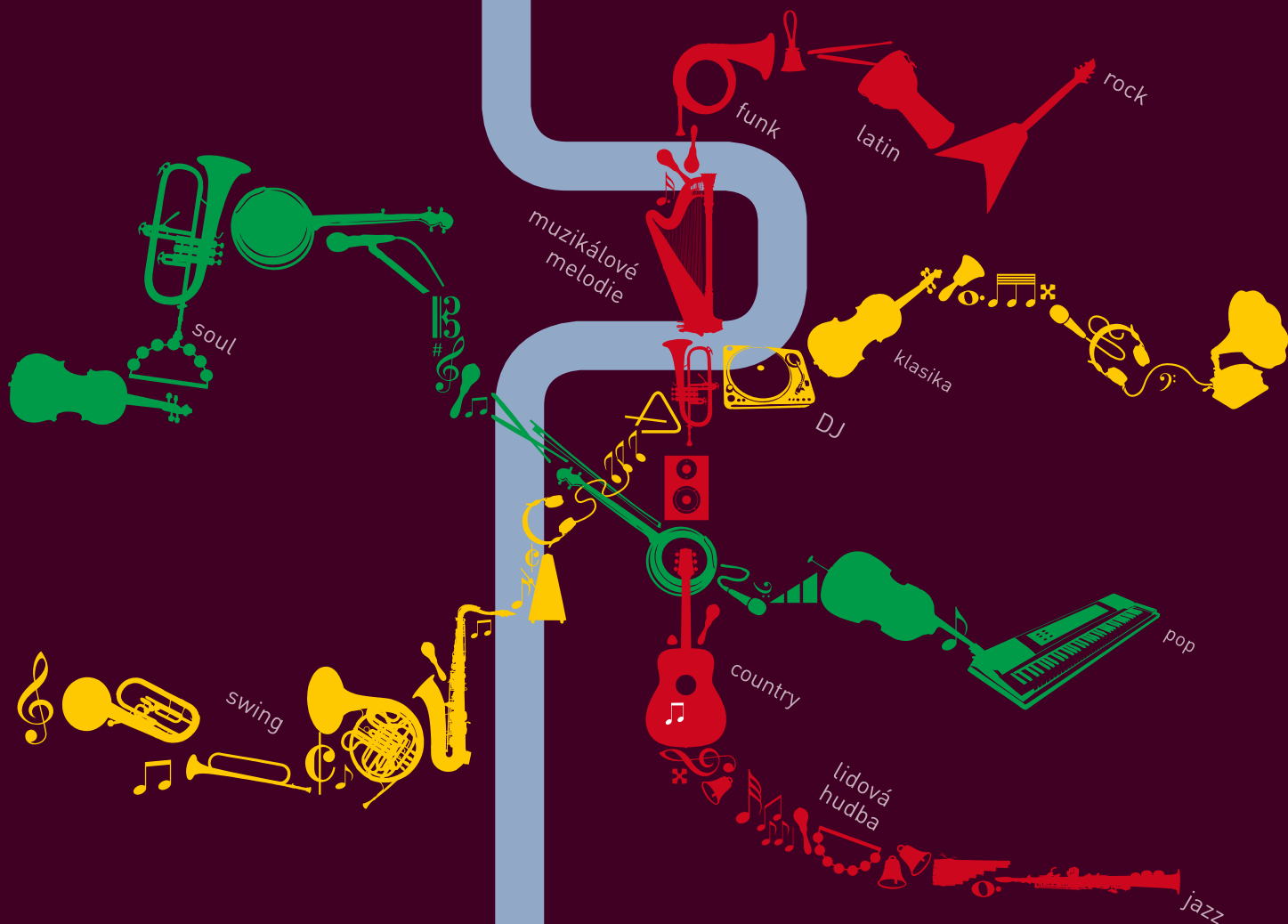


REKONSTRUKCE LANOVKY NA PETŘÍN V CÍLI DVOUKILOVÝ DÁREK PRO FANOUŠKY METRA LIBEŇSKO-VYSOČANSKÉ TRAMVAJOVÉ JUBILEUM





Dopravní podnik hlavního
města Prahy společně
s Konzervatoří a VOŠ
Jaroslava Ježka vás srdečně
zvou na již 5. ročník akce

Hlavní nádraží
Museum
Můstek B
Florenc C
Nádraží Veleslavín
Vltavská

Nalad'te se v metru

28. dubna 2016
od 9.00 do 20.45 hodin



Více na
www.dpp.cz/hudba
nebo
metro.kjj.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



(Bez)kontaktně s Kontaktem jednou větou

Pozvánka ke čtení dubnového čísla DP kontaktu by se dala v pohodě založit na zajímavostech, které se prolínají téměř všemi články, jako je například hned ten na straně 8 a 9 o zprovoznění tramvajové tratě ve Vršovické ulici, kde se podařilo během šesti nočních hodin vyměnit úsek kolejí ve velmi frekventované křižovatce s Bělocerkevskou ulicí, anebo vzápětí na následující dvoustraně, 10 a 11, kde autor nahlíží na výtahy v metru, v poslední době tolik mediálně sledované v souvislosti s přibývajícím počtem stanic metra zpřístupňovaných handicapovaným občanům, a to optikou technika, díky němuž máme možnost proniknout hned do dvou výtahových systémů, tedy centrálního rámu kabiny a ruksakového rámu, z nichž ovšem ani jeden např. ve stanici I. P. Pavlova a Můstek využít nešel, proto bylo přistoupeno k třetí variantě diagonálního umístění převáděcích kladek, což je díky přiloženým kresbám velmi názorné, zatímco v případě stránek 12 a 13, přibližujících dlouhou a také technicky zajímavou rekonstrukci petřínské lanovky, jsou určitě více vypovídající fotografie, kdy zejména na tu s jeřábem navazuje zajímavost, jak dlouho a kudy se na své prac-

viště na Nebozízkou tento téměř stotonový obr šplhal, naproti čemuž informace o dvou kilogramech vypadá směšně, pokud se ovšem nejedná o knihu, což je úctyhodný počin, zvláště v dopravním světě, proto si také vozy 81-71 v knižním vydání zasloužily křest se vším všudy a máme-li i zde najít zajímavost, tak to je na straně 14 a 15 kompletně celá vzpomínka Josefa Němečka na spolupráci se sovětskými partnery, odkud tyto vozy přijely, zatímco jiné vozy, tramvajové, v roce 1957 zaujaly na konečné šestky na Karlově fotografa Jana Bajera, čímž se vám na dvoustraně 20 a 21 odhalí zajímavost spojená s posledním políčkem filmu 6x6, stejně jako ta z londýnského muzea dopravy na straně 22 a 23 o postavě bývalého ředitele této instituce či simulátorech pro návštěvníky, a vrátíme-li se do Prahy, tak neopomeňme na str. 24 až 26 zajímavosti kolem tzv. Třafačky, z nichž některé jsou kupodivu i dopravní, což je ovšem přídatné jméno v případě eskalátorů neodmyslitelné, i když schody v rubrice Pel-Mel jsou opravdu tak trochu jiné, jak na str. 31 uvádí titulěk, zatímco ten na této straně avizuje mimoděk návrat k trati ve Vršovické, protože den po jejím zprovoznění, tedy 12. dubna,



jen nevyletěl do vesmíru první člověk, ale v našem hlavním městě byl spuštěn zkušební provoz zakoupení jízdního dokladu v tramvajích prostřednictvím bezkontaktní platební karty, ovšem po uzávěrce tohoto čísla, takže v tomto Kontaktu bližší informace o bezkontaktních platbách nehledejte a pokud budete s námi i nadále v kontaktu prostřednictvím stránek DP kontaktu, určitě se o „bezkontaktní“ brzy dočtete, slibuje

Petr Ludvíček,
šéfredaktor

OBSAH 04 • 2016

- 4–5 Aktuálně
6 Listárna / Strípyky
7 Co o nás píše média

Z PODNIKU

- 8–9 Hotovo. Nové koleje jsou v celé Vršovické
10–11 V čem jsou nové výtahy jiné?
12–13 Rekonstrukce na Lanové dráze Petřín v cíli
14–15 Dvoukilový dárek pro fanoušky metra
18–19 Výsledky standardů kvality v roce 2015

FOTOREPORTÁŽ

- 16–17 Libeňsko-vysočanské tramvajové jubileum

SERIÁL

- 20–21 MHD v hledáčku fotografů: Jan Bajer

ZAJÍMAVOSTI

- 22–23 London Transport Museum – díl čtvrtý

HISTORIE

- 24–26 Dubnový historický kaleidoskop 2016

ZE SVĚTA

- 27 UITP oslaví autobusové jubileum v Praze

JEDEN Z NÁS

- 28–29 Jarmark s pestrou paletou jara

KULTURA / SOUTĚŽ

- 30 Duben: filmaři na plátně i na výstavě
Fotosoutěž pro vnímavé cestující o ceny

PEL-MEL

- 31 Tak trochu jiné schody

ZÁBAVA

- 32 Křižovka o věcné ceny

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: 24. 3. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.





Foto: Jakub Rejent

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA DPP ZA ROK 2015

Dopravní podnik dosáhl za rok 2015 výsledek hospodaření před zdaněním: zisk ve výši 1 684 487 tis. Kč. Po odečtení odložené daně DPP dosáhl zisku po zdanění ve výši 1 255 407 tis. Kč. Zisk byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2015 částky 12 656 545 tis. Kč, z toho přiměřený zisk činil 1 108 400 tis. Kč. Pro srovnání v roce 2014 vykázal DPP zisk před zdaněním ve výši 777 816 tis. Kč. Současně došlo k navýšení vlastního kapitálu společnosti, jehož výše k 31. 12. 2015 činí 61 107 143 tis. Kč, a je tvořen základním kapitálem, kapitálovými fondy, neuhrazenou ztrátou minulých let ve výši 1 521 620 tis. Kč a výsledkem hospodaření za rok 2015 ve výši zisku 1 255 407 tis. Kč. Tento vykázaný hospodářský výsledek tak významně přispívá k úhradě výše uvedené ztráty minulých let. K 31. 12. 2015 Dopravní podnik eviduje v krátkodobých závazcích především směnky na financování tramvají 15T ve výši 6,6 mld. Kč. (dh)

ZAHRAŇIČNÍ NÁVŠTĚVY V DPP

V březnu DPP přivítal mj. zástupkyni z akademického sektoru USA, která se zajímala o historii veřejné dopravy. Byla doslova fascinována podzemní dráhou, měla možnost se dotazovat provozních zaměstnanců včetně strojvedoucího na specifika jejich práce a motivy, které je vedly k výběru tohoto zaměstnání. Návštěva železničních specialistů z Dánska si prohlédla prostory a vybavení Opravny tramvají. Jednalo se o skupinu, která každoročně jezdí obdivovat nejen krásy Prahy, ale především kolejovou síť a její vozidla. Velkým zážitkem se pro ně stala prohlídka oprýskávací haly, která je součástí Opravny tramvají.

Předposlední březnový den proběhlo v prostorách DPP setkání desetičlenné finské delegace (na snímku) v čele s generálním ředitelem helsinského dopravního podniku HKL Villem Lehmuskoski. Finští odborníci diskutovali s generálním ředitelem DPP a dalšími zástupci managementu o veřejné dopravě v Praze, zajímal je především princip poskytování veřejné dopravy, spolupráce s městem i zkušenosti se zprovoznováním nových úseků metra navazujících na starší části. HKL ve finské metropoli zajišťuje provoz metra a tramvají, a to včetně údržby infrastruktury a vozového parku i investorské činnosti. (jd)



Foto: Zuzana Meszárošová

NOVÉ PLÁNKY OKOLÍ NA VYBRANÝCH ZASTÁVKÁCH

Od konce března 2016 připravil DPP pro cestující na vybraných pěti významných dopravních uzlech nový typ informačního schématu. Je umístěno na zastávkách povrchové dopravy v prostoru vyhrazeném jízdním řádem v okolí stanic metra Anděl, Budějovická, Dejvická, Karlovo náměstí a Letňany. Jedná se o situační plánek okolí dané stanice metra s důrazem na vstupy a výstupy ze stanice ve vazbě na povrch a s tím související rozmístění zastávek povrchové dopravy. Informace o zastavujících linkách zachycuje trvalý stav dopravy bez případných výluk a omezení. (ms)

PLÁNY NA VEŘEJNÉ PŮJČOVÁNÍ KOL

Na základě rozhodnutí představenstva DPP ze 14. března 2016 byla zahájena příprava realizace projektu „Zavedení systému veřejného půjčování kol v Praze“. Systém veřejného půjčování kol (dále jen bikesharing) je v současnosti již celosvětový fenomén, který funguje v 650 městech ve světě a v naprosté většině evropských hlavních měst. Cílovou skupinou pro bikesharing jsou přitom jak rezidenti, tak návštěvníci a turisté. Dodavatele systému bikesharingu vybere DPP formou soutěžního dialogu, v rámci kterého bude finalizována konečná podoba zadávací dokumentace pro výběr dodavatele. Vybraný dodavatel bude zodpovědný za komplexní vytvoření a navazující provoz a údržbu systému. Zajistí zejména výrobu kol, vybudování stanovišť (stojanů) pro kola, vytvoření a provozování aplikace umožňující platby za užívání kol, potřebný HW a SW určený pro monitoring kapacit a komunikaci s uživateli apod. (dh)



Foto: Petr Ludvíček

S KOLEM V MHD SNADNĚJI A PODLE PIKTOGRAMŮ

Dne 25. března 2016 došlo na základě dohody MHMP, organizace ROPID a DPP k rozšíření možnosti přepravy jízdních kol v MHD, a to především v metru a tramvajích. Cestující s jízdními koly mohou nyní nově využívat první i poslední plošinu ve vozech metra (podmínkou jsou maximálně dvě kola na plošinu). K lepší orientaci cyklistům poslouží piktogramy, které naleznou na jednotlivých dveřích souprav. Jízdní kola lze přepravovat i ve vybraných výtazích v metru, které jsou označeny modrým piktogramem se symbolem kola. Cyklisté, kteří pro cestování s jízdním kolem využívají tramvajové spoje, jistě ocení rozšíření stávajících deseti úseků s povolením přepravy jízdních kol o osm nových. Přeprava jízdních kol v tramvajích je povolena pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra, s výjimkou pracovních dnů od 14.00 do 19.00 hodin. Tramvajové zastávky, kde je nástup s jízdním kolem povolen, jsou označeny příslušným piktogramem, avšak před nástupem a výstupem z vozidla by měl cestující s kolem dát znamení řidiči. Z kapacitních důvodů jsou povolena dvě jízdní kola na jednu plošinu. (jaš)



Foto: Petr Hejna

NA PETŘÍN OPĚT PO LANĚ

Po sedm měsíců trvající rekonstrukci se v pátek 8. dubna 2016 opět pro veřejnost rozjela lanová dráha na Petřín. Práce, jejichž cena nepřesáhla 24 milionů korun, se týkaly především nového mostu a nástupiště na Nebozízku. Opravy a rekonstrukce se dotkly obou stanic, včetně zázemí, ale i lan a samotných vozů. Podrobně jste si o tom mohli přečíst v lednovém DP kontaktu a o finiši prací, včetně účasti 96tunového jeřábu, najdete reportáž v tomto čísle. (red)

Foto: Petr Hejna



PĚVECKÝ SBOR DPP HLEDÁ POSILY

Chlapci, chlapi, kluci a muži, přijďte posílit řady Pěveckého sboru DPP! Pokud rádi zpíváte a máte aspoň kousek hudebního sluchu, rádi vás přivítáme buď rovnou na zkoušce, a to každé pondělí od 16.45 hodin v Konferenčním sále vozovny Žižkov, nebo se ozvěte na e-mailovou adresu: sbor-dpp@seznam.cz, případně kontaktujte předsedkyni sboru Danu Vohralíkovou na tel. č. 296 193 326. Přihlásit se mohou i dívky, slečny a ženy do tenorových a sopránových hlasů. Zpíváme písně lidové, duchovní a populární; právě nacvičujeme nový repertoár. Další informace na www.sbordpp.cz. (dol)

PÁTÉ ÁČKO JE ROK V PROVOZU

Jak ten čas letí. Je to teprve nedávno, když premiér České republiky Bohuslav Sobotka za hustého velikonočního sněžení sestupoval po schodech stanice metra Nádraží Veleslavin do vestibulu, aby slavnostně zahájil provoz na prodlouženém úseku trasy metra A z Dejvic do Motola. Šestáho dubna 2016 tomu byl rok, kdy se cestující poprvé do stanice Nemocnice Motol metrem svezli. Nejprve z Dejvic pokračovaly některé vlaky, od června 2015 pak jely všechny až do stanice Petřiny. Podle statistickým údajů využilo páté áčko za rok na 33,5 milionu cestujících, nejvytíženější stanice je přitom právě Veleslavin, odkud mj. vyjíždí autobusová linka 119 na Letiště Václava Havla. (pel)



Foto: Petr Hejna

STŘEDA – DO MUZEA MHD TŘEBA

Pokud v roce 2014 přišlo do Muzea MHD přes 15 tisíc návštěvníků, vloni si cestu do střešovického muzejního komplexu našlo cestu přes 21 tisíc zájemců. V pořadí již 23. sezona, která započala na Velký pátek 25. března a skončí 17. listopadu 2016, má šanci tato čísla překonat. Nově jsou totiž pro zájemce připraveny muzejní středy. Co to znamená? Muzeum MHD je standardně otevřeno o víkendech a svátcích od 9 ho 17 hodin, letos navíc i každou pracovní středu po celou sezonu otevření muzea. Tedy již od středy 13. dubna je od 9, 11 a 13 hodin připravena komentovaná prohlídka expozic s průvodcem. Sraz je vždy na vrátnici vozovny, maximální počet účastníků je 30 osob včetně dětí a základní vstupné zůstává na 35 korunách. (pel)

ROZPOČET DPP NA ROK 2016

Z rozpočtu HMP byla na rok 2016 na základě objednávky dopravních výkonů 173 233 tis. vozkm vyčleněna celková výše kompenzace 12 807 411 tis. Kč, z toho provozní část tvoří 11 816 411 tis. Kč. Výše průměrného zisku na rok 2016 je stanovena ve výši 991 000 tis. Kč. Rozpočet zahrnuje plánovanou roční dotaci na příměstské linky v pásmu 0, vnějších pásmech ve výši 58 900 tis. Kč od obcí a Středočeského kraje. Součástí provozního rozpočtu na rok 2016 je i odložená daň ve výši 400 000 tis. Kč, která nevstupuje do výpočtu provozní části kompenzace, ale ovlivňuje výši účetního hospodářského výsledku DPP. (dh)

ZÁŽITKOVKA V METRU STARTUJE ŠESTÝ ROČNÍK

Třetí dubnovou sobotu vyjede historická souprava Ečs na cestu již 6. ročníku oblíbeného programu Zážitkové turistiky. První jízda se přitom uskutečnila přesně před pěti lety – tedy 16. dubna 2011. Tehdy si mohli zážitkuchtiví návštěvníci poprvé prohlédnout zázemí depa



Foto: Petr Havlíček

Kačerov, seznámit se s minulostí, současností a budoucností pražského metra, nakouknout pod pokličku běžné údržby provozních souprav M1 a svést se třívozovou historickou soupravou metra Ečs po kolejích trasy C, na kterých 9. května 1974 provoz pražského metra začínal. Od té doby doznal program drobných změn a úprav, převážně dle odezvy návštěvníků.

