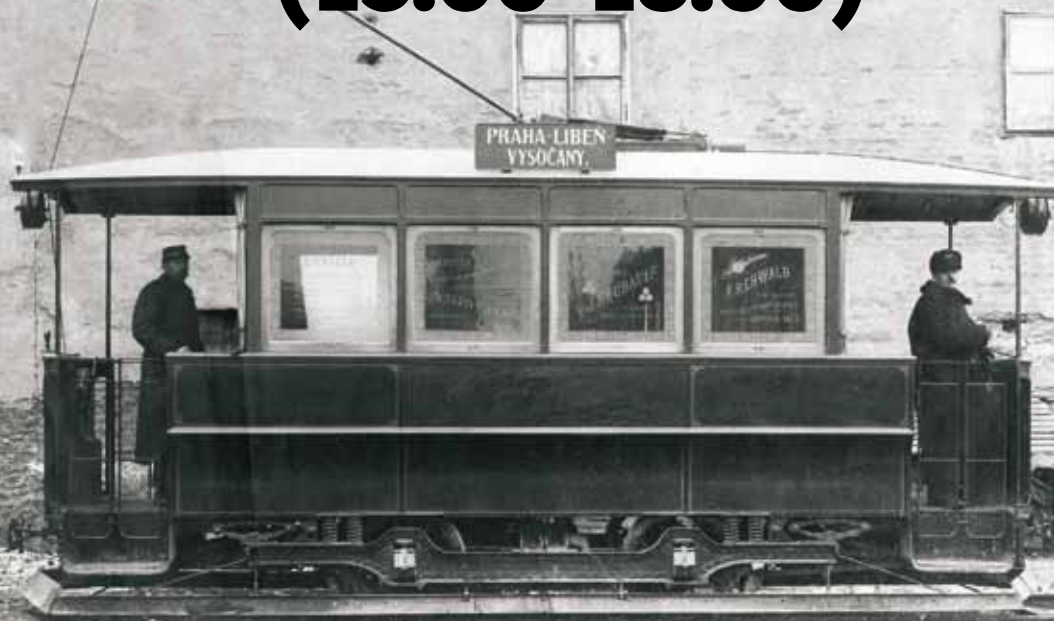


NEJDELŠÍ MERCEDES NA TESTECH V PRAZE  
NA TĚŠNOVĚ SE OTOČÍME I Z CENTRA  
SETKÁNÍ S HOUSTONEM



# OSLAVY 120 LET ELEKTRICKÉ DRÁHY PRAHA-LIBEŇ-VYSOČANY

sobota 19. března 2016  
(13:00-18:00)



Jízdy historických tramvají na trase: Vysočanská–Palmovka–Kobylisy  
+ mimořádná zastávka Libeňský zámek

trasu + jízdní řád historické tramvaje najdete na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)

## KULTURNÍ AKCE POD LIBEŇSKÝM ZÁMKEM (ELSNICOVO NÁMĚSTÍ):

- c. a k. vojáci a četníci – vojenské ležení, ukázka výcviku
- staropražská kapela Třehus, dechová kapela Pralinka
- Pěvecký sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy
- flašinetář a harmonikář
- tělocvičné vystoupení libeňských Sokolů
- dobová módní přehlídka
- výstava k historii trati Praha–Libeň–Vysočany
- výtvarné dílny pro děti
- jarmark



Akce se koná pod záštitou zástupkyně starosty MČ Praha 8 Aleny Borhyové

[www.praha8.cz](http://www.praha8.cz) [f /DopravniPodnikPraha](https://www.facebook.com/DopravniPodnikPraha)



Městská část  
Praha 8



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



OSMIČKA  
pro rodinu

## Zase o něco blíž k velkému cíli

Tak, jak jsme se scházivali „pod vocasem“ koně na horním Václaváku nebo „u ČKD“ dole na Můstku, si dnes častěji Pražáci dávají sraz u Anděla. Tehdy jsme určitě ve svém slovníku slovo bezbariérovost neměli a na místě srazu jsme bývali včas na základě jediné dohody z pevné linky, protože nešla esemeskovat případná zdržení. Technologický pokrok na jedné straně způsobil, že si voláme, že si zavoláme, a píšeme, že přijdeme pozdě a pak ještě později. Na druhé straně nám dnes technika umí vyhledat dopravní spojení i pro vozíčkáře a spolu se změnou myšlení zapříčiní i to, že nejen Muzeum a Anděl, ale i jedno z nejvíce tepajících míst naší metropole – Zlatý kříž na Můstku – mají přístup do metra už pro všechny občany. Víze bezbariérové veřejné dopravy v Praze má od 1. března 2016 za sebou další významný krok.

Při slavnostním zprovoznění výtahů do zelené i žluté stanice metra Můstek to trefně shrnul ředitel Jedličkova ústavu Petr Hrubý. Připomněl doby, kdy člověk na vozíčku potřeboval k sobě dalšího, který vlastnil průkaz k obsluze nákladního výtahu. A nakonec se přes body C a D dopravil do místa B, které bylo dvě stanice od místa A, kde s cestou

začal. Zdůraznil, že je fajn, že Praha a Dopravní podnik uvažují již několik let úplně jiným způsobem. Tím, že se bezbariérově zpřístupnil Můstek, a to vedle blízké stanice Muzeum, mj. občanům říkáme: ceníme si vašeho času a vážíme si těch, kteří cestují za vzděláním či za prací. A dodal, že se tak nepomáhá jen úzké skupině lidí s handicapem, ale výtahy užívají maminky s kočárky a starší osoby s již sníženou mobilitou. Chce se mi dodat, kéž by to respektovali všichni „zdraví“ cestující, kteří u vstupu do výtahu předbíhají potřebné.

S humorem sobě vlastním glosoval Ladislav Angelovič ze skupiny The Tap Tap starostu Prahy 1, který, pochopitelně ironicky, litoval dalšího přetisku publikace, mapující bezbariérově dostupné úřady a místa, poté, co oběma Můstkům přibyl symbol invalidního vozíku. Od moderátorského mikrofonu v rámci koncertu řekl, že věří, že až půjde do starobního důchodu, nebude třeba již takovou knihu vydávat, protože všechna důležitá místa ve městě budou bezbariérová. Alespoň co se stanic pražského metra týče, padla už hranice 70% takto dostupných. A pokud se podaří naplnit ambice města mít do roku 2025 pražskou dopra-



vu bez bariér, nebude třeba již lepit piktoqramy vozíků do dopravních schémat a ti, kteří dnes s maminkami čekají v kočárcích na příjezd výtahu, se budou třeba ptát: A to bylo někdy metro bezvýtahové?

**Petr Ludvíček,**  
šéfredaktor

## OBSAH 03 • 2016

- 4–5** Aktuálně  
**6** Listárna  
Fotoateliér v infocentru aneb Jak vznikl titulní snímek  
**7** Co o nás píší média

### Z PODNIKU

- 8–9** Nejdelší Mercedes na testech v Praze  
**10** Na Těšnově se otočíme i z centra  
**11** Kalový speciál ve službách DPP  
**14–15** Elektrobuses zvládá i zimní provoz  
**20–21** Rozlučkový autobus pro mistra Bódu  
**22** Další etapa v hodnocení zaměstnanců

### ROZHOVOR

- 12–13** Setkání s Houstonem

### SERIÁL

- 16–17** MHD v hledáčku fotografů: Aleš Karlovský

### ZAJÍMAVOSTI

- 18–19** London Transport Museum – díl třetí

### HISTORIE

- 23–25** Břežnový historický kaleidoskop 2016

### PEL-MEL

- 26–27** Fenomén MHD zdarma. Praha se nemusí vůbec stydět

### ZE SVĚTA

- 28–29** Halle: tramvaje na metrovém rozchodu – 2. díl

### KULTURA / SOUTĚŽ

- 30** Na horor, komedii nebo krimi  
Fotosoutěž pro vnímavé cestující o ceny

### ZÁBAVA

- 31** Křížovka o věcné ceny  
**32** Můstek na kolečkách

Foto na obálce: Petr Hejna

**DP**  
kontakt

**DP kontakt**  
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Adresa 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. 2. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.





Foto: Petr Hejma

## BLÍŽÍ SE ZPROVOZNĚNÍ LANOVEK

Už den před Velkým pátkem, tedy 24. března 2016, se pro návštěvníky pražské zoologické zahrady rozjede lanovka. Bude v provozu v případě příznivého počasí až do 1. ledna 2017. Pro letošní sezonu došlo k nepatrnému zvýšení ceny pro dospělého, a to z 20 na 25 korun, jízda pro děti do 6 let zůstává bezplatná. To petřínská lanovka se právě ocitá ve finální fázi rozsáhlé rekonstrukce mostu a stanice Nebozítek (rozsáhlou reportáž jsme přinesli v lednovém DPK). Práce započaly vloni po zastavení provozu 7. září. Kromě stavebních prací došlo k výměně těžného i brzdících lan. Vystředění pružné spojky motoru, repasování kladek brzdících lan, nové vyložení lanovnic, ale i oprava oken či vstupních vrat byly činnosti, které se týkaly strojevný. Prvním dnem, kdy by na Petřín měla lanovka z roku 1891 vyvézt cestující, by měl být 8. duben 2016. *(pe)*

## JÍZDY HISTORICKOU SOUPRAVOU METRA OPĚT V PRODEJI

Do prodeje se 7. března 2016 vrátily jízdy v rámci oblíbené Zážitkové turistiky. Jízdy historickou soupravou metra vznikly v rámci projektu HKHMP „Zážitková turistika“, který nabízí zájemcům nevšední možnost zavzpomínat na časy minulé. Třívozová, respektive pětívozová souprava vyjíždí na cestu vždy jednou v měsíci, prohlídka zázemí se koná dvakrát denně, a to vždy v sobotu od 10 a 14 hodin. Celý program trvá přibližně dvě hodiny. Cena vstupenky je 150 Kč, děti do 10 let mají v přítomnosti rodiče vstup zdarma.

Termíny a místa konání jízd:

- 16. dubna 2016 (Depo Kačerov)
- 21. května 2016 (Depo Hostivař)
- 18. června 2016 (Depo Zličín)

Vstupenky na vybraný termín si můžete rezervovat na [www.prahatechnicka.cz](http://www.prahatechnicka.cz). *(th)*



Foto: Petr Ludvíček

## INFORMAČNÍ PANELE V METRU V ANGLIČTINĚ

V rámci nadcházející turistické sezony a maximální snahy zlepšit informování zahraničních návštěvníků Dopravní podnik od ledna 2016 testuje stávající informace přeložené také do anglického jazyka. Vnitřní informační panely BUSE vozů pražského metra anglicky informují cestující o příští stanici, přestupech, směru výstupu i o konečné stanici. V každém voze jsou 2 oboustranné jednořádkové informační panely. Nově budou panely navíc informovat i o stanici, ve které vlak právě zastavil. Cestující rozezná tuto stanici použitím běžného typu písma, na rozdíl od tučného písma doplněného šipkou, které je použito pro sdělení názvu konečné stanice vlaku. Nyní se update vnitřních informačních panelů začíná instalovat do souprav na lince A a B. Poslední na řadu připadá systém na lince C. Od 1. března máte možnost se s angličtinou setkat přibližně ve dvou desítkách souprav, a to převážně na trase B pražského metra. Předpokládaný odhad nasazení ve všech vozech je během května 2016. *(kris)*



Foto: Jiří Došlý

## ZAHRAŇIČNÍ NÁVŠTĚVY V DPP

V únoru navštívily DPP mj. dvě zahraniční návštěvy. Studenti z Katedry dopravních a manipulačních zařízení Strojnické fakulty Žilinské univerzity zavítali při své dvoudenní studijní návštěvě do Muzea MHD, v autobusové garáži v Hostivaři poznali za výkladu odborníků DPP problematiku vypravování, pravidelné údržby a opravy autobusů, v depu Hostivař si prohlédli vlaky metra a také vozy nezávislé trakce, určené pro údržbu tratí a tunelů.

Na konci měsíce byla v rámci DPP uspořádána diskuse se skupinou 26 budoucích manažerů z americké Pennsylvánské státní univerzity (studenti MBA programu), kteří se zajímali o transformační proces ve veřejné dopravě. Měli možnost se formou prezentace seznámit s proměnou DPP mezi lety 1989 a 2015 a zároveň získat informace od generálního ředitele a zástupců ekonomického, dopravního, technického a personálního úseku. Byť je v amerických městech zajišťována MHD oproti Praze filosoficky více na komerční bázi, návštěvníci dokázali pochopit a potvrdit správnost zvolené strategie, kdy je obyvatelům Prahy nabízena kvalitní, spolehlivá, rychlá a přitom velmi levná veřejná doprava jako alternativa k využívání osobních aut ve městě. *(jd)*

## SPOLUPRÁCE DPP S TECHNICKOU FAKULTOU ČZU

DPP se na pozvání Technické fakulty České zemědělské univerzity v Praze zúčastnil veletrhu pracovních příležitostí pro studenty a absolventy ČZU, který se konal 25. února 2016. Prostřednictvím zástupců oddělení Rozvojové programy a jednotky Správa Vozidel a Autobusů a s využitím propagačních materiálů, které zajistil odbor Marketing a komunikace, byl prezentován Absolventský motivační program a s ním spojené pracovní příležitosti. Studenti se zajímali o možnosti odborné praxe a pracovního uplatnění v ekonomickém, dopravním a technickém úseku. Pro studenty technického oboru Silniční a městská automobilová doprava byl připraven malý odborný kvíz, při kterém se mohli něco nového naučit. *(jn)*

## OPRAVA

V minulém čísle byl dole na str. 15 k článku o preferenci tramvají připojen také graf, který demonstroval zrychlení provozu v oblasti křižovatky Bělehradská – Otakarova. K vodorovné ose grafu nebyla uvedena veličina a jednotky, tedy čas v sekundách. S nimi jsou údaje o výrazném zkrácení časů ve směru od a k Nuselským schodům úplné.



Foto: Zdeněk Bek

## „ČERNÁ HUBA“ NA 416 STRANÁCH

Mají-li milovníci metra či odborné literatury ve své knihovně dvě publikace z edice vozidel pražského metra - Elektrické vozy Ečs a Projekt R1 - rozhodně nemohou po sedmileté pauze nechat bez povšimnutí třetí v řadě. Slavnostním křtem byla totiž 22. února 2016 čtenářům představena kniha s úplným názvem Elektrické vozy 81-71 aneb symbol budování pražského metra od Roberta Mary, Davida Prosického a kolektivu. Nový svazek se věnuje historii, provozu a technice druhé generace sovětských vozů metra 81-71, která byla nejpočetnějším představitelem vozového parku pražského metra.

