



PRVNÍ VLAŠTOVKA POD DRÁTY
HALA NOVOTOU VONÍCÍ
PŘEKVAPENÍ U PŘEPÁŽKY





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

ZA PŘÍRODOU A WELLNESSEM

Pohoda a klid



Resort Svatá Kateřina

- Resort Svatá Kateřina – krásná příroda na Vysočině obklopená léčivými prameny
- Sleva na ubytování 10 % a další výhodné balíčky
- Relaxační, jógový, hubnoucí, romantický či jiný balíček pro odpočinek i sportovní aktivitu
- Všechny slevy na ubytování a balíčky platí pro pobyty od neděle do pátku

Pro milovníky sladkého

Chocotopia

- 70% sleva na vstupné pro zaměstnance DPP
- Muzeum čokolády, Grévin Muzeum voskových figurín, Candytopia & Sweet Selfies Studio a Chocolate Experience Center
- Zábava a zážitky pro všechny milovníky sladkého

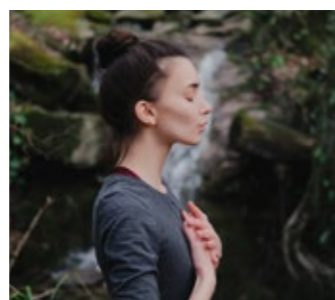


Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

Děti do přírody a za sportem

PP Events

- Příměstské sportovní kempy pro děti zaměstnanců
- Nejrůznější sportovní a zábavní aktivity
- Určeno pro děti od 5 do 15 let. Celodenní stravování a pitný režim zajištěn



Vnitřní klid

Mgr. David Toegel – psychoterapie a psychologické poradenství

- Sleva 20 % na psychologické poradenství a podpůrnou terapii
- Zvědomovat znamená více prožívat s radostí a vírou v sebe

Jak na finance

Raiffeisenbank a.s.

- Zvýhodněná nabídka pro zaměstnance DPP: hypotéky, pojištění, stavební spoření apod.
- S respektem k vám a vašim penězům



S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 195 038, e-mail: 500310@dpp.cz

OBSAH 6 / 2020



AKTUÁLNĚ

- 5 PRVNÍ VLAŠTOVKA POD DRÁTY
- 6 – 7 AKTUALITY
- 8 – 9 INVENTURA PO TŘETINĚ NÁDRAŽNÍ
- 10 – 11 NOVÝ S HODNOTOU STARÉHO

MODRÁ LINKA

- 12 – 13 DĚČKO V DOBĚ KORONY

PROFIL

- 14 – 16 VŮNI DŘEVA NIC NENAHRADÍ

UDÁLOST

- 17 – 19 NOVOTOU VONÍCÍ

OBORY PŘED TABULÍ

- 20 AUTOELEKTRIKÁŘ

PREFERENCE

- 21 – 23 PALACKÉHO NÁMĚSTÍ – OŘÍŠEK PRO SEMAFORY

BEZPEČNOST

- 24 NENÍ PROVĚRKA JAKO PROVĚRKA

TVÁŘE Z KALENDÁŘE

- 25 U NÁS NIKDY NEVÍTE, S ČÍM KDO PŘIJDE

METRO ART

- 26 – 27 UMĚNÍ ZA (PŘERUŠOVANOU) ČAROU

VÝLETY Z KARANTÉNY

- 28 – 29 ZA DOPRAVNÍM JIHEM ITÁLIE POTŘETÍ

KALEIDOSKOP

- 30 – 31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 32 – 33 PRŮVODCE SRÍLANSKOU DOPRAVOU

- 34 KŘÍŽOVKA O CENY

- 35 KULTURA / KVÍZ

- 36 JE LIBO BEZ ŠTÁVY?

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 25. ročník

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

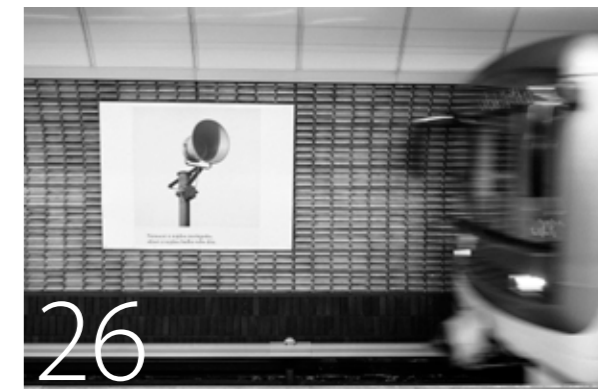
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 25. května 2020

NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: www.dpp.cz/spolecnost/pro-fanousky/casopis-dp-kontakt
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/osobni-udaje



Výhodné volání a internet

pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy

Tarif	FAMILY Start	FAMILY 1 GB	Oblíbený FAMILY 5 GB
Měsíční paušál	149 Kč	399 Kč	499 Kč
Data LTE	500 MB	1 GB	5 GB
Minuty	30	neomezeně	neomezeně
SMS	-	neomezeně	neomezeně
Volání a SMS do sítě O ₂	zdarma	zdarma	zdarma
Volání a SMS do ostatních sítí	1,50 Kč	zdarma	zdarma

Ceny jsou uvedeny s DPH. Nabídka platí při uzavření smluvního vztahu na 24 měsíců. Kompletní nabídku tarifů naleznete na www.o2family.cz.

www.o2family.cz | linka 841 117 118

Exkluzivní
výhody
i pro rodinu a blízké
(až pro 5 SIM)

Staňte se zákazníky O₂ Family
Získejte přihlašovací kód na dpp@o2family.cz.
Kód potřebujete pro využití nabídky
a přihlášení na web.

S námi získáte vždy něco navíc
Třeba **slevu až 4 000 Kč** na nový telefon
nebo **odměnu** za doporučení.

Sledujte probíhající akce na www.o2family.cz.

O₂ Family



Máme zase otevřeno! A máme i novinky...

Od 17. 6. do 2. 9. 2020
bude Muzeum otevřeno i každou
středu od 13 do 18 hodin!

Patočkova 4, Praha 6 – Střešovice
www.dpp.cz/muzeum



PRVNÍ VLAŠTOVKA POD DRÁTY



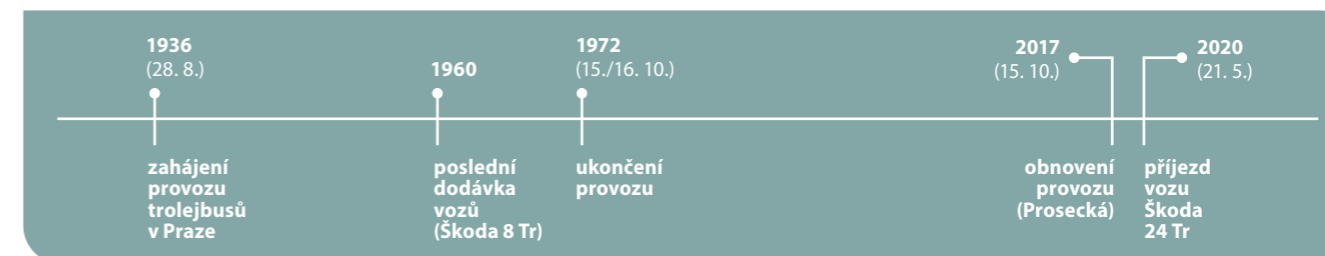
Škodovka Monika? Mohla by se tak jmenovat – v kalendáři u data 21. května najdete nositelku tohoto jména, které v řečtině znamená mj. sama. A právě v tento den z Plzně do Hostivaře přijel ve věku 15 let trolejbus Škoda 24 Tr. Po 60 letech Dopravním podnikem zakoupeným a do ukončení výběrových řízení na nákup nových zároveň trolejbusem osamoceneným.

Trolejbus prochází v hostivařských dílnách nejnútnejšími opravami, poté získá barevné provedení dle pražských vozů Citybus a zabývá se na Klíčově. Znamená to tedy, že se bude pohybovat na lince 58. A zároveň poslouží k výuce řidičů a servisního personálu. Plány na elektrifikaci autobusových tratí v Praze jsou v pokročilém stádiu, jak jste se mohli dočíst v minulém DP kontaktu. V brzké době také dojde na vypsání výběrových řízení na nové trolejbusy.

Plzeňský nízkopodlažní trolejbus, pořízený za 238 tisíc bez DPH, s původním ev. čísle 500 a v Praze s č. 9508, pak najde své budoucí uplatnění jako služební a školní vůz. ■

Základní technické údaje:

Typ vozidla:	Nízkopodlažní trolejbus ŠKODA 24 Tr Irisbus tp. č. Ey 6871 p
Výrobce:	ŠKODA ELECTRIC s.r.o.
Rok výroby:	2005
Dosavadní provozovatel:	Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.
Dosavadní imatrikulace:	PMDP ev. č. 500
Hmotnost prázdného vozidla:	12 800 kg
Maximální rychlost:	65 km/h
Počet míst k sezení:	30
Počet míst k stání:	56
Výkon trakčního motoru:	210 kW
Agregát pro pomocný pojezd:	spalovací motor Kirsch APU IPME, motor IVECO NEF-4TAA



Garáž Klíčův pod lešením

Administrativní budova v areálu autobusových garáží Klíčův prochází rekonstrukcí. Na budově konkrétně probíhá úprava střešního a obvodového pláště včetně výměny výplní otvorů, které jsou v současné době nevyhovující jak z hlediska tepelné izolace, tak z hlediska hygienického. Dále je řešena rekonstrukce nevyužitých prostor v 2. patře budovy. Díky tomu tak budou zhodnoceny místnosti, které v současné době neodpovídají standardům kanceláří. V rámci úprav vnitřních prostor dojde k zásahu do topného systému a do systémů zdravotně technické instalace. Zároveň je navrženo nové větrání prostor sprch a šaten v severní části druhého podlaží. (mb)

Opravdu dojezdily?



Foto: Ondřej Vořík

Mezi fanoušky dopravy a především pražských autobusů bylo známo, že poslední kloubové karosy zastoupené typem B961 mají dojezdit do konce května 2020. Důvod je jasný, podle standardu kvality PID nemohou překročit stanovené stáří 17 let. Zbývající vozy byly registrovány 28. 5. 2003 a tudíž jejich provozní derniéra měla nastat poslední květnový čtvrtek. Protože se ale v DPP již před časem zrodil nápad zachovat některé starší typy autobusů pro nostalgické účely, podobně jako je tomu u tramvajové linky 23, dohodl se Magistrát hl. m. Prahy, Dopravní podnik a Ropid, a dvěma vozům tohoto typu byla udělena výjimka ze standardů kvality PID, aby i nadále mohly být vypravovány na pravidelnou linku. Výjimka byla udělena pro vybrané pořadí linky 180 a příznivci MHD a milovníci zn. Karosa se tak mohou svést na této lince kloubovou karosou. Pro tento účel byly zachovány vozy ev. č. 6379 a 6380. A protože historie vozového parku autobusů je poměrně bohatá, můžeme se těšit na podobný režim i ve formě standardních autobusů. (ov)



Foto: Petr Ludvíček

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Na dvanáctém zasedání v tomto roce se sešlo představenstvo Dopravního podniku 19. května a projednalo mj. zprávu o obchodní činnosti za rok 2019, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2020 a otázku částečné nezaměstnanosti v DPP. Na dalším zasedání, 2. června, představenstvo jednalo mj. o dopadech koronavirových opatření do nákladů a výnosů DPP. Rovněž projednalo směrnici týkající se provozu záznamových zařízení kamerových systémů ve vozidlech MHD a aktualizaci směrnice k zásadám přidělování a používání stejnosměrných vozů. Bylo také informováno o plánu bezpečnostních cvičení DPP a součinnostních cvičení složek IZS na rok 2020.

Dozorčí rada DPP měla na programu své letošní čtvrté zasedání 27. května. Na úvod jednání vzala na vědomí přehled významných soudních sporů. Dále projednala mj. zprávu o hospodaření, kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2020 a koncepci obnovy technologií a staveb pražského metra do roku 2028. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o částečné nezaměstnanosti v DPP a obsazování volných pracovních míst za období leden – květen 2020. Dozorčí rada také projednala informace o činnosti představenstva a k metru I.D. (red)

Rekonstrukce řepských garáží

I v jediné garáži na levém břehu Vltavy se usilovně rekonstruuje. Opravou aktuálně prochází plášť administrativní budovy. Kromě nové omítky dojde i k výměně oken a vstupních dveří. Vzhledem k tomu, že je budova rozdělena průjezdem pro autobusy, bude provedeno několik stavebních zásahů v podobě nové stěny, schodiště, podhledů a osvětlení. (mb)

BIERHANSLOVA ZATÁČKA

Uliční cedulku s tímto textem i s upozorněním na „úsek častých nehod“ byste našli v hale 1 hostivařských autobusových dílen. Umístili ji tam v rámci vzájemných legráček kolegové Miroslava Bierhansla po jeho „nehodě“ na služebním velocipedu značky Liberta. Možná i dobrá nálada může přispět k tomu, že zaměstnanec vydrží v jedné firmě přes 50 let. Co provázelo kolegu známého pod přezdívkou Karpíšek po dobu jeho autobusové kariéry, to se dočtete na str. 14 až 16. (pel)

OTEVŘENÝ DOPIS EVROPSKÝM INSTITUCIÍM

Sektor veřejné dopravy čelí současným a budoucím výzvám v souvislosti s pandemií covid-19. Dopady na MHD jsou v EU bezprecedentní; pokles poptávky v prvních týdnech až o 90 %, ztráty z jízdného za rok 2020 až 40 miliard eur. Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP očekává, že nižší počet cestujících ve městech, a tedy i ztráta příjmů z jízdného, bude trvat nejméně 12 měsíců. V květnu 2020 proto UITP oslovil předsedkyni Evropské komise Ursulu von der Leyen, předsedu Evropské rady Charlese Michela a předsedu Evropského parlamentu Davida-Maria Sassolii formou otevřeného dopisu.

