díl druhý

V dnešním dílu článku se formou fotoreportáže blíže seznámíme se zázemím muzejního depozitáře London Transport Museum v depu Acton. Depozitář slouží především pro uskladnění sbírkových předmětů LTM, které nejsou vystavovány v hlavní budově na Covent Garden Piazza.

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

Kurátoři i dobrovolníci se v depozitáři starají o inventarizaci a preventivní konzervaci, aby nedocházelo k poškození sbírkových předmětů okolními jevy. Součástí depozitáře je i digitalizační pracoviště, kde probíhá digitalizace vybraných archivních fondů muzea. Větší rekonstrukce (např. vozidel) se zpravidla provádějí u externích dodavatelů pod dozorem odborných pracovníků muzea. Depozitář je vybaven pouze pro základní údržbu a opravy (zejména silničních vozidel).

V době otevření v říjnu 1999 se jednalo o první veřejně přístupný muzejní depozitář ve Velké Británii. Systém ukládání předmětů je koncipován tak, aby zajišťoval dlouhodobé bezpečné uchování trojrozměrných předmětů i archiválií a zároveň umožňoval pořádání veřejných prohlídek. Depozitáře pro archivní materiály jsou vybaveny vzduchotechnikou s udržováním konstantní teploty a vlhkosti vzduchu.

V oblasti vybraných archiválií (výkresy, písemnosti) se LTM dělí o pů-

Pochozí lávky pro návštěvníky v hale silničních a kolejových vozidel umožňují pohodlnou prohlídku rozměrných exponátů.



Vpravo: Pohled do sekce 5 věnované informačnímu systému městské hromadné dopravy v Londýně.



Dole: Pohled do části sbírky technologického vybavení věnované zabezpečovací technice a staničnímu mobiliáři podzemní dráhy, tedy oblastem, které jsou v Praze prozatím zcela podceněny.

sobnost s podnikovým archivem Transport for London (TfL Corporate Archives). LTM je zaměřeno na historické materiály, které z velké většiny

již nejsou využívány současným provozem, archiv TfL proti tomu spravuje tzv. živou dokumentaci, kterou průběžně třídí a vyřazené (pro provoz již nepotřebné) soubory automaticky předávají do LTM. Obdobná spolupráce s TfL funguje i v oblasti trojrozměrných sbírkových předmětů a dopravního mobiliáře – příslušné provozní útvary vyřazují nepotřebný inventář přes LTM, které si z nabízených materiálů provede selekci, část využije k zařazení do sbírek a část slouží jako zdroj financování činnosti muzea (prodej, aukce, speciální akce). V depozitáři nalezneme také menší muzejní obchod a příležitostně jsou zde pořádány i burzy dopravní literatury.

V roce 2015 bylo na 6000 m² depozitáře uloženo přes 320 000 položek, které jsou průběžně doplňovány novými akvizicemi. Z inventáře muzejního depozitáře jmenujme 80 silničních a kolejových vozidel, přes 5000 plakátů s tematikou londýnské městské hromadné dopravy, 1800 uměleckých děl, 92 000 fotografií a 42 000 plánů a výkresů. Řada sbírkových





Depozitář plánů a výkresů. Předseda sdružení přátel muzea (LTM Friends) Barry Le Jeune předvádí vzorový list slavného firemního písma Johnson Sans, které od roku 1916 neodmyslitelně patří ke korporátnímu stylu londýnské městské hromadné dopravy.

předmětů je zásadního historického významu nejen z hlediska londýnské MHD, ale vývoje dopravy obecně.

USPOŘÁDÁNÍ DEPOZITÁŘE LTM:

- 1 – kolejová vozidla; 2 – silniční vozidla; 3 – technologické vybavení; 4 – design a mobiliář městské hromadné dopravy; 5 – informační systém a nábytek; 6 – depozitář drobných předmětů; 7 – knihovna a prostor pro příležitostné akce; 8 – archiv plánů a výkresů; 9 – archiv plakátů a umě-

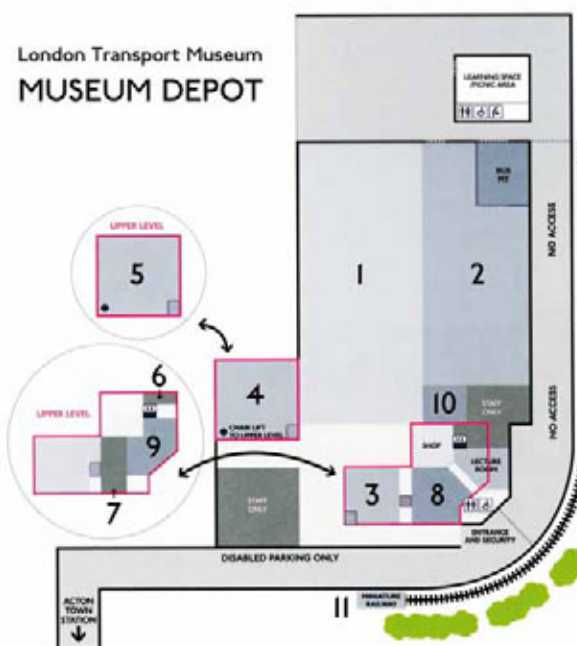
Zázemí pro údržbu a základní opravy silničních vozidel (bus pit), která tvoří významnou část sbírky historických vozidel.



Nahoře: Pohled z galerie (v plánu č. 7) na uspořádání skladovacích ploch pro technologické vybavení (původem především z věhlasné londýnské podzemní dráhy). Větší předměty jsou skladovány na paletách na zemi, středně velké předměty se skladují v regálových systémech se zakladači.

leckých děl; 10 – sbírka fotografií, filmového materiálu a zvukových nahrávek; 11 – zahradní železnice.

Prostranství před halami ve směru od vjezdových kolejí je vyhrazeno pro vzdělávací akce pro školy, pro něž je využíván také speciálně upravený automobil s potřebným zázemím. Dále jsou zde odstavňové koleje a kontejnerové úložné prostory pro předměty, které LTM dostává z běžného provozu a třídí, resp. upravuje pro další využití. V dalším čísle se seznámíme s aktivitami LTM pro veřejnost.