Publikace na 416 stranách se 769 vyobrazeními začíná představením historie těchto vozů, které si svou typickou přezdívku vysloužily díky charakteristickému designu přední masky čelních vozů. Dále se věnuje dodávkám, typovým zkouškám a 31 letům provozu s cestujícími v pražském metru, mimořádným událostem, dalším využitím vozů a v neposlední řadě i podrobnému technickému popisu. Autoři připomínají, že bez pomoci a spolupráce s desítkami kolegů či pamětníků by se tento podrobný a výpravný exkurz za stěžejními vozidly pražského metra těžko podařilo zrealizovat. Kniha Elektrické vozy 81-71 bude na knižním trhu v druhé polovině března za 999 Kč. Až se objeví na pultech Infocenter DPP, budeme čtenáře informovat. **(pel)**



Foto: Petr Hejna

## PROJEĎTE SE NA JOSEFA LINKOU 92

Těšíte se, že s někým oslavíte svátek všech Josefů? Sobota 19. března 2016 vám nabízí navíc zpestření. Dopravní podnik si totiž připomene 120. výročí elektrické tramvajové tratě Praha – Libeň – Vysočany. Pro návštěvníky i kolemjdoucí bude od 12.30 do 18.30 hodin zdarma v provozu historická tramvajová linka číslo 92. Jízdní řád a další informace najdete na webu DPP. Současně bude pod Libeňským zámkem v době konání akce zřízena mimořádná tramvajová zastávka, jež poslouží k lepší dostupnosti návštěvníků na hlavní program oslav. O tomto výročí se dočtete v Historickém kaleidoskopu na str. 23 až 25, proto se blíže podívejme na program akce. Hlavní část oslav proběhne od 13.00 do 18.00 hodin na Elsnicově náměstí. O hudební doprovod se postarají staropražská kapela Třehusk, dechový soubor Pralinka a také Pěvecký sbor DPP. Při slavnostním zahájení a ukončení oslav vypálí c. a k. vojáci 8. zeměbrance pluku slavnostní salvu. Pro všechny milovníky módy bude připravena dobová módní přehlídka, po které se svými sportovními schopnostmi vystoupí v dobových stejnojmenných libeňských sokolové. Na místě bude zároveň probíhat výstava mapující historii tramvajové tratě Praha – Libeň – Vysočany. **(red)**

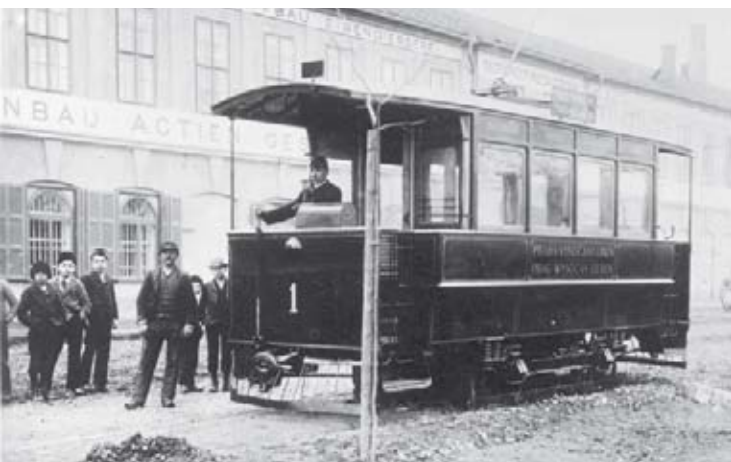


Foto: Archiv DPP



Foto: Ondřej Volf

## „ŽLUŤÁK“ 3050 DOJEZDIL

Koncem ledna byl z provozu pro závažnou závadu motoru odstaven City Bus ev. č. 3050, kterému se pro jeho atypický lak přezdívalo „žluťák“. Autobus byl pořízen v roce 1998 a původně se jednalo o předváděcí vůz Karosy Vysoké Mýto, který pózoval na mnoha propagačních materiálech výrobce. Dominantní žlutou doplňovala šedá barva a vyřezávaná barevná grafika. Původně byl vybaven, jako jediný, elektrickou plošinou pro invalidní vozík, která ale byla ještě u výrobce demontována a nahrazena mechanickou. Autobus č. 3050 dojezdil v původním atraktivním laku a po odstavení z provozu poslouží k výcviku příslušníků zásahové jednotky PČR, se kterou JSVA v tomto duchu dlouhodobě spolupracuje. **(ov)**



Foto: Petr Hejna

## PRVNÍ JARNÍ PŘEDSTAVENÍ MUZEA MHD

Ještě před vlastním zahájením sezony se střešovická vozovna představí prostřednictvím dvou historických tramvajových souprav. Příležitostí jsou oslavy 120. výročí zahájení provozu Křížkovy elektrické dráhy Praha - Libeň - Vysočany, které se konají v sobotu 19. března 2016. Oba typy souprav, které do Libně dorazí, byly na této trati provozovány - jedná se o soupravu s vlečným vozem Krasin a třívozovou soupravu. O oslavách píšeme na jiném místě.

Muzeum MHD se na novou sezonu chystá i uvnitř areálu. Kromě inovované expozice bude premiérově vystavena i oranžová svářečská Praga V3S, jejíž oprava byla dokončena těsně před zářijovým tramvajovým průvodem, kterého se i zúčastnila. Sice se žádná rekonstrukce tramvajové tratě bez oranžových „větrísek“ neobejde, ale za svou rekordně dlouhou službu u DPP si místo v muzeu zaslouží již nyní. Letos je to již 60 let, co podnik svářečské Pragovky V3S používá. Veřejnost bude mít na konci jara příležitost vidět dva unikáty v akci - Plzeňské městské dopravní podniky slaví 18. června 75 let od zahájení trolejbusové dopravy a je v plánu v západočeské metropoli představit pražské vozy Tatra T400 a Škoda 8Tr.

Přestože byla loňská sezóna muzea zkrácena takřka o dva měsíce, sbírku zhlédlo více než 21 000 návštěvníků. V letošním roce budou expozice otevřeny od 25. března do 17. listopadu o sobotách, nedělích a svátcích vždy od 9 do 17 hodin. Termín otevření muzea koresponduje tradičně i s provozem nostalgické linky č. 91. **(pel)**

## Z děkovného dopisu přednosta kliniky plastické chirurgie Nemocnice na Bulovce Jana Měšťáka generálnímu řediteli DPP Jaroslavu Ďurišovi

### Vážený pane řediteli,

dovolte mně prosím vyjádřit touto cestou velké poděkování Vašemu zaměstnanci panu Janovi Čápovi (středisko 253100 – měřicí a kabelová síť) za skutečně ojedinělý a v dnešní době naprosto nevídaný lidský skutek.

O víkendu jsem odjížděl autem od domu, ve kterém bydlím, a zastavil jsem se u kontejneru za účelem vyhození domácího odpadu. Netušil jsem, že kufr, který se automaticky zavírá, se opětovně otevřel a za jízdy z něho vypadla moje peněženka, ve které byl nejen větší obnos peněz, ale také všechny osobní doklady. Pan Čáp,

který bydlí ve vedlejším bloku, zahlédl moji padající peněženku a rychle zareagoval, aby se nedostala do cizích rukou. Osobně mě nezná, stejně jako já jeho, a o to více je nutno vyzdvihnout jeho nezištný čin. Telefonem z mojí navštívenky mě okamžitě informoval, co se stalo s dotazem, jak mně má peněženku s doklady předat.

Vážený pane řediteli, dovolte mně, abych i já Vám osobně poblahopřál, že máte ve svých řadách tak výjimečného zaměstnance, jakým je pan Jan Čáp.

S úctou

**Doc. MUDr. Jan Měšťák, CSc.**



## Fotoateliér v infocentru aneb Jak vznikal titulní snímek



**P**opravě jsem si toho všiml na loňské velké módní přehlídce dopravních uniforem ve středočeském Muzeu MHD. Modely a modelky z řad zaměstnanců Dopravního podniku nejenže se na molu pohybovali téměř s elegancí profesionálů, ale kromě osobitého stylu předvedli i to, že se umí odvázat a nebrat se příliš vážně. Proto když přišel požadavek na nafocení triček s mazací tramvají, novou „celebritou“ na pražských kolejích, bylo jasné, že modelka i model budou opět z domácích zdrojů.

Mobilní „fotostudio“ jsme narychlo postavili v infocentru metra Nádraží Veveřslavín. Prostor od jedné dveří

ke druhému musel stačit pro modely i fotografa, na stativ se světlem se našlo místo až na stole mezi letáky, jízdenkami a pokladnou, fotografické pozadí už by se nevešlo, zastoupila ho bíle vymalovaná stěna. Nezbytné žehlení triček se odehrávalo v kuchyňce, tamtéž i převlékání.

Michaela a Michal předtím žádné zkušenosti s modelingem neměli, přesto na Michaelu je znát, že před objektivem nestála poprvé, roli modelky si opravdu užívala. Na Michalovi jsem obdivoval, že po celodenní směně a ranním vstávání okolo čtvrté byl ještě schopen úsměvu... A protože necelé dvě hodiny focení proběhly za plného provozu infocentra, měli o zážitek navíc i cestující – převážně turisté.

Potvrdilo se, že v DPP není problém najít řadu sympatických a fotogenických tváří, kterých by bylo škoda nevyužít, ať už na akce podobné módní přehlídce, focení, natáčení. Třeba někdy dojde i na vnitropodnikový casting?

Poděkování patří všem, kteří se na výsledku podíleli: Michaela Klábíková a Michal Duda v roli modelů, Miroslav Sedlmajer, vedoucí Střediska dopravních informací, jako autor námětu a produkční celé akce, Martina Vedralová se postarala o bezvadné vyžehlení všech triček, konečnou podobu titulní stránky připravila grafička Tereza Lechnýřová.

**Petr Hejna, fotograf**



# Nové pražské tramvaje by se mohly podobat legendě T3

**Studenti navrhli moderní tramvaje pro hlavní město. Inspiraci čerpali v 60. letech, kdy poprvé vyjela do ulic města kultovní Tatra T3.**

Adam Váchal  
redaktor MF DNES

**PRAHA** Praze sluší starý typ tramvají. Alespoň podle studentů Ateliéru průmyslového designu Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze, kteří v rámci semestrální práce ukázali své představy, jak by měla vypadat moderní pražská tramvaj.

„Lze říci, že všichni studenti našli zalíbení ve staré tramvaji T3 z šedesátých let, která dle jejich slov do Prahy patří. Stávající nové, byť nízkopodlažní tramvaje se jim nelíbí exteriérem a shledali i interiéru jako horší, ačkoli je řešila známá designérská studia,“ hodnotí celkový přístup vysokoškolského asistenta ateliéru Vlastimil Bartas.

Tramvaje typu Tatra T3 jsou vůbec nejstarším typem tramvají, které v Praze stále jezdí. Podle ředitele dopravního podniku Jaroslava Ďuriše se jedná dokonce o jeden ze symbolů hlavního města. A svezení „té trojky“ se za poslední dekády stalo pro zahraniční návštěvníky do-

slova turistickou atrakcí. Přesto během následujících tří let valná většina těchto kultovních tramvají zmizí z ulic Prahy.

Vytlačí je totiž moderní vozy typu Škoda 15T ForCity. Podle vedení metropole by však mohly i v budoucnu staré tramvaje T3 na některých linkách jezdit.

„V některých zahraničních městech se naschvál nechávají na některých linkách jezdit starší typy tramvají. Dovedu si představit, že by například takto mohly jezdit klasické tramvaje T3 na lince číslo 22, která jezdí centrem města,“ řekl již dříve MF DNES náměstek primátorky a radní pro dopravu Petr Dolínek (ČSSD).

## T3 inspiruje profesionály

Tramvajemi z 60. let se kromě studentů průmyslového designu nechávají inspirovat i profesionální návrháři dopravních prostředků. Příkladem je nejnovější pražská tramvaj typu EVO1, která v posledních měsících vznikala v opravných dílnách dopravního podniku v Hostivě. Jednočlánková nízkopodlažní tramvaj přezdívaná Evička nedávno vyrazila na pražské koleje. Dlouho po nich však s největší pravděpodobností jezdit nebude. Na výrobě se sice podílí pražský dopravce, vozy jsou však určeny především na export.

Studenti UMPRUM se kromě vnější podoby tramvají zabývali také interiérem. Ten aktuálně ve velké



**Retro** Tak by mohl vypadat nový design pražských tramvají. Inspirace Tatra T3 (snímek v boxu) je nepopíratelná. Zdroj: UMPRUM

míře řeší také dopravní podnik. A to u již zmíněných nejnovějších tramvají typu Škoda 15T ForCity. V roce 2008 totiž dopravce nechal rozhodnout samotné cestující, jaké sedačky chtějí. Ti si jako materiál vybrali dřevo. Později se ukázalo, že takové sedačky nejsou vyhovující. Při zatačce či brzdění totiž cestující ze sedaček jednoduše sklouznou. Do nově dodaných souprav tak společnost Škoda Transportati-

on na žádost Prahy dodává plastové sedačky, které připomínají sezení z tramvají typu T3.

K tomu, že dřevo není vhodný materiál pro sezení v MHD, dospěli i mladí designéři. Na rozdíl od veřejnosti, která před osmi lety sedadla vybírala především podle vkusu, studenti UMPRUM měli k dispozici ergonomickou laboratoř. Díky ní mohli jednoduše zjistit, jak posezení bude skutečně pohodlné a záro-

## Fakta Pražské tramvaje



**Tatra T3** – Nejstarší typ tramvají. Vyrábět se začaly v 60. letech.  
**Škoda 14T** – Tyto tramvaje dopravní podnik začal pořizovat v roce 2006. Kvůli poruchovosti jezdí jen čtyři soupravy.  
**Škoda 15T ForCity** – Dopravní podnik nakoupil v roce 2005 250 těchto tramvají. Vloni představil jejich upravený model typu Alfa.  
**Tatra T6A5** – Tento typ tramvají se v Praze začal objevovat v 90. letech. DPP je ale stahuje.  
**Tatra KT8D5R** – už v Praze takřka nejjezdí.

veň bezpečné. Že studenti v mnoha ohledech nesouhlasí se stávajícím provedením nejnovějších tramvají, ukázal nejen jiný vzhled exteriéru a jiný druh sedaček, ale například také jejich uspořádání. To se také zásadně liší od toho, které mohou cestující v tramvajích využít třeba na cestě do práce nyní. Studenti mimo jiné dbali i na to, aby měli dostatek místa a pohodlí i ti, kteří musí ve vozech stát.

Scan článku „Nové pražské tramvaje by se mohly podobat legendě T3“ z MF DNES ze dne 22. 2. 2016


## MĚSTO JE BLÍŽE KE SDÍLENÍ KOL

27. 2. 2016 PRAŽSKÝ DENÍK

PRAŽSKÝ  
deník

Metropole je snad o krok blíže k vybudování vlastního systému veřejného půjčování bicyklů, jež se také nazývá bikesharing. Vedení Prahy včera schválilo studii technické proveditelnosti záměru. Nyní je na Dopravním podniku, aby vybral dodavatele bikesharingu, který bude

mít za úkol zajistit provoz a údržbu systému, výrobu kol, vybudování stojanů pro kola. Zároveň má vytvořit aplikaci umožňující platby za užívání kol. „Je to další alternativa přesunu po městě zejména na kratší vzdálenost, která je ekologická a tichá,“ uvedl náměstek primátorky Petr Dolínek, který si je vědom i úskalí, jež bikesharing přinese

zejména ve specifickém prostředí historického centra Prahy. „V úzkých uličkách centra bude nutné například stojany instalovat velmi citlivě. Jsem připraven vše konzultovat s vedením Prahy 1,“ dodal. Území, na kterém budou sdílená kola k dispozici, je plánováno tak, aby pokrývalo alespoň části Prahy 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 a Prahy-Troje. 


## NA KOUPI LÍSTKU STAČÍ JENOM KARTA

29. 2. 2016 METRO

metro

Cestující v MHD dostanou další možnost, jak platit jízdné. Praha spouští projekt, který cestujícím na lince 22 umožní koupit si lístek bezkontaktní platební kartou přímo v tramvaji. „Pevně věřím, že pilotní projekt bude úspěšný a možnost platby kartou se podaří co nejrychleji zavést jako standardně nabízenou službu cestu-

jícím. Pražanům i návštěvníkům Prahy by to významně usnadnilo cestování,“ uvedl náměstek primátorky pro dopravu Petr Dolínek. Pilotní projekt se připravuje v první etapě ve dvou soupravách 15T. V každé najdou cestující celkem tři validátory s tiskárnou, vybavené integrovanou čtečkou bezkontaktních platebních karet. Odbavení bude vždy zcela bezkontaktní a jízdní do-

klady se budou prodávat bez jakékoli příražky. Cestující přiloží kartu a z tiskárny vyjede jízdenka s vyznačeným časem začátku cesty. „Proto bude možné v jedné transakci zakoupit pouze jednu jízdenku,“ dodává Dolínek. Ropid už podobný systém zkouší v příměstské dopravě. Na autobusové lince 381, spojující Prahu s Kutnou Horou, je možné platit kartou už od září. 



## Nejdelší Mercedes na testech v Praze

V rámci diskusí o možných variantách posílení kapacity a zlepšení kvality autobusového spojení pražského letiště Dopravní podnik otestoval nový velkokapacitní dvoučlankový autobus Mercedes-Benz CapaCity L.

Text: Jan Barchánek • Foto: Ondřej Volf, Petr Hejna a archiv JPA

**O**bsluha Letiště Václava Havla autobusovými linkami je obecně vnímána jako dočasné řešení, než bude realizováno dlouhodobě připravované spojení kolejovou dopravou. I přesto věnuje Dopravní podnik zajištění dostatečně kapacitní a kvalitní autobusové dopravy v této relaci velkou pozornost, a to zejména v kontextu neustálého zpoždování cílového kolejového řešení. V posledních letech tak DPP na příslušných autobusových linkách zavedl řadu opatření,



od úprav intervalů dle ročních variací letecké přepravy, přes zajištění plné garance nízkopodlažních vozidel až po nasazení první série kloubových autobusů s aktuálně nejpřísnějším emisním limitem Euro 6 a dílčími úpravami interiéru pro zvýšení kapacity při přepravě zavazadel. Další probíhající a připravované projekty směřují ke zvýšení dostupnosti jízdních dokladů a zjednodušení systému odbavení cestujících.

Vzhledem k očekávanému pokračování nárůstu leteckých cestujících je otázka kvality a zejména kapacity autobusových linek na letišti nadále podrobně sledována. Kromě úprav intervalů nebo jiných změn organizace provozu jsou prověřovány i další možnosti, např. nasazení vozidel s vyšší přepravní kapacitou. Právě v této souvislosti se DPP podařilo zajistit v druhém a třetím únorovém týdnu praktické otestování jednoho ze čtyř dosud vyrobených vozů Mercedes-Benz CapaCity L.