Otevřený dopis UITP adresovaný nejvyšším zástupcům evropských institucí podepsalo více jak 80 generálních ředitelů klíčových hráčů a zástupců měst z téměř 20 evropských zemí. Dopis reaguje na iniciativu EU vytvořit komplexní plán evropské hospodářské obnovy, který by měl umožnit členským státům, městům a podnikům čelit důsledkům pandemie a obnovit evropské hospodářství v době současné nejistoty. Otevřený dopis vyzývá evropské instituce, aby začlenily městskou hromadnou dopravu do strategických sektorů, kterou budou zahrnuty do plánu evropské hospodářské obnovy. Jedním z důvodů je, že systémy MHD ve městech poskytují občanům základní mobilitu a podporují tak řádné fungování státu včetně zdravotnictví. Svůj podpis připojil i generální ředitel DPP Petr Witowski. (jd)



Ateliérové tajemství

V sobotu 23. května odvysílala Česká televize další díl pořadu Z metropole. Pořad pojednávající o novinkách a zajímavostech z Prahy přinesl i reportáž o Františku Kardausovi a tajemství jeho ateliéru. Majitelé domu na Janáčkově nábřeží se rozhodli přebudovat původně umělecký ateliér na floristický. Při vyklízení však zpod střechy vypadly shnilé plesnivé papíry. Po prozkoumání se ukázalo, že právě na tomto místě vznikaly designy pražských tramvají a osobních automobilů, na kterých se známý průmyslový designér významnou měrou podílel. Pokud vás zajímá osud objevené dokumentace a životní cesta jednoho z nejvýznamnějších představitelů tzv. streamliningu (proudnicového stylu), můžete si celou reportáž pustit v archivu ČT. (zb)



Reprofoto: Česká televize

CÉČKO A DÉČKO BEZ STROJVEDOUCÍCH

V rámci projektu zavedení automatizovaného provozu metra zahájil DPP tržní konzultace s potenciálními dodavateli automatických systémů metra. V rámci předběžných tržních konzultací plánuje podnik oslovit celkem 8 předních světových výrobců automatizovaných systémů metra. Pražský dopravce si od konzultací slibuje získat veškeré informace a podklady pro správné a objektivní nastavení podmínek chystané veřejné zakázky pro automatizaci linek C a D. Automatizace linky D je obecně známa (čtenáři se o ní mohli dočíst již v květnovém DP kontaktu z roku 2011). O automatizaci linky C se tak nahlas nemluvílo, i přesto je součástí dlouhodobé koncepce obnovy vozového parku pražského metra. S postupným příchodem nových bezobslužných souprav metra na linku C plánuje DPP stávající vlaky z linky C přesouvat na linku B. To by umožnilo zahájit postupné vyřazování nejstarších souprav typu 81-71M z provozu. Záměrem DPP je postupovat tak, aby při automatizaci linky C nebyl narušen její provoz. (red)



Foto: Petr Hejma

Úprava jízdních dob tramvají

Od 18. května jsou zkráceny jízdní doby většiny tramvajových linek. Jedná se o zkušební úpravu v reakci na dřívější úpravy a zavádění preference tramvají na světelných křižovatkách, například v úseku Anděl – Náměstí Míru nebo na Vršovické. Současně trvá slabší poptávka po cestování veřejnou dopravou.

Cílem je ověřit v příštích měsících možnost zrychlení provozu tramvají, které by vedlo ke ztrátě veřejné dopravy pro cestující. Očekává se snížení podílu předjetých vlaků, omezení vyrovnávání času v kontrolních bodech, přičemž se nelze vyhnout ani zvýšení podílu zpožděných vlaků. Některé linky

byly zkráceny o 3 minuty v každém směru, jiných se úprava nedotkla. V současné době se projednává nebo již realizuje preference na několika dalších signalizacích. Na několika obnovených semaforech, které jsou dočasně v pevném řízení, by mělo brzy dojít ke spuštění dynamického řízení s preferencí. (MiG)





TRAMVAJOVÉ TRATI NA BARRANDOV JE JIŽ 16 LET. PROTO SI REKONSTRUKCI ZASLOUŽILA

Foto: Zdeněk Bek

INVENTURA PO TŘETINĚ AKCE NÁDRAŽNÍ

DVĚ ETAPY, ZÁRODEK BUDOUCÍCH TRATÍ, ZAJÍMAVÝ TRANSPORT VOZŮ A OSTROVNÍ PROVOZ. I TAK BY SE DALA SHRNOUIT LETOŠNÍ NEJVĚŠTÍ INVESTIČNÍ AKCE V PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTI. AKCE ZVANÁ REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI V NÁDRAŽNÍ ULICI SE OCITLA VE SVĚ TŘETINĚ.

Stopy činnosti na dopravní tramvajové cestě zanechal Dopravní podnik od 14. března 2020 v rámci 1. etapy hned na několika místech současně. V úseku **od smyčky Smíchovské nádraží až po výjezd z podzemního parkoviště stanice metra** (tzv. u Koberců) vyměnil na trati panely a kolejnice. V tomto úseku je v budoucnu plánovaná rozsáhlá investice tzv. Smíchovských terminálů, proto je potřebné zajistit bezproblémovou sjízdlost tratě s životností 10 až 15 let.

Zároveň DPP začal s rekonstrukcí navazujícího, bezmála kilometrového úseku, tj. až **po křížení ulic Nádražní a Křížové**. V tomto úseku bude nově tramvajová trať vedena v těsném sousedství vedle železniční tratě, nikoliv prostředkem ulice, jako to bylo dříve.

Souběžnou aktivitou byla také oprava tramvajové tratě **v úseku Hlubočepy – Sídliště Barrandov**, která již více než 16 let nepřetržitě sloužila pražské MHD. Byly zde ve většině úseku položeny bezžlábkové kolejnice, osazené komfortnější dilatací železničního typu na všech čtyřech předmostích a proběhla rekonstrukce mostních závěrů.

Barrandovské zastavení

Kromě toho DPP zrealizoval **0. etapu stavby nové tramvajové tratě Barrandov – Holyně – Sliveneč**. Tato část řeší úpravu stávající tramvajové smyčky Sídliště Barrandov tak, aby bylo možno provést budoucí prodloužení tramvajové tratě do Slivence bez zásahu do provozu tramvají. Stávající vjezdový oblouk za zastávkou Sídliště Barrandov byl nahrazen výhybkou pro odbočení z 1. kole-

je nové tramvajové tratě. Celkem byly realizovány 4 výhybky, z toho jedna rozjezdová a tři sjezdové.

Po demontáži stávající konstrukce bylo provedeno odstranění konstrukčních vrstev. Před započítím pokládky podkladních vrstev byly provedeny statické zatěžovací zkoušky deskou pro ověření únosnosti podloží zemní pláně.

Po provedených zkouškách mohly být zahájeny práce spojené s odvodněním pláně, které je provedeno pomocí podélných drenáží v ose tramvajového tělesa se zaústěním do kalové jímky. Na takto upravenou pláň byla následně položena separační geotextilie, zřízena vrstva ze šterkodrti, na kterou následovaly další dvě šterkové vrstvy.



ČTYŘICETIMETROVÝ ÚSEK BUDOUCÍ TRATI SMĚR SLIVENEČ VEDE ZE SMYČKY SÍDLIŠTĚ BARRANDOV

Foto: Zdeněk Bek



REKONSTRUKCE NÁDRAŽNÍ ULICE JE NEJVĚŠTÍ INVESTIČNÍ AKCÍ ROKU

Foto: Petr Hejna



OD 1. ČERVNA FUNGUJE OSTROVNÍ PROVOZ LINKY 32 MEZI HLUBOČEPEY A BARRANDOVEM

Foto: Zdeněk Bek

Ve stávající smyčce jsou použity žlábkové kolejnice NT1 osazené na vnější i vnitřní straně tlumicími prvky (bokovnice). Upevnění kolejnic je provedeno pomocí pružných svěrek Vossloh Skl 14 na betonových pražcích a Vosloh Skl 12 na dřevěných pražcích. Podložky pod patou kolejnice na betonových pražcích jsou použity s nižší tuhostí, než pod patou kolejnice na dřevěných pražcích, aby se lépe vyrovnaly pružnosti upevnění na přechodu mezi jednotlivými konstrukcemi. V obloucích, kde je konstrukce shodná nebo menší než $R=400$ m, jsou použity pražcové kotvy. Jejich funkce spočívá ve zvýšení příčného odporu pražce proti vysunutí, a tím zvyšují stabilitu koleje.

Nová tramvajová trať do Slivence se napojuje na konec přímého úseku za zastávkou Sídliště Barrandov. **V rámci této 0. etapy se realizovaly čtyři desítky metrů dvojkolejného úseku.** Tramvajová kolej je v daném úseku s kolejnicemi 49E1 jako bezstyková a je položena na antivibrační rohoži.

Další novou tramvajovou trať založí DPP v rámci rekonstrukce Nádražní ulice: u Lihovaru DPP aktuálně provádí prvotní přípravy pro stavbu Dvoreckého mostu a založí pro něj i kolejový trojúhelník.

Odstartovala 2. etapa

V samotném závěru 1. etapy, tedy 31. května, Dopravní podnik provedl převoz tramvajových vozů po jedné zachovalé koleji v Nádražní ulici, ovšem bez trolejí, tedy za pomoci nákladních automobilů (fotoreportáž přinášíme na poslední straně tohoto čísla). Mohl tak od pondělí 1. června zahájit ostrovní tramvajový provoz na lince 32 mezi Hlubočepý a Barrandovem.

Zároveň se tak DPP mohl pustit do 2. etapy rekonstrukce tratě v Nádražní ulici. Práce se týkají nejen tratě, ale v podání TSK i chodníků, vozovky a mostu nad železniční tratí. Náhradní autobusová doprava je zde již zcela vyloučena a je vedena po nové trase od zastávky Na Knížecí do Hlubočep. Akce by měly skončit závěrem letošního října.

Po zprovoznění tramvajové tratě v Nádražní ulici DPP zahájí letos na podzim revitalizaci vestibulu stanice metra Anděl – Na Knížecí. V Praze 5 tak bude letos proinvestováno do modernizace dopravní infrastruktury více než 550 milionů Kč. (red) ■





NOVÝ S HODNOTOU STARÉHO

MÁLOKDO SI ZA POSLEDNÍ TŘI ROKY NEVŠIML JEDNÉ Z NEJVĚTŠÍCH REKONSTRUKCÍ V CENTRU PRAHY. OD FLORENCE A KARLÍNA PŘES VLTAVU AŽ DO BUBEN SE TÁHLA NEKONEČNÁ ŘADA LEŠENÍ, TECHNIKY A REFLEXNÍCH VEST POHYBUJÍCÍCH SE PO NEJDELŠÍM ŽELEZNIČNÍM MOSTĚ V ČR. NEGRELLIHO VIADUKT SE TAK PŘETRANSFORMOVAL ZE ZAŠLÉ STAVBY DO PODOBY TĚMĚŘ JAKO PŘI OTEVŘENÍ PŘED 170 LETY. JAKÝ MĚLA REKONSTRUKCE VLIV NA LINKY PROVOZOVANÉ DOPRAVNÍM PODNIKEM?

1150 metrů dlouhý Negrelliho viadukt prošel během uplynulých tří let náročnou rekonstrukcí, při které nezůstal kámen na kameni. Zrekonstruováno bylo celkem 100 cihlových, pískovcových či žulových kleneb. Celkem 19 jich muselo být kompletně rozebráno a znovu sestaveno. Výměnou prošly rovněž mostní konstrukce v ulicích Prvního pluku a Křížíkova.

Modernizací prošel i železniční spodek a svršek, což se kromě zvýšení traťové rychlosti ze 40 na 60 km/h projeví na klidnější a plynulejší jízdě vlaků. Náhrada stávajícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení za moderní elektronické znamená nejen zvýšení bezpečnosti, ale také propustnosti dvoukolejné tratě, na kterou se nyní vejde až 14 párů vlaků za hodinu.

Kompletní rekonstrukce viaduktu měla za cíl prodloužit jeho životnost s ohledem na zachování historického rázu tohoto mimořádného díla. Nikdy by k ní však nedošlo, nebýt zapojení desítek dalších subjektů, včetně DPP. Od července 2017 do května letošního roku DPP připravil ve spolupráci s investorem stavby celkem 13 dopravních opatření souvisejících s rekonstrukcí Negrelliho viaduktu.

Přehled dopravních opatření DPP v letech 2017–2020

- **Stavební průzkum Negrelliho viaduktu**
20. 7. 2017 (od 21:00) – 21. 7. 2017 (do 4:40)
Náhradní doprava: X92 (Palmovka – Bílá labuť – Palmovka) – polookružně
 - **Demolice železničního mostu v ulici Prvního pluku**
15. 2. 2018 (od zahájení denního provozu) – 18. 2. 2018 (do ukončení denního provozu)
 - **Práce na rekonstrukci Negrelliho viaduktu (úsek Florenc – Palmovka)**
24. 3. 2018 (od zahájení denního provozu) – 25. 3. 2018 (do ukončení denního provozu)
Náhradní doprava: X3 (Palmovka – Masarykovo nádraží – Palmovka) – polookružně; X92 (Palmovka – Masarykovo nádraží)
 - **Demolice železničního mostu v ulici Křížíkova**
4. 5. 2018 (od 10:00) – do ukončení nočního provozu z 8. 5. na 9. 5. 2018
 - **Práce na rekonstrukci Negrelliho viaduktu (úsek Florenc – Palmovka)**
30. 7. 2018 (od zahájení denního provozu) – 5. 8. 2018 (do ukončení denního provozu)
Náhradní doprava: X3 (Palmovka – Masarykovo nádraží – Palmovka) – polookružně; X92 (Palmovka – Masarykovo nádraží)
 - **Práce na rekonstrukci Negrelliho viaduktu (úsek Florenc – Palmovka)**
1. 3. 2019 (od zahájení denního provozu) – 3. 3. 2019 (do ukončení denního provozu)
Náhradní doprava: X3 (Palmovka – Masarykovo nádraží – Palmovka) – polookružně; X92 (Palmovka – Masarykovo nádraží)
 - **Montáž nového železničního mostu v ulici Prvního pluku**
4. 5. 2019 (od zahájení denního provozu) – 10. 5. 2019 (do ukončení denního provozu)
 - **Práce na rekonstrukci Negrelliho viaduktu (úsek Vltavská – Pražská tržnice)**
17. 5. 2019 (od 01:00) – 24. 5. 2019 (do ukončení denního provozu)
Náhradní doprava: X25 (Maniny – Strossmayerovo náměstí – Maniny) – polookružně
 - **Montáž nového železničního mostu v ulici Křížíkova**
13. 7. 2019 (od zahájení denního provozu) – 21. 7. 2019 (do ukončení denního provozu)
 - **Stavební práce na novém železničním mostě v ulici Křížíkova**
4. 8. 2019 (od zahájení do ukončení denního provozu)
 - **Provádění zátěžových zkoušek nového železničního mostu v ulici Prvního pluku**
8. 2. 2020 (od zahájení denního provozu do 18:00)
 - **Práce na rekonstrukci Negrelliho viaduktu (úsek Florenc – Palmovka)**
22. 2. 2020 (7:30) – 23. 2. 2020 (18:30)
Náhradní doprava: X3 (Palmovka – Masarykovo nádraží – Palmovka) – polookružně
 - **Práce na rekonstrukci Negrelliho viaduktu (úsek Vltavská – Pražská tržnice)**
23. 5. 2020 (od 1:00 hodin) – 24. 5. 2020 (do ukončení denního provozu)
Náhradní doprava: X25 (Maniny – Strossmayerovo náměstí – Maniny) – polookružně
 - **Oprava dlážděného povrchu ulice Prvního pluku, vyvolaná provozem staveništní dopravy**
16. 7. 2020 – 12. 8. 2020
- Dotčené linky:** 1, 3, 6, 8, 12, 14, 24, 25, 32, 92, 133, 135, 175, 207, 908, 909, H1