Únorový historický kaleidoskop 2016

V tomto měsíci si připomínáme 120. výročí úředního vyzkoušení jednoho ze zajímavých vynálezů Františka Křižíka. Další únorovou událostí s „kulatým“ výročím je přečíslování autobusových linek tzv. překryvné sítě, ke kterému došlo před 45 lety. A protože únor s letopočtem končícím na šestku nebo jedničku je tentokrát poměrně chudý, navážeme na článek „Přestupte, prosím, na náhradní dopravu“ z minulého čísla a podíváme se do historie, jak to bývalo s náhradní dopravou při výlukách kdysi.

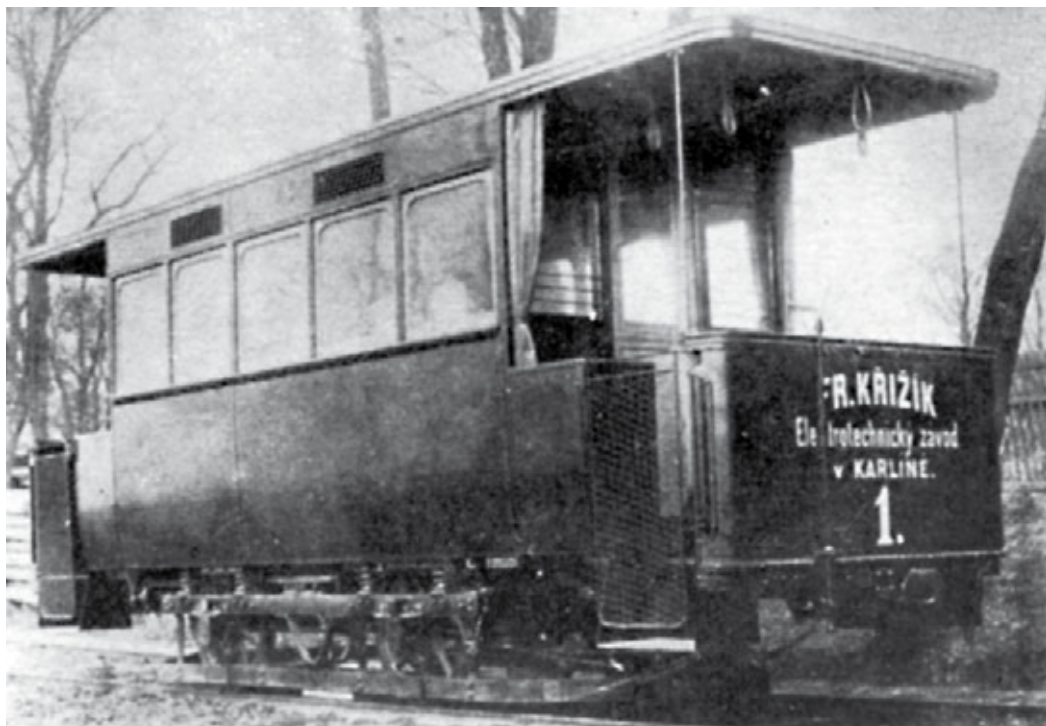
Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP**

Jinak v souvislosti s Františkem Křižíkem si patrně nejzajímavější výročí budeme letos připomínat v červenci, kdy tomu bude 125 let, kdy se v Praze, a vlastně v českých zemích vůbec, poprvé rozjela elektrická dráha. Už v lednovém čísle jsme psali krátce o tomto vynálezci, od jehož úmrtí uplynulo 75 let. Letošní rok se právě kolem Křižíkova jména bude tak trochu „točit“.

ÚŘEDNÍ KOMISIONÁLNÍ OHLEDÁNÍ NOVÉHO SYSTÉMU ELEKTRICKÉ VOZBY

Právě pod tímto titulkem přinesly 7. února 1896 Národní listy zprávu o úřední zkoušce nového typu vrchní stavby a napájení elektrických drah, nejnovějšího vynálezu Františka Křižíka. Šlo o zkoušku spodního přívodu proudu.

Počáteční období elektrických drah bylo v Evropě provázeno určitými rozpaky z tradičního vrchního přívodu proudu z trolejového vedení. Proto vynálezci, elektrotechnické továrny i tramvajové společnosti zkoušeli hledat ještě jiné možnosti, jak napájet tramvajové vozy elektrinou. Ve světě se zkoušely především různé varianty založené na třetí kolejnici umístěné mezi kolejnicemi pojezděnými, případně se stejně umístěným žlábkem, ve kterém byl uložen napájecí drát. Nevýhodou těchto systémů bylo časté zanášení žlábků a z toho vyplývající poruchovost, případně bezpečnost chodců, byla-li prostřední kolejnice pod proudem.



Fotografie z Křižíkových zkoušek ze Stromovky nemáme. Na snímku vidíme alespoň zavřený motorový vůz, který byl patrně ke zkušebnímu jízdám použit.

Řez novým typem „železné vrchní stavby“, navržené v roce 1896 Františkem Křižíkem. Obrázek tehdy přinesl odborný časopis Zeitschrift für Elektrotechnik.

František Křižík přišel se zcela „novým systémem železné vrchní stavby“, jak svůj vynález sám často označoval. Základem nové vrchní stavby se staly tzv. žlábkové bezpaticové kolejnice uchycené ve stoličkách (podobně jako kolejnice dvouhlavové), spojené příčnými železnými nosníky. Prostor mezi kolejnicemi byl vyplněn betonem, kterým bylo vedeno potrubí s kabely ke speciálním kontaktům, které se nacházely ve svrchní krycí asfaltové vrstvě. Byly to dvojice přerušovaných napájecích kolejnic (přesněji želez ve tvaru T) dlouhých asi 10m, které byly pod proudem jen tehdy, když přes ně jel vůz. Jednotli-

vé páry želez byly od sebe vzdálené vždy „na délku vozu“.

