

11 | 2020
ročník 25

DP

kontakt

BEZPEČNÉ CESTOVÁNÍ MHD

MÓDA S DOBRÝM SRDCEM

**ZBRANĚ DO NEPOHODY:
ROZUM, KLID A ÚSMĚV**





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

DALŠÍ PODZIMNÍ MIX PRO VÁS

Bydlete s Raiffeisenbank

- Řešíte bydlení? Nabídka Raiffeisenbank je přesně pro vás!
- Sleva 20 % pro zaměstnance a 10 % pro rodinné příslušníky
- Bližší informace poskytnete Tamara Václavíková, obchodní zástupkyně na e-mailu: TVaclavikova@obchod.rsts.cz



O₂ Family

- Mimořádná zaměstnanecká nabídka O₂ Family
- Internetové tarify s O₂ TV
- Nabídka výhodného volání
- S kterýmkoliv tarifem ušetříte každý měsíc 498 Kč oproti běžné ceně
- Bližší informace na www.o2family.cz



Robotické vysavače iRobot

- Sleva ve výši 20 % na nákup domácích robotů iRobot
- Objednávky lze realizovat na adrese: objednavky@mercatus.cz
- Doprava nad 2000 Kč zdarma na dobírku



Auto Branka – Pro vaše auto to nejlepší



- Mimořádná nabídka pro nákup a servis vozů Škoda
- Servis vozů, sleva na práci, materiál i příslušenství v rozmezí 5 – 25 %
- Nabídka platná do konce roku 2020
- Kontaktní osoba – Jan Matoušek, Fleet manager na e-mailu: matousek@autobranka.cz

TIMO – český výrobce spodního prádla a plavek

- 14% sleva při účasti ve věrnostním programu
- Stále platí i 10% sleva na nezlevněné zboží
- Kompletní nabídka zboží na www.timo.cz



Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

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



OBSAH 11 / 2020

AKTUÁLNĚ

- 4 – 6 AKTUALITY
- 5 PETR WITOWSKI V CNN PRIMA NEWS
- 7 OD CESTUJÍCÍCH / LISTÁRNA

PEL-MEL

- 8 OKÉNKO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

CHARITA S DPP

- 9 MÓDA S DOBRÝM SRDCEM NA FANSHOPU DPP

BEZPEČNOST

- 10 – 11 BEZPEČNÉ CESTOVÁNÍ MHD VERS. COVID-19
- 16 DVA NOVÍ POMOCNÍCI HASIČŮ

AKCE

- 12 – 15 VÍTEJTE V NOVÉ NÁDRAŽNÍ

TÉMA

- 17 – 19 TAKOVÁ HODNĚ ZVLÁŠTNÍ RADIÁLA...

PORTRÉT

- 20 – 23 ROZUM, KLID A ÚSMĚV JSOU MĚ ZBRANĚ DO NEPOHODY

KALEIDOSKOP

- 24 – 25 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

JAK TO VIDÍ...

- 26 – 28 PSYCHOLOGICKÉ INTERMEZZO

ZA KATEDROU

- 29 ELEKTRIKÁŘE ZE ŽÁKŮ VLASTNĚ VYRÁBÍM
- 30 ZÁBAVA
- 31 KULTURA / KVÍZ

PŘÍLOHA

- VOZY MHD V PRAZE Z HISTORIE PROVOZU PRAŽSKÝCH CITY BUSŮ

Foto na titulní straně: Petr Hejna
Denisa Králová, dispečerka

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

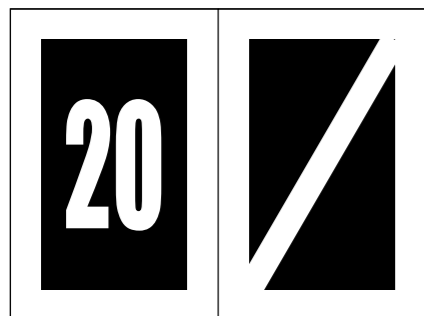
Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Cechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 26. října 2020
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód. Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

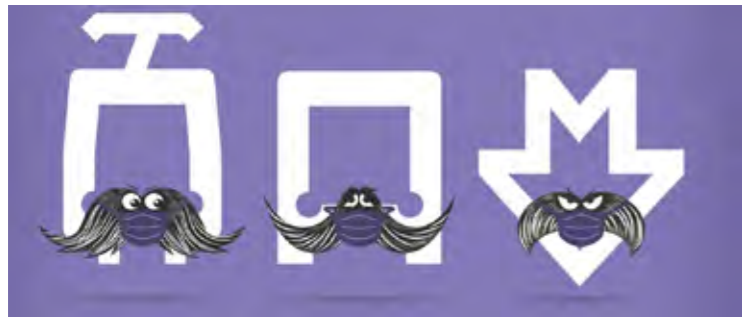
Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu. Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje





NOVÁ ZNAČKA PRO TRAMVAJE

V zájmu zvýšení rychlosti veřejné dopravy byly zavedeny nové vnitropodnikové značky pro tramvaje. Návěsti „Rychlostník“ a „Konec rychlostníku“ umožní v označených úsecích vyšší rychlost jízdy, než povoluje příslušné obecné ustanovení provozního předpisu D 1/2. S využitím značek se počítá v určených výhybkách, křižnicích, případně i na jiných místech. První dva rychlostníky jsou použity u Lihovaru v kolejové konstrukci u budoucího Dvoreckého mostu (více na stranách 12–15). Zavedení návěstí je řešeno formou oběžníku, do provozního předpisu bude zapracováno při nejbližší novelizaci. (mig)



NAHOŇ KNÍR, BOJUJ PROTI RAKOVINĚ

Celosvětová kampaň Movember je znovu tady a znovu podporuje muže v boji s rakovinou prostaty. Šířit listopadovou osvětu budou i dopravní podniky v ČR, a to prostřednictvím nalepených knírů na vozidlech MHD. Jen v Praze tak můžete potkat vousatých 20 autobusů a 20 tramvají. Do osvětové kampaně se zapojuje řada zemí, v ČR prostřednictvím Nadačního fondu proti rakovině. Více informací naleznete na www.muziprotirakovine.cz. (zb)

Školáci dostali stolní počítače i od DPP

Epidemie koronaviru znovu uvěznila žáky základních škol doma. Školy tak přistoupily na distanční výuku, což může být problém pro velké množství žáků. Rodinné rozpočty jsou napnuté, a tak i DPP vyslyšel volání o pomoc a rozhodl se stovkou počítačů podpořit vzdělávání těch nejmladších z nás. Předání proběhlo v rámci zapojení do místního akčního plánu rozvoje vzdělávání, a to v rámci všech základních škol na území městské části Prahy 7. (red)

Modernizace vestibulu Na Knížecí



Foto: Petr Hejma

V neděli 1. listopadu 2020 byla zahájena rekonstrukce vestibulu stanice metra Anděl – Na Knížecí. V rámci modernizace dojde k odstranění průsaků do stanice, rekonstrukci výstupů do uliční úrovně, výměně podhledů a osvětlení. Samozřejmě budou i nové eskalátory, které nahradí původní sovětské. Revitalizace bude probíhat přibližně 11 měsíců a provede ji sdružení „Eskalátory Anděl/Na Knížecí – Hochtief – SYNER“. Předpokládané náklady činí cca 280 milionů včetně využití finanční dotace z prostředků EU. Zprovoznění zrekonstruovaného vestibulu se plánuje na konec srpna 2021. (red)

Nový bus pruh v Modřanské

Páteční autobusová linka 190 jedoucí z Modřan na Smíchovské nádraží byla urychlena. Okolí Barrandovského mostu je, zejména v ranní špičce, místem častých kolon, kde uvezená autobusová linka nabírala zpoždění. S tím je od 22. října 2020 konec, jelikož zde vznikl nový autobusový pruh, a to v délce 800 metrů. Nové preferenční opatření sestává ze dvou úseků bus pruhu s délkami 460 a 250 metrů.

Vyhrazený pruh začíná za křižovatkou s ulicí Československého exilu a je přerušen v oblasti křižovatky s ulicemi V Hodkovičkách a V Náklích, aby nebyla dotčena kapacita určená světelnou signalizací, a končí odbočením do Pikovické ulice před Branickým mostem. (zb)

MHD NENÍ RIZIKOVÝM PROSTŘEDÍM

Hostem pořadu Interview Lucie Hrdličkové na CNN Prima News byl 27. října 2020 generální ředitel DPP Petr Witowski

Jedna z otázek rozhovoru se týkala ekonomických dopadů vládních opatření, moderátorka se doslova zeptala, zda je efektivní provozovat prázdné tramvaje a metro. Petr Witowski odpověděl, že z pohledu hospodáře to rozhodně efektivní není, ale dodal, že: „zároveň musíme vnímat to, že cestující mají dnes daleko vyšší nároky na sociální distanci, na to, jak zacházíme s hygienou. Takže finální provoz bude vždy výsledek jak ekonomických možností, tak zvýšených požadavků na hygienu, sociální distanci a na to, aby se lidé cítili dále v prostředcích MHD komfortně a bezpečně.“ K tomu dodal, že nejde jen o pocit, ale DPP již od první vlny začal s daleko intenzivnějším čištěním vozů, ozonizací, daleko širším využíváním mokré cesty a zvýšením koncentrace čisticích a dezinfekčních prostředků v rámci úklidu: „I když v létě opatření polevila, tak my jsme rozhodně nepolevili a čištění pokračovalo v nezmenšené intenzitě a pokračuje i dnes,“ vysvětlil generální ředitel DPP.

K dramatickému poklesu příjmů potvrdil, že ke konci září byl propad z jízdného téměř 900 milionů Kč, a dodal: „Počítáme s tím, že ztráta z jízdného bude na konci roku zhruba 1,4 miliardy korun. Přestože jsme schopni na provozních nákladech šetřit, stále předpokládáme propad asi třičtvrté miliardy.“ K otázce možného propouštění z důvodu úspor Petr Witowski zdůraznil, že DPP je firmou, která se snaží pracovní podmínky zlepšovat za každé situace. „To, jak bude situace skutečně vypadat do budoucna, záleží na rozsahu dopravních výkonů, na kterých se



s městem dohodneme na roky následující. Žádné snižování počtu zaměstnanců ale na stole není a nic takového ani neplánujeme.“

Další z témat se týkala návratu cestujících do MHD, kdy čísla potvrzují, že veřejná doprava nemá v současnosti na různých ustláno. Generální ředitel doplnil, že k popularitě MHD mnohdy nepomáhají ani vyjádření některých politiků i části odborné veřejnosti, která MHD stále považuje za rizikové prostředí. K této otázce dodal: „Dokonce jsme hledali studie ve světě – např. v Londýně ani v Německu se neprokázalo, že by MHD bylo rizikové prostředí.“ Jak doplnil Petr Witowski, minimální riziko nákazy v případě Prahy je dáno mj. tím, že „cestující stráví v každé trakti průměrně čtvrt hodiny. A dnes se odborníci shodují, že expozice vůči koronavirovému prostředí musí trvat alespoň patnáct minut.“ Zkušenosti ze zahraničí přinášíme na jiném místě tohoto čísla.

Celý rozhovor, který se dále týkal zpoždění výstavby metra I.D, vyjednávání dopravních výkonů pro rok 2021 či ceny jízdného, je na stránkách CNN Prima News, pořad Interview. (red)

Ze zasedání orgánů společnosti

V úterý 20. října 2020 se na svém 22. zasedání v tomto roce sešlo představenstvo Dopravního podniku, aby projednalo mj. plnění investičního plánu na rok 2020, aktualizaci plánu interního auditu či prodej autobusu City Bus 18M. Ani tentokrát v programu nechyběly informace k aktuálním opatřením souvisejícím s rizikem nákazy covid-19 a informace ke stavbě metra I.D. Následující zasedání se uskutečnilo 3. listopadu 2020 a představenstvo se na něm zabývalo mj. aktualizací směrnice o zadávání veřejných zakázek, kolektivním vyjednáváním, dopady protikoronavirových opatření do nákladů a výnosů DPP, standardy kvality PID za 3. čtvrtletí 2020 či rozбором nehodovosti.

Letošní osmé zasedání dozorčí rady DPP bylo na programu 21. října. Dozorčí rada projednala informace k metru I.D a byla seznámena mj. s dopady opatření covid-19 do nákladů a výnosů DPP, přehledem plnění nápravných opatření za 2. čtvrtletí 2020, se zprávou o činnosti týmu PPTČ, dále s aktualizací plánu interního auditu na rok 2020 a s přehledem úspor z nadlimitních a podlimitních zakázek. (red)



Foto: Archiv DPP

Listopadová výročí metra

Pokud existují v listopadu termíny, které byly pro chod pražské MHD důležité, musíme si připomenout 40 let od zahájení provozu druhého úseku na trase C (7. listopadu 1980) a 30 let od zprovoznění taktéž druhého úseku, ale trasy B (22. listopadu 1990). V obou případech se jednalo o prodloužení stávajících tras o čtyři stanice. Na trase C se jednalo o stanice Primátora Vacka (Rožtyly), Budovatelů (Chodov), Družby (Opavov) a Kosmonautů (Háje). Na trase B přibýly stanice Křižíkova, Invalidovna, Palmovka a Českomoravská. V obou případech došlo k důležitému prodloužení tras a hlavně červená trasa dodnes zajišťuje spojení s jedním z největších sídlišť v Praze – Jižního Města. Současně je nutné připomenout, že v souvislosti s prodloužením trasy B došlo i ke zprovoznění tramvajové tratě v úseku Ohrada – Palmovka. Na závěr si upřesněme, že ač vypadá přiložený snímek tak, že s metrem nesouvisí, opak je pravdou. Přesně takto vypadala křižovatka Anděl před výstavbou metra. (red)



Ilustrační foto: electrive.net

Dvacet velkokapacitních tříčlánkových trolejbusů pro DPP

DPP chystá nákup dvaceti velkokapacitních tříčlánkových trolejbusů. Nasazovány budou primárně na lince číslo 119, která spojuje Nádraží Vevešlavín s Letištěm Praha a jejíž elektrifikace se souběžně připravuje

je i z hlediska napájecí infrastruktury. Vítěz veřejné zakázky by měl být znám na konci března příštího roku, první vůz by mohl být do Prahy dodán již na podzim 2022. Minimální požadovaná délka trolejbusů je

23 metrů, maximální 25 metrů. Předpokládaná hodnota zakázky činí 628 milionů Kč. Těmto byl uveřejněn ve Věstníku veřejných zakázek koncem letošního října. (red)

Provoz T6A5 v Praze

A ještě jedno jubileum si telegraficky připomeneme. 6. listopadu 1995 byla poprvé do provozu pražské MHD nasazena tramvaj T6A5, a to na lince č. 4. V dubnovém vydání DP kontaktu jsme lehce naznačili, že konec těchto vozidel se blíží, a proto si pojdme představit současný stav. Po skončení ostrovního provozu na Barrandově jsou v provozu poslední čtyři vozidla v péči vozovny Motol. Očekává se, že poslední vůz by měl dojet v průběhu příštího roku. O blížícím se ukončení provozu a celkové historii vozidel budeme v DP kontaktu samozřejmě informovat. (zb)



Foto: Zdeněk Bek

Hloubětínská vozovna na startu

První kubíky přemístěné zeminy nahradily poklepání základního kamene nové vozovny Hloubětín. Bez slavnostního aktu tak v době koronavirové, přesně 4. listopadu 2020, započala desetiměsíční výstavba nového energocentra a měnirny v hodnotě cca 120 mil. Kč. Příští léto by měl DPP navázat stavbou samotné vozovny. V současnosti proto připravuje veřejnou zakázku na zhotovitele zbylých etap, tj. nové deponovací haly a přestavby zbytku areálu. Dokončení celé stavby a zprovoznění nové vozovny Hloubětín DPP plánuje na konec roku 2022. (red)



Foto: Petr Hejma

BARRANDOVSKÁ VÝMĚNA PODVOZKU

V těchto dnech se již bývalý ostrovní provoz na Barrandově dočkal i jedné premiéry. V půlce října bylo zapotřebí vyměnit podvozek u tramvaje T3R.PLF. Zatímco zázemí pro drobné opravy bylo k dispozici na místě, takto velká akce si žádala speciální zařízení. Za asistence hasičů DPP byly na místo převezeny speciální zvedáky, které tramvaj ev. č. 8282 zvedly a umožnily tak provést výměnu podvozku. Jednalo se tak o první případ, kdy došlo k výměně mimo areály DPP. (red)



Pankrácké napravení

Tento snímek s třívozovou tramvajovou soupravou nevznikl v roce 1969, jak uváděl popisek v minulém čísle, ale o dva roky později. Tedy rok poté, co se ulicí Na Pankráci tramvaj vydaly. Jak se položení kolejí v této ulici blíží do finále letos, se dočtete na str. 28 až 30.



Dobrý den, chtěla bych pochválit lidský přístup řidiče autobusu linky 109, který jel dnes 5. 10. v 16:26 z Nádraží Běchovice na Palmovku. Nedaleko zastávky Balkán autobusu zkřížilo cestu osobní vozidlo, jehož řidič z ničeho nic zadupl brzdu. Řidič autobusu zareagoval velice pohotově, aby zabránil střetu s osobním vozidlem a ačkoli byl nucen dupnout na brzdu taky a všichni cestující jsme dle zákonů fyziky „letěli“ kupředu, srážce zabránil.

Cestovala jsem s 5letou dcerou, která se trochu udeřila a prudké brzdění jí vyrazilo dech. Řidič zastavil, vyšel mezi cestující a velice lidsky se zajímal, jestli se nikomu nic nestalo. Řidič viděl, že dceři zaskočilo, počkal, než si odkašlala a teprve pak vyrazil. Panu řidiči velice děkuji za profesionální a lidský přístup a pohotovou reakci, díky čemuž jsme v bezpečí přijely domů. Jsem ráda, že se nikomu nic nestalo. Panu řidiči děkujeme a přejeme hodně zdraví a mnoho šťastných kilometrů. S pozdravem E. B.



Ráda bych pochválila pana řidiče tramvaje č. 16, který ve středu 30. 9. 2020 přijel v 15.04 hod. do zastávky U Zvonu ve směru do centra. Jsem prakticky nevidomá, a když jsem přišla na zastávku, slyšela jsem, jak se zavírají dveře tramvaje. Řekla jsem si, že počkám na další spoj, po malé chvilce se otevřely dveře řidiče a pan řidič mi oznámil číslo linky a poté otevřel dveře. Moc mu za toto děkuji, že je všímavý a všimnul si, že mám bílou hůl. I když nemusel, tak se optal, jestli s ním náhodou nechci jet. Výborný příklad správné praxe. Kéž by takto ochotný byl každý. Pěkný den. N. F.



Vzpomínka na Luděk Maňák

Dne 5. října 2020 opustil po komplikacích spojených s nemocí covid-19 řady zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy pan Luděk Maňák, kolega a pro mnohé i kamarád. U DPP pracoval od 1. února 2002 ve funkci karosáře a zámečníka. Ve své profesi zúročil své dlouholeté zkušenosti ze Servisu ČKD Praha, kdy sjezdil takřka celý svět s jejich produkcí, a následně i Servisu Siemens. Karosářské zkušenosti uplatnil zejména při složitých opravách vozů produkce Škoda 14T a 15T po nehodách, i při jiných náročnějších opravách a zejména při opravách vozů T6A5, které se prováděly v rozsahu pravidelné údržby ve vozovně Motol. Čest jeho památce, budeme vzpomínat s úctou.



Dobrý den, ráda bych poděkovala všem řidičům, kteří i přes nepříznivou současnou situaci jezdí. Mediálně se povídá o lékařích, učitelích, sociálních službách, ale Dopravní podnik hl. m. Prahy je zapomenut. Přitom bez Vás bychom se nedostali do práce. Děkuji Vám. K. L.