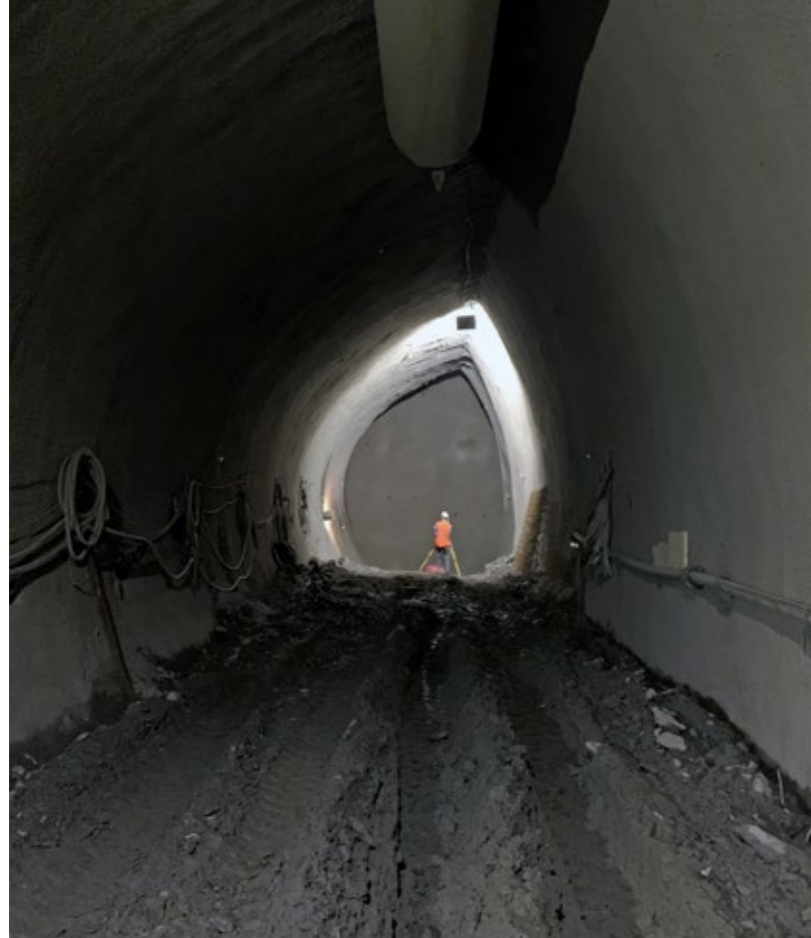
ÚNOR 2018 – V SOUVISLOSTI S DEMOLICÍ MOSTU V ULICI PRVNÍHO PLUKU BYLY LINKY ČÍSLO 133, 135, 175, 207, 908 A 909 VEDENY PO ODKLONOVÝCH TRASÁCH



BŘEZEN 2018 – PŘERUŠENÍ PROVOZU TRAMVAJÍ V ÚSEKU FLORENC – PALMOVKA Z DŮVODU PRACÍ NA REKONSTRUKCI NEGRELLIHO VIADUKTU. V ÚSEKU BYLA ZAVEDENA NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA X3 VEDENÁ I PO ROHANSKÉM NÁBŘEŽÍ



ČERVEN 2020 – NEGRELLIHO VIADUKT PLNĚ V PROVOZU



DĚČKO V DOBĚ KORONY

PANDEMIE COVID-19 ZAMÍCHALA KARTAMI VE VĚTŠINĚ ODVĚTVÍ A ČINNOSTÍ VČETNĚ DOPRAVY. V UPLYNULÝCH MĚSÍCÍCH JSME TĚMĚŘ V PŘÍMÉM PŘENOSU SLEDOVALI PROPAD A PAK POZVOLNÝ NÁVRAT CESTUJÍCÍCH DO MHD ČI ZAVÁDĚNÍ A RUŠENÍ RŮZNÝCH PROVOZNÍCH OPATŘENÍ. JAK SE ALE DOTKLA KORONAKRIZE GEOLOGICKÉHO PRŮZKUMU PRO METRO D? V JAKÉ FÁZI JE TĚMĚŘ ROK OD JEHO ZAHÁJENÍ?

Vytěžené množství zeminy a rubaniny z jednotlivých lokalit od zahájení geologického průzkumu metra D

PAD1b: 9 960 m³, nasákavost 16 %, přibližná hmotnost 15 936 tun

PAD4: 4 915 m³, nasákavost 16 %, přibližná hmotnost 7 864 tun

VO-OL: 18 750 m³, nasákavost 16 %, přibližná hmotnost 30 000 tun

OL1: objem 1 845 m³, nasákavost 18 %, přibližná hmotnost 3 321 tun

Celkem: 35 470 m³, přibližná hmotnost 57 121 tun

MODRÁ LINKA

Text: Daniel Šabík
Foto: HOCHTIEF CZ - Tomáš Skalický



Mimořádná opatření v souvislosti s pandemií covid-19 zavedli na všech čtyřech lokalitách geologického průzkumu všichni tři zhotovitelé. Minimalizace počtu osob na staveništi pouze na nezbytné pracovníky bylo prvním z nich. Uzavření hranic a nedostatek zahraničních pracovníků nicméně způsobilo zastavení prací v lokalitě PAD1b na 22 dnů od 18. března do 8. dubna 2020. Metrostav, který je zhotovitelem průzkumu v této lokalitě, musel provést optimalizaci a souběh prací s jinými projekty a chybějící dělníky se mu nakonec podařilo přesunout.

V souhrnu měla pandemie covid-19 na stavební práce na geologickém průzkumu pro metro D relativně minimální dopad. Zpoždění oproti harmonogramu jsou na jednotlivých lokalitách pouze v jednotkách týdnů. Zatímco podle původního plánu měl geologický průzkum na PAD1b a OL1 končit na konci tohoto měsíce, stane se tak v průběhu letošních letních prázdnin.

PAD1b

PAD1b je jediná lokalita, na které neprovádíme ražbu štol, a současně jediné staveniště, na kterém kvůli covid-19 musel zhotovitel dočasně zastavit stavební práce. V této chvíli zde realizujeme 205 metrů dlouhý průzkumný vrt do prostor **budoucí obrátové koleje a objektu vzduchotechniky stanice Pankrác D**. Vrtání bude probíhat do zhruba poloviny letošního června, následovat bude betonáž dna šachty a čerpací jímky. V průběhu letošních letních prázdnin zde geologický průzkum ukončíme.

Po obdržení pravomocného stavebního povolení a vyhodnocení nabídek na zhotovitele prvního úseku metra D Pankrác D – Olbrachtova bychom měli samotnou stavbu metra D zahájit právě v této lokalitě a navázat tak na geologický průzkum.

PAD4

V této lokalitě jsme před rokem, 19. června 2019, slavnostně zahájili geologický průzkum. Stejně jako na sousední a největší lokalitě VO-OL, bude i tady průzkum



ORIGINÁLNÍ VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ JIŘÍHO ČERNICKÉHO PŘÍHODNĚ PRO STANICI S NÁZVEM NEMOCNICE KRČ

pokračovat ještě další rok, do konce června 2021. V současnosti zde razíme 116 metrů dlouhou průzkumnou štolu, chybí nám už jenom zhruba 30 metrů.

Zajímavostí je, že jsme již **podkopali levou a částečně i pravý tunel stávající linky C mezi stanicemi Pankrác a Budějovická**, razící práce probíhají pouhých 5 metrů pod ním. Zhotovitel musel provést speciální chemické injektáže ke zpevnění nadloží dělicího průzkumnou štolu děčka a tunel linky C, aby nedocházelo k poklesům a deformacím.

Do konce června by měl Metrostav dorazit levou kalotu průzkumné štolky a od července začne s injektážemi na dvou injektážních polích. V nich pak na konci prázdnin začne razit pravou kalotu a provádět geologické zkoušky.

VO-OL

Je největší lokalita s nejrozsáhlejším geologickým průzkumem, který zde provádí společnost HOCHTIEF CZ. Za uplynulých necelých 6 měsíců jsme vyrazili 133 z celkové délky 322 metrů průzkumné štolky. V součas-

nosti v Praze ani na jiném místě v ČR neprobíhá větší dílo. Pro lepší představu, jde o štolu s plochou 50 plošných metrů, v největší výšce má 9,2 metru a šířku 6 metrů. Připomínám, že poprvé při stavbě metra v Praze používáme tzv. novou rakouskou tunelovací metodu.

Z průzkumné štolky na VO-OL bude v budoucnu **pravá část vlakového tunelu (z pohledu provozu) mezi stanicemi Pankrác D a Olbrachtova**. Oproti plánovanému rozsahu a vzhledem na zachycené geologické podmínky zde budeme muset vyrazit dalších 42 metrů navíc v pravé části tunelu. Na rozdíl od lokalit PAD1b a PAD4 probíhá ražba na VO-OL a OL1 ve vrstvách bohdaleckých břidlic. Zajímavostí je, že se zde v uplynulých měsících podařilo najít několik zajímavých zkamenělin hlavonožců a trilobitů, které obohátí sbírky Národního muzea.

OL1

Stejně jako na PAD1b i zde, v místě budoucí **stanice Olbrachtova**, se geologický průzkum blíží ke svému závěru. Kolegové ze společnosti Strabag zde ze dna 30 metrů

hluboké šachty razí 60 metrů dlouhou průzkumnou štolu. Vše by mělo být vyraženo zhruba v polovině června.

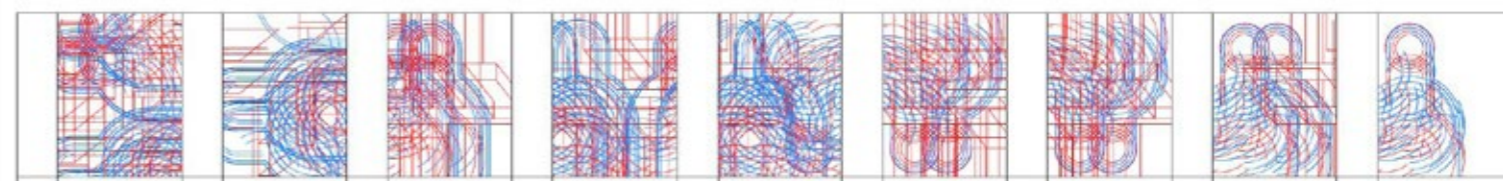
Po vybetonování podlahy bude Strabag pokračovat s realizací čtyř průzkumných jádrových vrtů, každý o délce zhruba 50 metrů. Budou směřovat do budoucích tubusů metra, ale také k pilotám výškové budovy bývalého Armabetonu na rohu ulic Na Strži a Antala Staška, pod kterou tubusy nové trasy D povedou směrem do Krče. Je to příprava pro výstavbu druhého úseku metra od stanice Olbrachtova na Nové Dvory, během které budeme muset nadloží mezi tunelem a budovou zpevnit sérií mikropilot.

Další 3 stanice mají výtvarné vítěze

Kromě intenzivních razících a stavebních prací na všech čtyřech lokalitách probíhaly přípravy na děčku i v jiných oblastech. Termín pro závazné nabídky na zhotovitele prvního úseku metra D Pankrác D – Olbrachtova vypršel 30. dubna 2020, DPP obdržel celkem tři. V době uzávěrky tohoto čísla probíhalo vyhodnocování a posuzování splnění požadovaných kvalifikací, technických specifikací a dalších podmínek v zadávací dokumentaci.

18. května pak vypršel termín pro podání nabídek na monitoring stavby prvního úseku metra D, ve kterém DPP obdržel celkem 3 nabídky. I u tohoto tendru v době uzávěrky probíhalo jejich vyhodnocování.

Koronakrize měla bohužel negativní dopad na průběh stavebního řízení, kdy i samotný stavební úřad pracoval během nouzového stavu v omezeném režimu. Naštěstí soutěž na **výtvarnou podobu dalších tří stanic – Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory** – pandemie covid-19 zásadně neovlivnila a umělci se mohli věnovat realizaci svých nápadů. Vítězi se stali Jiří Černický, Stanislav Kolíbal a Vladimír Kopecský. Článek o nové výtvarné podobě těchto stanic vám přineseme v některém z dalších vydání DP kontaktu. ■



ČÁST VÝTVARNÉHO NÁVRHU STĚNY KOLEJIŠTĚ STANICE NÁDRAŽÍ KRČ OD VLADIMÍRA KOPECKÉHO





VŮNI DŘEVA NIC NENAHRADÍ

MILOVNÍK LEGRÁCEK MEZI KOLEGY, FACHMAN, INOVÁTOR A TAKÉ NOSITEL NETRADIČNÍ PROFESY TRUHLÁŘ – PODLAHÁŘ, TEDY KARPÍŠEK. PROMIŇTE, MIROSLAV BIERHANSL, STŘEDISKO OPRAVY VOZIDEL PROVOZU ÚSTŘEDNÍ DÍLNY HOSTIVAŘ, JEDNOTKA SPRÁVA VOZIDEL A AUTOBUSŮ.