Napájecí „kolejnice“ byly „vodivé s kontaktními přístroji ve skříních podél trati spojené. Skříně, jichž použito při včerejší zkoušce, obsahovaly počet přístrojů, odpovídající vždy délce trati 100 m, tak že pro trať 300m dlouhou zapotřebí bylo tří skříní.“ Tak popisovaly napájení noviny.

Protože na počátku února 1896 teprve probíhala stavba prvního úseku elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany, Křižík využil ke stavbě pokusného úseku část své první elektrické dráhy z Letné do Stromovky, která bývala v provozu jen v letní

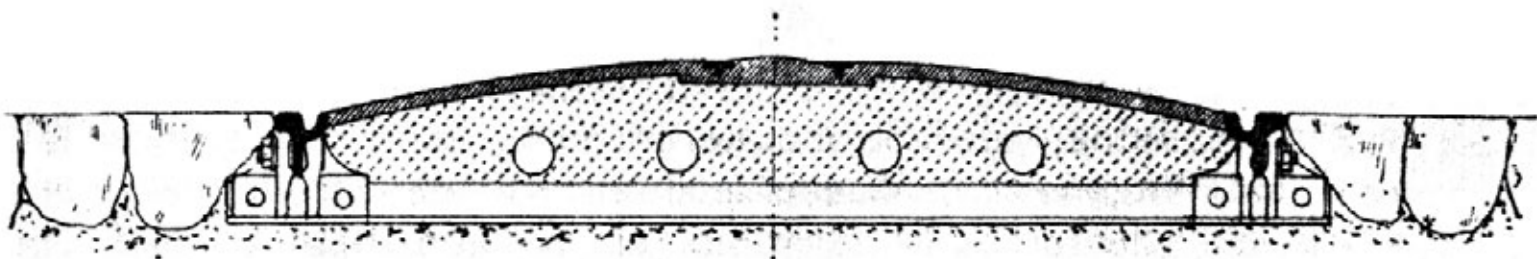


Fig. 9.

sezóně, a proto byla v době zkoušky volná pro potřebné úpravy, aniž by byl narušen pravidelný provoz. Zkušební úsek se nacházel ve Stromovce a byl dlouhý asi 600 metrů. V časopise Zeitschrift für Elektrotechnik Křížík svůj vynález podrobně popsal, včetně dalších alternativ konstrukce vrchní stavby s jinými typy kolejnic, bez betonové vrstvy či s umístěním kontaktních přístrojů v podzemních komorách pod kolejí. Bohužel neznáme, zda zkoušel i tyto alternativy.

Při zkoušce Křížík patrně použil jeden ze svých zavřených motorových vozů, které pro letenskou dráhu zakoupil v roce 1894. Z dostupných materiálů se ještě dozvídáme, že když vůz opouští jeden pár želez, „zachycuje kovovým kartáčem již druhý, a jakmile dotýká železa opouští, přerušuje se proud, takže pomíjí veškeré nebezpečí pro pěší i pro vozy.“

První veřejné vyzkoušení nového systému Křížík uskutečnil 17. ledna 1896 a úřední vyzkoušení se konalo 6. února.

Tím ale, zdá se, vše skončilo. Zda se systém na Letné dál zkoušel, případně i v pravidelném provozu či zda zůstal ležet ladem, o tom nejsou k dispozici žádné zprávy. V roce 1905 zdokonalený systém František Křížík použil k napájení tratě na Karlově mostě, kde byl v provozu do roku 1908, kdy byla trať (i pro nespolehlivost systému) zrušena.

PŘEČÍSLOVÁNÍ PŘEKRYVNÉ AUTOBUSOVÉ SÍTĚ

Na sklonku šedesátých let minulého století se přes veškeré snahy nového vedení Dopravního podniku o zlepšení dlouhodobě nepříznivé situace



projevovaly v pražské městské hromadné dopravě různé negativní jevy. Patřil mezi ně například nedostatek řidičů autobusů či nedostatek průvodčích, přestože v motorových vozech starých tramvajových vlaků byly samoobslužné pokladny.

Provozování MHD bylo trvale ztrátovou záležitostí. To se stalo na počátku roku 1970 důvodem ke zvýšení jízdného z 60 haléřů na 1 korunu, dětského jízdného z 30 na 60 haléřů a pro noční provoz bylo zavedeno znovu samostatné jízdné ve výši 3 korun. To byl pětinašobek původní výše! To ovšem nestačilo, a proto byla o rok později, od 1. února 1971, zavedena další tarifní opatření, která byla motivována snahou omezit současně dlouhodobé přetěžování autobusových linek tzv. překryvné sítě. O vzniku první překryvné linky jsme psali v říjnovém DP kontaktu ročníku 2014.

Spoj rychlíkové linky číslo 235 v zastávce Náměstí Míru.

Když pro autobusy ŠM 11 nasazené na linku 274 nebyl k dispozici potřebný transparent, zastrčila se za čelní sklo prostě obyčejná boční tabulka.

Nové opatření spočívalo ve zvýšení jízdného linek překryvné sítě na dvojnásobek, tj. z 1 na 2 koruny. Aby se cestující snáze orientovali, která linka patří do překryvné sítě a platí se na ní tedy vyšší jízdné, uskutečnila se ke stejnému datu také změna číselného označení dotčených linek do číselné řady od 200 výš, přičemž druhé dvojčíslí původního čísla zůstalo zachováno. Například z linky 119 se stala linka 219. První číslice v označení autobusové linky tedy nyní oznamovala cestujícímu výši jízdného. Tím došlo k jasněmu formálnímu odlišení linek základní a překryvné sítě. V té době dostalo nové označení 15 existujících linek překryvné sítě. Nově označenými linkami byly 219, 220, 225, 226, 227, 232, 233, 234, 235, 236, 244, 245, 249, 255 a 256. Později vznikly i některé další nové linky této řady.

Tato změna měla jen krátký život. Při zahájení provozu metra v květnu 1974 byla učiněna v celé síti MHD nová tarifní opatření (zavedení nepřestupného tarifu) a označení linek se vrátilo do původní „stovkové“ číselné řady.

