

DP kontakt

12 / 2016 / ročník 21

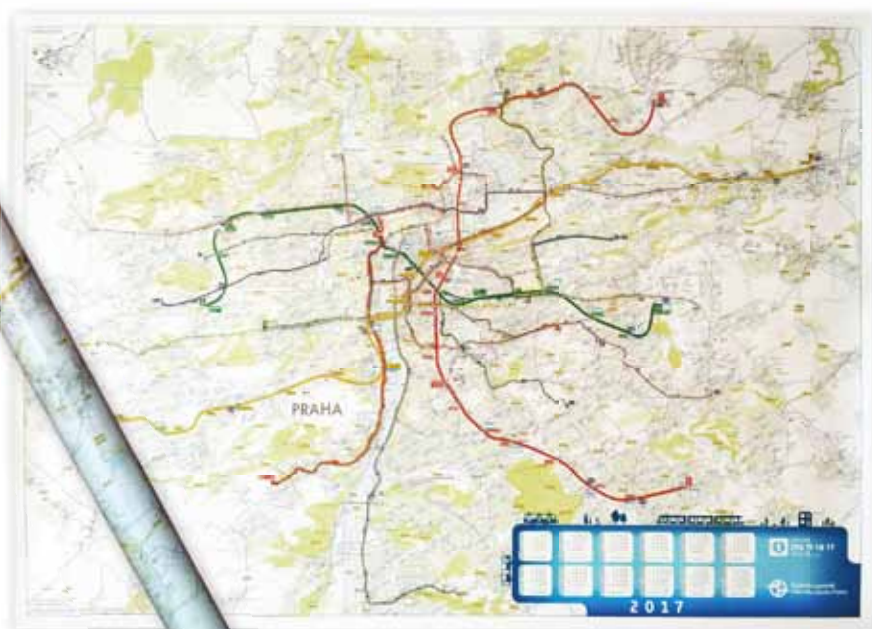


**LINKA 119 - ZKOUŠKY VE VERZI XXL
PRAŽSKÉ STOPY NA CZECHBUSU
MAZAČKA PŘIPRAVENA KE STARTU**



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Nové předměty v Infocentrech DPP



Nástěnná mapa s kalendářem

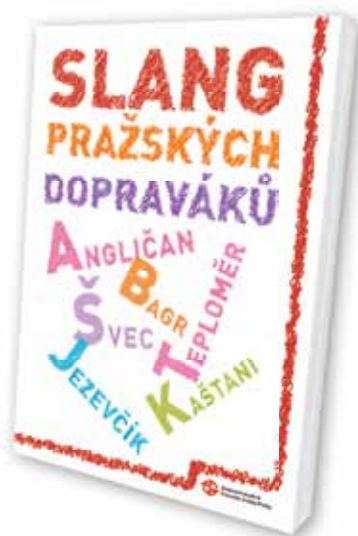
Nástěnná mapa MHD
s kalendářem na rok 2017.

250 Kč

Brožura

SLANG pražských dopraváků

129 Kč



Nástěnný kalendář

SLANG pražských dopraváků

Nástěnný kalendář o velikosti A2 na rok 2017.

129 Kč



V prodeji v Infocentrech DPP **Můstek, Anděl, Hradčanská a Nádraží Veleslavín.**

Více informací na: **www.dpp.cz**



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

blíží se konec roku a opět uběhl jako voda. Byl ostatně, jako každý rok, bohatý na události. Rok 2016 jsme z hlediska naší hlavní činnosti, přepravy cestující veřejnosti, splnili, a to ve velmi vysoké kvalitě poskytovaných služeb, i když to nebylo vždy jednoduché.

Zvýšili jsme rozsah veřejné hromadné dopravy v Praze. Nezvyšovali jsme provozní náklady a pokračovali v modernizaci vozového parku, zejména tramvajového. Dále pokračoval trend preference povrchové dopravy a byla rozšiřována bezbariérovost přepravy cestujících.

V letošním roce jsme splnili kritéria daná Programem kvality služby a obhájili jsme certifikáty pro veřejnou přepravu osob v metru, tramvajích, autobusech a na lanové dráze.

Zejména z hlediska autobusové dopravy jsme to v letošním roce neměli jednoduché. Jakákoliv nestandardní situace v pražské silniční síti má velký dopad na provoz. Řidičům autobusů patří velké poděkování za trpělivost, ochotu a profesionalitu při řešení zhoršených provozních podmínek. Značná kumulace stavebních činností na pražských komunikacích společně s dalšími opatřeními znamenala nárůst zatížení klíčových komunikací a dopravních uzlů. Těší mne, že i za této zhoršené situace poskytoval Dopravní podnik své služby v maximální

možné kvalitě, kterou provozní podmínky umožňovaly.

Změny linkového vedení tramvajů v po-prázdninovém provozu proběhly bezproblémově díky kvalitní přípravě a realizaci jak v útvarech odborných úseků, tak především díky dobré práci řidičů tramvajů. Výsledky komplexního přepravního průzkumu v tramvajové síti v listopadu letošního roku nám umožní další optimalizaci provozu.

V provozu metra jsme zvládli na výbor-nou všechny několikadenní výlukové práce díky kvalitní a odborné práci jak provozních, tak technických zaměstnanců. Pokračovali jsme v rekonstrukcích tramvajových tratí, některé úseky jsme v letošním roce dokončili, v dalších budeme pokračovat po zimní přestávce. Dlouhodobý trend nastavený v této oblasti se dnes již výrazně projevuje v kvalitě tramvajových tratí v Praze.



Celkově můžeme konstatovat, že cíle, které jsme si pro letošní rok stanovili, jsme splnili. Pozitivní přístup Vás všech je zárukou úspěšného pokračování nastoleného trendu i v příštích letech.

Děkuji Vám všem za odvedenou práci, mám radost, že se nám daří a přeji Vám klidné prožití svátků a mnoho dobrých zpráv v novém roce.

Ladislav Urbánek,
dopravní ředitel
a člen představenstva DPP

OBSAH 12 • 2016

4–5 Aktuálně

ROZHOVOR

7 Co řekl Martin Gillar, generální ředitel a předseda představenstva DPP

Z PODNIKU

- 6 V zajetí nabídky kódů rychlé reakce
- 8–9 Nejpopulárnější tyristorka připravena opět mazat
- 10–11 Zkoušky na lince 119 pokračují. Tentokrát ve verzi XXL
- 12–13 Noční kouzlo anebo Pár hodin na novou kolej
- 14–15 Na Spořilov v zimě opět tramvaj
- 20–21 Výrazné pražské stopy na Czechbusu 2016
- 22–23 Komplexní přepravní průzkum tramvajové sítě 2016

POSTER

16–17 Tříčlankový autobus Van Hool AGG300

SERIÁL

18–19 MHD v hledáčku fotografií: Jan Horský

HISTORIE

24–27 Prosincový historický kaleidoskop 2016

ZE SVĚTA

28–29 Co mají společného Vánoce a veřejná doprava?

KULTURA / SOUTĚŽ

30 Z kulturních tipů, nejen vánočních
Fotosoutěž pro vnímavé cestující

ZÁBAVA

- 31 Křížovka o věcné ceny
- 32 Příští stanice Pekelně andělská

Foto na obálce: Petr Hejna

DP
kontakt

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Adresa redakce: oddělení 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 Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, 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. 11. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.



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



STANICE METRA JINONICE PROJDE REKONSTRUKCÍ

V úterý 1. listopadu 2016 byly zahájeny práce ve stanici metra Jinonice, která projde nezbytnou rekonstrukcí. Zatím probíhají stavební práce v technických prostorách stanice bez omezení provozu. Pro cestující bude stanice vyloučena z provozu od 7. ledna do 7. srpna 2017, kdy budou vlaky stanic v obou směrech pouze projíždět. Rekonstrukci stanice metra Jinonice je potřeba provést především z důvodů masivních průsaků ostěním do vnitřních prostor stanice, čímž dochází k degradaci nosného systému obkladů a zatékání sintru na jejich pohledovou stranu. Po provedení prací na ostěni budou nyní již vyčištěné skleněné tvarovky z dílny sklářského umělce Františka Víznera osazeny zpět, s výjimkou nového pásu z lakovaného skla na stěnách v kolejišti, na kterém budou umístěny názvy stanice. Takto získané tvarovky budou použity namísto vandalismem nevratně poškozených tvarovek na pilířích stanice.

(red)



Foto: archiv DPP



Foto: Zdeněk Kolumpek

STOLNÍ TENIS OVLÁDLI BORCI Z METRA

Již 13. ročník turnaje ve stolním tenise pod hlavičkou odborové organizace OSPEA se uskutečnil v sobotu 19. listopadu 2016. Každý hráč měl příležitost změřit své síly minimálně s 5 soupeři. Hlavní kategorii Open vyhrál už podruhé Mirek Tvrdý, na druhém místě skončil loňský vítěz Martin Jiroš, oba z metra. Třetí skončil několikanásobný vítěz Václav Bielina z Ústředních dílen. V dětské soutěži, kterou vyhrál Lukáš Kolumpek, se na druhém místě umístil vnuk pana Bieliny Michal a třetí skončila Michaela Ježková. Vázu pro nejlépe umístěnou ženu, bez rozdílu kategorie, si odnesla Helena Kriegerová.

(zk)

POZVÁNKA NA NOVOROČNÍ KONCERTY

Členové Pěveckého sboru DPP srdečně zvou všechny zájemce na již tradiční novoroční koncert, který se uskuteční v neděli 8. ledna 2017 od 16.30 hodin v kostele sv. Martina ve zdi, v Praze 1 – Starém Městě, Martinská ulice. Pro velký úspěch a pochvalné ohlasy z předcházejícího koncertu sbor hudbou i zpěvem opět doprovodí cimbálová muzika Lašár z Velkých Pavlovic. Na koncertě zazní koledy i skladby s vánoční tematikou. „Za muzikanty cimbálové muziky Lašár se náš sbor vypraví již o den dříve, tj. v sobotu 7. ledna, abychom si společně zazpívali a zahráli na novoročním koncertě také na moravské půdě - v Moravské Nové Vsi,“ prozradil sbormistr Lukáš Janírek.

(dol)



Foto: Petr Ludvíček

NOVÁ TECHNIKA PRO PODNIKOVÉ HASIČE

Velitelský den Hasičského záchranného sboru DP, konaný poslední listopadovou středou na požární stanici Hostivař, proběhl ve slavnostní atmosféře. Vedení HZS DP převzalo z rukou bezpečnostního ředitele Antonína Fedorka klíčky od dvou nových požárních automobilů – technické Scanie a protiplynového Iveca. Slavnostního aktu se zúčastnil také Roman Hlinovský, ředitel HZS hl. m. Prahy, a Stanislav Červený, ředitel Továrny hasičí techniky Polička, která oba vozy postavila. Mobilní požární technika nové generace umožní nahradit flotilu zastaralých automobilů na podvozcích LIAZ a Avia. Podrobný článek o obou hasičských speciálech připravujeme do lednového DP kontaktu.

(mb)

MIKULÁŠ VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE

Populární postavičky v historické tramvaji, nadílka pod starobylými krovky střešovické vozovny a k tomu pestrý program pro celou rodinu, při kterém se rozhodně nikdo nenudil. To byla nabídka Mikulášského odpoledne s DPP, které se uskutečnilo v sobotu 3. prosince 2016 ve vozovně Střešovice. Pro rodiče i děti byla připravena řada her, soutěží a výtvarných činností, nechybělo ani loutkové divadlo. Dopravu do vozovny zajišťovaly historické tramvaje, které navazovaly na „mikulášské metro“, o jehož přípravách si můžete více přečíst na str. 32.

(jaš)



Foto: Jana Šejhánová

ZVEŘEJŇOVÁNÍ SMLUV A OBJEDNÁVEK DPP

Zákon č. 340/2015 Sb. (Zákon o registru smluv) ukládá společnosti DPP povinnost zveřejňovat na portálu Ministerstva vnitra veškeré smlouvy a objednávky s hodnotou nad 50 000 Kč včetně (bez DPH). Usnesením představenstva DPP ze 4. 7. 2016 bylo schváleno zavedení procesu zveřejňování smluv do podmínek DPP. Dne 15. 11. 2016 byl v DPP spuštěn nový systém na zveřejňování smluv – SYstém Smluv ELEktronických, tzv. SYSEL. Bylo ukončeno zveřejňování smluv na webových stránkách DPP a původní registr smluv byl převeden pouze do stavu pro čtení. Před spuštěním nového systému proběhlo úvodní zaškolení odpovědných osob, následně probíhaly až do konce listopadu 2016 další školení, ve kterých jednotka IT poskytovala maximální součinnost. Zároveň byla zřízena v rámci Helpdesku jednotky IT možnost vyjádřit připomínky a požadavky k novému systému registru a zveřejňování smluv.