Rád bych věděl, zda je technicky možné a zdali se v současné době uvažuje o vybudování oblouku ve směru Štěpánská – Muzeum na tramvajové křižovatce I. P. Pavlova. T. R.

Z odpovědi:

Z prostorových důvodů není technicky možné vybudovat oblouk ve směru Ječná, Škrétova.

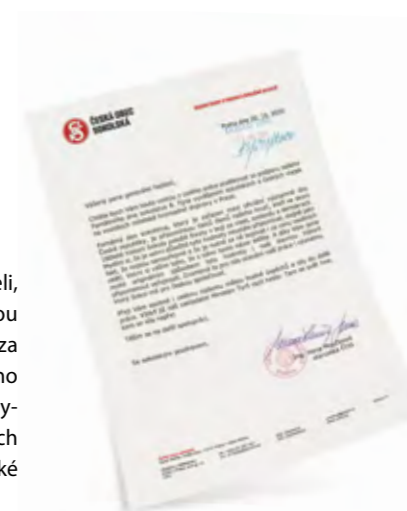
Sokolské poděkování

Vážený pane generální řediteli, chtěla bych Vám touto cestou z celého srdce poděkovat za podporu našeho Památného dne sokolstva 8. října 2020 vyvěšením sokolských a českých vlajek na vozidlech městské hromadné dopravy v Praze. Památný den sokolstva, který je zařazen mezi oficiální významné dny České republiky, je připomínkou tisíců členů našeho hnutí, kteří ve skoro 160leté historii Sokola položili životy v boji za vlast, svobodu a demokracii. Myslím si, že je velmi důležité tyto hodnoty neustále připomínat, stejně jako fakt, že nejsou samozřejmé a že je nutné za ně bojovat i za cenu osobních obětí. Velmi si vážím toho, že s námi tento názor sdílíte. A díky Vám jsme mohli originálním způsobem tyto hodnoty i naši slavnou historii připomenout veřejnosti. Znamená to pro nás ocenění naší práce i významu, který Sokol má pro českou společnost.

Přeji Vám osobně i celému našemu městu hodně úspěchů a síly do další práce. Vždyť náš zakladatel Miroslav Tyrš razil heslo: Tam se svět hne, kam se síla napře!

Se sokolským pozdravem,

Ing. Hana Moučková
starostka České obce sokolské



Modernizované Vario v Olomouci

První říjnový den proběhla technická převímka modernizované tramvaje VariolFR v krnovských opravárnách a následující den byla tramvaj převezena do Olomouce. Tento typ tramvaje není pro cestující novinkou, původně se jednalo o tramvaj T3 ev. č. 182, která prošla modernizací a stala se i částečně nízkopodlažní. Modernizovaná tramvaj byla pořízena téměř za 20 milionů a celou částku hradil olomoucký dopravní podnik ze svého rozpočtu.



Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek

Foto: FB DPMB

Originální design interiéru v moravské metropoli

Brněnské památky nebo divoká džungle, přesně těmito vizuály jsou polepeny dvě tramvaje typu K3. Po Brně tak jezdí už čtyři vozy s originálním designem interiéru, dvě předchozí tramvaje nesou motivy vesmíru a krajiny. Cestující se s tramvajemi mohou svést v pracovní dny nejčastěji na lince 5 a o víkendech na lince 12. Přesnou polohu vozů je možné nalézt v aplikaci DPMBinfo, čísla vozů jsou 1751 až 1754.



Foto: FB DPMO



Foto: FB TATRA TRUCKS

Změna tarifu v Plzni

Západočeská metropole každoročně upravuje svůj ceník jízdného. Cena předplatných kupónů se, tak jako každý rok, zvyšuje o míru inflace za rok 2019, tedy celkově o 2,8 %. Mění se i nárok na zlevněné předplatné na turistické kartě, které nově budou mít také senioři ve věku 65 až 70 let. Senioři od 70 let si v městské hromadné dopravě vystačí již jen s občanským průkazem. Změny jsou platné od 1. 1. 2021.

Jízdy Slovenské strelly se blíží

Od roku 2018 pracuje společnost ČMŽO – elektronika na renovaci historického vozu řady M 290.002, známějšího pod jménem Slovenská strela. Do konce letošního roku bude vůz dokončen a navrácen majitelům. Nový pavilon, ve kterém bude Slovenská strela vystavena, je již také hotov, a tak se už můžeme kochat jen obrázky ze sociálních sítí a těšit se první jízdě vozu.

Nové Stadlery do Vysokých Tater



Foto: FB ZSSK

Slovenský národní železniční dopravce se na svých sociálních sítích pochlubil novými vozidly pro provoz ve Vysokých Tatrách. Švýcarský výrobce Stadler pomalu dokončuje hybridní vozidla. Náročná horská trať prochází od července minulého roku rekonstrukcí. Předpokládané obnovení provozu je naplánováno na únor příštího roku.

Ostravské doubledeckery vyjely

„Do plného provozu budou nasazeny na podzim“, tak končila dva měsíce stará informace v naší rubrice. Podzim je tady a doubledeckery vyjely prvního listopadu na trasu. Při premiéře se tak cestující mohli svést na lince č. 78 z Poruby do Hrabové. V následující letní sezóně se vozy přesunou na speciální turistickou linku č. 88, která spojí Dolní oblast Vítkovice s ostravskou zoologickou zahradou. Ostravský dopravní podnik se tak stal prvním městským dopravcem v republice, který provozuje tento typ autobusů na běžné lince.

MÓDA S DOBRÝM SRDCEM NA FANSHOPU DPP



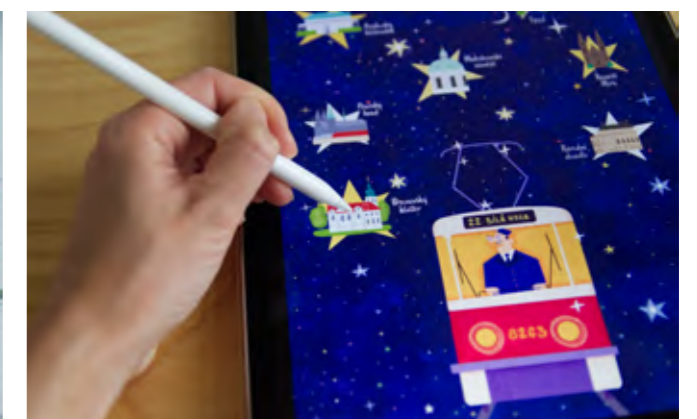
PŘEMÝŠLÍTE CO POD STROMEČEK A ZÁROVEŇ BYSTE RÁDI POMOHLI? CHARITATIVNÍ PROJEKT KLOKART FONDU OHROŽENÝCH DĚTÍ NENÍ NA STRÁNKÁCH NAŠEHO FANSHOPU ŽÁDNÝM NOVÁČKEM. UŽ PŘED DVĚMA LETY SE DOPRAVNÍ PODNIK ZAPOJIL A POMOHL S PRODEJEM POUVEDENÉ KOLEKCE TRANSPORT JANKA RUBEŠE. TATO VZÁJEMNÁ SPOLUPRÁCE PŘINESLA DOMOVŮM PRO OHROŽENÉ DĚTI, TAKZVANÝM KLOKÁNKŮM, VÍCE NEŽ 45 000 KČ.

„Pro novou kolekci jsme se rozhodli jít cestou vlastního motivu z pražské dopravy a umožnit tak fanouškům MHD podpořit děti v Klokánkách a zároveň si koupit stylový suvenýr,“ říká **Miroslav Sedlmajer**, odpovědný za provoz Fanshopu. Fondu ohrožených dětí nabídla svoji spolupráci bez nároku na honorář ilustrátorka **Karolína Urbánková**. Využila ten nejtýpější pražský dopravní námět – linku 22, jejíž trasa se proplétá historickými částmi města, aby vystoupala k majestátnímu Pražskému hradu, a kterou jako hvězdy na nočním nebi obklopují pražské památky, které na své cestě miji.

a mně velice blízká. Večerní Praha je moje srdcová záležitost už od dob, kdy jsem si chodila ještě na škole sednout ve 4 hodiny v noci na Karlův most užít si magickou sílu města,“ vyznává se **Karolína Urbánková**.

Motiv nejtýpější pražské tramvaje T3 s veselým panem řidičem za pultem projíždějící kolem Národního divadla, malostranského kostela sv. Mikuláše či Pražského hradu je již na tričkách pro velké i malé, na plátěné tašce či hrnčičích. Reprodukce kompletní grafiky pak na matných plakátech formátu A2. Pro pořádek doplníme, že z každého prodaného produktu se vždy alespoň polovina prodejní ceny dostane přímo Klokánkům, u plátěné tašky je to dokonce 70 %. (red)

„Praha se pro mne stala jedním z klíčových motivů, které poslední rok kreslím. Představa večerní projížďky v tramvaji 22 je romantická



FOND OHROŽENÝCH DĚTÍ
– charitativní spolek pomáhá již od roku 1990 týraným, zneužívaným, zanedbávaným, opuštěným či jinak sociálně znevýhodněným dětem.
Je zřizovatelem Klokánku, zařízení pro děti vyžadující okamžitou pomoc, kterých aktuálně provozuje 15 po celé ČR. Za dobu svého působení pomohl již více než 9000 dětem a aktuálně má v péči více než 200 dětí.
Pro rok 2020 chybí 30 % financí na pokrytí provozních nákladů.

Text: Jiří Došlý
 Ilustrační foto: Zdeněk Bek

BEZPEČNÉ CESTOVÁNÍ MHD VERS. COVID-19

S ROSTOUCÍMI PODZIMNÍMI NEPŘÍZNIVÝMI STATISTIKAMI PANDEMIE COVID-19 SE OBJEVUJÍ MNOHDY PROTICHŮDNÉ INFORMACE O TOM, JAK JE PRO CESTUJÍCÍ BEZPEČNÉ VYUŽÍVAT MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU. STUDIE ODBORNÍKŮ PŘITOM HOVOŘÍ JASNĚ.



Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP: riziko nákazy v klimatizovaných či vytápěných vozech MHD je velmi nízké.

Francie, Santé Publique France

Údaje shromážděné mezi 9. květnem 2020 a 28. zářím 2020 dokládají, že pouze 1,2 % klastrů pozitivně testovaných osob na covid-19 je spojeno s dopravou. Nejvíce případů je spojeno se zaměstnáním (24,9 %), školami a univerzitami (19,5 %), zdravotnickými zařízeními (11 %), rodinnými oslavami či setkáváním na veřejnosti (11 %) a rodinnými vztahy (7 %).

Struktura skupin dle četnosti nákazy (Francie, 9. 5. – 28. 9. 2020)



ZDROJ: FRANCOUZSKÝ VEŘEJNÝ INSTITUT ZDRAVOTNICKÝCH INFORMACÍ (SANTÉ PUBLIQUE FRANCE)

Navzdory nedostatku odborných informací mnoho politiků a médií vyzývá občany, aby se vyhnuli používání veřejné dopravy. Vědecké poznatky a zkušenosti z celého světa přitom konkrétními daty dokládají, že veřejná doprava je v době pandemie bezpečná a riziko nákazy novým typem koronaviru je pro cestující zanedbatelné.

SRN, Robert Koch Institut

Data ze zveřejněného článku v Epidemiologickém bulletinu 38/2020 z 21. srpna 2020 ukazují, že jen 0,2 % z dohledatelných ohnisek v SRN byly spojeny s dopravou.

Velká Británie, Rail Safety and Standards Boards

Britský orgán pro bezpečnost železnic potvrdil, že riziko nákazy covid-19 při cestování vlakem je 1 ku 11 000, což odpovídá šanci se nakazit menší než 0,01 %. V případě zakrytí dýchacích cest cestujícím je šance se nakazit 1:20 000, tedy 0,005 %.

USA, University of Colorado Boulder

V časopise National Geographic byl 11. srpna 2020 publikován závěr studie, ve které se modelovalo riziko infekce v dobře větraném vagóně metra s minimem mluvení a pohybu – riziko nákazy se v takovém případě blíží 0 %.

Závěry vědců: MHD zůstává i v době pandemie jedním z nejbezpečnějších způsobů pohybu po městě.

USA, Bloomberg CityLab

Závěry zveřejněny 9. června 2020 za období 9. května až 3. června 2020. Citují Francouzský veřejný institut zdravotnických informací, který analyzoval 150 klastrů případů nákazy covid-19 ve Francii. Masivní výskyt byl spojen se třemi místy – zdravotnickými zařízeními, pobytem v zaměstnání a ve společenství osob bez přístřeší. Překvapující bylo zjištění, že žádný klaster nebyl spojen s veřejnou dopravou.

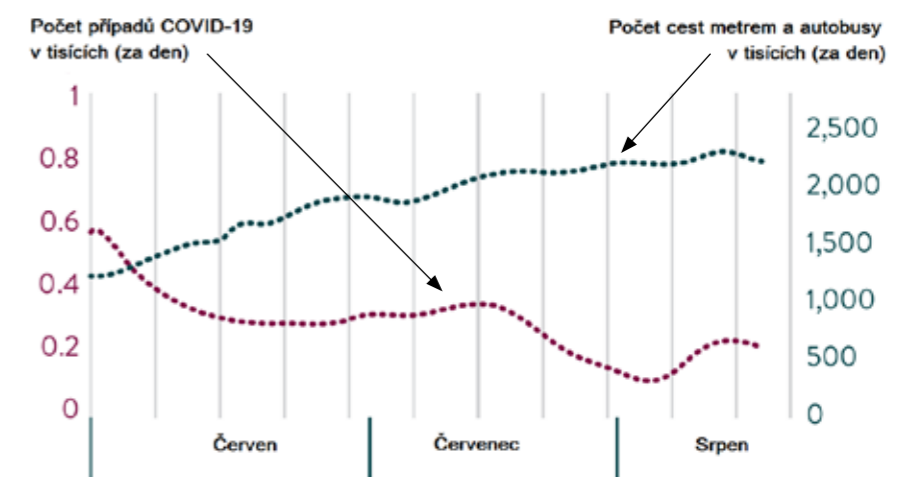
USA, Science Magazine

Tento odborný časopis přinesl závěry z Japonska, kde většina klastrů pozitivně testovaných osob pochází z tělocvičen, restaurací, míst s živou hudbou, karaoke místností a podobných zařízení. Tedy z míst, kde se lidé shromažďují, konzumují jídlo a pití, hlasitěji mluví, zpívají nebo tancují po relativně delší dobu. Žádný případ v Japonsku nebyl spojen s veřejnou dopravou.

Letem světem

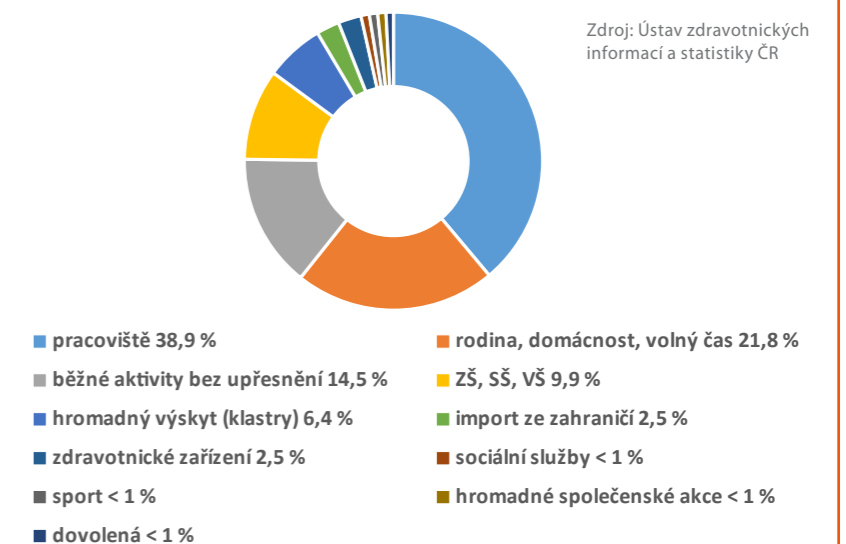
MHD v Hongkongu má tradici a obyvatelé jsou zvyklí využívat veřejnou dopravu velmi intenzivně. Přesto bylo v tomto osmimilionovém městě v první vlně pandemie zaregistrováno pouze 1100 případů covid-19. Stejný příběh, stejný scénář - Japonsko spoléhá na hromadnou dopravu osob, avšak vědci nevystopovali žádné spojení nákazy s cestováním MHD. Světznámý Manhattan v New York City má nejvyšší hustotu linek metra ve městě, ale zároveň nejnižší výskyt případů nákazy. Nepřímou úměrou mezi počtem

Počet zjištěných případů nákazy covid-19 v MHD v New York City (6-8/2020)



ZDROJ: DOPRAVNÍ PODNIK NEW YORK CITY MTA, NEW YORK CITY DEPARTMENT OF HEALTH

Osoby s covidem-19 dle pravděpodobného místa nákazy v ČR (v %)



Zdroj: Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR

Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR:

ze statistik českého ústavu k 17. říjnu 2020 vyplývá, že nejvíce osob v ČR se nakazilo v zaměstnání (38,9 %) a od rodinných příslušníků ve společné domácnosti či ve volném čase (21,8 %). Na opačném

konci jsou hromadné a společenské akce či dovolené a sport (kolem 1 %). Podobně jako v ostatních zemích ani odborníci v Česku nezaznamenali ve statistice případy nákazy ve veřejné dopravě.

cestujících v podzemní dráze i v autobusech v celém New York City a počtem zjištěných případů covid-19 v sedmidenním klouzavém průměru za období červen až srpen 2020 zobrazuje graf (úplně nahoře).

navírem při cestování veřejnou dopravou. Je tak na místě vyvinout úsilí k výraznému posílení výhodnosti veřejné dopravy a obnovit důvěru občanů v její využívání. Převzoum vědecky podložené závěry i politici či média a přispějí tak k potlačení pocitu ohrožení zdraví cestujících v prostředcích MHD?

Celkově vzato, vědecké závěry z mnoha zemí potvrzují minimální riziko nákazy koro-

Text a foto: Miroslav Grossmann



VÍTEJTE V NOVÉ NÁDRAŽNÍ

ŽE I „POUHÁ“ REKONSTRUKCE MŮŽE BÝT POŘÁDNÁ STAVBA, SE MOHL PŘESVĚDČIT KAŽDÝ, KDO V POSLEDNÍCH MĚSÍCÍCH SLEDOVAL DĚNÍ V NÁDRAŽNÍ ULICI MEZI SMÍCHOVSKÝM NÁDRAŽÍM A LIHOVAREM. PRÁCE, KTERÉ ZAPOČALY PŘÍPRAVNOU ETAPOU UŽ V ROCE 2019, VYVRCHOLILY V ROCE LETOŠNÍM KOMPLETNÍ REKONSTRUKCÍ TRATI V DÉLCE JEDNOHO KILOMETRU. ŠLO O PŘELOŽKU, PŘIČEMŽ POSUN ČINIL PŘIBLIŽNĚ 3 METRY. DÍKY NIM SE TRAMVAJE OCITLY TĚSNĚJI U ŽELEZNIČNÍ TRATĚ NA BEROUN. A NAOPAK SEGREGOVANÉ OD SILNIČNÍ DOPRAVY. VELKÁ PŘESTAVBA, KTEROU DLOUHO NEPAMATUJEME.

Zaslouží se ještě jednou připomenout smysl celé přeložky, která je posunem poměrně malá, ale funkčně významná. **Změna polohy trati z ose komunikace Nádražní na její okraj** umožní v budoucnu řešení silniční obsluhy celého areálu mezi Nádražní a Strakonickou nezávisle na tramvajové infrastruktuře. Rozvoj areálu povede k budování křižovatek a potenciálně by hrozilo i překládání tramvajové trati kvůli budování samostatných levých odbočení. Lze předjímat doplnění opatření pro cyklistickou dopravu nebo parkovacích míst. Takto bude vše mnohem jednodušší a nutná rekonstrukce trati mohla proběhnout dříve, než budou spuštěny developerské projekty.