Po dokončení druhé historické soupravy metra typu 81-71 se program rozšířil od 16. března 2013 také o zážitky depa Zličín a trasy B a od 15. června 2013 přibýlo i depo Hostivař s trasou A. Díky tomu si tak návštěvníci mohou prohlédnout ve všech třech depech soupravy „na kanále“. Dozví se, jak funguje „skoba“, či jak se provádí výjezd na „udici“. Svezou se po zkušební trati depa Zličín a „úvratí“ se přímo se soupravou podívají na „espéčko“ Smíchovské nádraží. V Hostivaři se jim zase poodhalí „malé depo“ a jeden ze zdejších „lokoaktorů“ pak s nimi vytáhne posunem soupravu z „lávek“ na trasu. Nerozuměli jste snad některému ze slov? Tak neváhejte a přijďte se Zážitkové jízdy sami zúčastnit. Objednat se lze přes web DPP. (ph)

Vážená redakce,

chci Vám poděkovat za profesionální kvalitu DP kontaktu s trvalou nabídkou zajímavých článků, což, jak mnozí tušíme, není vždy snadné, i za občasné uvádění článků přispěvatelů z řad zaměstnanců, tzv. Listárnu. Rozhodl jsem se do ní přispět po přečtení textu kolegy Aleše Karlovského a některé informace doplnit. Ano, 20 a více let nazpět jsme u vybraných profesí v DP – Metro ve službě nosili uniformu odlišnou od ostatních kolegů v celém DP hl. m. Prahy – mezi r. 1974 a 1996 byla naší výstrojí košile žluté „banánové“ barvy, kabáty, saka, kalhoty či sukně v kaštanově hnědém provedení s vázankou v tmavohnědém, téměř „čokoládovém“ odstínu. Tyto vázanky nebyly opatřeny žádným dalším symbolem, alespoň ne ty, které byly běžně vydávány provozním zaměstnancům. Skutečně existovaly i kravaty opatřené výšivkovým odznáčkem podniku, ale takové se v běžném provozním užití nevyskytovaly. Byly to výrobky z omezených edic, které byly k dispozici pro vedoucí pracovníky či jiné zvláštní příležitosti. Protože vyznávám zásadu raději 2x měř a až potom 1x řež, tak jsem situaci ohledně vázank konzultoval, a to jak s kolegy vrstevníky, tak i s těmi staršími a zkušenějšími. Také jsme to probrali s Radanem Kukalem, na kterého prozradím, že není pouze autorem velmi zdařilé přehlídky uniforem různých profesí DPP, ale hlavně fanouškem a znalcem této problematiky. Tolik tedy k vázankám.

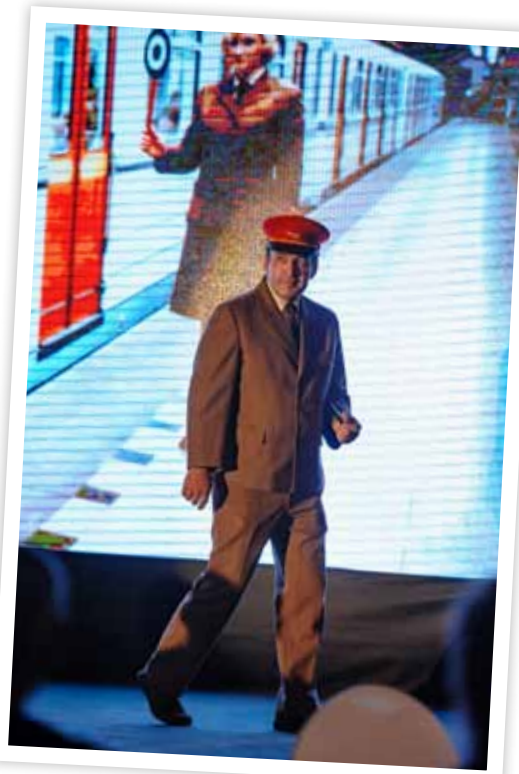
Co se týká uniforem, těch hnědých, metrácových, kterou jsem sám do výměny za modrou nosil dlouhých 17 let, chci podotknout, že většina pracovníků DP – Metro je nosila s jistou profesní hrdostí, a že byla i díky dodržované uniformní kázní

příznivě hodnocena tehdejší cestující veřejností. Říkalo se tehdy, že metráci chodí „jako ze škatulky“.

Hodnostní označení bylo provedeno pomocí hvězdiček s rozevíracími úchytkami na barevné našité pásce s orámováním, která se dávala na bok levého předloktí. Vlakové čety (oproti dnešku) byly tehdy zařazeny do stavu služby vozové, stejně jako údržba, a měly pásku žluté barvy. Staniční personál byl, tak jako dnes, ve stavu služby dopravní a příslušela mu páska červená. U vlakových čet nebyla příliš oblíbená služební čepice, tzv. brigadýrka, či slangově klobouk, která byla mimo službu neskladná a ve stísněném prostoru (např. v tašce) byla náchylná k poškození. Tam, kde docházelo k bezprostřednímu kontaktu s cestující veřejností, musela být samozřejmě čepice nasazena na hlavě. Strojvedoucí, který ji při jízdě měl odloženou zpravidla na věšáku v kabině, si ji tedy nasazoval při výstupu ze stanoviště, strojvedoucí-instruktor ji mívával nasazenou téměř vždy.

Jako celek byla hnědá uniforma soukenný, solidní výrobek, šitý individuálně na míru. Osobně jsem zažil jak krejčovskou dílnu „Cíl“ v Praze 10, tak později v Heřmanově ulici. U starších uniforem, cca do r. 1980 včetně, byly materiálem vycpávek starších sak žíně, které se někdy prodířely tenkou podšívkovinou a škrábaly okolo ramen. Pozdější saka už měla jiný vycpávkový materiál. Kabáty takové starší kolekce se poznají podle toho, že na levém rukávu mají výšivku podnikového znaku, pozdější kabáty už byly předávány bez ní.

Když jsme se uniformami dotkli podniko-



vé historie, musím zde říci, že jsem osobně hluboce přesvědčen o prospěšnosti připomínání historie našeho podniku, a to jak široké veřejnosti, tak vybraným cílovým skupinám. Ony totiž i jednorázové, výjimečné akce typu zmíněné přehlídky uniforem i použití historických vozidel s osádkami v dobovém oblečení jsou vnímány velmi pozitivně. DPP jejich pořádáním rozdávat zážitky a radost a napomáhá pozitivnímu obrazu podnikové image.

Doufám tedy, že takové akce budou nadále realizovány a budou, ať přímo či nepřímou, přinášet prospěch nebo alespoň hezký zážitek nám všem.

Jaroslav Melichar

STRÍPKY Z TUZEMSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

HRADECKÝ TURISTICKÝ VLÁČEK ZAHÁJIL DALŠÍ SEZONU



V sobotu 26. 3. 2016 zahájil další svou sezonu v Hradci Králové oblíbený turistický silniční vláček. Netradiční dopravní prostředek, který v loňském roce svezl cca tři tisíce lidí, opět nabízí svým cestujícím dvě trasy, během kterých mohou poznat nejen významná a zajímavá místa či stavby v rámci krajského města, ale dozvědět se také něco o jejich

historii. Cestu výletním vláčkem, jehož nástupní i výstupní stanicí je parkoviště u Muzea východních Čech na Eliščině nábřeží, si můžete naplánovat až do 28. srpna 2016, kdy by měl podle předběžných odhadů zakončit svou sezonu.

V ÚSTÍ VYJEL DO PROVOZU REKONSTRUOVANÝ TROLEJBUS EV. Č. 571

V neděli 21. 3. 2016 se poprvé po celkové rekonstrukci vydal znovu do ulic



Ústí nad Labem trolejbus ev. č. 571. Oblíbená „pět set sedmdesát jednička“ úspěšně prošla technicko-bezpečnostní zkouškou a revizí elektro a po zkušebních jízdách a vyřízení žádosti o zapsání změn do průkazu způsobilosti drážního vozidla svezla již „v novém kabátě“ první cestující.

PO ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH NOVĚ S ROČNÍ PŘENOSNOU JÍZDENKOU

V úterý 1. 3. 2016 rozšířil Dopravní podnik města České

Budějovice sortiment svých jízdních dokladů. Horkou novinkou se stala roční přenosná jízdenka, která na rozdíl od běžných časových předplatných jízdenek není vázána na konkrétní osobu a je tedy vhodným řešením pro firmy a organizace, kde ji může využít více různých osob. Vzhledem k širším možnostem jejího použití je její cena vyšší, a to konkrétně u 1 tarifní zóny o 730 Kč a 2 tarifní zóny o 1120 Kč.



Scan článku „Pražským gentlemanem silnic se stala žena“ ze dne 26. 3. 2016 z deníku Mladá fronta DNES

Pražským gentlemanem silnic se stala žena

Michaela Búnová
redaktorka MF DNES

PRAHA Šedesátiletá žena v polovině února pomohla zraněným spolucestujícím při nehodě autobusu MHD. Je díky tomu první, kdo v Praze dostal ocenění Gentleman silnic, a zároveň 20. ženou, která titul získala.

Když v polovině února letošního roku narazil autobus MHD do sloupu veřejného osvětlení, zranilo se pět lidí včetně čtyřletého dítěte. Še-

desátiletá Daniela Kutilová neváhala a v nastalém zmatku začala poraněným lidem pomáhat.

„Byla to moje úplně první nehoda v životě. Nasedla jsem do autobusu a posadila se na volné sedadlo. To sedadlo bylo nastřídáno proti směru jízdy. Po chvíli jsem najednou ucítila prudké zabrzdění a náraz. Lidé padali na zem, všude bylo rozsypané sklo a dveře u řidiče byly zdevastované,“ líčí Kutilová.

Někteří cestující utrpěli lehčí zranění, pár z nich se však zranilo vážně. A právě těm začala Kutilová oka-



Gentlewoman Daniela Kutilová je dvacátou ženou, která ocenění získala. → Video viz praha.idnes.cz
Foto: IDNES.cz

Fakta Gentleman silnic

- Projekt České pojišťovny a Policie ČR vznikl v roce 2004.
- Gentlemanem silnic se stává ten, kdo přispěje k záchraně života nebo jinak pomůže při závažné dopravní nehodě.
- Cílem je motivovat řidiče, aby si navzájem pomáhali a nebyli k sobě lhostejní.
- Nyní titul vůbec poprvé zamířil do Prahy.

mžitě pomáhat. Například si vzpomíná na maminku s malým chlapčkem, které vyvedla z havarovaného autobusu. „Chlapec měl rozbitou hlavu, maminka krvácela. Pomohla jsem jim dostat se ven, potom jsem šla k silnici a začala zastavovat projíždějící auta, aby nám pomohla,“ popisuje Kutilová.

V chaosu, který kolem panoval, si nedovedla vybavit číslo záchranné služby, s tím už však pomohli řidiči, kteří zastavili a vzápětí přivolali pomoc. Zraněné si tak brzy převezlali záchranáři.

ELEKTROBUSY VOZÍ PRVNÍ CESTUJÍCÍ. NA ZKOUŠKU

19. 3. 2016 MLADÁ FRONTA DNES

DNES

Elektrina místo benzínu a nafty. To je trend, kterým se ubírá automobilový svět

v posledních letech. Elektrina by se mohla prosadit také v městské hromadné dopravě. První elektrobusy se už v Praze testují. V ulicích teď jezdí model značky SOR a podle Jana Barchánka z pražského Dopravního podniku po půl roce provozu předčil očekávání.

Historicky Dopravní podnik testoval sedm různých elektrobusů. Který dopadl nejlépe?

Výsledkem testovacího provozu není ani tak výběr konkrétního modelu, ale zjišťování parametrů pro budoucí výběrové řízení. To znamená, že testujeme, jak má být vozidlo velké, či testujeme způsob nabíjení. Momentálně využíváme technologii nabíjení přes tramvajovou trolej a předpokládáme, že bychom takový systém do budoucna rádi využívali i nadále.

Už půl roku se testuje elektrobus SOR, kde třeba ten dobíjí baterie?

V tomto případě jsme přestávky autobusu směřovali do obratiště na zastávce Želivského. Každou takovou přestávku využíváme na dobíjení.

Můžete ten proces blíže popsat?

Z našich předchozích zkušeností vyplynulo, že je potřeba baterie dobíjet několikrát denně, aby se elektrobusy daly využít v reálném provozu. Díky průběžnému nabíjení je elektrobus schopný výkonu srovnatelného s naftovým autobusem. Mimochodem, přes tramvajovou síť se baterie nabíjí přibližně rychlostí jedno procento za minutu.

Jaká jste vyzozoroval pozitivní a negativní v rámci testování elektrobusu SOR?

Projekt předčil naše očekávání z hlediska dojezdů. Původně jsme požadovali, aby elektrobus zvládl ujet 250 kilometrů s cestujícími v různých tepelných podmínkách. Nakonec skutečně běžně jezdíme 260 kilometrů i při teplotách pod nulou a jsou tam ještě rezervy. O víkendech je to dokonce okolo 340 kilometrů.

A negativní?

Elektrobus je o metr kratší a v zadní části jsou navíc baterie, takže se do něj vejde méně cestujících. Z hlediska provozu to není tak velký problém. V budoucnu by to bylo možné řešit pozměněnou konstrukcí elektrobusu a prostorem pro cestující.

Bohužel zde platí nepříjemný fakt, že čím více baterií, tím větší dojezd, ale o to méně cestujících.

Má Dopravní podnik nějaký dlouhodobý plán,

který alespoň výhledově počítá se zavedením elektrobusů v hlavním městě?

V tuto chvíli probíhají pouze diskuse a je stále pořád trochu předčasné říkat nějaká čísla či plány, ale určitě budeme chtít využít rozsáhlé tramvajové sítě, díky níž má DPP možnost elektrobusy nabíjet.

Už se během testovacích jízd stalo, že došla elektrobusu „šťáva“ a cestující si museli vystoupit?

Takovým situacím se snažíme předcházet, s vybitou baterií se vůz na trase ještě nezastavil. Už se ale během zkušebního provozu staly případy, kdy elektrobus musel zůstat na nabíjecím stanovišti déle a nemohl proto pokračovat na lince. Zavinilo to několik vnějších vlivů. Například napadaný sníh nebo cizí dopravní nehoda.

V souvislosti s využitím tramvajové sítě jako dobíjecí stanice – nelitujete, že Praha v 70. letech zrušila trolejbusy?

Moderní elektrobusy se svým způsobem vracejí a využívají osvědčená řešení z trolejbusů. Ať už z hlediska pohonu, nebo z hlediska nabíjecích systémů. V Evropě jsou dokonce testovány řešení tzv. parciálních trolejbusů, které se část své trasy nabíjejí pod trolejemi a zbytek cesty jezdí čistě na baterie.

Do změn tramvají se promítnou připomínky cestujících

22. 3. 2016 PRÁVO

PRÁVO

Přibližně sedmdesát procent podnětů, které cestující zmínili v anketě ke změnám provozu tramvají, se budou projektanti snažit začlenit během přípravy nového režimu na kolejích. Ten by měl nastat počátkem nového školního roku letos v září. Námětů na vylepšení hromadné dopravy se sešlo 1897.