(dh)

LISTOPADOVÉ ZAHRA NIČNÍ NÁVŠTĚVY V DPP

Již poněkolkáté k nám zavítali dopravní odborníci z čínského **Šanghajského městského dopravního úřadu**, tentokrát první listopadový den. Potvrdili tak pozitivní vnímání DPP v tomto čínském velkoměstě. Úředníci z **jihokorejského města Gwacheon** (které tvoří předměstí Soulu a protíná ho linka čtyři soulského metra), se přijeli do Prahy seznámit hlavně s tramvajovou dopravou. Překvapila je délka tramvajové infrastruktury, četnost spojů a preferenční opatření, díky kterým vyhodnotili tramvajovou dopravu jako bezkonkurenční způsob přepravy v porovnání s individuální automobilovou dopravou. V půlce měsíce jsme přivítali delegaci z **tureckého Izmiru**. Zaměstnankyně města, odpovědné za přípravu a realizaci projektu tamějšího metra, se setkaly se zástupci jednotky Dopravní cesta Metro. Byly seznámeny s technologiemi pražského metra a měly možnost navštívit zázemí stanice Nemocnice Motol. Poslední listopadový týden se během dvou dnů věnovalo téměř 20 odborníků skupině úředníků ze **srbské metropole**. Těžko si lze představit, že ve městě s téměř 2 miliony obyvatel se o metru zatím několik dekád pouze diskutuje. Během pobytu v Praze navštívili bělehradští zástupci vlakový dispečink, depo Kačerov (viz foto) a zajímavé stanice v síti našeho metra (Vyšehrad, Střížkov, Nemocnice Motol a jiné). Poslední listopadový den jsme strávili se skupinou **MBA studentů dopravního oboru z USA**. Ta se formou prezentace seznámila s problematikou veřejné dopravy v Praze, na kterou navazovala diskuse. Byla ohromena nabídkou služeb a mj. stavem infrastruktury i vozového parku tramvají a metra v kontextu více jak stoleté historie tramvajové dopravy v Praze, povodní v roce 2002 atd. **(jd)**



Foto: Jiří Došlý

DOPRAVÁCI DLOUHODOBĚ PŘÍSPÍVAJÍ SVOU KRVÍ

Na přelomu srpna a září proběhla uvnitř DPP anketa, která mapovala vztah zaměstnanců k dárcovství krve. Z jejích výsledků vyplynulo, že takřka pětina respondentů již krev daruje. Symbolem kampaně se stal červený barel s logem „Dopravácké krev.“ Jeho objem 200l značí množství nové krve, kterou by DPP chtěl pomyslně přispět, což znamená oslovení cca 450 prvodárců. Vnitropodniková anketa následně přešla od 8. září do 28. listopadu do informační kampaně v DPP, při které byly publikovány rozhovory s některými pravidelnými dárci krve a zaměstnanci měli možnost stát se prvodárci „Dopravácké krve“ na odběrném místě Ústavu hematologie a krevní transfuze. Možnost darovat krev či se stát prvodárcem po 28. listopadu 2016 určitě nekončí. Největším přínosem bude, pokud se tato iniciativa setká se zájmem dalších větších organizací či firem, které by mohly tuto bezesporu zásluhou aktivitu zařadit do svých pravidelných plánů. **(red)**



ATHÉNSKÁ METROPOLE ZLEPŠUJE SVÉ SLUŽBY PRO CESTUJÍCÍ

Ve dnech 7. a 8. listopadu 2016 se konalo již 36. setkání Marketingové skupiny UITP, tentokrát v řecké metropoli, v Athénách. Místní dopravní podnik OASA zajišťuje mj. provoz tří tramvajových linek a tří linek metra, z nichž jedna vede pohodlně až na letiště. V Athénách by se rozhodně neobešli bez autobusové a trolejbusové dopravy, která je zde jedna z nejhustších na světě. Jen trolejbusy jsou zde provozovány na 19 linkách. Město v současné době čítá cca 4 mil. obyvatel, přičemž na základě iniciativy řecké vlády je zde pro dlouhodobě nezaměstnané občany tohoto města cestování MHD zdarma. Za nejnovější progres v oblasti zlepšování služeb pro cestující považuje místní dopravní podnik instalaci digitálních tabulí na tisícovce zastávek, zobrazujících informace o provozu MHD v reálném čase (na snímku). Navíc OASA nově nahrazuje klasické papírové jízdenky elektronickým jízdným. Pro milovníky aplikací v chytrých telefonech připravila OASA aplikaci pro nákup jízdenek „TfA tickets“, díky níž se ve „městě bohů“ můžete snadno pohybovat po městě. **(ař)**



Foto: Aneta Řehková

PERSONÁLNÍ ZMĚNY V DOPRAVNÍM PODNIKU

Novým členem představenstva Dopravního podniku se na základě rozhodnutí dozorčí rady z 23. listopadu 2016 stal k 1. prosinci JUDr. Jan Blecha, který se zároveň ujal funkce investičního ředitele. Jan Blecha v minulosti zastával pozici ředitele právního odboru Českých drah či 1. náměstka generálního ředitele SŽDC. Před nástupem do DPP působil jako náměstek pro řízení sekce veřejného investování na MMR. Je absolventem Právnické fakulty Univerzity Karlovy v Praze.

Představenstvo poté na svém zasedání 1. prosince 2016 odvolalo z funkce místopředsedy představenstva Ing. Ladislava Urbánka a zvolilo do funkce místopředsedy představenstva JUDr. Jana Blechu. **(red)**



Foto: Policie ČR

NENÍ CESTY ZPĚT POSEDMÉ

Není cesty zpět je název dopravně-bezpečnostního projektu, jehož 7. ročník se uskutečnil ve dnech 22. až 25. listopadu 2016. Dispečerů a řidičů DPP společně s policisty z Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy přivítali během čtyř dnů ve speciálně vyzdobené tramvaji celkem 22 tříd z 9 základních škol. Ty poučili o bezpečnostních pravidlech a specifikách tramvajové dopravy v Praze. „S ohledem na prospěšnost kampaně, jejíž součástí jsou například i varovná hlášení v tramvajích, a také vzhledem k zájmu škol o tuto formu prevence v ní rozhodně chceme pokračovat. Příští rok plánujeme opět realizovat akci po dobu dvou týdnů s cílem vyhovět i dalším školám, na které se nedostalo,“ řekl Ladislav Beránek, komisař oddělení tisku a prevence Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy. **(red)**



„S ohledem na prospěšnost kampaně, jejíž součástí jsou například i varovná hlášení v tramvajích, a také vzhledem k zájmu škol o tuto formu prevence v ní rozhodně chceme pokračovat. Příští rok plánujeme opět realizovat akci po dobu dvou týdnů s cílem vyhovět i dalším školám, na které se nedostalo,“ řekl Ladislav Beránek, komisař oddělení tisku a prevence Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy. **(red)**

V zajetí nabídky kódů rychlé reakce

„Ještě nevíš, kde vystoupíš? Tak vystup na Vyšehradě a tam si vybereš.“ Tak zněla pozvánka pro žáky a jejich rodiče v závěru listopadu do Kongresového centra k návštěvě veletrhu Schola Pragensis – 21. ročníku přehlídky a nabídky pražského středního a vyššího odborného školství. Mezi vystavovateli nechyběla ani Střední průmyslová škola dopravní, zřízená Dopravním podnikem.

Text a foto: Petr Ludvíček



hýbou světem, vsadila jsem letos na QR kódy s naší širokou nabídkou od IT oborů až po řemesla. A navíc jsme výrazně zaměřili na Dopravní podnik.“

Jak si vlastně stojí průmyslovky dnes? Michaela Franková pamatuje před lety velký boom gymnázií a obecnou nechuť k řemeslům, kdy se zdálo, že odborná škola nemá šanci na trhu někoho oslovit. „S příchodem státních maturit zájem o obory s výučním listem nakonec přišel. Vše se postupně vrací do normálu, podniky mají o řemesla zájem. Proto se nám i prezentace školy připravuje veselěji,“ hodnotí Franková. Na letošním veletrhu vedle dotazů na konkrétní obor převažovala poptávka po informacích k jednotným přijímacím zkouškám, které si SPŠD vyzkoušela s ročním předstihem v oboru Autotronik a IT. I k tomu rodičům a žákům slouží dny otevřených dveří a nově přípravy právě na jednotné zkoušky.

Letošní expozici SPŠD vévodily motivy QR kódů všech oborů nabízených školou a také hlavní atrakce – funkční trenážer tramvaje. Ten byl v permanentním obležení návštěvníků za trpělivého vysvětlování jeho funkcí studenty a studentkami. Nejenom toto lákadlo přivábilo k bližšímu seznámení s nabízenými obory. Někteří rodiče, ať už zaměstnanci Dopravního podniku či nikoli, přišli se svými dětmi na stánek dopravní průmyslovky cíleně.

Již podesáté připravovala expozici vedoucí oddělení Marketingu a dalšího vzdělávání SPŠD Michaela Franková.

Letos se mohla opřít právě o tramvajový kokpit, který si odbyl úspěšnou premiéru na Dni otevřených dveří ve vozovně Motol. „FJKTM, tedy Funkčně jednoduchý kompaktní tramvajový model, je pojat i jako výuková pomůcka včetně popisu všech funkčních součástí,“ představuje magnet stánku Franková a dodává, že by sice nemusela každoročně vymýšlet nové pojetí expozice, protože přicházejí vždy noví zájemci, ale „beru to jako výzvu. Musím spravedlivě představit na 18 oborů a nějakým způsobem zaujmout jak děti, tak dospělá. A protože mobilní technologie

Dny otevřených dveří v obou budovách školy:

Plezeňská 298/217a, Praha 5 – Motol;
Moravská 3/965, Praha 2 – Vinohrady

čtvrtek 19. 1. 2017 od 15.30 do 17.30 hodin,
čtvrtek 16. 2. 2017 od 15.30 do 17.30 hodin.

Příprava na jednotné přijímací zkoušky v obou budovách školy:

sobota 21. 1. 2017
sobota 18. 2. 2017



Co řekl Martin Gillar, generální ředitel a předseda představenstva DPP

... k probíhajícímu jednání s odborovými organizacemi?

Pravda je taková, že zástupci odborových organizací vyvolali jednání o uzavření dodatku ke kolektivní smlouvě, která je platná a účinná do roku 2017. Jejich nároky spočívají v navýšení o zhruba 400 milionů ročně u mzdových prostředků a cca o 250 milionů u benefitů. Pro nás je v tuto chvíli závazné doporučení dozorčí rady, které reflektuje rozhodnutí rady hl. m. Prahy nenavýšovat mzdové prostředky do konce roku 2017. Jednáme tedy o úpravě v oblasti benefitů. Já osobně vnímám tato jednání jako klíčová. Věřím, že nakonec vyjednáme dohodu, která bude akceptovatelná jak pro naše zaměstnance, tak pro vlastníka a managementu umožní efektivněji řídit společnost.

... k výsledkům hospodaření DPP

Předpokládám, že hospodaření Dopravního podniku by letos mohlo skončit s úsporou kolem 85 milionů korun oproti plánu 2016. Splníme si tedy závazek, že umíme šetřit. Rostou nám dopravní výkony, klesá průjezdnost a my musíme udržet standardy kvality. Důležité je zabezpečit obnovu a rozvoj v rámci investičního plánu na budoucí období. V příštím roce by úspora měla dosáhnout dvou až trojnásobek letošní částky. Mám radost z kolegů v provozních úsecích. Cítím, že táhneme za jeden provaz, což začíná přinášet výsledky.

... k nově obsazeným postům ekonomického a investičního ředitele?

Od nového vedení ekonomického a investičního úseku si slibují nastavení tvrdého finančního a investičního plánu a jeho dodržování, abychom plánované úspory, o kterých jsem hovořil, dosáhli. Jak Peter Hlaváč tak Jan Blecha jsou top odborníky v oboru a jsem rád, že je máme v týmu. V tuto chvíli mám na stole první verzi finančního plánu na rok 2017. Napříč všemi úseky jsem v této souvislosti zadal úkol hledání úspor provozních nákladů. Zároveň je pro nás důležitý plán oprav a údr-

žeb. A také přesoutěžení smluv nevhodných pro Dopravní podnik. Je třeba ale říct, že jsme schopni „pracovat“ přibližně s deseti procenty nákladů, ostatní jsou mandatorní výdaje, se kterými není možné hýbat. Investiční plán si představuji jako plán našich potřeb v rámci obnovy a rozvoje. Z tohoto souboru vykryštalizuje přehled aktivit, které jsou pro nás prioritní. K tomu je třeba zohlednit třetí hledisko, tedy, které akce jsou v přípravě nejdále. Pro příští rok mluvíme o objemu až 7 miliard korun.

... k obnově vozového parku

V současné době analyzujeme možnosti modernizace vozů M1, které jezdí na trase C. Stejně tak budeme řešit prodloužení životnosti vozů na trase A a B, tedy 87-71M. Pakliže se pro modernizaci rozhodneme, chceme, aby to cestující ve vozech poznali, to znamená, že zdokonalíme některé technologie uvnitř vozu. V případě tramvají je aktuální téma pozáruční servis vozů 15T a u autobusů jsou to výběrová řízení na nové vozy. Do nové dekády vstoupíme s moderním vozovým parkem metra.


... k plánům s metrem D

Pro naše kroky cítím podporu dozorčí rady a akcionáře. V současné chvíli analyzujeme variantu redukovaného stavebního povolení na jeden provozuschopný úsek Depo Písnice – Pankrác. V případě, že se s vlastníky pozemků nedohodneme na základě jejich nabídky, začneme vyvlastňovat. Výkupy nám dělají obrovské problémy. Je třeba si uvědomit, že pracujeme s veřejnými penězi. Proto zvažujeme vícekrát vydání koruny na nákup, nebo pronájem pozemků. Věřím ale, že přijdeme s řešením celé situace.

A co chce říct Martin Gillar kolegyním a kolegům z Dopravního podniku?

Vážím si Vaší práce a vážím si toho, že mohu pro Vás pracovat. Chci poděkovat všem kolegyním a kolegům za práci odvedenou v roce 2016. Není to fráze, protože všich-



ni víme, že tento rok nám přinesl nelehké úkoly ve všech oblastech naší činnosti. Přeji všem kolegyním a kolegům krásné prožití vánočních svátků v kruhu svých blízkých a poděkovat těm, kteří ve svátečním období budou sloužit pražské hromadné dopravě. A zároveň se těším v novém roce v plné síle a odhodlání při společném řešení úkolů, které nás čekají. Cítím dluh v komunikaci se zaměstnanci. Ze sedmého patra na Sokolovské se může zdát být vše jinak, než kdekoli v provozu. To společně napravíme. Například tím, že každý z nás by měl mít email, přes který můžeme komunikovat. Hromadně i individuálně. Abychom v závěru dne byli všichni hrdí, že pracujeme pro Dopravní podnik hl. m. Prahy. Krásné Vánoce. 

Zaznamenal: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

Nejpopulárnější tyristorka připravena opět mazat

Co to je tyristorová tramvaj, naši pravidelní čtenáři velmi dobře vědí. Možná ale někteří z davu fanoušků netuší, že i mazačka je členkou rodiny tyristorek. Nyní se tento vůz číslo 5572 coby fenomén pražské tramvajové sítě do ní před Vánocemi v plné kráse vrací.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Martin Doubek a Petr Ludvíček**



o jedináčka. Zastavme se ale u hlavní funkce. Mazací zařízení REBS zůstává zachováno i nyní v podobě, v jaké sloužilo v době zkušebního provozu od ledna do července 2015 a poté v éře rutinního provozu. Sestává se z 90litrového vzdušníku s kompresorem, který tlačí do směšovače mazací médium Headlube 90. „Nejedná se o olej, jak by se mohlo zdát. Jde o modifikátor tření, který obsahuje částice hliníku,“ vysvětluje **vedoucí odboru Technicko-provozní JSVT Ladislav Povýšil** a pokračuje: „Částice způsobují, že mikrofilm má na kolejnici výdrž a zároveň vozy nepřicházejí o adhezi.“

Provozní tlak potřebný k dopravě média až ke tryskám je až 10 barů, kompresor spíná zhruba jednou za dvacet minut na necelou minutu, záleží však na četnosti mazání. Mazací zařízení REBS pracuje s napětím 230 V, k čemuž je na voze osazen invertor. „K tomu bylo třeba zesílit statický měnič, kterým je typ SNTK 6.3,“ popisuje Povýšil a doplňuje: „Tramvaj tedy nemá motorgenerátor, ale statický měnič, čímž se tato tyristorka odlišuje. Vůz je také pro účely řádné funkce mazání doplněn baterií běžně používanou ve vozech 14T.“

Tramvaj podle jízdního řádu najede denně 150 až 200 km, přičemž za je-



Uřítě stojí za to si tabulkou na konci článku stručně připomenout zajímavou historii tohoto vozu, který vozil lidi, poté náklad s hydraulickou rukou a nově vodní nádrž. Ano, více jak sedmiměsíční odstávka mazačky v Opravně tramvajů DPP nepřinesla jen zslouženou rozsáhlou opravu, ale i obohacení o novou funkci – kropení.