UZAVŘENÍ ULICE, PŘERUŠENÁ VOZBA

Právě takovými termíny se v nejstarším období pražské tramvajové dopravy nejčastěji označovaly novinové zprávy, v nichž se mohli Pražané dovědět, že někde nepojedou tramvaje a budou zavedena nějaká přechodná opatření. Předpisy pro personál koňské dráhy určovaly, jak se chovat v případě neplánovaného narušení dopravy.

Zatím nejstarší zprávu, že bude někde přerušena tramvajová doprava,



jsme našli v **Národních listech z 6. srpna 1878**. Oznamovala, že bude přerušena doprava mezi Václavským a Jungmannovým náměstím kvůli opravě a předlažbě ulice. „*Koňská dráha jezdí pouze až k václavskému náměstí, koně se vypráhnou a vedou přes Jungmannovo náměstí na roh Ferdinandovy třídy, kde opět k jinému povozu se připrhnou. Cestující musejí ovšem také vystoupiti a jíti ovocnou ulicí pěšky, načež do jiného vozu přestoupí.*“ Výluka trvala týden. Podobná opatření na koňské dráze známe i z pozdějších let, kdy se prováděly podobné opravy, případně výměny kolejí.

První náhradní dopravu v dnešním slova smyslu známe až z roku 1891, kdy byla přes Karlův most, poničený o rok dříve při povodni, zavedena náhradní omnibusová linka místo koněspřežné tramvaje. Omnibusy zde začaly jezdit až 6. června 1891, ačkoliv provizorní most spojující zachovalé části Karlova mostu byl v provozu už čtyři měsíce! Generální ředitelství Pražské Tramway tehdy zakoupilo pro tento účel čtyři nové omnibusy.

Jinak při přerušení provozu tramvajů dál platila tradiční opatření – dovézt cestující k místu stavby, přes které se chodilo pěšky. Podobná opatření se používala, pokud to šlo, i v provozu elektrických tramvajů. A to velmi dlouho. Pražská kolejová síť bývala



Většina prací při rekonstrukcích tramvajových tratí mnoho desetiletí probíhala za plného provozu. V tomto případě vidíme na nově položené kolejí pravidelný vlak, zatímco na staré kolejích se skládají z nákladního vlaku kolejnice. Jinak i po této kolejí jezdily normální vlaky. Přepojování kolejí se provádělo v noci.

Odkdy se pro náhradní dopravu a případně pro vsunutí vlaky používá označení písmenem X, to zatím nevíme. Tento snímek je z počátku padesátých let.

až do třicátých let opatřena poměrně velkým množstvím kolejových spojek (přejezdů), na kterých bylo možné vlaky obracet. Tady je nutné připomenout, že výluky se zpravidla odehrávaly v noci a jen zcela výjimečně byl narušen provoz i přes den. U náročnějších rekonstrukcí se provoz převáděl na povrchové koleje (o těch jsme psali také v roce 2014) a tramvajové linky často končily na povrchových provizorních výhybkách. Nežádka v určitých úsecích, i když třeba jen po jediné kolejí, jezdily tramvajové „pendly“.

Protože se i v padesátých letech prováděla většina prací za provozu a většina výluk bývala v noci (případně na několik hodin ve dne mimo špičku), byla většinou z provozu vyřazena jen jedna kolej, zatímco po druhé jezdil zmíněný pendlí, případně tramvaje jezdily po jedné kolejí, a to obousměrně, aniž by bylo zapotřebí provádět jakékoliv kolejové úpravy. Souprava, která měla jet po nesprávné kolejí, se na nejbližší kolejové křižovatce obrátila a postižený úsek „procouvala“ až k další křižovatce, kde obrátila na svůj směr po správné kolejí.



Zřejmě nejbizarněji takové opatření vypadalo na Palmovce, kde v nočních hodinách vlaky couvaly i s cestujícími přes technicky nepřilíš vyhovující železniční přejezd! Podobně se mohly couváním přes křižovatku dostat tramvaje i do míst, kde nevedly tramvajové koleje, například „odbočit“ na Karlově náměstí ve směru od Moráně do Resslovy, kde nikdy nebyly kolejové oblouky.

Náhradní autobusová doprava se čas od času vyskytla i místo trolejbusů, obvykle také jen v noci, protože autobusů byl dlouho velký nedostatek. Přesto například v roce 1951 jezdila několik týdnů náhradní autobusová linka z Košíř do Jinošovic během dláždění komunikace. **Zatím nejstarší, ale jen krátkodobou náhradní dopravu za tramvaje pomocí autobusu známe z 19. března 1953** od půl deváté do čtyř odpoledne při přerušení provozu v úseku Lomy – Ledárny. První náhradní autobusová linka, která existovala více dní, byla zřízena zřejmě až v roce 1963, kdy od 18. července do 23. srpna zajišťovala během stavby parovodu u Vojenské nemocnice provoz v okružní trase Vypich – Větrník – Petřiny. Byla to ale vlastně jen posila, protože v ulicích Střešovic a Na Petřínách byla kyvadlově udržována i náhradní tramvajová doprava.

S moderní „klasickou“ náhradní autobusovou dopravou, trvající dokonce několik týdnů, jsme se mohli setkat až při rekonstrukci tramvajové tratě v úseku Koh-i-noor – náměstí Kubánské revoluce (dnešní Kubánské náměstí) od 13. října do 21. listopadu 1964. O této výluce jsme psali podrobněji v říjnovém DP kontaktu v roce 2014.



Spoj náhradní autobusové linky projíždí ulicí Na Zličově při výluce v roce 1967.