Přeložka trati znamená rovněž její narovnání. Posun směrem k železniční trati vycházel z toho, že u Lihovaru byly koleje v krátkém úseku takto umístěny už předtím.

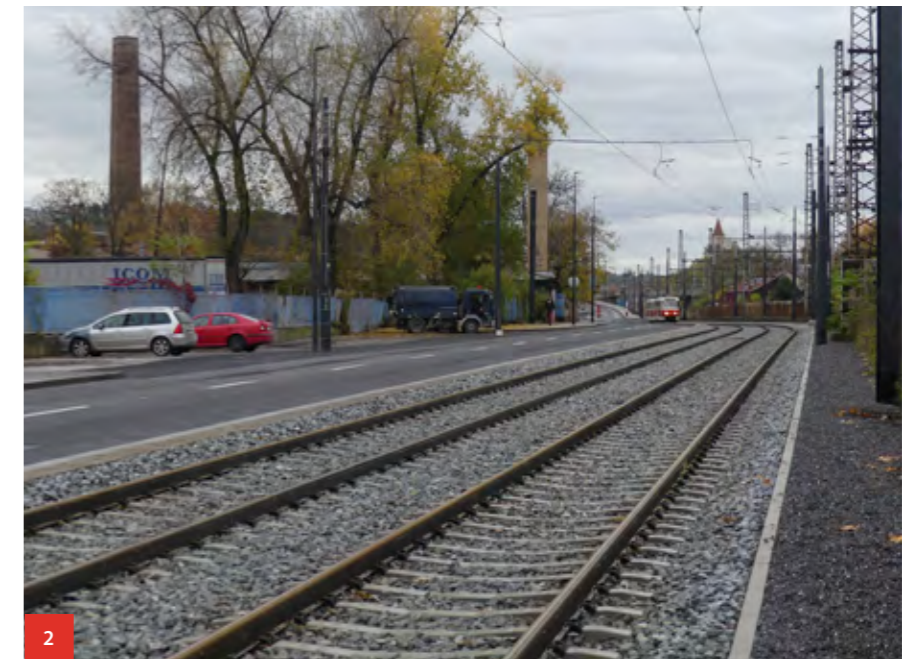
Dalším důvodem je zajištění maximální míry preference tramvajové dopravy, která bude dosažena úplným oddělením provozu aut a tramvají v délce téměř jednoho kilometru, v nejbližší době i s bonusem využití nejvyšší dovolené rychlosti mimo pozemní komunikaci, tedy více než 50 km/hod.

V DP kontaktu (č. 2/2020 a 6/2020) bylo o záměru a nakonec i o samotné stavbě napsáno mnoho. Teď, když je akce dokončená, si ji můžeme projít a podívat se také na mnoho snímků.

Ve směru od Smíchovského nádraží trať svoji původní stopu opouští nedaleko za podzemní prodejnu koberců (foto č. 1). Celý přesmyk je zbudován pomocí velkoplošných panelů, a to z jednoduchého důvodu. Je provizorní. V budoucnu, v návaznosti zejména na přestavbu smíchovského nádraží bude přeložka ještě prodloužena směrem do centra.

Trať se za přesmykem přimyká k velké dráze a přechází na samostatné těleso, které je tvořeno klasickou konstrukcí trati na železobetonových pražcích s bezžlábkovými kolejnicemi 49E1. Kolejový svršek je otevřený. Stožáry trakčního vedení vesměs zůstaly původní.

Po 200 metrech míváme místo, kde byly **zastávky ČSAD Smíchov**. Nejprve z centra, následně v protisměru (foto č. 2). Zastávky byly už strašně dlouho minimálně využívány, přesto přežívaly. V rámci rekonstrukce trati nebylo možné na ně zajistit pěší přístup v případě jejich obnovy. Byly tedy zrušeny, zůstala prostorová rezerva pro budoucí využití. Stejně tak je ale možné, aby zde vznikly zastávky autobusové, bez tramvajových.





4

Pokračujeme dále na jih, konstrukce trati zůstává stejná. V místě, kde mnozí stále ještě pamatují křížení tramvajové trati s vlečkou Lihovaru, se komunikace rozšiřuje, kolejnice se mění na žlábkovou a trať dostává asfaltový kryt. Před zastávkou bude možné na trať najeť z přilehlé vozovky.

Zastávky Lihovar jsou v délce 35 m, tedy pouze na jeden vlak (foto č. 3). Obě jsou řešeny jako bezbariérové s nástupní hranou ve výšce 24 centimetrů nad kolejnicí. Na zastávky navazují na východní straně pěší komunikace k přilehlým autobusovým zastávkám.

Následně trať začíná stoupat, aby se dostala nad železniční trať, kterou celou dobu kopírovala. Ještě než ji překoná, přichází závan budoucnosti. Je jím **připravený kolejový trojúhelník pro Dvorecký most** (foto č. 4). Jelikož už je stabilizována jeho poloha a podoba, bylo by nešťastné za pár let trať zavírat znovu. Dodatečné vložení odbočení na Dvorecký most by v budoucnu znamenalo několikátý denní výluk tramvají na Barrandov. V praxi totiž není možné položit pražce pod budoucí trojúhelník a tyto, neprovázané kolejovou konstrukcí, nesymetricky zatěžovat. Kolejová konstrukce sama funguje jako rošt pro rozdělení zatížení na pražce a dále do šterkového lože.



5

I zde se hodí fakt, že trať je vedena při okraji komunikace. Pokud by byla trať na nájezdu na most standardně uprostřed, znamenalo by odbočení na Dvorecký most vybudování mnohem širšího zaústění mostu do Nádražní ulice.

A aby kolejová konstrukce zatím zbytečně nezpomalovala provoz, srdcovky konstrukce

jsou zatím neprofrézované a umožňují tedy vyšší rychlost (foto č. 5).

Stáčíme se prvním ostřejším obloukem trati směrem na **most přes železnici**. Jeho rekonstrukce se stále dokončuje, proto zde jízda tramvají bude až téměř do konce roku naopak poněkud pozvolnější. Trať je na mostě řešena jako splítka od kolejového



6

trojúhelníku (foto č. 6), a to kvůli nemožnosti umístění výhybkových výměn a jejich skříní na mostní konstrukci.

Nastává okamžik, kdy se trať musí vrátit zpět do osy komunikace, protože úzkou ulicí **Na Zlíchově** lze s tratí projít pouze v uspořádání, kdy auta jezdí přímo po kolejích. Přesmyk je v křižovatce s ulicí Ke Sklárně a je proto vybaven novou světelnou signalizací, která bude uvedena do provozu až se zprovozněním vozovky. Přesmyk probíhá v levém oblouku. Po 30 metrech, u křižovatky s Křížovou ulicí, se rekonstrukce napojuje na původní trať, která byla zvelebona v roce 2015 jako první etapa celé akce.

Veřejné dopravě přináší tato rekonstrukce mnoho dobrého. Vyšší komfort, kratší jízdní doby, vyšší spolehlivost provozu a méně výluk pro havarijní opravy, kterých v Nádražní proběhlo až nehezky mnoho.

Nezbývá než si užít a těšit se na poslední vrchol, Dvorecký most. Jednou přivede cestující z Modřan na Smíchovské nádraží a cestující z Barrandova zase do Podolí. Tramvají.

RTT Nádražní – Na Zlíchově

Termín: 14. 3. – 30. 10. 2020

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Projektant: Pragoprojekt, a. s.

Zhotovitel: Skanska a. s.

Rozsah prací: tramvajová trať včetně odvodnění, zastávky Lihovar, zrušení zastávek ČSAD Smíchov, trakční vedení (16 nových stožárů, 25 demontovaných stožárů, nová nosná síť a nový trolejový drát), dráhové kabely, příprava pro ovládání a ohřev výhybek u odbočky na Dvorecký most, napájení zastávkových označků Lihovar, světelná signalizace Na Zlíchově – Ke Sklárně, zrušení světelné signalizace Na Zlíchově – zastávka MHD Lihovar (časový ostrůvek), zrušení řízeného přechodu světelné signalizace u autobusové zastávky Lihovar, vozovky, chodníky, přeložky sítí (CETIN, PRE, kanalizace), veřejné osvětlení

Koordinace: rekonstrukce mostu přes železniční trať u Lihovaru (TSK), Dvorecký most, Modernizace TT Barrandov, oprava TT Nádraží (úsek Na Knížecí – Smíchovské nádraží)



DVA NOVÍ POMOCNÍCI HASIČŮ

PŘI TVORBĚ SCÉNÁŘŮ JEDNOTLIVÝCH HASIČSKÝCH CVIČENÍ SE SNAŽÍME DOSÁHNOUT MAXIMÁLNÍ REALISTIČNOSTI A VYUŽÍVÁME NAPŘÍKLAD FIGURANTY S NAMASKOVANÝM ZRANĚNÍM. JSOU I TAK SITUACE, KDY TUTO VARIANTU Z BEZPEČNOSTNÍCH DŮVODŮ NELZE ZVOLIT. CO S TÍM?

Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku disponuje od konce letošního září dvojicí nových pomocníků pro provádění výcviku. Jsou jimi tréninkové figuríny od anglické společnosti Ruth Lee – postava dospělé osoby s výškou 180 cm a hmotností 80 kg a pes o hmotnosti 10 kg. V jakých situacích je využíváme?

Jedná se například o umístování figuríny pod těžká břemena, např. při simulaci střetu osoby s tramvají, kdy je figurína zaklíněna pod jejím podvozkem. Figuríny jsou dále používány pro cvičení lezeckého družstva anebo k simulaci zemřelých osob u výcviků zaměřených na třídění velkého počtu zraněných. V neposlední řadě jsou figuríny také využívány pro zvyšování fyzické zdatnosti hasičů při soutěžích typu TFA.

Trochu neobvyklou variantou a určitou raritou v rámci celé České republiky je výcviková figurína psa. Někdo se možná pozastaví nad tím, proč zrovna pes, vysvětlení je však poměrně jednoduché. V České republice chová 64 % domácností nějakého mazlíčka, přičemž v 28 % domácností se jedná právě o psa, druhým nejčastěji chovaným zvířetem je pak kočka s 19 %. Z tohoto důvodu je při plánování výcviku nutné myslet i na nácvik manipulace se zvířaty. Figurína psa nám tedy poskytuje možnost začlenit méně obvyklý, přesto velmi důležitý prvek každodenního života do naší simulovaných situací. ■

Ruth Lee Ltd. je společnost s více než 50letou tradicí, která se zabývá vývojem a výrobou tréninkových figurín pro bezpečnostní složky i další subjekty. V současné době společnost nabízí 20 různých typů anatomických figurín včetně modelů umožňujících záchranu z vody, odolných vůči působení ohně, umožňujících nasazení policejních pout apod.



MINULÝ DP KONTAKT PŘINEŠL POHLED NA ZNOVUOBNOVENOU TRÁŤ MEZI ULICEMI NA VESELÍ A HVĚZDOVOU Z 12. ŘÍJNA. TAKTO SE VE STAVBĚ POKROČILO 5. LISTOPADU I S VIDITELNOU STOPOU KONEČNÉ ZASTÁVKY PANKRÁC

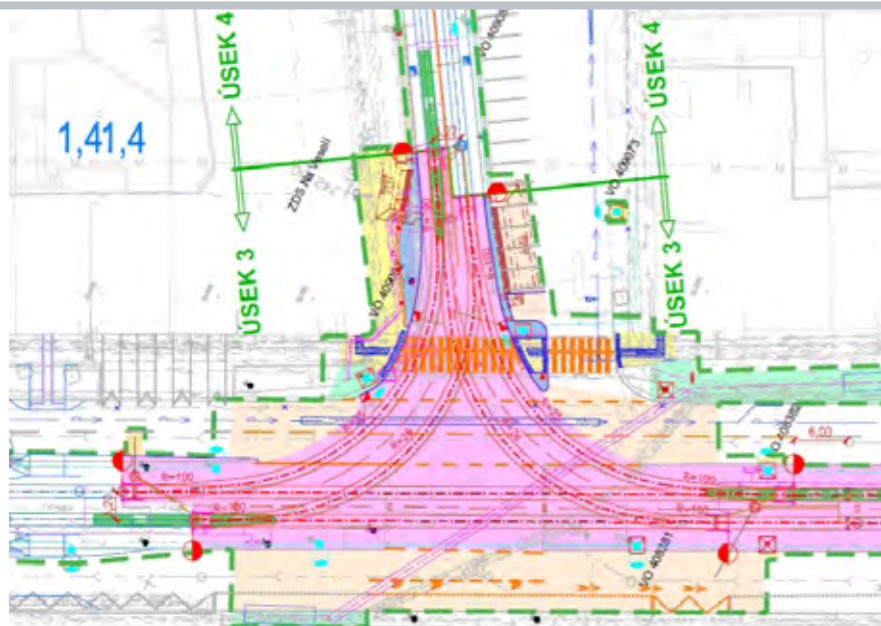
TAKOVÁ HODNĚ ZVLÁŠTNÍ RADIÁLA...

VÝLUKA TRAMVAJOVÉ TRATI PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ – VOZOVNA PANKRÁC BYLA ZAHÁJENA 19. ZÁŘÍ 2020. JIŽ V ŘÍJNOVÉM DP KONTAKTU PAVEL FOJTÍK PŘIPOMNĚL HISTORII TRATI V ULICI NA PANKRÁCI. POJĎME SI PŘIBLÍŽIT PŘÍBĚH CELÉ PANKRÁČKÉ RADIÁLY, KTERÝ JE ZÁSADNĚ ODLIŠNÝ OD JINÝCH RADIÁL.

Především lze říci, že se jedná o jedinou radiálu v Praze, která z většiny zanikla. Jistě, rušily se i jiné tratě, ale dominantně šlo o spojovací tratě nebo krátké odbočky. Kromě rušení tratí v centru, případně v důsledku stavby II. severojižní magistrály, je zvláště politováníhodné zrušení tratí v Husitské a části Koněvovy ulice v roce 1977, neboť zrušená trať nikdy nebyla adekvátně nahrazena.

Po opuštění koncepce podpovrchové tramvaje a následné přímé realizaci metra bylo zřejmé, že metro převezme funkci, kterou zde na jihu zajišťovaly tramvaje. Méně se ovšem ví, že redukce autobusové dopravy mezi centrem a jižními sídlišti až tak radikální v roce 1974 nebyla. Především zůstala nadále zachována nesmírně silná diametrální linka 134 (svého času označena jako 234 z rych-

líkové překryvné sítě) Petřiny – Národní divadlo – Výtoň – Pankrác – Budějovická – Tempo, po otevření metra I.C dokonce začala nově jezdit i o víkendech. Teprve otevření metra I.A přineslo zkrácení do trasy Jiráskovo náměstí – Tempo a postupná úsporná opatření (hlavně navázaná na nedostatek nafty) tuto linku umrtvily.



OBNOVENÝ TROJÚHELNÍK SMĚREM K VOZOVNĚ PANKRÁC V KŘÍŽOVATCE ULIC NA PANKRÁCI A NA VESELÍ TAKTO VE VÝŠCE SITUÁČNÍHO VÝKRESU ING. KAMILA ORÁLEK Z METROPROJEKTU...



... A ZDE SKUTEČNOST Z 5. 11. 2020

To však není všechno, **dnem zahájení provozu metra I.C (a ukončením provozu tramvají na Budějovické náměstí) vznikla dodnes existující linka 193** v trase Pražského povstání – Krč, Mikrobiologický ústav. Nadšení lidí z „přestupních“ vazeb na Pražského povstání evidentně bylo již tehdy pramalé, totéž platilo i pro přestup mezi přeživší linkou 18 a linkou 134. Zmírnění necitlivého zrušení tramvajového provozu na Budějovickou bylo „vyřešeno“ tak, že od 2. září 1974 začala linka 193 raději jezdit po kolejích až na Náměstí bratří Synků do tehdejšího srdce obvodu Praha 4. Zastávky autobusu byly dlouhá léta u spořitelny v Čestmírově ulici, takže prvních cca 15 let nebyl sjednocený nástup linky 18 a 193. Společná jízda po kolejích přes Pa-

louček patřila ve své době (míněno 90. léta) v podstatě jediným delším místem v Praze, kde jezdil autobus po kolejích.

Úspory ze zrušení provozu tramvají na Budějovické náměstí musely být i ve své době dosti pochybné. Zrušený úsek měl délku cca 1400 metrů, ale linka 18 musela nově jezdit obracet k vozovně Pankrác. Jízda po dosud manipulační trati v ulicích Na Veselí a Soudní byla dlouhá cca 850 metrů, takže skutečná „úspora“ byla jen 550 metrů jízdy jednoho spoje. To vše vykoupeno pokračováním silného provozu autobusu 134 a především tím novým prodloužením linky 193 na Náměstí bratří Synků (později se obracel manipulačně až přes Otakarovu ulici),

prodloužení v jednom směru bylo cca 1750 metrů. Nehledě na to, že zůstala dosud v provozu celá kabelová síť a měřirna Zelená liška.

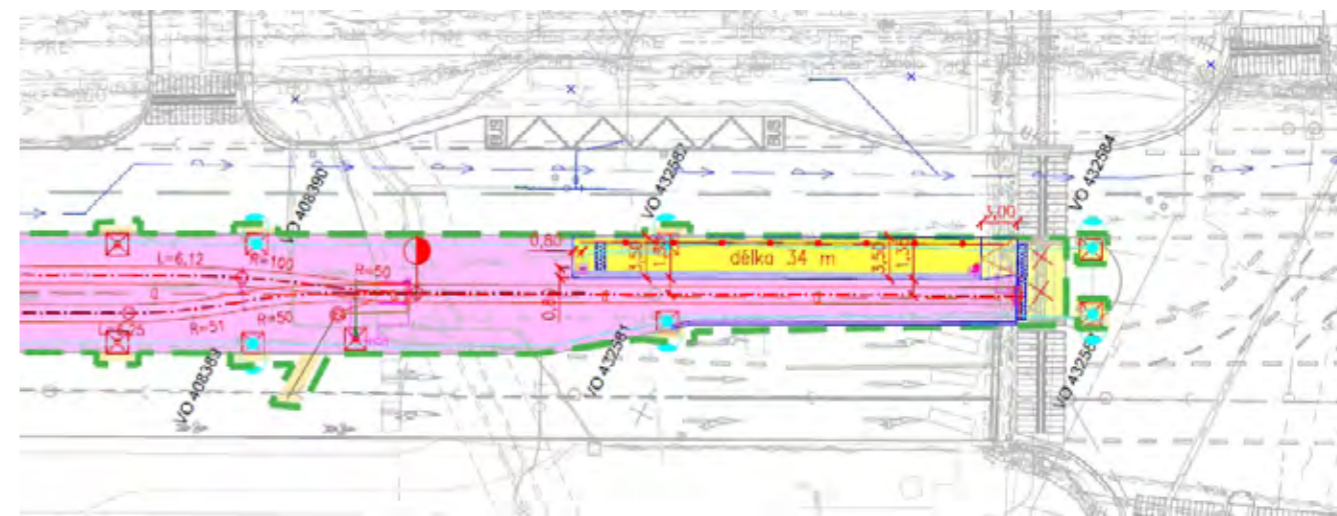
A teď k současnosti. **Postupná rekonstrukční činnost jednotky Dopravní cesta Tramvaje logicky musela dospět i na tramvajovou trať k Vozovně Pankrác.** Jednalo se vlastně o poslední dosud nezrekonstruovanou radiálu v provedení BKV panelů. Ačkoliv trať není příliš dlouhá, tak je velmi různorodá. BKV panely pocházely z let 1985 (Na Pankráci), 1986 (Táborská ve spodní části), 1995 (Na Veselí a Soudní) a 2006 (horní část Táborské).