Téměř 21 m dlouhý dvoučlankový čtyřnápravový autobus vychází konstrukčně z úspěšné modelové řady O 530 Citaro, která byla uvedena na trh v roce 1997 a v roce 2012 významně modernizována. V rámci této řady jsou dostupné různé verze autobusů z hlediska délky, uspořádání interiéru i volby pohonného systému a paliva. Přímým předchůdcem testovaného vozu je původní typ CapaCity s délkou „jen“ 19,5 m, který úspěšně zajišťuje extrémně vysoké dopravní a přepravní výkony např. v systému Metrobus (BRT) v tureckém Istanbulu (250 vozů), ale i ve slovenské metropoli Bratislavě, kde je provozováno 41 takových vozů.

Základem koncepce zvýšení kapacity u tohoto typu je přidání čtvrté nápravy při současném zachování jízdních vlastností dvoučlankového autobusu. Standardní třínápravové kloubové autobusy o délce 18 – 18,75 m jsou limitovány maximální-





mi nápravovými tlaky a jejich obsaditelnost (počet a rozmístění míst k sezení a k stání) nesmí umožňovat přetěžování některé nápravy. Naopak po doplnění čtvrté nápravy jsou možnosti variability interiéru v návaznosti na povolené zatížení výrazně vyšší.

V běžném provozu a zejména při přepravě cestujících se zavazadly však skutečná obsazenost ani zdaleka nedosahuje výpočtových až 8 stojících osob/m<sup>2</sup> a reálně lze kalkulovat s hodnotami maximálně okolo 4 osob/m<sup>2</sup>. Navýšení kapacity testovaného vozidla oproti běžným kloubovým autobusům tak v praxi činí přibližně 20%. Na druhou stranu je nutné započítat vyšší spotřebu paliva, která vychází z větší pohotovostní i užitečné hmotnosti vozidla. Podle naměřených dat ze zkušebního provozu v trase linky 119 se spotřeba nafty pohybovala průměrně o 20 – 25% výše než u stávajících vozidel na této lince.

Důležitým konstrukčním prvkem je systém natáčení čtvrté nápravy, který zajišťuje poměrně dobrý průjezdní profil autobusu i přes nadstandardní celkovou délku. Systém pomáhá v klíčových provozních situacích (vjezd a výjezd ze zastávkového zálivu, odbočování apod.), kde do značné míry omezuje vybočování dlouhé zadní části autobusu. V ostrých obloucích, jako je např. vjezd do obratiště Nádraží Veleslavín, vozidlo vyžaduje mírně odlišný způsob průjezdu, aby byl minimalizován přesah do vedlejšího jízdního pruhu. V této souvislosti byl řidiči DPP velmi pozitivně hodnocen kamerový systém, který pomáhá sledovat chování zadní části vozidla právě při uvedených manévrech. Řidiči dále ocenili účinný systém tlumení točny kloubového spojení a také řešení řídicího pra-

Hlavním cílem zkušebního provozu bylo ověření provozních, technických a ekonomických parametrů vozidla při jízdách se zátěží.

coviště, zejména přístrojovou desku a sedadlo řidiče.

Zajímavostí z pohledu cestujících bylo osazení vozidla vně výsuvnými dveřmi, které eliminují potřebu dveřních zástěn, a tudíž umožňují vyhrazení dvou plnohodnotných míst pro invalidní vozíky. Naopak systém automatického zavírání dveří pomocí dveřních optických závor by mohl při plném obsazení vozidla komplikovat plynulost provozu.

Prezentační a zkušební provoz Mercedesu CapaCity L probíhal z důvodu nadstandardní délky vozidla (legislativní limit pro kloubové autobusy činí 18,75m) na základě

speciálního povolení. Hlavním cílem zkušebního provozu bylo ověření provozních, technických a ekonomických parametrů vozidla při jízdách se zátěží. Program doplnily prezentace a prezentační jízdy pro média, odbornou i laickou veřejnost.

Získaná provozní data i praktické zkušenosti budou využity k porovnání s dalšími možnými variantami z hlediska typu vozidla i organizace provozu tak, aby bylo nalezeno provozně, technicky i ekonomicky optimální řešení pro pokračování zabezpečení potřebné kapacity a kvality dopravní obsluhy pražského letiště ze strany DPP.

#### Základní technické parametry

#### Mercedes-Benz 628.05 CapaCity L

Výrobce	EvoBus GmbH, Německo
Délka	20 995 mm
Šířka	2550 mm
Výška	3350 mm
Celková hmotnost	32 000 kg
Pohotovostní hmotnost	19 110 kg
Celková kapacita (při max. 8 osob/m <sup>2</sup> )	190 osob (38 sedících, 152 stojících)
Motor	Mercedes-Benz OM 470, vznětový šestiválec
Emisní norma	EURO 6
Objem válců	10 677 cm <sup>3</sup>
Maximální výkon	265 kW při 1800 ot.min <sup>-1</sup>
Převodovka	ZF EcoLife, automatická šestistupňová



# Na Těšnově se otočíme i z centra

Koncem ledna začala první letošní stavební akce jednotky Dopravní cesta Tramvaje, rekonstrukce tramvajové tratě ve smyčce Těšnov. Důvodem úpravy je umožnění vjezdu do smyčky ve směru z centra v případě mimořádných událostí v tramvajovém provozu.

Text: **Michaela Rojtová** • Foto: **Petr Čáslavský a Jiří Kejdana**



Na Sokolovské ulici byla umístěna nová skříň vybavená řídicím systémem TSC3.1 pro ovládání nové rozjezdové výměny pro rozjezd přímo směr Karlín a vlevo smyčka Těšnov. Součástí je i vytápění rozjezdové výměny. V rámci realizace elektricky ovládané výhybky byla provedena i instalace vzdálených rádiových přijímačů pro snímání rádiového signálu z centra od Bílé labutě i od Vltavské, a to ve vzdálenosti cca 70 m před hroty nové výhybky. Tyto přijímače budou zajišťovat včasné přihlášení tramvají do SSZ 8.237 Sokolovská – Ke Štvanici s jasně definovaným požadavkem následného pohybu tramvaje. Křižovatka ulic Sokolovská – Ke Štvanici projde v nejbližší době celkovou rekonstrukcí včetně SSZ. Do doby této realizace nebude odbočení tramvaje ve směru z centra signalizováno.

Na úpravu smyčky na Těšnově ihned navázala rekonstrukce Sokolovské ulice v úseku od Březinovy ulice po Palmovku. Trať v Sokolovské ulici je nově sjízdná z centra až k Šaldově ulici, kde je opět po dobu stavby využit kolejový přejezd k návratu tramvajových vlaků do centra.



**S**tavební akci bylo třeba zrealizovat kvůli návaznosti další rekonstrukce v Sokolovské ulici v nepříznivém únorovém termínu, ale počasí se vydařilo a žádné dlouhotrvající mrazy ani přívaly sněhu postup prací neohrozily. Velkým problémem, zejména vzhledem k termínu realizace, byla nutná přeložka stávajícího vodovodu, který se nacházel v kolizi s nově navrženým tramvajovým tělesem v prostoru upravované tramvajové smyčky.

Původní tramvajová trať ve smyčce byla jednokolejná, z panelů BKV s blokovou kolejnicí B1. Nová konstrukce byla navržena jako klasická, se žlábkovou kolejnicí NT1 na dřevěných pražcích ve šterkovém loži. Kryt tramvajové trati je v celém rozsahu úpravy živičný.

Realizace probíhala ve dvou etapách, nejdříve v prostoru smyčky bez omezení dopravy, poté i v prostoru Sokolovské ulice, kdy bylo třeba omezit silniční i tramvajovou dopravu. Náhradní tramvajovou dopravu zajišťovala linka 33, vedená v trase Březiněveská – Palmovka – Florenc, kde se linka na přejezdu Kalifornien otáčela a vracela zpět do Kobylis.

Odbočení z přímé tratě v Sokolovské ulici z centra je realizováno výmě-

Situace po úpravě napojení obrotiště Těšnov.

nou o poloměru 50 metrů. Odbočná kolej byla zřízena vložím oblouku o poloměru 21 metrů mezi stávající koleje v Sokolovské a ve smyčce. Vzhledem k nemožnosti vložím výměny do oblouku koleje ve smyčce je odbočná kolej dále vedena jako splitka až do prostoru přímé koleje ve smyčce, kde je splitka ukončena rozřazovací výměnou. Směrové poměry smyčky byly zachovány původní.



Ještě nezapojená nová kolej smyčky v průběhu výstavby.

## Úprava tramvajové smyčky Těšnov pro vjezd z centra

**Termín:** 30. 1. – 5. 3. 2016 (zkrácení dokončovací prací ve smyčce o týden)

**Investor:** Dopravní podnik hl. m. Prahy

**Zhotovitel:** DPP, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

**Délka tratě:** cca 150m

**Konstrukce trati:** Žlábková kolejnice NT1 na dřevěných pražcích ve šterkovém loži

**Další realizované objekty a činnosti:** odvodnění trati, ohřev a ovládání výhybek, trakční trolejové vedení, dráhové kabely, přeložka vodovodu, ochrana dotčených IS



## Kalový speciál ve službách DPP

Letošní únor byl pro jednotku Správa Vozidel a Autobusů plný novinek ve formě netradičních speciálů. Kromě testování „megabusu“ M-B CapaCity L, o kterém je článek na jiném místě DP kontaktu, převzali zástupci provozovny Vnitropodniková doprava nový speciální kombinovaný automobil, určený k převozu znečištěné vody a kalů, a především k vysokotlakému čištění technologických vpustí a odvodnění kanalizace tramvajových tratí.

Text a foto: Ondřej Volf

**N**ástavba FEKO Kombi 12 od českého výrobce Kobit je namontována na speciální komunální podvozek Mercedes-Benz Econic 2635L ENA s „autobusovou“ kabinou. Díky jejímu předsunutí a velké zasklené ploše umožňuje posádce velmi dobrý výhled z vozu. K rychlému a pohodlnému vystupování obsluhy na pravou stranu slouží celoprosklené skládací dveře podobné těm, které známe z autobusů. Stejná kabina je proto často využívána i pro popelářská vozidla. Také třínápravové šasi je podobné spíše tomu autobusovému. Má totiž vzduchové odpružení

**Nahoře: Otevřená a sklopená nástavba vozu, jejímž základem je nerezová cisterna.**

**Vlevo: Detail vysunutého ramene se sací hadicí.**

**Vpravo: Nový speciál M-B Econic se svým předchůdcem Š706 RTK.**

s možností změny světlé výšky, rejsovou přední i zadní nápravu kvůli zajištění dobré manévrovatelnosti a motor, splňující nejpřísnější emisní normu EURO VI, disponuje plně automatickou převodovkou Allison.

Nástavbu tvoří nerezová cisterna, která je sklopná vzad a má otevíratelné zadní čelo. Cisterna je dělená na dvě části o objemech 6000 litrů – na čistou vodu a odčerpané kaly. Sání znečištěných vod a kalů je zajištěno hydraulicky poháněným kompresorem, který uvnitř cisterny vytvoří vakuum (princip podtlaku). Čištění se provádí vysokotlakým čerpadlem. Nástavba je vybavena výsuvným ra-

menem se sací hadicí k bezproblémovému přístupu ke kanalizačním vpustím a dále navijákem pro práci s kanalizačními koši nebo jiným příslušenstvím. Pro činnost v extrémních klimatických podmínkách je celý vodní okruh vybaven ohřevem.

Po zaškolení obsluhy je nový speciál zařazen do provozu a nahrazuje tak svého téměř 40 let starého předchůdce s nástavbou SCHÖRLING na podvozku Škoda 706 RTK, který se ale stane součástí sbírek Muzea MHD ve Střešovicích. DPP vlastní ke stejnému účelu ještě vozidlo LIAZ 110.830 s nástavbou M-U-T Combi.





# SETKÁNÍ S HOUSTONEM

Povídání s Martinem Blechou, jenž obsadil třetí místo v celosvětové soutěži I-SWEEEP, která se uskutečnila v květnu loňského roku v Houstonu, bylo opravdu výjimečné. A to nejen proto, že se náš rozhovor uskutečnil na etapy. Tou stěžejní jsou jeho 3D modely metra.

Ptala se: **Soňa Jindráková** • Foto: **Petr Hejna** • Ilustrace: **Martin Blecha**

**N**ejprve jsme probrali jeho zájmy, co studuje a kam míří dál jeho kroky, což bychom mohli nazvat etapou teoretickou. Ta druhá etapa byla čistě praktická. Martin mi názorně představil program, pomocí kterého vytváří úžasné modely vozů metra. Právě ty ho vynesly na skvělou třetí příčku na světě.

**Martine, dobrý den. Představte se prosím na úvod našim čtenářům.**

*Martin je aktuálně s modelováním trasy B na Českomoravské. Ví, že ho čeká na Zličín ještě dlouhá „jízda“.*

*Jeden z těch těžších úkolů, které na Martina čekal – funkční řídicí pult.*

Jmenuji se Martin Blecha a v současné době studuji třetím rokem Střední průmyslovou školu Na Třebušíně, obor strojírenství. Odmalička jsem tíhnul k autobusům, vlakům i metru. Táta sbíral modely vlaků, takže jsem sběratelskou vášeň podědil po něm. Je řidičem autobusu, a to jsem chtěl být od malička také. Na základní škole, kdy jsem se rozhodoval, kam na střední, mně bylo jasné, že půjdu na strojařinu. Už tehdy mě bavily velké stroje a mechanismy.

**Jaké tedy byly vaše zájmy na základní škole?**

Už na základce jsem se seznámil s Technickou univerzitou v Liberci, při níž fungují zájmové kurzy pro mládež. Vlastně je to kurz, který navštěvuji už od sedmé třídy. Dojždím tam jednou měsíčně, vždy na celou sobotu. Dnes už jsem dlouholetým studentem, takže mě vlastně nemají co učit, a tak učím jako praktikant ostatní děti.

**Máte tedy jasno, kam budou směřovat vaše kroky po studiu na střední škole...**

Po absolvování tolika let tohoto kurzu už mám možnost nástupu na tuto univerzitu bez zkoušek. Takže vlastně mám dalších pět let, když to vyjde, jasně daných.

**Tak to vám, Martine, budeme držet palce. A teď bych vás ráda konečně vyzpovídala, jak jste se dostal k tak prestižní soutěži, jakou je I-SWEEEP?**

Začalo to tím, že jsme se v prváku se spolužáky dohodli, že se půjdeme podívat na školní kolo soutěže 3D modelářů. Tehdy jsme si jen tak z hecu řekli, že se příští rok zúčastníme a že vyhraje. Čtvrt roku předtím jsme absolvovali kurz 3D modelářů, kde jsme se seznámili s hrubými základy programu. Při výběru svého soukromého projektu, na kterém bych se modelování učil, jsem se odváženě pustil do modelu metra. A protože mě to hodně bavilo, tak jsem celý model nakonec rozpracoval



do detailů. Po nějaké době jsem se profesorovi ve škole zmínil, že mám drobný problém, který potřebuji pomocí vyřešit. Ukázal jsem mu, oč jde, a jemu doslova spadla ústa. Řekl mi, že s tím musím jít do soutěže. Tak se nakonec i stalo. Sázku jsem jako jediný splnil a soutěž vyhrál. Týden nato přišel návrh z ředitelství, jestli bych se nechtěl zúčastnit celorepublikové soutěže středoškoláků „Amavet“ v Pardubicích. Tam jsem získal nominaci na cestu do Houstonu.

### Jaká byla Amerika?

V Americe to bylo úplně něco jiného. Byl jsem tam deset dní. Každý den jsme stáli od rána od osmi do půl jedné ráno v našem stánku, kde jsme s každým, kdo měl zájem, jednotlivě hovořili o našem soutěžním projektu. Takže jsem se krásně zdokonalil v angličtině. Bylo to sice vyčerpávající, ale vyplatilo se to, protože jsem tam získal krásnou bronzovou pozici. Soutěžilo zhruba 900 projektů z asi 75 zemí světa a jednotliví hodnotitelé chodili od stánku ke stánku. Je to zážitek na celý život. A hlavně, co se mi tam moc líbilo, bylo to, že si tam lidé na rozdíl od nás pomáhají a podporují se vzájemně. Zkrátka vám přeji.

### Můžeme se těšit, že se tento rok budete hlásit do soutěže znovu? A když, tak s jakým tématem?

V současné době pracuji na kompletním simulátoru metra, konkrétně trasy B. Začal jsem na této mé oblíbené trase z Černého Mostu a momentálně jsem na Českomoravské. Jednu modelovou část už mám v podstatě hotovou a teď už mně zbývá jen pospojovat všechny tunely a stanice. A nakonec předat nějakému chytrému člověku, který se vyzná v programování, aby to naprogramoval. Záměrem toho je vlastně ukázat lidem, jak vypadá pražské metro z pohledu strojvedoucího, a současně by také simulátor mohl sloužit

k výuce. Snažím se o opravdu kvalitní simulátor co nejpodobnější realitě.