Pozvánka na Škorpióny či do Země bohů

Text: Milan Slezák

NOC REKLAMOŽROUTŮ

Filmové či televizní reklamní spoty se postupem času staly v podstatě specifickým oborem umělecké tvorby. Jako osobitá disciplína mají už reklamy také svůj okruh fanoušků, pro něž (a nejen pro ně) se pravidelně koná velká přehlídka reklam z nejrůznějších oborů a zemí pod názvem Noc reklamožroutů. Letošní „reklamožroutská noc“, tentokrát pod oficiálním názvem PlayStation Noc reklamožroutů, proběhne v Praze vlastně tak trochu nadvakrát. Ve čtvrtek 25. února v rámci afterparty po slavnostním ceremoniálu předávání cen Asociace českých reklamních agentur a marketingové komunikace, soutěže kreativity v reklamě Prima Zlatá pecka 2015 v klubu Lávka. A v pátek 26. února v kině Lucerna.



V nejnovější kolekci je přes 300 reklam z více než padesáti zemí světa. Sestavovatelé pak slibují tradiční mix vtipných, dojemných i velkolepých spotů. Program by měl trvat přes pět hodin a bude rozdělen do čtyř ucelených bloků. Projekt Noci reklamožroutů se zrodil v roce 1981 ve Francii, kdy jej na plátna kin přivedl Jean-Marie Boursicot. Postupem času se akce rozrostla do celého světa a v současné době probíhá tato reklamní show ve více než 135 zemích celého světa, kde má svůj nadšený okruh příznivců.

PRAGUE SNOOKER CHAMPIONS

Jedinečnou příležitost vidět v akci světové snookerové hráče nabídne v úterý 23. února Společenský sál

K vidění u snookerového stolu bude v Praze i mistr světa Stuart Bingham.



pražského kongresového centra, kde se v rámci exhibičního zápasu utkají mistr světa z roku 2015 Stuart Bingham a mistr Evropy z pražského turnaje v roce 2015 Michael Wild. Exhibiční zápas pod názvem Prague Snooker Champions by měl začít v 19.00 hod. a po jeho skončení slibují pořadatelé i autogramiádu obou hráčů.

HUDBA

Z větších koncertů zahraničních umělců u nás, které jsou naplánovány na únor, můžeme vybrat např. následující dvě žánrově odlišné akce. V sobotu 20. února zavítá do Tipsport Arény na holešovickém Výstavišti rakouský hudebník, producent a DJ, o němž se hovoří jako o zakladateli v současné době populárního žánru electro swing, Marcus Füreder, známější pod svým uměleckým jménem Parov Stelar, se svou kapelou **Parov Stelar Band**. Soubor má za sebou stovky vystoupení po celém světě, koncerty na velkých světových hudebních festivalech a vyprodané sály i u nás. Nyní se pokusí vyprodat holešovickou sportovní halu.

Rakouský hudebník, producent a DJ Parov Stelar několikrát vyprodal sály i v Praze a 20. února 2016 se pokusí o totéž v Tipsport Aréně.




Němečtí rockoví matadoři **Scorpions** oslavili 50 let existence souboru. Dohromady se dali v roce 1965, původně jako „školní“ soubor, a začátek své profi kariéry datují rokem 1969. Ze zakládajících členů v kaple zůstal vlastně již jen kytarista

Rudolf Schenker (i neomyšlitelný hlas Scorpions, tedy zpěvák Klaus Meine, do kapely přišel „až“ na začátku sedmdesátých let). Jak už to tak u hudebních skupin bývá, slaví se na koncertním turné. To přivede kapelu do O2 Arény v sobotu 27. února. Říká se, že na žádném jejich koncertě nechybí trojice skladeb Wind Of Change, Rock You Like A Hurricane a Still Loving You, tak schválně, jestli zazní i poslední únorovou sobotu ve vysočanské hale.



EPOCH TIMES

Česká redakce společnosti The Epoch Times přichází na trh s publikací **Tajemství prastaré čínské kultury**. **Prastará řemesla, tajemství, dovednosti a moudrost byla v Číně za poslední století překryta moderními technologiemi a systematicky ničena za vlády komunismu.** Můžete nahlédnout do světa, kterému se kdysi říkalo Země bohů, a zároveň putovat v čase k začátkům historie dvaceti čínských dynastií, které po sobě zanechaly bohaté dědictví. Titul přináší nejkrásnější příběhy a osvětlené myšlenky čínských mudrců, věnuje více prostoru duchovnímu obsahu, který je podstatou, esencí tohoto významného kulturního bohatství. 

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY

O jakou autobusovou zastávku se jedná?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte čtyři vstupenky do Iqparku v Liberci a knihu Místa paměti národa. Odpověď zašlete nejpozději do **pondělí 29. února 2016** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Foto: Petr Hejna

Správná odpověď na otázku **V jaké zastávce se nachází linka 18?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 1/2016 zněla: **Karlovo náměstí**. Z autorů správných odpovědí



byl vylosován a rodninou vstupenku do Království železnic a 2 CD „Příběhy 20. století“ odměněn: **Jiří Špaček**.

Halle: tramvaje na metrovém rozchodu – 1. část

Jeden z mnoha zajímavých tramvajových provozů v Německu je provoz v Halle an der Saale, jak bylo město dříve nazýváno. Do Halle v dobách NDR dodala ČKD Tatra celkem 447 kusů tramvajů typu T4D a vleků B4D.

Text a foto: **Michal Chrást**

Tramvajová doprava v Halle (Saale) je největším tramvajovým systémem v Sasku-Anhaltsku a patří k velkým tramvajovým provozům v rámci celého Německa. Celková délka tratí v Halle včetně meziměstské trati do Bad Dürrenberg čítá 87,6 km. V současné době je provozováno 12 denních tramvajových linek (1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 15 a 16) a 7 nočních (1, 2, 5, 7, 8, 94 a 95). Zajímavostí je, že noční doprava začíná již ve 20 hodin. Tramvajovou a autobusovou dopravu ve městě zajišťuje společnost HAVAG (Hallische Verkehrs-AG) a jako ve většině německých měst byla začleněna do městského holdingu SWH (Stadtwerke Halle) jako dceřiná společnost. Toto uspořádání zlepšilo hospodaření HAVAG, ale také umožnilo financovat dopravu ze ziskových činností SWH,

Vlevo dole:
Historický motorový vůz Herbrand Köln/AEG č. 4 z roku 1894 projíždí po ulici Mansfelder Strasse (14. 10. 2007).