Přípravy na rekonstrukci byly zahájeny v roce 2014, kdy DPP inicioval u Institutu plánování a rozvoje (IPR) zahájení prací na koncepční studii. Ty se rozeběhly zejména v roce 2015 (po schválení pokynu k studijním pracím ze strany RHMP) a před IPRem ležela velká odpovědnost, zda dokáže v území projednat nějaké zásadní změny. Klíčovými tématy především byla myšlenka zrušení podjezdů pod magistrálou, a tím magistrálu a její okolí poněkud polidštit. Tato odvážná myšlenka však narazila, například Rada MČ Praha 4 vyjádřila s koncepční studií zásadní nesouhlas. **Koncepční studie byla RHMP schválena až 28. února 2017,** přičemž nesporné úseky byly v ulici Na Pankráci, části ulice Na Veselí, celá Soudní a také spodní část Táborské. Podjezdy a jejich okolí bylo ve třech variantách. Lze však konstatovat, že tímto datem **bylo možno regulérně začít připravovat obnovu tramvajové trati v ulici Na Pankráci mezi ulicemi Na Veselí a Hvězdovou.**

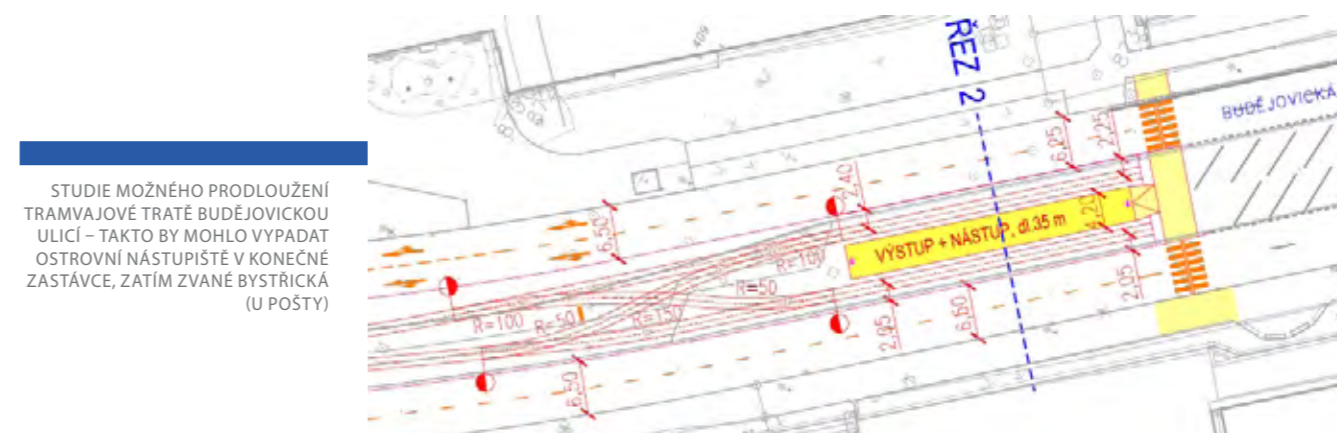
Rok 2018 byl konečně rokem projektování. Hlavní inženýr projektu Kamil Orálek si opravdu užil své, neboť hledal v mnoha případech variantní řešení v mantinelech koncepční studie. Ačkoliv různé složky města měly různé představy, tak na jednom panovala jasná shoda: zastávky Pražského povstání musí být mezi signalizací přímo na náměstí Hrdinů u stanice metra a musí v nich zastavovat i autobusy. Tedy je nutno vybudovat kultivovaný přístupný uzel.

Zásadní milník v přípravě se stal 8. dubna 2019, kdy RHMP rozhodla o zachování podjezdu pod magistrálou v Táborské ulici. O podjezdu v ulici Na Veselí dle stejného usnesení měla rozhodnout Praha 4. Ta rozhodla rovněž pro zachování podjezdu. Tím mohl DPP dokončit projektovou přípravu, všechny hlavní vstupy byly známy.

DPP ale měl také ještě jednu vizi, která bohužel zůstane nenaplněna. Byl jí návrh na



TATO ÚVRAŤ V ZASTÁVCE PANKRÁC BUDE HOTOVA I S 250 METRŮ DLOUHOU TRATÍ DO KONCE LISTOPADU



STUDIE MOŽNÉHO PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ BUDĚJOVICKOU ULICÍ – TAKTO BY MOHLO VYPADAT OSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ V KONEČNÉ ZASTÁVCE, ZATÍM ZVANÉ BYSTRICKÁ (U POŠTY)

přímý výjezd z vozovny Pankrác do Táborské ulice, tedy rovnou na Palouček. Z trat vozovny do Táborské to je vzdušnou čarou ani ne 250 metrů, z toho skoro 200 metrů před hlavním vchodem do budovy soudu je vybudováno (odstavná kolej „u akátu“). Chybí něco přes 50 metrů, tramvaje na sebe doslova koukají. Těchto 50 metrů musí každý zatahující či vyjíždějící vlak objet po trase dlouhé více než 1,4 km. Všem by se ulevilo od zbytečných kilometrů, zbytečného hluku v mnoha obloucích. Bohužel při zachování podjezdu to ale není možné zejména legislativně. Menším problémem je nesouhlas s územním plánem, větším a neřešitelným problémem je zvýšení hluku v několika málo bytech nedaleko soudu. Legislativa je postavena tak, že zhoršit hlukové poměry jednomu jedinému bytu za cenu zlepšení situace pro tisíce bytů, klidně milion bytů, není v naší zemi akceptovatelné. A tak budeme dále objíždět.

Anabáze přípravy RTT Vladimírova – Táborská – Na Pankráci – Na Veselí – Soudní tak dospěla v průběhu léta 2020 ke zdárnému závěru. Podařilo se postupně získat dvě tzv. společná povolení ke stavbě (jde

o sloučení územního rozhodnutí a stavebního povolení) a tato následně i nabyla právní moci. V polovině září se podařilo i vysoutěžit zhotovitele, a tak mohla 19. září 2020 být zahájena první etapa prací. Druhá etapa nás čeká na jaře 2021, o čemž své čtenáře bude DP kontakt rovněž informovat.

Jak je již všeobecně známo, probíhá letos i obnova tramvajové trati v ulici Na Pankráci až k metru Pankrác, tedy po Hvězdovou ulici. Toto skromné rozšíření kolejové sítě je motivováno skutečností, že výstavba nové linky metra D si vynutí **cca roční uzavření stanice metra Pankrác C, kterou budou vlaky projíždět. Jelikož se ale jedná o významnou stanici, tak je třeba realizovat nějakou formu náhradní dopravy, a tou bude právě doprava tramvajová.** Navíc výstavba je velmi snadná, právě obnovovaný úsek nebyl nikdy fyzicky zlikvidován. Jistě, jak šel čas, tak zmizely troleje a kolejnice, po kterých zůstaly záplaty v asfaltu. Pražce, odvodnění, stožáry, to vše na místě zůstalo až do letošního podzimu a nyní tyto prvky pouze všechny vyměňujeme. Rovněž bude opět zkompletován

kolejový trojúhelník do ulice Na Veselí, jehož pražce také v zemi 50 let zůstaly.

Je potřeba však ještě zdůraznit, že současná RHMP požádala 11. března 2019, aby DPP vypracoval **studii pro obnovu tramvajové trati až na Budějovickou.** Právě ve dnech, kdy byla zahájena výstavba v ulici Na Pankráci, se podařilo dokončit projednání studie. Výsledkem je, že ve shodě HMP, MČ P4, IPR, DPP a dalších se doporučuje prodloužit tramvajovou trať až do zastávky s pracovním názvem Bystrická, která by byla umístěna na samém počátku Budějovické ulice v prostoru pošty, finančního úřadu. RHMP 26. října 2020 uložila, aby DPP zajistil kompletní přípravu tohoto prodloužení co nejdříve.

V tomto místě by se podařilo vybudovat poněkud velkorysejší úvrať, než vzniká nyní. Byly by zde dvě koleje a ostrovní nástupiště. Stanice Pankrác by se přesunula v této etapě blíže k východům z metra. Zda se podaří i tento záměr, který by výrazně zlepšil místní dopravní obslužnost, zrealizovat, ukáže až čas, každopádně je nyní dobře našlápnuto.

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna

ROZUM, KLID A ÚSMĚV JSOU MÉ ZBRANĚ DO NEPOHODY



PŘIJET NA MÍSTO, ZA 3 MINUTY SE ZORIENTOVAT A ŘIDIČI POSKYTNOUT RELEVANTNÍ INFORMACI O TRASE NÁHRADNÍ DOPRAVY. I TO NA PRÁCI DISPEČERKY DENISU KRÁLOVOU BAVÍ

Od focení pro nástěnný kalendář utekl rok – co vám zůstalo v paměti?

Rozhodně to, jak je těžké tvářit se vážně na povel. A také to napětí a očekávání mailu s výsledky. Ale jak říkáte, už je to poměrně dlouho. I když zrovna teď jsem byla na lékařské prohlídce, kde na zdi v ordinaci visel právě tento kalendář s říjnovou fotografií. Tak mě tam měli ten den dvakrát.

Tomuto roku neodpáreme období koronakrize. Něco vám tato doba dala či vzala?

Z důvodu koronavirových opatření v provozu dispečinku jsem si po roce zase připomněla, jaké to je sloužit 12hodinové noční služby. A díky opatřením mi koronakrize dala mnoho času na výlety do přírody (a následné opálení ☺). Teď na podzim je to se sluníčkem horší a člověk přemýšlí, co mu ještě zbylo z toho, co může a mezi dlouhými směnami vůbec stihne provozovat. Když už nic jiného, tak se ráda projdu, abych vykompenzovala sedavé zaměstnání, tedy službu v autě.

Můžete prozradit váš osobní recept na „den blbec“?

To je takový den, kdy člověk přijde k počítači, a ještě než si k němu sedne, jede k nehodě. Pak píše jednu nehodu za druhou a večer je rád, pokud se dostane na dispečink alespoň chvíli před časem střídání, ale spíš nedosta-

ne... Takový deštivý den je k tomu obvykle jako stvořený. To je pak štěstím to, že mě práce baví, protože žádné dva dny dispečera nejsou stejné. Člověk se tu neustále učí a je překvapován, musí být ve střehu a mít přehled. U řízení autobusu mě od začátku lákaly spíše městské linky, protože oproti zájezdům mám jistotu, že pokud tudy vede linka, projedu, nemusím plánovat trasu neznámými místy a mít na zřeteli nosnost mostů, výšky podjezdů a jiné kulišárny. A když neprojedu, tak zmáčknou kouzelné tlačítko a dispečink pomůže. Ze začátku mě ještě bavily ty zaražené či vyděšené pohledy cestujících i jiných řidičů, teď už je ale řidiček autobusu přeci jen více. Tady na dispečinku jsme ženy dvě, ty které můžete potkat venku, u vysílaček se pak střídají další dvě kolegyně.

O čem z vaší profese dispečera nemáme tušení, že také musíte vykonávat? Můžete přidat nějakou perličku?

Těžko říct o čem nemají kolegové v DPP ponětí, pro mě je naše náplň práce už samozřejmostí. Jednou jsem si ale sama říkala: To jsem tedy netušila, že jako dispečerka u autobusů budu řešit něco takového. Jednalo se o ucpaný potok pod povrchem, vlivem čehož se z Plzeňské a okolí pod Pivovarským rybníkem stal takový deštný prales. S partákem jsme tehdy museli pátrat po správci rybníka. Ale jinak humor kolegů jsem poznala hned

po nástupu na dispečink. Tehdy skončil pohotovostní vůz kolegů na garáži v kanále a hned mi chodily fotky s otázkou: První den v nové práci?

Ovšem velmi vážná záležitost byla nedávná nehoda autobusu s tramvají v Radlické. Takovou službu vám lze těžko závidět...

Pro představu, pro mě to byla akce na zhruba 3,5 hodiny, pro kolegy z tramvají ještě déle, protože tramvaj měla poškozený podvozek a nemohla odjet po vlastní ose. Za mě je nejdůležitější vždy zjistit, zda je někdo z cestujících zraněn. Pokud jsem tam první, tak to platí pro autobus i tramvaj. Zdraví a život je priorita, zbytek jsou plechy a provoz. Řidič autobusu byl očividně v šoku, ale jinak zdravotně v pořádku, takže oznamuji na dispečinku, že nebude pokračovat ve službě, že autobus není provozuschopný a je to tedy podnětem pro vypravení náhradního vozu s řidičem. Zároveň s tím se zahajuje náhradní doprava za tramvajový provoz. Dále se sleduje únik provozních kapalin, možnost odjezdu vozu po vlastní ose, nebo pomocí odtahu. Také vše fotím, zaznamenávám sprejem konečné postavení vozidel. Nemusela jsem ale všechno hlásit sama, protože dispečink sledoval situaci z kamerového systému a viděl tak příjezd např. složek IZS. Ale zapsat si musím kompletně všechno,



POHOTOVOSTNÍ VŮZ BÝVÁ PO 12 HODIN PRACOVIŠTĚM I JÍDELNOU, ZA KAŽDÉHO POČASÍ

protože pak vyhotovují záznam o nehodě včetně jmen cestujících odvezených záchrankou, služební čísla všech policistů, hasičů, kolegů od tramvají atd. atd. Přímo na místě je stále nejosvědčenější papír s propiskou.

To je ve vaší zhruba dvouleté kariéře asi největší případ, že?

Mým působením na místě ano. Ale už krátce po zácvičku jsem byla u nehody dvou autobusů na letišti se zraněními, takže to byl křest. Šlo o nehodu našeho autobusu s autobusem na plyn, na místě bylo několik posádek hasičů, záchranky a policie. Takže velké manévry a já měla všechno zapisovat. Zachránil mě jako nováčka kolega, který mi vrazil do ruky foťák se slovy: „foť, co můžeš“ a odešel nabírat všechny potřebné údaje z místa nehody.

Jak máte teď v době epidemie omezenou dispečerskou činnost v terénu?

Jde o úkony s přímým kontaktem s dalšími osobami nebo prostředím vozidla, kam patří např. namátkové používání testů na alkohol u řidičů, kontrola ústrojové kázně, doklady osobní a od vozu, kontrola odbavovacího systému, označovačů jízdenek apod. Naopak více kontrolujeme stav zastávek a jiných dopravních zařízení. Dnes jsem např. evidovala šest rozbitých skel zastávkového přístřešku. A pochopitelně se řeší nepoužití roušek, kdy může dojít ke konfliktu řidiče s takovým cestujícím a jsme pak povoláni na místo.

Jak to řešíte?

Univerzální návod není, ale vždy se snažíme domluvit rozumně a v klidu, na místo zároveň vyjíždí i policie. Stává se to oproti jaru i jednou dvakrát za den. Ale je pravda, že pokud je blíže tomuto místu kolega muž, dispečink posílá jeho. Což kvitují, protože jsem u jednoho případu napadení řidiče byla dříve než policie a bylo to hodně vyostřené.

Bývá to naopak, že je někdy spíše využita vaše ženská empatie?

Stalo se mi to na Želivského, kdy si motorkář stěžoval, že do něho narazil autobus a ujel. Skončilo to podáním ruky i s úsměvem. Pravda, měla jsem v zádech kolegu. To je člověk vždy jistější.

Vy jste ale teď na voze sama...

Říká se nám samojezdi. Vedle vlastní práce ve svěšeném rajonu je naším úkolem překryvání směn kolegů v době, kdy se posádky střídají. Přebíráme jejich plnou činnost, aby Praha nezůstala bez pokrytí. Celkem máme v Praze sedm oblastí; tři na levém a tři na pravém břehu plus centrum. Když je plný stav posádek, máme standardně v pracovní den na denní směně čtyři dvoučlenné a tři jednočlenné, zmíněné samojezdy.

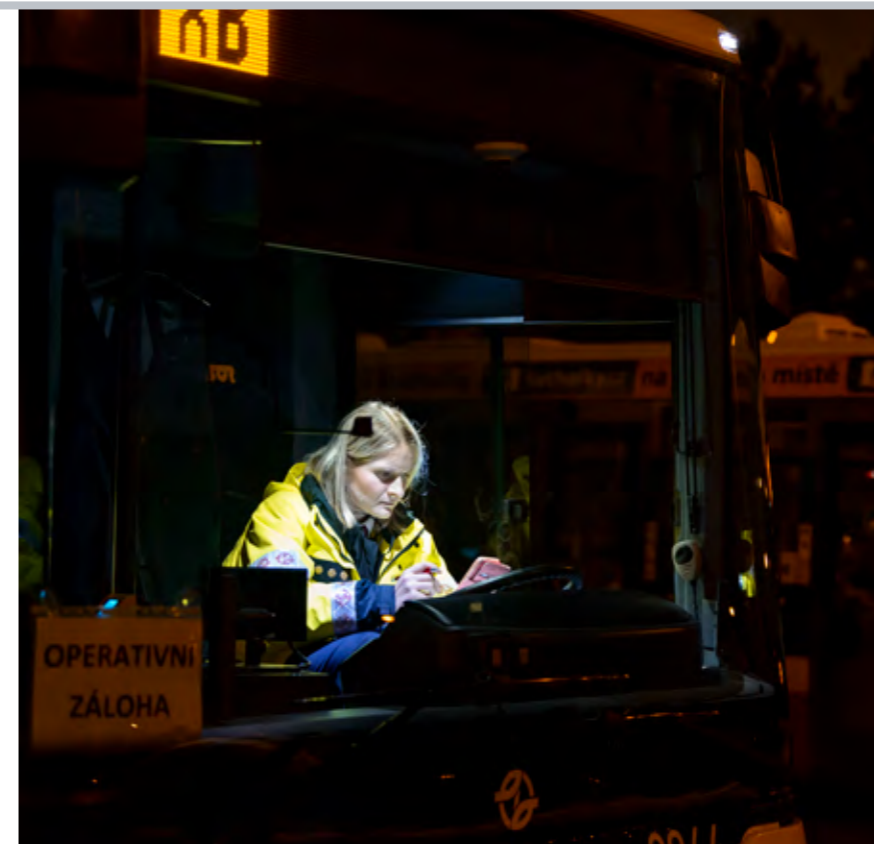
Když vás kolega fotografoval, měla jste na starosti organizaci náhradní

autobusové dopravy za metro. Jak se na takovou směnu připravujete?

Hlavním pomocníkem jsou tlusté desky na dispečerském voze, kde jsou všechna dopravní opatření pokrývající varianty náhradních doprav. Konkrétně vidím seznam zastávek a trasu, kudy autobusy mají jezdit. Nemůžeme znát v Praze všechno, proto jsme uvítali, když kolegové zapracovali tato opatření do mapového portálu. V mobilu si otevřu vedoucím určenou část trasy, ta se mi na displeji vykreslí a mohu ji řidičům ukázat. I pro ně je to dobrá pomůcka, protože mapa řekne víc, než seznam ulic. Přijela mi operativní záloha z Klíčova do Nových Butovic, kde byl řidič poprvé v životě, takže vysvětlení trasy s mapou v ruce je nejhodnější.

Kde se u vás vzal vztah k dopravě?

Už jako menší jsem se těšila, až budu mít řidičák. Z rodiny nikdo neřídí nic většího, ale táta mi vždy trpělivě vysvětloval mé otázky ohledně fungování auta. Možná tady se vzal vztah k technice a jejímu chápání, i když svým blondatým způsobem. Řízení mě vždycky lákalo, i když nejprve jenom auta, a když jsem si úspěšně udělala skupinu B, řekla jsem si, že další bude děčko, protože je mi souzené, D jako Denisa, to dává smysl, že jo 😊. Uběhly 4 roky, shodou náhod jsem poznala ty správné lidi, autobusům propadla a řidičák na autobus si úspěšně udělala.