Tak jak jste to měl s tou přezdívkou?

Odjakživa jsem si rád u práce zpíval. Sice falešně, ale rád, jak se říká. A tehdy byl známý operní pěvec a herec Milan Karpíšek. A to mi zůstalo dodnes, téměř nikdo mi neřekne jinak než Karpíšek. Jinak s muzikou nemám vůbec nic společného, za nástroje mám nejradši pilu, vrtačku, frézku, brusku.

Touhle vzpomínkou jsme se dostali do jakého období?

Vlastně na úplný začátek. V Rустonce jsme jako učni měli režim týden škola a týden na dílnách. Učili jsme se nejčastěji na ertákách, dokonce tam byla ještě dvě eróčka. Před vojnou už přišly první ešemky s klasickou nápravou Rába z Maďarska. Hned po vojně jsem se vrátil do Rustonky, kde jsem měl papírové místo, ale nechtěli mě vzít...

To vypadalo vážně...

Jen chvíli. Když mistr Černý chodil po dílně a ptal se, kdo se vrátil, dostalo se mu odpovědi, že Karpíšek. Tak si to zapsal, a když jsem se hlásil o místo a řekl jsem Bierhansl, řekl mi, že nikoho takového v seznamu nemá. Nakonec se to samozřejmě vysvětlilo. Kolegům vyšla jedna z legráček, které mě pak provázely celou kariéru.



„TAKHLE JE VŮZ PŘIPRAVENÝ PRO NÁS: S OPRAVENÝM A NATŘENÝM RÁMEM. MY UŽ MŮŽEME POKLÁDAT PODLAHU, SCHŮDKY A BOČNÍ OBLOŽENÍ.“

v Rустonce jsem ve volných chvílích chodíval okukovat práci v truhlárně a nasával vůni dřeva. Nakonec jsem to zkoušel i doma, když bylo potřeba udělat poličku, skříňku nebo palandu. A v Hostivaři jsem měl truhlárnu nadohled. Přišla revoluce a mnoho truhlářů odešlo k soukromníkům a v té době podnik dostával externí zakázky na přestavby pojezdových jídelen a další různé přestavby. A zrovna nebyl nikdo na generálku vozu s kompletní novou podlahou...

Tak jste to zkusil...

...Dopadlo to dobře a přišly další zakázky a nakonec pod podmínkou, že nebudu krácen na mzdě, jsem přešel na truhlářinu. Pláclí jsme si na dočasnou spolupráci a dopadlo to jak se sovětskými vojsky – jsem tu až do důchodu. To byla zajímavá doba – autobusy většinou nemají pravé úhly, takže nábytek a vybavení se dělalo podle šablon. Přestavovali jsme různé vozy – pojezdná bistra, opékání kuřat, ale i zmrazlinárnu, z které se vyklubalo úplně něco jiného, protože tam byly čtyři kóje s postelemi...

Dneska tu máte kolem sebe i spoustu materiálu na podlahy...

Když odešli i čalouníci, dostal jsem se k lepení lina na podlahy. Tak vznikla místní doslova slepená profese autobusový truhlář – podlahář. Podlahy se tehdy samozřejmě ještě nelepily, ale lištovaly. Nejprve jsme dělali na ešemkách, pak karosáčích krátkých i dlouhých. Jinak dodnes jsou tady v hale vidět koleje po dvou pojezdových linkách – jednu jsme měli právě na ešemky a poté karosy, druhá byla pro ikarusy. Dá se to přirovnat k výrobní lince, jenže u nás šlo o linku opravárenskou. Nyní pracujeme po stanovištích.

Jak jste se sžíval s tím, že dřevo začaly nahrazovat umělé materiály?

Na tuto kombinovanou profesi je těžké někoho sehnat. Truhlář by chtěl pracovat se dřevem, u nás je hlavní materiál překližka, na ni musí umět nalepit lino. A takoví lidé prakticky nejsou. Mně to problém nedělalo. Proto možná jsem podepsán i na muzejních vozech, jako eróčko, erták, ešemka, ikarus. Mně naštěstí masiv zůstal v soukromém životě a s překližkou či laminem se také nepracuje špatně. Díky kontaktu se soukromníky v 90. letech jsem se dostal i k práci pro filmaře, kteří potřebovali přestavět vozy na maskérny a kostymérny.

Skoro jak s Hliníkem v Humpolci... Vaše učňovské počátky tedy patří do Motola?

Ano, nastoupil jsem tam v roce 1966 jako učeň pětiletého oboru automechanik s maturitou. V prvním ročníku jsme měli praxi v kovárně, soustružně a u dalších řemesel, v druhém pak na garáži v Libni. Tam se praxe odehrávala nejprve na osobních autech a postupně i na autobusech. Třetí ročník pak probíhal v Rустonce u zmíněného mistra Černého.

K dopravě a k řemeslu jste měl asi blízko z domova...

K tomu druhému určitě – otec byl stavební klempíř. Učil mě vlastně všechny práce a byl jsem s ním i u stavby chaty. Dělat s ním, to byla moje největší škola. I přesto, že mi občas nějakou vlepil, ale o to víc jsem si to zapamatoval. Po tragické nehodě staršího bratra jsem ho musel nahradit i při klempířině na střeších. Máma mě po této události raději pustila s tátou na melouch, než s kamarády na vandr. To ale mnoho let netušila, že také lezu po střeše. Začínal jsem v deseti a lidi viděli rádi, že přišel táta se synem. Pro mě pak stříhání plechu nůžkami nebo pilování pilníkem na učňáku byla sranda. Díky tátovi jsem nikdy neměl s manuální zručností žádný problém.

Šikovný a k tomu maturant. To jste byl kádr...

Jako maturanta mě často perspektivně považovali na mistra, ale nikdy mě to nelákalo. Raději jsem ještě v Rустonce začal parťákovat – dostal jsem šest lidí a tři kanály a dělali jsme automechanické opravy na ešemkách. Čekalo mě i stěhování na Švábkách, kde jsem byl na tzv. repasi. Brzy se ukázalo, že dílny hřešily

na to, že to na repasi udělají za ně a systém dlouho nevydržel. Jedna reorganizace následovala další, často do toho mluvily i stranické orgány, to byla taková doba. Byl jsem také členem strany, nikde to netajím, i když na to pyšný nejsem.

Vzpomínal jste už jednoho mistra, bylo více takových veličin?

Nezapomenutelný byl na motorárně mistr Josef Vladyka, původně voják z povolání. Stalo se mi, že jsem od starších kolegů okoukal fintu při výměně kuželíkového ložiska, že nemění spodní šálu. Vyměnil jsem jen vrchní díl a pohodil ho kousek od sebe a přišel mistr. Takže celé znovu... Byl přísný, ale spravedlivý a taky velký odborník. Dnes dělá doma v dílničce pro veterány liazkové motory. Poznal jsem spoustu podobných nadšenců.

Málokdo má v živé paměti legendární Rustonku tak jako vy...

V Rустonce ještě pamatuji dvounápravové tramvaje v době, kdy už se rozšiřoval provoz autobusů. Vedle tramvajácké soustružny byla i montovna, která postupně vyklízela jednotlivá stanoviště právě pro autobusy. V Rустonce i na Švábkách jsem zažil čumbrínu, tedy posunovadlo z koleje na kolej před halou, které nahrazovalo velké kolejiště. To už jsem byl na karosárně, která vlastně kompletně v 80. roce přešla sem do Hostivaře.

Stojíme v místech, kam jste se komplet přistěhovali. Ani tady vás funkce nezlákaly?

Ne, stále jsem funkci mistra odolával. V té době došlo k mému přerodu na truhláře. Už





MIROSLAV BIERHANSL SE SVÝM NÁSTUPCEM
– MICHALEM VĚTROVCEM



PARTU TRUHLÁŘŮ DOPLŇUJE RICHARD RYBÁŘ

Vy jste ale měl to štěstí vyjet k autobusovému gigantu...

K novým materiálům jsem se dostal počátkem 90. let, když se zkoušela spolupráce s Neoplanem. Patřil jsem mezi ty, kteří jeli do bavorského Pilstingu, aby se naučili práci s podlahami, obložení apod. Viděl jsem poprvé lepení podlah, boků i plechů silikonem. A organizace práce tam směřovala vždy k tomu, aby výrobek co nejdéle vydržel. Zážitkem bylo, když jsem polotovár, tedy Neoplan pouze s čelním a bočním sklem, do Německa v kočichu a beranici převážel...

Byl jste vždy věrný Dopravnímu podniku. Nepřišla někdy chuť změnit značku?

Tím, že jsem vlastně změnil profesí, tak určitá změna nastala, nešlo tedy v mém případě o monotónní práci. A co mi chybělo v práci, vynahradil jsem si doma. Proto jsem se nikdy ani nehrnul do mistrování a tedy papírování. Raději dělat rukama a u toho používat hlavu, to je moje. Z papírování jsem nešťastný i v soukromém životě. Tam mě zachraňuje jedna z dcer.

Pojďme si alespoň stručně popsat, co je vlastně obsahem vaší práce...

V rámci opravy celého vozu k nám od klem-pířů přijde vůz, který nemá podlahu, tedy s holou kostrou. To znamená s opraveným a natřeným rámem. Na nás je napasovat podlahu stejně, jak byly v originálním provedení, tedy z voděvzdorných překližkových desek zesponu ošetřených fólií. Podlahové desky lepíme k rámu lepidlem s podložkami o tloušťce 2 mm, takže je umožněna vibrace. Takto obložíme podlahy, schůdky a boky a pak vše vykytujeme a vybrousíme – vše musí být v čisté rovině. Teprve pak lepíme linoleum.

S tím souvisí vaše pověstná medvědí kůže?

Máme ji vymyšlenou proto, aby podlaha přiště

opět nepraskala. Znamená to, že lino uděláme pro celý vůz vcelku podle šablony v délce 9,5 metru. Jen u řidiče je jiná barva s jiným materiálem. Lino je rovněž na boku až k sedačkové liště a nad ní je pás umakartu. Po nás přijdou kolegové umístit sedačky, zádržný systém, dveře a okna a mají od nás vše položeno s připravenými otvory. A děláme-li novou podlahu, tak musíme také vyrobit všechna nová víka – tzn. deska, lino, přinýtované hliníkové lišty ve všech potřebných tvarech a úhlech.

Bylo těžké vybrat své nástupce?

Jsem rád za dva nové, šikovné kolegy, kterým jsem snad mohl něco ukázat a předat. V poslední době to probíhalo někdy i podle vzoru: oni byli ruce, já hlava. Takže fyzicky pomohli, já na oplátku rád poradil. Naučili se místní truhlářinu a podlahářinu, musejí umět vybrousit, vykytovat.

A vy jste partákování předal v předstihu, že?

Vím ze zkušeností sám jaké to je, když parták dlouho přesluhuje, proto to Michal Větrovec po mně převzal už dřív. Všechny činnosti nelze předat ze dne na den. Je šikovný, jeho otec byl manipulační řidič v Hostivaři. I když měl Michal jiné nabídky, chtěl dělat v DPP. Tady vidíte, že si šablony na víka v podlaze připravuje sám doma na počítači, zatímco já jedu ještě ručně s tužkou a pravítkem. Tato pila umí překližku a po výměně kotouče i hliník, a to v potřebném úhlu. A umíme i klasicky nýtovat lišty k deskám. Což je esteticky nevhodnější varianta. To všechno kluci umějí taky.

P.S.:

Rozhovor vznikl pár desítek hodin před tím, než Miroslav Bierhansl naposledy pípnul kartou na vrátnici v Hostivaři. Po více jak 50 letech. Původně chtěl být k ruce děle. Epidemie koronaviru a čas strávený doma mu dal

čas ze všech stran vše promyslet. Manželka je za rozhodnutí ráda, mladí si už budou muset poradit sami. A kdyby se někdy v dalších týdnech stalo, že kolegům nepasují sedačky do autobusu, bude to poslední ze seriálu nekonečných vtípků, kterými se tu po léta vzájemně všichni častují. Jako bylo třeba legendární přestěhování šatních skříněk. ■



Miroslav Bierhansl

– narodil se před 69 lety v porodnici na pražské Štvanici, žije s manželkou a dvěma jorkširy v Říčanech, kde po rodičích přestavěl chatu na domek. Doma se zabývá lepením modelů motorek, nejraději v měřítku 1:12 značky Tamiya: „Jsou propracované do detailů, musíte slepit i celý motor. Zhruba dvacítká je hotová, stejně množství mě čeká.“ Také sbírá modely veteránů a pro vnuka chystá vlakové kolejiště. A když je čas na truhlářinu, nejraději filmařům vybavuje nábytkem pojízdné maskérny a kostymérny: „Byl jsem u toho i v době, kdy se tu natáčela Hartova válka. Když Bruce Willis autobus viděl, nechtěl už jinde být. Dodělával jsem mu po nocích kompletní zázemí včetně kuřáckého koutku s vlastní sedačkou.“



NOVOTOU VONÍCÍ

Přibližně rok budovaná, v půli letošního května otevřená a aktuálně již v plném pracovním nasazení. Tak by se ve zkratce dal popsat zrod nové opravárenské haly pro tramvaje v areálu Ústředních dílen v Hostivaři. Dvoukolejná hala navazující na projekt velkokapacitního odstavného kolejiště tak umožňuje servisovat jakýkoliv provozovaný typ tramvaje v Praze.

I nová hala je, stejně jako odstavné kolejiště, primárně určena pro vozy z hloubětínského provozu. Do budoucna však bude představovat významnou technologickou posilu pro Opravnu tramvaj, a to hlavně pro těžkou údržbu vozů.

Na uvedených fotografiích čtenářům přinášíme pohled do zázemí haly, včetně technologického vybavení.