„Samozřejmě není ale možné uspokojit přání každého. Tramvajová síť je složitá, řada

prání cestujících i městských částí je vzájemně protichůdná a v některých lokalitách je nutné hledat kompromisní řešení,“ konstatoval ředitel Ropidu Petr Tomčík, který organizuje hromadnou dopravu v Praze a okolí. Se třemi návrhy novinek, o nichž se pak bude nadále debatovat, se široká veřejnost seznámí v dubnu. Lidé měli čtyři týdny, aby se k plánům vyjádřili. Na 80 zastávkách tramvají viselo 13 konkrétních otázek doplněných o výzvu k dalším podnětům. Nejví-

ce cestujících odpovídalo v oblasti Spořilova, Bělehradské ulice, Vršovického nádraží a v okolí Polikliniky a Nádraží Vysočany.

Z průzkumu také vyplynulo, že řadě cestujících vadí provoz sólo vozů na některých linkách večer a o víkendech. Všimají si rovněž přetěžování spojů 9 a 22 v centru města, nerovnoměrností provozu nízkopodlažních spojů nebo nerozlišování pásmovaných spojů některých linek jinými čísly.

Hotovo. Nové koleje jsou v celé Vršovické

Velký skok udělala tramvajová doprava ve Vršovické ulici. Díky rekonstrukci trati v délce 2,6 kilometru je nyní cestování na této velmi zatížené trase kvalitnější, působí méně hlukové zátěže pro okolí a je vstřícné vůči vozíčkářům nebo starším lidem. Po prvních dvou částech, již dokončených v závěru roku 2015, byla nyní realizována třetí, poslední etapa.

Z Otakarovy na Kubánské náměstí se tak dostanou tramvaje po nové trati.

Text: Miroslav Grossmann • Foto: Jiří Beneš a Miroslav Grossmann

Třetí etapa rekonstrukce Vršovické zahrnovala úsek mezi křižovatkou Koh-i-noor a Kubánským náměstím. Tedy 1,2 kilometru dlouhou mezeru mezi tratí rekonstruovanou loni v rámci první a druhé etapy RTT Vršovická a tratí rekonstruovanou v roce 2013 pod názvem TT V Olšinách.

Třetí etapa se zásadně nelišila od prvních dvou. Konstrukce trati na velkoplošných BKV panelech byla z většiny nahrazena konstrukcí klasickou, převážně zatravněnou, bez závlahy. Pouze v místech přejezdů, přechodů a v prostorách zastávek byl proveden pevný zákryt tratě.

Choulostivým místem akce byl přejezd na křižovatce s Bělocerkevskou ulicí, a to z důvodů vysoké zátěže této křižovatky. Pro zkrácení termínu výstavby byly použity železobetonové prefabrikáty, které se v minulosti osvědčily na Vítězném náměstí nebo na křižovatce Poděbradská – Kbelská. Přejezd byl tak kompletně vyloučen pro silniční dopravu pouze během jedné noci na dobu šesti hodin.

ŠIROKÁ NÁSTUPIŠTĚ SE ZÁBRADLÍM A PŘÍSTŘEŠKY

Velkým přínosem rekonstrukce jsou vylepšené zastávky, zejména v porovnání s dřívějším stavem. Přestože jsou na nich dlouhodobě velké obrazy cestujících, nástupiště byla často úzká, nízká a bariérová.

Extrémem z tohoto pohledu byla zastávka Slavia ve směru do centra, kde byl navíc nevhodný přístup pro cestující ve směru od nákupního centra a lidé tak často chodili přímo po trati vstříc vlakům vyjíždějícím ze zastávky. Náprava se povedla mírnou změnou polohy obou nástupišť, kde díky jejich prostřídání mohlo být mezi jejich čely zřízeno místo pro přecházení.

V úseku třetí etapy bylo obsaženo celkem 5 nástupišť. Jednalo se o dva



Noční ukládání kolejnic do připravených prefabrikátů. Probíhá krátká totální vyluka přejezdu Bělocerkevská.

páry perónů Slavia a Koh-i-noor a jedno nástupiště na Kubánském náměstí z centra. Všechna dostala nástupní hranu ve výšce 24 centimetrů nad hlavou kolejnice a jsou tedy plně bezbariérová.

Zásadně se změnila šířka nástupišť. Zatímco původní šířky byly i pouhých 1,7 metru (Slavia do centra, Koh-i-noor do centra), nově se užitná šířka nástupiště zvýšila na 3 metry a výše, aniž by přitom docházelo ke snížení počtu souběžných jízdních pruhů vozovky proti původnímu stavu. Bezpečnost vedle frekventované silnice nově zvyšuje zábradlí. Zvýšený komfort pak přináší přístřešky, kte-

ré se na dva zmíněné peróny přestěhovaly z chodníků.

PREFERENCE NA SEMAFORECH ZATÍM SCHÁZÍ

V rámci rekonstrukce nebyl zvýšen počet zastávek, které jsou historicky dobře umístěny. Bude tedy možné dosahovat atraktivních cestovních dob i ekonomiky provozu. K tomu pomáhá i nízký počet přejezdů na trati.

Stavba nezahrnovala rekonstrukci zastávky Kubánské náměstí ve směru do centra, protože ta se nachází na opačné straně křižovatky a již byla přebudována v roce 2013 v rámci TT V Olšinách. Výsledek bude ov-

Ulice Vršovická ve čtvrtý den vyluky pohledem od Kubánského náměstí.





šem dokonaly až poté, co proběhne obnova zdejší světelné signalizace (SSZ Vršovická – Litevská), která nabrala zpoždění při projednávání.

Semafore jsou vůbec zatím stinnou stránkou rekonstrukce celé Vršovické. V souvislosti se třetí etapou stavby bylo obnoveno SSZ Vršovická – Bělocerkevská a doplněna detekce tramvají a autobusů, ale zatím nebylo zavedeno dynamické řízení s preferencí MHD a signalizace funguje v pevném řízení.

Stejný stav zatím trvá na SSZ Vršovická – Petrohradská a SSZ Vršovická – Sportovní, které byly obnoveny v úseku ložské první etapy.

Zlepšení plynulosti provozu tramvají přes světelné křižovatky nyní nastalo jen na Koh-i-nooru (SSZ Vršovická – Moskevská), kde bylo v rámci třetí etapy zprovozněno vzdálené rádio pro detekci tramvají ve směru do centra. Tím dochází ke kýžnému rozlišení směru jízdy tramvají už při přihlášení na vjezd do zastávky. Pro kvalitní fungování je třeba, aby řidiči tramvají správně a včas vyhlášovali zastávky.

TRAKČNÍ STOŽÁRY SLOUŽÍ I PRO OSVĚTLENÍ

Akce se dotkla také elektrického ovládání a vytápění výměn. Postupně „vymírání“ výhybek ovládaných

Na Slavii vznikly dobře vybavené nástupní ostrůvky, které jsou navíc propojeny bezbariérovým místem pro přecházení trati (6. 4. 2016).

pomocí pracovního trolejového kontaktu je potvrzeno zřízením rádiového ovládání na odbočení do obratiště Kubánské náměstí. Modernizováno bylo zařízení na Koh-i-nooru od Slavie, kde původní systém TMPKM byl nahrazen novějším TSC3.1.

Viditelná změna nastala v trolejovém vedení v úseku mezi Kubánským náměstím a Slavií. Trakční stožáry, původně umístěné na jih od trati, byly přemístěny do středu. Jsou vybudovány jako sdružené, což umožňuje umístění lamp veřejného osvětlení a tím likvidaci mnoha stožárů na chodnicích. Celkem bylo realizováno 102 stožárů trakčního vedení.

Celá rekonstrukce Vršovické zapadá do procesu obnovy tramvajových tratí v městské části Praha 10, která byla zahájena v roce 2013 rekonstrukcí Moskevské ulice, zmíněnou rekonstrukcí ulice V Olšínách a navázala na ně rekonstrukce Průběžné a Švehlovy ulice. V budoucnosti dojde na vynechaný podjezd Zahradní Město, který čeká na modernizaci železničního koridoru investora Správy železniční dopravní cesty. A samozřejmě se nezapomene ani na zbývající úsek ulice V Olšínách a navazující Starostrašnickou.

RTT Vršovická, 3. etapa

Úsek: Moskevská ulice (mimo) – Kubánské náměstí (mimo)

Délka trati: 1,2 kilometru

Původní konstrukce trati: velkoplošné panely

Nová konstrukce trati: převážně železobetonové pražce ve šterkovém loži se zatravněním a s použitím

bezžlábkové kolejnice 49E1, případně s živičným krytem a žlábkovou kolejnicí NT1, ŽB prefabrikát

Další realizované objekty: odvodnění tramvajové trati, elektrická zařízení tramvajových zastávek (napájení

označníků a přístřešků), detekce tramvají pro řadiče SSZ, trakční kabelové vedení (výměna a přemístění

některých napájecích bodů, výměna zpětných a napájecích skříní, odsávacích kabelů, zřízení příčných

propojení kolejnic), definitivní dopravní značení; současně proběhlo zatravnění 1. a 2. etapy RTT

Projektant: sdružení firem Metroprojekt Praha a Pragoprojekt

Zhotovitel: Společnost pro RTT Vršovická, složená z Porr, HOCHTIEF CZ, Hans Wendel

Termín realizace: 27. 2. – 10. 4. 2016

V ČEM JSOU NOVÉ VÝTAHY JINÉ?

Vejdou do kabiny výtahu, zmáčknou tlačítko a ono to jede. Jen při výstupu je cosi jiné, dveře jsou umístěny nezvykle jinde. Hovořím o nových výtazích ve stanicích metra I. P. Pavlova a Můstek. Tyto technologie mají kabínu s rohovým vstupem.

Text: **Petr Vondráček** • Foto: **Petr Hejna** • Obrázky: **Petr Vondráček**

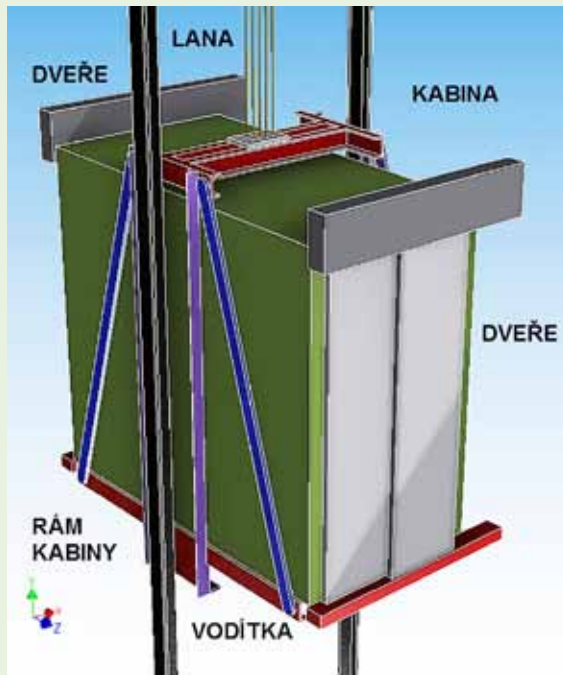
Když se začalo hledat řešení umístění výtahů ve stávající stanici I. P. Pavlova, bylo jasné, že najít vhodný způsob nebude snadné. Prostory byly malé a navazující stavby měly nevhodnou orientaci. Jediné řešení, které tak připadalo v úvahu, bylo umístění vstupů do kabiny s rohovou orientací, chcete-li o 90° vůči sobě.

CO TAKOVÁ KONSTRUKCE PŘINÁŠÍ?

Tak především zásadní změnu běžně používaného rámu kabiny. V praxi se používají dva typy rámu kabiny. Prvním typem je centrální rám (obr. 1), kde výtah jede uprostřed mezi vodítky. To je velmi odolná a vyvážená konstrukce.

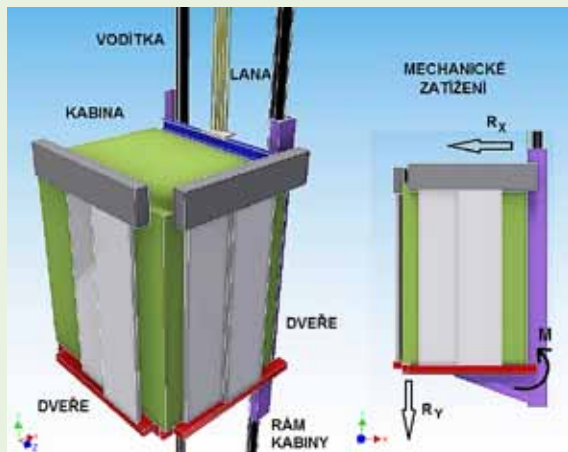
Tato konstrukce však v případě našich stanic nemohla být použita. V místě vodící kolejnice bylo nutné umístit dveře pro vstup do výtahu.

Druhým typem rámu je tzv. rukšakový (obr. 2). Rám je v tomto případě ve tvaru písmene „L“. Vedení rámu je na jedné straně kabiny, konstrukce je tak dynamicky namáhána na ohyb a dochází k výrazně vyšším tlakům na vodítka kabiny. Provedení konstrukce dovoluje vznik momentu M , a to vlivem zavěšení kabiny v ose vodítek. Zatížení R_y , zvýšené vahou dveří proti závěsu lan, zvyšuje sílu R_x , která následně vlivem tuhosti rámu dovoluje přiblížení mechanismu šachetních a kabinových dveří.



Obr. 1: Centrální rám kabiny (např. ve stanicích Národní č. 488 až 491, Anděl 492 až 495, Černý Most 160 až 161, Letňany 438 až 442, Prosek 420 až 424, Kobylisy V027, Ládví V217, atd.).

Obr. 2: Rukšakový rám (např. ve stanicích Dejvická 052 a 053, Muzeum 025, Stodůlky 375, Luka 373, Florenc 405, 404, 346, 347, Vltavská 400).



Protože taková konstrukce by v podmínkách pražského metra neobstála, bylo nutné vytvořit funkční opatření. Pro zvýšení funkčnosti bylo třeba předejít momentovému efektu M . Vhodným řešením se ukázalo použití diagonálního umístění převáděcích kladek. Lanování výtahu tak bylo změněno ze systému 1:1 na systém 2:1. Pod kabínu byly vloženy převáděcí kladky, které vytvořily podporu pro zatížení R_y . Pro stanice I. P. Pavlova a Můstek tak vznikl nový funkční rám (obr. 3), který je bez momentového efektu.

JAKÉ JSOU PRAKTICKÉ MOŽNOSTI VÝTAHŮ?

Výtahová kabína v obou stanicích má půdorysný rozměr 1850 x 1300 mm. Mohlo by se zdát, že její plocha je dostačující, ale při rohovém vstupu je prostorově omezena. Například cyklistické kolo se do výtahu nevměstná, snad jen ve svislé poloze. Kočárek se do výtahu dostane, avšak dvojkočárek už může mít značné problémy.

Tyto dveře jsou výrazně náročnější na servisní údržbu. V praxi se při vysokém zatížení může výtah projevovat častými poruchami dveří a vodících mechanismů.





Při vyšším počtu cestujících se při nepozornosti může lehce stát, že se někdo opře o ovládací panel výtahu.

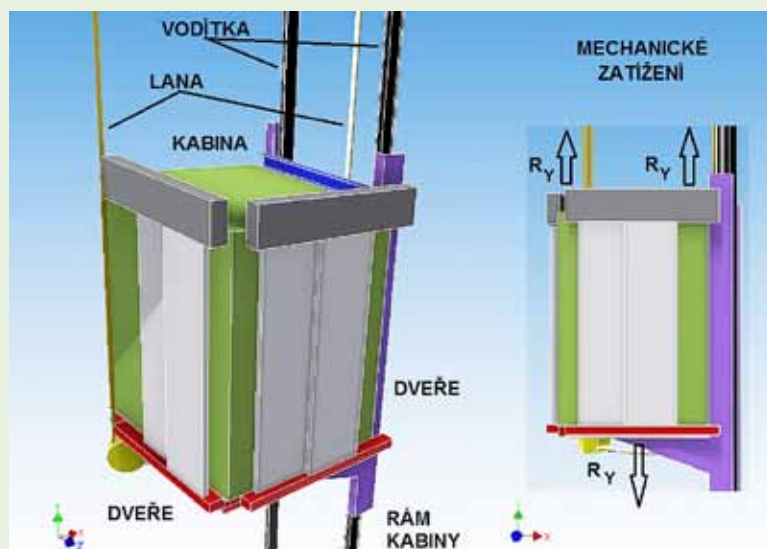
A využití pro imobilní osoby? Právě pro potřeby vjíždění a otáčení imobilních osob byl rozměr kabiny velmi náročnou úlohou pro projektanta. Standardní vozíček je ve výtahu jako doma, chce to ale zručnost při otáčení v kabině. Pokud však někdo bude chtít použít výtah pro přepravu skútru pro handicapované, v kabině

se pravděpodobně nevytočí a výtah nebude moci využít. Důvodem je jiný akční rádius vozíku. Ten neodpovídá provedení pro imobilní osoby, a proto mnohdy narazí tam, kde to přístupy dle platných norem dovolují.