I TO JE ŽIVOT – ŘIDIČ SE AUTOBUSEM OTŘEL O DISPEČERSKÝ VŮZ A HNED BYLO TŘEBA VYPLŇOVAT SPOUSTU PAPIŘŮ

Doprava ale neměla být vaším oborem, že?

Vystudovala jsem Vyšší odbornou školu obor předškolní a mimoškolní pedagogika, i když mě nejprve přijali na sociální pedagogiku, ale podařilo se mi uspět se žádostí přestupu na obor předškolní pedagogiky, což jsem tehdy opravdu chtěla dělat. O rok později jsem ovšem 1. září 2016 nastoupila do kurzu řidiče autobusu u DPP, kdy už jsem půl roku jezdila u soukromníků. K dopravě mě přivedlo pár známých u podniku, začala jsem se zajímat o vozy, linkové vedení, podmínky práce a už to bylo. Tak přišly dva roky na autobusech ve Vršovicích. Pak jsem poznala jednoho dispečera, nechala si o jeho práci vyprávět a usoudila jsem, že to je zajímavá pozice z toho pohledu, že jsou neustále ve středu dění a vědí, co se v autobusovém světě v Praze kde šustne. To mě lákalo, a i když to byl docela boj, nakonec jsem se na vysněné místo dostala.

Chtěla jste pracovat v kolektivu s dětmi, zpíváte v pěveckém sboru, ale žijí vás práce dispečerky v pohotovostním vozu, případně řidičky autobusu. Tady všude jste ale většinou sama...

To mě trochu trápí, to je fakt. Takže to odskáčou řidiči na konečných, s kterými si jdu popovídat. Jako dispečerka jsem měla alespoň rok partáka, to byly dobré časy, ovšem teď už jsem přešla na samostatný řádek v diagramu.

Prozradte tedy, že první co jste v DPP poznala, byl právě pěvecký sbor. Kde se to celé zrodilo?

U mě začalo zpívání už ve školce v Mnichově Hradišti, která spolupracovala s místní základní uměleckou školou, a předškoláci tam mohli chodit na předzpívání. Celou základku jsem byla členkou sboru, prošla jsem přípravkou, koncertním sborem, od šesté třídy docházela na sólový zpěv. Přestávku jsem měla na střední škole propagační grafiky ve Varnsdorfu, protože ve městě nebyl jediný sbor. To mě mrzelo. V Praze jsem začala chodit do sboru ČVUT, ale po dvou letech jsem si od vážných děl klasických autorů chtěla odpočinout. Zakotvila jsem tak v Pěveckém sboru DPP, který má o hodně lidštější přístup i směrem k posluchačům. Teď třeba pro zpestření re-

DOTAZNÍK



Věk: 27
Znamení zvěrokruhu: lev
Předchozí praxe: řidička autobusu
V DPP od roku: 2016
Koníčky, záliby: turistika, Pěvecký sbor DPP, hudba a dobré jídlo

pertoáru zkoušíme i nějaké coververze od skupiny ABBA a musím se přiznat, že jsem si tak trochu protlačila Adiemus od Enyi. Maminka zpívala v Bambini di Praga, táta má hudební sluch a dobře hraje na kytaru a já v hudbě ráda pokračuju.

I tento rozhovor dokazuje, že máte za sebou krátký, ale velmi pestrý život. Je něco, co byste ráda v DPP či v profesním životě zkusila?

Nedokážu říct, ale je pravda, že dispečink je pro mě pořád výzva a stále se učím. Na dispečerské ústředně jsem absolvovala pár směn v rámci seznámení s činností provozního dispečera. Teď v době epidemie oblastní dispečerů sál prakticky nenavštěvují. Ale věřím, že bude líp.

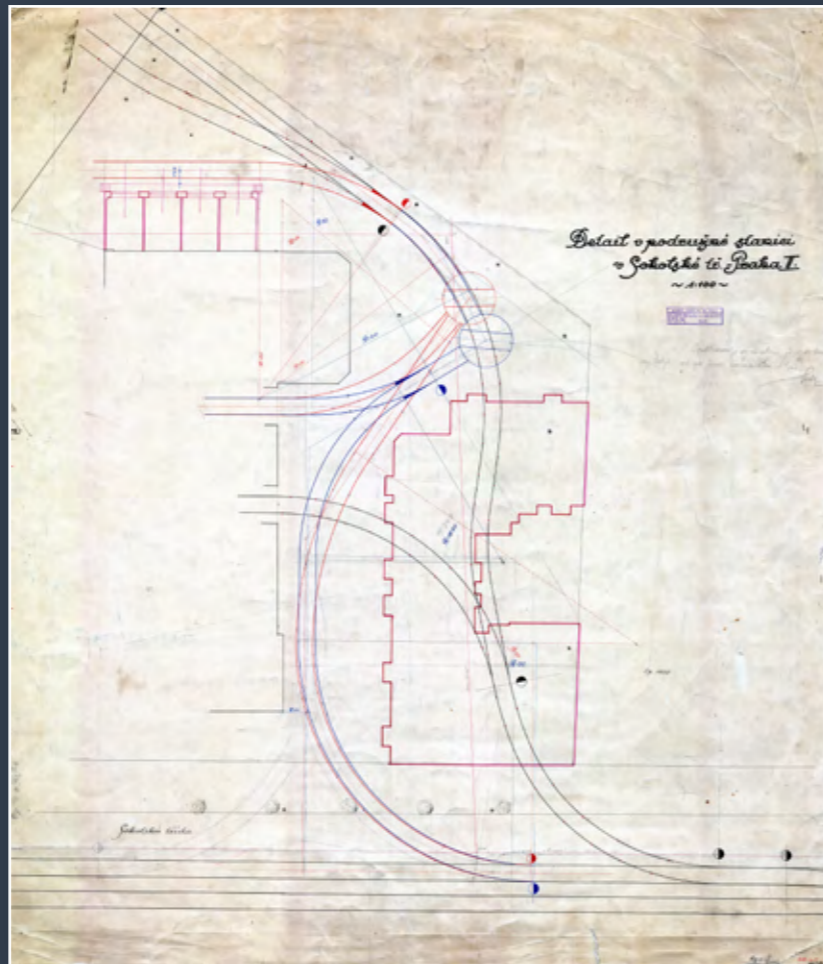


OD VOLANTU MEZI LIDI – DENISA JE COBY SOPRÁN VÍCE JAK ČTYŘI ROKY PEVNOU SOUČÁSTÍ PĚVECKÉHO SBORU DPP. NA SNÍMKU PRVNÍ VLEVO PŘI VÁNOČNÍM VYSTOUPENÍ VE STANICI METRA MUZEUM

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

KDYŽ SE STĚHUJÍ KOLEJE

Na jaře roku 1923 vypracovaly Elektrické podniky hlavního města Prahy podrobný plán na přeložení nákladových kolejí v areálu bývalé přečerpávací stanice v Sokolské ulici, aby zde mohl být vybudován nový obytný dům. Současně se bývalá budova, která od světové války sloužila jako provizorní skládka smetí, rozšiřovala a rekonstruovala na novou měnirnu. Projektové oddělení vypracovalo pro ministerstvo železnic tradiční plány v měřítku 1:720 a také velký detailní plán v měřítku 1:100 o rozměru 72 x 84 cm (na snímku, dochovaný exemplář byl možná mírně ostrižen). Jsou v něm červeně zakresleny nově projektované koleje, modře později navržená modifikace. Definitivní kolej nakonec vznikla ve značně redukované podobě.

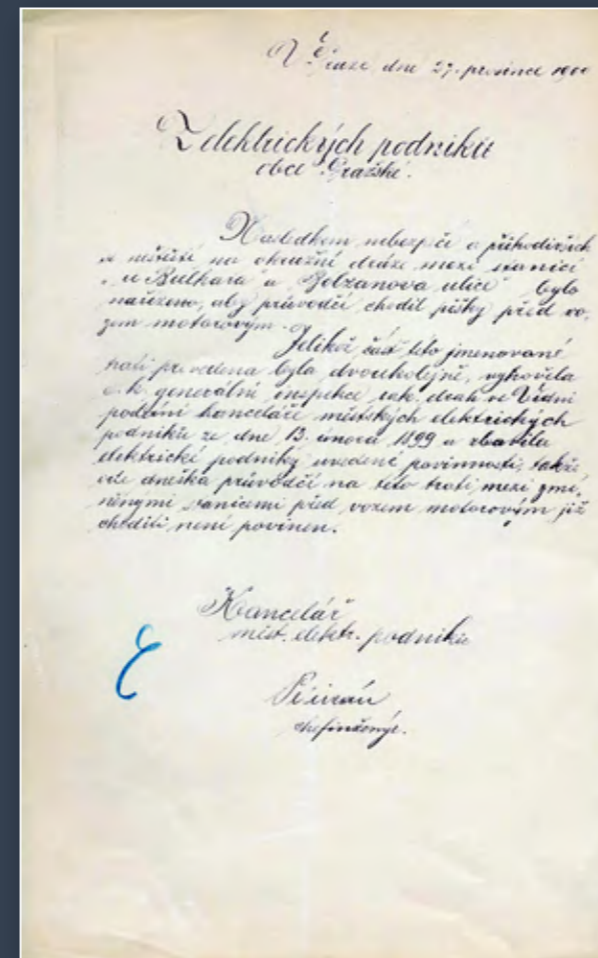


ZA CHVÍLI UŽ JEN NA FOTKÁCH

Pražskými ulicemi dnes projíždějí poslední tramvaje typu T6A5. Jejich počátky připomíná fotografie z léta 1995, kdy první dvojice vyjžděla na zkušební jízdy z motolské vozovny. V tomto případě ji vyfotografoval kameraman Karel Hložek při natáčení propagačního filmu o pražské MHD. Zajímavé je, že souprava vyjela nezvykle „na zadní pantograf“. Naskenovaná fotografie má rozměr 13 x 9 cm a byla nazvětšována z barevného kinafilmu. Ačkoliv je tato fotografie stará „jen“ čtvrt století, bude zanedlouho už jen připomínat jednu skončenou éru pražských tramvají.

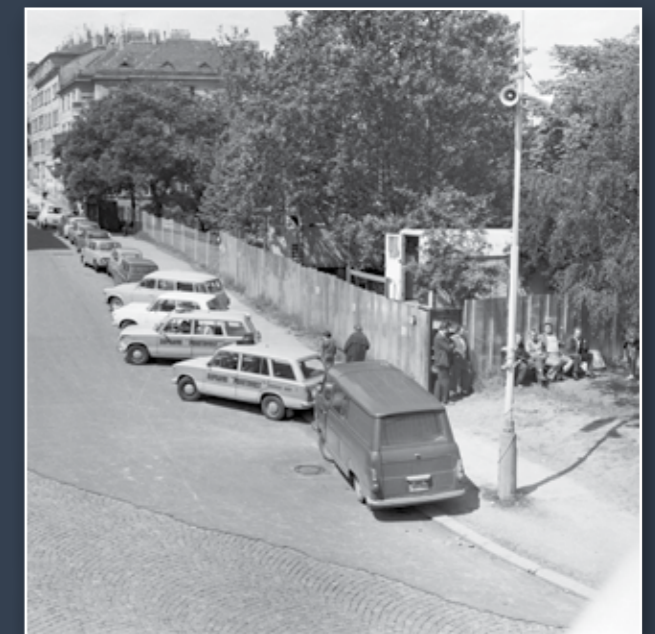
NA DOSTIHY AUTOBUSEM

Políčko filmového negativu, z něhož byl pořízen tento snímek, má rozměr 5,7 x 4,8 cm. Patří mezi několik nepříliš kvalitních amatérských snímků, které zachytily ve Velké Chuchli konečnou autobusů linky F provozovanou během dostihů. O fotografii, jejím autorovi, ani o lidech na snímku zatím nic nevíme. Můžeme jen tušit, že byla pořízena v první polovině sedmdesátých let minulého století, tedy před 50 až 47 lety. Právě v této době, od 5. dubna 1970, jezdila „dostihová linka“ pod tímto písmenným označením. Od 9. května 1974 již jezdila pod číslem 453. Dokáže někdo, například podle lidí, určit něco bližšího?



JIŽ CHODITI NENÍ POVINEN

Sto dvacet let je starý tento dokument. Dnes bychom ho nazvali tiskovou zprávou. Informuje o tom, že na křižovatce Bulhar již průvodčí nemusí chodit pěšky před motorovým vozem, protože trať zde byla zdvoukolejněna (!). Rozmnožený dokument má rozměr 21 x 33,7 cm. Zpráva byla doslovně publikována například v Národních listech 29. prosince 1900.



SPARTAKIÁDNÍ ZDROJ ELEKTRICKÝ

Když tramvaje vozily ke strahovským stadionům návštěvníky sokolských sletů, spartakiád a dalších sportovních akcí, znamenalo to i mimořádné nároky na dodávky trakčního proudu. V letech 1927–1932 stávala pojízdná (vhodnější výraz by byl „mobilní“) kolejová měnirna u staré Jízdárny na konci Jelení ulice, v letech 1938 a 1948 měly obě měnirny své stanoviště na Hládkově. V letech 1955 a 1960 pro ně byla určena zprvu provizorní, později definitivní měnirna Octárna a v roce 1965 nová mobilní měnirna postavená v Ovenecké ulici. Pro spartakiádu v roce 1975 už posloužila modernější provizorní (mobilní) měnirna u smyčky Královka. Příslušné místo zachytil náš snímek (i když vlastní stroje moc vidět nejsou). Originální negativ (světlový film) má rozměr 5,5 x 5,5 cm.

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna



PSYCHOLOGICKÉ INTERMEZZO

ČLOVĚK BY ŘEKL, ŽE PODZIM JE OBDOBÍ BAREV A POSLEDNÍCH TEPLÝCH DNÍ. TEN LETOŠNÍ VŠAK PŘINÁŠÍ SAMÁ OMEZENÍ A RESTRIKCE, KTERÉ LIDSKOU DUŠI ZATĚŽUJÍ. TO SE NEBLAZE ODRÁŽÍ V KOMUNIKACI NÁS VŠECH, A PROTO JSME SE VYPRAVILI ZA RADKEM STEHLÍKEM, VEDOUČÍM PSYCHOLOGEM PSYCHOLOGICKÉ LABORATOŘE DPP, ABYCHOM SI O KOMUNIKACI POHOVOŘILI S VÁŽNÝM TÓNEM.

Ať se to může v rámci všech opatření zdát nesmyslné, naši zaměstnanci stále přicházejí do kontaktu s cestujícími. Jak máme v tyto dny komunikovat s klienty?

Pokud se zaměříme na řidiče, ti jsou tu prioritně od toho, aby se věnovali provozu. Je jistě pravdou, že odpovídají i za bezpečnost a komfort cestujících, na druhou stranu místo, kde musí hlavně zaměřovat pozornost, je především dění na komunikaci. Když se s řidiči bavíme u nás v laboratoři, někteří pou-

kazují na to, že se skutečně nemohou vybatovat za jízdy. Někteří mají tendenci sdělit cestujícím prostou informaci, což je v zásadě v pořádku. Z našeho pohledu jsou nejproblematictější situace, kdy chce řidič nějakou situaci řešit převýchovou cestujících. Tady se blížíme na hranu konfliktu. Je pravda, že cestující jsou citliví na svá práva, ale že mají také nějaké povinnosti, které vyplývají z přepravních podmínek, to už ne vždy rádi slyší a mnozí je ani nechtou. Zcela jinak je to u jiných profesí, např. revizorů. U těchto profesí

K práci na home office doporučuje Radek Stehlík jedno hezké přísloví: Drž se řádu, řád podrží tebe.

je hrana konfliktu daná situací, protože lze očekávat, že lidé, kteří pojedou bez platných jízdenek, nebudou ochotni se vždy domluvit.

Tím, že jde člověk s pocity ven, tak mírní dopad rozvoje následných potíží.

Ale jsou také cestující, kteří přiznají chybu, zaplatí a tím komunikace končí. Pokud se ale budeme věnovat současné situaci, cestující jsou povinni dodržovat hygienická opatření a být ohleduplní k ostatním.

Předpokládám, že hodně záleží i na tom, koho oslovíme, myslím teď v rámci osobnostních rozdílů...

Samozřejmě, lidé mají různé postoje k současné situaci, dispozice k agresivitě, často dochází ke konfliktům s lidmi, kteří mají ovládací i rozpoznávací schopnosti ovlivněny třeba návykovými látkami. Potom je i přístup k nim složitější.



neopouštěli kabinu, ale několikrát se stalo, že agresivní jedince ani přirozená zábrana neodradila od útoku.

Byla takováto situace pro některého z našich zaměstnanců i příčinou toho, že práci změnil?

Ano, byla. Zaměstnanci, kteří vyhledali naši pomoc, se v naprosté většině vrátili do práce, ale je pravděpodobné, že dochází i k případům, kdy jsme se o těchto událostech nedozvěděli, a nelze vyloučit, že někteří lidé profesi změnil. Pracovníky, kteří prošli naší laboratoří, se nám častěji daří vracet zpátky do provozu. Součástí post traumatu je, že lidé mají narušen pocit běžného, normálního fungování světa. Většina z nás žije ve stavu, že když jdete například do práce, máte nastaven implicitní modus, že svět je převážně bezpečný a nic se vám nestane, je to něco s čím počítáte. Člověku, který projde traumatickou událostí (přepadení, napadení, vyhrožování smrtí apod.), se tento modus naruší a může přestat důvěřovat lidem. Následně dochází i k vyhýbání se sociálním kontaktům.

Proces obnovení důvěry k lidem je, předpokládám dlouhodobý. Můžeme si však velice krátce říci, jak na to?

U většiny lidí, kteří zažijí takové trauma, je samozřejmě vhodným a včasným poskytnutím pomoci možnost sdělit tuto zkušenost s jinými lidmi, ideálně s kolegy. Už to je hodně cenné, protože řada našich pracovníků takovéto situace zažila a dokážou velice dobře pomoci. Tím, že jde člověk s pocity ven, tak mírní dopad rozvoje následných potíží, což

je v extrémních případech např. posttraumatická stresová porucha, kdy se člověku může událost například dlouhodobě vracet v živých vzpomínkách. V dalším kroku rozhodně není vůbec žádnou hanbou požádat o profesionální pomoc.

Jak je možné fyzickým útokům předcházet?

Většina fyzických útoků má verbální a neverbální předehru. V naší kultuře znamená upřený pohled do očí často provokaci, speciálně u lidí, kteří si jdou pro konflikt a vyloženě čekají, až na ně někdo zareaguje. Ideální je se podvědomě naučit vnímat bezpečnou vzdálenost, do které byste neměli dotyčného pouštět, pokud hrozí, že by vás napadl. Zpravidla tomu předchází neverbální podnět, vizuální kontakt a pokračuje verbálním napadením, většinou ve stylu „co čumíš“, a následnou eskalací. V tomto bodě je důležité adekvátně zareagovat. Když jsme se bavili posledně, tak jsem říkal, že v našich mozcích jsou oblasti, jejichž aktivita souvisí s emocemi i sociálním chováním, a že v tento okamžik se v nás aktivuje celá řada primárních emocí: strach, hněv, chceme se bránit, chceme přejít do protiútku, ale i pocit narušení sociálního statusu, např. uražení apod. V ten okamžik chce náš mozek usadit agresora do správné pozice. V tomto bodě nastává to klíčové. Když zapojíme rozum, tak ve většině případů zjistíme, že není nutné reagovat, ať na nás někdo klidně kouká, má hloupé poznámky, ve skutečnosti o nic nejde. Ne, že by to vyřešilo všechny situace, ale je to nejlepší recept. Daleko horší způsob je, že na člověka začnete reagovat, hádáte se, začnete mít rádooby vtipné odpovědi,



Řešíte tuto otázku často v souvislosti s našimi zaměstnanci?