### Na základě čeho jste modely tvořil?

Modely jsou ve 3D a dají se použít, jak už jsem zmínil, pro výuku. Jedná se o celkovou vizualizaci. Něco jsem začínal z fotek i po paměti. V té době bylo pro mne metro ještě velkou záhadou a vůbec jsem netušil, že v pražském metru máme více podob kabin apod. S postupnou tvorbou jsem získával nové a nové informace a metro mne začalo zajímat čím dál tím více. Když už jsem neměl možnost alespoň nějaké obrázky sehnat a urovnat si jednu konkrétní podobu kabiny, abych podle něčeho vůbec mohl tvořit, tak jsem odvážně poprosil jednoho strojvedoucího v metru, aby mně umožnil přístup do kabiny.

### Doslechl jsem se, že jste měl přednášku v depu Kačerov...

To je pravda, pozvali si mě, abych jim svůj projekt představil, a oni zase na oplátku přislíbili možnost vstupu do objektů, kam bych normálně přístup neměl. Ještě potřebuji zhlédnout obratiště na Českomoravské a zajímá mě zázemí Černého Mostu.

### Martine, teď mi prosím názorně předvedeš, jak modely vznikají.

Vybral jsem si dnes už historickou soupravu 81-71, tzv. „čoudu“. Začínal jsem maskou, u které jsem si myslel, že je to nejtěžší část vozu. Postupem vývoje jsem zjistil, že tomu tak není. Na řadu přišly skříně vozu, kde jsem dělal vše statické. Například dveře, které se ještě nedaly otvírat. Po x měsících se to změnilo a postupně jsem některé části rozhýbával. Následovala tvorba salonu, dále zastřešení a nakonec podvozku. Vše jsem dělal z fotek z internetu. U vizualizace řídicího pultu, který byl u původních ruských vozů jiný oproti těm současným, jsem si už hrál i s osvětlením kabiny. Postupně mají světla i žárovky,



Martinův stánek v Houstonu na VIII. ročníku mezinárodní soutěže vědeckých a technických projektů pro středoškoláky I-SWEEP. Cenu za 3. místo získal v kategorii Engineering za modely pražského metra 81-71 a 81-71M.

dveře se otvírají a zavírají, světla svítí, zabezpečovačka simuluje funkci. V okamžiku, kdy jsem měl možnost přístupu do depa Zličín a mohl si soupravu naživo prohlédnout a nafotit, přistoupil jsem k vyšperkování detailů na daném modelu. V průběhu modelování jsem se učil s programem do té míry, že jsem si hrál i s texturou povrchů a podobně. Tady můžeme vidět například i odlesky ve sklech. Opravdu se jedná o detaily. Jinak dnes pracuji na simulaci metra trasy B, kde piluji do detailů i jednotlivé stanice. Momentálně jsem na stanici Českomoravská, takže mě čeká na Zličín ještě dlouhá cesta.

Martin mi ukázal celý postup tvorby modelu. Protože přednáška byla velmi rozsáhlá, musela jsem bohužel do článku jeho popis velmi zestručnit. Nicméně věřím, že jsem se s talentovaným středoškolákem nesetkala naposledy. A možná, že někoho dalšího tento rozhovor zaujme, a tak bude mít Martin třeba možnost naživo opět někde vystoupit a představit svůj jedinečný projekt, za který v zámoří sklídl velký úspěch.

Vlevo: Z amerického Houstonu si Martin Blecha za 3D model soupravy 81-71 přivezl bronzovou medaili.

Vpravo: Postupně byly statické modely rozhýbávány, včetně dveří, funkčních světel či zabezpečovačky.



# Elektrobus zvládá i zimní provoz

Dosavadních šest měsíců zkušebního provozu elektrobusu SOR EBN 11 na pravidelných autobusových linkách DPP potvrdilo využitelnost systému průběžného dobíjení dvoupólovým pantografem z tramvajové napájecí sítě v reálných provozních podmínkách.

Text: Jan Barchánek a Jan Šurovský • Foto: Zdeněk Kačena, Jiří Daňša, Petr Hejna a archiv JPA

**D**opravní podnik se věnuje testování elektrobusů a možností jejich začlenění do provozu pražské MHD již více než pět let. Elektrobus SOR EBN 11 se systémem nabíjení při provozních přestávkách během dne z tramvajové trakční sítě prostřednictvím dvoupólového pantografu představuje unikátní řešení, které je plně srovnatelné s nejmodernějšími světovými trendy v oblasti elektromobility. Vozidlo je vybavené elektrickým topením (na rozdíl od většiny ostatních komerčně provozovaných elektrobusů, které používají topení naftové), a tudíž je jeho provoz i v zimním období zcela bezemisní.



## VYSOKÝ DENNÍ DOJEZD I PŘI NIŽŠÍCH TEPLOTÁCH

Elektrobus je v provozu s cestujícími od září 2015 denně zhruba od 4.30 do 23.00 hodin, přičemž celkový proběh již dosáhl hodnoty přes 40 000 km. Výsledky za půl roku provozu ukazují, že elektrobus je schopen zajistit celodenní výkony na vybraných autobusových linkách, a to i při teplotách pod bodem mrazu a plném využívání elektrického topení. Standardní denní dojezd elektrobusu s cestujícími se při využívání

V pracovní dny je elektrobus nasazován na linku 213/3, a o víkendech zajišťuje aktuálně 163/3.

Ve dnech 29. 2. – 1. 3. 2016 byl elektrobus i jeho dosavadní úspěšné provozní výsledky prezentovány na konferenci německého svazu dopravních podniků (VDV) v Berlíně.

provozních přestávek pro nabíjení pohybuje v rozmezí 265 až 350 km (dle linky, provozních parametrů a typu dne – pracovní dny nebo víkendy). Uvedené hodnoty dojezdu jsou na špičkové úrovni i ve srovnání s ostatními evropskými elektrobusovými projekty.

Dosavadní úspěšný provoz elektrobusu vychází mj. i z úzké a intenzivní spolupráce jak s výrobcem vozidla a dodavatelem elektrické výzbroje, tak i mezi jednotlivými útvary DPP. Kromě JPA a JSVA lze uvést zejména JDCT, jež jednak zabezpečila přípravu a následný bezporuchový provoz nabíjecího stanoviště v terminálu Želivského, a dále JSVT, která zajišťuje případné operativní servisní zásahy na elektrovýzbroji vozidla, což je výhoda DPP oproti čistě autobusovým dopravcům.

## ZJIŠTĚNÉ PROVOZNÍ LIMITY

Zejména lednové týdny s poklesem teplot a sněžením však také ukázaly provozní limity testovaného technického řešení. Při nízkých teplotách a plném výkonu elektrického topení je nutné pro nabíjení využívat všechny provozní přestávky a rezervy pro řešení případných větších provoz-

ních nepravidelností jsou v takových případech již velmi omezené. Ve dnech 5. a 23. ledna 2016 tak z důvodu sněžení a navazující zhoršené průjezdnosti komunikací došlo k opakovaným opožděným příjezdům do terminálu Želivského. Zkrácené přestávky neumožnily potřebné nabití baterií a v obou dnech musel být vždy 1 spoj zajištěn zálohovým autobusem.

Zkušební provoz dále potvrdil dílčí rozdíly z hlediska obsaditelnosti vozidla (cca o 10% nižší než u standardních autobusů) a také pomalejší výměnu cestujících z důvodu absence zadních dveří. Případné delší odstavování v některých zastávkách je však vyváжено výbornými dynamickými charakteristikami elektromotoru. Rádi bychom také dovybavili vozidlo zařízením pro aktivní preferenci na SSZ.

## SBĚR DAT A HODNOCENÍ POKRAČUJE

Cílem ročního zkušebního provozu elektrobusu SOR EBN 11 je sběr a porovnávání technických, provozních a ekonomických údajů a zkušeností pro objektivní a zodpovědné rozhodnutí o dalším postupu





směrem k předpokládanému rutinímu provozu elektrobuseů v Praze. Data jsou samozřejmě srovnávána i s předchozími zkušenostmi DPP a také s dostupnými informacemi z národních i mezinárodních profesních skupin a projektů. Z hlediska evropských iniciativ se jedná zejména o projekt ZeEUS (Bezemisní městské autobusové systémy), kde je DPP zapojen v uživatelské skupině, přičemž využívá možnost výměny dat o probíhajících a připravovaných evropských elektrobuseových projektech.

#### **ELEKTROBUS I PRO SILNĚ ZATÍŽENÉ LINKY**

Rozvoj elektromobility v autobusové dopravě je jedním ze základních strategických cílů DPP. V souladu s tímto cílem jsou kromě probíhajícího projektu SOR EBN 11 dále prověřovány také možnosti technického řešení pro nasazení elektrobuseů na páteřní autobusové linky s vysokou přepravní zátěží (kapacitnější vozidla, linky v náročných sklonových poměrech, vyšší rezervy pro provozní mimořádnosti). Přípravě a prověření variant dimenzování vozidla i nabíjecí infra-

struktury pro takové linky se DPP věnuje v rámci účasti v evropském projektu ELIPTIC (Elektrifikace veřejné dopravy ve městech).

Představenstvo DPP 22. února 2016 rozhodlo o prodloužení zkušební provozu vozidla EBN11 o další rok a schválilo záměr pilotního projektu elektrobuse s dynamickým dobíjením na lince Palmovka – Letňany. Je to velmi potřebné rozhodnutí, protože odklon od fosilních paliv byl na Pařížské konferenci jednoznačně schválen za účasti 196 zemí a 147 hlav států.

*Kromě zajištění galvanického oddělení pro bezpečné nabíjení je tzv. dobudka i důležitým zdrojem informací pro hodnocení provozu a související spotřeby elektrické energie.*



# MHD v hledáčku fotografů: **Aleš Karlovský**

Jedno čínské přísloví praví: „Za tři roky se může člověk stát učencem, avšak ani za deset let se nestane zkušeným cestovatelem.“ Autor tohoto citátu zřejmě neznal Aleše Karlovského, samostatného provozního technika ze stanice metra Zličín, který snad každou volnou chvíli tráví na cestě. Na cestě za poznáním tuzemských i zahraničních dopravních systémů a navázáním přátelství, o nichž s laskavostí sobě vlastní dokáže poutavě vyprávět, stejně jako o svých fotografiích či sbírkách.

Ptala se: **Jana Šejnová** • Foto: **Aleš Karlovský a Petr Hejna**

## Doprava je pro vás již řadu let nejen prací, ale také stěžejním koníčkem. Jak k tomu došlo?

Na úplném začátku byl můj táta Josef Karlovský, který sbíral vše, co se týkalo železnice a městské hromadné dopravy a řadu let tvořil pro Dopravní podnik plánky. Svým nadšením mě nakazil natolik, že už jako šestiletý kluk, trvale si pletoucí b a d, jsem s přehledem věděl, co znamená, když na návěstidle svítí přerušovaně zelené světlo. V páté třídě jsem se pak dozvěděl, že v Žilině existuje Vysoká škola dopravy a spojů, která se od té doby stala mým snem.

## Snem, jenž se splnil, i když ne tak úplně...

Na vysokou jsem se sice dostal, ale kvůli jedné zkoušce jsem ji nedodělal. Nastoupil jsem do Dopravního podniku, kde jsem předtím několikrát o prázdninách brigádničil jako dozorčí turniket.

## Kdy jste začal fotografovat?

Až v devatenácti letech, a první fotoakcí byla oslava třicátého výročí trolejbusů v Ostravě, která se konala ve dnech 7. – 10. května 1982. Fotil jsem na černobílý film Fomapan foťákem značky Praktikamat, což byla první „tétéelka“. Ty čtyři filmy se docela povedly a fotografování mě prostě a krátce chytl.

Úzkorozchodná rychlíková parní lokomotiva Rhétské dráhy zahajuje provoz nového nádraží ve švýcarském Churu (2008).



## Jak to pokračovalo?

Začal jsem fotit všechno, co se týkalo dopravy. Kamarádi na vysoké škole mi přezdívali „mistr sloupař“, protože se mi často povedlo trefit do fotografie sloup. Je pravdou, že od té doby jsem si už sloupy hlídal. Fotoaparát Praktikamat po čase vystřídala foto puška, ruský přístroj, který vypadal jako sniper a měl úžasnou optiku. Pro reportážní záběry ale úplně vhodný nebyl. V roce 1994 jsem přešel od ruských přístrojů k přístrojům japonským a první, co jsem si pořídil, byl nádherný kompaktní Olympus IS 2000. S tím jsem fotil více než jedenáct let. Když se v dubnu 2005 definitivně rozbil, zašel jsem opět do prodejny Olympusu a přinesl si domů první digitál.

## Nešvarem „digitální doby“ je u mnoha fotografů absence popisu fotek. U vás ale něco takového prý nehrozí...

Když má člověk stovku políček filmu, tak to v hlavě nosí, ale když jich má kolem deseti tisíc, je nezbytně nutné mít každé políčko popsané základními údaji – co, kdy, kde. Na místě mi pomáhá obyčejný poznámkový blok a pero a už při cestě z výletu se snažím, ještě za „tepla“, vše zapsat do počítače. Po příjezdu do „základního tábora“, lhostejno, zda v Praze nebo třeba v Oslu, údaje ještě jed-

nou zazálohuji a dopíši poznámky. Jinak doba digitální má alespoň pro mě jedno velké plus – člověk „nesmrdí“ vývojkou nebo ustalovačem a nemusí se zabývat takovými podružnostmi, jako třeba zda je otevřen jeho oblíbený minilab. Víte, co dělám, když se chci v noci bát? Otevřu si receptář pro černobílou fotografii, to mi úplně stačí...

## Digitální fotoaparát je vám již řadu let věrným společníkem při vašich pověstných výletech, na kterých je zajímavé zejména to, že jim nepředchází žádné složité plánování...

To je pravda, prostě sednu do vlaku a jedu. Na západě jsem byl nejdál v portugalské Coimbre, na východě ve Lvově (netradičně autobusem ukrajinské linky Praha – Kyjev), na severu v Trondheimu a na jihu v Miláně. Nejvíce se mi líbilo ve Švýcarsku, které je unikátní kombinací dopravy a krásné krajiny. Perfektně tam fungují služby a žijí tam moc příjemní lidé. Třeba recepční hotelu Ibis-Budget v Bernu, který na mě překvapivě spustil perfektní češtinou a pochválil mou němčinu. Jeho manželka pochází ze Šumperka a on, i když původem Ital, se naučil česky kvůli komunikaci s budoucími příbuznými. Nádherné je i ve Skandinávii, kde vás domorodci nakazí



Dvounápravové ostravské tramvaje v Hlučíně (1982) – jedna z prvních fotografií Aleše Karlovského.





svou absolutní poctivostí a ochotou vyjít vstříc.

**A příjemní lidé, i když třeba z jiného kouta země, stojí i za vašimi zajímavými sbírkami, z nichž podstatnou část tvoří dárky za poskytnuté fotografie...**

Ve své podstatě je to tak. Z jedenácti kravat a jednašedesáti kravatových spon jsem zhruba polovinu dostal jako dárek a druhou jsem si koupil, protože mě něčím zaujaly. Hezká historka se váže například ke kravatě z Magdeburku, kdy jsem doslova rozchechtal zaměstnance tamního informačního centra. Tehdy bylo nádherné září, a tak jsem chodil všude v tričku s krátkým rukávem. Ve stejném oblečení jsem vyrazil i do Magdeburku a pořád jsem přemýšlel, jak to udělat, aby se mi nově zakoupená kravata nezmačkala. No nebudu vás napínat, nenapadlo mě nic lepšího než si ji uvázat mezi vestu a tričko. Zaměstnanci infocentra z toho měli takovou srandu, že jsem byl okamžitě velmi populární...


**Nejen v zahraničí, ale i u nás doma máte velký přehled o tom, kde nejlépe se dají zachytit dopravní prostředky. Prozradíte nám, prosím, pár tipů pro mladé nadšené šotouše?**

Samozřejmě, rád. Pokud bychom to vzali jako tour po českých a mo-

ravských městech za tramvajemi, tak v Plzni se nejlépe fotí na hlavním nádraží, stejně jako v Olomouci, kde máte během hodiny před objektivem celý vozový park. V Brně je to zastávka Nové Sady a trať okolo Výstaviště. V Ostravě je fotogenická celá síť, v Liberci lze výborně fotografovat u nádraží a v zastávce Fügnerova. Díky slabému provozu je oříškem Most, asi nejlépe vycházejí snímky v okolí obou vozoven. Pro trolejbusy platí, že nejllepší jsou konečné a při troše šikvnosti i centrální přestupní body, třeba náměstí Práce ve Zlíně. A důležitá jsou zejména dvě slova – děkuji a prosím. Ta umějí otevřít i zdánlivě na pět závor uzavřená vrata.