Opravárenská hala v Hostivaři

- Délka: 82,9 m
- Šířka: 16,6 m
- Výška: 9,37 m
- Kapacita: Čtyři člankové tramvaje
- Zajímavosti:
 - Stavba je založena na pilotách z důvodu vysoké hladiny spodních vod
 - Po 52 letech se jedná o první novou samostatnou servisní halu postavenou pro tramvaje v Praze
 - Celkové investiční náklady včetně kompletního technologického vybavení dle projektu činí 96 milionů Kč



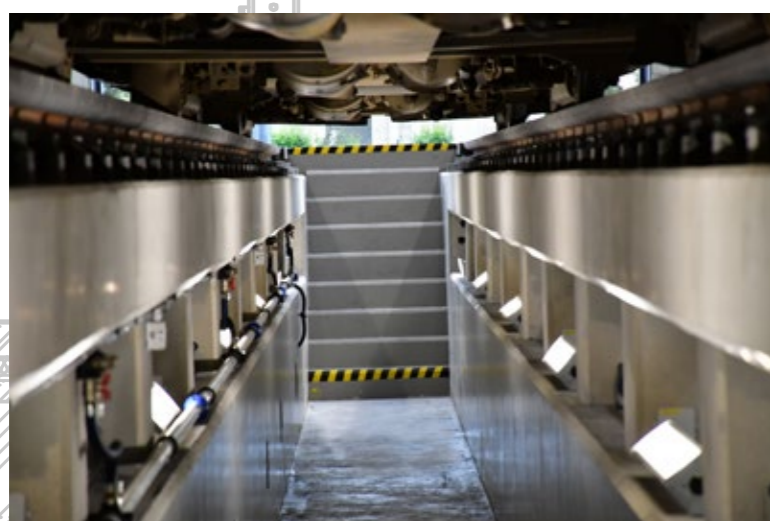


V PRVNÍ ČÁSTI HALY JSOU MONTÁŽNÍ KANÁLY A LÁVKY, POMOCÍ KTERÝCH SE VŮZ MŮŽE SERVISOVAT SOUČASNĚ JAK ZDOLA, TAK SHORA



DRUHÁ ČÁST HALY JE OSAZENÁ ZVEDÁKY (TUDÍŽ NENÍ VYBAVENA TRAKČNÍM VEDENÍM), KTERÉ UMOŽŇUJÍ ZVEDNOUT TRAMVAJOVÝ VŮZ A VYVÁZAT PODVOZKY

NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJE MAJÍ ZNAČNÉ MNOŽSTVÍ TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ UMÍSTĚNÝCH NA STŘEŠE. Z TOHOTO DŮVODU JSOU MONTÁŽNÍ LÁVKY SOUČASNĚ VYBAVENY DVOJICÍ PORTÁLOVÝCH JEŘÁBŮ, KTERÉ JSOU RUČNĚ VEDENÉ PO KOLEJNÍCÍCH. ZÁROVEŇ NECHYBÍ VYSAVAČ NA ODSTRAŇOVÁNÍ NEČISTOT



MONTÁŽNÍ KANÁLY JSOU VYBAVENY OSVĚTLENÍM, STLAČENÝM VZDUCHEM, VĚTRÁNÍM A STEJNĚ JAKO LÁVKY I VYSAVAČEM

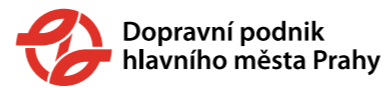


ZÁROVEŇ NECHYBÍ DVOJICE MOSTOVÝCH JEŘÁBŮ (KAŽDÝ S NOSNOSTÍ 5000 KG)



ZADNÍ ČÁST HALY SLOUŽÍ JAKO ZÁZEMÍ PRO DÍLNY, SKLAD, SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ A KANCELÁŘ SMĚNOVÝCH MISTRŮ. ZÁROVEŇ SE ZDE NACHÁZÍ TECHNOLOGICKÉ ZÁZEMÍ (CENTRÁLNÍ KOMPRESOR, TOPENÍ A VZDUCHOTECHNIKA)

OBORY PŘED TABULÍ: AUTOELEKTRIKÁŘ



V CYKLU OBORY OPŘED TABULÍ ZBÝVÁ PŘEDSTAVIT POSLEDNÍ Z UČEBNÍCH OBORŮ SPŠD, OBOR AUTOELEKTRIKÁŘ. KLASICKÝ AUTOELEKTRIKÁŘ PROVÁDÍ OPRAVY ELEKTRICKÉHO A ELEKTRONICKÉHO PŘÍSLUŠENSTVÍ SILNIČNÍCH VOZIDEL. ZNÁ JEJICH KONSTRUKCI A ZA POMOCI MĚŘIDEL A MĚŘICÍCH PŘÍSTROJŮ UMÍ ZÁVADU NA ELEKTROTECHNICKÝCH SYSTÉMECH VOZIDEL VYHLEDAT A NÁSLEDNĚ I OPRAVIT.

Text: Olga Kopřivová

AUTOELEKTRIKÁŘ

Postupné zavádění elektrobuses a parciálních trolejbusů do pražské MHD však vyvolalo aktuální potřebu školní vzdělávací program oboru upravit a od školního roku 2020/21 ho nově profilovat na **elektromobilitu**. Jejím rozvoj v městské dopravě je s ohledem na životní prostředí nezadržitelný, jelikož vozidla s elektrickým pohonem neprodukuje žádné lokální emise, snižují uhlíkovou stopu a zřetelně snižují hluk z dopravy.

Na tvorbě nového učebního plánu oboru se podílí společný **expertní tým složený ze zástupců školy i odborníků z Dopravního podniku**. Smyslem jejich jednání je upravit vzdělávací program tak, aby absolventi oboru byli pro samostatnou servisní práci na elektrobusech, elektromobilech i parciálních trolejbusech vybaveni jak dostatečnými odbornými znalostmi, tak patřičnými profesními dovednostmi.

Do učebního plánu budou zařazeny předměty jako například Konstrukce motorových vozidel, Oprávenství a diagnostika, Elektropříslušenství a Elektrické stroje a přístroje. **Předmět Elektromobilita** bude ve 3. ročníku probíhat ve formě workshopů přímo na pracovištích DPP, stejně jako povinná praxe žáků v rámci odborného výcviku.

Žáci oboru Autoelektrikář také samozřejmě mohou využít všech výhod nabízených rozvojových programů DPP. V posledním ročníku studia se např. mohou přihlásit do **Motivačního programu**, v jehož rámci získají od školy na začátku a konci školního roku poukázku v hodnotě 1000 Kč. Od zřizovatele navíc ještě řadu **zajímavých exkurzí** do zázemí odborných pracovišť DPP.

Přihlásí-li se pak následně do **Absolventského programu**, mohou až dva roky v podniku pracovat pod odborným vedením zkušenějšího kolegy. Po dosažení plnoletosti pak mají žáci možnost přihlásit se i do **Stipendijního programu** a za určitých podmínek získat pravidelné měsíční stipendium až ve výši 4500 Kč měsíčně a k tomu příspěvek na dopravu až do výše 4x čtvrtletní časové jízdenky (Lítačky). Podaří-li se účastníkovi závěrečnou zkoušku či maturitu složit na první pokus, dostává další motivační příspěvek ve výši 5 tisíc Kč! A to už stojí za zvážení!

Součástí vzdělávání v oboru je také příprava k získání řídičského oprávnění skupiny B a C a taky zkoušky z § 5 vyhlášky 50/1978 Sb., která je dnes mezi zaměstnavateli vyhledávaným kvalifikačním předpokladem.

Pokud se ukáže, že je žák studijní typ, může po ukončení učebního oboru pokračovat ve studiu v SPŠD nástavbovým oborem Podnikání, a to buď v denní, nebo dálkové formě.

Orientací na e-mobilitu budou absolventi SPŠD oboru Autoelektrikář připraveni na její nástup a rozvoj nejen v hromadné dopravě, ale i v běžném silničním provozu. Na trhu práce se stanou žádanými odborníky, neboť budou umět provádět diagnostiku, opravy a kontrolu elektrických a elektronických prvků nejen běžných vozidel, ale i vozidel hybridních a elektromobilů.

Pro vzdělávání v tomto oboru je důležitá manuální zručnost a určitá míra technického myšlení. Podmínkou přijetí je ukončená povinná školní docházka a zdravotní způsobilost doložená lékařským potvrzením.

Pro další informace o oboru volejte studijní oddělení SPŠD, a. s. na tel: **724 895 040** nebo **732 436 232**.



PALACKÉHO NÁMĚSTÍ – OŘÍŠEK PRO SEMAFORY

PALACKÉHO NÁMĚSTÍ JE JEDNOU Z NEJZATÍŽENĚJŠÍCH KŘÍŽOVATEK MHD V PRAZE A POČET SPOJŮ MHD SE ZDE V PRŮBĚHU POSLEDNÍCH DVACETI LET VÝZNAMNĚ ZVÝŠIL. NA 150 TRAMVAJÍ ZA HODINU! A PŘESTO JE MOŽNÉ KŘÍŽOVATKOU VŠECHNY PROVÉST BEZ VELKÉHO ZDRŽENÍ – DÍKY KVALITNĚ PŘIPRAVENÉ SVĚTELNÉ SIGNALIZACI S DETEKČÍ MHD.

V dopravních špičkách náměstím v roce 2007 projíždělo 120 tramvají za hodinu a navíc 8 autobusů na tramvajových kolejích (linka 176 ve směru od Moráně vpravo k Jiráskovu mostu) za hodinu, které se z hlediska nároků na světelné řízení chovají stejně jako tramvaje, tzn. celkem 128 spojů MHD za hodinu, a to v 6 vzájemně kolizních relacích (dva přímé směry a všechny čtyři oblouky).

V roce 2012 to bylo již 135 tramvají + 8 autobusů a **v současné době 150 tramvají + 8 autobusů za hodinu**. Z toho na nejkritičtější vjezd od Moráně jezdí 38 tramvají + 8 autobusů za hodinu. Křižovatka je zároveň silně zatížena automobilovou dopravou: 22 100 automobilů za pracovní den v roce 2019 (zdroj: Technická správa komunikací Praha).

Přesto lze sofistikovaným světelným řízením i v takto obtížných dopravních poměrech převést tyto spoje křižovatkou bez výrazných zdržení a (jak ukazuje tento text) toto zdržení



PRO LINKU 17, KTERÁ SE POHYBUJE V HLAVNÍM SMĚRU, BYLA PŘI OBNOVĚ SSZ DOPLNĚNA MOŽNOST VÝBĚRU VLOŽENÉ FÁZE

ještě snížit. Klíčem k úspěchu je kvalitní software světelné signalizace (SSZ) a odpovídající detekce MHD.

Dynamické řízení světelnou signalizací bylo na křižovatce zavedeno v roce 2001. V prosinci 2017 byl při obnově SSZ nahrazen původní řadič (= ovládací přístroj SSZ) řadičem nové generace, který umožnil vytvoření dokonalejší (i když zároveň složitější) řídicí logiky, a tato možnost byla maximálně využita.

K detekci vozidel (= zjišťování aktuálních dopravních nároků) je použita videodetekce a indukční smyčky ve vozovce. **K detekci chodců** jsou instalována běžná tlačítka a **k detekci tramvají** trolejové kontakty a signály z řídicích systémů EOVS (= elektrického ovládní výhybek) na všech čtyřech vjezdech. Pro nouzové nárokování volna tramvají jsou instalovány kontaktní zámky. Na vjezdu od Moráně je **pro autobusy** na kolejích kromě videodetekce navíc i radarový detektor.

V létě 2019 byla doplněna vzdálená směrová detekce na Palackého mostě instalací tzv. „vzdáleného rádia“, které slouží ke směrovému přihlášení tramvají do SSZ v časovém předstihu před příjezdem tramvaje k SSZ (na rozdíl od přihlášení až z EOVS, kdy se tramvaje mohou do SSZ směrově přihlásit až po zablokování výhybky postavené do příslušného směru, tj. až těsně před

stopčarou). Tím může řadič zareagovat na požadovaný směr jízdy tramvaje dříve, čímž se sníží zdržení tramvají a v některých případech zcela vyloučí nucené zastavování tramvají, a to bez negativních dopadů na automobilovou dopravu i chodce.

Porovnání jízdních dob tramvají

Pro zjištění reálných efektů preference po výměně řadiče a zdokonalení řídicí logiky bylo provedeno porovnání jízdních dob tramvají:

1. Stav s původní preferencí tramvají: 2/2017
2. Stav s novým řadičem, ale s přechodným řízením pevnými programy bez preference: 2/2018
3. Stav s novým řadičem a s novou řídicí logikou: 2/2019
4. Stav s novým řadičem, s novou řídicí logikou a s doplněním vzdáleného rádia na Palackého mostě: 2/2020

Pro všechny stavy byly porovnávány jízdní doby všech tramvají vždy za měsíc únor v pracovní dny v období 7–19 hodin, takže pro každý směr jízdy bylo získáno několik set až tři tisíce záznamů. Jízdní doby byly převzaty z databáze tramvajového řídicího systému DORIS. Ve směru od Jiráskova náměstí byly pro vyhodnocení použity průjezdy kolem označnicku/zastávkového sloupku zastávky Jiráskovo náměstí, v ostatních případech okamžiky vyhlášení zastávky.

Vzhledem k přechodnému řízení pevnými programy bez preference se naskytla i možnost porovnat dynamické řízení s preferencí a řízení pevnými programy bez preference (bod 2).

Efekty preference

1. Novou řídicí logikou a novou detekcí se dosáhlo snížení průměrných jízdních dob (= zkrácení zdržení před SSZ) na všech tramvajových relacích.
2. Na jednotlivých směrech se dosáhlo průměrného zkrácení až o 39 sekund.
3. Průměrná jízdní doba tramvají na příjezdech k SSZ (vážený průměr ze všech směrů podle počtů linek) se snížila o 17 sekund a celkové zdržení všech tramvají před SSZ se zkrátilo o 43 minut za jednu špičkovou hodinu. Podrobné výsledky jsou v příložené tabulce.
4. Pokud přijede více tramvají za sebou, signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů jsou vybírány podle možnosti v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se výrazně omezilo vzájemné zdržování tramvají, jejich shlukování před křižovatkou a výrazně se omezilo zdržení tramvají přesahující délku cyklu řízení.
5. Sledováním provozu na místě bylo ověřeno, že se omezila především dlouhá zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu.