Vpravo dole:
Historická souprava motorového vozu Linder/SSW ev. č. 401 z roku 1928 a vlečného vozu Neisky č. 260 najíždí na most přes řeku Saale v Mansfelder Strasse (14. 10. 2007).

jako je prodej vody, tepla i elektřiny v rámci města Halle.

V roce 1878 byla otevřena první trasa omnibusu jako předzvěst koněspřežné tramvaje, kdy trasa vedla z trhu Giebichenstein do Trothy. Provoz koněspřežné tramvaje byl zahájen 15. října 1882 společností Hallesche tramvaj AG, její trasa kopírovala trať omnibusů a byla označena červenou barvou. Depo červené trasy bylo umístěno na Klosterstrasse. V srpnu 1889 byl zahájen provoz na druhé lince koněspřežné tramvaje, a to společností Stadtbahn Halle (zelená linka). Tato linka byla směřována přes Franckeplatz a Steinweg do Merseburgu na Schmiedstrasse. Zelené linky měly depo na Rossplatzu.

V roce 1890 vstoupila do kolejové dopravy v Halle společnost AEG, která koupila Stadtbahn Halle. Nově pojmenovaná společnost, tedy AEG Stadtbahn Halle, začala elektrifikovat své trasy. Elektrický provoz byl zahájen dne 24. dubna 1891 s 25 motorovými vozy a 13 vlečnými vozy. Tramvaje byly jako první v Německu provozovány s tyčovým sběračem, a to v celé tramvajové síti. První tramvaje uvezly 18 sedících a 12 stojících cestujících. Výkon tramvaje byl 2 x 14,8 kW. Vzhledem k vysoké konkurenci byla společnost Ha-

llesche Strassenbahn AG nucena elektrizovat své tratě. Konkurenční společnost Hallesche Strassenbahn provozovala kombinovanou dopravu s napájením z baterií. To ale vydrželo pouze 3 roky. Následně bylo napájení provedeno pouze z vrchního vedení.

Dne 15. března 1902 AEG Stadtbahn Halle zahájila příměstský elektrický tramvajový provoz na trase Halle – Merseburg. Vozy, které byly na tuto trať vypravovány, byly deponovány ve vozovně Ammendorf. Došlo tak k souběhu s tramvajovou dopravou mezi Riebeckplatz a Artilleriekaserne, nešlo však o žádnou konkurenci. Příměstská tramvaj byla v roce 1913 vyčleněna do společnosti Merseburger Überlandbahnen AG (MÜBAG). Její sloučení s městskými tramvajemi nastalo až v roce 1951. V roce 1911 koupilo město Halle společnost Hallesche Strassenbahn AG, která se tímto stala městskou společností.

V roce 1914 bylo v provozu 54 motorových a 22 vlečných vozů. Městská společnost s názvem Städtische Strassenbahn Halle provozovala tři linky označené písmeny A, B a C. Soukromá společnost AEG Stadtbahn provozovala 6 linek označených čísly 1 až 6. Vedle toho jezdila ještě příměstská tramvaj Halle – Merseburg.





V roce 1917 došlo rozhodnutím městské rady k odkoupení AEG Stadtbahn Halle a začlenění do Städtische Strassenbahn Halle. V provozu tedy po sloučení bylo 12 tramvajových linek a dvě tramvajové vozovny. Došlo i k nákupu nových tramvajových vozů od firem Köln/AEG, Wismar/BBC a Gothaer Waggonfabrik/Siemens-Schuckert. V roce 1919 se město rozhodlo postavit novou vozovnu na Freimfelder Strasse, která měla nahradit vozovnu na Rossplatzu. Stavba byla zahájena v roce 1926 a ukončena v roce 1928. Vozovna byla zčásti průjezdná s dostatečnou rezervou na její další možný rozvoj. V roce 1928 měla 25 kolejí pro odstavování tramvají a 11 kolejí pro údržbu. Její součástí se stala

i administrativní budova – do dnešních dnů je v ní sídlo HAVAG. V této vozovně probíhá těžká údržba, ale o tom až v druhé části článku. Mezitím v provozu došlo ve snaze zrychlit dopravu k náhradě tyčového sběrače pantografem. Zkoušky probíhaly v roce 1927 a již o rok později byly do provozu nasazovány na tramvaje pouze pantografy.

V roce 1932 došlo k úpravě tras tramvají – v provozu bylo aktuálně 10 tramvajových linek. Zároveň byla zkrácena příměstská tramvaj MÜBAG z Ammendorfu do konečné městské tramvaje Halle – Rosengarten. V říjnu 1932 se uskutečnila mohutná oslava 50 let tramvají. V provozu se představilo 168 motorových a 114 vlečných vozů. Příměstská

Nejstarší vozovna v Seebener Strasse slouží jako muzeum tramvají i ostatních prostředků MHD. Na snímku tramvaj ČKD Tatra T4D ev. č. 901 z roku 1971 a motorový vůz Gotha/AEG č. 6 z roku 1938.

Historická souprava tramvají ČKD Tatra T4D ev. č. 931 z roku 1978 a ev. č. 901 v zastávce Marktplatz před Stadthaus Halle.

tramvaj společnosti MÜBAG v roce 1938 představila nový typ tramvaje pro příměstské tratě od firmy Gottfried Lindner AG – vůz byl 11,6m dlouhý a 2,16m široký, výkon tramvaje činil 59 kW. Prototyp tohoto vozu byl v provozu až do roku 1962.

Válečná doba přibrzdila rozvoj tramvají a dokonce došlo k přestavbě starších motorových vozů na vlečné. Počet tramvajových linek se snížil na čtyři a autobusy, které za války zajišťovaly přepravu raněných, ukončily dočasně provoz již v srpnu 1944. V únoru 1945 se Halle stalo cílem bombardování anglickými a americkými letadly a provoz městské dopravy byl pochopitelně omezen, stejně jako v dubnu 1945, kdy bylo město obsazeno americkými vojáky.