Speciální konstrukce kabiny nemusí být vždy výhodou, ale pokud umožní technické řešení realizace bezbariérového přístupu, není o čem pochybovat. Z provozu bezbariérového přístupu

výtahů na I. P. Pavlova a Můstku ev. č. 613-1-443 a 613-1-444 můžeme říci, že tato volba byla správná. Opotřebenění pojezdových čelistí kabiny a především funkčnost dveří je výborná. Možnost zatížení této konstrukce však bude vždy nižší než konstrukce centrálního rámu (obr. 1). Pokud se ale cestující budou chovat k zařízení ohleduplně, rozdíl proti jiným provozovaným výtahům nerozeznáme.

Obr. 3: Rám s diagonálním umístěním kladek (použit ve stanicích I. P. Pavlova a Můstek).



Rekonstrukce na Lanové dráze Petřín v cíli

V lednovém vydání DP kontaktu jsme vás informovali o průběhu provedených prací při rozsáhlé rekonstrukci lanovky, která spočívala zejména v celkové přestavbě mostní konstrukce na Nebozízku.

Uvedené informace se týkaly především prací, které proběhly v prvních třech měsících výluky. Je potřeba podotknout, že jich nebylo málo a současně, jak se dozvíte v následujících řádcích, to byl teprve začátek velmi složitých a komplikovaných prací, u kterých musela být vzhledem k podmínkám měněna i technologie postupů.

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

Kromě sanace starého mostu jste byli informováni o dalších nemálo důležitých pracích, které bylo nutné provést a jež se organizačně povedlo skloubit tak, aby výluka byla časově využita beze zbytku. Dozvěděli jste se, jak byly zajištěny vozy, jak byla odstraněna lana a co všechno se podařilo v tomto čase na lanovce vybudovat.

V lednu 2016 jsme se konečně dočkali zahájení výstavby nové mostní konstrukce u stanice Nebozízek. K přepravě jednotlivých dílů však bylo zapotřebí sofistikované techniky. Veškeré přípravné práce na nájezd obřího jeřábu se řešily předem – cesty byly připraveny, rozšířeny a zpevněny panely. Mostní podpěry již byly opravené, připravené na uložení mostních ložisek a na založení jednotlivých mostních dílů.

Přeprava 96 tun vážícího jeřábu se plánovala 6 měsíců dopředu.

Krátce po půlnoci 19. ledna 2016 začala tříhodinová cesta obřího 96tunového jeřábu k Nebozízku.



Položení a natahování nového lana začalo 11. března v horní stanici a pokračovalo až na Újezd.

Den „D“ pro nájezd jeřábu byl operativně stanoven na úterý 19. ledna ve 22 hodin, kdy se teplota pohybovala okolo $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ a cesty v petřínském parku byly díky tomu dostatečně hluboko promrzlé. Tím vznikl předpoklad bezproblémového nájezdu druhého největšího autojeřábu v republice. Před samotným vjezdem do parku bylo nutné provést drobné úpravy světelné signalizace v křižovatce Hellichova, spočívající v technickém zásahu, jímž byl rozšířen prostor pro manévrování jeřábu.

Samotný průjezd parkem trval necelé tři hodiny, během této doby se jeřáb pohyboval rychlostí 3 km/h. V brzkých ranních hodinách dorazil jeřáb ke stanici Nebozízek. V tuto dobu již byly připraveny nákladní vozy s naloženými mostními díly na Smíchovském nádraží. Ve středu 20. ledna v 8 hodin ráno se začal ukládat první z šestnácti mostních dílů mostovky. Všechny díly mostní konstrukce se podařilo položit během dvou dnů. Na třetí den bylo naplánováno uložení nástupiště a přichozího schodiště. Vše se zdařilo prakticky bez problémů a podle časového harmonogramu. A tak v již v sobotu mohl být jeřáb demontován a opustil Nebozízek.

Letošní zima byla sice shovívavá, nicméně přece jen vrtkavější než dvě zimy předchozí. Navíc proměnlivost počasí posledních týdnů a zejména prudké teplotní výkyvy bránily v dodržování pracovních a technologických postupů daných procesů a musely se operativně měnit. I přes tyto ne zrovna drobné komplikace práce stále pokračovaly. Původní harmonogram byl flexibilně upraven tak, aby do něj byly zapojeny i práce prováděné zaměstnanci DPP a samotné lanové dráhy. Stanovily se nové termíny zátěžových zkoušek mostu, kolaudace mostu, revizí, prohlídek a zkoušek UTZ tak, aby do sebe časově zapadaly a hlavně zohledňovaly změny technologických postupů, které byly vyvolány zmíněnou nepřízní počasí. Tyto změny však bohužel vyvolaly nutnost posunout termín opětovného zahájení provozu na 8. duben 2016.

Práce se v polovině března dostaly do své závěrečné fáze, ve které se nainstalovaly nové příčnický pro kladkové baterie, budovaly se pracovní šachty pro uložení kladek a byly nainstalovány samotné konstrukce kladek. Započala i montáž zábradlí mostu a přilehlé zastávky, včetně nové vstupní brány. Dále bylo nutné





protáhnout nové kabely skrz novou mostovku a propojit tak úsek technologicky se stanicí Újezd. Prostor mezi jednotlivými díly mostu byl vyplněn protismykovým kompozitem. V předposledním březnovém týdnu již byly založeny koleje a připraveny na definitivní podlití plastbetonem. Nová lana byla složena na Petříně a připravena na položení.

Souběžně s pracemi na mostě provedli pracovníci provozu Kabelové sítě opravu osvětlení tratě, výměnu původních sodíkových svítidel za úsporná LED diodová svítidla. Ani v zázemí LD se práce za celou zimu nezastavily. Od ledna se pracovalo na úpravě stanice Újezd. Rekonstrukcí prošla celá vstupní hala, dále nástupiště, částečně i toalety pro cestující, šatna pro zaměstnance, která byla opravena kompletně, a přibyl též prostor pro odpočinek, včetně malé kuchyňky. V suterénu stanice Petřín proběhly opravárenské práce na technologickém zařízení a na opravě brzdového soustrojí. Realizovala se celková oprava odpružené spojky hlavní hřídele a s tím související další technologické procesy. Ty již navazují na činnosti s běžnou údržbou a hlavně přípravou na revize veškerého zařízení.

Veškeré tyto činnosti proběhly do uzávěrky čísla, které právě čtete. Co LD do zahájení provozu ještě čekalo? Po položení lan a jejich napnutí a zajištění na vozech se musí přezkoušet funkčnost bezpečnostních obvodů a celého řídicího systému. Následně se zahajuje další investiční akce „Rekonstrukce regulace pohonu LD“, při které se vyměňuje polohový a proudový regulátor. Příprava na přepojení byla již hotová včetně natažených kabelů, nový rozvaděč byl také vyroben. Přepojení na nový regulátor trvá cca jeden týden. Následně se celý systém oživuje a provádí se přezkoušení jeho funkčnosti.

Po odzkoušení funkčnosti celého řídicího, komunikačního a bezpečnostního systému přicházejí na řadu zákonné revize, prohlídky a zkoušky UTZ, které byly plánovány na konec března. Počátkem dubna provedlo odd. Technická podpora Vrchní stavby závěrečnou kontrolu a měření celé tratě, byly připraveny vozy na provoz, provedl se generální úklid celé lanovky s očekáváním nových cestujících, a to po nejdělsí výluce od doby jejího opětovného zprovoznění v roce 1985.

To byl jen stručný výčet stavebních a technických zásahů, jež byly

na LD Petřín provedeny. Výlučka byla možná pro návštěvníky Prahy i její samotné obyvatele dlouhá, ale pro další funkčnost lanové dráhy naprosto nezbytná. Je asi na místě poděkovat všem jejím pracovníkům, kteří se na opravách podíleli a jejichž přístup je zárukou bezpečného provozu.

Termín 8. dubna 2016 se tak stal novým mezníkem v bohaté a současně velmi pohnuté historii lanové dráhy na vrch Petřín, k němuž již po několik generací neodmyslitelně patří.

Uprostřed kruté zimy 22. ledna jako jedna z posledních aktivit jeřábu bylo položeno příchozího schodiště na Nebozízek.



Dvoukilový dárek pro fanoušky metra

Pár krupějí perlivého nápoje přivedlo na svět mezi dychtivé čtenáře 400stránkový počín, věnovaný výhradně vozům metra 81-71. Dosud nejdéle sloužící vozidla pražské podzemky se tak zájemcům představují v uceleném svazku, který si na půdě Dopravního podniku odbyl důstojnou premiéru spojenou se křtem, autogramiádou i svezením. A ničím jiným než historickou soupravou 81-71.

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

Publikace s celým názvem „Elektrické vozy 81-71 aneb symbol budování pražského metra“ rozšiřuje ediční řadu o vozidlech metra, z které čtenáři již znají dvě knihy – o vozech R1 a Ečs. Třetí publikace v řadě se věnuje historii, provozu a technice druhé generace sovětských vozů, řadě 81-71. Křest této výpravné publikace proběhl ve společenském sále kačerovského depa v závěru února, kde účastníci měli šanci v rámci autogramiády autorů, tedy Roberta Mary a Davida Prosického, si knížku se slevou zakoupit. Více než vlastním průběhem slavnostního setkání, kterého se zúčastnila celá řada zajímavých lidí z řad spolupracovníků autorů, pamětníků, bývalých i současných zaměstnanců metra, připomeňme zajímavé pasáže z vystoupení Josefa Němečka, vedoucího jednotky Správa vozidel Metro, a Roberta Mary, vedoucího autorského kolektivu.

Právě **Josef Němeček** hostům v kostce představil prostřednictvím vlastních vzpomínek nelehké počátky těchto souprav. Připomněl, že pražské metro, které provoz zahájilo v roce 1974, mělo k dispozici nejprve 50, poté 20 a nakonec dalších 15 vozů typu Ečs. Ty byly ovšem s trakčními motory o výkonu 75 kW pro budoucí trasu A nedostačující, protože zde bylo projektováno stoupání 40 promile. „Na české straně vznikla skupina, která se začala zabývat realizací nových vozidel. Mezi základními parametry byl i zvýšený výkon trakčního motoru na 110 kW, vozy měly být zároveň modernější, s novou maskou čela, se zesíleným rámem podvozku, který by odolal při vyšším výkonu motoru, při rozjezdu i brzdění, vyšším krouticím momentům,“ vzpomíná Němeček. První cesta za prototypem nové soupravy do Moskvy v roce 1977 byla ale tak trochu šokem po seznámení s provedením soupravy: „Například impulzní měnič k nabíjení baterií palubní sítě byl za-

Před zraky autorské dvojice, Robertem Marou a Davidem Prosickým, pokřtil publikaci o vozech 81-71 generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a vedoucí jednotky Správa vozidel Metro Josef Němeček.



Název: Elektrické vozy 81-71 aneb symbol budování pražského metra

Autorský kolektiv: Robert Mara, David Prosický, Jaroslav Jakl, Milan Šrámek, Peter Martinko

Vydal: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2016, v Edici vozidel pražského metra

Počet stran: 416

Počet fotografií: 770

Doporučená cena: 990 Kč

stříkán izolačním lakem tak, že nebyla poznat jediná součástka. Nástřik byl prevencí proti přeskokům v těchto měničích, kterých bylo ve zkušebním provozu této prototypové soupravy velice mnoho. Tak a ještě s dalšími problémy probíhal zkušební provoz tohoto prototypu vozů 8171 v Sovětském svazu.“

Když na jaře roku 1978 přišly první soupravy do Prahy, český tým provedl v průběhu prvního pololetí, společně se sovětskými konstruktéry, na šedesát úprav elektrických obvodů. Ještě před zahájením provozu na trati A v srpnu 1978 prošli zaměstnanci každý jednotlivý vůz a kontrolovali provedené změny zapojení. „V roce 1988, přesně 21. srpna, nám zrovna na den 10. výročí vstupu vojsk ve stanici Sokolovská zpod vozu 1030 šlehaly plameny. V hale na Kačerově, kde byl vůz následně odstaven, jsme měli plno pracovníků StB a KGB a dalších, kteří za požárem ihned viděli sabotáž,“ vzpomíná dnes již s úsměvem Josef Němeček.

Až do roku 1990 zaměstnanci vozové služby metra soustavně bojovali v Moskvě za lepší technické podmínky, jak dokladuje Josef Němeček: „Po požáru soupravy v roce 1987 na stanici Háje (Kosmonautů) 6. srpna se Sověti konečně vzpomněli a začali plnit naše dlouholeté

požadavky na změny technických podmínek (např. na vodičích používat novou silikonovou izolaci, oddělení vysoko- a nízkonapěťových vodičů a řadu dalších změn). V roce 1990 jsem z pozice ředitele metra jel s kolegy do Moskvy ukončit dodávky sovětských vozidel. Tehdy jsme mohli poprvé naplno říci, jak byla výroba vozů metra nekvalitní a jak jsme jako zákazníci nebyli nikdy spokojeni s jejich provedením. Sovětské kolegové se urazili a z jednání odešli. Za hodinu se vrátili a zkonstatovali, že jsme měli pravdu, a chybovost uznali.“ Tak skončila spolupráce se SSSR. Jak ale Josef Němeček dodává, tyto vozy byly nosnou součástí pražského metra, kdy obsluhovaly trať A a B i část tratě C. V živé paměti má, jak byl dopravní podnik v 90. letech tlačěn do generálních oprav těchto vozidel: „Byli jsme ale kategoricky proti, vzhledem k našim negativním zkušenostem z provozu těchto vozidel. Vozidla byla plná azbestu, dřeva, konstrukce byla kontaktním systémem, byla tedy 30 – 40 let zastaralá. Prosadili jsme, že budou ‚generálkována‘, ale ne podle ruské technologie, přesněji, že budou modernizována.“ Z 507 vozidel se podařilo 465 zmodernizovat a podle Němečka mají dnes parametry běžných evropských vozů s moderní regulací

stejněměrného proudu. „Kolem těchto vozidel chodím a starám se o ně 38 let. Ony nesly v Praze hlavní tíhu provozu v minulém i současném režimu. V současné době máme snahu prodloužit jejich životnost, což je i současný světový trend, čímž bychom městu ušetřili velké finanční prostředky na obnovu 93 souprav. A tak třeba vydají na pokračování této publikace,“ uzavřel Josef Němeček životopis „briket“, neboli „černých hub“, jak uvádí dopravní slang pojmenování vozů 81-71.

A nyní k druhému životopisu, tedy vzniku vlastní publikace. **Robert Mara** připomněl, že začala vznikat v roce 2007, kdy se připravoval článek o rychlodrážních jednotkách R1: „Při této příležitosti jsem se setkal s mnoha zajímavými lidmi. Uvědomil jsem si, že chybí komplexnější pojetí knižního zpracování vozového parku pražského metra. Přišlo mi to líto, protože je mezi námi mnoho pamětníků zprovozňování metra, oněch prvních okamžiků tohoto nového systému. Navázal jsem spolupráci s kolegou Davidem Prosickým, který mi byl pravou rukou a oporou při tvorbě všech dílů celé edice.“

Autoři podle původních plánů chtěli mít knihu k 81-71 na světě tak do dvou tří let. Ukázalo se však, že vozidla, kterých bylo v Praze ve službě 507 po dobu 31 let, souvisí s většinou klíčových událostí v metru, ať už jde o zmiňovaný požár, povodně, ukončení spolupráce se sovětskými partnery či následně modernizace.

A k dispozici nebyla žádná specializovaná literatura: „Měli jsme provozní příručky, dobové písemnosti, korespondence, záznamy, vzpomínky pamětníků. Stran této dobové dokumentace bylo na 25 tisíc, takže připravit výtah na 400 stran bylo velmi složité,“ popisuje Robert Mara a pokračuje: „V této souvislosti chci poděkovat zejména dvěma pánům – Mgr. Pavlu Fojtkovi, vedoucímu Archivu DPP, a Ing. Josefu Procházkovi, který pracoval ve správě vozového parku metra a shromažďoval provozní a technickou dokumentaci od počátku provozu.“

Poděkování míří také za historické snímky, a to Jaroslavu Řezáčovi, který působil jako dvorní fotograf Služby vozové DP-Metro. Z nové doby pak Davidu Prosickému a Bohuslavu Kotálovi, kteří v polovině 90. let převzali dokumentační štafetu a vytvořili nedocenitelný soukromý archiv. Ještě jednu neméně důležitou otázku Robert Mara připomněl: „Víme, že financování obdobných a navíc rozsáhlých knih pro úzký okruh čtenářů je problematické. V nejkritičtější chvíli se do projektu zapojil DPP, v této souvislosti se podařilo i získat sponzory, díky nimž mohla být zachována příznivá prodejní cena.“ Poděkování míří i k vydavateli Pavlu Malkusovi, který po dobu přípravy do konceptu nezasahoval a respektoval představy autorů.