Tramvajový mazací vůz plnil svou funkci pravidelně od loňského ledna a až do poloviny května 2016, kdy se vypravil na opravu a přestavbu do Hostivaře. Za tuto dobu si získal na sociálních sítích tisíce fanoušků. Zaujala je jistě výstřední barva, vzhled kabrioletu a také to, že jde

Mazačka již v novém laku, ale ještě v igelitu, v závěru listopadu ve stádiu dokončovacích prací.

Nahoře vpravo: Po odstavení v rámci rozsáhlé opravy v Opravně tramvajů na konci června 2016.

Pracovní tým mazačky: zleva technolog OT Bohumil Vandas, Martin Doubek a Marek Dráb z Technické kontroly a Ladislav Povýšil z odboru Technicko-provozního.



den měsíc spotřebuje až 40 kg média. Ovládání mazacího zařízení je ruční pomocí dvou tlačítek na panelu řidiče: „Jedno tlačítko spouští dva cykly mazání, druhé tlačítko 4 cykly mazání. O výběru rozhoduje řidič podle délky oblouku. Díky dostatečnému tlaku si můžeme dovolit mít čtyři trysky, takže médium nanášíme nejen na hlavu kolejnice, ale i okolky tramvají,“ zdůrazňuje Ladislav Povýšil. Ten vzpomíná i na počátky zkušebního provozu, před nímž DPP provedl několik referenčních měření akustického tlaku v místech, odkud na hluk přicházelo nejvíce stížností: „Překvapením bylo, že teprve po 3 týdnech pravidelného mazání se začaly pozitivně projevovat účinky. Než se kolejnice tzv. nasýtila, bylo znát jen velmi malé snížení nežádoucího hluku. Teprve po tomto období přišla chvíle, kdy Praha ztichla. Řádově se jednalo o snížení akustického tlaku o 10 až 15 decibelů!“ Známým byl z tohoto pohledu například oblouk Starostrašnická.

Proč vlastně mazačka zmizela fanouškům z očí na tak dlouho? Po překonání hranice 120 tisíc najetých kilometrů byl vůz 5572 odstaven do Opravny tramvají k pravidelné údržbě PÚ. Následnou změnu plánů popisuje Ladislav Povýšil: „Rozsah prací jsme společně s Technickou kontrolou určovali diagnosticky, což nám odhalilo velké množství potřebných prací, proto jsme se rozhodli i z důvodu budoucnosti tohoto vozu pro úkony nad rámec PÚ. Dá se říci, že tramvaj prošla vyšší cyklickou prohlídkou, která bývá standardně až po 600 000 km.“ Příkladem jsou nové dveře, úprava zadních bočních výstupů, kabeláž pro kamery přímo v podlaze, nově opravený panel řidiče či sedačky. A hlavně, celý vůz je v novém laku.



A co avizovaná vodní nádrž? „Vzhledem k rozšiřování mazací funkce na vozy 15T by mohla v budoucnu mazačka ztratit své opodstatnění, proto vznikl projekt kropicího vozu,“ popisuje novinku Ladislav Povýšil. Mazačka byla těsně před tím, než šlo toto číslo do tisku, osazována nádrží, rampou s tryskami za zadním podvozkem a čerpadlem pro pohon vody. Funkce poslouží zejména v letních měsících ke kropení trávou osazených tramvajových těles. Plastová nádrž o objemu pěti kubiků obsahuje vlnolamy proti pohybu vody při jízdě.

Ke snižování hluku z provozu tramvají v Praze ještě jedna aktualita. Počínaje prosincem 2016 jsou již ve zkušebním provozu 3 vozy 15T s mazacím zařízením, jak potvrzuje Ladislav Povýšil: „Vývoj jak implementovat mazání na vozy 15T trval bezmála rok. Jednalo se hlavně o to vymyslet, kam zařízení na vůz vměst-

Pátek, 9. 12. 2016
– uložení nádrže pomocí jeřábu na plošinu mazací tramvaje.

nat. Princip je obdobný – na střeše je 25litrový vzdušník, který tlakuje až šesti bary. Na prvním pravém i levém kole prvního podvozku je jedna tryska. Rádi bychom do budoucna takto osadili až 25 tramvají 15T.“ To by se jednalo o 10 % všech vozů 15T, a to těch, které končí číslicí 7. Byly by tak rovnoměrně rozmístěny na vozovkách a tedy i v kolejové síti. Nyní se to týká vozů 9247, 9347 a pouze po dobu zkušebního provozu výjimečně vozu 9288, který byl jako první vybaven systémem EMA, (elektronickou mapou města), která aktivuje mazání automaticky, tedy bez zásahu řidiče. „Co se týče mazací tramvaje, připravujeme pro ni automatický systém spouštění jejích základních funkcí, tedy mazání a kropení,“ dodává Povýšil. A to je námět pro některý z dalších článků.

Samotná oranžová kráska v každém případě před Vánocemi vyrazí ubrat Praze pár decibelů, navíc už se zářivě novou nádrží a samozřejmě včetně kamery Slow TV, která bude v zadní části opět dělat radost svým fanouškům.

Finální práce v Opravně tramvají na panelu řidiče.



Stručná historie vozu č. 5572

Tramvaj T3 vyrobená v roce 1965 jako osobní vůz č. 6498

1990 – zahájena přestavba na pracovní vůz T3M č. 5572 (pracovní plošina s hydraulickou rukou pro přenos stavebního materiálu, náhradních dílů apod.), osazen tyristorovou výzbrojí TV1

1993 – uveden do provozu s touto úpravou

1995 – demontována hydraulická ruka

2004 – dovybaven sněhovou radlicí

15. 1. 2015 – zahájen zkušební provoz s mazacím zařízením REBS

15. 7. 2015 – zahájen pravidelný provoz mazací tramvaje



Zkoušky na lince 119 pokračují. Tentokrát ve verzi XXL

Zpoždování výstavby kolejového napojení pražského letiště na centrum města a neustálý nárůst počtu odbavených cestujících jsou hlavními důvody pro teoretické i praktické ověřování možných variant posílení kapacity a zlepšení kvality autobusových linek.

Text: **Jan Barchánek** • Foto: **Petr Hejna**

Autobusy budou pro nejbližší období i nadále klíčovým prvkem obsluhy Letiště Václava Havla a Dopravní podnik v této souvislosti věnuje zajištění dostatečné kapacitní a kvalitní autobusové dopravy pražského letiště velkou pozornost.

VOZY LINKY 119 S ŘADOU LETIŠTNÍCH ÚPRAV

V posledních letech zde DPP zavedl řadu opatření, od úprav intervalů dle ročních variací letecké přepravy, přes zajištění plné garance nízkopodlažních vozidel až po nasazení kloubových autobusů s aktuálně nejpřísnějším emisním limitem Euro VI a dílčími úpravami interiéru pro zvýšení kapacity při přepravě zavazadel.

Další realizované kroky směřova-

ly ke zlepšení dostupnosti jízdních dokladů, a to jak ve formě instalace multifunkčních jízdenkových automatů na zastávkách (akceptace mincí, bankovek, kontaktních i bezkontaktních karet), tak i doplněním autobusů o zařízení pro výdej jízdenek s možností úhrady v hotovosti či bezkontaktní platební kartou.

Vzhledem k neustálému nárůstu poptávky cestujících je klíčovým úkolem zajištění dostatečné přepravní kapacity, a to zejména na lince 119, která tvoří páteř autobusové obsluhy Letiště Václava Havla. Na této lince je nutné zohlednit specifika leteckých cestujících, tedy zejména prostor na zavazadla a současně umožnit

**Kloubový SOR měří
18,750 m, Van Hool
24,785 m.**





přepřavu i běžných cestujících z oblasti Nové Šárky a Dědiny.

Navyšování přepravní kapacity bylo zatím řešeno zkracováním intervalů. Pro zajištění návaznosti na provoz metra jsou však v některých obdobích možnosti úprav intervalů již prakticky vyčerpány a muselo by docházet ke zdvojování spojů. Alternativou právě pro takové případy může být nasazení autobusů s vyšší kapacitou, jejichž prověření a praktické otestování naplňuje příslušné usnesení Rady hlavního města Prahy z letošního ledna.

TŘÍČLÁNKOVÉ AUTOBUSY NEJEN PRO BRT

Velkokapacitní tříčlankové autobusy byly původně vyvíjeny pro systémy BRT (Bus Rapid Transit), tedy zejména pro Latinskou Ameriku, za účelem zajištění vysokých přepravních výkonů v místech bez kolejové infrastruktury. Obdobné důvody vedly k zavedení tříčlankových vozidel i některá evropská města (Aachen, Göteborg, Hamburg, Utrecht).

Používané technické řešení naftové verze s jednou nápravou hnací a zbylými říditelnými zajišťuje i pro vozidlo o délce 24 - 25 metrů velmi dobrý průjezdní profil, srovnatelný s běžným kloubovým autobusem. Pro zajištění dostatečné adheze na trasách s větším stoupáním jsou využívány verze se dvěma hnacími nápravami a poslední říditelnou v provedení trolejbusu (např. Zürich, Linz) nebo sériového hybridního autobusu (Malmö, Barcelona).

PŘÍPRAVA ZKOUŠEK V PRAZE

Diskuse o možnostech vyzkoušení a případného využití tříčlankového autobusu v podmínkách Prahy probíhala již delší dobu, a to jak na straně DPP, tak i organizace ROPID. Vzhledem k malému počtu těchto autobusů v Evropě (pouze desítky kusů) probíhá jejich výroba výhradně na zakázku pro konkrétního zákazníka a neexistují žádná běžně dostupná předváděcí vozidla. Po několika kolech jednání s výrobcem i některými provozovateli se DPP nakonec podařilo prostřednictvím společnosti Unitesta zajistit zapůjčení autobusu Van Hool AGG300. Uvedené vozidlo bylo šest let provozováno v Lucembursku, čemuž odpovídá i technické provedení s maximalizací počtu míst k sezení. Výrobce zajistil před zápůjčkou částečnou repasi, včetně výměny motoru.

Druhým zásadním bodem pro možnost nasazení tříčlankového autobusu v pražské MHD bylo zajištění všech potřebných povolení a výjimek, neboť vozidlo překračuje stanovené limity jak v celkové délce, tak i z hlediska celkové hmotnosti a také maximálního nápravového tlaku druhé nápravy. Obdobně jako v jiných evropských městech je tak i v Praze možné používat pouze vybrané a předem odsouhlasené komunikace. Poslední podmínkou pro standardní provoz s cestujícími bylo zajištění českých registračních značek.

Zahájení čtyřměsíčního zkušebního provozu je završením intenzivní činnosti řady zaměstnanců DPP, bez kterých by nejdelší evropský autobus do Prahy asi nikdy nepřijel. Zároveň začíná klíčové období pro otestování všech parametrů z hlediska zajištění provozu, údržby i celkové ekonomiky provozu tak, abychom získali maximum relevantních podkladů pro rozhodnutí o specifikaci budoucích vozidel pro autobusové linky na pražské letiště.

Technický popis autobusu Van Hool AGG300 najdete na prostřední dvoustraně.



Je 1 hodina a 3 minuty po půlnoci 13. 11. 2016. Blíží se vypnutí trakce a vozy MUV zvané mufky se plní materiálem, nástroji a vybavením pro noční maraton výměny dilatačního zařízení.



01:19
Než dojde na snesení staré dilatace a přilehlých úseků kolejnic, vše začíná mravenčí prací na uvolnění všech šroubů v potřebném úseku.

NOČNÍ KOUZLO aneb PÁR HODIN NA NOVOU KOLEJ

Všechno je jednou poprvé, říká se. I pražské metro si odbylo jednu premiéru.

V mostu mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most pracovníci ze služby Stavby a tratě jednotky Dopravní cesta Metro vyměnili během půldenní výluky dilatační zařízení.

S tím novým se provoz metra v tomto úseku výrazně ztišil.

Text a foto: Petr Ludvíček

02:36
Staré i nové pražce nezbývá, než vzít „do teplých“ a kleštěmi odnést mimo kolejiště. Pro představu, jeden váží cca 100 kg.



03:56
Využití rozbrusu v místě, kde bude kolejnice navazovat na nové dilatační zařízení.



01:26
Za efektním záběrem je práce s plamenem za účelem odřezání měněných částí kolejnic.

02:12
Dvoucestný bagr jako neodmyslitelný pomocník při odvozu starých prázců a štěrku.



02:31
Nad plánem s novým dilatačním zařízením vedoucí služby Ondřej Krulíkovský a vedoucí střediska Trať B Jiří Cívrárek.



05:31
Jsme už ve fázi ukotvování nového dilatačního zařízení.

To je ona!
13,8 metru dlouhá nová kolejová dilatace s pohyblivou kolennou kolejnicí, díky níž soupravy metra vjezdějí do mostu po hrotu kolejnice, tedy tišeji.



04:06
Při manipulaci se starou i novou kolejnicí je třeba souhra celého týmu.





NA SPOŘILOV V ZIMĚ OPĚT TRAMVAJÍ

Největší letošní investiční akcí v tramvajové síti je rekonstrukce tramvajové trati v ulicích Nuselská a U Plynárny. Začala na jaře a dokončena bude až v březnu roku 2017. Stavbu takového rozsahu poprvé zajišťuje vlastními kapacitami jednotka Dopravní cesta Tramvaje.