Součástí nabídky naší laboratoře jsou i krizové intervence. Krizové intervence jsou nejčastější ve dvou případech, první jsou vážné dopravní nehody, když dochází k vážným zraněním i smrtelným úrazům. A druhým nejčastějším důvodem jsou právě konflikty i napadení zaměstnanců. A mnohdy to vypadá i poměrně závažně. Často říkáme, aby řidiči



z čehož vznikne přetahovaná a může to vykalovat až ve fyzické napadení. Na našich kurzech často pracujeme s principem semaforu. Červená barva znamená, že nemusíme hned reagovat, můžeme chvíli počkat. U mužů rychle narůstá ale i rychle klesá adrenalin, odklad umožňuje najít lepší způsob reagování. Žlutá barva, popřemyslím, zda mi to stojí

Každá těžká chvíle přináší nové příležitosti, i já osobně jsem se naučil něco nového.

za to, zda musím reagovat, popř. jak. Jestli si náhodou nezadělám na zbytečný problém, nebo kdy je naopak potřeba reagovat, třeba v situacích, kdy agresor někoho napadá, tudíž musím zavolat pomoc apod. Zelená znamená, že udělám to, co mám, ale až potom, kdy ze mě opadne vlna emocí a zvažil jsem i alternativy chování. Lidé se tomu smějí, ale často v kurzech říkáme, „nehádejte se v kuchyni“. Nejvíce nás ohrožuje nevládnutý afekt a v ten okamžik můžeme udělat nejvíce chyb, kterých můžeme i litovat. Zvládnout sebe je primární úkol. Samozřejmě pokud mě někdo napadne, mám právo se bránit, ale i tady bych doporučil různé kurzy, které člověka na podobné situace alespoň částečně připraví.

Existují techniky, jak mohu snížit napětí?

U většiny lidí vyvoláme nejsilnější reakci, když v nich vzbudíme strach, ponížení, nebo jiný sociální stud. Pokud někdo sedí na sedačce a odmítá vystoupit, a my ho nějakým způsobem zesměšňujeme, může dotyčný reagovat podrážděně až agresivně. Je také vhodné projevit trochu empatie a i když vím, že si cestující stěžují, že jsou obtěžováni zápachem, je dobré si uvědomit, že na sociální dno se může dostat každý z nás. Je dobré neurážet, neponižovat, v klidu trvat na svém a v ten

okamžik máte lepší předpoklad, že v člověku nevyvoláte agresivní reakci.

Říkáte, že to je o mém vnitřním nastavení. Možná to zní naivně, ale co já můžu každý den udělat proto, abych tyto situace zvládal?

Jsem přesvědčen, že něco ovlivnit můžete a něco jde ovlivnit stěží. Všichni jsme nějak vybaveni i geneticky k tomu, jak zvládáme konflikt, jak rychle a snadno vzniká naše emoční reakce, to vše je součástí našeho temperamentu, který dědíme přibližně ze tří čtvrtin. To ale neznamená, že jsme bezbranní a přicházíme o schopnost naučit se, třeba i tréninkem, chování v konfliktních situacích. Celý život se implicitně učíme reagovat na konflikty, naše potřeby už z principu často kolidují s potřebami ostatních lidí. U některých lidí se uvolní silná agrese například po napití alkoholu či požití jiných návykových látek, což může být velmi nebezpečné, a lidé, kteří v minulosti měli takovou zkušenost, by se měli těmto látkám důsledně vyhýbat. Schopnost sebeovládání se dá trénovat jak v běžném životě, tak i speciální výukou či sebezkušenostním výcvikem. Je zjišťováno již u velmi malých dětí, že to, zda budou v životě úspěšní či nikoli, záleží spíše více na schopnosti sebeovládání či odložení bezprostřední potřeby, než na vysokém intelektu.

Co byste takovýmto impulzivním lidem doporučil?

Spousta lidí ventiluje agresi např. sportem. Dostat ze sebe přetlak, je dobré právě např. fyzickou aktivitou. Pomoci může i terapie, odborné školení, včetně výuky asertivity, která bývá považována za spásnou. Je však dobré vědět, že jsou určitá patra konfliktu, kdy si třeba můžeme představit lidi slušné, zdvořilé, kteří zpravidla nevyhledávají konflikty a vyhýbají se jim, zároveň však bývají zranitelní. Dále jsou lidé, kteří jsou manipulativní a na ty, za každou cenu slušné, tohle

docela bohužel funguje. Na manipulátory dobře funguje asertivita, ale asertivní člověk zpravidla narazí, když se setká s člověkem agresivním. Agrese se může jevit jako efektivní, ale z dlouhodobého pohledu se jedná o špatnou a zničitelskou strategii.

Pokud můžeme na závěr trochu změnit téma našeho rozhovoru a zaměřit se právě na dnešní situaci plnou omezení, jak si dnes můžeme uchovat své dušení zdraví?

Doporučil bych v první řadě redukcii informací, které bývají často nepřesné a zavádějící, a jejichž stálým sledováním budeme také neustále v napětí (čehož ráda využívají média), aniž bychom mohli v obecné rovině něco příliš měnit. Důležitá je struktura dne, třeba, i pokud pracujeme na home office. Jedno hezké přísloví říká „drž se řádu, řád podrží tebe“ a je to pravda. Ve chvíli, kdy je situace obecně napjatá, nevíme, co bude, máme obavy z budoucnosti, naplánování činnosti na každý příští konkrétní den je důležité. I když nemáme možnost komunikovat osobně, můžeme komunikovat prostřednictvím techniky, ať už díky telefonátu nebo Skype, udržujeme pravidelný kontakt zejména se seniory. Každá těžká chvíle přináší nové příležitosti, i já osobně jsem se naučil něco nového. I ty nejtěžší chvíle, které se nám přihodí, nás změní, můžeme klást důraz na jiné hodnoty. Toto je potenciální výhybka na jinou, třeba zajímavější, cestu. Důležité je být i solidární. Trochu se to vytrácí, ale vezměte si, kolik lidí bylo ochotných na jaře šít roušky, nosit obědy seniorům. Pokud se tolik nesoustředíme jen na sebe a své obavy, můžeme popřemýšlet, jak pomoci lidem v okolí. Převedení pozornosti na pomoc druhým lidem bývá i velmi svépomocné. Je dobré si uvědomit, že jsou lidé, kteří jsou v mnohem větším riziku než my, a když člověk vidí odvážné osoby, které jsou ochotny riskovat pro nás ostatní, jako například zdravotníci, tak tyto příklady zvedají naši „morálku.“ Vlastně i proto také rádi koukáme na filmy o hrdinech. ■

Často v kurzech říkáme: „Nehádejte se v kuchyni“. Nejvíce nás totiž ohrožuje nevládnutý afekt a v ten okamžik můžeme udělat nejvíce chyb, kterých můžeme i litovat. Zvládnout sebe je primární úkol.



Vystudoval techniku na ČVUT – obor elektro. Pracoval na zajišťování údržby a revizí tranzitního plynovodu a již tehdy školil elektrikáře z vyhlášky 50. Potkával se tak s řadou mladých hochů, kteří sice měli obsáhlé teoretické znalosti, nabířované vzorečky, ale v praxi je neměli použít. To byl jeden z pádných důvodů, proč se po letech praxe nakonec rozhodl jít učit. Chtěl předávat zkušenosti mladým, ale po svém – takové, které budou při práci opravdu potřebovat, a které skutečně v praxi využijí.

„Neuznávám teoretické šprtání bez praktických souvislostí. Já elektrikáře vyrábím. Po žácích vyžadují znalosti a vědomosti pro praxi nezbytné, protože práce elektrikáře je velice zodpovědná a může při ní jít i o život,“ říká Ladislav Urban.

Je dopravákem tělem i duší – elektrika, motory, to je to, co ho baví. Od roku 1980 proto jako brigádník jezdil s tramvajemi v pražské MHD a přestal až letos na jaře kvůli koronaviru. Po úctyhodných 40 letech. Práce je pro něho vším, přesto žije i spokojený soukromý život. S manželkou dříve rádi a hodně cestovali a poznávali svět, což za komunismu nemohli. Mají spolu dvě děti a obě se částečně potatily – syn dělá autoelektrikáře a dcera učí na středním učilišti ekonomické předměty.

ELEKTRIKÁŘE ZE ŽÁKŮ VLASTNĚ VYRÁBÍM

LADISLAV URBAN ZA KATEDRU SPŠD USEDÁ JIŽ VÍCE NEŽ 35 LET. SVÝMI MLADÝMI I DOSPĚLÝMI ŽÁKY JE PŘESTO STÁLE OBDIVOVÁN A RESPEKTOVÁN PRO SVOJI ERUDICI, SPRAVEDLNOST A NEZBYTNÝ NADHLED, KTERÉ JEHO VÝUKU PROVÁZEJÍ. ZNÁ HO JISTĚ I ŘADA ZAMĚSTNANCŮ DPP NEJEN JAKO SVÉHO UČITELE, NEBO JAKO ODBORNÉHO LEKTORA PŘI PŘEZKOUŠENÍ ZNALOSTÍ Z VYHLÁŠKY Č. 50, ALE NĚKTERÍ DOKONCE I JAKO SVÉHO OBČASNÉHO KOLEGU – TRAMVAJÁKA.

Pan Urban o sobě nerad mluví a všechno, co dělá, mu připadá samozřejmé a normální. Medailonek jeho osobnosti jsem tak musela poskládat spíše z výpovědí jeho blízkých kolegů a nadřízených.

Co o něm kolegové říkají?

Svůj obor má v malíku a učení i neskutečně baví. Škole obětavě věnuje všechen svůj čas. Obdivuhodná je i jeho pečlivost a důslednost při vyplňování všech administrativních tabulek a výkazů. Po žácích vyžaduje zodpovědnost, kázeň a disciplínu. Svoji přísnost ospravedlňuje rčením, že nechce vyrábět „masové vrahy“. „Takových lidí, jako je pan Urban, by mělo být ve škole víc,“ charakterizuje ho **zástupkyně ředitele SPŠD Věra Nejedlá**.

Pane Urbane, strávil jste za katedrou řadu let, jak se z vašeho pohledu změnili žáci ve školních lavicích?

Dříve byli i na učňáku skvělí lidé. Komunisti jim nedovolili studovat, a tak končili u nás. Dnes je nahrazují tzv. šotouši, se kterými se dá během vyučování zaslíbeně komunikovat.

A jak se změnil život za katedrou?

Bohužel, ve školství přibývá úředničiny a byrokracie. Učení mě stále baví, rád předávám mladým novinky z elektro světa, který se dnes

rychle vyvíjí. Neustále chodím na vzdělávací školení a semináře, abych držel s dobou krok. Nikdy mě nenapadlo dělat něco jiného, ale šťve mě to neustálé papírování. To jsou pak myšlenky na zasloužený odpočinek častější.

Jak se vás dotkla jarní pandemie koronaviru? Zapojil jste se do online výuky?

Ne, po internetu z nikoho elektrikáře neuděláte! Každý si musí řemeslo v praxi osahat a vyzkoušet. Nestačí, že jen ví, jak by měl postupovat, ale k pracovnímu postupu je nutný i určitý fortel, a tomu se u počítače nikdo nenaučí.

Ještě před koronou se DPP několik let potýkal s tíživým nedostatkem pracovníků, přesto z vašich tříd pravidelně odcházelo do podniku nejvíce žáků. Jak to děláte?

Jsem škola Dopravního podniku a já si myslím, že by v ní mělo učit více jeho zaměstnanců přímo z odborných pracovišť provozu. Pro žáky je totiž největším přínosem poslouchat a sledovat odborníky z praxe, kteří přesně vědí, co všechno budou v provozu potřebovat. To je ta nejlepší škola! Vedení DPP by tedy mělo svým zaměstnancům v naší škole umožnit vyučovat. A netýká se to jen elektra. ■

Příště bude „Za katedrou“ učitel IT Milan Martínek.

KŘÍŽOVKA O NAROZENINOVÉ CENY

Stanice metra bez metra

Ačkoliv samotný ideový projekt pražského metra z roku 1953, coby tajný materiál, zmizel na několik desítek let v trezorech, byla i přesto jedna ze stanic, které byly vybrány k přednostní výstavbě, v hrubé stavbě postavena. V tajných dokumentech o ní ale marně budeme hledat informace. Jediná zmínka se skrývá v nenápadné větě části Ideového projektu metra.(dokončení v tajence) se totiž projednávala v režimu Přísně tajné, protože mělo jít současně o chráněné pracoviště pro předsednictvo vlády a ústřední výbor Komunistické strany Československa.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do středy 2. prosince 2020** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraďte jednu z cen. Tři vylosovaní luštěteli získají po jedné z cen uvedených vpravo, v pořadí 4. a 5. vylosovaný pak tričko s dopravní tematikou a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 10/2020 bylo dokončení textu: Do středních dveří byla **dosazena zdvihací plošina** a v interiéru byl snižen počet sedadel. Hlavní cenu v podobě fitness náramku Xiaomi získává **Veronika Novodvorská**, rodinný voucher na prohlídku Staroměstské radnice **Simona Čejková** a fotoalbum Evropské metro vyhrává **Milan Janošík**. Další dvěma výhercům náleží tričko s dopravní tematikou a kniha 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD: **Jan Tomašovič** a **Petr Matějů**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Fitness náramek Xiaomi Mi Band 5

POKUD DODRŽUJETE ZDRAVÝ ŽIVOTNÍ STYL, MUSÍTE VĚNOVAT ČAS I FYZICKÉ AKTIVITĚ, A PŘESNĚ S TÍM VÁM POMŮŽE FITNESS NÁRAMEK XIAOMI. KROKOMĚR, MĚŘENÍ VZDÁLENOSTI ČI POČET SPÁLENÝCH KALORIÍ, TO JE JEN ZLOMEK FUNKCÍ, KTERÉ NÁRAMEK PODPORUJE. IDEÁLNÍ SPOLEČNÍK PRO VŠECHNY SPORTOVCE!



+ BONUSY:



**STAROMĚSTSKÁ
RADNICE – VOUCHER**
V HODNOTĚ 500 Kč PRO 2 Dospělé
A AŽ 4 DĚTI NA KOMPLETNÍ
PROHLÍDKU

LISTOPADOVÁ KNIŽNÍ
NOVINKA:
**PRAHA MOSTY
SPOJENÁ**



Tentokrát se podíváme do oblasti muzejních výstav a expozičních. Ani zde se však nevyhneme upozornění, že vzhledem k současné situaci je třeba sledovat, zda konkrétní výstava opravdu probíhá a případně i jakou formou a za jakých podmínek.

LOUTKY ŽIJÍ

Výstava v domě U Zlatého prstenu nazvaná **100 roků Říše loutek** připomíná, že první představení (mimo chodem, šlo o pohádku Dlouhý, Široký a Bystrozraký) tohoto loutkového divadla proběhlo 26. září 1920. Zakladateli specifické divadelní scény byli manželé Suchardovi, kterým se povedlo dát dohromady loutkové divadlo s velice slušným uměleckým renomé. Když se pak v roce 1928 divadlo přestěhovalo z Bubenče do nové budovy Městské knihovny v centru Prahy (kde ostatně Říše loutek působí dodnes), psalo se o něm tehdy jako o jednom z nejmodernějších loutkových divadel na světě.

Expozice v domě U Zlatého prstenu představuje především loutky. Ale také fotografie, návrhy, ukázky dekorací, rekvizit i kostýmů. Dochovaná garderoba loutek vytvořená Annou Suchardovou-Brichovou patří k unikátním kolekcím. Výstava by chtěla připomenout také práci těch, kteří loutkám dávají život. Kromě jiného i proto, že v Říši loutek po celou dobu všichni hrají zadarmo. Naplánována je až do konce ledna příštího roku.



O PRODANÉ NEVĚSTĚ

Muzeum Bedřicha Smetany na Novotného lávce připravilo až do března roku 2021 výstavu věnovanou nejpůvodnější české opeře Prodaná nevěsta a jejímu uvádění na zahraničních scénách. Expozice nazvaná **Nevěsta prodaná do ciziny** prezentuje operu Bedřicha Smetany od jejího prvního zahraničního provedení v Petrohradě, ještě za skladatelova života v roce 1871. Zachycuje její úspěch ve Vídni roku 1892, uvedení v New Yorku s Emou Destinnovou v roce 1909 a všimá si i nejnovějších nastudování na evropských operních scénách.

Již během devadesátých let 19. století byla Smetanova opera uvedena v mnoha evropských městech, zejména v německy mluvících zemích, a její obliba vzrůstala i na počátku 20. století, kdy se prosadila v Americe, Africe, Asii i Austrálii. Na výstavě jsou představeny především fotografie, divadelní cedule a plakáty, dále makety scén, pamětní medaile či alba ze sbírek Muzea Bedřicha Smetany.

Vedle portrétu slavné vídeňské pěvkyně Lili Lejo v roli Mařenky (z roku 1893) výstavu nově obohacuje i restaurovaný originální kostým z uvedení Prodané nevěsty ve Vídni ve výše



zmíněném roce 1892. Výstava se dotýká také nejnovějších zahraničních nastudování, například v Paříži (2010) nebo Mnichově (2018).

DALEKO OD CIVILIZACE

Do konce letošního roku je v Náprstkově muzeu asijských, afrických a amerických kultur možné vidět výstavu s názvem **Doma na Sibiři** věnovanou obyvatelům, zvířatům i rostlinám této části světa. Výstava sbírkově vychází ze dvou zásadních kolekcí sebraných z navzájem geograficky vzdálených oblastí, a sice Tuvy na jihu a Čukotky na severovýchodě Sibiře.

V její venkovní části se představují oblasti sibiřské tajgy, tundry a stepi, jejich příroda, ale také pastevectví a lov jako nejrozšířenější způsob obživy tamních lidí. Do jurty, domova kočovných pastevců, lze nahlédnout ve vnitřní části. Ta se věnuje práci i zábavě jihosibiřských Tuvinců. Další část pak zavede návštěvníky od jižních stepí dále na chladný se-

verovýchod, odkud pochází předměty z mrožoviny a kůže vyrobené Čukči. Samostatná místnost je věnovaná magii a spiritualitě, tedy především šamanismu, který je v různých podobách rozšířen po celé Sibiři, ale i drobným každodenním obřadním úkonům. Na výstavě nechybí ani relaxační prostor a zpestřují ji také interaktivní prvky.