Metro v Miláně (2014).

**Seznam měst i zemí, které jste již navštívil, je impozantní, přesto určitě ještě existují místa, která byste rád poznal...**

Rád bych se ještě podíval do Rigy, a to kvůli rozsahu provozu. A pak mám dva takové spíše „bláznovské sny“. Tím prvním je návštěva Severní Koreje půl roku poté, co to tam praskne. Naprosto mě fascinuje, že tam prý funguje dvacet šest trolejbusových provozů, z nichž je pět meziměstských. Druhým, mnohem reálnějším snem, je ostrov Man, ležící mezi Skotskem a Irskem. Do dnešních dnů tam jezdí parní lokomotivy a jako turistická atrakce i koňské tramvaje, tak tam bych se opravdu rád vypravil. 



**Aleš Karlovský** (54 let) pracuje v Dopravním podniku od roku 1985.

Nejprve byl dozorcím stanice, pak samostatným provozním technikem.

Fotografování dopravy se zabývá od svých devatenácti let. Jeho oblíbenými pražskými fotopointy jsou tramvajové zastávky Krematorium Motol, Pražská tržnice a Palmovka, mezi zastávkami metra preferuje Střížkov a Nemocnici Motol. Jeho celoživotní láskou je elektrická trase v dopravě.

Pro své přátele, kterých má i v zahraničí mnoho, každý rok připravuje kalendáře ze svých fotografií.

# London Transport Museum – díl třetí

V dnešním dílu článku se ve stručnosti zaměříme na aktivity muzea pro veřejnost. Aktivity se dělí do několika oblastí, které pokrývají prakticky všechny věkové skupiny návštěvníků a příznivců muzea. Kromě prezentačních a volnočasových aktivit pro rodiny muzeum podporuje i specializované vzdělávací programy.

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

**O**světové a vzdělávací aktivity muzea tvoří vedle správy sbírek hlavní těžiště činnosti. Aby bylo možné vhodně koncentrovat marketingové činnosti, udržovat silné mediální povědomí o muzeu a cíleně oslovovat širokou skupinu lidí, vyhlašuje LTM každoročně nosná témata, k nimž jsou vázány hlavní akce příslušného roku. Např. v roce 2013 tak bylo nosným tématem výročí 150 let podzemní dráhy, jehož vrcholem se staly jízdy historické parní soupravy podzemní dráhy na Metropolitan line. Rok 2014 byl pro změnu ve znamení autobusů (Year of the Bus) a vrcholil slavnostním průvodem autobusů a projektem „Battle Bus“, který byl vzpomínkou na úděl londýnských autobusů v první světové válce.

Jednou z nejatraktivnějších složek pravidelných akcí jsou jízdy historických vozidel. Nejčastěji jsou provozovány historické autobusy a vozy metra, pro tramvaje a trolejbusy neexistují na území Londýna vhodné předváděcí tratě. Vozidla je možné si pronajmout i pro soukromé akce. Stejně tak je možné pořádat stylové firemní akce v pronajatých



Mezi zajímavé opuštěné objekty londýnské MHD patří i dochovaná stanice první podzemní tramvaje v Evropě – Kingsway Subway, uzavřená v roce 1952.

prostorách muzea. V hlavní budově LTM probíhají několikrát do roka večery v muzeu („Friday lates“), kdy je otevřeno do 22 hodin a probíhá zde tematický program. V hlavní budově muzea na Covent Garden Piazza jsou dále každoročně pořádány krátkodobé výstavy na vybraná témata. Plán výstav často reflektuje aktuální tematické zaměření příslušného roku.

V depozitáři jsou největší akcí každého roku Dny otevřených dveří („Open weekends“). Probíhají dvakrát do roka vždy po celý víkend a umožňují návštěvníkům komplexní prohlídku depozitáře, k tomu probíhají různé příležitostné akce (např. jíz-

Dětský koutek pro děti do 7 let v hlavní budově LTM.

dy na zahradní železnici, workshopy pro děti, modelářské výstavy, burzy literatury atd.). Mimo tyto dny probíhají v depozitáři veřejné komentované prohlídky s připravenými tematickými bloky a mimo tento program je možné objednat i individuální prohlídky.

Více než 150letý rozvoj londýnské podzemní dráhy za sebou kromě rozsáhlé sítě provozovaných tratí, stanic a dep zanechal i desítky opuštěných stanic či jejich částí, které byly překonány dalším vývojem a budováním. Velkému zájmu veřejnosti o tyto stavby, podpořené popularitou nového fenoménu Urbex (Urban Exploration – průzkum a fotografování opuštěných objektů vzniklých lidskou činností), vychází vstříc LTM pořádáním pravidelných komentovaných prohlídek vybraných opuštěných stanic metra či jejich částí v rámci cyklu „Hidden London“.

Rodiny s dětmi a školy tvoří významnou skupinu návštěvníků muzea. Proto je jim věnována značná pozornost včetně potřebné infrastruktury. V muzeu funguje herní zóna pro děti do 7 let, pro kreativní činnosti dále slouží Transportorium, jehož motivy se každou sezónou obměňují. Pro školy jsou připraveny speciální programy v expozici muzea. Novinkou jsou úterní tematické programy pro rodiny s dětmi do 5 let, nejrůznější programy probíhají i v průběhu jednotlivých prázdnin.

Velmi důležitou složkou aktivit LTM jsou vzdělávací programy. Pro základní školy nabízí muzeum předem připravené programy rozdělené do tří znalostních úrovní. V každé úrovni poté existují předem připravené tematické bloky. Pro studenty 16 až 24 let je určen týdenní kurz „Route into work“, který slouží k přípravě uchazečů o první zaměstnání a zároveň setkávání budoucích zaměstnavatelů s čerstvými absolventy škol





(zaměřeno především směrem k TFL a jeho partnerům). Na zmíněný kurz navazuje možnost dlouhodobých odborných stáží v muzeu napříč různými profesemi. Při těchto stážích mohou studenti získat uznávanou profesní praxi, kterou následně mohou doložit při získávání skutečné pracovní pozice.

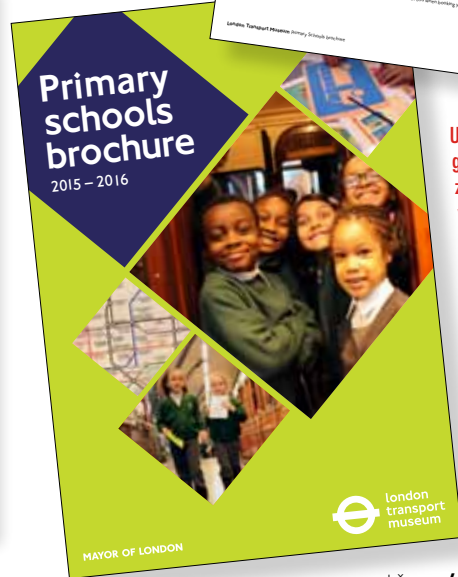
Stáže a dobrovolnická činnost pro muzeum probíhá v různých formách a pro různé věkové skupiny a v celkovém objemu tvoří významnou

součást lidských zdrojů muzea. LTM těmito programy získává nadšené dobrovolníky, kteří pomáhají na jednotlivých projektech a přicházejí s novými nápady. LTM dále participuje na projektech TFL a externích organizací – v této oblasti je nejvýznamnější dopravně-bezpečnostní program pro školy „Safety and Citizenship“.

V dalším pokračování článku bychom se chtěli zaměřit na interaktivní prvky expozic LTM.

**Historická parní lokomotiva, původně sloužící na Metropolitan Railway, při zkušební jízdě ve stanici Edgware Road v prosinci 2012, kdy vrcholily přípravy na oslavu 150. výročí londýnského metra.**

Levo: Dvoustránka z ročenky londýnského muzea.



Ukázka z programu LTM pro základní školy v aktuálním školním roce 2015/16.

# Rozlučkový autobus pro mistra Bódú

Velký dort ve tvaru autobusu, z jehož střechy září nepřehlédnutelná šestačtyřicítka. Tolik let byl Miloslav Skalník věrný DPP, počítaje v to učňovská léta u podniku. Díky marcipánu tento těžký dárek převzal od svých kolegů, bez přehnaných ovací či květin, uprostřed pracovního záprahu přímo na garáži ve svůj předpředposlední pracovní den.

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

**P**sala se středa 27. ledna 2016 a Miloslav kdesi v prostorách dílen Klíčovské garáže řešil aktuální úkoly, takže „delegace“ kolegů musela chvíli počkat, než dlouholetému mistrovi mohla poděkovat a zároveň popřát k zaslouženému odpočinku hodně zdraví. V nažehleném červeném tričku s logem DPP, které za celou profesní dráhu za jinou značku nevyměnil, přijal ve své kanceláři mistra dílny gratulace, poděkování a přání všeho dobrého. „*Ano, opravdu jsem od učňovských let věrný nejen podniku, ale i této garáži,*“ vzpomíná **Miloslav Skalník**, který dílnu na Klíčově za svou éru neopustil. Než se u Dopravního podniku vyučil automechanikem, už dílny v rámci praxe navštěvoval: „*Už na konci druháku jsme pracovali na provozovnách, tehdy jsem začínal ve Vršovcích. Když se v březnu 1973 otevřel Klíčov, byli jsme coby učni převedeni sem. Jsem tu od prvního výjezdu autobusu.*“

O nějakých dopravních genech se v rodině Skalníkových mluvit nedalo, otec byl zeměměřičem a sám

**Marcipánové poděkování „přijelo“ od kolegů uprostřed pracovního nasazení přímo v kanceláři mistra.**



Miloslav mířil na dvanáctiletku. Přijímačky ovšem nevyšly podle představ, a tak... „*V životě by mě nenapadlo dělat černé řemeslo, ale bylo třeba se rozhodnout, na poslední chvíli jsem tedy podal přihlášku na učňák. Vyučil jsem se k 31. červenci 1973 jako automechanik, ale trochu se mi to zkomplikovalo...*“ To má Miloslav Skalník na mysli osudnou sobotu, kdy si na motorce zlomil nohu. V pondělí pak o berlích došel na ústní zkoušky. Složitá zlomenina mu ovšem „nadělila“ jedenáctiměsíční neschopnost, teprve pak mohl nastoupit k podniku. „*Už jako mladí jsme vnímali, že na dílně byla dobrá parta, starší nás i dobře přijali. Bylo cítit, že si práce u podniku váží, že pro ně tato značka něco znamená,*“ popisuje první dojmy pan Skalník a dodává, že práce byla i lukrativní, protože byla možnost přesčasů. „*Postupně jsme se sblížili v kolektivu natolik, že jsme se navštěvovali anebo společně trávili dovolené. Vzpomínám na to jen v dobrém.*“

Miloslavu Skalníkovi učarovala víc než elektrika mechanika. Začínal jako dělník, později zastupoval vedoucího party, nakonec se partákem stal sám. Od roku 1991 ho všichni znají už jen jako mistra, když do té doby svého předchůdce také chvíli zastupoval. V tu chvíli už měl na starosti

na 110 lidí. Řídit autobus vás nikdy nelákalo? „*To ne, dílna mě bavila nejvíc. Jen jednou jsem uvažoval o změně, to když jsem přešel na denní. Ale nakonec jsem zůstal a už neměnil. Podobně věrný, ale klempírně, zůstal můj spolužák, Jirka Vrkoslav.*“ A jaká značka vám byla nejbližší? „*Určitě 'ešemka', to byl můj nejoblíbenější autobus. Proč? Třeba opravy dveří byly podstatně snazší, protože měly nahoře jeden válec, který ovládal všechno. Něco na něm bylo naopak složitější, ale nejdůležitější součástky byly snadno dostupné. Někteří kolegové měli v oblíbě ikarusy, u nich mi třeba vadilo, že kamkoli jsem se dostal, všechno bylo od šmíru.*“

Obecně má Miloslav Skalník tuto dobu v paměti uloženou jako éru, kdy nebylo v provozu tolik značek autobusů a snadněji se sháněly náhradní díly. Uznává, že se doba před čtyřmi desítkami let nedá s dneškem objektivně srovnávat: „*Dříve nebyla rozhodně tak složitá elektronika, dnes se kluci musejí více specializovat. Kolegové, kteří se mnou nastupovali, by to tady dnes nepoznali. Máme úplně jiné vybavení, jiná vrata, podlahy a mnoho dalšího. My jsme si třeba museli pod autobusy topit dřevěným uhlím, aby rozmrzly. Doby se nedají srovnat, lidé jsou dnes lépe vybaveni, vozy jsou zase složitější, některé*

**Vlevo: Poděkování vedoucího JSVA Jana Lebedy za vše dobré pro podnik.**

**Dole: Na autobusovou encyklopedii z rukou generálního ředitele Jaroslava Ďuríše bude mít Miloslav Skalník ve svém domečku teď času dost.**





úkony už si ani nemůžeme dělat sami a provádějí se v ústředních dílnách v Hostivaři.“


Ve svém království kanceláře mistra má přehled o všem, co se na pracovišti děje. Zásadní pro dílnu i samotné vypravení autobusu je časná ranní hodina. Pětadvacet let takto Miloslav Skalník z pozice mistra rozhodoval o tom, které vozy mohou vyjet na linku, které na šejdr a které kdy a jak musejí na dílnu. Listuje velkým sešitem a komentuje: „Ráno projdu seznam vozů po noční směně – vidím seznam ukončených i nedokončených oprav a dále autobusy tzv. v červených, které vyjet nemohou. Tady vidíte důvod, například kompresor, topení, dveře. V šest rozdávám

práci. Svým způsobem rozhodují, který autobus může a který nemůže vyjet, samozřejmě po poradě s partáků. Na den nás čeká průměrně 10 až 15 vozů.“ Zdůrazňuje, že bez spolupráce to nikdy nešlo. Parták potřebuje rozdělenou práci, garáž co nejdříve přehled o provozuschopných autobusech. „Na dílně jsme si vždy vyšli vstříc, jinak to ani nejde,“ dodává Skalník.

I tak dlouhá éra jednou končí, a od této chvíle už poznámky k jednotlivým vozidlům jsou v knize psány jiným rukopisem. Jedenašedesátiletý Miloslav Skalník si v pátek 29. ledna prošel závěrečné „administrativní kolečko“ a zajel i do sídla DPP na Sokolovskou, kde ho přijal, za veškerou

**Kancelář mistra – odtud Miloslav Skalník čtvrt století řídil chod klíčové dílny.**

práci pro podnik poděkoval a hodně zdraví do dalších let popřál generální ředitel Jaroslav Ďuriš.

Co máte v plánu? Na co se těšíte? Nabízí se mnoho otázek směrem k člověku, který byl navyklý desítky let směřovat myšlenky k chodu dílny, vstávat v časných ranních hodinách a poslední roky každý den dojíždět do Prahy od Poděbrad. „Manželka se těší, že si odpočinu. Ví, že mě noha bolívá, proto také odcházím do předčasného důchodu.“ Má pro vás seznam domácích prací? „Ona je velmi šikovná, takže ani v tomto směru se nenadřu,“ usmívá se pan Miloslav. A co koníčky? „Rád budu dál s kamarádem jezdit na hokej do Kolína a fandit jim. Doma máme zahrádku, psa, kočky. Bývalý rekreační objekt se nám stal domovem, takže je stále co dělat. A starší kamarádi mě dlouho přemlouvají na ryby. Takže asi začnu.“ Co vám bude chybět? „Kolegové, kamarádi. A jeden slávišta. Vždy se rád se mnou coby bohemákem rád hecoval. Tohle vršovické rivalství mi bude scházet,“ dodává se svým typickým úsměvem, skrytým do plnovousu, Miloslav Skalník. Takže, milý Bóďo, jak vás kolegové znají: hodně pohody, zdraví a dobrých vzpomínek na lidi z podniku, jehož autobusům jste tolik věnoval. 



**Jednadvacetiletý automechanik David Marek mohl jako jeden z posledních přijmout rady zkušeného.**

# Další etapa v hodnocení zaměstnanců

V DPP byl v minulosti zaveden systém hodnocení zaměstnanců, kteří mají uzavřenou smlouvu o mzdě nebo manažerskou smlouvu. Od 1. dubna 2016 nastupuje další fáze v procesu hodnocení zaměstnanců, která je výsledkem revize tohoto systému a jeho rozšíření na všechny TH zaměstnance.