Text: **Miroslav Grossmann** • Foto: **Petr Čáslavský a Michal Váňa**

Dílo je to opravdu dlouhé. Stavba měří přes 2,5 kilometru a začíná křižovatkou s Vladimírovou ulicí, tedy téměř v srdci Prahy 4, kousek od náměstí Bratří Synků, kde prošla trať rekonstrukcí v roce 2011. Ulice je zde v sevřené zástavbě, která se s dalšími stovkami metrů trati směrem z centra roztahuje, aby v závěrečných úsecích téměř zmizela.

Rekonstrukce trati v Nuselské je výrazně ovlivněna připravenou koncepcí celé ulice, která má zahrnovat přeměnu prostoru od fasády k fasádě. Jde tedy o komplexní zásah, který známe z roku 2015 ze sousední Bělehradské ulice. S tím rozdílem, že zatímco v Bělehradské proběhly práce naráz, v Nuselské se letos provedla pouze rekonstrukce trati (DPP) a mostu přes Botič (TSK). Okolní plochy se (rovněž v režii TSK) změní až v roce 2017.

Celá Nuselská ulice je charakteristická pohybem aut po kolejích a parkováním podél tramvajové trati.

Linka 14 ve směru z centra stanicuje v zastávce Pod Jezerkou. Příští rok se zastávka přesune vstřícně zastávce v protisměru a bude se nastupovat nikoliv z vozovky, ale přímo z chodníku.

Režim zůstane zachován s tím, že po dokončení rekonstrukce chodníků a vozovek budou k parkování sloužit zřízené základy. Chodníky v místě přechodů budou vytaženy ke kolejím

a zastávky Pod Jezerkou z centra a Horky budou řešeny formou mysů.

Provedená rekonstrukce tramvajové trati přinesla především nahrazení velkoplošných panelů pevnou jízdni

Osiřelá Nuselská ulice k nepoznání. Fotografie z 8. září 2016. Deset dní před tímto datem byla zahájena kompletní výluka od Vladimírové ulice až na Spořilov.



dráhou (W-tram) s živičným krytem, který se projevuje zvýšeným jízdním komfortem a sníženou hlukovou zátěží okolí. Definitivní kryt trati byl proveden v prostoru mezi vnějšími kolejnicemi. Napojení na původní vozovku z dlažby bylo provedeno provizorní vrstvou živice, která bude v příštím roce nahrazena definitivním krytem beze spár.

Výrazně odlišná je svým charakterem ulice U Plynárny, která má výraznou tranzitní funkci a dochází na ní k zácpám v dopravních špičkách. Ta zásadní proměnou neprojde a rekonstrukce trati je tak nejvýraznějším počinem. Ovšem opravdu zřetelným.

Zatímco první část ulice U Plynárny, mezi ulicemi Michelská a Nad Vinným potokem, zůstala v původní stopě, v dalším úseku došlo k přeložení trati na severní stranu komunikace a současně k rozšíření osové vzdálenosti kolejí na 3,5 metru. Výsledkem takového řešení je výrazné prodloužení úseku, ve kterém je možné oddělit tramvajovou trať od vozovky, a možná jízda autobusů po kolejích.

V průběhu roku 2016 navíc došlo na základě důmyslného požadavku Prahy 4 ke změně charakteru připravované zastávky Plynárna Michle z centra z původně zamýšleného mysu na vídeňský typ, což umožnilo další vylepšení podmínek pro preferenci MHD. 330 metrů trati tak bylo opatřeno bumlíkem. Došlo i k prověření možnosti zřízení „vidně“ na zastávce Chodovská z centra a rozšíření vozovky, což by zajistilo značnou segregaci provozu MHD a aut v celém kritickém úseku. Tato změna však vyžadovala vysoké náklady na překládky sítí a nenašla podporu. Pro doplnění je třeba uvést, že vídeňská zastávka Plynárna Michle z centra a mys Chodovská z centra budou realizovány příští rok pod investováním TSK.

Jsou však i věci, které nejsou vidět na povrchu. Ani přeložka tramvajové trati nebyla jen tak. Od ulice Nad Vinným potokem si vyžádala přeložku plynovodu. A ta byla zase závislá na rekonstrukci vodovodu investora PVS, kterou se nepodařilo zahájit v termínu. Mnoho prací tak muselo být nakumulováno v říjnu a listopadu 2016.

Patřila mezi ně i bohatá činnost na trolejovém vedení a potažmo veřejném osvětlení. Osazeno je celkem 16 nových trakčních stožárů, které nahrazují ty původní. Na 27 sto-



žárech došlo k úpravám, typicky k doplnění nástavce (prodloužení) a osazení výložníku s osvětlovacím tělesem. Na těchto činnostech spolupracoval útvar Vrchní vedení DPP s Eltodem. I zde se tedy podařilo sdružit mnoho stožárů trakce a osvětlení. Stožáry rovněž dostávají novou, černou barvu.

Přes původní zdržení a náročné podmínky na pracovišti se podařilo výrazně předčít původní představy o rozsahu dokončených prací v tomto roce. Dle plánů při jarním zahájení stavby měly tramvaje dojet na konci letošního roku kousek za zastávku Michelská. Nakonec se po nové tra-

Ulice U Plynárny v novém, definitivním stavu. Trať byla přeložena mírně na sever (k levé straně), čímž byl ve značné části úseku dosažen plnohodnotný jízdni pruh ve směru z centra. Bonusem je oddělení betonovou tvarovkou.

ti dostávají až o zastávku dál, tedy na Plynárnu Michle. Stalo se tak kvůli havárii vodovodu 30. listopadu, jinak by se jezdilo ještě o 4 dny dříve. A od 10. prosince je provizorně připojena i původní trať na Spořilov, takže si lidé mohou v období kolem Vánoc zajet do Kauflandu nakoupit pomeranče. Dokončení stavby, které si vyžádá další výluky, se plánuje v únoru a březnu 2017.

Práce Technické správy komunikací a dalších investorů v Nuselské ulici lze očekávat ve druhé polovině roku 2017. Lze předpokládat, že si rovněž vyžádají výluky tramvají, ovšem již jen krátkodobé.



RTT Nuselská – U Plynárny (úsek Vladimírova – Chodovská)

Délka trati: 2,556 km (z toho 2,38 km v roce 2016)

Původní trať: velkoplošné panely s blokovou kolejnicí

Nová trať: betonová deska s upevněním W-tram, žlábková kolejnice NT1, živičný kryt

Další objekty RTT: odvodnění trati, dráhové kabely, trolejové vedení, napájení označnicků zastávek (2017), mazníky oblouku Michelská, elektrická polarizovaná drenáž, detekce tramvají pro SSZ, obnova vozovek, přeložka plynovodu

Zhotovitel, investor, obstaratel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Projektant: Metroprojekt Praha

Termín realizace: 21. 5. 2016 – 31. 3. 2017 (předpoklad)

Etapizace prací na TT: 21. 5. – 30. 6. U Plynárny v úseku Nad Vinným potokem - Michelská

1. 8. – 27. 8. Nuselská v úseku Michelská - most přes Botič

28. 8. – 25. 11. Nuselská v úseku most přes Botič - Vladimírova

10. 10. – 25. 11. U Plynárny v úseku Nad Vinným potokem - Plynárna Michle

3. 11. – 9. 12. U Plynárny v úseku Plynárna Michle - zastávka Chodovská

30. 1. – 31. 3. 2017 U Plynárny v úseku zastávka Chodovská – Chodovská, částečná repanelizace Chodovské ulice

Navazující akce: most přes Botič (TSK), vozovky, chodníky, zastávky v Nuselské ulici (TSK, 2017), zastávky v ulici U Plynárny (TSK, 2017), rekonstrukce kanalizace v Nuselské (PVS, 2017), rekonstrukce plynovodu v Nuselské (PPD, 2017), rekonstrukce teplovodu (PT, 2017) přeložka vodovodu U Plynárny (PVS), rekonstrukce veřejného osvětlení v Nuselské a U Plynárny (TSK 2016, 2017), opravy v obratišti Spořilov (DPP)

Tříčlánkový autobus



MOTOR PACCAR / DAF PR 265 U1 (EURO V)

je vznětový přeplňovaný řadový šestiválec, umístěný společně s převodovkou v předním článku vlevo mezi nápravami.

Objem válců: 9 186 cm³

Výkon: 265 kW při 1900 min⁻¹

PŘEVODOVKA ZF 6AP 1700 B

automatická šestistupňová

HNACÍ NÁPRAVA

s dvojmontáží ZF AV 132

KLIMATIZACE

Na střeše každé jednotky



5 790 mm

7 150 mm

CELKOVÁ KAPACITA:

182 osob včetně řidiče, 75 sedících a 107 stojících

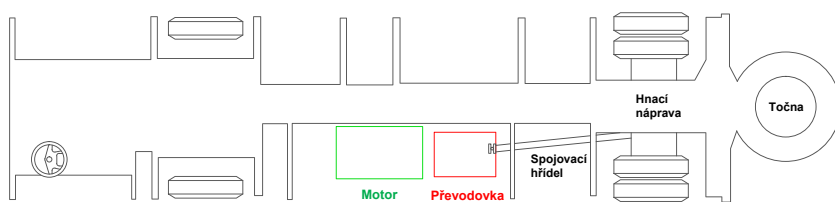
NEJVYŠŠÍ POVOLENÁ HMOTNOST:

35 000 kg

POVOLENÁ HMOTNOST NA NÁPRAVY:

8 000 / 12 000 / 8 160 / 8 160 kg

SCHÉMA ULOŽENÍ MOTORU A PŘEVODOVKY



Van Hool AGG300

POROVNÁNÍ DÉLEK KLOUBOVÝCH AUTOBUSŮ V DPP

Typ (provozní roky)	Délka (mm)
Ikarus 280.08 (1977—1999)	16 500
Karosa B741 (1991—2015)	17 355
Karosa B941 (od 1997)	17 615
Karosa B961 (od 2002)	17 590
Karosa City Bus 18m (od 2001)	17 800
SOR NB18 (od 2009)	18 750
Van Hool AGG300	24 785

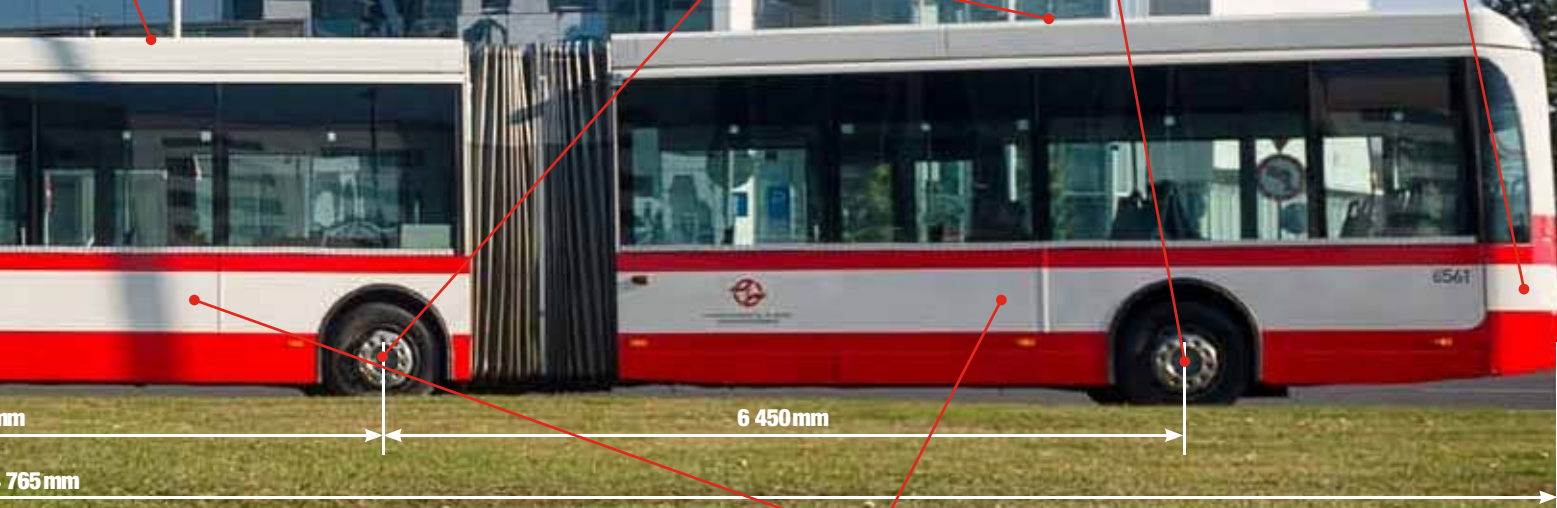
VLEČENÉ SAMOŘIDITELNÉ NÁPRAVY

s jednoduchou montáží kol. Řízení náprav je mechanické, pomocí pákování, které je vedené od točen kloubů. Pro zajímavost: podobně řešené řízení náprav vleku měly i legendární „čabajky“, tedy kloubové autobusy Ikarus 280, které v Praze jezdily v letech 1978-1999.

NÁDRŽ

hliníková nádrž je umístěna v posledním článku za nápravou.
Objem: 432 litrů motorové nafty.

ždího článku je umístěna celozozové klimatizace.



Oproti konvenčním kloubovým autobusům, které mají motor s převodovkou v zadním článku (tlačná koncepce), jsou u tohoto vozu druhý a třetí článek pouze pouhými přívěsy (motor je v prvním článku — tažná koncepce) — viz nákres.



Dvoustranu připravili: Ondřej Volf a Pavel Pánek
Foto: Petr Hejna

DP
kontakt

MHD v hledáčku fotografů: Jan Horský

Třímetrový miniaturní svět uprostřed obýváku, v němž všechno funguje tak jak má. Sen téměř každého malého chlapce, který propadl kouzlu kolejové dopravy. Právě takovým chlapcem byl před lety Jan Horský, informátor na telefonické lince Dopravního podniku a nadšený sběratel dopravních modelů, jehož další koníček fotografování vám přiblížíme v naší pravidelné rubrice.

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

Tradiční úvodní otázkou bývá vztah k městské hromadné dopravě...

Vezmu to možná trošičku obšírně. Přímo z mé rodiny v Dopravním podniku nikdo zaměstnaný nebyl, otec byl řidičem z povolání, matka byla prodavačkou, ale „dopravácké“ geny zřejmě přeskočily generaci, oba moji dědové totiž pracovali na dráze. Otcův tatínek dělal strojvedoucího a jeho doménou byly dlouhé železniční štreky, jezdil s vlaky například na Ukrajinu, do Mukačeva. Děda z matčiny strany pracoval na železničním stavitelství, no a u dráhy byla vlastně i má babička, která sloužila jako závorářka. Takže tam ty geny tzv. „modré armády“ byly a mě od malička zajímalo všechno, co jezdilo po kolejích.