Po ukončení druhé světové války byl 16. května 1945 alespoň částečně obnoven tramvajový provoz – koncem tohoto roku bylo v provozu 141 motorových a 91 vlečných vozů. Dne 21. dubna 1946 bylo změněno linkové vedení tramvají, kdy bylo provozováno celkem 14 linek. V květnu 1949 bylo město Halle povýšeno na zemské hlavní město. Po vzniku NDR 7. října 1949 byl Städtische Strassenbahn přejmenován na WEHAG.

V dalším díle se podíváme mj. na provoz tramvají v dobách NDR a také na éru po sjednocení Německa.





Tel Aviv a jeho plány na metropolitní MHD

Zajímavá a pro našince „exotická“ zahraniční návštěva z Blízkého východu v Praze nás tentokrát inspirovala pro zjištění bližších informací nejen o veřejné dopravě v izraelském Tel Avivu.

Text: *Radka Herglová a Zuzana Meszárošová*

V prvních pracovních dnech roku 2016 navštívila pražský dopravní podnik tříčlenná izraelská delegace zástupců společnosti Advanced Solutions, jež se zabývá rozvojem řízení a obchodu a podílí se na řízení PPP projektů po celém světě. Společnost je součástí konsorcia Derech Eretz. Konsorcium Derech Eretz (SafeWay, North Road, Hacamel lanes a další společnosti) se aktivně účastní na plánování a realizaci Metropolitního systému hromadné dopravy v Tel Avivu.

Po návštěvě Madridu v minulém roce měli zástupci Advanced Solution zájem v Praze načerpat

zkušenosti s provozováním veřejné hromadné dopravy s důrazem na personální otázky, plánování a bezpečnost provozu kolejové dopravy. Delegace navštívila za účasti odborníků z DPP dispečinky, depo Kačerov, OT Hostivař a vozovnu Pankrác. Vzhledem k nábožensko-politické situaci v Izraeli lze návštěvu považovat za „exotickou“. Vzhledem k nábožensko-politické situaci v Izraeli kladou ve srovnání s naším fungováním veřejné hromadné dopravy v Tel Avivu pochopitelně důraz na jiná specifika – především z bezpečnostního pohledu nejen na samotnou infrastrukturu, ale i ochranu cestujících.



Tel Aviv, v doslovném překladu Jarní pahorek, je považován mnoha státy za hlavní město Izraele a je s více než 400 tisíci obyvatel druhým největším městem v zemi. Pro zajímavost, Česká republika oficiálně uznává jako metropoli Jeruzalém, nicméně stejně jako většina zemí má své velvyslanectví v Tel Avivu. Pro vstup do Izraele po dobu do 90 dnů není třeba vízum, stačí cestovní pas. Při přeletu i odletu na letišti je však potřeba počítat s velice detailní bezpečnostní prohlídkou a pohovorem.

Pátečním setměním začíná v Izraeli šabat, což znamená, že přestává fungovat veřejná doprava, zavírají se obchody a cestovat po městě můžete jedině pomocí taxi, což platí i pro celou sobotu.

Svou polohou na pobřeží Středozemního moře a pokračujícím nárůstem počtu obyvatel (do roku 2020





by jich v oblasti okolo Tel Avivu mělo žít cca 4 miliony) je město hlavním ekonomickým a kulturním centrem v regionu, což klade vysoké nároky na dopravní infrastrukturu.

Tel Aviv patří mezi hlavní dopravní centra státu. Silniční doprava je dominantní v centrálních částech města i aglomeraci. Každý den městem projede na 500 000 aut, což s sebou přináší četné a dlouhé dopravní kongesce. Hlavní dálnici (Ajalonská dálnice), jež vede v severojižním směru podél východní hranice města, se lze dostat na další dálnici mířící k Ben Gurionovu mezinárodnímu letišti (největšímu v Izraeli) a do Jeruzaléma.

Na jihu města se nachází **Telavivské centrální autobusové nádraží**, druhé největší autobusové nádraží na světě (viz obrázek). Autobusy v metropolitní oblasti Guš Dan zajišťuje dopravce Dan Bus Company, který provozuje 1200 autobusů a má 2400 zaměstnanců. Do vozů se vstupuje předními dveřmi a jízdné se většinou platí přímo u řidiče. Jízdenka pro jízdu po městě stojí 7 ILS (cca 44 Kč). Pro časté cesty lze zakoupit pro reziden-

ty tzv. Smart ride card – Rav Kav, pro turisty tzv. **Anonymous Rav-kav Card**, což je karta, na niž lze nahrávat jízdné dopředu se slevou 20 %.

V Izraeli roste význam na střeoevropské poměry méně rozvinuté sítě **železniční dopravy**, která je soustředěna do dopravního koridoru podél Ajalonské dálnice, ale kupodivu není nijak napojena na sousední země. Podle statistik využije železniční dopravu z přilehlých měst do Tel Avivu měsíčně na milion cestujících. V severozápadní části města je **telavivské letiště Sde Dov**. Jelikož zabírá kvalitní pozemky při pobřeží v blízkosti luxusní čtvrtě Ramat Aviv, má být výhledově uzavřeno a provoz plně převeden na největší mezinárodní letiště v Izraeli – **Ben Gurion** – umístěné 15 km jihovýchodně od Tel Avivu u města Lod. Odsud jezdí vlaky v intervalech 30 minut přímo do centra města. Cesta moderními vlaky zabere zhruba půl hodiny a vyjde na 16 ILS (103Kč) za jednosměrnou či 22,5 ILS (145Kč) za zpáteční cestu.

Radnice Tel Avivu podporuje cyklistiku, ve městě lze využívat přes 100 km **cyklostezek**.

Koncept projektu **Metropolitní systém hromadné dopravy v Tel Avivu** má za cíl vybudovat páteřní kolejovou síť veřejné hromadné dopravy a dělí se na osm základních částí. Dohromady se jedná o osm linek nazvaných dle barev: červená, zelená, fialová, hnědá, žlutá, modrá, růžová a oranžová, z nichž prvních pět jsou LRT (Light Rail Transport), tedy lehké kolejové trati, a zbývající tři jsou systémy BRT (Bus Rapid Transit – systém rychlé městské autobusové dopravy).