Přínosy zlepšené preference na Palackého náměstí

- Na jednotlivých směrech se dosáhlo průměrného zkrácení až o 39 sekund
- Celkové zdržení všech tramvají před SSZ se zkrátilo o 43 minut za jednu špičkovou hodinu
- Výrazně se omezilo vzájemné zdržování tramvají, jejich shlukování před křižovatkou

6. Pokud nejsou nároky tramvají, řídicí logika optimalizuje řízení podle aktuálních nároků vozidel a chodců. Tím se dosáhlo toho, že vysoká míra preference je přijatelná i pro automobilovou dopravu a chodce.
7. Zkrácení zdržení tramvají před SSZ se dosáhlo i při vysokém zatížení tramvajovou dopravou: ve špičkových hodinách 150 tramvají + 8 autobusů na kolejích za hodinu v šesti vzájemně kolizních relacích, kdy při příjezdu více tramvají najednou se tramvaje logicky zdržují i navzájem.
8. Nejvýraznějšího zkrácení jízdních dob se dosáhlo na Palackého mostě ve směru od Zborovské a na nábřeží ve směru od Výtoně, kde se tramvaje větví do tří směrů a kde jich také jezdí nejvíc (na každém vjezdu 45 tramvají za hodinu).
9. Relativně nejmenšího zkrácení jízdních dob se dosáhlo na vjezdu od Moráně (38 tramvají + 8 autobusů na kolejích za

10. Křižovatka nyní umožňuje zvládnout i průjezd vyššího počtu tramvají při výlukových odklonech v centru města (kdy zde již projíždělo i 180 tramvají + 8 autobusů na kolejích za hodinu).
11. Při posuzování míry zlepšení je třeba vzít v úvahu, že dosažené efekty nejsou ze zavedení preference (neboť ta zde existovala již dříve), nýbrž pouze ze zlepšení preference.
12. Porovnání všech stavů s preferencí s přechodným řízením pevnými programy bez preference podle očekávání názorně ukázalo kladné efekty preference.

Závěrem

Popsaný příklad dokumentuje, že lze účinně preferovat MHD i v tak složitých dopravních poměrech, jaké panují na Palackého náměstí. A že zároveň je možné sofistikovaným řešením preferenci po zkušenostech i vylepšit, a to bez negativních dopadů na automobilovou dopravu a chodce.

Přítom méně známým faktem je, že intenzita tramvajového provozu v Praze je jedna z nejvyšších na světě. Zatímco i v tradičních „tramvajových“ zemích (Německo, Švýcarsko, Nizozemsko, Polsko) počty tramvají na nejzatíženějších světelně řízených křižovatkách přesahují 90 spojů za hodinu jen výjimečně, tak v Praze je rekordmanem Karlovo náměstí se 169 spoji za hodinu a na druhém místě právě Palackého náměstí se 158 spoji MHD za hodinu. ■

KŘIŽOVATKA PALACKÉHO NÁMĚSTÍ V PRAZE: Jízdní doby tramvají (z tramvajového řídicího systému DORIS) – souhrnné výsledky (min:s) Období: pracovní dny 7:00 – 19:00 hodin						
Ze zastávky	Do zastávky	původní preference 2/2017	pevný program 2/2018	nová preference 2/2019	(1) nová preference 2/2020	rozdíl 2020 – 2017
Zborovská	Palac. nám. nábřeží	2:39	2:45	2:22	2:10	-0:29
Zborovská	Palac. nám. k Moráni	2:59	2:41	2:33	2:20	-0:39
Zborovská	Jiráskovo náměstí	3:19	3:26	3:14	2:53	-0:26
Jiráskovo náměstí	Palac. nám. nábřeží	1:36	1:48	1:22	1:28	-0:08
Jiráskovo náměstí	Zborovská	2:31	2:45	2:19	2:23	-0:08
Palac. nám. nábřeží	Jiráskovo nám.	2:20	2:26	2:06	2:02	-0:18
Palac. nám. nábřeží	Palac. nám. k Moráni	1:31	1:48	1:17	1:19	-0:12
Palac. nám. nábřeží	Zborovská	2:43	2:48	2:25	2:24	-0:19
Palac. nám. od Moráně	Zborovská	2:24	3:02	2:17	2:18	-0:06
Palac. nám. od Moráně	Palac. nám. nábřeží	1:25	2:04	1:20	1:24	-0:01
Průměr (2)		2:19	2:31	2:05	2:02	-0:17

(1) nová preference s doplněním vzdáleného rádia na Palackého mostě
(2) vážený průměr podle počtů linek na jednotlivých vjezdech





NENÍ PROVĚRKA JAKO PROVĚRKA

VZHLEDEM K VELIKOSTI DOPRAVNÍHO PODNIKU JSOU PROVĚRKY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI ROZLOŽENY DO DVOU ETAP; NA JAŘE PROBÍHAJÍ PROVĚRKY NADZEMNÍCH OBJEKTŮ, NA PODZIM PAK PROVĚRKY PODZEMNÍCH PRACOVIŠŤ.

Při prověrkách nejde jen o to, aby byla splněna legislativa a bylo takzvaně odškrtnuto. V zájmu DPP i všech zaměstnanců je udržovat všechna pracoviště v takovém stavu, aby byla pro zaměstnance bezpečná. Proto se závady BOZP při prověrkách i ve spolupráci se zástupci odborových organizací vyhledávají, zaznamenávají a následně v dohodnutých termínech odstraňují.

Je třeba si ale uvědomit, že závady nevznikají těsně před prověrkami, ale v průběhu celého roku. A protože bezpečnost na pracovišti je nejen v zájmu zaměstnavatele, ale i v zájmu zaměstnanců, nelze před závadami v průběhu roku zavírat oči a čekat na prověrky. Každý zaměstnanec by tak měl zjevné závady na svém pracovišti identifikovat a v průběhu roku k jejich nahlášení využít standardní interní postupy v DPP, ať už je to **nahlášení nadřízenému, příslušnému dispečinku či prostřednictvím ServiceDesku na intranetu.**

Po ukončení prověrek je zpracována souhrnná zpráva. Řada závad uvedených v těchto zprávách by tam vůbec nemusela být, kdyby se závady řešily výše zmíněným postupem v průběhu celého roku. Prověrky navíc nejsou o tom, kdo a kde najde více závad, ale o tom,

že DPP musí chránit ze zákona zdraví všech svých zaměstnanců v každém okamžiku a na jakémkoliv pracovišti.

Často stačí používat zdravý selský rozum. Jako příklad lze uvést velmi častou závadu, kterou je uchovávání tekutých čisticích prostředků a dalších chemikálií v potravinových obalech. Tyto **technické tekutiny** musí být uchovávány v originálních obalech nebo speciálních obalech a na místech k tomu určených. Podívejte se tedy na svoje pracoviště, a pokud tomu tak není, zjednejte nápravu. Do stejné kategorie závad, tentokrát spíše z pohledu hygieny, patří **uchovávání potravin na pracovním stole.** Ke konzumaci potravin jsou určené kuchyňky, případně odpočinkové místnosti, potraviny nemají co dělat mezi nářadím a náhradními díly na tramvaje nebo autobusy. Chráňte tím i své zdraví.

Je také důležité se zaměřit na **čistotu a rovnost podlah,** správné a funkční **osvětlení pracoviště.** U všech pracovních strojů, zejména točivých, by měl být samozřejmostí pořádek kolem nich, jejich seřízení a správné nastavení. Samostatnou kapitolou jsou **schody, schodiště a žebříky,** jejich technický stav, předepsané označení, dostatečné osvětlení a tam, kde to přepisy ukládají, i odpovídající



TOTO PRACOVIŠTĚ, Z HLEDISKA BOZP ROZHODNĚ NEVYHOVUJÍCÍ, JE JIŽ MINULOSTÍ

Předcházení ohrožení života a zdraví při práci, § 108 zákoníku práce (zákon č. 262/2006 Sb.)

Zaměstnavatel je povinen organizovat nejméně jednou v roce prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací a se souhlasem zástupce zaměstnanců pro oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zjištěné nedostatky odstraňovat.

zajištění zábradlí atd. Znovu připomínáme, že zjištěné závady je potřeba opravdu nenechávat na prověrky, ale řešit okamžitě v době zjištění. Toto je povinností všech zaměstnanců podniku.

Více než další řádky může říct fotografie dokumentující stav jednoho z pracovišť zjištěný při jedné z prověrek. Podívejte se i po vašich pracovištích, zda nevypadají obdobně, jestli tam nemáte něco podobného. Zda tam není závada, a zdaleka ne jedna. Pokud tedy vaše pracoviště vypadá podobně, je co napravit, jako se to samozřejmě pro prověrkách stalo i na tomto pracovišti. ■



U NÁS NIKDY NEVÍTE, S ČÍM KDO PŘIJDE

O čem z vaší profese my ostatní nemáme ani tušení? A nějakou perličku můžete přidat?

Občas si nás lidé pletou s turistickými informacemi, aerolinkami, mezinárodním dopravcem nebo prodejním místem vstupenek na kulturní akce. Někdy si u nás dokonce chtějí nabít kredit do mobilu. Různé perličky jsou u nás na denním pořádku. Mimo jiné jsme slyšeli: „Jednou párek v rohlíku, prosím.“, nebo: „...tramvají č. 1 z Anděla na Boleveckou náves (v Plzni)...“, anebo „Kterou linkou metra do Vídně?“

Čím vás práce naplňuje, co vás na ní baví?

Baví mě, že není monotónní. Nikdy nevíte, kdo s čím přijde nebo z jakého koutu světa přijede.

A naopak, jaký máte recept na „den blbec“?

Doporučuji si zacvičit nebo se vydat do přírody. Endorfiny po sportu jsou podle mě takovým všelékem. Vyčistíte si hlavu a ještě prospějete tělu.

Co byste si jako zaměstnanec Dopravního podniku přála?

Abych mohla být stále v tak skvělém kolektivu. A Dopravní podnik aby i nadále prospero-

val a modernizoval svoje služby, měl spokojené cestující i zaměstnance.

Kde se u vás zrodil vztah k dopravě?

U podniku mám několik přátel, kteří jsou tu už dlouho spokojeni. Ráda pracuji s lidmi, a protože jsem rodilá Pražanka, ve městě se dobře orientuji (obzvláště hromadnou dopravou), tak proč ne?

Co byste ráda v DPP zkusila?

Jako informatorka jsem zatím spokojená.

Museli vás vedoucí k focení kalendáře přesvědčovat?

Původně jsem se ani fotit neměla, ale když to přišlo, mile mě to překvapilo. Ohlasy na kalendář mezi kolegy jsou pozitivní, dělá nám parádu.

Patřila jste do „rodiny“ těch, kteří se z Infocenter pustili do šití roušek? Co vám tato zvláštní doba přinesla?

Šicí stroj bohužel nemám, ale někteří kolegové ze středisek se do šití roušek zapojili. Brala jsem tohle období jako cenný čas pro sebe a jako příležitost trochu zpomalit. Myslí si, že každému z nás mohla být tato doba i přínosem, záleží jen na úhlu pohledu. ■

TŘETÍ LIST NÁSTĚNNÉHO KALENDÁŘE PROFESÍ DPP NA TENTO ROK ZDOBIL PORTRÉT ALŽBĚTY KEMPNE Z INFOCENTER. PŘEDSTAVUJEME VÁM JI PROSTŘEDNICTVÍM ODPOVĚDÍ NA OTÁZKY Z JEJÍ PROFESE, OBDOBÍ EPIDEMIE I VLASTNÍHO FOCENÍ PRO KALENDÁŘ.



PŘED OBJEKTEM PĚTRA HEJNY A ZA SPOLUPRÁCE KOLEGŮ Z INFOCENTRA MŮSTEK, PETRY MATOUŠKOVÉ A MARTINA PECHMANA

DOTAZNÍČEK:

Alžběta Kempná: 29 let

Znamení zvěrokruhu: lev

Předchozí praxe: Česká pošta, pohostinství, gastronomie, ŘSD

V Dopravním podniku pracuje od roku 2018

Koníčky, záliby: Fitness a výživa, příroda, cestování, osobní rozvoj



**Název:** Umění za čarou

Kde: nástupiště stanic metra Florenc (B), Můstek (A), Karlovo náměstí a Náměstí Republiky

Termín: 11. 5. – 31. 12. 2020

Vystavující: Křištof Kintera, Jiří Kovanda, Markéta Othová, Ondřej Příbyl, Lucia Sceranková, Timo a dvojice: Hynek Alt – Aleksandra Vajd a Lukáš Jasanský – Martin Polák

Kurátoři výstavy: architektka metra Anna Švarc a nezávislý kurátor Ondřej Horák (Fuczík)

Odborná spolupráce za GHMP: Jitka Hlaváčková

Grafická úprava: Anymade Studio

Ve spolupráci: Dopravního podniku hl. m. Prahy a Galerie hl. m. Prahy za finanční podpory MHMP prostřednictvím programu Umění pro město



UMĚNÍ ZA (PŘERUŠOVANOU) ČAROU

Čtyři stanice krát dvě je osm autorů krát dvě je 16 děl. Dříve projekční reklamní plochy, dlouhá léta nic a nyní neobvyklá galerie. Za bezpečnostní pás v metru se nevstupuje, od 11. května 2020 vyznačuje i optimální vzdálenost od velkoformátových pláten, která jsou umístěna v obložení stanic nad kolejištěm. Každé z vystavených děl je doplněno informační vizitkou na nástupišti. Pražské metro je od svých prvních dnů velkou galerií uměleckých jmen, čímž se řadí mezi světové metropole, jejichž podzemní dráhy jsou „o něčem“. Výstava Umění za čarou je prvním z projektů, které mají představit pražské metro jako prostor, který je otevřený současnému umění. ■



Text: Jiří Tvarůžek
Foto: Jan Marek

ZA DOPRAVNÍM JIHEM ITÁLIE POTŘETÍ

TŘETÍ NEJVĚTŠÍ MĚSTO V ITÁLII, SPRÁVNÍ STŘEDISKO REGIONU KAMPÁNIE, LEŽÍCÍ NEDALEKO SOPKY VESUV, ATAKUJE HRANICI MILIONU OBYVATEL. STROHÝ VÝČET JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY NÁM POVÍ, ŽE ZDE MAJÍ NĚKOLIK LINEK METRA, TRAMVAJE, TROLEJBUSY A SAMOZŘEJMĚ AUTOBUSY. DÁLE JE DO SYSTÉMU MHD ZAPOJENO I NĚKOLIK POZEMNÍCH LANOVEK. ZDÁ SE TO JAKO IDEÁLNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST PRO TĚMĚŘ MILIONOVÉ MĚSTO. ALE I ZDE TO MÁ K DOKONALOSTI VELMI, VELMI DALEKO. VÍTEJTE V NEAPOLI!