Logickou volbou by tedy bylo zaměstnání u Českých drah. Co vás však přivedlo do Dopravního podniku?

To bylo tak. Psal se rok 1989 a já zavítal do původního Infocentra na Hlavním nádraží, jehož vedoucím byl tehdy Jiří Grund. Normálně jsem za ním přišel a zeptal se, zda bych tam mohl pracovat. Pozval si mě dál, vyptal se mě na různé dopravní záležitosti a pak řekl: „Dobře, beru vás!“ A tím jsem se stal od 10. srpna 1989 informátorem Dopravního podniku.

Kamenné Infocentrum jste v roce 2002 vyměnil za telefonickou linku, kde působíte doposud. Kolik hovorů průměrně denně odbavíte a kdo volá nejčastěji? Jsou to v době moderních technologií převážně starší lidé?

Pokud mám mluvit za sebe, tak je to okolo 100 až 120 hovorů denně. Samozřejmě hektičtější je to v době, když jsou změny v dopravě, někde se koná koncert nebo třeba když je přerušovaný provoz metra ať už z jakýchkoli důvodů. Kdo volá? Volají všechny typy lidí. Volají nám děti, lidi v produktivním věku, staří lidé. Zrovna nedávno jsem měl na uchu jednoho devadesátiletého pána ze Spořilova a já si říkal, kéž bych byl



Tramvaj T6B5-R 3527-2, Maskvas iela, Rīga, 2. 6. 2016

v jeho věku v takové kondici jako on. On sice žehral na to, že mu už nejede autobus na polikliniku Budějovická, ale i z telefonu bylo znát, že je to vitální pán a rozhovor s ním se mi moc líbil.

Na telefonickou linku kromě dotazů směřují také hlášení o ztrátách a nálezích. Máte v tomto ohledu nějakou povedenou historku?

Kolegy z dispečinku nedávno dost rozesmálo, když jsem jim volal, že paní ztratila v tramvaji spodní prádlo. Samozřejmě ona nespécifikovala, že ho měla ještě zabalené a v tašce, pouze suše prohlásila: „Ztratila jsem spodní prádlo v tramvaji.“ Rád vzpomínám taky na příhodu, která se stala ještě za mého působení v Infocentru na Hlavním nádraží v době, kdy ještě nebyly žádné počítače. Jedna stařenka si tam opisovala jízdní řád autobusu, a když byla hotová, ptala se mě: „Panáčku, opsala jsem to správně?“ Když jsem jí sdělil, že musí opsat ještě druhou stranu, jen zalapala po dechu a omdlela. Naštěstí vše dobře dopadlo a paní jsme s kolegy vzkřísili.

Od veselých historek se nyní přesuneme k fotografování. Od kterého roku se jim zabýváte?

Fotografuji od roku 1985 s tím, že první fotky vznikly v průběhu června

1985 u příležitosti konání poslední československé spartakiády. Fotil jsem tehdy na fotoaparát Leica, který mi koupil táta. Bohužel tyto ani o něco starší fotky se nedochovaly, protože se ztratily. I takové věci se stanou.

Vaší láskou jsou prostředky tzv. kolejové trakce. Co vše musí obsahovat váš „ideální“ snímek?

Na rozdíl od některých mých kolegů, kteří fotí tramvaj jako takovou, jsem rád, když na fotografii mám tramvaj i s okolím. Samotnou tramvaj či trolejbus si mohu klidně vyfotit v depu. Pro mne je důležité, aby na fotce byly domy, památky i lidé. Teprve poté má dle mne svou hodnotu.

Z vašeho současného působení na centrálním dispečinku to máte coby „kamenem dohodil“ do centra Prahy. Je právě tato část hlavního města vašim nejčastějším „fotoobjektem“?

Míst je hodně, ale ano. Často fotím na Tylově, Karlově nebo Václavském náměstí, rád ale cestuju po celé Praze, ať je to třeba trať do Řep nebo na Barrandov. Ta je svým způsobem velmi zajímavá, protože když jede tramvaj po mostě, v pozadí jsou vidět Kavčí Hory. Dalším krásným místem pro focení je blízké okolí stanice Podolská vodárna se siluetou monumentálního Vyšehradu nebo



třeba Čechův most, kde se dají pořádně skutečně nádherné fotografie s Pražským hradem.

Nejen architektonické skvosty jsou však vašim koníčkem. Pokud vím, velmi rád máte i ty dopravní, které obývají Muzeum MHD...


Jsem rád, že jsem svého času mohl pomáhat bývalému správci sbírek Luboši Kyselovi s přesunem exponátů z deponiáře ve Vokovicích do střešovického muzea. Člověka těší, že mohl být alespoň chvíli u toho a vidět, jak se staré tramvaje, trolejbusy a autobusy opravují a jak tam chodí děti s rodiči a mají z té krásy radost. Je to ocenění práce všech, kteří se přičinili o to, že vozy jsou v tak dobrém stavu a funkční.

Myslím, že naše muzeum je jedno z nejkrásnějších v Evropě, a hřeje mě dobrý pocit, že jsem k tomu mohl svou troškou přispět.

Jak bylo již zmíněno v úvodu, vlastně poměrně unikátní modelové kolejiště, které jste si sám navrhl a společně s kamarádem z Vrchní stavby ho neustále vylepšujete...

Nevím, zda je něčím unikátní, možná tím, že ho i přes jeho rozměry (délka 3 metry, šířka 1 metr) mohu mít doma. Projekt na panel je můj, ale s elektřinou, protože ne na všechno jsem zručný, mi pomáhal kamarád z Vrchní stavby, který pokládá koleje, takže to má zároveň jako koníčka i jako povolání. Panel je provozní, ale není ještě 100% dodělaný. Tramvaje,

Tramvaj T5C5 4000, depo Budařok, Budapešť, 14. 9. 2007

kteří na něm jezdí, byly zhotoveny v měřítku 1:87 a jsou plně funkční, ať už na pantograf nebo na lyru. 

Dale: Ze své sbírky modelů si Jan Horský nejvíce váží malinkatého modelu populárního „krasínu“, který dostal jako dárek od bývalého kolegy z Muzea MHD. Ten v roce 1968 opustil Československo a v německém městě Lindau si následně otevřel prodejnu modelů pražských tramvají.



Tramvaj T3MTM ev. č. 3363, ul. Geroev Panfilovcev, Moskva, 5. 6. 2012



Jan Horský (45) pracuje od roku 2002 na Infocline DPP jako informátor. Od roku 1985 se intenzivně věnuje fotografování dopravy, za kterou se každý rok vydává na 20 dnů na přelomu května a června s kamarádem fotografem Tomášem Dvořákem. Na svých cestách již navštívili řadu zemí, například Švýcarsko, Maďarsko, Francii, ale i země bývalého Sovětského svazu. Jeho srdeční záležitostí jsou tramvaje T5C5, vyrobené koncem 70. let v Tatře na Smíchově, a tramvaje T3 jako takové. Je velkým fanouškem tramvajových modelů Miroslava Barneta, které si již několik let pořizuje do své sbírky. Jako správný fotograf nevyrazí bez fotoaparátu ani do samoobsluhy pod heslem: „Nikdy nevíte, co zajímavého můžete v ulicích potkat.“

Výrazné pražské stopy na Czechbusu 2016

Holešovické výstaviště již po šesté patřilo všem příznivcům autobusů. V termínu od 22. do 24. listopadu 2016 zde 93 vystavovatelů ze 7 zemí představilo kromě autobusů také vozidlové komponenty, odbavovací a informační systémy a tradičně nechyběla ani servisní technika a technologie.

Text: Ondřej Volf a Jan Barchánek • Foto: Ondřej Volf a Jana Šejnohová

Hlavním lákadlem veletrhu byly samozřejmě autobusy. Výrobci a dodavatelé prezentovali celkem 83 vozidel 23 různých značek v širokém portfoliu od městských typů, přes vozidla pro příměstskou a regionální dopravu, minibusy až po luxusní zájezdové autobusy, a to jak ve vnitřních expozicích, tak i na téměř zaplněné venkovní ploše před Průmyslovým palácem. DPP jako tradiční partner veletrhu zapůjčil nová i historická vozidla, první den dokonce včetně aktuálně testovaného **tričlankového autobusu Van Hool AGG300**.

Největší počet vystavených vozidel patřil již tradičně společnosti Iveco. Ve vnitřní expozici Iveco BUS dominoval, vedle letošní novinky tzv. kombinovaného autobusu Evadys, také částečně **nízkopodlažní 13metrový Crossway LE City** v barvách DPP. Jednalo se o jeden ze dvou vozů, které pražský DP pořídil pro linku Airport Express, vedenou z pražského Hlavního nádraží na Letiště Václava Havla. Oba dvoudvéřové autobusy mají řadu úprav interiéru, souvisejících s jejich specifickým určením. Především jde o instalaci zvláštních polic na zavazadla, jak na podlaze proti druhým dveřím (podobně jako na starších vozech CityBus pro linku AE), tak nad většinou sedaček.

Dole: Speciálně upravený Iveco Crossway LE pro linku AE

Dole vpravo: Nový elektrobús SOR ENS 12

Ke komfortu cestujících přispívá plnohodnotná klimatizace, WiFi připojení nebo možnost bezkontaktní platby jízdného na terminálu řidiče. Úplnou novinkou jsou pak USB zásuvky u každé sedačky pro dobíjení mobilních zařízení a pro zvýšení bezpečnosti je kromě interiérových kamer instalována také kamera pro záznam dění před vozem. Iveco BUS ve venkovních prostorách dále představilo prakticky celou výrobní nabídku. Úspěšnou řadu Crossway/Arway vyráběnou ve Vysokém Mýtě (vč. provedení low-entry) doplňoval čistě městský Urbanway s pohonem na CNG, zájezdový autokar Magelys (oceněný titulem Coach of the Year 2016) a tradičně řada minibusů na bázi dodávek Daily. Do nabídky Iveco Bus spadá i 9,5m dlouhý midibus Heuliez GX 137.

Nejen v Evropě se daří polskému Solaris Bus & Coach, který letos slaví 20 let. Výrobce z Bolechowa začínal nejprve pod značkou Neoplan Polska s montáží německých autobusů Neoplan řady 4000 v různých provedeních, které dodával do mnoha rozšiřovala a v roce 1999 uvedl na trh vlastní konstrukci nízkopodlažního autobusu Urbino, která se stala velice úspěšnou i v západní Evropě a dnes se vyrábí již její čtvrtá generace



v celé řadě provedení, od midibusů po kloubové autobusy nebo provedení LE. Solaris je také zastáncem alternativních pohonů, takže v nabídce lze najít jak vozy poháněné CNG, tak hybridní vozidla, elektrobuses a trolejbusy. Není proto překvapením, že New Urbino 12 Electric získal na veletrhu IAA v Hannoveru titul Bus of the Year 2017. Shodný model, avšak s elektrickou výzbrojí Škoda z aktuální zakázky deseti elektrobuses pro Třinec, byl k vidění v expozici plzeňské Škody Electric. Samotný Solaris měl velkoryse pojatý stánek připomínající 20. výročí vzniku a předvedl New Urbino ve dvou provedeních. Dvanáctimetrové Urbino s pohonem CNG a také čerstvou novinku, zkrácené Urbino o délce 10,5m.

Koncern EvoBus, do kterého patří značky Mercedes-Benz a Setra, ukázal ve venkovní expozici luxusní dvoupatrový autokar Setra S 431 DT z řady TopClass, dále pak novinku v kategorii linkových autobusů MultiClass – 15m třínápravovou částečně nízkopodlažní Setru S 418





LE Business, která tak v nabídce doplní 12 a 13metrové dvounápravové varianty S 415 a S 416 LE, které již jezdí i na českých silnicích. Uvnitř haly pak EvoBus představil letošní novinku, kloubovou verzi nové řady městského typu Conecto, který znovu konstrukčně vychází z veleúspěšného modelu Citaro, ale je orientován spíše na trhy střední a východní Evropy. Podvozky Mercedes-Benz Sprinter patří mezi nejčastěji využívané při stavbě mikro a minibusů. Taková vozidla předvedli např. nástavbáři KHMC Opava (luxusní mikrobusey), Rošero-P ze Slovenska a další. Midibusy značky Isuzu prezentovala spol. Turancar.

Po úspěchu na letošním veletrhu IAA v Hannoveru představila společnost SOR Libchavy také v české premiéře nový koncept elektrobuse ENS 12, který by se měl stát základem nové řady vozidel východočeského výrobce. Na první pohled zaujal především design přední a zadní části, ale i zcela nové uspořádání karoserie a interiéru. Druhou vystavenou novinkou byl parciální trolejbus TNB 12 (s bateriemi pro nezávislý dojezd až cca 15km) pro DP Brno, který vznikl ve spolupráci se společností Rail Electronics CZ z Ostrova nad Ohří. Na venkovním prostranství pak SOR vystavil další vyráběné typy včetně **elektrobuse EBN 11, který již druhým rokem testuje DPP.**

Další výrobci předvedli především dálkové autobusy a autokary. K těm patřily známé společnosti MAN/Neoplan, Volvo, koncern VDL a další.

Švédská Scania představila městský typ Citywide, linkový Omnilink nebo autokar Irizar.

Již tradičně byla vystavená i historická vozidla. Letos byla velkým lákadlem funkční replika jednoho z nejstarších trolejbusů Mercedes Électrique Stoll, který jezdil v letech 1907 až 1916 v rakouském Gmündu a na území dnešních Českých Budějovic. Z podnikového muzea DPP dorazily městské autobusy **Karosa B731** z roku 1985 a „šiml“, tedy **Karosa ŠM11**, který doplnil flotilu dálkových ŠD11.

Výrobce převodovek a náprav zastupovaly tradičně firmy ZF a Voith, odbavovací systémy předvedly firmy BUSE, Bustec, Herman a Mikroelektronika. Dále je možné zmínit výrobce sedaček a podlahových krytin, např. firmy STER a AnviTrade. Servisní techniku a příslušenství zastupovaly např. firmy Molpir, Miteral a další.