Na závěr ještě otázka pro spoluautora, **Davidu Prosického** – čím byste chtěl nalákat čtenáře k přečtení této

knihy? „Když jsme dávali koncepci knihy dohromady, stále jsme řešili, jak odborně ji napsat. Jestli to mají být univerzitní skripta, nebo pohádka na dobrou noc. Asi je jasné, že jsme se snažili psát knihu, která si zachová určitý technický ráz, a když si ji koupí kdokoli se vztahem k dopravě, tak si ji rád nejen prolísta, ale i přečte.“ David hodnotí, že z jeho pohledu Robert text psal, jako kdyby byl již dvacet zaměstnancem metra, přestože jím nikdy nebyl. Přestože jde o technickou záležitost, kniha je čtivá. „Kdybych popsal naši spolupráci, Robert psal a já ani nestačil číst korektury, jinak jsem přispěl několika kapitolami a fotografiemi,“ říká a dodává, že kniha mapuje činnost spousty lidí, kteří na těchto vozech pracovali: „Jejich ochota se s námi podělit o informace byla obrovská a kniha je určitě i pro ně odměnou.“

Mnohé hloučky diskutujících při autogramiádě připomněly, že nejen vozy 81-71, ale pražské metro jako celek zasáhlo již několik generací. I když se na 400 stran nedá vměstnat vše, je a hlavně postupem času bude tento dvoukilogramový knižní počín svědectvím nesmazatelné etapy vývoje pražského metra. K tomu vyznání Davida Prosického na závěr: „Ještě jsem nebyl v první třídě, když v Praze vyjelo metro. Teď za námi chodí staří páni, kteří u toho byli, a děkují nám, že jsme toto dílo vydali. Ale za tím dílem stojí v první řadě oni. To bylo to zaznamenaní hodné, ta běžná lidská činnost, která má hodnotu.“

Vzácná fotografie části tvůrčího týmu v depu Kačerov před jízdou historickou soupravou 81-71.

Zleva: Ing. Milan Šrámek (81-71 a Škoda Plzeň), Oldřich Chára (pamětník), Jaroslav Řezáč (historické fotografie), Jiří Beněš (pamětník, recenzent), Ing. Vladimír Bílek (pamětník, hlavní recenzent, překladatel z RJ), Radek Sedláček (produkční spolupráce), David Prosický (hlavní spoluautor, fotografie), Robert Mara (vedoucí autorského kolektivu), Petr Moravec (pamětník, recenzent), Pavel Malkus (vydavatel), Ing. Ivo Mahel (spoluvůrce výkresů vozidel), Vladimír Říha (mapka sítě metra), Bohuslav Kotál (fotografie), Vilém Pevný (povodně 2002).



Libeňsko-vysočanské tramvajové jubileum

Na koho jiného se mohla obec Stará Libeň se svými průmyslovými podniky při snaze spojit se tramvajovou tratí s městem Prahou obrátit, než na zkušeného Františka Křížíka. Ten získal v roce 1892 od Vídně povolení, aby 19. března 1896 byl slavnostně zprovozněn první traťový úsek soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany. Výročí 120 let bylo příležitostí pro Prahu 8 a DPP připravit návštěvníkům pestrou „josefskou“ sobotu.

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



Davy cestujících nostalgickou jízdou ve dvou historických soupravách využily na lince 92 od Vysočanské přes Palmovku k vozovně v Kobylisích. Částečně tak kopírovaly druhou část Křížíkova tratě, otevřenou v říjnu 1896.



Na Elsnicově náměstí v rámci kulturního programu vystoupila např. dechová hudba, staropražská kapela, libeňští sokolové a také Pěvecký sbor DPP.



Kdo z návštěvníků slavností nezískal brožuru, mohl si historii elektrické dráhy přiblížit přímo na místě.



Přehlídka dobového oblečení, doplněná o postavy c. a k. vojáků i četníků patřila k oslavám výročí. Takto malá skupinka z nich na chvíli zastavila historickou tramvajovou soupravu v zastávce U Libeňského záměčku.



Zastávka zřízená na jeden den sloužila nejen historickým soupravám. Připomněla také svou dávnou existenci v těchto místech.



Původní konečná Křižikovy dráhy bývala v roce 1896 na Balabence pod dnešními mosty. Až o dva roky později se ale zcela naplnil smysl pojmenování dráhy, když se tramvaje rozjely až do Vysočan. Motorový vůz 2172 s přívěsem 1562, tzv. Krasinem, veze cestující právě vysočanským úsekem Křižikovy dráhy.



Před 125 lety (18. 7. 1891) zahájila, díky Františku Křižikovi, provoz první česká elektrická dráha – tramvaj z Letné ke Královské oboře
Před 120 lety (19. 3. 1896) František Křižík zahájil provoz na první trati soukromého dopravního podniku: Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany
Před 119 lety (13. 6. 1897) starosta Košíř Matěj Hlaváček zprovoznil soukromý podnik: Elektrické dráhy Smíchov – Košíře
Ve stejném roce (25. 6. 1897) Královské Vinohrady zahajují provoz vlastní městské elektrické dráhy
A 1. 9. 1897 zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy (předchůdce DPP), aby hned 18. 9. zahájily provoz na své první trati



Výsledky standardů kvality v roce 2015

Kvalita služby v rámci městské hromadné dopravy je měřena souborem tzv. standardů kvality. Dopravní podnik má již od roku 1997 zavedený Program kvality služby a v roce 2015 obsahoval soubor standardů kvality 11 skupin a dílčích standardů bylo celkem 37.

Text: **Pavel Vančura** • Ilustrační foto: **Petr Hejna**

V letošním roce přibude další standard a dva jsou ve zkušebním provozu. V příštím roce oslavíme již 20. rok existence Programu kvality služby. A jak dopadl ten 19. ročník z pohledu našeho a z pohledu celého systému Pražské integrované dopravy?

Z tabulky výsledků za DPP je patrné, že jsme nesplnili stanovenou úroveň náročnosti pouze u dvou standardů, přičemž čistota a vzhled vozidel tramvají je ovlivněna vnějšími faktory – především vandalismem. Lze tedy konstatovat, že výsledky jsou opravdu mimořádné a můžeme být spokojeni. Bohužel ale nikdy nic nebude dokonalé. Stále jsou oblasti, kam je třeba se zaměřit a kde je třeba hledat cesty ke zlepšení situace.

Prioritou pro rok 2016 jsou zastávky povrchové dopravy, resp. označnický na těchto zastávkách. Od března běží zkušební provoz měření stavu (kvality) označnicků jak tramvajových, tak i autobusových zastávek, o které se

stará DPP. Čas ukáže, zda dokážeme jejich stav zlepšit. Měření je pouze první krok, dále je třeba s výsledky pracovat, hledat vhodná řešení a samozřejmě také finanční prostředky, které budou efektivně vynaloženy.




Od roku 2010 pro autobusy a pak od roku 2013 i pro metro a tramvaje existují standardy kvality PID, tedy měřené organizací ROPID tak, aby se daly porovnávat úrovně kvality jednotlivých druhů dopravy, ale především autobusové dopravci mezi sebou. Část výsledků předává DPP organizaci ROPID ze svých měření, např. přesnost provozu či dostupnost výtahů a plošin v metru nebo počty nízkopodlažních vozidel. Ostatní standardy měří kontrolní pracovníci ROPID a skupina tzv. fiktivních zákazníků (z ROPIDu).

Zajišťují tak přenos tzv. subjektivního pohledu jednotlivého zákazníka do pohledu celkového, poměrně objektivního (měření probíhá v různých časech, na různých místech, různými fiktivními zákazníky, všichni mají ale nastavená stejná a jasná pravidla měření). Z hlediska statistického zpracování je zde pak celkem velká míra objektivizace měření jako celku.

Ve všech třech kategoriích plní DPP požadované standardy na velmi vysoké úrovni. V případě metra mluvíme o splněných všech



STANDARDY KVALITY – PLNĚNÍ (v procentech), rok 2015 po čtvrtletích

 Dopravní podnik hlavního města Prahy	úroveň náročnosti	Rok 2015			
		1Q	2Q	3Q	4Q
Přesnost provozu metra	95,00	98,36	98,02	98,10	97,42
Přesnost provozu tramvají	85,00	91,41	87,49	91,23	88,62
Přesnost provozu autobusů	80,00	89,58	85,95	87,84	82,79
Informování veřejnosti v provozu metra (stanice)	90,00	98,55	98,29	98,53	98,73
Informování veřejnosti – zastávky tramvajové dopravy	90,00	95,73	98,21	97,81	98,21
Informování veřejnosti – zastávky autobusové dopravy	90,00	98,39	95,31	95,76	96,39
Informování veřejnosti v provozu metra (vozy)	95,00	98,17	98,64	98,47	97,60
Informování veřejnosti – vozidla tramvají	95,00	99,76	99,47	98,31	98,75
Informování veřejnosti – vozidla – autobusy	95,00	99,73	99,80	99,90	99,85
Informování veřejnosti – lanová dráha Petřín	95,00	100,00	100,00	100,00	...**
Přijetí cestujících ve stanicích metra	90,00	95,27	96,37	95,57	93,21
Přijetí ve střediscích dopravních informací	90,00	97,62	97,92	100,00	95,83
Přijetí v předprodejích jízdenek	90,00	91,95	93,89	92,78	88,89
Přijetí střediskem telefonických informací	90,00	96,88	93,75	100,00	100,00
Stejnokroj – vzhled staničního personálu ve stanicích metra	95,00	100,00	99,79	100,00	100,00
Stejnokroj – vzhled zaměstnance JPT	95,00	99,18	99,59	99,28	99,25
Stejnokroj – vzhled zaměstnance JPA	95,00	99,89	99,95	99,76	99,91
Stejnokroj – vzhled zaměstnance lanové dráhy Petřín	95,00	100,00	100,00	100,00	...**
Funkčnost povrchových jízd. automatů na území hl. m. Prahy	90,00	93,33	93,33	92,00	90,00
Funkčnost jízdenkových automatů na území Středočeského kraje	90,00	100,00	98,89	98,89	98,89
Bezbariérová dostupnost metra	90,00	94,62	98,81	97,97	98,52
Komfort bezbariérových zařízení ve stanicích metra	80,00	94,24	96,80	97,13	97,13
Plnění grafikonu v provozu metra	99,50	99,97	99,98	99,98	99,97
Plnění grafikonu v provozu tramvají	99,80	99,89	99,83	99,83	99,88
Plnění grafikonu autobusů – městské linky	99,80	99,92	99,85	99,90	99,82
Plnění grafikonu autobusů – příměstské linky	99,90	99,97	99,95	99,97	99,96
Dostupnost přepravy ve stanicích metra	98,50	99,94	99,92	99,92	99,90
Čistota a vzhled vozidla metra – po úklidu	90,00	99,00	99,13	100,00	99,85
Čistota a vzhled vozidla metra – na trase	80,00	83,21	82,44	81,94	82,56
Čistota a vzhled vozidla tramvaje – po úklidu	90,00	97,79	98,17	96,73	97,81
Čistota a vzhled vozidla tramvaje – na trase	80,00	78,22	80,60	80,76	79,60
Čistota a vzhled vozidla – autobusy – po úklidu	90,00	98,80	98,76	98,76	98,77
Čistota a vzhled vozidla – autobusy – na trase	80,00	85,30	84,13	83,74	84,67
Bezpečnost provozu metra	98,00	✓ *	✓ *	✓ *	✓ *
Bezpečnost provozu autobusů	---	✓ *	✓ *	✓ *	✓ *
Energetická náročnost provozu vozidel metra	100,00	88,94	88,85	88,03	87,57
Vliv provozu autobusů na životní prostředí	60,00	65,78	65,00	65,81	63,66

Poznámky: * standard není hodnocen procentuálně/**LD – neměřeno (uzavřena kvůli rekonstrukci mostu Nebozízek)

standardech v letech 2014 i 2015. U tramvají stejně tak, jak vyplývá i z našich vlastních měření, je problémem vandalismus. V roce 2014 nebyl splněn standard čistota vozidel, v roce 2015 jsme se dostali mírně nad hranici úrovně náročnosti (90,50 %).

Z pohledu autobusů jsme se umístili spolu se společností „Martin UHER“ na první příčce. Měli jsme splněny všechny standardy, a tak můžeme hrdě nést označení „Dopravce PID s vysokou kvalitou“, což je nejlepší hodnocení. V některých oblastech dokonce hodně překračujeme požadované úrovně náročnosti, například u standardů týkajících se bezbariérovosti vozidel, u informování cestujících či v přesnosti provozu. Právě v autobusové dopravě jsou výsledky standardů kvality jedním z klíčových ukazatelů z hlediska porovnání mezi DPP a ostatními dopravci, které by se jinak odehrávalo prakticky pouze v rovině porovnání nákladů.

Lze tedy na závěr konstatovat, že založení Programu kvality služby a především jeho následná téměř dvacetiletá existence mělo a má smysl. DPP patří mezi nejlepší dopravní podniky a může se měřit se světovými metropolemi. Nic ovšem není zadarmo a vysoká kvalita už vůbec ne. Musíme tedy každý krok při zlepšování kvality poměřovat s efektivitou vynaložených peněz. Cílem je spokojený, tudíž platící zákazník. Dlužno také dodat, že vynikající výsledky jsou zásluhou každodenní práce všech zaměstnanců a především těch, kteří denně vozí naše zákazníky či se jinak starají o zajištění bezpečného a kvalitního provozu.



MHD v hledáčku fotografů: Jan Bajer

Důvodů pro napsání knihy existuje mnoho, některé jsou řekněme „tradiční“ (předání vlastních či cizích zkušeností a představ), jiné mohou být třeba i lehce kuriózní. Právě do této kategorie, myslím, patří i první publikace Jana Bajera *Tramvají po Českých Budějovicích*, kterou dal dohromady z výstřižků a archivních materiálů, aby se o dopravě ve městě, kde dva roky „kroutil“ vojnu, dozvěděl více...

Ptala se: **Jana Šejnohová** • Foto: **Jan Bajer a Petr Hejna**



Ačkoliv stěžejním tématem našeho rozhovoru bude vaše fotografická činnost, prozradte na úvod, co vás k pátrání po tramvajovém provozu v Českých Budějovicích přivedlo?

O tramvajích v Českých Budějovicích mi poprvé vyprávěl táta, který tam byl na školním výletě za první republiky. Když jsem pak dospěl a nastoupil na vojnu do Plané, pátral jsem v Budějovicích po informacích o tramvajích, avšak marně. Odvážil jsem se dokonce i do místního dopravního podniku, kde jsem příliš nepochodil. Přešlo pár desetiletí, než jsem se k „budějickým“ tramvajím vrátil, začal shromažďovat články, mapky a vůbec veškeré informace o nich. Ty jsem pak poslal společně s dopisem po kamarádovi Vojtovi Wolfovi (vydavatel Městské dopravy), který zrovna pořádal do Budějovic výlet za dopravními zajímavostmi, místnímu průvodci.

A odezva na sebe nenechala dlouho čekat...

Ozval se mi ing. Josef Bína, inspektor přes trolejbusové provozy v rámci republiky, a ten mi sehnal všechny možné materiály z archivu a spoustu fotek. Vše, co jsem potřeboval, mi oxeroxoval, a já z toho následně začal dávat dohromady první části

knihy. Když už jsem měl kus napsaný, seznámil jsem se s Janou Stropkovou, která mi umožnila přístup do archivu, v němž jsem našel přehledně utříděné všechny zbývající údaje o tramvajích. Technické popisy tramvajů s nákresy mi ochotně dodal Luboš Kysela. A tak jsem dal dohromady svou první knihu, která vyšla v roce 1999 v nákladu 1200 výtisků.

U jedné knihy však nezůstalo, po Českých Budějovicích přišly na řadu Mariánské Lázně, Teplice, Karlovy Vary a další...

Po slavnostním křtu premiérové knihy mě oslovil Luboš Kysela, kterému se knížka líbila, jestli bych nenapsal o dopravě v Mariánských Lázních. Nabídnul mi zároveň podklady a adresu jednoho místního nadšence, na něhož jsem se mohl obrátit. Spolu jsme pak v roce významného výročí „stvořili“ knížku *Mariánské Lázně – 100 let městské dopravy*. Toho se chytil kamarád Vojta Wolf, který společně s Jiřím Hertlem začal dávat dohromady Teplice. Knížku od začátku provázela smůla, nejdřív tragicky zahynuli oba autoři, pak povodeň vyplavila tiskárnu v Modřanech, kde se mělo tisknout, ale nakonec se všechno přece jen zvládlo. Postu-

Pohled z rampy muzea na zastávku Muzeum směrem od Mezibranské ulice za plískanice. Motorový vůz „devítioketník“ neboli „čtyřstovák“, odpoledne v neděli 12. 1. 1958. **Vzpomínka:** Když jsem se krátce po vyfocení snažil z negativu udělat fotku, nestála za nic. K negativu jsem se vrátil až po 58 letech. Pak stačilo pár minut práce na odstranění prachu a škrábanců a fotka konečně spatřila světlo světa.

peř časem jsem se dostal i k publikacím o dalších městech, některé jsem dával s místními autory dohromady, do jiných jsem třeba jen poskytl fotografie.

A jsme u našeho tématu, kdy jste začal fotografovat?

Fotit jsem začal v roce 1955. Táta měl takový starý měcháček, který měl světelnost 1:11, takže se dalo fotit na jednadvacítku jediné, když svítlo slunce, v létě se pak dalo fotit i na sedmnáctku. První, co mě zajímalo z toho, co jezdilo, byla nová čtyřka: Tě-jednička s evidenčním číslem 5001. Tento vůz je teď v Muzeu MHD.

Ve vaší fotografické činnosti se po vojně vyskytuje určitá pauza, čím byla způsobena?