TROLEJBUS NA Lince 254 BYL ZACHYCNEN POBLÍŽ NÁDRAŽÍ PORTA NOLANA, ODKUD VYJÍZDĚJÍ VLAKY SPOLEČNOSTI CIRCUMVESUVIANA SMĚREM DO POMPEJÍ ČI SORRENTA

Systém metra tvoří teoreticky 4 linky: M1, M2, M6 a linka Piscinola-Aversa. O skutečné metro jde ovšem prozatím pouze v případě linky M1, zprovozněné v roce 1993. Ta vychází ze stanice Garibaldi u hlavního nádraží, několika oblouky prochází centrem města, poté křížuje sama sebe a dosahuje konečné Piscinola na severu města, nedaleko neblaze proslulého sídliště Scampia. Zde navazuje poněkud obskurní linka Piscinola-Aversa, což je příměstská trasa metra, vedená převážně mimo zástavbu, avšak kompletně pod zemí a obsluhovaná dvouvozovými soupravami ve špičkovém intervalu 30 minut. Její využití cestujícími je minimální.

Linka M2 není nic jiného než železniční tunel pod centrální částí města s provozem běžných regionálních vlaků. Ty se tudy navíc plouží třicetkilometrovou rychlostí. Zbývá nám linka M6. Ta byla zprovozněna v roce 2006 na západním okraji města, v krátké trase „odnikud nikam“, aby byla o pár let později opět uzavřena, a nyní se buduje její prodloužení směrem do centra města. Teprve po jejím dokončení Neapol získá druhou plnohodnotnou linku metra.

Tramvaje v minulosti disponovaly rozsáhlou sítí, na které jezdilo několik desítek linek. Do současnosti se dochovala pouze síť ve

tvaru obráceného písmena T, kde by měly být v provozu tři linky. V době naší návštěvy ale nejezdila ani jedna. Tramvajový provoz byl totiž z důvodu stavebních a rekonstrukčních prací před několika lety zastaven a kvůli různým průtahům a neshodám města s dodavateli se jeho obnova značně protáhla. Na větvi k vozovně jsme tedy mohli spatřit zrekonstruovanou trať, kde ve šterkovém loži již vesele bujela vegetace.

K obnovení tramvajového provozu došlo, dle dostupných informací, až počátkem roku 2020, ovšem zatím pouze na jedné lince a jen v části její trasy. Vozov park tvoří obstarožní



MOMENTKA S TROLEJBUSEM NA Lince 202 NÁM UKAZUJE, ŽE POUŽÍVÁNÍ POMOCNÉHO NAFTOVÉHO POHONU ČISTOTĚ OVZDUŠÍ PŘÍLIŠ NEPŘÍSPÍVÁ

vozy typu Peter Witt a o několik dekád mladší nízkopodlažní tramvaje AnsaldoBreda Sirio.

Trolejbusy disponují na první pohled poměrně rozsáhlou sítí. O provozu, který na této síti panuje, se to bohužel říci nedá. V praxi jsou nyní v provozu pouze 3 linky. Všechny provozuje městský dopravce ANM. Střed města obsluhují linky 201 a 202, z nichž jen první jmenovaná má použitelné intervaly. Třetí provozovanou linkou je 254, která ze středu města směřuje podél pobřeží do nedalekého města Portici. Interval je nevyzpytatelný, ale trolejbus zde zpravidla nejezdí častěji než dvakrát za hodinu.

Z tratě do Portici odbočuje ještě jedna kratší větev a v samotném Portici navazuje další úsek, vedoucí do města Torre del Greco. Obojí je bez provozu. Totéž platí i pro několik úseků v centru města. A bez provozu je také velmi dlouhá příměstská trať na severu města, vedoucí přes Aversu do Teveroly, s odbočnou větví na sídliště Scampia. Do Teveroly jezdila linka M13, kterou provozoval

dopravce CTP, mající k dispozici zánovní vozy Solaris Trollino. Dlouho zde panoval smíšený provoz trolejbusů a autobusů, chvíli zde kvůli poškození troleje jezdily pouze autobusy. Intervaly byly poměrně krátké a spoje přeplněné. Takže v současné době pro jistotu tato linka nejezdí vůbec.

V provozu na existujících linkách jsou vozy AnsaldoBreda F19. V poměrně značné míře, z důvodu různých stavebních prací, využívají trolejbusy pomocný naftový pohon. Ekologický aspekt trolejbusové dopravy se tím poněkud vytrácí. Alespoň jedním pozitivem je skutečnost, že v současnosti jsou obnoveny práce na dlouho rozestavené trolejbusové trati, spojující centrum s nemocničním komplexem na severozápadním okraji města. Zde by měla vyjet nová linka 204.

Autobusů je v provozu velké množství linek, pokrývajících celé území města. Jejich síť i intervaly jsou značně nepřehledné.

Důležitou funkci má čtveřice pozemních la-



POHLED DO TRAMVAJOVÉ VOZOVNY S Odstavenými vozy ANSALDOBREDA SIRIO A AUTOBUSEM BREDA MENARINIBUS. AUTOBUSOVÁ LINKA 173 MÁ V OBJEKTU VOZOVNY PRAVIDELNOU KONEČNOU

novek. Tři z nich, označené názvy Centrale, Montesanto a Chiaia, spojují různá místa v centru s předměstím, ležícím na kopci Vomero. Čtvrtá lanovka (Funicolare di Mergellina) pak vede na kopec Posillipo. Lanovky jsou, s výjimkou krátkých úseků, vedeny v tunelech. Na lanovkách jezdí moderní, kapacitní vozy v relativně krátkých intervalech. Celkově jsou zdejší lanovky asi nejlépe fungujícím prvkem veřejné dopravy.

Pro dopravu na okraje města a do jeho okolí lze, kromě klasických vlaků italských železnic (Trenitalia), využít i sítě příměstských železnic různých dopravců. Na těchto tratích je poměrně živý provoz, vlaky bývají rychlé a také velmi plné.

Podtrženo, sečteno: městská doprava v Neapoli sice disponuje poměrně rozvinutou infrastrukturou. Ale přeplněné metro, téměř nejezdící tramvaje, trolejbusy a autobusy s dlouhými a nepravidelnými intervaly, nedostupnost informací, nakonec i nevalná cestovní rychlost díky silné individuální dopravě a nulové preferenci, to vše činí z veřejné dopravy v Neapoli prakticky nefunkční celek. A jen podtrhuje celkový dojem z města, které sice nabízí mnoho historických pamětihodností, ale celkově je špinavé, zanedbané a nepříliš přívětivé.

Pro návštěvu Neapole je nejvýhodnější pořídit kartu Campania Artec card. Její třídní varianta vyjde na 32 €. Lze s ní cestovat veřejnou dopravou po Neapoli i přilehlém regionu a navíc umožňuje též výhodnější vstup do vybraných turistických atrakcí, jako například Pompeje nebo Vesuv.

V příštím čísle dopravní putování po Itálii zakončíme v Římě.



VŮZ LANOVKY FUNICOLARE DI CHIAIA V JEJÍ DOLNÍ STANICI PARCO MARGHERITA

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



KOLEJE I NA WILSONÁKU

Plán kolejové sítě zachycuje stav tratí na konci roku 1923. Jednotlivá kolejová zařízení (křižovatky, přejezdy, výhybky) mají svá čísla a barevně jsou rozlišeny úseky podle druhů použitých kolejnic. Originální plán má rozměr 93 x 68 cm, a protože jeho zmenšení na stranu DP kontaktu snižuje jeho čitelnost, přinášíme i výřez centra, kde je mnoho míst, kde už tramvaje dávno nepotkáme. Možná zaujme i nákladní trať přes tehdejší Wilsonovo nádraží (už zredukovaná o jednu výhybnu) nebo odbočka do žižkovské plynárny v podobě smyčky.



PÁNOVÉ V UTAJENÍ

V DP kontaktu č. 9/2018 jsme přinesli fotografii předsedy správní rady Elektrických podniků Eustacha Mölzera a uvedli jsme, že se jedná o výřez z většího snímku. Dnes přinášíme celou skupinovou fotografii. Zatím nevíme, při jaké příležitosti byla pořízena, ani kdo na ní je. Vedle Eustacha Mölzera (vpravo) stojí muž, který se podobá tehdejšímu řediteli elektrárenské části EP, ale může to být podobnost čistě náhodná. Věříme, že se nám jednou podaří jednotlivé osoby identifikovat. Kam během desítek let zmizel gobelín s velkým znakem hlavního města Prahy a socha prezidenta Masaryka, se zřejmě nikdy nedozvíme. Snímek vznikl naskenováním skleněného negativu formátu 18 x 24 cm.

PROVIZORNÍ PROVOZ NA NÁRODNÍ

Během roku 1956 probíhala výstavba nového přemostění Divadelní ulice, kde původně býval jen tunel pro pěší pod Národní třídou. V červnu 1956 se uskutečnilo 5 nočních výluk pro mostní odbor, další dvě výluky jsou zde zaznamenány v září a konečně v lednu 1957 akce čtyřmi nočními výlukami vyvrcholila. Nejdelší výluka, a to ta poslední, trvala od čtvrté hodiny odpolední do zahájení ranního provozu. Jinak nesměl být provoz tramvají narušen. Jak je vidět na fotografii, koleje byly mírně vyzdvíženy na provizorní ocelovou konstrukci a na obou koncích provizorního mostu byly podepřeny dřevěnými trámy. Původní snímek pocházející z pozůstalosti Pavla Flajšhanse má rozměr 15,3 x 12,2 cm.



TŘÍKOLEJNICOVÁ POSUVNA

Již několikrát jsme se na stránkách DP kontaktu setkali s fotografiemi zaměstnance Elektrických podniků Antonína Novotného. Zajímavý snímek pořídil 1. dubna 1914 před ústředními dílnami v areálu holešovické elektrárny (Centrály) při jejich stěhování do Rustonky. Zajímavostí je jistě tříkolejnicová posuvna napojující dílny na kolejiště vozovny. Originální fotografie má rozměr 11,1 x 8,1 cm (bílý okraj byl tentokrát při skenování oříznut).

PODBÍJENÍ ŠTĚRKU, 1932

Existují i zajímavé snímky, které se nedochovaly v podobě originálních fotografií, natož negativů, a tak nám musí posloužit ke studiu reprodukce z různých tiskových zdrojů. Tento obrázek uveřejnily Elektrické podniky ve své výroční zprávě za rok 1932. Je na něm zachycena přestavba tramvajových kolejí v Clam-Martínovicově (dnešní Myslbekově) ulici. Mezi Bělohorskou ulicí a Hládkovem byl tříkolejný úsek. Obrázek ve výroční zprávě má rozměr 14,7 x 10 cm a původní popisek zní: „Pneumatické podbíjení štěrku pod kolejnicemi použité při úpravě tratí pro Vsesokolský slet r. 1932.“





SLON CEJLONSKÝ JE JEDEN Z NEJVĚTŠÍCH SYMBOLŮ OSTROVA. V DÁVNÝCH DOBÁCH NESLOUŽIL JEN V BITVÁCH ČI PŘI RŮZNÝCH SLAVNOSTECH, ALE BYL TAKÉ POUŽÍVÁN JAKO JEDEN Z PRVNÍCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ K PŘEPRAVĚ LIDÍ A NÁKLADU

PRŮVODCE SRÍLANSKOU DOPRAVOU

Srí Lanka, někdy označována též jako Cejlon, se stala velmi známá hlavně pro svůj kvalitní černý čaj. Zároveň je však zemí, která dokáže nabídnout bohaté a starobylé kultury, ztracené chrámy v džungli, přetrvávajícího koloniálního ducha i nádhernou přírodu a oceán. Neméně zajímavý je také způsob života místních obyvatel, jenž se v mnohém velice liší od života nás Evropanů. Jedna z oblastí, která vzbuzuje velký údiv, je právě doprava na Srí Lance.

Na první pohled může překvapit zdánlivá absence jakýchkoliv pravidel silničního provozu. Součástí tohoto organizovaného chaosu na silnicích jsou chodci, cyklisté, buvoli a různá

SRÍ LANKA JE SAMOSTATNÝ OSTROVNÍ STÁT V JIHOVÝCHODNÍ ASII, KTERÝ SE NACHÁZÍ V BLÍZKOSTI POLOOSTROVA PŘEDNÍ INDIE. KDYSI SRÍ LANKU SPOJOVAL S INDIÍ DLOUHÝ PÍSEČNÝ PÁS A JEŠTĚ V 15. STOLETÍ BYLO MOŽNÉ PŘEJÍT Z INDIIE NA SRÍ LANKU SUCHOU NOHOU. ZAJÍMAVOSTÍ JE, ŽE HLAVNÍM MĚSTEM NENÍ KOLOMBO, ALE POUZE JEHO PŘEDMĚSTÍ, KTERÉ SE NAZÝVÁ SRÍ DŽAJAVARDANAPURA KOTTE.

dvou a tříkolová vozítka, za jejichž vjezd na evropské silnice by si majitel zřejmě vysloužil doživotní zákaz řízení. Ve srílanské dopravě se přednost v jízdě neurčuje podle dopravních značek, ale podle přísné hierarchie vozidel, která je dána velikostí a hmotností vozidla. A k tomu všemu je nutné přičíst dopravní kolony, které jsou na každém rohu, a neustálé troubení klaksonu. Ale aby nebylo zmíněno jen to negativní, tak je nutné říci, že srílanská doprava je zpravidla velmi bezpečná a jen zřídka potkáte vážnější nehodu, ale také je velmi levná.

NA SRÍ LANCE ŽIJE PŘIBLIŽNĚ 22,5 MILIONU OBYVATEL, HUSTOTOU ZALIDNĚNÍ 319 OBYVATEL NA KM² SE DOSTÁVÁ NA 35. MÍSTO V CELOSVĚTOVÉM ŽEBŘÍČKU. I PŘES TO, ŽE SRÍ LANKA SE SVOJÍ ROZLOHOU 65 610 KM² JE PŘIBLIŽNĚ STEJNĚ VELKÁ JAKO ČESKÁ REPUBLIKA, ŽIJE TAM JEDNOU TOLIK LIDÍ NEŽ U NÁS.