Nedílnou součástí veletrhu tvoří bohatý doprovodný program. Po loňské úspěšné premiéře proběhlo i letos setkání mistrů renovací historických vozidel, kde nemohli chybět ani zástupci muzea DPP. Ondřej Láska tentokrát prezentoval rozpracovanou rekonstrukci jednoho z prvních pražských trolejbusů **Praga TOT č. 303** a Jan Arazim poodhalil taje „dopravní archeologie“, tedy vyhledávání vraků vozidel, které renovacím často předchází. Středa patřila již 10. ročníku konference Veřejná doprava „on line“ s řadou přednášek k problematice odbavovacích a informačních systémů. Program završilo páté

pokračování konference Elektrické autobusy pro město, kde byly kromě technických novinek na poli elektrobuse a parciálních trolejbusů diskutovány možnosti financování s ohledem na dostupné dotační tituly (pro všechny regiony ČR mimo Prahu zejména IROP) a také problematika evropské standardizace nabíjecích technologií.

Dole: Solaris New Urbino 12 CNG

Zcela dole: Historický autobus ŠM11 z Muzea MHD ve Střešovicích





Komplexní přepravní průzkum tramvajové sítě 2016

Příprava každého oblastního přepravního průzkumu je časově náročná. Nesmí se zapomenout na žádný detail. Hlavní roli hraje důslednost a bezpodmínečné dodržování harmonogramu přípravných činností. U komplexních přepravních průzkumů to platí dvojnásob.

Při vlastním provádění fyzického sčítání cestujících už toho mnoho ovlivnit nelze. Lze jen doufat, že nedojde k nějaké mimořádné provozní události.

Text: **Václav Studnička** • Foto: **Petr Hejna**

Samotný počátek přípravy listopadového komplexního přepravního průzkumu tramvajové sítě sahá až do letních měsíců tohoto roku, kdy na jednáních se zástupci organizace ROPID vyvstala potřeba ověřit úspěšnost realizace změn v linkovém vedení tramvajové sítě od 28. srpna 2016.

1. JIZDA		3. JIZDA	
Hod. Min.	Nástup Odjezd	Hod. Min.	Nástup Odjezd
11:58	12:40		
11:58	12:40		
11:58	12:40		
11:58	12:40		

Vzhledem ke značnému rozsahu a náročnosti byl průzkum, i s ohledem na omezené personální kapacity, připraven a rozdělen do 3 pracovních dnů. Převážná část pracovních směn byla naplánována na středu 9. listopadu. Na úterý 8. listopadu a čtvrtek 10. listopadu připadly zbylé, převážně večerní směny v časovém rozsahu 17.00 až 23.00 hod. V souladu s metodikou předchozího průzkumu bylo 153 odpoledních směn realizováno studenty SPŠD ve čtvrtek 10. listopadu, tzn., že někteří studenti se průzkumu zúčastnili ve středu i ve čtvrtek.

Tvorba sčítacích formulářů byla zahájena již počátkem října, jak-

mile byla známa konečná podoba jízdních řádů ve dnech průzkumu. Na výrobu všech sčítacích formulářů bylo použito přes 3,5 tisíce oboustranně potištěných listů A4.

Předání sčítacích formulářů jednotlivým účastníkům průzkumu z řad zaměstnanců DPP proběhlo v termínu od 31. října do 8. listopadu 2016 (v budovách depa Kačerov, ÚB Sokolovská a CD Na Bojišti).

Studenti SPŠD byli na jednotlivá distribuční místa rozděleni s přihlédnutím k jejich bydlišti tak, aby měli na příslušné místo předání formuláře pokud možno co nejbližší. S přihlédnutím k reálné účasti při minulých průzkumech byli studenti na distri-

buční místa přivání v počtech zahrnujících rezervu - pro ranní směnu více o 20% a pro odpolední směnu o 40%.

Distribuční místa pro předání sčítacích formulářů studentům byla zvolena převážně v blízkosti stanic metra: Anděl, Flora, Hradčanská, I. P. Pavlova, Kobylisy, Nádraží Velešlavín, Palackého náměstí, Palmovka, Pražského povstání, Spojovací, Strašnická, Vltavská, Vozovna Motol.

Do sčítacích formulářů byly na každé zastávce zaznamenávány následující údaje:

- počet nastupujících osob
- čas odjezdu ze zastávky
- počet osob v tramvaji po odjezdu ze zastávky

Všechny uvedené údaje jsou potřebné k získání informací o obratu cestujících v každé tramvajové zastávce, o detailní i celkové zátěži jednotlivých úseků tramvajové sítě a také o dodržování jízdního řádu.

Průběh komplexního přepravního průzkumu tramvajové sítě realizovaného ve dnech 8. až 10. listopadu lze zhodnotit jako standardní, bez výraznějších událostí, které by mohly ovlivnit konečné výsledky. V úterý v 18:37 hod. došlo v úseku Karlovo náměstí - Moráň k technické závadě tramvaje linky č. 10. V okolí této události byla doprava narušena na 49 minut. Podle našich předběžných



statistik byl v úterý večerní průzkum prováděn jen v menším objemu směn, podstatný objem večerních směn byl realizován až ve středu.

Konečné výsledky z průzkumu budou k dispozici koncem prosince. Čtenářům DP kontaktu ty nejzajímavější přineseme v únorovém vydání.

Děkujeme všem účastníkům průzkumu za jejich zodpovědný přístup, který umožnil získat kvalitní data z tramvajového provozu pro další zvyšování kvality služeb poskytovaných cestujícím veřejnosti. Těšíme se na spolupráci při dalších průzkumech. 🚗

Pracovní název: TRAM 2016

Metodika průzkumu: sčítání cestujících ve vozech (u souprav pouze v 1. vozu)

Termín realizace: od 8. do 10. listopadu 2016

Časový rozsah průzkumu: od 6.00 do 23.00 hod.

Příprava a organizace: odd. 100110 Dopravně-provozní podpora

Spolupráce: odbor kvality služby ROPID

Počet pracovních směn: 1204 ranních, odpoledních a večerních směn

z toho: 549 směn pro zaměstnance DPP a ROPID (včetně 51 večerních výjezdů z vozoven)
630 směn pro studenty SPŠD Plzeňská (Motol + Moravská)
25 směn pro studenty SPŠD Masná



Prosincový historický kaleidoskop 2016

Poslední letošní historický kaleidoskop jsme věnovali třem událostem, které připomínají jiné dopravní prostředky než tramvaje, jimž jsme se v minulých částech našeho seriálu několikrát za sebou věnovali. (Přesto se ale i o tramvajích zmínka objeví.) Připomeneme si slavnou studii metra inženýrů Lista a Belady, potom výročí zahájení provozu na Jiráskově mostě a konečně sjednocení tarifu pražské MHD a očíslování autobusových linek.

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

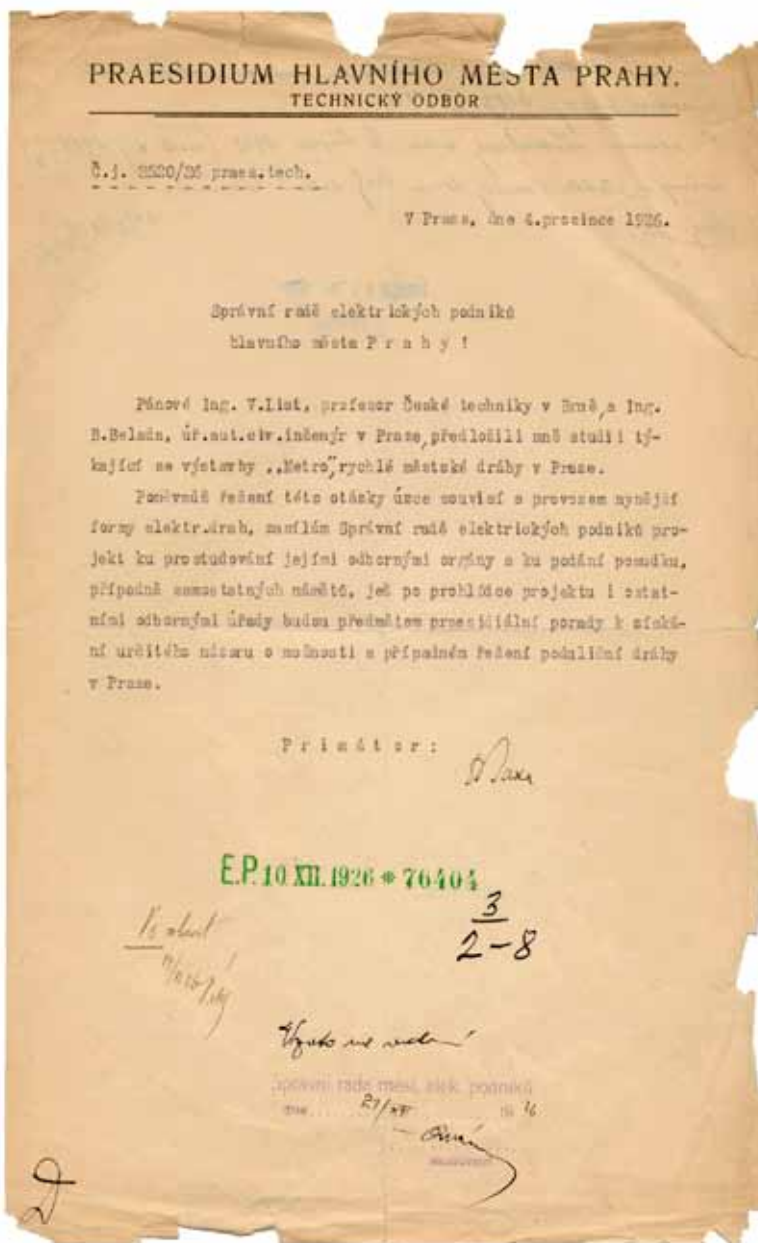
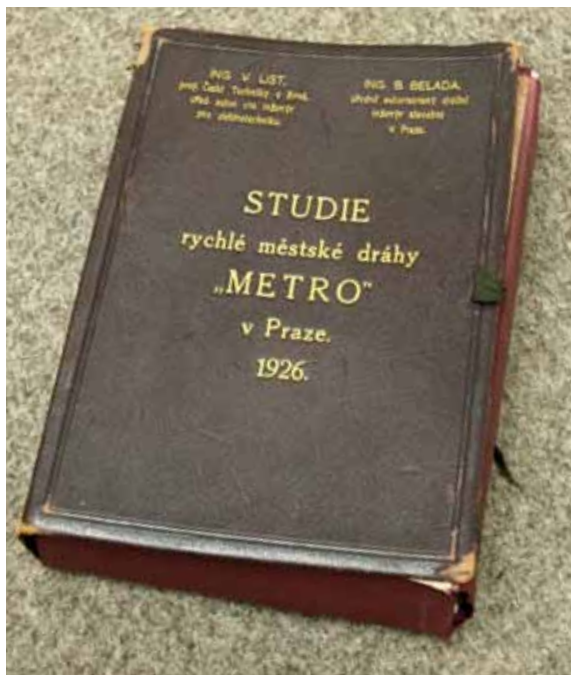
STAROSLAVNÉ ZLATÉ PRAZE...

„Staroslavné Zlaté Praze hlavnímu městu Republiky československé, s přáním, aby její krásy doplněny byly vymoženostmi moderní techniky, věnují její ctitelé.“ Tato slova můžeme číst na prvním listu slavné „Studie rychlé městské dráhy »Metro« v Praze“. A kdo byli ti ctitelé? Podepsáni zde jsou „Ing. V. List, prof. České techniky, Brno. úř. aut. civ. inženýr pro elektrotechniku“ a „Ing. B. Belada, úředně autorizovaný civilní inženýr stavební v Praze“.

Dvě známá jména, neodmyslitelně spjatá s historií pražského metra, i když se žádný z jejich návrhů neuskutečnil. Jejich studie byla nesčíslněkrát zmiřovaná a občas se kolem ní objevovalo mnoho mýtů a nepřesností. Dlouho se udávalo, že byli první, kteří přišli s návrhem pražské podzemní dráhy. Dnes už víme, že to není pravda. Tím prvním, kdo zatoužil po podzemní dráze v Praze, byl už v roce 1898 Ladislav Rott, po něm v roce 1912 Bohuslav Vondráček a v roce 1926 Jiří Hruša. Vladimír

Tento dopis pražského primátora Baxy ředitelství elektrických drah doprovodil studii metra inženýrů Lista a Belady z radnice do podateln Elektrických podniků a na stůl předsedy správní rady.

Tak vypadá slavná „Studie rychlé městské dráhy »Metro« v Praze“. Dnes je uložena v archivu Dopravního podniku.



List a Bohumil Belada dokonce měli s Hrušou spor o prvenství a museli nakonec uznat, že první nebyli.

Druhou častou nepřesností, se kterou se občas ještě dnes setkáváme, je tvrzení, že List s Beladou přišli v této studii s myšlenkou tzv. „pražského trojúhelníku“, který tvoří stanice Můstek, Muzeum a Florenc. Tato trojice stanic se v jejich studii sice oprav-

du vyskytuje (jen místo jména Florenc tam najdeme Denisovo nádraží, čili Těšnov), ale protože nenavrhovali tři tratě jako dnes, ale čtyři, najdeme v jejich plánu hned pět přestupních křižovatkových stanic. V tomto případě bychom tedy nemohli mluvit o trojúhelníku, ale o pětiúhelníku, do kterého patří kromě zmíněných tří ještě Náměstí Republiky a Bulhar.



Nekritizujeme samozřejmě Lista s Beladou, ale autory některých starších článků o historii pražského metra. List a Belada předložili poměrně podrobně propracovaný návrh, podle kterého bylo možné si udělat celkem jasnou představu o podobě pražského metra. Jak již bylo řečeno, navrhovali čtyři tratě – A: Palmovka – Denisovo nádraží (Těšnov) – Náměstí Republiky – Můstek – U Anděla, dále B: Na Růžku (Vítězné náměstí) – Můstek – Museum – Flora, C: Denisovo nádraží – U Bulhara – Muse-

Výřez ze situačního plánu první tratě s oblastí Národního divadla s nezvykle malým poloměrem tratě.

Pamětní deska ve vestibulu stanice Muzeum tratě A připomíná autory studie pražského metra z roku 1926.



um – Dětská nemocnice a konečně D: Výstaviště – Náměstí Republiky – U Bulhara – Remisa (Vápenka).