KOJEŇSKÁ VÝŽIVA	NÁDHERA	DOMÁCKÝ IVA	JEDNOTKA TLAKU	OSEKATI	RESTAURACE K RYCHLEMU OBČERSTVENÍ	ZPOČÁTKU	ORIENTÁLNÍ KŮR	OBOJZVĚLNÍK	PLOŠNÁ MIRA	PORUČNÍK	INDIÁNSKÝ KMEN V ARGENTINĚ	VYSOKÁ UMELECKÁ ŠKOLA	MÍČ	DEKAGRAM (HOV.)	PŘEDČASNÉ VYPADÁVÁNÍ ZRN Z KLASU
SANĚ LYŽAŘSKÉ					MEXICKÝ VŮDCE BEZZEMKŮ							EGYPT. NÁBOŽENSKÝ PŘEDSTAVITEL			
UTRHNOUTI					PRUH VYSEKANÝ V LESE							BELG. CYKLISTA ZN. TELLURU			
OBRAZEC					HUDEBNÍ ŽÁNŘ INICIJÁLY VÝTVAR. DEJENKY				NADPISY						
STUPEŇ CITLIVOSTI FILMU				1. část tajenky	PODNIK V OBOJENÉ VODĚ				SPZ OPAVY ČÁST			ORGANIZACE PRO OSVOBOZENÍ PALESTINY 2. část tajenky			
EGYPT. BŮH SLUNCE				ŠVÝCARSKÉ MĚSTO HL. MĚSTO BAHRAJNU				REČKY OSTROV	ZKR. ÚSTŘEDNÍ RADY OBORŮ NEJVYŠŠÍ HORA NA FILIPÍNECH			ZN. ČINU BŮH NEBE		LENOŠNA	HOSPODÁŘSKÁ BUDOVA
ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	DOMÁCKÝ METODŮJ ANTIKUM							POHŘEBNÍ HOSTINA BOJ			ANGL. OŘECH		KÓD SRI LANKY ČESKÝ DIRIGENT		
FINSKÉ JEZERO					PRVNÍ FILM BERGMANA (1945)			ZORHOVADLA INDOČES. SOU- OSTROVÍ			ZESILOVAČ KVANTOVY				
NÁPOJ Z HROZNU (LATINSKY)					3. část tajenky	OTÁZKA NA ČAS					BUŇKA	DOMÁCKÝ ANNA ZKR. SOUHVEZDÍ ERIDANUS			
VYSOKÉ KARTY (SLOVENSKY)				PŘÍRODNÍ KAUCUK ŘÍMSKY 49				DĚTSKÝ POZDRAV	DRUHÝ PÁD GRAMATICKÝ INIC. DEJLA						
BÁŽLIVOST (LEKÁRSKY)								VĚŠTBA							
ANGL. ROZBOR								VPUŠTĚNÍ							INDICKÝ FILM



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází výřez fotografie, zašlete nejpozději **do středy 2. prosince 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat tričko „Nostalgie MHD“ a knihu 140 osobností a událostí z historie MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 10/2020 zněla: **Už došlo i na vozovnu.** Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Mazačka“ a knihou 140 osobností a událostí z historie MHD byl odměněn: **Bohuslav Doležal.**

FOTO
KVÍZ



Móda, která sluší i pomáhá

Charitativní projekt Klokart s autorskou grafikou Karolíny Urbánkové nabízí

**FAN
SHOP**



350 Kč

AUTORSKÝ PLAKÁT

formát A2
matné provedení



250 Kč

TAŠKA

materiál: eko-bavlna



300 Kč



HRNEK

bílý keramický hrnek
s centrálním motivem
tramvaje a památkami



300 Kč

DĚTSKÉ TRIKO

kvalitní tmavomodré triko
s melírem, značka
Stanley Stella

350 Kč

DOSPĚLÉ TRIKO

kvalitní tmavomodré triko s melírem,
značka Stanley Stella

Jak pomůžete Klokánkům?

Minimálně 50 % z prodejní ceny zboží jde přímo domovům pro ohrožené děti Klokánek Fondu ohrožených dětí, u tašky je to min. 70 % z ceny.



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz.

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty, možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Hradčanská a Nádraží Veleslavín dle vládních opatření (aktuální otvírací dobu najdete na webu dpp.cz).

DP
kontakt
mediální partner



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



Foto: Petr Hejna

Z HISTORIE PROVOZU PRAŽSKÝCH CITY BUSŮ

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY
SE SPOLEČNĚ S MILOVNÍKY DOPRAVY
29. SRPNA 2020 ROZLOUČIL S AUTOBUSY
TYPU CITY BUS. PŘIPOMEŇME SI TÍMTO
ČLÁNKEM JEJICH PROVOZNÍ HISTORII
V HLAVNÍM MĚSTĚ.



PROTOTYP CITY BUSU EV. Č. 3004 S KAROSÉRII BEULAS PÓZUJE 7. 11. 1995 V OBRATIŠTI ROZTYLY. V TÉ DOBĚ JEŠTĚ V MAJETKU VÝROBCE FOTO: ROMAN VANKA

U stanice metra Českomoravská byly 24. října 1995 prezentovány pro zástupce médií i veřejnost hned dva městské autobusy nových typů. Vysokomýtský výrobce zde představil výsledek spolupráce s francouzským Renaultem. Jednalo se o typ B 931, který představoval modernizaci známé řady 700, vyráběné od počátku 80. let, a především horkou novinku, nízkopodlažní autobus Karosa – Renault City Bus 12M.

3004: PREMIÉRA V PRAZE

Oba autobusy, prozatím v majetku výrobce, začaly být v tomto období zkoušeny na pravidelných linkách. Nízkopodlažní prototyp City Busu, který obdržel ev. č. 3004, byl přidělen garáži Kačerov a již **od 20. října 1995 byl zkoušen v ostrém provozu s cestujícími na lince č. 121.** Ta byla záměrně vybrána přede-

vším vzhledem k náročnosti stoupání a průjezdním profilům.

Od listopadu do dubna následujícího roku zamířil tento vůz na „turné“ po některých českých i slovenských městech, aby se i v nich představil. **Pražský DP prototyp odkoupil do svého majetku 24. září 1996,** čímž doplnil flotilu pouhých tří nízkopodlažních autobusů zn. Neoplan typu N 4014 ev. č. 3001–3003, které byly pořízeny v letech 1994 a 95.

3005 až 3009: KNEELING

V době převzetí prvního City Busu byla již od vysokomýtské Karosy objednána pětikusová série nových vozidel tohoto typu, která do provozu stihla zasáhnout ještě do konce roku 1996. **V listopadu byl převzat první z nich ev. č. 3005,** který zamířil na Kačerov. O zbylé vozy se v prosinci podělily i některé z ostatních garáží, ev. č. 3007 a 3008 byly přiděleny na Klíčov, ev. č. 3009 do Vršovic a ev. č. 3006 do Řep.

Od prototypu se sériové vozy v mnohém odlišovaly. Především šlo o odlišné provedení předního panelu a dalších dílů vozové skříně včetně interiéru, ale i některých agregátů. Vozy byly také navíc vybaveny regulací výšky pravé strany vozu pro snazší výstup a nástup cestujících (tzv. kneeling). Autobusy poháněné motory Renault MIDR 062045 I/41 splňující emisní normu Euro II byly dodány ve dvou modifikacích označených podtypovými řadami 2070.23 s třístupňovou převodovkou Voith D 851.3 a 2070.24 s čtyřstupňovou ZF 4 HP 500.



NA JIŽ SÉRIOVÉM CITY BUSU EV. Č. 3006 VE STROUPEŽNICKÉHO ULICI NA SMÍCHOVĚ ZAUJME TEXT NA ORIENTAČNÍCH PANELECH ČI TEHDEJŠÍ OZNAČENÍ DPP NEBO EV. ČÍSLA. V TÉ DOBĚ SE U OBOJÍHO STÁLE HLEDALA NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTA (23. 9. 1998) FOTO: ROBERT MARA

3010 až 3019: POPTÁVKA U DVEŘÍ

V následujícím období provozu ještě nebyly pevně stanoveny konkrétní služby, na které by nízkopodlažní autobusy byly povinně nasazovány, a tak se mohly vyskytovat na různých linkách. Na rozšíření vozového parku nízkopodlažních autobusů si Pražané museli počkat dalších 12 měsíců.

V závěru roku 1997 DPP převzal 10 nových City Busů 12M a označil je ev. č. 3010 až 3019. Tyto vozy byly jako první vybaveny možností poptávkového otevírání dveří. Vnější zelená tlačítka doplňovaly typické prosvětlené ovladače v interiéru. Poptávkou pak byly vybaveny City Busy až do roku 2000, avšak v praxi se tento systém téměř nevyužíval. Hromadně pak byla poptávka odpojována na podzim 2000 včetně demontáže vnějších tlačítek.

Pro bližší nastín tehdejších nákupů nových autobusů připomínáme, že množství pořizovaných nízkopodlažních vozidel představovalo pouze malý zlomek z celkového počtu obdržených nových autobusů. Důvodem tohoto kroku byla vysoká pořizovací cena nízkopodlažního vozu, která byla téměř dvojnásobná oproti autobusům standardního provedení. Například v letech 1996 a 1997 bylo pořízeno 169 nových Karos B 931 a pouhých 16 City Busů 12M (včetně převzatých zkušebních autobusů). Dodávky nových kloubových autobusů byly zastoupeny pouze vysokopodlažními Karosami B 741 a B 941.

GARANTOVANÁ POŘADÍ

Do počátku roku 1998 tedy pražský DP vstupoval s devatenácti nízkopodlažními autobusy standardní délky. Tento počet již umožnil jejich nasazení na předem stanovená, tzv. garantovaná nízkopodlažní pořadí zvolených linek, jejichž výběr vznikl na základě dohody se Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v České republice a konzultací s dalšími zainteresovanými organizacemi. K realizaci tohoto záměru došlo dne **30. března 1998,** kdy byla na vybraných sedmi autobusových linkách (č. 130, 135, 136, 166, 167, 193 a 239), čítajících celkem 13 pořadí, **spuštěna tzv. zkušební garance nízkopodlažních spojů v pracovní dny.** Tyto spoje byly v zastávkových jízdách řadách vyznačeny symbolem invalidního vozíku.

Pro zainteresované pracovníky začaly na základě příkazu vedení platit **nové instrukce pro provozování nízkopodlažních autobusů.** Kromě zajištění povinného obsazení garantovaných pořadí těmito vozy zahrnovaly

například povinnost výpraven jednotlivých garáží hlásit na centrální dispečink všechny směny skutečně vypravených autobusů. Řidiči museli při poruše autobusu na garantovaném spoji nejpozději do dvou minut od jejího vzniku nahlásit závadu pracovníkům dispečinku a současně podat případnou informaci o počtu přepravovaných cestujících na invalidních vozících a cíli jejich cesty. Instrukce rovněž zakazovaly kompetentním pracovníkům DPP použít tato pořadí na případné výkony neplánovaných linek náhradní dopravy, posily linek, atp.

Pro budoucí zlepšení nabízených služeb na linkách MHD byl brzy po zahájení zkušebního provozu garantovaných nízkopodlažních autobusů proveden ve dnech **6. až 10. dubna a 11. až 15. května 1998 přepravní průzkum** zaměřený na četnost přepravy cestujících na invalidním vozíku, kteří byli daným spojením přepraveni. Průzkum prováděli přímo řidiči autobusů, kteří měli do zvlášť vyhotoveného vozového jízdního řádu označeného příslušným dnem průzkumu zaznamenávat počet vozíčkářů přepravených daným spojením.

3020 až 3049 resp. 3080 až 3058: MEZERY V ČÍSLOVÁNÍ

V červnu a červenci 1998 byla nízkopodlažní flotila rozšířena o dalších 25 City Busů 12M totožných typů 2070.23 a 2070.24,

které obdržely ev. č. 3020 až 3027, 3029, 3030, 3032 až 3034, 3036 až 3038 a 3041 až 3049. Některé z nich byly vybaveny sklopnými sedáčkami umístěnými na plošině proti středním dveřím. Počínaje touto sérií byly City Busy dodávány nově se sedáčkami Vogelsitze.

Mezery v číselné řadě patřily evidenčním číslům dosud provozovaným autobusům typu C 734 v dvoudveřovém provedení. V rámci evidence majetku však brzy nastal nečekaný problém, způsobený tehdejší SW vybavením a kolizí s nedávno vyřazenými vozy právě zmíněného typu C 734, jejichž evidenční čísla nové City Busy nesly. Sedm nových autobusů tak muselo být velmi záhy po dodání přečíslováno. Vozy ev. č. 3020, 3030, 3032, 3036, 3038, 3042 a 3048 byly opatřeny novými čísly 3080, 3070, 3072, 3086, 3079, 3052 a 3058 v uvedeném pořadí.

3050: ELEKTRICKÁ PLOŠINA

Počátkem prosince 1998 byl od vysokomýtského výrobce převzat i předváděcí City Bus 12M opatřený žlutým lakem karoserie doplněným líbivou barevnou grafikou. Jako první vůz tohoto typu byl přidělen garáži Hostivař, kde obdržel ev. č. 3050. Autobus se kromě laku odlišoval například i tím, že byl z výroby vybaven elektrickou plošinou pro invalidní vozíky, která však byla v rámci sjednocení nahrazena za mechanickou výklopnou.



SLUŠIVÝ ŽLUTÝ LAK DOPLNĚNÝ PESTROU GRAFIKOU VYDRŽEL „PROSPEKTOVÉMU“ VOZU EV. Č. 3050 PO CELOU DOBU PROVOZU, BEZMÁLA 18 LET. DNE 17. 4. 2010 VYJÍŽDÍ OD STANICE METRA HÁJE FOTO: PETR BECHYNĚ



POBLÍŽ VINOHRADSKÝCH HRBITOVŮ BYL ZACHYCEN 29. 7. 1999 CITY BUS EV. Č. 3215 JEŠTĚ BEZ NOVÉHO LOGA DPP
FOTO: ROBERT MARA

Zajímavostí je, že s tímto atraktivním atypickým vzhledem autobus jezdil až do vyřazení v roce 2016 (viz aktualita v DP kontaktu č. 3/2016).

3200 až 3249: SERIÁL INOVACÍ

Rok 1999 přinesl první podstatné navýšení vypravení nízkopodlažních autobusů z jednotlivých garáží, a tím i rozšíření garance díky dodávce padesátikusové série City Busů typu 2070.23 a 2070.24 ev. č. 3200 až 3249, která probíhala od července až do závěru roku. **Počínaje touto sérií se objevila řada inovací, které vydržely až do konce dodávek modelové řady City Bus.**

Jednalo se o mechanickou výklopnou nájezdovou plošinu pro vozíčkáře, která nahradila dodatečně instalovanou a provozně problematickou výsuvnou. Vozy již nebyly vybaveny kneelingem. Prostor pro kočárky a invalidní vozíky byl podstatně zvětšen díky novému uspořádání sedadel, z nichž 4 byly sklopné. Tento prostor byl doplněn tlačítky s přiřazeným určením, prostřednictvím kterých bylo možno řidiči signalizovat výstup s kočárkem či s invalidním vozíkem. V prostoru nad dveřmi pak přibyla tlačítka nouze.

V rámci výrobní inovace byly tyto vozy dodány s nově řešeným stropním obložením (pod-

hledy) se zvýšeným počtem integrovaných zářivkových svítidel. Vozidla ev. č. 3219 a 3236 výrobce dodal s vzájemně odlišnou kabinou řidiče. Tato série byla typická látkovým čalouněním sedadel oranžové barvy.

3250 až 3329: MEZINÁRODNÍ MĚNOVÝ FOND A PREMIÉRA PREČLÍKU

V roce 2000 se počet City Busů rozrostl o dalších 80 kusů. Velký podíl na jejich zakoupení mělo 55. zasedání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky, které se konalo v Praze během září. Pro hromadnou přepravu účastníků summitu byl vybrán pražský DP. Od února do srpna tak DPP obdržel nové autobusy ev. č. 3250–3329 v modifikacích 2070.24, 25 a 201–206, které se od minulých dodávek na první pohled lišily zejména modrým čalouněním sedadel z mikroplyše s líbivým motivem Hradčan. Tónování všech oken se změnilo z bronzové na zelenou, byly použity modernější elektronické orientace s LED podsvícením a na zadní plošinu byla nově montována dvojice sklopných sedadel (následně hromadně odstraněny v roce 2006).

Vozy této série byly také první, na které se už od počátku aplikovalo nové logo DP Praha, tzv. prečlík, včetně nového jednotného vizuálního stylu. Nově řešené uzamy-

katelné dveře kabiny řidiče, zkušené na voze ev. č. 3236, umožňovaly oddělit prostor prvních dveří od prostoru cestujících. Autobus ev. č. 3283 byl zkušební dovybaven ochlazením vzduchu prostoru řidiče a dalším novým, tzv. protiteroristickým typem kabiny, která se stala konečnou variantou, sériově montovanou od roku 2001.

Vzhledem k charakteru a důležitosti akce bylo rozhodnuto o vyčlenění všech nízkopodlažních City Busů (s výjimkou ev. č. 3004, 3013 a 3050), jejich stažení z pravidelných linek MHD a využití při zajištění přeprav finančníků. V této souvislosti nedocházelo v DPP od počátku roku téměř k žádnému vyřazení starších autobusů, aby bylo během MMF zajištěno vypravení na běžných linkách PID. Dokonce bylo znovuzprovozněno 21 již odstavených autobusů Karosa. Dodejme, že v letních měsících, před MMF, se City Busy stihly ještě v menší míře podílet na přepravě cestujících na XII. Vsesokolský slet konaný na Strahově a na Abilympiádu 2000 pořádanou na Výstavišti.

V souvislosti s MMF přestávaly po první zářijové dekádě City Busy obsluhovat pravidelné linky, postupně byly v garážích odstavovány na oddělených plochách ohraničených páskou. Procházely bezpečnostními kontrolami, po nichž k nim měly přístup pouze vybrané



DEPONACE ČÁSTI CITY BUSŮ VYČLENĚNÝCH PRO PŘEPRÁVU ÚČASTNÍKŮ ZASEDÁNÍ MMF A SB V MILEVSKÉ ULICI 26. 9. 2000
FOTO: PETR BECHYNĚ

osoby vybavené potřebnou akreditací. Totéž platilo i pro jejich následný smluvní provoz. Bez této akreditace do nich nebylo možné vstupovat, čili je řídit ani s nimi cestovat.

Autobusy se účastnily přepravy osob na mnoha linkách smluvní dopravy, z nichž největší skupinu tvořily speciální linky č. 601–613, 615 a 616, pro které platily od 18. do 29. září 2000 neveřejné jízdní řády. Jejich pevně stanovené trasy spojovaly místo hlavních jednání summitu v KCP na Vyšehradě (bývalý Palác kultury) s mnoha hotely, ve kterých byli účastníci zasedání ubytováni. Mnoho jízdy také směřovalo na letiště Ruzyně a na místa různých společenských akcí konaných v centru Prahy.

Bezproblémové zabezpečení této akce tak kladlo vysoké nároky kromě řidičů zejména na pracovníky dispečinku. Není bez zajímavosti, že během demonstrací, spojených s odpůrci zasedání, bylo několik autobusů poškozeno. S tímto však Praha počítala a v garážích bylo předem připraveno např. mnoho náhradních skel i celých křidel dveří pro rychlé a bezproblémové výměny.

3330 až 3379: IRISBUS

Ve 4. čtvrtletí roku 2001 byl vozový park nízkopodlažních vozidel postupně rozšířen o 50 nových autobusů Irisbus City Bus

12M 2071.20 ev. č. 3330–3379, které představovaly novinku vzešlou ze spolupráce společností Renault V. I. a Iveco v rámci společného koncernu Irisbus. Tato série se ještě pyšnila „diamantem“ na své masce, ačkoliv v době jejich dodání již probíhal proces nuceného odchodu R.V.I. z holdingu, formou prodeje podílu společnosti Iveco.

Do nových diesellových City Busů začal být montován výhradně **hnací agregát Iveco Cursor F2B splňující emisní normu Euro III.** Jeho odlišně řešená zástavba umožnila zjednotit kinematický řetězec a přinesla také změny v uspořádání zadní části interiéru. Ty spočívaly především v odstranění schodu v prostoru třetích dveří, čímž vzniklo vozidlo



PRVNÍ KLOUBOVÝ CITY BUS EV. Č. 6500 A JEHO PREMIÉROVÉ NASAZENÍ DO PROVOZU (SÍDLIŠTĚ BOHNICE, 7. 1. 2002)
FOTO: ROMAN VANKA



NOVÉ CITY BUSY Z POSLEDNÍ SÉRIE PŘIPRAVENÉ VE VYSOKOMÝTSKÉ KAROSE K EXPEDICI DO PRAHY (18. 10. 2004)
FOTO: JAN ČÍZEK

s plně bezbariérovým nástupem. Tato konstrukční změna se však projevila značně negativně na tuhosti karosérie a později přinesla řadu problémů, které byly etapovitě odstraňovány v provozu ve spolupráci s výrobcem vozu (viz DP kontakt č. 4/2013, 9/2014 a 7/2015).

Vozy dále měly nově řešenou elektroinstalaci s využitím datové sběrnice CAN. Rovněž byl inovován odbavovací a informační systém (OIS) a objevily se oboustranné informační panely v interiéru (tzv. teploměry). Mírně odlišným byl vůz ev. č. 3330, což bylo dáno skutečností, že se jednalo o jeden z prvních vyrobených vozů této motorizace.