Když jsem se vrátil z vojny, měl jsem jiné zájmy, i když tramvaje jsem neopustil. Pořád jsem se na ně koukal, pořád jsem je fotil, i když míř. Pravdou je, že tím, co zabíjí jakoukoliv fotografickou činnost, je práce pro šuplík. Když má člověk společnost stejně praštěných lidí, kteří si vzájemně ukazují fotky, tak to jde. To má něco do sebe. Ale když fotky ukazu-

Příběh posledního políčka

„V neděli dopoledne, 21. července 1957, jsem šel vrátit kamarádovi vypůjčený foťák. Byl to výrobek družstva Druopta, zvaný Druex, formát 6x6, napodobující oblíbený Flexaret, o světelnosti 1:6,3. Šel jsem z Nuslí, kde jsem tehdy bydlel, a když jsem uviděl na konečné šestky (obratišťe Dětská nemocnice – pozn. red.), odložené tři krasiny, ozářené letním sluncem, neváhal jsem a stiskl spoušť. Tím jsem také využil poslední políčko filmu a mohl prázdný přístroj odevzdat kamarádovi, který bydlel nedaleko,“ popisuje příběh staré fotografie z ulice Boženy Němcové fotograf Jan Bajer.





jete pouze rodině a známým, kteří mají jediný zájem o tramvaje ten, aby jim neujely, tak to vaše hobby zabíjí, až pomalu umře. K focení jsem se vrátil v roce 1979, kdy se začaly ve Vokovicích pořádat dětské dny

neocení. Kazy se dají vyretušovat a fotografie má pak úplně jinou kvalitu. To samé platí pro případy, kdy máte na fotce pouze půlku něčeho zásadního. Je možné to odříznout, ale aby se neporušil formát, je lepší retušovat. Grafický editor to umí a retuš jde nádherně.

I díky tomuto „útlumu“ není váš fotoarchiv tak bohatý jako u některých kolegů...

To je pravda. Fotek, které se mi opravdu líbí a které jsem dal do speciální sady, již má k dispozici třeba i Pavel Fojtík z archivu DPP, těch je kolem dvou set. Není toho moc, ale jsou to pečlivě vybrané fotky, které stojí za to. Ovšem těch ostatních, především nových, mám podstatně více. Zvláště když jsem v roce 2002 začal fotit na „digi“.

Fotky, které nejen stojí za to, ale také jsou krásně dopravené pomocí Photoshopu, k němuž máte velmi kladný vztah...

Photoshop je můj kamarád. Třeba když máte staré fotky z kinofilmu, tak jsou skoro vždycky poškrábané. Někteří sice říkají: „To tak necháme, je to dobové.“ Na to mám ale jiný názor. Dobové to sice je, nikdo vám to však

Měl a máte ještě stále nějaké místo, odkud rád fotíte své milované tramvaje?

Prvním je místo na břehu veletoku zvaného Botič, a sice tam, kde křížuje železniční trať. Právě v těchto místech, na lávce, jsme se kdysi s klukama bavili tím, že jsme za-

konečně barevné fotky. Tehdy to nebyla levná záležitost, a tak se většinou fotilo černobíle. Barevné diapozitivy byly sice levnější, ale musely se promítat. Ulicí Na Florenci opustily tramvaje v dubnu 1983, ale poslední koleje byly odstraněny teprve v říjnu 2013 (květen 1961).

pisovali evidenční čísla tramvajů a soutěžili, kdo získá největší číslo. Další oblíbené místo je u Palackého mostu, jenže dřív se zde fotilo líp než dnes. Teď když se tam postavíte a čekáte, až najede tramvaj, tak v okamžiku, kdy zmáčknete spoušť, zpravidla projede nákladřák. A máte po srandě. Obecně lze říct, že každý obrázek, kde je víc než jedna tramvaj, je hezký.

Autor „snímku posledního policička“ Jan Bajer po téměř půl století na „místě činu“ v ulici Boženy Němcové.



Jan Bajer (77) své dětství prožil v Nuselském údolí, kde se také zamiloval do tramvajů, které ho provázejí celým životem. Jeho oblíbeným tramvajovým typem je „mevro“, neboli třídvéřová ponorka, z novějších pak Těšestka. Fotografováním dopravy se zabývá od roku 1955, jeho oblíbenými pražskými fotopointy byly a jsou mj. Palackého náměstí, Václavské náměstí, Tylovo náměstí a konečná šestky na Karlově. Je autorem a spoluautorem řady publikací o městské dopravě v ČR.

London Transport Museum – díl čtvrtý

V dnešním dílu článku se formou fotoreportáže zaměříme na interaktivní prvky expozic muzea. Kromě patrně nejoblíbenějších simulátorů jízdy vlaků metra jsou to např. diorámata s kukátkou a směrovým zvukovým doprovodem, naučná zastavení pro děti, přístupné interiéry vybraných historických vozidel či informační LCD panely.

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

Simulátory jízdy vlaků jsou v dnešní době realitou, s níž je možné vhodně doplňovat expozice a seznamovat návštěvníky s realitou drážního provozu. LTM patří v této oblasti k průkopníkům. Již v raných dobách mělo ve svých sbírkách staříkové výcvikové makety stanišť strojvedoucích, na nichž byl původně školen provozní personál. Nejednalo se o simulátory v dnešním slova smyslu, krátký traťový úsek byl zpravidla znázorňován průmětem z odvíječického se filmového pásu, popř. dalšími dobovými technologiemi, a vazby na ovládací prvky byly velmi nedokonalé.

S rozvojem výpočetní techniky bylo možné přejít na počítačové simulátory, kterých je v muzeu hned několik. LTM mělo své simulátory od roku 2005 postaveny na japonském software BVE Trainsim 4, v roce 2010 přešlo na open-source platformu OpenBVE. Nejdokonalěji provedený simulátor je zabudován do makety kabiny vozu „1996-stock“, která připomíná éru budování moderního prodloužení Jubilee Line Extension (1993 – 1999), jež do londýnského metra přineslo několik významných technických novinek (vlakový zabezpečovací technologie CBTC či oddělovací stěny s posuvnými dveřmi na hranách nástupišť). Do ostatních simulátorů je



Pohled na simulátor vozu metra (1996-stock), který patří k nejlépe provedeným v expozici LTM. Celoroční neutuchající zájem veřejnosti podtrhuje význam simulátorů v současných dopravních muzeích.

implementován stejný software, ale jejich funkcionality jsou omezenější.

V dnešní době tyto simulátory ani zdaleka nepředstavují technickou špičku, a to ani mezi train-simulátory pro železniční nadšence. Hlavním cílem je poskytnout návštěvníkům interaktivní kontakt se skutečným provozem bez nároků na dokonalou věrnost. Navíc musí při relativně nízkých pořizovacích a udržovacích nákladech vydržet velmi náročný

celoroční provoz při zachování vysoké spolehlivosti, což vyžaduje i robustní technické řešení. Často jsou s muzejními zařízeními srovnávány nejmodernější simulátory používané v současnosti v Nesden Underground Training Centre, kde se školí noví strojvedoucí pro londýnské metro. Ty jsou vyvíjeny na míru skutečnému provozu s podstatně dokonalejší topologií sítě, přesným ovládním a možnostmi simulace různých pro-



Vlevo: Detail technického vybavení u diorámatu z výstavby Metropolitan Railway hloubením z povrchu (cut-and-cover). Několika kukátkami se směrovými mikrofony je možné sledovat velmi věrně situace, které by na rozměrném modelu jinak zcela zanikly.



Vpravo: Naučné pohyblivé modely různých provedení výtahů a evakuačních schodišť.



vozních situací. Jejich pořizovací náklady jsou však nesrovnatelně vyšší.


Interaktivní prvky však tvoří jen simulátory jízdy vlaků. Velmi propracovanou oblastí jsou trojrozměrná diorámata. Od klasického pojetí se odlišují vesměs dokonalým nasvícením a dále zvětšovacími lupami se směrovými mikrofony, díky nimž je možné maximálně využít potenciál

detailních modelů. Z velkého modelu je tak možné si přiblížit detailní mikrosituace, kde probíhají reálné dialogy osob vztažené k danému tématu. Jiné, techničtější pojeté modely pro změnu demonstrují funkci zajímavých technických zařízení městské hromadné dopravy (např. výtahy, eskalátory, sopouchy pro odvod kouře z parní podzemní dráhy)

Interiér vozu první elektrické podzemní dráhy na světě z roku 1890 s figurínami v dobovém oblečení. První část vozu je přístupná veřejnosti. Předlohou pro tvář spícího cestujícího při levé straně byl dlouholetý ředitel LTM Sam Mullins.

či technologie výstavby (např. razičí štíty tunelů).

Citlivě je pracováno se zpřístupňováním interiérů historických vozidel. Tato problematika je předmětem častých diskuzí – proti snaze o zpřístupnění a navození dobové atmosféry totiž hovoří riziko poškození cenných exponátů některými bezohlednými návštěvníky. V expozici LTM je velká část vozidel zpřístupněna, ale vždy pouze v určité sekci, kde je možné se i vyfotografovat s figurínami v dobových oblecích.

V expozicích nalezneme i několik generací dotykových i nedotykových LCD panelů s projekcí nebo krátkými tematickými prezentacemi. Tato oblast nepatří k silným stránkám muzea. Provozované systémy jsou vesměs zastaralé a nepřiliš nápadité. Při stávajících cenách kvalitních multimediálních prvků i jejich odpovídajícího programového vybavení je však pochopitelná jistá zdrženlivost vůči těmto technologiím. Výjimku v době naší návštěvy tvořila malá expozice k budování metropolitní železnice Crossrail, kde byly na velkých LCD panelech promítány zdařilé animace i reálné záběry stavby, pro dětské interaktivní hry bylo dále využito upravených tabletů iPad. 

Nejstarší simulátor reprezentuje stanoviště strojvedoucího soupravy metra z roku 1938. Ovládání je provedeno pouze pro kliku řídicího kontroléru a brzdiče tlakovzdušné brzdy. Ostatní prvky nejsou aktivní.



Dubnový historický kaleidoskop 2016

V dubnovém historickém kaleidoskopu si tentokrát připomeneme jednu zajímavou, částečně zapomenutou budovu a také 40. výročí zahájení provozu po neobvyklé provizorní tramvajové trati v centru Prahy.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Foto: Archiv DPP, Fortepan a Ivo Mahel**

OHLÉDNUTÍ ZA „TRAFAČKOU“

V loňském roce byla zbořena – pro mnohé lidi legendární – „Trafáčka“, alternativní kulturní a rezidenční centrum současného umění. Můžete si položit otázku, proč by nás v historickém kaleidoskopu mělo něco takového zajímat. Zmatek pak přináší informace z Wikipedie, která vysvětluje, že „Trafáčka je budova bývalé trafostanice a elektrorozvodny ČKD v Praze 9-Libni“. Právě tato věta nás přiměla, abychom se jí v kaleidoskopu zabývali, i když nemá žádné kulaté výročí. Historie městské dopravy se týká mnohem víc, než by nás napadlo.

V souvislosti s územním rozvojem nově vznikající Velké Prahy se Elektrické podniky hlavního města Prahy začaly připravovat na očekávanou zvýšenou poptávku po elektřině v domech, které se měly stavět v oblasti Libně, a pochopitelně v této části metropole také očekávaly další rozvoj tramvajové dopravy. K tomu bylo zapotřebí vybudovat novou rozvodnou a transformační stanici 22/3 kV, jejíž součástí měla být i tramvajová měnirna. Projektová dokumentace byla vypracována před 95 lety, v dubnu 1921 (tak přece jen tu máme i nějaké výročí), 19. srpna 1921 stavbu schválila městská rada, o rok později



Nahoře: Toto je původní podoba rozvodné, transformační stanice a měnirny Českomoravská v roce 1922 v době montáže prvních technologií. Okolní obytné domy Elektrických podniků ještě nestály.

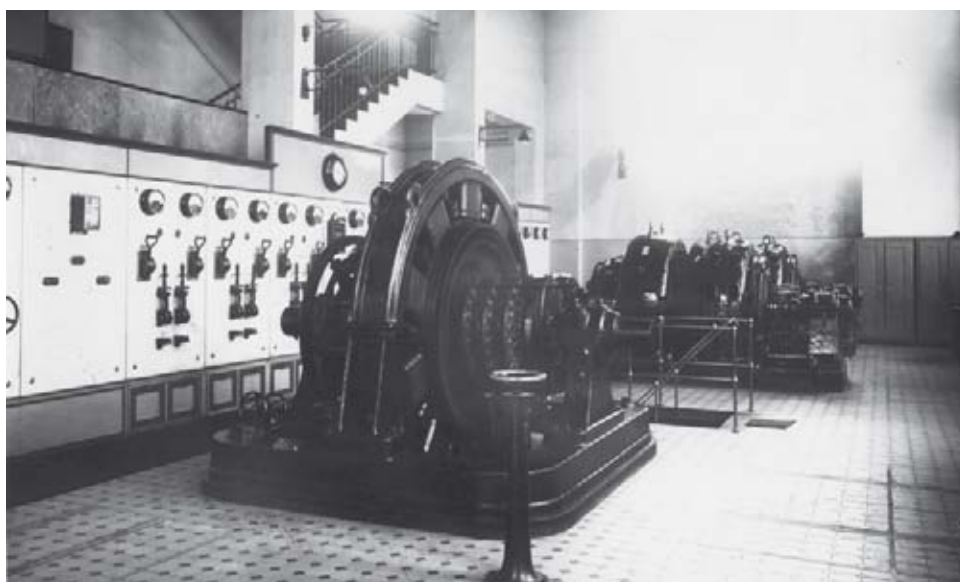
Dole: Interiér tramvajové měnirny Českomoravská po dokončení.

už samotná budova stála a začalo se s montáží technologií.

Pokud jste „Trafáčku“ někdy v posledních letech či desetiletích zaregistrovali, musíme upozornit, že v době, kdy vznikla, vypadala jinak. Celý objekt rozvodné a transformační stanice se vlastně skládal ze dvou propojených budov. Podél dnešní ulice Kurta Konráda (tehdy se jmenovala Grégrova) stála 18,3 m vysoká, částečně čtyřpodlažní budova

(dobové dokumenty hovoří – nepočítaje suterén a podkroví – o přízemí, zvýšeném přízemí a dvou patrech) s poměrně komplikovaným příčným řežem. K ní na straně ulice přiléhala přízemní trakt se čtyřmi kobkami pro velké transformátory 22/3 kV a dvěma větracími šachtami přiléhajícími k hlavní budově, které dodávaly charakteristickou podobu. V této budově byly rozvodny kobkového uspořádání pro napětí 22 a 3 kV.

Na severozápadní straně, podél dnešní Ocelářské ulice, přiléhala budova strojovny vysoká 11,5 m se schodištěm a malou kancelářskou místností na straně dvora. V hale strojovny bylo místo pro čtyři usměrňovače pro výrobu stejnosměrného proudu pro tramvaje. Tato část tedy byla tramvajovou měnirnou. Protože stanice, tehdy označovaná podle hlavní zdejší ulice jménem Českomoravská, byla v blízkosti tramvajové tratě, byla k ní pro dopravu transformátorů, případně usměrňovačů postavena tramvajová kolej, která měla jednu větev podél transformátorových kobek, druhá pak vedla až do strojovny vybavené jeřábem o nosnosti 15 tun. Kolej se zpočát-

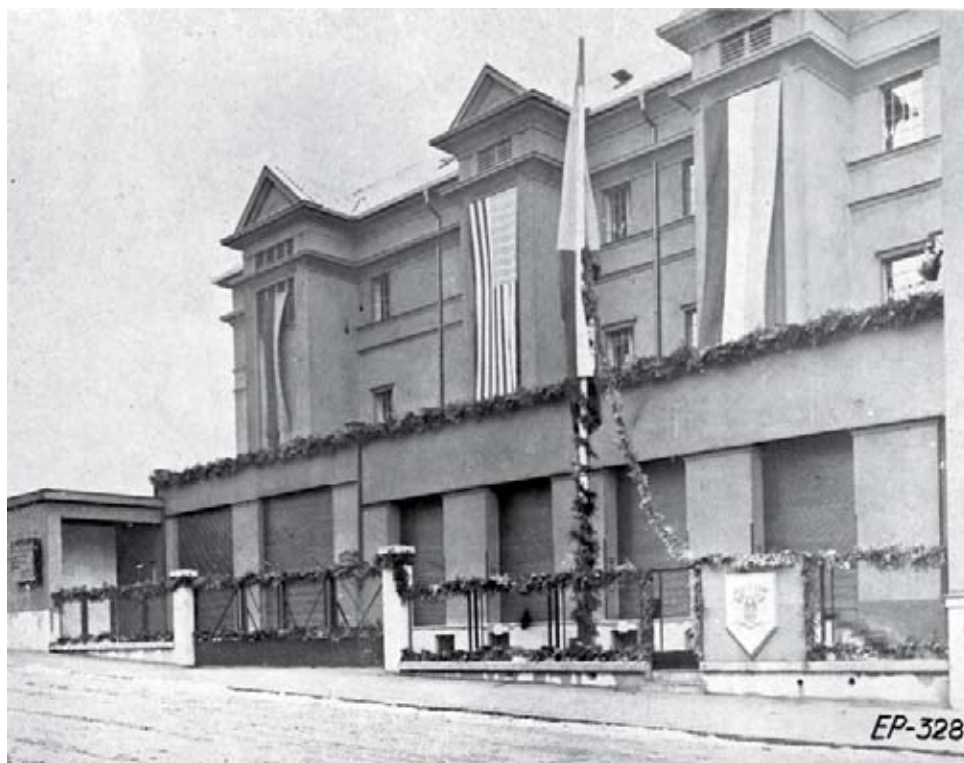


ku napojovala jen v případě potřeby povrchovým obloukem či výhybkou, později trvalou výhybkou.