Určitou kuriozitou jejich návrhu byl mimořádně malý poloměr oblouku tratě u Národního divadla, který měl hodnotu pouhopouhých 50 metrů, tedy něco, co dnes v našem metru nepřípadá vůbec v úvahu, protože pro provozní tratě byl stanoven minimální poloměr 300 a pro manipulační 150 metrů. Ale nedívejme se na Lista s Beladou jako na nějaké neumětelé. V pařížském metru najdeme u stanice Bastille například také poloměr jen 50 metrů, a to hned třikrát. A k tomu je zhruba polovina stanice v tomto oblouku! Je zřejmé, že důvodem k tomuto neobvyklému směru pražské podzemní dráhy byla skutečnost, že trať měla být založena mělce a stavěná z povrchu.

Studii posuzovalo ředitelství elektrických drah Elektrických podniků hlavního města Prahy a nešetřilo kritikou. Oprávněná byla například v případě napájení metra, které se mělo odehrávat z jediné měnirny umístěné na náměstí Republiky, což znamenalo velkou zranitelnost celé-

ho systému. Bližší informace o studii si můžete přečíst v příslušné kapitole Encyklopedie pražské MHD. Originál jejich slavné studie si zájemci mohou po předchozí domluvě prohlédnout v archivu Dopravního podniku.

I když se na uskutečnění myšlenky pražského metra muselo počkat ještě několik desítek let, List a Belada mají právem svoji pamětní desku ve vestibulu stanice Muzeum tratě A. A proč jsme známou studii připomínali? V neděli **4. prosince uplynulo právě 90 let** od chvíle, kdy Vladimír List a Bohumil Belada svoji „*Studii rychlé městské dráhy »Metro« v Praze*“ předložili pražské městské radě.

MOST, KTERÝ SE TRAMVAJÍ NAKONEC NEDOČKAL

Už je tomu 85 let, kdy se po Jiráskově mostě rozjela první auta a prošli se po něm první chodci. Stalo se tak večer 5. prosince 1931, slavnostně, ale přesto to „nebylo ono“. Jiráskův most se totiž uváděl do provozu na tu dobu nezvykle po etapách. Zmíněného dne byla dána do provozu jen zhruba prostřední třetina o šířce 5,6 m. Její jižní část byla vyhrazena „lehké a rychlé dopravě jedním směrem“ – z centra na Smíchov (nezapomínejme, že byl ještě levostanný provoz). Automobily mohly mít maximální šířku 2,4 m. Protože chodci používali severní stranu vozovky, byla jejich část od automobilového provozu oddělena dřevěným, bíle natřeným břevnem. Zajímavostí bylo, že chodci měli zakázáno na mostě zastavovat.

„*Prvním pasantem nového mostu byl primátor dr. Baxa,*“ psaly noviny Národní politika. O něco později se ve stejných novinách objevila i zpráva, že prvním autem, které přešlo Jiráskův most, bylo „*firmy BARHOŇ, Praha, č. N VIII/60, šofér Frant. Šedivý*“. O půl roku později, před sokolským sletem, byla 26. června 1932 uvedena do provozu další část. Chodci se přestěhovali na jižní polovinu a místo, kudy původně chodili, se uvolnilo pro lehký a rychlý automobilový provoz ze Smíchova do centra. Jízdu zde měly povolenou i městské autobusy. Teprve 27. října 1933 byly dány do provozu všechny vozovky a chodníky.

Za formální dokončení mostu se považovalo až zasazení pamětních desek v říjnu 1934 se jménem mostu a s výjimkou z Národní přísahy z 13. dubna 1918, na jejímž textu se

>>>



Alois Jirásek hlavní měrou podílel. Byl ale most opravdu dokončen? Něco splněno nebylo. Na Jiráskově mostě od počátku ležely tramvajové koleje, na obou koncích nenapojené, ale tramvaje po nich nikdy nejely. Podmínkou zprovoznění tramvajové tratě se stalo ještě proražení nové ulice za Dienzenhofferovými sady. Ještě v roce 1937 najdeme v denním tisku zprávu, že je již připravena demolice potřebných domů, ale nic se nakonec nestalo. Prodloužení ulice V Botanice se uskutečnilo až o více než 34 roků později.

Tramvajové koleje ležely bez využití na mostě až do roku 1947, kdy byly v souvislosti s přípravou na trolejbusový provoz vytrhány. A tak se sice Jiráskův most tramvajů nedočkal, ale zato byl jediným z pražských mostů, po kterém jezdily trolejbusy. V letech 1987–1988 byl most za úplné uzavě-

ry rekonstruován, práce byly dokončeny až v roce 1989.

A ještě trocha statistiky: Jiráskův most je železobetonový, má šest obloukových polí s horní mostovkou na pilířích, spojenou s oblouky v jeden statický celek. Má délku 310,6 m, šířku 21 m, přičemž poslední pole u novoměstského břehu se rozšiřuje až na 26,9 m.

PŘED 65 LETY BYL V PRAŽSKÉ MHD SJEDNOCEN TARIF A AUTOBUSOVÉ LINKY DOSTALY ČÍSLA

Před silvestrovskými oslavami roku 1951 dostali Pražané významný dárek – sjednocení tarifu v pražské MHD. Byla to vsuktu mimořádná událost. Do té doby bylo jízdné na autobusových linkách odlišné a platilo na nich tzv. stanicový tarif, odstupňovaný podle počtu proje-

Jiráskův most. Také jemu při pohledu od jihu dominuje v pozadí Pražský hrad.

Dole: U tohoto nástupního ostrůvku měly původně stávat tramvaje – v době vzniku mostu ty, které jezdily ve směru na Smíchov. Nakonec u nich od roku 1947 stávaly trolejbusy.

Dole vpravo: Zatím známe pouze dvě fotografie, na kterých jsou na Jiráskově mostě ve třicátých letech minulého století vidět koleje. Toto je jedna z nich.

tých stanic (tehdy se dnešní pojem zastávka nepoužíval). Jízdné na jedné lince se tak pohybovalo v rozmezí 1,50 až 5 korun a kromě toho nebylo možné přestupovat z autobusu na tramvaj či opačně. Přestup byl možný – a to až od roku 1949 – jen zcela výjimečně mezi těmi autobusovými linkami, které na sebe přímo navazovaly. Průvodčí v autobusech museli být vybaveni velkým množstvím různých druhů jízdenek.

Počínaje **31. prosincem 1951** bylo jízdné ve všech dopravních prostředcích, tj. v tramvajích, trolejbusích a městských autobusech sjednoceno na 3 koruny. U tramvajů, kde byl od roku 1920 tarif jednotný, sice došlo k mírnému zdražení z 2,50 Kčs, ale s ohledem na skutečnost, že bylo nově možné podle potřeby přestupovat mezi všemi dopravními prostředky, znamenal nový tarif



Úprava sazby na všech dopravních prostředcích DP od 31. XII. 1951

A. Jízdenky

Od 31. prosince 1951 platí tyto jízdenky jednotné a vzájemně převratně, dle druhu, trasy, trvání a způsobu platby, ve dne i v noci:

1. Normální jízda 2,— Kčs
2. Dětská a vozíčkářská jízda 1,50 Kčs
3. Týdenní sezónní 15,— Kčs
pro pracovníky v řádném pracovním poměru bez odčeka-
ní na výši příjmu.
4. Měsíční týdenní sezónní 15,— Kčs
pro pracovníky v řádném pracovním poměru, pokud
jich trvá vztahující příjmu nepřesahující 5.000 Kčs
měsíčně a rodinných a 8.000 Kčs měsíčně a kon-
krétních odměn.
5. Přepraveni na nocleh, na dlouhé tratě nebo na pos-
tup (na autoželeznici a kolejišti nepřepravení) 2,— Kčs

B. Předplatní lístky

SEZNAM předplatních lístků platí v celé síti státní, státní
a soukromé dráhy i v noci.

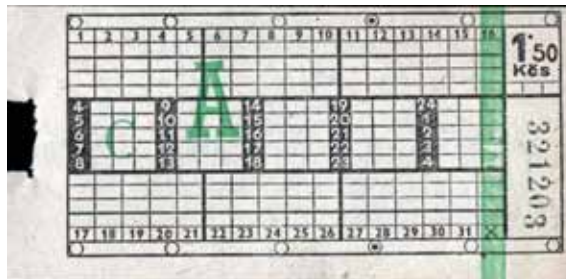
TRADICE předplatních lístků platí pouze na tratích na lince vypo-
ravených, jejich platnost se určuje 1 na náhodě, pokud je trať
v rozpracování. Cena je stejná až jde o trať státní, státní
nebo soukromé.

MĚSÍČNÍ LÍSTKY se vydávají na každodenní odjezd a platí nejen
v předstihu, ale i 10 dní před jízdou a 10 dní po ní.

C. Lanová dráha na Petřín

1. Normální jízda nahoru 2,— Kčs
2. Normální jízda dolů 1,50 Kčs
3. Dětská jízda nahoru i dolů
pro děti do 10 let, jedno dítě do 6 let může však
cestovat zdarma.
4. Přepraveni na nocleh, dlouhé tratě nebo na pos-
tup 2,— Kčs

Dopravní podnik hl. města Prahy, komunální podnik



Nahore: Dětská auto-
busová jízdenka podle
tarifu z prosince 1951.

stávaly čísla chronologicky, tak jak
postupně vznikaly.

Vlevo: Informační
plakátky doprovázejí
pražskou MHD mnoho
desetiletí. Tento ozna-
moval změnu tarifu
k 31. prosinci 1951.

JEDNÍM SOUVĚTĚM

Před **75** lety, 3. prosince 1941, byl za-
háján provoz tramvají po dřevěném
provizorním Janáčkově mostě, aby
bylo uvolněno staveniště dnešního
Štefánikova (původně Švermova)
mostu. ●●● Před **70** lety, 6. prosince
1946, byla tramvajová trať prodlou-
žena od vozovny Motol do stanice
Motol, kde soupravy obracely až
do roku 1974, jako na poslední ko-
nečné v Praze, tzv. kuplováním. ●●●
Od 22. prosince 1896, tedy před
120 lety, dojížděly tramvaje podniku
Elektrická dráha Praha – Libeň – Vy-
sočany patřícího Františku Křížkovi
až do ulice Na Florenci k nádraží
Státní dráhy (dnešní Masarykovo),
čímž byla dokončena první etapa
výstavby tratí tohoto podniku. ●●●
Před **105** lety, 22. prosince 1911,
byl zahájen provoz tramvají v úseku
Hrad – Lumbeho zahrada (Brunnice)
– Nový Svět – Loretánská – Pohoře-
lec, jehož součástí byla i nejužší uli-
ce s tramvajovým provozem v Pra-
ze, ulice U Kasáren, široká místy jen
3,25–3,75 m (nepočítáme-li průjezd
domem v Letenské ulici), kde byl
i jeden z největších sklonů v pražské
tramvajové síti – 89,3 ‰. 🚍

Autobus Škoda 706 RO
z Muzea MHD v Praze
je vystrojen jako
linka č. 101 s ukázkou
orientační tabulky
pro linku č. 101, při-
pomínající zvětšenou
číslici 1 navazující
tramvajovou linku.

pro mnoho cestujících, především
z okrajových částí města, kde bylo
jen autobusové spojení, zlevnění je-
jich cest. Dětské jízdné v tramvajích
zůstalo nezměněné – 1,50 Kčs. Dů-
ležitou změnou bylo i zlevnění jízd
v noci, protože bylo zrušeno zvláštní
noční jízdné.

Vzor jízdenek v MHD byl nyní stej-
ný a jednotlivé dopravní prostředky,
v nichž byla jízdenka vydána, se
od sebe odlišovaly jen různě barev-
nými písmeny – modré D znamenalo
tramvaj, oranžové T trolejbusy a ze-
lené A autobusy. Dětské jízdenky
měly u pravého okraje navíc stejně
barevný svislý pruh. V té době se
používaly i týdenní zpáteční jízdenky
za 30 nebo tzv. zlevněné za 15 ko-
run, které rovněž platily i pro přestup.
Také předplatní jízdenky (tehdy se ří-
kalo lístky) roční, čtvrtletní a měsíční
platily nově v celé síti MHD.

Kromě toho se objevila ještě jedna
významná novinka v autobusové do-
pravě. Jednalo se o očíslování linek,
které byly do té doby označovány

písmeny. Pro autobusové linky byla
vyhrazena číselná řada od 101 výše.
Tehdy se zrodil zajímavý nápad, aby
čísla linek – tedy aspoň tam, kde
to bylo možné – připomínala ně-
kterou z navazujících tramvajových
linek. Takže linka č. 101 navazova-
la na tramvajovou linku č. 1, linka
č. 103 na tramvajovou linku č. 3,
linka č. 117 na linku 17 a podobně.
Nebylo to ale možné všude, proto-
že vhodné číslo již bylo obsazeno
na jiném konci města. Proč ale byla
autobusová linka G očíslována 111,
když ve Strašnicích na linku č. 11
nenavazovala, zatímco by se toto
číslo hodilo pro linku I na opačném
konci jedenáctky, která však dostala
číslo 108, to se už asi nezjistí. Na ori-
entačních tabulkách autobusů byla
dokonce příslušná číslice, odkazující
na tramvajovou linku, zvýrazněna
– byla větší. Tento zajímavý systém
byl ale pro budoucí, i když zatím
jen omezený rozvoj autobusové do-
pravy, neudržitelný a záhy se od něj
upustilo. Nové autobusové linky do-



Co mají společného Vánoce a veřejná doprava?

Vánoční čas je v dnešním pojetí pro hodně lidí časem cestování. Nákupní centra praskají ve švech, stejně jako vozidla veřejné hromadné dopravy. Jak si zpříjemňují své cestování během adventu v zahraničí? Můžete se přesvědčit, že nejen vyzdobené ulice a náměstí s tradičními trhy žijí vánoční atmosférou.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**



BRATISLAVA, Slovensko

Dopravní podnik města Bratislavy vypravuje už pátým rokem „Vánočnou električku“. První jízda na začátku prosince probíhá za účasti Mikuláše, v období adventu je obvykle vyzdobeno dalších několik tramvají s bezplatnou přepravou cestujících na různých linkách v čase 16.00 až 20.00 hod.

MELBOURNE, Austrálie

V australské metropoli jezdila v roce 2015 po okružní trati v centru města tradiční barevně ozdobená vánoční tramvaj.