Text: **Dagmar Karliaková** • Ilustrační foto: **archiv DPP**



**J**sme si vědomi toho, že jen dobře motivovaný zaměstnanec pracuje s maximálním úsilím a podává odpovídající výkony. Aby tomu tak bylo, je potřeba mít dobře a efektivně nastavený systém hodnocení, neboť jedině tak můžeme dosáhnout potřebné prosperity podniku. Největším bohatstvím, které firma má, jsou totiž její zaměstnanci.

Povinností každého vedoucího zaměstnance je pravidelně hodnotit pracovní výkon a kompetence svých podřízených a právem každého zaměstnance je znát názor svého nadřízeného na své kompetence a pracovní výkon. Zaměstnanec má zároveň právo vyjádřit se ke svému pracovnímu výkonu a faktorům, které ovlivňují jeho pracovní chování a obdržet informace o doporučených oblastech a zaměření svého dalšího rozvoje.

Při přípravě revize systému hodnocení jsme využili informací a poznatků, které jsme získali při pracovních setkáních s vedoucími vybraných

útvářů. Vyslechli jsme názor více než 50 vedoucích napříč celým DPP. Naší snahou bylo vysvětlit nové pojetí koncepce hodnocení a najít taková řešení a doporučení, která budou hodnotitelům při realizaci hodnocení ku pomoci. Na těchto základech jsme navrhli a vydefinovali strukturu hodnocení, skupiny pracovních funkcí, kompetence, vytvořili hodnotící stupnice, popsali úroveň hodnocení kompetencí, vazbu hodnocení a upravili aplikaci Hodnocení včetně výstupů.

## CO NOVÁ KONCEPCE HODNOCENÍ PŘINÁŠÍ?

### ROZŠÍŘENÍ

Kromě zaměstnanců se smluvní mzdou budou hodnoceni tímto systémem všichni další TH zaměstnanci.

### ROZDĚLENÍ PRACOVNÍCH FUNKCÍ DO SKUPIN

Pracovní funkce, ve kterých hodnocení TH zaměstnanci pracují, jsou v závislosti na úrovni řízení, na základě specifíků, nároků a úkolů stanovených na daná pracovní místa, rozděleny do skupin, kterých je definováno osm.

### REVIZI KOMPETENCÍ

Na základě charakteristik pracovních míst, popisů pracovních funkcí, pracovních náplní, požadovaných schopností a dovedností na pracovní místo byly ke každé skupině přiřazeny kompetence, kterých je vydefinováno dvanáct.

### CO HODNOTÍME, V JAKÉ PERIODICITĚ A S JAKOU VAZBOU

Na to nám odpoví směrnice 01-2016 „Hodnocení zaměstnanců DP“ a metodika Hodnocení zaměstnanců v DP, které jsou k dispozici na intranetové adrese: DP/Informace úseku/Úsek personální/Odkazy na stránky 500420 – oddělení Rozvojové programy/Hodnocení zaměstnanců v DP od 1. 4. 2016.

### JAK VÁM MŮŽEME POMOCI

Pro hodnotitele jsme připravili **Příručku hodnotitele**, jejíž hlavním posláním je pomoci se zorientovat v nastaveném systému hodnocení a současně dát radu a návod, jak k hodnocení přistupovat a jak vést hodnotící rozhovor. Součástí příručky je **schématická souhrnná tabulka**, z níž každý hodnocený zaměstnanec může určit zařazení své pracovní pozice do příslušné skupiny, kompetence, které dané skupině odpovídají, periodicitu a vazbu hodnocení pracovního výkonu, kompetencí a hospodářského výsledku. Příručka hodnotitele je k dispozici na výše zmíněné intranetové adrese. Zde se mohou hodnocení zaměstnanci také seznámit se stručnou **Informací pro hodnocené**, ve které jsou popsány základní principy hodnocení.

Se systémem hodnocení zaměstnanců v DPP budou hodnotitelé seznámeni i v rámci **školení hodnotitelů**, které je připraveno na duben a květen 2016. Zde jim bude formou pracovního semináře vysvětleno, jak k hodnocení přistupovat, na co se zaměřit, k čemu hodnocení využít, jak pracovat s aplikací Hodnocení atd.

První hodnocení dle schválené koncepce bude probíhat v červnu 2016, a to pro zaměstnance se smluvní mzdou. Ostatní zaměstnanci, na které se nová koncepce hodnocení vztahuje, budou poprvé hodnoceni v závěru roku 2016.

Naším přáním je, aby nastavený systém hodnocení byl systémem otevřeným, reagujícím na změny v podniku, byl funkčním a efektivním pro své uživatele a plnil pozitivní motivační úlohu, která je mu přikládána.

Odpověď na dotazy, jež se týkají hodnocení zaměstnanců DPP, je připraveno odd. 500420 – Rozvojové programy, případně lze dotazy a připomínky posílat na nově zřízenou e-mailovou adresu: [hodnoceni@dpp.cz](mailto:hodnoceni@dpp.cz).



# Březnový historický kaleidoskop 2016

Březnovým výročím dominuje především 120. výročí zahájení provozu Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Mezi zajímavé události ale patří také 90. výročí „pohyblivého chodníku“ na Letnou anebo čtvrtstoletí, které už uplynulo od doby, kdy do pražské MHD po desítkách let opět vstoupil soukromý dopravce.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP, Pavel Fojtík a Petr Čekal**

## TRAMVAJ Z PRAHY DO LIBNĚ A VYSOČAN

Už je tomu 120 let, co byl zahájen provoz na prvním traťovém úseku soukromého dopravního podniku zvaného Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany, založeného předním českým elektrotechnikem Františkem Křížíkem.

Slavnostní zahájení provozu na úseku od karlínské vozovny kořiky (od dnešní zastávky Šaldova) na křižovatku u Nové Balabenky (dnes zastávka Balabenka) se uskutečnilo 19. března 1896. Jestliže předchozí Křížíkova elektrická tramvaj, ta úplně první česká elektrická dráha, která jezdila na Letné, bývala především výstavní atrakcí jezdící jen v letní sezóně, libeňská dráha už sloužila pravidelnému celoročnímu provozu. O dráze, jež během roku 1896 dosáhla postupně až na Florenc a také k libeňskému Libušáku (dnes zastávka U kříže), se toho napsalo už hodně. Začtěme se proto tentokrát alespoň do části dobové zprávy, kterou o zahájení provozu přinesly 20. března 1896 noviny Národní politika.

Staříčká zažloutlá fotografie Jindřicha Eckerta z roku 1896 nám ukazuje, jak vypadala vozovna Libeň v době zahájení provozu. Budova elektrárny i s komínem stojí dodnes.

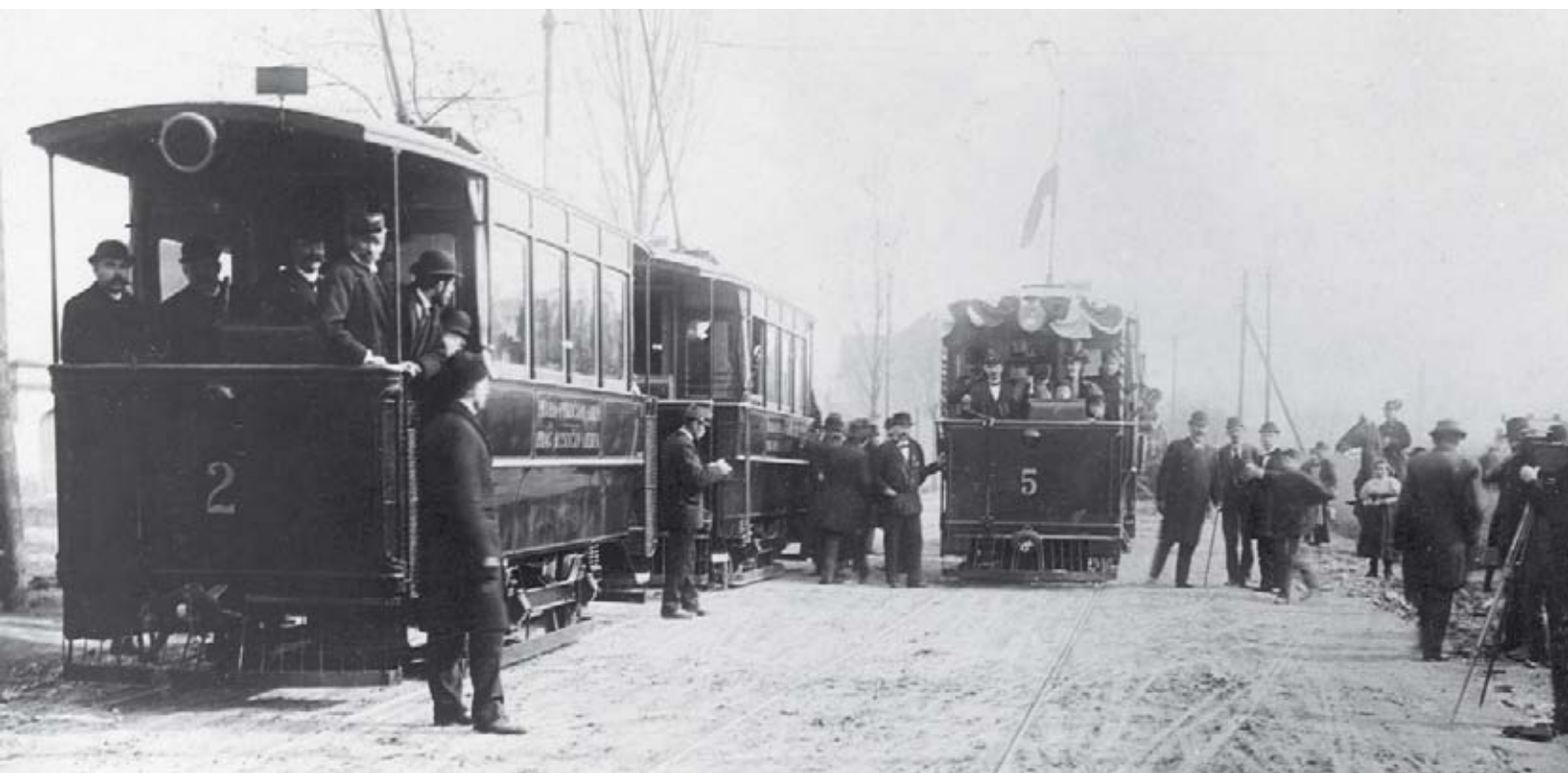


Na Balabence se při slavnostním zahájení provozu na dráze Praha – Libeň – Vysočany sešli hned tři fotografové. Jednoho z nich vidíme zcela vpravo.

„O 9. hodině ráno shromáždili se hosté z Prahy v ulici Poděbradově v Karlíně, odkudž odvezeni byli po nové dráze do elektrárny v Libni, blíže hotelu »U města Strassburku«, kde bylo vlastní shromaždiště všech účastníků. Odtud vyjelo se zpět do Karlína, kde ostatní hosté shromáždění byli. Před zahájením jízdy svolal pan inženýr Křížík veškerý personál nové dráhy do elektrárny libeňské, kdež jim vložil do srdce, že přední povinností jich jest, aby měli

vždy na paměti čest podniku a povinnost svoji, aby pamatovali na to, že neslouží pouze zaměstnavateli svému nýbrž prospěchu veškerého obecnstva, k němuž vždy s největší ochotou, úslužností a zdvořilostí chovati se mají. Nastanou-li případy, v nichž by bylo záhodno zakročiti, ať učiní tak rozhodně, ale pokud možno s největší šetřností. Budou-li se vždy těmito pravidly řídit, naleznou podpory v obecnstvu a přispějí ku cti nejen podniku samého, nýbrž celého

»»





Původní růžice pro závěsy trolejového vedení můžeme do dnes vidět na četných domech v Křížkově ulici. Zřejmě nejhezčí je na domě čp. 197, který je stejně starý jako Křížkova dráha.

Pohyblivý chodník? Dnes si pod tímto pojmem představíme zpravidla něco jiného – pohyblivý pás pro vodorovnou přepravu osob. Tehdy to byl výraz označující první pražský eskalátor. Když byla na počátku dvacátých let minulého století zrušena letenská lanovka, naskytla se otázka, co s uvolněným traťovým tělesem. Zájem o lokalitu projevil Sdružení internovaných a vězňů. Spolek s nezvyklým názvem si kladl za cíl vymáhat reparace obětem válečných persekucí a předsedal mu jistý Augustin Hašek. Roční nájemné bylo stanoveno na 5200 korun a smlouva o pronájmu pozemku byla uzavřena na dobu do 30. června 1935.

Eskalátor se 21. března 1926 úspěšně rozjel. Podle zprávy v Národních listech za první měsíc provozu údajně přepravil celkem 390 118 osob, což bylo mnohem více, než dopravila lanovka ve svém nejúspěšnějším roce 1895. Za stejné období roku tehdy svezla 233 867 cestujících. Jízdné na eskalátoru bylo 50 haléřů pro dospělého člověka a 30 haléřů pro dítě. I když to zpočátku vypadalo na úspěšný podnik, brzy se „pohyblivý chodník“ stal předmětem nekonečných sporů mezi Augustinem Haškem a pražskou obcí. Provozování zařízení bylo zjevně nad síly sdružení, které mělo nepatrný majetek. Léta se Hašek dohadoval o výši poplatků za elektřinu a snažil se dokonce zařízení prodat Elektrickým podnikům.

V roce 1934 byl eskalátor poškozen při průtrži mračen a nejpozději od té doby byla jeho údržba mizerná. Smlouva s Haškovým sdružením nebyla v roce 1935 obnovena a 1. července 1935 přestaly Elektrické podniky dodávat proud. Kdy se po prvním pražském pohyblivém schodišti jelo naposledy, zatím neví-

národa našeho, k jehož rozvoji a prospěchu všichni, seč síly stačí, pracujeme. Řeč tato byla přijata ode všech přítomných s bouřlivým souhlasem.“

Autor článku zřejmě trochu popletl hodiny, protože devátá hodina se v jeho popisu události objevuje ještě jednou. „O 9. hodině dopoledne vyjely všechny vozy nové této dráhy, jež červenobílými praporci a guirlandami ozdobeny byly, k Vysočanům. První a druhý vůz motorový řídili oba mladí synové páně Křížkovi: František a Jeník. Jízda opakována byla po nové trati několikrát, přičemž obecnost mělo příležitost posouditi, jak daleko předčí tato nová trať předměstská naši dosavadní pražskou tramway: největší překážky jako náhlé zatáčky, neobyčejné stoupání a pod., překonávaly se hravě, vozy ujíždějící v některých místech rychlostí vlaků železničních, zastavovaly se rázem, aniž by účastníci jízdy nejmenšího nárazu pocítili. Většina vozů navrátila se k desáté hodině do ústřední stanice v Libni, kdež měli hosté příležitost prohlédnouti si vnitřní zařízení stanice i elektrárny, při čemž jim pan inženýr Křížík potřebná vysvětlení podával.“

Křížíkův soukromý dopravní podnik existoval samostatně až do 5. srpna 1907, kdy ho převzaly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, tj. dnešní Dopravní podnik hlavního města Prahy. K jeho historii dodejme, že v letech 1900 – 1907 byl akciovou společností.

Trať byla původně jednokolejná s výhybnami. Elektrické podniky ji v letech 1908-1910 postupně rekonstruovaly a zdvoukolejnily. Část tratě mezi Šaldovou a Balabenkou, právě ta, která slaví výročí, je v provozu dodnes a je nejstarší provo-

zovanou tramvajovou tratí v Praze. Pro zajímavost dodejme, že v úseku Šaldova – Švábký byly koleje nejdříve na jižní straně ulice, od roku 1926 na severní a konečně v letech 1939 – 1940 byly přeloženy do dnešní polohy do středu ulice na zvýšené tělese. Traťový úsek v dnešní Křížkově ulici byl v roce 1927 zrušen, ale dodnes najdeme na některých domech původní růžice závěsů trolejového vedení. A najdeme i původní Křížkovu vozovnu na Švábkách, rozšířenou v roce 1910, včetně původní budovy a komína elektrárny, která dnes představuje cennou památku na počátky pražského elektrárenství.

## POHYBLIVÝ CHODNÍK NA LETNOU

„V těchto dnech byla definitivně skončena konstrukce pohyblivého chodníku na letenskou pláň od mostu Štefánikova, takže v neděli dne 21. t. m. v den zahájení veletrhu, vstoupí v pravidelnou činnost,“ oznamovala před 90 lety, 18. března 1926, Národní politika.

Fotografii „pohyblivého chodníku“, jinak prvního pražského eskalátoru, je poskrovnu. Zřejmě nejkvalitnější je zatím tato.







me. V srpnu 1936 bylo celé zařízení pro značné Haškovy dluhy exekučně zabaveno a s ohledem na chartrný stav rozebráno. Tím se znovu odhalilo původní těleso lanové dráhy, jehož horní části jsou patrné dodnes.