Aktuálně započaly práce na první, červené lince, která bude 23km dlouhá, z toho 11,5km trati bude vedeno pod zemí. Plánováno je 34 stanic a interval ve špičce každé 3 minuty. Druhá, zelená linka by měla měřit 39km (4,6km pod zemí) a právě probíhá fáze přípravy detailní projektové dokumentace. První cestující se svezou novým dopravním systémem (červenou linkou) dle plánu v roce 2021.







Barva linky	Systém	Interval	Cestujících ročně	Délka linky	Stanic nad zemí	Stanic pod zemí
Červená	LRT	3–6 min.	70 mil.	24km	24	10
Zelená	LRT	3–4 min.	65 mil.	39km	56	5
Fialová	LRT	3–4 min.	60 mil.	28km	44	0
Hnědá	LRT	5 min.	20 mil.	30km	40	0
Žlutá	LRT	3–6 min.	46 mil.	34km	50	0
Modrá	BRT	4 min.	12 mil.	21 km	37	0
Růžová	BRT	3–6 min.	14 mil.	19km	44	0
Oranžová	BRT	4–10 min.	6 mil.	16km	31	0



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení pasáže ze života vynálezce Františka Křížíka (1847 – 1941): Jeho prvním uznávaným vynálezem bylo zdokonalení ... (1. tajenka), za kterou dostal ... (2. tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **pondělí 29. února 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: webovou kameru Creative Live a další dva vylosování flash disk 8 GB.

	MĚSTO NA PODKARPATSKÉ RUSI	OSOBA	JMÉNO HERCE DELONA	DOSPĚT K ZÁVĚRU (KNIŽNĚ)		NEMOC KLOUBŮ	OKRESNÍ INSPEKTORÁT (ZKRATKA)	VŘADIT	MĚNIT (NÁŘEČ.)	ARCHITEKT NÁRODNÍHO DIVADLA		KÓD LETIŠTĚ LONDÝN	INVESTIČNÍ BANKA (ZKRATKA)	AUTOŘI VÝSMĚSNÝCH DĚL	2. DÍL 2. TAJENKY	ŽERTOVNÉ CITO-SLOVCE HROZBY
ŠÍPOVÝ JED					IMPORT JESTLI						MAĎARSKÝ HUDEBNÍ SKLADATEL					
1. DÍL 1. TAJENKY											OCHRANY ZBOŽÍ CELNÍ KÓD ITALIE					
TĚLO-CVÍČNÉ NÁŘADÍ							PŮV. OBVV. ITALIE KAMARÁD LÓLKA						NĚMECKÝ „ČIN“ INDONÉSKÝ OSTROV			
TVRDÁ ŠTĚTINA						VYDÁVAT ZVUK OVCE TOMÁČKY TERÉNC						JEDNOTKY INFORMACE PŘÍDAVKEM				
DOMÁCKY ROVENA					NÁPOJ OBS. CHININ SLOVENSKÝ POLITIK							NADĚLAT RYČEM SLOVENSKÝ „KOLEK“				
OSOBNÍ ZÁJMENO		KYTOVAT NIŽŠÍ ŠLECHTIC								ČÍŠE (KNIŽNĚ) NEHÁZET						
ZÁSTUP LIDÍ				BÝV. ČESKÝ HÁZENKÁŘ ODD. TECH. KONTROLY				ŘEHOLNÍ ČEKATEL NOSAČ Z BERGERACU							BOHATÍ SEDLÁCI	VARNSDORFSKÝ PODNIK
	ČÁST VĚTY	DOUŠEK 1. DÍL 2. TAJENKY						ÚPLNÍ ÚHEL (SLANG.)					EISENHOWEROVA PŘEZDÍVKA KUSY			
ODBOŘNÍK NA ROVNŮVÁHU SIL							VYNUSTIT (HOVOR.) 1007 (ŘÍMSKÝ)								SPZ ÚSTÍ NAD LABEM KARETNÍ HRA	
DOMÁCKY LUDMILA						DOMÁCKY MIROSLAV OBV. SPR. POŠT (ZKR.)							HÝKAVCI VIRUS VYVOLÁVAJÍCÍ AIDS			
ČÁRY SOUMĚRNOSTI				SEŘAZOVAT ZNAČKA OSMIA									RACHOTIT INICIÁLY HERCE OLIVIERA			
POKLOP					2. DÍL 1. TAJENKY											
OHON					ŘÍDITI LETADLO											POMŮCKY: IKE, TAT, UPAS

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 1/2016 se skrývalo dokončení citátu Karla IV.: Co platna jest urozenost nebo hojnost jmění, není-li při nich čistého svědomí, pravé víry a naděje na svatě vzkříšení.

Hlavní cenu – powerbanku **Xiaomi Power Bank 16000 mAh** – získává Vít Voráček, a flash disk 8 GB získávají Richard Heřmánek a Petr Grombář.

HLAVNÍ CENA: WEBOVÁ KAMERA CREATIVE LIVE! CAM CONNECT HD

Tato kamera se může pochlubit automatickým ostřením, mikrofonem s potlačením hluku, Skype certifikací a vestavěným video procesorem, který umožní využívat videohovory ve špičkové kvalitě HD rozlišení 720p s frekvencí 30 fps. Díky přenosu videa v úsporném formátu H.264 je video přenášeno rychle a ve skvělé kvalitě bez zvýšených nároků na výkon počítače. Vestavěný objektiv využívá patentovanou technologii tekutých krystalů pro velmi rychlé a přesné zaostření bez jakéhokoli mechanického zvuku, známého např. z objektivů digitálních fotoaparátů. Přímou na těle kamery se nachází tlačítko pro pořízení snímku v rozlišení až 8 megapixelů. Kamera se může pochlubit praktickým víceúčelovým podstavcem, umožňujícím její umístění téměř kamkoli je třeba. Pro připojení k počítači se používá běžné rozhraní USB 2.0.