Foto: wienreinfliten.at



VÍDEŇ, Rakousko

I samotný Štědrý večer v rodinném kruhu může být vyšperkován nádechem veřejné hromadné dopravy. Např. ve Vídni má městský dopravce ve svém e-shopu v nabídce drobných dárkových předmětů i ozdoby na vánoční stromček – historický autobus, tramvaj nebo vůz metra.



Foto: tothotomot.com

GÖTEBORG, Švédsko

Adventní atmosféra se ve Švédsku snoubí s myšlenkou udržitelnosti a inovací v dopravě. Zábavu a vánoční inspiraci prostřednictvím světelných dekorací v Göteborgu zajišťuje elektribus. Při cestě centrem města si tu navíc můžete vychutnat poslech vánoční hudby.

CHICAGO, USA

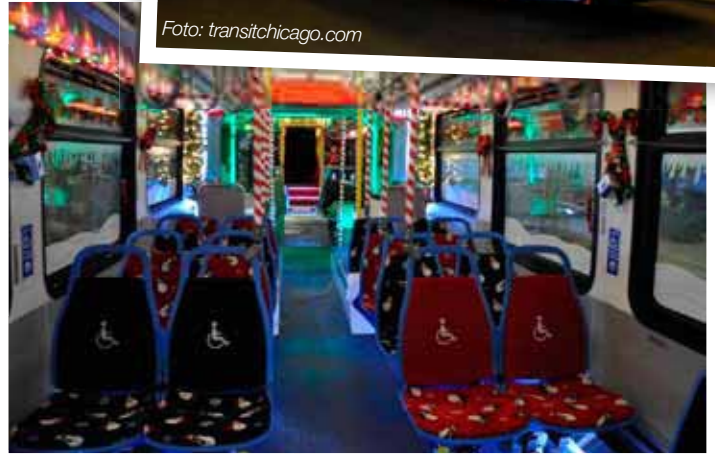
Autobus vypravovaný v období adventu na příměstských linkách v americkém Chicagu dělá radost cestujícím světelnými dekoracemi zvenku i v interiéru. Tento projekt připravil v roce 2015 provozovatel dopravy v Chicagu, společnost CTA, jako poděkování svým zákazníkům.



Foto: windpowerengineering.com



Foto: transitchicago.com



MNICHOV, Německo

Veselá vánoční tramvaj v Mnichově je ozdobena vánočními motivy a girlandami. V uplynulých letech objížděla každou půlhodinu hlavní ulice bavorské metropole, bavila děti i dospělé a na palubě bylo možné se občerstvit svařeným vínem nebo dětským punčem.



Foto: Petr Hejna

PRAHA

A na závěr domů. PRAHA v roce 2014 vypravila na Mikuláše soupravu 81-71, letos to byla legendární Ečs. Do střešovické vozovny pak děti vozí historické soupravy tramvají.



Zatímco příznivci ságy Star Wars budou mít pravděpodobně prosincové filmové premiéry spojené s tím, že by se v našich kinech měl objevit první z nové série samostatných filmů společnosti Lucasfilm na toto „věčné“ téma (samozřejmě i s nezbytným Darthem Vaderem), snímek režiséra Garetha Edwardse **Rogue One: Star Wars Story**, domácí kinematografie ladí spíše na Vánoce. Připraveno je totiž pokračování úspěšného filmu Jiřího Stracha **Anděl Páně 2** na motivy pohádek Boženy Němcové nás opět zavede k Nebeské bráně za andělem Petronem. Ten musí tentokrát odolávat nápadu věčného pokušitele, čerta Uriáše, že by stálo za to, utrhnout jablíčko ze Stromu poznání a získat tak, díky nepřeborným vědomostem, úctu a uznání okolí. Ovšem, při jejich dohadování se vzácné ovoce skutálí ze stromu až dolů na Zemi a anděl s čertem ho vyrážejí hledat, aby



Z KULTURNÍCH TIPŮ, NEJEN VÁNOČNÍCH

Text: **Milan Slezák**

bylo co nejdříve zpátky. Než se jim podaří jablko najít a vrátit tam, kam patří, zažijí nejrůznější dobrodružství a nebezpečné situace. V hlavních rolích uvidíme i tentokrát Ivana Trojana a Jiřího Dvořáka.

Na čtvrtek 22. prosince si svou návštěvu Prahy naplánoval americký gospelový soubor **Stella Jones & The Christmas Singers**. Skvělé pěvecké výkony tohoto tělesa mohou ocenit posluchači po celém světě. Nyní se soubor Stelly Jones vrací znovu i k nám. Tradiční gospelový repertoár v adventním čase slibuje výjimečný intenzivní zážitek podpořený hudební precizností a skupinou talentovaných zpěváků s jedinečnými hlasovými schopnostmi. Mimochodem, vedoucí souboru, Stella Jones má za sebou spolupráci s takovými umělci, jako jsou např. Maceo Parker, Gloria Gaynor nebo Chaka Khan. Místem konání koncertu bude Kostel sv. Anny - Pražská křižovatka v Liliové ulici.

Co by to bylo za Vánoce bez výstavy betlémů? Jedna taková je, až do 4. února, připravena kupříkladu v Muzeu Karlova mostu. Betlémských variací existují desítky, ba možná i stovky. Betlémy papírové, dřevěné i keramické. Výstava nabízí ty nejtýpější z nich, ale také betlémy rozpracované, které mohou svým způsobem dokumentovat proces vzniku takového díla. Návštěvníci se již tradičně mohou těšit i na slavný betlém, který pro Muzeum Karlova mostu vytvořil výtvarník An-



drzej Wrzecionko. Tento betlém je sice největší, ale nikterak nezastiňuje ani ostatní vystavené kousky. **Výstava betlémů v Muzeu Karlova mostu** byla připravena ve spolupráci s Pražskými Benátkami a Spolkem českých betlémářů.

A další výstava, tentokrát z poněkud jiného než vánočního soudku. Galerie Tančící dům připravila od listopadu 2016 do března 2017 výstavu věnovanou architektovi, designérovi a vizionáři Janu Kaplickému. Expozice s názvem **JKOK Nekonečno Jana Kaplického** nabízí návštěvníkům možnost zhlédnout výběr z Kaplického celoživotního díla i dosud nevystavené předměty a projekty z depozitáře jeho pozůstalosti. Zobrazuje autorovy inspirační zdroje, ikonická díla, tvorbu z oblasti designu, rodinné zázemí i jeho vizionářský tvůrčí proces.



FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY



Foto: Zdeněk Bek

Kolem které zastávky tramvaj projíždí? Odpovězte na soutěžní otázku a získejte tričko „Mazačka“ a knihu 110 výletů s DPP. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 1. ledna 2017** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Správná odpověď na otázku **U které stanice metra jsou tyto výdychy?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 11/2016 zněla: **Bořislavka**.





Z autorů správných odpovědí byl vylosován a CD Romana Tomeše Navěky a knihu Lokálkou do České Kanady odměněn: **Jan Bubeníček**.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení zprávy o výročí vzniku tzv. Velké Prahy před 95 lety: V roce 1922 vznikla takzvaná Velká Praha. 1. ledna přibýlo k dosavadním 8 pražským čtvrtím a obvodům dalších 37 obcí, mimo jiné Břevnov, Dejvice, Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady a Žižkov. Počet obyvatel se ztrojnásobil, město se zvětšilo víc než osmkrát... (tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **neděle 1. ledna 2017** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: profesionální gola sadu 94 kusů a další dva flash disk 16 GB.

POMŮCKY: ÁÁ, BLUE, HAIFA, KRUPP	RYTMICKÉ SMRŠTO- VÁNÍ SRDCE	JMÉNO JAHELKY	ODVÁŽNÝ		NADÁVAT (KNIŽNĚ)	VYKONÁ- VAT ODPLATU	ZPŮSOB BARVENÍ TEXTILU	STAROVĚKÝ OBYVATEL RECIE	HÁCHOVY INICIÁLY	DRAVÝ KYTOVEC		ZBABĚLEC	DOMÁCKY ERIKA	ANGLICKY „OŘECH“	1. DÍL TAJENKY	MALÝ PŘÍSTROJ	
PARKOVÝ JEHLIČNAN				BRUSNÝ PAPÍR OHRANI- ČITI							BEZVADNÝ (HOVOR.)						
4. DÍL TAJENKY											NĚMECKÝ ZBROJAŘ. KONCERN ŽVÁSTY						
PROVÁDĚT MĚLKOU ORBŮ PO POSEČENÍ									ŠKÁLY JEDNOTKA PRÁCE A ENERGIE								
	POHYBOVÁ AKTIVITA	NENALÉVAT 3. DÍL TAJENKY						MOŘSKÉ LÁZNĚ NA KRYMU SLASTNĚ						POLNÍ MIRA DOMÁCKY ARAM			
SETŘÍT							STŘEVÍČ PLÁTĚNÁ PŘÍSTŘEŠÍ							CITO- SLOVCE DOVTÍPENÍ OBCHOD			
ŽALOBNÍ NÁVRH						BAHENNÍ PTÁČI PŘÍTOK SVRATKY						BUNKR PLNÁ MOC V PODNIKU					
ZTLOUST- NOUT					2. DÍL TAJENKY NERVOVÁ BUŇKA						VEPŘÍK MĚSÍC PLANETY NEPTUN						
INICIÁLY REAGANA		VOJENSKÝ VPÁD DRAHÝ KÁMEN								MENŠÍ BŘEVNO IZRAELSKÉ MĚSTO							
NĚMECKY „MRTVÝ“				NĚMECKY „JEDNA“ OBCHODNÍ PŘÍRUČÍ				ZAKLENÍ ZNAČKA LUXU							ŘETĚZEC LUXUSNÍCH HOTELŮ	ANGLICKY „MODRÝ“	
	TRESTY TYRŠ. OD- ZN. ZDAT- NOSTI (ZK.)							NEODBOR- NÍK ELEKT. TI- SOVÁ (ZK.)					DOMÁCÍ OHNIŠTĚ STARŠÍ SPZ SEMIL				
NÁSADY (NÁŘEČ.)							SMRT ZNAČKA ASTATU							49 (ŘÍM.) CITOSLOV- CE ROZMR- ZELOSTI			
POŠKOZO- VAT LÁMÁNÍM								5. DÍL TAJENKY									
ZBLEDO- NOUTI								STRASTI- PLNĚ PUTOVÁNÍ									

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 11/2016 bylo dokončení citátu zpěváka Freddieho Mercuryho: „Polovina lidí si myslí, že jsme bozi, druhá zas, že nestojíme za nic.“

Hlavní cenu – kávovar Philips – získává **Michal Bečka** a flash disk 16 GB získávají **Pavel Plzák a Markéta Vojáčková**.

HLAVNÍ CENA: ATX PROFI GOLA SADA 94 DÍLŮ - ZÁRUKA 7 LET

Špičková gola sada od českého výrobce obsahuje 94 kusů veškerých potřebných nástavců, hlavic, bitů a ostatního příslušenství. Tento praktický kufřík by neměl chybět v žádné dílně a získá si vás nejen svou kvalitou, ale i přijatelnou cenou. Vše je vyrobeno z vysoce kvalitní chrom-vanadové oceli a obě rączny jsou vybaveny dobře tvarovanou měkkou rukojetí. Vybavte si dílnu i domácnost touto profesionální sadou od společnosti ATX.

Klíčové vlastnosti: vysoce kvalitní CrV materiál, sada vhodná pro kutily i do profesionální dílny, pevný kufřík pro snadné přenášení.



Příští stanice Pekelně andělská

Chrastění řetězem i andělský úsměv. To bylo k slyšení i vidění v sobotu 3. prosince 2016 v pražském metru. S čertem a andělem po celé odpoledne na áčku mezi stanicemi Želivského a Dejvická pendlovala historická souprava metra Ečs.

Text a foto: **Petr Ludvíček**



centrem zájmu stovek mobilů a fotoaparátů, stejně tak jako velmi bohatá výzdoba interiéru, čítající desítky piktogramů postaviček, řetězů s vánočními ozdobami, velké Mikuláše na spojovacích dveřích, ale i kresby zhruba 50 žáků 1. stupně ZŠ Kupeckého z Prahy 4. „Letošní výzdobu lze považovat za nejpovedenější. Za velké plus také považuji, že jsme se vrátili k 'Ečeesce', která se k vánoční atmosféře rozhodně hodí více,“ uzavírá Petr Havlíček. 🚫

Než mohly děti pod čertovským dohledem a s pochvalou anděla přednést básničku či písničku a následně si z pytle vybrat odměnu, prošla souprava Ečs několikahodinovou úpravou do mikulášského hábitu. Technicky soupravu připravit je zhruba shodné se zážitkovou turistikou, ale vyzdobit ji je úplně o něčem jiném. Osmi lidem to trvalo prakticky celý den, říká **Petr Havlíček z odboru Provozně-technického JSVM** a připojuje: „Samotné mikulášské výzdobě 'Ečeesky' navíc předcházely i zhruba tříměsíční přípravy celé akce. To představuje v první řadě konzultace a plánování jízdy v koordinaci s kole-

gy z odboru Řízení provozu Metro (vlakový dispečink), příprava grafikonu a jízdních řádů tak, aby se mezi Dejvickou a Želivského jezdilo co nejčastěji, přípravu informačních tabulí na čelo vlaku a v neposlední řadě také přípravu speciálního hlášení do staničního i vlakového rozhlasu.“ Třeba doplněné o informaci, že ve stanici Hradčanská je možné přestoupit na mikulášskou tramvaj směr vozovna Střešovice. „Výsledek by bez nadšení a dobrovolných spolupracovníků napříč podnikem nebyl vůbec myslitelný,“ dodává Havlíček.

Souprava s rozsvíceným či blikajícím velkým písmenem „M“ na čele prvního a posledního vozu se stala

MIKULÁŠSKÉ JÍZDY METRA S ČERTEM A ANDĚLEM

V hlavních úlohách:

Strojvedoucí: Lukáš Lyčka, Jaroslav Melichar, David Prosícký a Martin Tichý

Vedoucí jízdy: Martin Březina a Petr Havlíček

Čert: Filip

Anděl: Radka

Na přípravě se podíleli: Stanislav Brtna, Jan Fuis, Lukáš Hampacher, Petr Havlíček, Petr Kalásek, David Prosícký, Vladimír Straka, Jan Štojd, Martin Tichý a Filip Trojáněk

Z historie mikulášských jízd v metru:

2012 – souprava Ečs na trase C

2013 a 2014 – souprava 81-71

2015 – program se nekonal

2016 – souprava Ečs, poprvé s cestujícími na trase A