Transformační stanice s rozvodnou byla uvedena do částečného provozu 9. září 1922 (zprovozněny první tři transformátory), první usměrňovač v měničně byl – podle dostupných informací – uveden do provozu až v roce 1924. Jednalo se o konvertor o výkonu 1000 kW. V roce 1925 byla celá stanice v plném provozu. Do měničny byly tehdy převezeny dva starší kaskádové transformátory, každý o výkonu 450 kW, jeden z Karlova a druhý ze staré měničny na Švábkách.

V roce 1930 byla rozvodná a transformační stanice rozšířena o přístavbu směrem k Českomoravské ulici se dvěma transformačními kobkami a rozvodnou s třetí větrací šachtou. Rozšířen byl i výkon měničny zapojením nové konvertorové soustavy s automatickým řaděním o výkonu 1000 kW. V té době, po výměně starších strojů, měla měnična celkový výkon 3450 kW. Na rohu Grégrovy a Českomoravské ulice byl malý přízemní obchod.

Pro úplnost dodejme, že Elektrické podniky v sousedství rozvodny a měničny postavily soubor obytných domů, na rohu dnešní Ocelářské a Českomoravské býval poštovní úřad. Od roku 1936 nesla transformační stanice i měnična jméno významného elektrotechnika Nikoly Tesly. Zásadní změnu přineslo bombardování Libně a Vysočan na 25. března 1945. Rozvodna dostala zásah a poškozena byla i měnična, ve které s ohledem na stabilitu



budovy nebylo dovoleno používat jeřáb. Dvě patra rozvodny musela být snesena a celá stanice tak ztratila svoji typickou podobu. Budova byla nyní vysoká jen přibližně 7 metrů místo původních 18,3. Havarijní stav měničny vedl v roce 1947 k rozhodnutí měničnu i transformační stanici zrušit.

Než mohla být pro tramvaje postavena nová měnična, tzv. Teslova II (dnes prostě Libeň) v ulici V Mezihoří, musela být postavena měnična provizorní. Byla to zděná budova, jež zabírala vyjma chodníku celou šířku ulice Kurta Konráda, ve které byly umístěny tři usměrňovače (konvertory), pro něž byly v přístavku tři transformátory. Měnična byla uvede-

V odborném časopisu Elektrická služba, vydávaném Elektrickými podniky, jsme našli fotografii transformační stanice a rozvodny, jak vypadala v roce 1936 při slavnostním přejmenování na Teslovu.

Tak vypadal komplex obytných domů a transformační stanice Českomoravská po dokončení. Snímek je asi z roku 1931.

na do provozu v roce 1949. Ve staré budově Dopravní podnik ještě dále používal jeden konvertor a tři kobky rozvodny 22 kV. V rámci delimitace mezi Dopravním podnikem a Pražskými energetickými rozvodnými závody Praha (RPR) zůstala stará budova energetice, prozatímní měnična připadla od 1. ledna 1951 DPP.

Provizorium sloužilo do roku 1957, kdy zahájila činnost nová měnična Libeň. Stará rozvodna a měnična pak sloužila různým účelům, například jako skladiště distribučních transformátorů apod. Objekt provizorní měničny zabíral ulici Kurta Konráda ještě v roce 1975, později byl zbořen. Na počátku nového tisíciletí Pražská

>>>



Nahore: Pohled na torzo Teslovy trafostanice a měničny 16. listopadu 2011 na snímku převzatém z internetových stránek o Trafáčce. (Foto ŠJů, Wikimedia Commons)

energetika (nástupce někdejších RPR) už objekt nepotřebovala a ten přešel na Pražskou správu nemovitostí, která od 5. prosince 2006 pronajala starý areál bývalé Teslovy transformační a měničnice a přilehlé obytné domy skupině výtvarných umělců, kteří zde vytvořili již zmíněné Alternativní kulturní a rezidenční centrum Trafačka. Díky nim opuštěná stanice přežila jako zajímavá památka z historie pražského elektrárenství a městské dopravy ještě řadu let. Výtvarníci v Trafačce ukončili činnost 14. prosince 2014 a v říjnu 2015 byl celý areál někdejších Elektrických podniků zbořen. Jako trafostanice ČKD, jak sděluje Wikipedie, tedy nesloužil.

KDYŽ TRAMVAJE JEZDILY „MYŠÍ DÍROU“

Pamatujete si ještě dobu, kdy při stavbě prvního provozního úseku tratě A metra jezdily tramvaje tzv. Myší dírou? Od zahájení provozu právě uplynulo 40 let. Myší díra bylo lidové pojmenování bezejmenné úzké uličky, která propojovala Jungmannovo náměstí s křižovatkou Můstek. Několik desetiletí tudy dokonce jezdily i automobily, ale samozřejmě jen jednosměrně. Na začátku ulice byly dva semafore, jeden, který povoloval jízdu směrem do ulice Na Příkopě, druhý umožňoval odbočení na Václavské náměstí. Výše naznačený tramvajový provoz v této uličce samozřejmě nebyl možný bez zboření rohového domu s prodejnou Maďarské kultury.

Výstavba stanice metra Můstek (či přesněji podchodu pod touto křižovatkou a vestibulu) si vyžádala celou řadu omezení tramvajového provozu. Protože zde bylo nutné postavit mostní provizorium, první zásah do tramvajové dopravy přišel 9. ledna 1976, kdy musely být dlouhodobě zrušeny kolejové oblouky u Koruny, propojující ulici Na Příkopě s Václavským náměstím. Aby se uvolnil prostor pro stavbu provizoria, o dva dny později byla uvedena do provozu malá přeložka tramvajové tratě. Provoz ve směru z ulice 28. října byl převeden na původní rozřazovací kolej pro jízdu od Prašné brány na Václavské náměstí a na konci někdejšího trojkolejného úseku se provizorním obloukem vracel na původní kolej. Tím byl u Koruny uvolněn prostor pro zahájení stavebních prací na provizorním mostě.



Další přerušení provozu přišlo 22. března 1976, kdy z důvodu výstavby první fáze kolejové přeložky byl přerušen provoz na celé křižovatce Můstek a přilehlých úsecích, protože se vkládalo kolejové rozvětvení na Jungmannově náměstí a zřizovalo se propojení Václavského náměstí s „Myší dírou“. Ráno 3. dubna 1976 po provizorní trati projely první tramvaje. Současně ale dál byla v provozu i původní trať v ulici 28. října. Nyní po ní bylo možné jezdit jen směrem k Prašné bráně a opačně. Zprovozněním nové tratě se uvolnil prostor pro další fázi stavby provizorního mostu přes budoucí staveniště podchodu. Od 4. června 1976 byl dlouhodobě přerušen provoz v ulici 28. října a napojovala se trať z „Myší díry“ na mostní provizorium. Potřebné výhybky zde už byly vloženy při stavbě první etapy. O dva dny později, 6. června večer, se již jezdilo po mostním provizoriu a stavba podchodu se mohla rozběhnout naplno.

Provizorní trať v „Myší díře“ sloužila


Vzácný snímek z internetových stránek Fortepanu zachytil „Myší díru“ v původní podobě ještě s automobilovým provozem.

Tak to vypadalo na trati v „Myší díře“ 28. října 1976. Zrovna tudy projíždí vůz T3 č. 6793, nasazený na lince č. 7.



tramvajím téměř dva roky. Obnova provozu na křižovatce Můstek proběhla opět ve dvou etapách. Nejprve byl od 14. ledna do 10. února 1978 přerušen z důvodu napojování definitivní tratě provoz ve směru Prašná brána – Jungmannovo náměstí a současně skončil provoz po provizorním mostě. Skončením výluky byl obnoven provoz v ulici 28. října – zatím bez propojení na Václavské náměstí – a konečně 6. března byl ukončen provoz na provizorní trati v „Myší díře“. A aby bylo možné na Můstku dokončit definitivní kolejistiště, nejezdilo se téměř tři týdny po Václavském náměstí. Teprve 25. března 1978 ráno byl na křižovatce Můstek obnoven pravidelný provoz ve všech směrech jako před stavbou metra. Jak je patrné z uvedených mnoha dat, stavba stanice metra přinesla v poměrně krátké době celou řadu změn v tramvajové dopravě. V každém případě se trať v „Myší díře“ stala zajímavou kapitolou v historii pražské tramvajové dopravy a současně se zařadila mezi pražské tramvajové tratě s nejkratší dobou existence.

JEDNÍM SOUVĚTÍM

Před deseti lety, 6. dubna 2006, vyjela na lince č. 3 poprvé s cestujícími první článková nízkopodlažní tramvaj 14T č. 9111. Před 110 lety, 15. dubna 1906, byl zahájen tramvajový provoz v úseku od smíchovského Západního nádraží k Červené zahradě (dnes zastávka ČSAD Smíchov), ačkoliv trať byla dokončena již v roce 1902. 

UITP oslaví autobusové jubileum v Praze

Ve dnech 12. – 13. května 2016 bude DPP hostit jubilejní 100. jednání Autobusové komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP). Kromě ohlednutí do bohaté historie budou na programu samozřejmě témata dalšího rozvoje, mezi která patří např. i elektrobusové projekty.

Text: Jan Barchánek a Jiří Došlý • Foto: Petr Hejna

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP (z francouzského **L'Union internationale des transports publics**) je světová organizace významných subjektů působících v tomto oboru, která byla založena v roce 1885 se sídlem v Bruselu. Organizace má kolem **1400 členů z 96 států světa a je tak se svými více jak 16 tisíci kontakty největším globálním hráčem v oblasti veřejné dopravy**. Zabývá se všemi formami městské a regionální dopravy, jako je metro, autobusová doprava, městské a regionální kolejové dráhy, vodní doprava apod. Členská základna se skládá z provozovatelů veřejné dopravy, místních, regionálních i národních autorit, výzkumných a akademických institucí i průmyslových podniků.

UITP si stanovilo ambiciózní cíle, mezi které patří podpora inovací a řešení pro budoucnost, obhajoba veřejné dopravy i udržitelné mobility a zajišťování funkce globálního centra znalostí. K dosažení těchto cílů organizuje **periodické kongresy, výstavy, workshopy a jiné aktivity na nejširší témata veřejné dopravy**. Aktivně zajišťuje studie, podílí se na mezinárodních projektech a informuje o výsledcích výzkumu, včetně přenosu zkušeností a názorů z různých zemí formou stanovisek pro rozhodovací orgány či média.

Celosvětově největší podíl na veřejné dopravě, a logicky tedy i v UITP, mají společnosti z oblasti autobusové dopravy. Struktura UITP prošla dlouhým vývojem a řadou změn,

přičemž aktuálně jsou členové z autobusové oblasti zařazeni do tzv. autobusové divize, jejímž výkonným orgánem je právě **Autobusová komise**. Činnosti tohoto orgánu se přímo účastní okolo 60 zástupců provozovatelů veřejné autobusové dopravy z celého světa. Kritériem pro členství v komisi je aktivita příslušného provozovatele na lokální i mezinárodní úrovni, ochota k výměně zkušeností a aktivní zapojení do činnosti komise i navazujících projektů. Při pravidelném cyklu dvou jednání komise za rok tak letos v květnu Autobusová komise oslaví již úctyhodných 50 let činnosti.

DPP se zapojil do autobusových aktivit UITP v roce 1994 prostřednictvím Ing. Jiřího Šubrta. Díky významné podpoře mezinárodních aktivit ze strany generálního ředitele Ing. Milana Houfka a aktivnímu přístupu řady dalších klíčových osob v rámci DPP k výměně zkušeností a rozvojovým projektům v oblasti autobusů (Ing. Došek, Ing. Špitzer a mnoho dalších) si DPP postupně vybudoval velmi silnou pozici v rámci autobusové části UITP. Důkazem toho bylo mj. i čtyřleté období, kdy Ing. Šubrt zastával pozici viceprezidenta Autobusové komise.

V rámci Autobusové komise se DPP podílel na řadě různých aktivit a projektů. Mezi nejzásadnější patřily např. složitá **jednání k evropské legislativě v oblasti pracovní doby a přestávek či zajištění výjimky z užívání tachografů pro městskou autobusovou dopravu**.



Významným příspěvkem Ing. Šubrta a také bezpečnostního ředitele DPP Ing. Fedorka bylo vedení pracovní skupiny, která vytvořila **manuál doporučených postupů pro zajištění bezpečnosti autobusové dopravy**.

Od podzimu 2011 je zástupcem DPP v autobusové komisi Ing. Jan Barchánek. Kromě pokračování aktivní činnosti v jednotlivých pracovních skupinách komise se díky podpoře managementu podařilo zapojit DPP do klíčových evropských rozvojových projektů v autobusové dopravě, které probíhají pod vedením Autobusové komise nebo v úzké spolupráci s ní. Z dokončených projektů je vhodné zmínit např. **EBSF** (Evropský autobusový systém budoucnosti) nebo **3IBS** (Inteligentní, inovativní a integrované autobusové systémy), jejichž závěry a doporučení byly v DPP využity v rámci úprav specifikací vozidel či rozvoje řídicích a informačních systémů. Aktuální projekty **ZeEUS** (Bezemisní městské autobusové systémy) a **ELIPTIC** (Elektrifikace městské autobusové dopravy) se týkají horkého tématu elektrobusů a výměny zkušeností a doporučení mezi pilotními projekty v jednotlivých evropských městech. V oblasti elektrobusů jsou dále velmi významné aktivity autobusové komise UITP směrem k evropské standardizaci nabíjecích systémů, kde je opět úzká spolupráce s DPP a naším prostřednictvím i se Sdružením dopravních podniků ČR.

Pořádání jubilejního jednání autobusové komise není jen oceněním DPP za dlouhodobý přínos v rámci UITP, ale také možností předvést praktickou realizaci některých doporučení a diskutovaných rozvojových projektů přímo v rámci pražské MHD. V neposlední řadě se však jedná i o závazek dalšího pokračování aktivní role DPP v Autobusové komisi i dalších komisích UITP, a to nejen pro reprezentaci názorů, potřeb a cílů DPP a Prahy, ale dle možností i zastupování zájmů ostatních měst a dopravních podniků v České republice.

Snímek byl pořízen na přelomu září a října 2013, kdy Praha hostila výroční zasedání Podvýboru kolejových vozidel UITP.





Jarmark s pestrou paletou jara

Již potřetí se na půdě Dopravního podniku konala výstava rukodělných předmětů, tentokrát s jarní a velikonoční tematikou. Svátky jara si tak mohly především návštěvnice jarmarku zpestřit nejen inspirací pro výzdobu svých příbytků na období Velikonoc, ale udělat radost sobě a svým blízkým. O akci se výrobou i organizací postaraly Irena Rezková a Jitka Klučková. O tom, jak byl úspěšný letošní ročník, jsem si s oběma milými dámami moc ráda povídala.

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

Na úvod bych se vás ráda zeptala, kde se vzal nápad uspořádat první výstavu ručně vyrobených předmětů?

Irena: První impulz vzešel z diskusí s kolegyněmi. Povídaly jsme si o tom, co která z nás kutí, a Zdeňka nabídla Jitce, jestli by si nechtěla uspořádat výstavu svých výrobků. Společně se pak obrátily na mě, abychom vytvořily tým.

Jitka: Já jsem do toho nechtěla jít sama. Přemýšlela jsem o tom a svěřila se doma s nápadem i svému muži. Ten mě v myšlence mých kolegyně podpořil a řekl, ať to zkusím. Sama bych do toho nešla, ale ve dvou se to lépe táhne. Irena mou výzvu přijala a já jsem ráda, že na výstavě můžeme společně naši práci nejen vystavovat, ale i lidem, kterým se naše výrobky líbí, nabídnout.

Ukázka využití ubrouskové metody na kamenech. O dalších vychytávkách se dočtete v rozhovoru.



Vidím, že každá jste zaměřená na jiný druh ruční práce. Mohly byste své výrobky představit?

Irena: Za mnou jdou hlavně svícní, ať již zdobené drátkem nebo korálky. Na jaro jsem tentokrát dělala svícní natírané barvami, zdobené krajkou a mašlemi s různými jarními motivy. A pak dělám kameny, to je má velká vášeň. Zde používám takzvanou ubrouskovou techniku. Mám doma velmi hravého pejska, se kterým chodím na dlouhé procházky. Po cestě sbírám různé veliké kameny a domů pak chodím ověšena taškami. Na nasbírané kameny aplikuji přírodní motivy.

Jitka: Já zase ráda šiji, vyrábím šité výrobky. Je to tak čtyři roky zpátky, co mě zaujala metoda patchwork. Jsem odmalička takový kutil, ráda zkouším

nové věci týkající se ručních prací. To je taková má parketa. Brouzdala jsem po internetu a patchwork mě pohtil natolik, že jsem začala tuto techniku číst a studovat. Začínala jsem s látkovými kabelkami, zkoušela jsem různé patchworkové techniky. Tentokrát jsem měla ještě starý šicí stroj, „Veritasku“, ale postupem času, kdy jsem začala dělat s koženkou, jsem potřebovala lepší mašinu. Proto jsem si našetřila na profesionální šicí stroj, který šije i vyšívá. Koníček se mi teď rozkládá po celém bytě. Je to láska na zbytek života. V hlavě mám stále spousty nápadů a zkusím i různé nové věci v novém programu, který k tomu používám.