### PRVNÍ SOUKROMNÍK ZNOVU VSTOUPIL DO PRAŽSKÉ MHD PŘED 25 LETY

Od roku 1948 byl jediným provozovatelem pražské městské hromadné dopravy Dopravní podnik hlavního města Prahy. Do té doby se i v Praze a blízkém okolí objevovali četní soukromí dopravci. Existovala dohoda o dělbě práce mezi Dopravním podnikem a ČSAD. Tento národní podnik dokonce Dopravnímu podniku několikrát pomáhal v době, kdy městský dopravce neměl při bouřlivém rozvoji autobusové dopravy a vzrůstajících nárocích dostatek vozidel a řidičů. Velký problém nastal po roce 1974, kdy byly ku Praze připojeny další četné okolní obce. Tehdy se vlastně na smluvním základě podnik ČSAD začal na dopravní obsluhu Prahy podílet dlouhodobě.

Poté, co se změnila po roce 1989 vnitropolitická situace, začaly se znovu vytvářet podmínky pro vstup soukromých subjektů do pražské MHD. Na počátku devadesátých let ale

**Petr Čekal zachytil na své fotografii autobus firmy Fedos 30. září 1991. Na linku č. 146 byl tehdy vypraven vůz MAN.**

ještě neexistoval ROPID, a tak první smlouvy s novými dopravci stále ještě uzavíral Dopravní podnik hlavního města Prahy. Jako první na „městský dopravní trh“ ze soukromých dopravců vstoupila 12. března 1991 firma Fedos, která začala zajišťovat provoz autobusových linek č. 120, 146, 151, 166, 255 a 457, přičemž linku č. 120 provozovala tato firma společně s Dopravním podnikem. V následujícím roce došlo k „výměně některých linek“ a autobusy firmy Fedos se objevily i na jiných linkách a z některých původních naproti tomu zmizely.

Nakonec – údajně pro nízkou kvalitu služeb – byla s firmou Fedos k 1. březnu 1993 smlouva ukončena. V té době se na provozu pražské MHD už podíleli i jiní soukromníci. Dnes je je-

jich účast na mezitím vzniklém systému Pražské integrované dopravy už nemyslitelná.

### JEDNÍM SOUVĚTÍM

- Před 35 lety byl zahájen provoz po první části dnes už neexistujícího, ale přesto legendárního provizorního tramvajového mostu, tzv. Rámusáku, na trati Partyzánská – Trojská.
- Před 75 lety, 10. března 1941, byly pod vlivem válečného nedostatku pohonných hmot vypraveny první městské autobusy používající náhradní paliva – dřevní plyn.
- V neděli 11. března 1951 – před 65 lety – vypravila nová tramvajová vozovna Hloubětín první vlaky a současně byly zrušeny vozovny v Karlíně a v Libni na Švábkách.



**První tramvaje vyjely z vozovny Hloubětín před 65 lety.**



# FENOMÉN MHD ZDARMA. PRAHA SE NEMUSÍ VŮBEC STYDĚT

MHD zdarma, kdy je veřejná doprava poskytována vybrané skupině cestujících bez nutnosti platit za jízdní doklad, nepotřebuje hlubšího vysvětlení. Za zamyšlení však stojí dva pohledy na bezplatnou veřejnou dopravu: motivy pro MHD zdarma, tedy jak města zdůvodňují zavedení nulového tarifu, a forma bezplatné přepravy, buď plošně, pro registrované obyvatele daného města, nebo pro vybrané skupiny obyvatel.

Text: Jiří Došlý

**P**říznivci bezplatné přepravy cestujících prominou, ale MHD zdarma není zadarmo. Bezplatná veřejná doprava totiž ve skutečnosti neexistuje. Ekonomicky řečeno jde pouze o to, na čí náklady bude veřejná doprava poskytována – zda na náklady konečného uživatele přímo (formou jízdného) či na náklady konečného uživatele nepřímo (na náklady veřejného sektoru, tedy daňového poplatníka). Kromě jízdného, které může být poskytnuto „zdarma“, si uživatelé často musejí

Veřejnou dopravu využívá v Göteborgu jen 28 % obyvatel.

Po zavedení bezplatné MHD v Tallinnu se paradoxně zvýšila IAD o 4 %.

kupovat identifikační karty, na jejichž základě jim je veřejná doprava zdarma poskytnuta.

Experimenty s bezplatnou veřejnou dopravou se ve městech západní Evropy objevily již v minulém století. **Politické reprezentace měst argumentovaly nutností zvýšit poptávku po veřejné dopravě a řešit dopravní problémy jako důsledek individuální automobilové dopravy.** Tato rétorika zůstala dodnes. K důvodům pro nulový tarif přibýly další dva: sociální aspekt, neboť je záměrně cíleno na vybrané sociální skupiny obyvatelstva, a snaha redukovat neobsazená místa v prostředcích MHD (odborně řečeno, řešit převis nabídky nad poptávkou). Dost teorie, pojďme se podívat na praxi. Dnes navštívíme malé švédské město Avesta, velký Göteborg a estonský Tallinn. Výlet zakončíme v Praze.

**Avesta je město ve středním Švédsku,** kde na ploše 600 km<sup>2</sup> (větší než Praha) žije pouhých 22 tisíc obyvatel. Toto město zavedlo nulový tarif

v městských autobusových linkách v roce 2010. V první fázi byla zavedena bezplatná doprava pro děti a mladé cestující do 15 let věku, ve druhé fázi pro zbytek populace. Autobusová doprava je tak od roku 2012 poskytována všem obyvatelům i návštěvníkům zdarma. Motiv pro politické rozhodnutí ke zřízení nulového tarifu v Avestě byly následující: nárůst cestujících v autobusech, méně administrativy v souvislosti s vydáváním jízdenek a evidencí podkladů u zlevněných jízdenek, efektivní využití dopravy, redukce CO<sub>2</sub> a nakonec i sociální aspekty (imigranti mohou jezdit na hodiny švédštiny, lidé tráví čas spolu, lidé jsou nuceni dojíždět na zastávku autobusů a dělají něco pro své zdraví atd.).

Ekonomika bezplatné MHD v Avestě vychází pro rozpočet (ve výši 40 mil. švédských korun, tj. cca 110 mil. Kč) příznivě. Dotace na jednoho cestujícího činila dříve 56 švédských korun (cca 160 českých korun), dnes při bezplatné MHD činí tato dotace pou-



Zdroj: tallinnit.ee

ze 26 švédských korun (75 Kč). Nižší dotace na cestujícího je způsobena nárůstem počtu cestujících o 80%. Díky autobusům zdarma došlo v Avestě k roční úspoře 40 tun CO<sub>2</sub>.

**Odišnou formu MHD zdarma zavedlo druhé největší švédské město, Göteborg.** Ve městě žije 544 tis. obyvatel. Individuální automobilovou dopravu pro cestu městem preferuje 41% obyvatel, veřejnou dopravu pouze 28%. Tramvaje a autobusy přepraví ročně 205 milionů cestujících.

Od roku 2008 v Göteborgu funguje systém bezplatné veřejné dopravy pro osoby starší 65 let, avšak nejde o nulový tarif v pravém slova smyslu. Obyvatelům starším 65 let je nabízena za roční poplatek 1995 švédských korun (cca 5700 Kč) speciální karta, díky které mohou zdarma cestovat autobusy a tramvajemi. Má to však háček, cestovat mohou pouze v časovém omezení 8.30 až 15.00 hod. a 18.00 až 24.00 hod. v pracovní dny, o víkendech a svátcích po celý den. Tržba z prodeje těchto karet činila do rozpočtu města 100 mil. švédských korun (cca 287 mil. Kč), z čehož vyplývá, že si kartu pořídilo 50 tisíc seniorů. Město od roku 2016 zavedlo i volné hodiny plavání v městském bazénu v čase, kdy senioři mohou využít veřejnou dopravu k bazénu zdarma.

**Jiným příkladem nulového tarifu MHD je estonský Tallinn,** kde MHD zdarma platí pro obyvatele s trvalým pobytem na území města již od 1. 1. 2013. Estonská metropole je se svými cca 430 tis. obyvateli největším městem, které plošně bezplatnou MHD za-

vedlo. Už v roce 2003 došlo ke zlevnění jízdného o 40%, přičemž děti i důchodci začali jezdit zdarma. 60% všech cestujících, díky široké nabídce slev na jízdném, jezdilo zdarma.

Tallinn v současné době přichází díky výpadku tržeb z jízdného od rezidentů o cca 10 – 12 mil. eur ročně, avšak z rozpočtového hlediska je toto kompenzováno „umělým“ růstem počtu obyvatel Tallinnu, tedy daňových poplatníků. Za dobu fungování nulového tarifu v Tallinnu poklesl počet aut ve městě o 6%, paradoxně se individuální automobilová doprava zvýšila o 4%. Cestujících ve veřejné dopravě přibylo o 10%. Politici Tallinnu dnes systém nulového tarifu obhajují s tím, že pokud by ve městě nebyla bezplatná MHD, město by nemělo na investice do veřejné dopravy (nová tramvajová trať na letiště, obnova vozového parku atd.).

**Jak si stojí Praha z pohledu tzv. bezplatné MHD?** Poptávka po MHD je vysoká, 43% všech cest se uskuteční veřejnou dopravou (auty pouze 33%). Tarifní politika v Praze je v kontextu prezentovaných severských příkladů rovněž svým způsobem bezplatná MHD, a to ze tří aspektů. Cestující v Praze platí přímo pouze čtvrtinu nákladů na veřejnou dopravu (zbytek tvoří dotace z rozpočtu města formou tzv. kompenzace) – neplatí tedy jízdné ve výši 100%, ale pouze cca 24%.


Za dodržení určitých podmínek je poskytována bezplatná MHD cestujícím do 15 let věku a od 60 let věku. A konečně, pražská roční jízdenka je ve srovnání s kraiskými městy v ČR



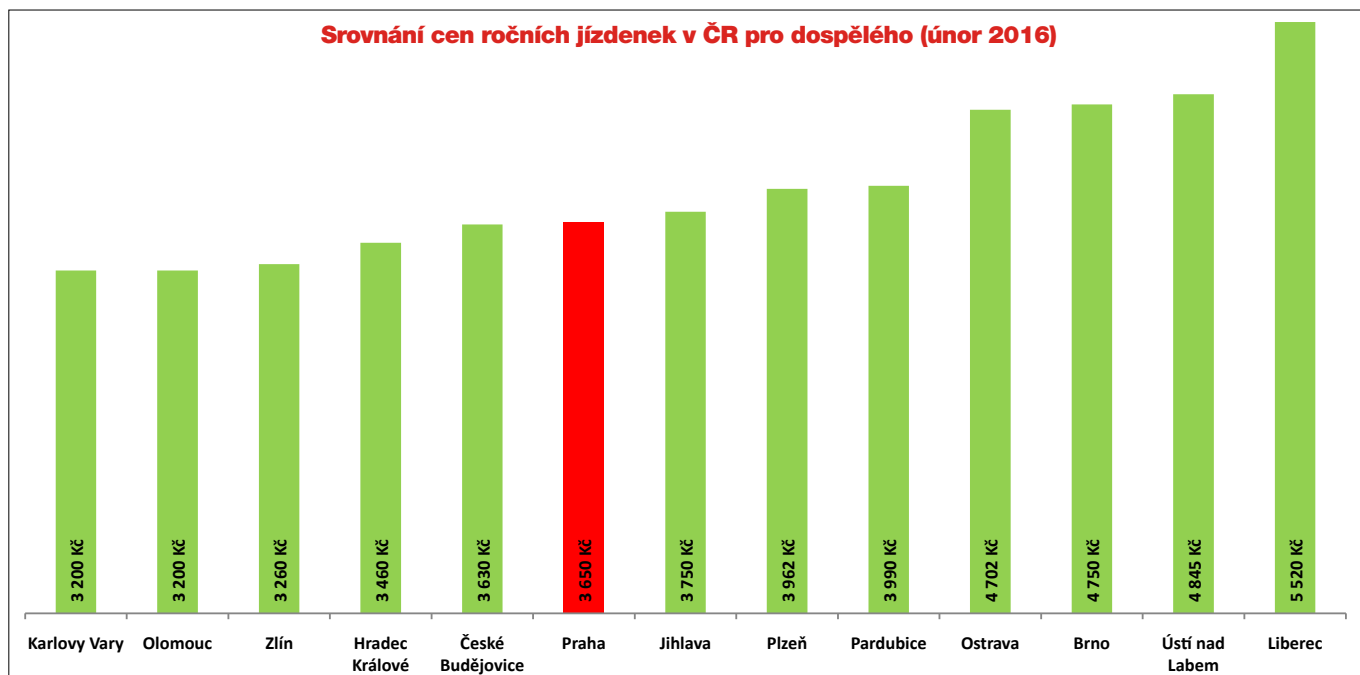
Zdroj: goteborg.com

**V daných časech mohou senioři v Göteborgu jet zdarma MHD na bezplatné plavání.**

i ve srovnání s jinými evropskými městy levná, uvědomíme-li si širší souvislosti (existence investičně i provozně drahé podzemní dráhy, frekvence a četnost spojů, obecně vysoká kvalita poskytovaných služeb). Srovnání cen ročních jízdenek pro dospělého v únoru 2016 je známenáno v grafu.

Závěrem je třeba podotknout, že MHD zdarma není všelék. Jde pouze o jeden z nástrojů městské politiky, jak motivovat obyvatele a návštěvníky k využívání MHD. Pokud jsou všechny tyto atributy municipální politiky efektivně nastaveny v souladu (např. vč. parkovací politiky), jako celek může MHD zdarma v menších městech fungovat. Ve větších městech se ukazuje, že díky bezplatné MHD dochází ke snížení kvality poskytovaných služeb. Paradoxně tak cestující z tzv. střední třídy z MHD odcházejí a vracejí se k individuální automobilové dopravě, což potvrzuje zkušenost z Tallinnu. 

**Srovnání cen ročních jízdenek v ČR pro dospělého (únor 2016)**



Zdroj: webové stránky dopravních podniků

# Halle: tramvaje na metrovém rozchodu – 2. část

První část článku o tramvajích v Halle se zaměřila na dobu do vzniku NDR. Druhá část nás pak provede vývojem tramvajového provozu od roku 1952 až do současnosti.

Text a foto: **Michal Chrást**

**P**rvní poválečný nákup tramvajů přichází v roce 1951, kdy jsou dodány 4 motorové vozy LOWA a 10 vlečných vozů stejné značky. Celkem je do roku 1956 dodáno 14 motorových a 32 vlečných vozů. Od roku 1957 jsou dodávány vozy Gotha – motorových přišlo do roku 1961 celkem 119, přičemž 86 z nich je vyrobeno v ČKD Tatra a nese označení ČKD T2D. Vlečných vozů Gotha je dodáno celkem 188 a stejně jako v případě motorových vozů je 110 z nich vyrobeno v ČKD Tatra, označených jako B2D. Masivní dodávky tramvajů se realizují v letech 1967 – 1968.

Rozhodnutím RVHP dochází k zahájení dodávek tramvajů z ČKD Tatra. V srpnu 1969 přichází do Halle první tramvaje ČKD Tatra T4D a vlečné vozy B4D. Tramvaje vychází z námi známého typu T3, ale mají několik změn. Nejdůležitější je šířka skříně, a to pouhých 2200mm, dále se pak odlišují např. poloautomatická spřáhla, je pozměněný interiér, ovládání dveří cestujícími, možnost spojení s vlečným vozem atd. Tyto tramvaje se postupně stanou základem vozového parku v Halle. Dodávky tramvajů T4D a vlečných vozů B4D probíhají až do roku 1986.

Již kolem roku 1980 se Halle zajímalo o modernější tramvaje, ale bohužel počet dodávaných tramvajů do NDR byl omezen. ČKD Tatra dodávalo v tomto čase do NDR tramvaje typů T3D, T4D, KT4D a vlekly B3D a B4D. Výrobce až v roce 1988 nahradil tramvaje T4D novým typem

**Služební tramvaj T4D ev. č. 034 z roku 1978 ex. T4D 1050, která slouží k broušení kolejnic a tahání pracovních vlečných vozů od roku 1997 (21. 5. 2010).**



**Vlevo: Tramvaj Düwag MGT6 645 z roku 1999 ve vozovně Freimfelder Straße 1. 6. 2013 po zkušební jízdě, která byla uskutečněna po modernizaci s měniči firmy Cegelec Praha.**

**Vpravo: Tramvajová souprava sestavená ze dvou motorových vozů ČKD T4D-C a jednoho vozu B4D-C vedená motorovým vozem T4D-C z roku 1982 zastavila v zastávce Gimritzer Damm (3. 9. 2009).**

T6A2, ale ten se do Halle nedostal.