PESTRÁ PLEJÁDA VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ



VLAK UPROSTŘED ČAJOVÉ PLANTÁŽE
ZDROJ: BLUELANKATOURS.COM

Autobusy

Autobusy jsou hlavním prostředkem srílanské veřejné dopravy. Provoz zabezpečuje státem vlastněná společnost Sri Lanka Transport Board (SLTB) a soukromí dopravci. SLTB provozuje městské i mimoměstské linky, které nejsou pro soukromé dopravce lukrativní. Výhodou autobusové dopravy je její velké pokrytí napříč celým ostrovem a krátké intervaly. Nutné je ale říci, že tento způsob dopravy nebývá zpravidla moc pohodlným, a to hlavně z důvodu velkého množství pasažérů. Ceny jízdného se pohybují cca 5 Kč po městě a mezi městy 15 Kč.

K zajímavostí patří to, že autobusy jsou vybaveny místem pro mnicha, a to vždy hned za sedadlem řidiče. Pravidlem také je, že autobusy běžně zastavují na mávnutí ruky, na znamení řidiče, který na moment své vozidlo zastaví a lidé do něj naskakují, někdy téměř doslova za jízdy. Po celou dobu má většinou autobus otevřené dveře, což je v mnoha veřejných dopravních prostředcích známou a také jedinou možnou klimatizací. Také se můžete setkat s tím, že na zastávkách ve městech do autobusu nastupují prodáváči s různými pochutinami (krájené ovoce, oříšky, osvěžující kokosové mléko přímo v useknutém kokosovém ořechu).

Vlaky

Srílanská železniční síť vznikla za britské koloniální nadvlády a od té doby se příliš nezměnila. Jde o poněkud pomalý způsob, jak poznat ostrov, nicméně na oplátku se vám naskytne nezapomenutelné výhledy na čajové plantáže, hory a úchvatnou scenérii tropické džungle.

Cestovat můžete v jedné ze tří vlakových tříd. První třída je umístována do expresů a zpravidla se jedná o poslední vůz celé soupravy s proskleným čelem. První třída bývá klimatizovaná, případně může být alespoň vybavena fungujícími ventilátory. Ve druhé třídě naleznete polstrovaná sedadla a větráky, které ale nemusí vždy fungovat. V třetí třídě bývají pouze dřevěné lavice. Tato třída patří mezi místními k nejoblíbenějším, a proto je nejvíce přeplněná. Některé vlaky mají dokonce jen tuto třetí třídu.

Vlaky jsou, stejně jako autobusy, bez dveří, což zlepšuje jízdní komfort přisunem čerstvé-

ho vzduchu. Zážitek z jízdy je přímo úměrný plnosti, nebo spíše přeplněnosti daného vagonu. Zpravidla platí, že když je vlak rychlejší než autobusové spojení s daným městem, tak je také celodenně plný.

Nejvytíženější vlaky jsou na trase Kolombo – Kandy a Kandy – Badulla, což je jedna z nejkrásnějších vlakových tras na celém světě, která dříve spojovala čajové továrny a sloužila ke svážení čaje. Za jízdu vlakem zaplatíte podle zvolené třídy, ceny se zpravidla pohybují za 1. třídu 70 Kč, za 2. třídu 30 Kč a za 3. třídu 15 Kč.

Tuk-tuk

Další součástí místního dopravního systému je velmi často využívaný prostředek přezdívaný tuk-tuk. Jde o tříkolové vozidlo, které je typické pro jižní a jihovýchodní Asii a slouží většinou k přepravě turistů jako taxík. Hojně ho využívají také místní obyvatelé pro svou potřebu či živnost. Její majitelé si tuk-tuků velmi cení a zdobí je různými náboženskými předměty či umělými květinami. Velmi oblíbený je na krátké vzdálenosti, kde se s ním dostanete všude, kam potřebujete. Nicméně na delší trasy se již moc nedoporučuje, hlavně z důvodu nepřiléhavé konstrukce. Jízda v tuk-tuku vás vyjde v přepočtu cca 7–14 Kč za 1 km, záleží na lokalitě a také na vaší schopnosti smlouvat s řidičem.

K přepravě na Srí Lance také můžete využít motorky či skútry, zapůjčit si automobil či využít pronajmutí automobilu i s řidičem, který může sloužit zároveň i jako průvodce. Každopádně ať už zvolíte jakýkoliv druh dopravy na Srí Lance, čeká vás opravdový zážitek.



SRÍLANSKÝ TUK-TUK



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Jízdní řády

Když Prahou začaly jezdit první elektrické dráhy, s výjimkou té letenské, už se na ministerstvu(1. část tajenky) ke(2. část tajenky) i(3. část tajenky), či alespoň jejich části. Po několika letech se ale od této praxe ustoupilo a grafické znázornění jízdního řádu se přestalo předkládat a mnoho let se vystačilo jen se základními informacemi o intervalu v různých časových obdobích dne. Cestující na tramvajových stanicích stále neměl k dispozici žádné jízdní řády, protože se všeobecně počítalo s tím, že je vždy nějaká tramvaj v dohledu, nebo že se co nevidět objeví. Později se začaly vyvěšovat alespoň informace o prvních ranních a posledních večerních spojích. To u tramvajů platilo ještě na konci šedesátých let 20. století!

Luštěte pro zábavu nebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 5. července 2020** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraďte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: nafukovací člun Bestway a další dva tričko s dopravní tematikou a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 5/2020 bylo dokončení textu: Samostatně umožňuje obracení obousměrných tramvajových souprav, ve dvojici dovoluje **dočasný jednokolejný provoz**.

První hlavní cenu v podobě oboustranných schůdků získává **Karel Sauer**, druhou hlavní cenu batoh Cattara 32 l získává **Petra Červená**. Další čtyři výherci obdrží po menších cenách. **Fran-tišek Valeš, Simona Fafelová, Radka Zdeňková a Dalibor Benda** tak získávají plakát formátu A2 s tramvajemi T2 a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD. Blahopřejeme.

Hlavní cena: Nafukovací člun Bestway

DO BAZÉNU NEBO NA KOUPALIŠTĚ, S TÍMTO ČLUNEM SI UŽIJETE ZÁBAVU! SILNÉ STĚNY ZAJIŠTÍJÍ MAXIMÁLNÍ BEZPEČNOST A ODOLNOST ČLUNU PROTI POŠKOZENÍ, COŽ PŘEDSTAVUJE SPRÁVNOU VOLBU PRO VODNÍ RADOVÁNKY.

- nosnost: 120 kg
- hmotnost: 13,5 kg
- 2 pádla
- nožní pumpa součástí



Postupný vývoj současné situace nasvědčuje tomu, že se nabídka kulturních, zájmových a společenských akcí znovu začíná pozvolna přesouvat z on-line světa do reálného života. Přesto, pokud by vás něco z našich tipů oslovilo, stojí jistě za to ověřit si, zda se daná akce v plánovaném termínu a rozsahu opravdu koná, a případně i za jakých podmínek.

SVĚT ZACHYCNÝ HLEDÁČKEM FOTOAPARÁTU

Na dobu přibližně od poloviny června do poloviny října je ve výstavních prostorách Domu U Kamenného zvonu na Staroměstském náměstí plánována **retrospektivní výstava fotografa Antonína Kratochvíla**. Antonín Kratochvíl (*1947) je uznávaným světovým fotografem v oblasti sociálního dokumentu a fotožurnalistiky. Na svých snímcích zachycuje celosvětově sociální a civilizační problémy, válečné konflikty, přírodní i humanitární katastrofy, mizející kultury či například problematiku devastace krajiny. Známé jsou

ale i jeho originálně pojímané portréty (a to ať už lidí označovaných v současné době pojmem celebrity v showbusinessu, tak i lidí, kteří nejsou veřejně známí). Právě určitým propojením známých osobností, jako třeba Bill Gates, Willem Dafoe, Keith Richards, David Bowie, Milan Hlavsa, Jean Reno (na snímku), Bob Dylan, Amanda Lear, Patricia Arquette nebo Debbie Harry s tvářemi neznámých lidí z rozmanitého prostředí s různými životními příběhy a zkušenostmi nachází Kratochvíl určitý způsob obrazové formy pro vnímání

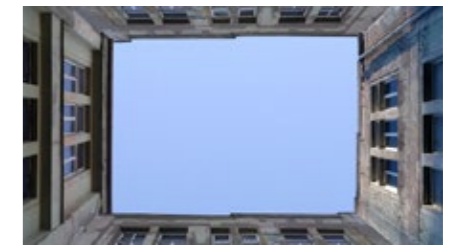


člověka a jeho společenského a osobního prostoru.

PO ZAHÁJENÍ PROMÍTÁNÍ VÁS PUSTÍME DO SÁLU

V červnu by mělo zahájit svůj provoz **Letní kino Zed'** smíchovského klubu MeetFactory. Každou středu od 10. června by si krátce po setmění (začátky jsou plánovány přibližně na 21:30 hod.) na bílé zdi poblíž železniční trati a cesty měly najít své místo filmové snímky, které pro letošní rok spojuje téma rodina. Společný projekt MeetFactory a Českého rozhlasu Vltava má v plánu filmy, které před-

kládají v různých formách radosti, smutky, dospívání, konflikty, politické střety, ale třeba i společné stolování v rámci různých rodin. Žánrová skladba by měla být vcelku pestrá, od animovaného filmu, přes dramata až třeba ke komedii nebo hororu. Bližší informace o programu lze najít na stránkách klubu MeetFactory (www.meetfactory.cz/cs/letnikino).



ZA ŽELEZNIČNÍM FANATISMEM

Na sobotu 27. června je plánován **návštěvní den na nádraží Praha-Prosek**. Tedy prohlídka největšího modelového kolejiště v republice velikosti 0 v budově Pragoclubu nedaleko stanice metra Strážkov. Najdete zde funkční historické modely, malosériové modely i současné modelové výrobky. Za unikátní stavbou kolejiště stojí občanské sdružení Pragoclub, jehož členové jsou fanoušci železnice a zejména železničních miniatur. Už v samotném názvu klubu se objevuje nula, která představuje velikost modelů, jimiž se tito nadšenci zabývají. V tomto případě je rozchod kolejí 32 mm a vlaky jsou 45x menší než ty skutečné. Více informací (mj. i o tom, zda návštěvní den skutečně proběhne) najdete na stránkách Pragoclubu (www.pragoclub.com/cz/prosek/).



NA JAKÉM NÁMĚSTÍ JE TRAMVAJ ZACHYCENA?

FOTO
KVÍZ

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 5. července 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat tričko s dopravní tematikou a plakát s tramvajemi T2.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 5/2020 zněla: **Přístaviště**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a knihou „140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD“ a plakátem s tramvajemi T2 odměněna: **Veronika Krausová**.



ROZSYP (GEOL.)	CHLAPCI (NÁREČ.)	CHLAPÍK	ZN. RADONU	DOKONALOST	ZÁHYB (LID.)	NÁZEV HLÁSKY	HALOGEN	AKADEMIE VED	PŘEDLOŽKA	2. část tajenky	FRANCOUZSKÝ DEPUTÁT	VLASTNÍM PO DOMÁČKU
NÁS SOCHAŘ				NIGERLSKÉ SIDLO			TAK NEJAK			ZKR. SVĚTOVÉ STRANY		
JMÉNO NOVINÁŘE KISCHÉ				FR. MĚSTO			ERB			ZN. HLINÍKU		
OBILÍ SETÉ NA JÁŘE			DRAVÝ PTÁK			KÓD BRUNEJSKÉHO DOLÁRU		ČESKÝ LYŽAŘ	ETIOP. ZN. AMERICA			
1. část tajenky			MOREPLAVEC Z OBEPLUL ZEMĚKULU			POBIDKA		PŘESNĚ	SONDA			
ŽIDOVSKÝ STÁT					POPĚVEK		VYLÁKAT					
VAZELINA NA KOLA	ROZKLADNÝ PROCES	LAT. ZKRATKA SOUVĚZÍ	BAKY ADELA DOMÁSKY		SOUČÁST KOVÁNÍ	DOSTIHOVÝ SPORT		HRDINKA	POŠTÁČO-VÝCHER	ŠERK		
OLIVOVÉ ZELENÁ BARVA				TELEVIZE	STOVKY		NĚM. VÝCHOD	LATIN. DOBRĚ	JAPON. MIRA			
NA ONOM MÍSTĚ			KAZAŠSKÝ MYS	ČESKÝ BASNIK (JIRI)		ZÁPOR	MEZINAR. OZNAČENÍ NAKL. ŽEL. VAGONU	NĚMECKÝ SPISOVATEL	NEVÁROČNÁ POKOJOVÁ ROSTLINA		PATŘÍCI OTOVI	JEDNOTKA RYZOSTI ZLATA
DOMÁCI JMÉNO LIANY		CYNIČKY	VLOHY			OLEPENÍ	NEVLASTNÍ		ČISTÝ		OZNAČENÍ ČESKÝCH LETADEL	ČÍSLO TURKUTTI ZOBÁKEM
INICJÁLY REŽISÉRA LIPSKEHO		3. část tajenky	BÁJNÝ PTÁK					META	SPZ KLATOV	SOUHLAS		
FR. OLIZKY IMPRESIONISTA 19. STOL.				PŘITAKÁNÍ	OČASATÝ OBOUŽELNÍK	ZDE		TEPLOTA	SOLMIČNÍ	SLABIKA		
PŘEDPLATITELE						VYTVORENÁ Z TĚMĚ PROHLÉDNĚ LÁTKY						
ZEMŘÍT						SILNIT						

JE LIBO BEZ ŠŤÁVY?

ANEB

PŘETAH TRAMVAJOVÝCH VOZŮ PRO OSTROVNÍ PROVOZ V ÚSEKU HLUBOČEPY – SÍDLIŠTĚ BARRANDOV

Neděle 31. května 2020

PŘEHLED TAHAČŮ DPP:

- **MAN TGS 41.400 8X8** speciální vyprošťovací vůz pro provoz tramvaje, s navijákem Ramsey a hydraulickým ramenem Effer
- **TATRA T815 8X8** – speciální vyprošťovací vůz pro provoz tramvaje, s navijákem Ramsey a hydraulickým ramenem Effer

SEZNAM TRAMVAJOVÝCH VOZŮ:

- **T3R.PLF:** 8252, 8258, 8260, 8261, 8264, 8266, 8274, 8276, 8277, 8278, 8282, 8284, 8285
- **T6A5:** 8637, 8658, 8716, 8739, 8748