Takže ani ruční práce se dnes neobejdou bez programování a počítače?

Jitka: Prakticky ne. Mám ráda technické věci a vyšívací program mi právě spolupracuje s tím grafickým, který znám déle. Dělam si totiž sama i animace a grafické obrázky. Takže cokoli si nakreslím, dám do grafického programu a pak převedu do png formátu. Bohužel i tento koníček, ostatně jako většina z nich, se dost prodraží. Látky, které jsou kvalitní, jsou také velmi drahé, nemluvě o koženice, a samozřejmě o spoustě času.



Obaly na knihy - nejoblíbenější jsou ty s „kočičáky“.

A Irena, jak jste na tom vy s technikou výroby? Také používáte ke své práci počítač?

Irena: Já naštěstí potřebuji k výrobě pouze tři druhy kleští, dráty, korálky, trpělivost, fantazii a dobré světlo. A když se vrátím k té technice ubrouskovou metodou, tak k té mi stačí obyčejný třívrstvý ubrousek s jakýmkoli motivem. Rozeberu ho tak, že spodní dvě vrstvy odeberu, aby zůstala jen ta vrstva s motivem. Z ubrousku daný obrazec vystřihnu a na čistý, suchý podklad potřený speciálním lepidlem nalepím obrázek, nechám zaschnout, přetřu fixačním lakem a je hotovo.

A tady vidím nápis u nějaké dobroty ve skleničce „Bertíkův pečený čaj“. Prozradíte mi tajemství výroby?

Irena: K výrobě tohoto čaje používám ovoce ze zahrádky. Očistím ho a nakrájím na kousky. Dám do vyššího pekáče, aby při vaření neutekla šťáva. Ovoce posypu cukrem, přidám různé koření, případně rum nebo javorový sirup a dám do trouby. Za stálého míchání po dobu

Jitka Klučková (vlevo) a Irena Rezková coby autorky jarmarku s letošní novinkou – polštářky s plastickými aplikacemi.



čtyřiceti minut na dvě stě stupňů nechám péct. Poté vyndám a dám do skleniček. Ještě pro jistotu tak dvacet minut zavažuji, aby to vydrželo. Takovýto čaj můžete užívat po celý rok. V létě přidáte do studené vody a máte ovocnou limonádu. Nebo v zimě zalejete horkou vodou a máte výborný ovocný čaj plný vitamínů.

Všimla jsem si, že máte vystavená taková krásná velká vajíčka.

Jitka: To jsou patchworková vajíčka. Jsou dělaná na polystyrénu, jako jsou třeba klasické věnečky, které se pak zdobí. V tomto případě pomocí špendlíčků a provázků zatlačuji kousky látek do drážek, které vyřezávám žiletkovým nožičkem. Nakupuji různé špendlíčky s barevnými hlavičkami, kterými vajíčka dozdobuji.

Vidím, že také motiv koček se objevuje na mnoha vašich předmětech. Inspirujete se z domova?

Jitka: Inspiraci beru z různých seminářů, na které velmi ráda chodím. Tam jsem viděla od jedné návrhářky panely „kočičáků“. Ti se mi líbili, jak byli nakreslení, jak je paní návrhářka pojala. Na výstavě jsem panely s kočičkami nakoupila ve velkém. Tam mě také napadlo udělat tento motiv přímo na koženku.

A kde čerpáte inspiraci vy, Ireno?

Irena: Já čerpám nápady převážně z přírody, kam moc ráda chodím, a také z mé zahrádky, která mě rovněž inspiruje. Někdy se na skleničku se svíčkou jen podívám a řeknu si, třeba podle barvy, že by se tam hodily tyto korálky, a pak už to běží samo. Když zpracovávám ovoce na pečený čaj, všude za mnou chodí náš pes Bertík, a tak čaj dostal jméno na jeho

počest, protože mi vlastně pomáhá při výrobě svou milou přítomností.

Vyrábíte někdy předměty i přímo na zakázku?

Irena: Měla jsem loni zákaznici, která měla šest různě barevných židlí a ke každé si přála vyrobit i stejně barevný svícen. Jednalo se o větší zakázku, kterou jsem si moc užila a měla jsem z ní nakonec obrovskou radost, protože se jí každý svícen moc líbil.

Jitka: Někdy je zakázek až dost, obzvláště před svátky, hlavně těmi vánočními. To je pak někdy až na infarkt... Neumím říct ne a hodně toho naslibuji, takže pak se musím otáčet. Z práce rovnou domů, sednu a pracuji na druhé směně, ale musím podotknout, že moc ráda.

S jakými novinkami jste letos přišly a chystáte už nyní další ročník?

Jitka: Ano, chystáme a právě přemýšlíme, že výstavu budeme dělat jen jednou ročně, jelikož jsou svátky moc brzy za sebou. A tím, že rády přicházíme s něčím novým, je potřeba více času na realizaci. Rády bychom, aby si lidi opět řekli, půjdeme se podívat, ony tam budou mít určitě zase něco nového. Jinak mou novinkou pro letošní ročník byla plastická aplikace na polštářky.

Irena: Co se novinek týče, tak já jsem letos měla jako novinku dřevěné boxy na kapesníčky, které jsem zdobila například ubrouskovou metodou anebo barvami. Je to zase jiná práce, ale radostná.

A o to jde především. Koníček, který přináší radost nejen sobě, ale i druhým, je radostí dvojnásobnou. A na tom jsme se na závěr našeho rozhovoru s Jitkou a Irenou naprosto shodly.



Duben: filmaři na plátně i na výstavě

Text: Milan Slezák



V dubnu 2016 se do kin chystají, mimo jiné, v premiéře i dva filmy inspirované životem zajímavých osobností. Prvním z nich je snímek režiséra Dextera Fletchera **Orel Eddie**. Sportovní fanoušci možná již trochu zbystřili. Ano, skutečně jde o Eddieho Edwardse, britského reprezentanta ve skocích na lyžích, a jeho splnění si velkého olympijského snu. Ten sen si Michael Edwards, řečený Eddie (ve filmu představovaný Taronem Egertonem), hýčkal už odmalička. Toužil být reprezentantem Velké Británie na olympiádě. V jakém sportovním odvětví to bude, to mu bylo prakticky jedno. Vyzkoušel mnoho různých disciplín, ale příliš se mu v nich nedařilo. Až nakonec zjistil, že Británie nemá žádné skokany na lyžích. Cesta do olympijského Calgary, kde se v roce 1988 stal nezapomenutelným Orem Eddiem, však nebyla zrovna jednoduchá.

Druhý snímek se své životopisné předlohy snaží

Taron Egerton v roli létajícího Eddieho dává vzpomínout na odvážný sportovní počín známého Brita na olympiádě v Calgary.

Život kontroverzního básníka, spisovatele, scénáristy či režiséra nyní ožívá na filmovém plátně v podání Willemu Dafoea.



držet ještě o něco více. Je jím film režiséra Abela Ferrary nazvaný **Pasolini**. Biografické drama pojednává zejména o sklonku života kontroverzního italského filmaře ve snad nejbouřlivějším období jeho již tak dostatečně pohnuté umělecké kariéry, v období, kdy je proti němu nejen dobová veřejnost i filmová kritika, ale i tehdejší politická elita země. Titulní úlohy Piera Paola Pasoliniho se zhostil Willem Dafoe.

V Domě U Kamenného zvonu na Staroměstském náměstí lze až do poloviny července navštívit výstavu věnovanou dílu kanadského filmového režiséra a scenáristy Davida Cronenberga, k jehož nejnámějším



snímkům patří patrně Moucha (její motiv je využíván i při propagaci výstavy), Crash, Dějiny násilí, Scanners nebo Cosmopolis.

Expozice **David Cronenberg: Evolution** předkládá návštěvníkům více než 300 originálních artefaktů včetně fotografií, kreseb, objektů, ukázek filmových triků, pracovních deníků a vzácných, nikdy nezveřejněných filmových záběrů. Výstava, která byla poprvé uvedena v roce 2013 v Torontu, vznikala v těsné spolupráci se



samotným Davidem Cronenbergem a byla připravena na základě mnohaletého studia jeho archivu, jenž je dnes součástí knihovny Toronto International Film Festival (TIFF Film Reference Library).

V sobotu 30. dubna 2016 vystoupí v Paláci Akropolis nezapomenutelná anglická punková skupina **The Toy Dolls**. Kapela se dala dohromady v Sunderlandu v roce 1979 a její pojetí punku je poměrně specifické. Zpěvné, zapamatovatelné melodie, nadhled, humor, pódiová pohybová show a v neposlední řadě také originální kytarová hra a vokální projev zpěváka, jehož znají fanoušci pod jménem Olga. Za dobu své existence vydala kapela (nebo se na vydání podílela, započítáme-li do konečného součtu i koncertní záznamy a účast na nejrůznějších kompilacích) již více než padesát alb, když to úplně první vyšlo pod názvem Dig That Groove Baby v roce 1983.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY



Jakou ulicí projíždí historická tramvaj?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte rodinnou vstupenku do Království železnic a publikaci Znovuobjevené recepty od Evy Filipové.

Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 1. května 2016** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Foto: Petr Hejna



Správná odpověď na otázku **Na které stanici metra je tento výtah?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 3/2016 zněla: **Skalka**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 4 vstupenkami do centra iQLANDIA v Liberci a bonusem 5 CD „Příběhy 20. století“ odměněn: **Jiří Bobek**.

TAK TROCHU JINÉ SCHODY

Eskalátory se staly již neodmyslitelnou součástí běžného městského života. Většina z nás využívá jezdící schody nejvíce při vstupu a výstupu z podzemních stanic metra, případně v obchodních centrech mezi jednotlivými podlažími. V dnešním PEL-MELu se podíváme na trochu atypická místa a formy tohoto dopravního prostředku, se kterými se můžeme ve světě setkat.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**

NEJDELŠÍ KRYTÉ VENKOVNÍ ESKALÁTORY

Každodenní převýšení 135 metrů mohou jednoduše překonat například návštěvníci **Hongkongu**, ale především jeho obyvatelé bydlící pod dominantou tohoto města, horou Peak Victoria. Jedná se o nejdelší kryté venkovní jezdící schody, které byly uvedeny do provozu v roce 1993. Tento veřejný dopravní prostředek je 800 metrů dlouhý, rozdělený na 20 přerušovaných úseků. Denně přepraví kolem 85 tisíc osob a celkový přepravní čas je 20 minut. Vyrobita jej francouzská firma Constructions industrielles de la Méditerranée a jeho použití je bezplatné. Venkovní eskalátory křižují 14 silnic čtvrti Central and Western District, která je velmi hornatá. Zajímavostí je, že v ranní špičce jezdí schody pouze dolů a od dopolední 10. hodiny do půlnoci zase nahoru. Provoz je uzpůsoben potřebám obyvatel. Výstavba tohoto eskalátoru byla poměrně nákladná, stála 30 milionů dolarů (cca 720 milionů Kč).

NEJDELŠÍ TOČITÉ ESKALÁTORY

Věděli jste, že je možné zkonstruovat funkční točité eskalátory? Ano, ale je to velice náročné. Jediným výrobcem těchto atypických jezdících




Zdroj: gadgetreview.com

schodů je japonská firma Mitsubishi Electric, která s touto výrobou začala v roce 1985. Do současné doby se lze po celém světě setkat se 103 exempláři. Tato zajímavá, až umělecká díla nalezneme např. v Singapuru, Saúdské Arábii, Hongkongu, Jižní Koreji, Las Vegas a nyní také v **Šanghaji**. V atriu obchodního domu můžeme použít dvojce točité eskalátory propojující 7 pater (foto dole).

Dolů pouze ráno, od 10. hodiny nahoru. Specialita kaskády venkovních eskalátorů v Hongkongu.

NEJVYŠŠÍ ESKALÁTORY

Architektonicky zajímavá budova mrakodrapu Umeda Sky Building, měřící 173m, se nachází v japonském městě **Ósaka**. Tato stavba o 40 poschodích se skládá ze dvou věží spojených střechou. Z nejvyšších pater jednoho ramena vedou tubusové eskalátory, které jsou jako žebříky ve volném prostoru napojené na kruhové atrium, jež je umístěné na střeše budovy. 



Zdroj: wikipedia.org








Zdroj: weburbanist.com

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete doplnění popisu expozice: Při návštěvě Pošumaví můžete navštívit rodný domek-muzeum Františka Křížíka (1847 – 1941) v Plánici. Jádrem tvoří funkční oblouková lampa z roku 1884, napojená na energetické soustrojí. Skládá se ...**(tajenka)**..., na ní si návštěvník může lampu rozsvítit.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **neděle 1. května 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: kufřík se sadou bitů, šroubováky a ráčnou, a další 2 vylosovaní flash disk 16 GB.

	ŘÁDRO	CESTA LETADLEM	ROVNOST	MASARYKOVA UNIVERZITA (ZKRATKA)	EVROPSKÝ LITERÁRNÍ KLUB (ZKRATKA)	ČÁST CHODIDLA	OSTROV TVOŘÍCÍ PÁS ATOLU		ZNAČKA AMERICKÝCH AUT	ČESKÁ DVOJHLÁSKA	STRANA	SVAZEK CHRSTÍ	ČESKÉ MĚSTO		VELKÁ SKUPINA CYKLISTŮ	UPOVÍDANÉ
RASY								ORGÁN SLONA						ZNAČKA PLUTONIA		
2. DÍL TAJENKY								DRUH PCHÁČE						OKUKOVÁNÍ (EXPRES.)		
STOVKY				TERÉNNÍ ZÁVODY						HLAVA (SLANG.)						
				SLOHOVÝ ÚTVAR						KAPÁNÍ						
		ZVLAD- NOUT	LÉČEBNÝ ÚSTAV (ZK.)		CITOSLOV, PLÁČNUTÍ						OPORA					
		4. DÍL TAJENKY			ČESKÝ TV REŽISÉR						SEDÁTKO KOČÍHO					
ZDĚNÉ KONSTRUK- CE						POŠKOZENÍ TLAKEM						SPÁSA (ZASTAR.)				
						OBEC U DOMAŽLIC						STRÁŇ				
NÁHRADA HEROINU								ROZSÁHLÁ BÁSEŇ					LATINSKÝ ZÁPOR			
								LÉK PROTI BOLESTI					MORAVSKÉ MĚSTO			
OHLEDAT HMATEM							3. DÍL TAJENKY									
							ANGLICKÉ PLATIDLO									
CESTOVNÍ KANCELÁŘ (ZKRATKA)				HUDEBNÍ TÓVINA					PRACKA						VLHCE TEPLÝ	HROZBA NÁSILÍM
				RÁMUS					ÚSTNÍ HLÁSKA							
USTÁLENÝ VZOR				PATŘÍČÍ EVÉ						SLOVENSKY „OUHA“				INICIÁLY TŘEŠŇÁKA		
				SILNÝ PROVAZ						UKAZOVACÍ ZÁJMENO				UČEDNÍK		
		KÓD NOVÉHO ZELANDU	STAR. SPZ OLOMOUCE			UMĚLECKÝ SLOH						MLÁDE SKOTU				
			ČES. POLIT. STRANA			NĚMECKÝ „BABIČKA“						OPRAVNA LODÍ				
TELEVIZNÍ STANICE					VÝKONNÝ ČINITEL						AMERICKÁ MĚNA					
					ZNAČKA ASTATU						INICIÁLY UHLÍŘE					
1. DÍL TAJENKY																
SKRBLICTVÍ							MRAŽENÁ POCHOUT- KA						NOČNÍ PTÁK			

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 3/2016 se skrývalo dokončení vzpomínek z dětství vynálezce Františka Křížíka: Vyrázili 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. Nabídl se, že mě přijme jako učedníka. Vytrhl jsem se mamince a utíkal pryč na Staroměstské náměstí, maminka za mnou, pekařka se zatím ztratila. **Tak jsem se nestal pekařem.**

Hlavní cenu – domácí meteostanici Hama EWS-890 – získává Pavel Konáš, a flash disk 8 GB získávají Ivana Hůšová a Vladimír Peták.

HLAVNÍ CENA: SADA FIELDMANN FDG 5004-79R, 79KS

Velmi sofistikovaná sada bitů 4 mm a 6 mm se šroubováky z Cr-V materiálu (chrom-vanadium), který představuje vyšší materiálovou pevnost a zajišťuje tak menší opotřebení. Sada obsahuje širokou variaci bitů, které lze využít pro velmi jemnou hodinářskou práci až po práci s běžnou velikostí vrutů či šroubů. Velký šroubovák s ergonomickou rukojetí a ráčnou se také pyšní úložným prostorem na náhradní bity pro případ, že na sestavení skříňky postačí několik příslušných bitů, a není třeba tak s sebou nosit celou sadu. Naopak malý šroubovák na bity o rozměru 4 mm poslouží k velmi jemným operacím s malými šroubky rovněž za pomoci ráčny. Sada také obsahuje nástřčné hlavice od 5 do 13 mm na jednodušší přitažení matky ke šroubu.