Po změně režimu se VE Verkehrsbetriebe Halle přejmenoval na HAVAG Halle. V roce 1990 se rozhodl pro modernizaci tramvajů T4D a B4D, přičemž modernizace byla pojata velkoryse. Kromě výměny původní elektrické výzbroje za výzbroj AEG s technologií GTO tyristorů došlo také k modernizaci podvozků. Takto modernizované tramvaje T4D dostaly také vně výklopné dveře, informační systém BROSE, protiskluzovou podlahu, nová sedadla pro cestující, pro řidiče tramvajů došlo ke změně ovládacího panelu a dodatečně dosazena byla i klimatizace stanoviště. První prototypová souprava byla dodána v roce 1991 a sériové modernizace byly dodávány v letech 1992 – 1994. Z celkového počtu 323 tramvajů T4D a 120 vleků B4D prošlo modernizačním proce-

sem 82 tramvajů T4D a 41 vleků B4D v Mittenwalder Gerätebau.

V roce 1990 nabídl Stuttgart a Freiburg jako dar HAVAG Halle celkem 39 tramvajů GT4, v roce 1990 tak přišlo 39 tramvajů typu Düwag GT4. Tramvaje, vyrobené v letech 1959 – 1965, jednak nahradily zbylé tramvaje Gotha ET62, ČKD T2D a vlečné vozy Gotha EB 62 a ČKD B2D a zároveň vypomohly v době, kdy tramvaje ČKD Tatra procházely modernizačním procesem.

K modernizovaným vozidlům je snaha také nakoupit nízkopodlažní tramvaje. V roce 1992 tak přichází první prototyp nízkopodlažní tramvaje Düwag MGT6. Jejich sériové provedení je pak dodáváno v letech 1996–2001 v počtu 60 kusů. Tramvaje jsou tříčlánkové, obousměrné, se 70% nízkopodlažní plochou, pod krajními články jsou plně otočné trakční podvozků. Všechny nové





tramvaje jsou obousměrné nebo oboustranné. S dodávkou těchto tramvají v roce 1996 je vybudována i zcela nová vozovna Rosengarden, která nahradila vozovnu Ammendorf.

Nemodernizované tramvaje ČKD Tatra T4D a vleků B4D jsou odprodávány do Aradu (celkem 37 ks T4D a 15 ks B4D), Kaliningradu (celkem 36 vozů T4D) a také do Sofie (celkem 21 ks T4D). Další nepotřebné tramvaje T4D a B4D, které nejsou určeny na prodej, jsou od roku 1995 šrotovány. S ukončením dodávek nízkopodlažních tramvají MGT6 pomalu končí pravidelný provoz nemodernizovaných tramvají ČKD T4D a B4D. Koncem roku 2004 jezdí na kolejích v Halle tramvaje typů ČKD Tatra T4D-C a B4D-C společně s nízkopodlažními tramvajemi MGT6.

V souvislosti s plánovaným prodloužením tramvajových tratí a také nahrazováním nemodernizovaných tramvají ČKD Tatra T4D a B4D i modernizovaných ČKD Tatra T4D-C a B4D-C je vypsané nové výběrové řízení. Nové tramvaje mají zejména nahradit tzv. Grosszug – tj. soupravu složenou T4D-C/T4D-C/B4D-C. Výhercem se stane společnost Bombardier, která do Halle dodá v první etapě 30 tramvají Bombardier Flexity Classic MGT-K. Jedná se o dvoučlankovou tramvaj se 70 % nízkopodlažního prostoru, která je vybavena jedním stanovištěm řidiče a čtyřmi dveřmi na každé straně. Každá


tramvaj je vybavena třemi plně otočnými nápravovými podvozky. Pro spojení jsou využita automatická spráhla. Krajní podvozky jsou trakční a střední podvozek je běžný, ale všechny podvozky jsou plně otočné nápravové. Tramvaje jsou provozovány v soupravách zády k sobě a tím vlastně slouží jako obousměrná tramvaj. Kromě běžných prvků mají tyto tramvaje klimatizaci i pro cestující. Poprvé jsou tramvaje nasazeny na linku 3 v roce 2004. S dodávkami nových tramvají dochází k částečnému odstavení i modernizovaných tramvají T4D-C a B4D-C.

Objedávka na další tramvaje Bombardier MGT-K přichází ze strany HAVAG v roce 2011. Je využita opce a tak během roku 2013 dodá firma Bombardier dalších 12 tramvají MGT-K v novějším provedení. V roce 2011 také dojde k dohodě s ET Sofia, který z Halle odkoupí celkem 20 souprav T4D-C a B4D-C za cenu 18 000 eur za soupravu a k tomu ještě čtyři tramvaje T4D-C. Po dodávce posledních nízkopodlažních tramvají zůstává v pravidelném provozu 24 tramvají T4D-C a 12 vleků B4D-C. I nadále je ještě držena malá rezerva v odstavených tramvajích. K likvidaci neprodaných modernizovaných tramvají T4D-C a B4D-C dochází postupně již od roku 2011. Nejvíce sešrotovaných tramvají je pak v roce 2013 v důsledku nákupu nových tramvají MGT6-K.

**Tramvajová souprava Bombardier Flexity Classic MGT-K 689 a 690 (v zastávce Marktplatz 8. 5. 2013). Tato souprava patří k těm vozům, které mohou jezdit jako cvičný vůz s doplňkovým pultem pro instruktora.**

V současné době je v HAVAG Halle v provozu 60 tříčlankových tramvají MGT6, které prochází modernizacemi v rámci velkých oprav. Dále 42 dvoučlankových tramvají MGT-K, 22 vysokopodlažních tramvají ČKD Tatra T4D-C a k tomu 11 vleků B4D-C. Kromě provozních tramvají jsou také v evidenčním stavu 3 pracovní tramvaje T4D (cvičný vůz, brousicí vůz a vůz pro prohlídku trolejového vedení) a jedna pracovní tramvaj Gotha T2-41. V denním vypravení se vypravují zejména nízkopodlažní tramvaje. Tramvaje ČKD Tatra jsou vypravovány v počtu 3 – 5 vlaků v pracovní dny.

Tramvaje vypravují dvě vozovny a to Rosengarden a Freimfelder Str. Ve vozovně Freimfelder Str. probíhá také těžká údržba tramvají. Kromě těchto vozoven funguje ve vozovně Seebener Str. muzeum dopravních prostředků MHD. Poslední vozovna na Kötzschener Weg v Merseburgu, se v současné době využívá pro pomocné údržbové práce. Jsou v ní deponovány nepotřebné tramvaje. V případě výluk na meziměstské trati je tato vozovna využívána k obsluze příměstské tramvaje.

Letos 21. června 2016 oslaví kulaté dvacáté výročí svého fungování muzeum dopravních prostředků na Seebener Straße. Další výročí, které na letošní rok připadá, je 125 let od zahájení provozu elektrické tramvaje. Přejme další rozvoj tramvajím v Halle a mnoho kilometrů na metrovém rozchodu. 

# Na horor, komedii nebo krimi

Text: Milan Slezák



Polednice s Aňou Geislerovou je celovečerním debutem Jiřího Sádka.

**B**řezen – za kamna vlezem, říká o třetím měsíci v roce stará tradovaná lidová moudrost. Pokud by skutečně v březnu bylo zapotřebí uchýlit se někam, kde je tepleji než na ulicích, nemusíme možná nutně hned za kamna, ale zkusit se dá např. návštěva kina nebo výstavy.

Mezi filmy, které v průběhu března přicházejí premiérově do našich kin, se objevuje hned několik snímků domácích autorů. Jmenovat můžeme třeba hororově laděné dílo režiséra Jiřího Sádka s názvem **Polednice**, kde se v hlavních rolích setkávají Aňa Geislerová a Daniela Kolářová.

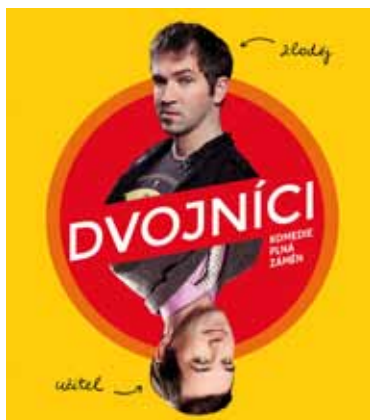
Přestože titul filmu odkazuje ke slavné básni Karla Jaromíra Erbena, inspirací pro filmový příběh zasazený do současnosti byla jen velmi volnou. Horory se u nás nenatáčejí zrovna v masovém měřítku, a tak uvidíme, zda se tvůrcům povedlo naplnit jejich záměr budování

mysteriózní hororové atmosféry bez kulís neproniknutelné tmy, ale za bílého dne.


Příznivci herectví Ondřeje Sokola se dočkají uvedení komedie režiséra Jiřího Chlumského nazvané **Dvojníci**. Ondřej Sokol se v ní objevuje ve dvojroli – sukničkáře, podvodníka a v podsvětí ceněného odborníka na zámky, auta, počítače a elektroniku – a jeho protipól, slušňáka, pedantského středoškolského profesora. Jejich záměna by pak, podle propagačních materiálů k filmu, měla být „spouštěčem“ různých vtipných situací. Bude-li tomu skutečně tak, lze zjistit až v kinech. Jako představitelé dalších rolí se ve filmu objeví např. Petr Nárožný, Jakub Kohák, Petr Čtvrtníček nebo Miroslav Táborský.

Měnit se během dvanácti hodin i několikrát z učitele na zloděje, nebylo jednoduché, řekl Ondřej Sokol.

A ještě jedna zastávka u filmů zahraničních. Poměrně příznivé reakce našich diváků, kteří snímek měli možnost vidět v rámci loňského Festivalu francouzských filmů, provázejí krimi **Případ SK1** režiséra Frédéric Telliera. Víceměně klasický námět, tedy pátrání umanutého detektiva (jenž je dlouhých osm let jediným, kdo v případě podobných úmrtí věří v existenci sériového pachatele) po vraždícím



maniakovi, je inspirováno skutečným případem sériového vraha, který několik let děsil obyvatelky Paříže. Prý se jedná o vcelku zdařilý modernější návrat k žánru staré poctivé francouzské filmové kriminálky.

Do 3. dubna lze v Galerii Jaroslava Fragnera navštívit výstavu **Artscap Norway**. Jedná se o mezinárodní projekt, jenž pomocí fotografie, dokumentu a videoartu představuje umělecká díla a drobnou architekturu, které se staly součástí norské krajiny a veřejného prostoru. Prezентuje ojedinělou koncepci využití současné umělecké tvorby pro zpřístupnění výjimečných lokalit na území Norska formou citlivého dialogu umělce a přírody, návštěvníka a krajiny; architektura či artefakty se zde stávají součástí přírody. Projekt vznikl jako putování za těmito uměleckými počiny po celém Norsku a zprostředkovává možnost jiného pohledu na krajinu a veřejná prostranství. 

## FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY



### Na které stanici metra je tento výtah?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte 4 vstupenky do centra Iqlandia v Liberci a box 5 CD Příběhy 20. století. Odpověď zašlete nejpozději do **čtvrťka 31. března 2016** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž).



Správná odpověď na otázku **O jakou autobusovou zastávku se jedná?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 2/2016 zněla: **Depo Hostivař**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 4 vstupenkami do Iqparku v Liberci a knihou Místa paměti národa odměněn: **Jan Štutz**.




Foto: Petr Hejna

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

**V tajence křížovky najdete dokončení vzpomínek z dětství vynálezce Františka Křížíka (1847 – 1941):**

Vyrazili jsme s maminkou z Klatov pěšky, cesta nám trvala tři dny. Když už jsme v Praze zahýbali z Malého rynečku, potkali jsme známou, která tu měla pekaře. Nabídla se, že mě přijmou jako učedníka. Vytrhl jsem se mamince a utíkal pryč na Staroměstské náměstí, maminka za mnou, pekařka se zatím ztratila. (*Tajenka*).

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete nejpozději do **čtvrťka 31. března 2016** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: domácí meteostanici, další dva vylosovaní flash disk 8 GB.

POMŮCKY: ASP. BG. ESSEX	OPRACOVAT TESÁNÍM	RUSKÝ ŠACHOVÝ VELMISTR (ANATOLIJ)	ÚŘEDNÍ SPISY		DUCHA- PLNOST	ŠVIHÁK	SLOVENSKÝ DENÍK	INICIÁLY SKLADA- TELE SUCHONĚ	PRINCEZNA BOJOVNICE Z TELEVIZ. SERIÁLU		AUTOR ČLÁNKU	TĚLOVĚDEC	LÉČEBNA DLOUHOD. NEMOC- NÝCH (ZKR.)	ŘÍMSKÁ DVOJKU	LÁKATI	ČÁST VELKÉ BRITÁNIE
NÁSTRAHY PYTLÁKA				ANGLICKÉ HRABSTVÍ ZK. ELEKTR. TEMELÍN						OTOPY						
1. DÍL TAJENKY										PŮVODNÍ AMERIČAN OKR. HYG. STANICE						
BRAMBORY (ZASTAR.)								VELKÝ NOS (EXPRES.) SMÍCHAT							MPZ BULHARSKA NA LEVÉ STRANĚ	
BEZ PŘÍPRAVY								RUKOOU SE DOTYKAT NEBO					AFRICKÝ VELETOK KOVOVÝ PRVEK			
AUTORSKÉ OSVĚDČENÍ (ZKRATKA)			DRUH SÝRU NARÁKATI (EXPRES.)						BÝTI NEMOCEN JAKPAK							
PŘÍVLAST- NOVACÍ ZÁJMENO				DOMÁCKY ANTONÍN SPODKY NÁDOB						ŽENSKÉ JMÉNO RÝŽOVÁ PÁLENKA						
	PRAVO- SLAVNÝ OBRAZ (ZDROB.)	INICIÁLY DICKENSE VYJMOUT			2. DÍL TAJENKY DUMASŮV MUŠKETÝR							ZNAČKA OERSTEDU NAUKA O SVĚTLE			NOVÉ OSE- TĚ POLE (ZASTAR.)	ELEKTRIC- KÉ GENE- RÁTORY
JMÉNO HEREČKY CHYLKOVÉ						NĚMECKÝ „PIVO“ ODVOD (ZASTAR.)					SPRÁVNÍ ÚZEMÍ BYT POVINEN					
HUDEBNÍ NÁSTROJ							TÁBORNÍK OPEŘENEK						SYMET- RÁLY ZN. ČERP. STANICE			
OSOBNÍ ZÁJMENO				PUŠKINOVY INICIÁLY STĚNY				POMOCNÝ VARHANNÍ HLAS ELIŠKA						NÁZEV HLÁSKY N KONĚ (BÁSN.)		
ZNAČKA NEODYMU			VADNÝ VÝROBEK SOLMIZAČ. SLABIKA							OSÍŘELÝ ČLOVĚK HLAS KURÁTKA						
KATOLICKÝ HODNOS- TÁŘ									3. DÍL TAJENKY							
ŽENA BEZ VYZNÁNÍ									KURZÍVA							

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 2/2016 se skrývalo dokončení pasáže ze života Františka Křížíka: Jeho prvním uznávaným vynálezem bylo zdokonalení železniční signalizace, za kterou dostal tisíc zlatých.

Hlavní cenu – webovou kameru Creative Live! – získává **Elizabeth Procházková** a flash disk 8 GB získávají **Miloslav Pilík a Erik Šik**.

## HLAVNÍ CENA: DOMÁCÍ METEOSTANICE HAMA EWS-890

Užitečná domácí meteostanice, která je vhodná pro přesné měření vnitřní i venkovní teploty. Stanice digitálně zobrazuje naměřené teploty a přesný čas, který je automaticky řízen rádiovým signálem DCF. Rovněž znázorňuje předpověď počasí na následující den, a to pomocí praktických symbolů. Nechybí ani měření vlhkosti vzduchu ve vnitřním i venkovním prostředí. Displej se vyznačuje příjemným oranžovým podsvícením. Potěší i funkce upozorňující na námrazu.

Meteostanice se skládá ze základny a bezdrátového venkovního čidla. To přenáší naměřené teploty do vzdálenosti až 50m od základny. Na základnu meteostanice je možné připojit až 2 další bezdrátová čidla (nejsou součástí balení). Zařízení je vybaveno i budíkem s funkcí odloženého buzení.





**Kdy:** úterý 1. března 2016  
**Kde:** dolní část Václavského náměstí  
**Kdo:** Hlavní město Praha, Praha 1, Metrostav a DPP  
**S kým:** se skupinou The Tap Tap  
**Co:** Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Můstek A i B  
**Foto:** Petr Hejna

Dole: Přestřížením pásky výtahy na Můstku slavnostně uvedli v provoz: starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký, ředitel divize 1 Metrostavu Jaroslav Heran, zastupitelka hl. m. Prahy Irena Ropková, generální ředitel DPP Jaroslav Duříš a ředitel Jedličkova ústavu Petr Hrubý.