6500: PRVNÍ NÍZKOPODLAŽNÍ KLOUB

Ke konci roku 2001 byl rovněž dodán i článkový Irisbus City Bus 18M 2081.01 ev. č. 6500, který si zapsal hned několik prvenství. Stal se vůbec prvním nízkopodlažním článkovým autobusem v majetku pražského DP. Jeho uvedení do ostrého provozu předcházela řada zkoušek, např. průjezdnosti ve všech tehdejších garážích a 21. prosince také oficiální prezentace v Libeňském zámečku spojená s předváděcími jízdami v přílehlé oblasti. Do provozu s cestujícími byl klíčovskou garáží poprvé nasazen 7. ledna 2002 na kapacitní linku č. 200 vedenou od stanice metra Nádraží Holešovice do bohnického sídliště.

Pražský DP se stal prvním zákazníkem, který obdržel nové článkové vozidlo této inovované řady autobusů Agora / City Bus. Není bez zajímavosti, že kloubovou variantu Renaultu

Agora, tehdy ještě v provedení Euro II, DPP krátce testoval již v polovině roku 1998.

3380 až 3398: 213 kW

Na přelomu jara léta a také na podzim 2002 bylo pořízeno dalších 29 City Busů 12M ev. č. 3380 až 3398. Čtyři z nich, ev. č. 3385–3388, byly určeny pro provoz na nové lince č. 100, která zajistila expresní spojení ruzyňského letiště s konečnou stanicí metra Zličín. Na základě předchozího požadavku byly tyto vozy osazeny silnějšími motory (výkon 213 kW oproti 180 kW), čtyřstupňovou převodkou Voith a jiným stálým převodem zadní nápravy pro dosažení vyšší rychlosti při jízdě po Pražském okruhu.

Pro usnadnění přepravy většího množství zavazadel byly vozy naproti druhým a třetím dveřím vybaveny úložnými policemi namísto sedadel. Autobusy ev. č. 3393–94 a 3396–98 měly nově řešené pracoviště řidiče použitím přístrojové desky VDO. Počínaje touto dodávkou byly všechny vozy vybaveny ochlazovačem pracoviště řidiče.

6501 až 6512: KLÍČOV I KAČEROV

V červnu 2002 byly do garáže Klíčov dodány další dva článkové vozy City Bus 18M 2081.30 ev. č. 6501 a 6502, které v září následovaly tožné vozy ev. č. 6503–6509. V témže měsíci se prvních nízkopodlažních kloubovů dočkala i garáž Kačerov, která na své linky začala upravovat autobusy ev. č. 6510–6512.

Mnozí z nás si jistě vybaví ničivé povodně, které hlavní město zasáhly v srpnu, a s nimi související velké množství rozsáhlých změn

dočasného charakteru ve vedení linek povrchové dopravy. Zejména v prvních týdnech po povodních tak nízkopodlažní City Buses často musely na základě pozměněných jízdních řádů opustit své stanovené „garantované“ trasy a v některých případech byly využívány i na linkách náhradní dopravy za metro, tramvaje atp.

6513 až 6532 + 3399 až 3428: DOBA PRVNÍ PREFERENCE

V květnu a červnu roku 2003 DPP převzal dalších 20 kloubových City Busů ev. č. 6513–6532 podtypové řady 2081.20, které opět dislokoval do garáží Klíčov a Kačerov. V listopadu a prosinci byly následovány krátkými vozy ev. č. 3399–3428. Vyjma dvou odlišných autobusů ev. č. 3419 a 3425, jejichž motory zkušebně doplněné filtry SCR splňovaly emisní normu Euro IV, byly zbylé vozy dodány vzhledově ve standardním provedení, avšak tentokrát s pětistupňovou převodkou ZF.

V roce 2003 byl v rámci mezinárodního projektu Trendsetter zahájen zkušební provoz preference městské hromadné dopravy řízené automobilovým provozem na světelně řízené křižovatce Holečkova – Zapova na trase linky č. 176 **systémem tzv. aktivní detekce**. Potřebnými komponenty byly osazeny dejvické City Buses 12M ev. č. 3274–3277. Později byly shodným mechanismem vybaveny i další křižovatky a autobusy. Dnes je aktivní preference standardním vybavením pražských autobusů.



KLOUBOVÝ CITY BUS EV. Č. 6552 VYUŽITÝ PŘI PRAŽSKÉ MUZEJNÍ NOCI 12. 6. 2010, V POZADÍ HOTEL CORINTHIA NA PANKRÁCI
FOTO: PETR BECHYNĚ



STANDARDNÍ A KLOUBOVÝ CITY BUS V BĚŽNÉM PROVOZU U STANICE METRA HÁJE, 7. 8. 2005
FOTO: PETR BECHYNĚ



SPECIÁLNĚ UPRAVENÝ „LETIŠTNÍ“ CITY BUS EV. Č. 3431 SLOUŽIL NEJPRVE NA LINCĚ Č. 100 A POTÉ NA AIRPORT EXPRESU. V ATRAKTIVNÍM REKLAMNÍM POLEPU BYL ZACHYCN V ULICI K LETIŠTI 6. 5. 2015
FOTO: PETR BECHYNĚ

3249: PRVNÍ VYŘAZENÝ CITY BUS

Tento rok došlo také k předčasnému vyřazení prvního City Busu. Tím prvním zlikvidovaným nízkopodlažním autobusem se stal **řepský vůz ev. č. 3249, který byl dne 5. července 2003 vážně poškozen při těžké dopravní nehodě na lince č. 130.** Vlivem mikro spánku řidiče narazil vůz ve značné rychlosti do betonového ohrazení u odbočení z ul. Bucharova do terminálu Nové Butovice. Teprve čtyřletý autobus byl natolik poškozen, že i po konzultaci s výrobcem byl označen za neopravitelný pro deformaci nosných částí.

V červenci roku 2004 byl jeden z nejstarších City Busů ev. č. 3005 převeden do podnikové autoškoly. V praxi to znamenalo, že již nebyl nasazován do běžného provozu s cestujícími, ale byl určen pouze pro výcvik a školení řidičů. V říjnu roku 2008 byl však pro malé využití navrácen zpět do běžného provozu.

3429 až 3478 + 6533 až 6552: KDYŽ KONČILY DEJVICE

Podzim 2004 přinesl mnoho změn ve složení vozového parku autobusů všech garáží, a to ze dvou hlavních důvodů, předsta-

vujících rozsáhlou dodávkou nových autobusů a zrušením provozu v jedné z garáží. V průběhu podzimu došlo k převzetí posledních 70 zástupců vozidel popisovaného typu. V rámci standardních autobusů se jednalo o City Busy 12M 2071.40 ev. č. 3429 až 3478, s nimiž byly souběžně dodávány i kloubové vozy podtypové řady 18M 2081.40 ev. č. 6533–6552. Pro obsluhu linek na území Prahy 5 a 6 získala **prvních 13 nízkopodlažních kloubáků i garáž Řepy.**

U těchto nově dodaných vozidel byl designově i barevně inovován interiér odlišně řešenými stropními podhledy, přídržnými tyčemi či sedadly cestujících od firmy Ster. V kabině řidiče byla standardně použita přístrojová deska VDO zohledňující nové poznatky z oblasti ergonomie a unifikace pracoviště řidiče.

Počínaje 1. zářím 2004 došlo k posílení provozu linky č. 100 o jedno pořadí. Pro jeho zajištění byl v prosinci rozšířen vozový park upravených autobusů prostřednictvím vozů ev. č. 3429–3431, tentokrát ale s běžným slabším motorem. Jejich počet se však vzhledem k maximálně možnému současnému nasazení čtyř ze sedmi těchto autobusů ukázal jako nadbytečný, a tak byly v roce 2005 ze dvou

starších vozů ev. č. 3386 a 3388 demontovány police a na jejich místo doplněny sedačky pro jejich další využití na běžných linkách.

V sobotu dne 4. prosince 2004 nastala avizovaná delimitace provozu dejvické garáže. V souvislosti s předchozím etapovitým omezováním počtu vozidel v Dejvicích, došlo počátkem listopadu k převodu všech tamějších nízkopodlažních autobusů do ostatních garáží.

3501: CITELIS

City Busy byly i po roce 2000 nadále dodávány společně s vysokopodlažními Karosami, které byly nově primárně určené pro zajištění provozu příměstských linek řady 300, na nichž se nízkopodlažní autobusy nevyskytovaly. Celkových 374 City Busů (321 standardních a 53 kloubových) pořízených v letech 1996–2004 doplnil už jen menší počet nízkopodlažních autobusů inovovaného typu označeného obchodním názvem Citelis. **V roce 2005 byl v DPP pod ev. č. 3501 testován jejich první dvanáctimetrový zástupce.**

V září roku 2006 byl následován jedinou sériovou dodávkou deseti vozů ev. č. 3502–3511.

Od července následujícího roku byly výrobem pronajaty poslední dva vozy typu Citelis 12M ev. č. 3599 a Citelis 18M ev. č. 6599 (oba Euro IV). Druhý v pořadí se stal jediným článkovým Citelisem provozovaným na linkách Dopravního podniku. Do majetku DPP byly zařazeny v říjnu roku 2009, přičemž autobus ev. č. 3599 byl označen novým evidenčním číslem 3512.

V souvislosti se zahájením pravidelného provozu vlaků SuperCity Pendolino na trati Praha – Ostrava byla od 11. prosince 2005 zavedena nová speciální autobusová linka v rámci společného projektu DPP a Českých drah. Expresní městská linka označená písmeny AE (Airport Express) začala zajišťovat rychlé spojení v celotýdenním půlhodinovém intervalu mezi letištěm Ruzyně a nádražím Českých drah Praha-Holešovice. Na rozdíl od expresní linky č. 100 zde byl zaveden odlišný tarif, který nabízel přepravu cestujících na základě speciálního jízdného PID nebo jízdného ČD.

Jelikož byly na tuto linku požadovány nízkopodlažní autobusy, musel DPP vybavit i tento druh vozidel pokladnicemi pro tisk jízdenek stejného typu jako na příměstských linkách.

Provoz nové linky začalo zajišťovat 5 pořadí z klíčové a řepské garáže s patřičně upravenými City Busy. Později se na některých vozidlech objevily celoplošné reklamy propagující toto atraktivní spojení.

NEHODY A POŽÁRY

V provozu City Busů došlo k několika vážným dopravním nehodám s větší hmotnou škodou a jejich předčasnou likvidací. Kromě již zmíněné fatální nehody vozu č. 3249 potkal **předčasný konec vůz ev. č. 3045 (nehoda s TRAM 27. 11. 2006).** **Ke kuriózní nehodě došlo 26. dubna 2008. Pro účely natáčení amerického filmu byl filmařům pronajat City Bus ev. č. 3241 z garáže Řepy,** jehož karosérie byla v předstihu přeměněna polepem na typický pařížský městský autobus (dopravce RATP).

Hned v první den natáčení však došlo k řetězové, dramaticky vyhlížející nehodě hned několika aut na scéně vč. terénního vozidla Hummer. Autobus č. 3241 byl nehodou natolik silně poškozen, že po posouzení náročnosti a výhodnosti opravy byl zlikvidován i v pařížských barvách. Další autobusy vyřazené v předstihu po vážných dopravních nehodách

byly např. 6504, 3026, 6533 nebo 3240. S postupem času se pochopitelně odstavovaly do likvidace autobusy i po menších nehodách.

Provoz tohoto typu autobusu poznamenalo, bohužel, i několik požárů spojených s úplnou destrukcí vozidla. Za zmínku stojí fakt, že se vždy jednalo o autobusy s motory Euro III. **První obětí požáru se stal 30. září 2007 klíčový vůz 3436 na lince č. 162 v Hornátecké ulici v Praze 8.** V dalším roce se požáry nevyhnuly ani dvěma kloubovým autobusům ev. č. 6502 a 6546. K prvnímu z nich došlo 17. června 2008 na lince č. 177 v zastávce Malešické náměstí, druhý shořel o necelé dva měsíce později, dne 14. srpna, přímo v areálu garáže Řepy.

V roce 2015 byly požárem zničeny hned 3 vozy. Kloubový City Bus č. 6550 shořel na lince 167 v říjnu, v prosinci pak byly zcela zničeny vozy čísel 6532 a 6508 v Letňanech jen dva dny po sobě. Několik shodných prvků těchto požárů vyvolalo podezření na spáchání trestného činu, záležitostí se tak začala zabývat Policie ČR. Po těchto událostech byly všechny zbývající kloubové City Busy dočasně odstaveny z provozu a podrobeny mimořádně přísným kontrolám zaměřeným



CITY BUS EV. Č. 3241 SI V PAŘÍŽSKÝCH BARVÁCH ZAHŘÁL V AMERICKÉM TRHÁKU. NEŠASTNOU NÁHODOU TO VŠAK BYLO JEHO VŮBEC POSLEDNÍ ÚČINKOVÁNÍ (ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ, 26. 4. 2008)
FOTO: ARCHIV DPP - JPA



CITY BUS EV. Č. 3437 JIŽ PO OPRAVĚ SLOUPKŮ „T8“ PROJÍŽDÍ 28. 8. 2012 TOUŽIMSKOU ULICÍ VE KBELÍCH
FOTO: ONDŘEJ VOLF

především na motorový prostor a požárně nebezpečná místa. V roce 2016 byly požárem zničeny vozy č. 6514 (20. 4.) a 3421 (2. 7.) o rok později pak ještě č. 3420 (27. 10.).

DERNIÉRA NA OBZORU

V roce 2009 začal pražský DP pořizovat odlišné nízkopodlažní autobusy od výrobce SOR Libchavy, a. s. Vzhledem k zařazení většiny prvních vozů nového typu do garáže Hostivař musely být desítky starších autobusů postupně převedeny do ostatních garáží. Dostatečný počet nových nízkopodlažních SORů tak zapříčinil, že Hostivař se tak stala první garáží bez City Busů.

Početná dodávka nových nízkopodlažních autobusů umožnila od 24. listopadu 2009 nově zřídit garantované nízkopodlažní spoje i na vybraných příměstských linkách řady 300 zajišťované DPP. Jejich obsluhu tak začaly zajišťovat vybrané City Busy, které dříve působily na expresní lince č. AE a byly vybaveny nezbytnými pokladnami pro odbavení cestujících. V následujících letech došlo k vybavení i několika dalších City Busů pro tzv. provoz „s kasou“.

Autobusy typu City Bus začaly být masivněji odstavovány do likvidace od roku 2013, a to především vzhledem ke svému stáří, opotřebení i vysokému kilometrickému nájezdu. Na linkách byly postupně nahrazovány nově pořízovanými autobusy typu SOR NB 12 a NB 18. Z provozně-technických důvodů byly v případě potřeby i nadále převáděny mezi jednotlivými garážemi.

V listopadu 2019 jsme se rozloučili v rámci akce „Konec emisní normy Euro II“ se City Busy s motory Renault (viz DP kontakt č. 12/19). Na zbývající „Citáky“ došla řada v roce 2020 (viz DP kontakt č. 9/20). **Definitivní rozloučení s tímto typem se uskutečnilo v sobotu dne 29. srpna 2020**, kdy obsluhu linky č. 149 mimořádně zajistily čtyři standardní City Busy z garáží Klíčová a Kačerov a na linku č. 180 byl vypraven klíčový kloubový City Bus.

V odpoledních hodinách toho dne byly formou statických exponátů v Muzeu MHD prezentovány další 2 provozní autobusy, navíc doplněné muzejním vozem. Tři vystavené autobusy se po krátkých proslovech zástupců DPP vydaly odpoledne okružní jízdou na

Strahov. Těsně před 18.30 hod. se konvoj City Busů vydal ze Strahova na svoji úplně poslední jízdu s cestujícími po trase linky č. 176 na Karlovo náměstí a dále na I. P. Pavlova. Tím byl pravidelný provoz City Busů u DPP ukončen.

CITY BUSY V PRAZE: KILOMETROVÍ REKORDMANI

City Bus „citák“, „siták“ apod. se za 24 let provozu v Praze zapsal významně do dějin historie městské hromadné dopravy. Byl prvním opravdu sériovým nízkopodlažním autobusem na pražských linkách a stál u zrodu garantovaných bezbariérových spojů. Představil novou dimenzi cestování především pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nebo například pro maminky s kočárky. Přinesl mnoho nových prvků, které jsme v 90. letech z Karos neznali.

V roce 1996 mnozí hanlivě tvrdili, že „tenhle francouzský žabožrout“ v Praze nemůže přežít víc jak 5 let. A dnes konstatujeme, že mnoho vozů se dožilo bez větších problémů 17 i 19 let. A co víc, City Busy najezdily nejvíce kilometrů v historii pražských autobusů.

PŘEHLED VŠECH DODANÝCH CITY BUSŮ PODLE MODIFIKACÍ A ROKU DODÁNÍ

Modifikace	Evidenční čísla	Počet	Rok výroby
Karosa – Renault City Bus 12M EURO II			
2070.23	3004, 3007-3013, 3021-3027, 3029, 3030, 3032-3034, 3041, 3049, 3050, 3202-3219, 3223, 3227, 3228, 3233-3236	48	1995-1999
2070.24	3005, 3006, 3014-3020, 3036-3038, 3042-3048, 3200, 3201, 3220-3222, 3224-3226, 3229-3232, 3237-3259, 3271, 3305, 3306	57	1996-2000
2070.25	3272, 3273, 3284-3287, 3320, 3321	8	2000
2070.201	3278-3281, 3288-3291, 3322-3324, 3326	12	2000
2070.202	3260-3264, 3266, 3307-3315, 3325	16	2000
2070.203	3274-3277, 3282, 3292-3299	13	2000
2070.204	3265, 3267, 3268, 3316-3319, 3327, 3328	9	2000
2070.205	3269, 3270	2	2000
2070.206	3283, 3300-3304, 3329	7	2000
Irisbus City Bus 12M EURO III			
2071.20	3330-3379	50	2001
2071.30	3380-3398	19	2002
2071.40	3429-3478	50	2004
2071.363	3399-3418, 3420-3424, 3426-3428	28	2003
2071.364	3419, 3425	2	2003
Irisbus City Bus 18M EURO III			
2081.01	6500	1	2001
2081.20	6513-6532	20	2003
2081.30	6501-6512	12	2002
2081.40	6533-6552	20	2004



I TAKTO SKONČILY NĚKTERÉ PRAŽSKÉ CITY BUSY. PRO DOBRŮU VĚC, TEDY CVIČENÍ HZS, POSLOUŽIL VŮZ EV. Č. 3007 (HASIČSKÁ STANICE STRAŠNICE 14. 9. 2014)
FOTO: ONDŘEJ VOLF

Jeden mil. km měla najeta většina těchto autobusů, výjimkou ale nebyly vozy s 1,2 mil. km v době vyřazení. Rekordmanem pak byl vůz č. 3387 s 1,4 mil. najetých km (viz aktualita DP kontakt č. 2/19). Určitě je také vhodné zmínit, že mnoho City Busů bylo pořízeno tzv. se státní účastí, to znamená, že část jejich kupní ceny byla hrazena z dotace.

Pražský DP si je vědom významnosti tohoto typu ve své historii a tak **již začátkem roku 2014 vybral jednoho zástupce do Muzea MHD ve Střešovicích. Tím se stal vůz ev. č. 3251**, o jehož výběru a renovaci jsme psali v DP kontaktu č. 7-8 a 9/17. Zachovaný vůz je po náročné opravě typickým představitelem této typové řady. **Na závěr roku**

2020 jej v režimu retro provozu doplní ještě autobus ev.č. 3468, tedy model z poslední dodané série.


O vývoji City Busu resp. o francouzském „originálu“ Renault Agora připravujeme materiál do některého z budoucích čísel DP kontaktu. ■



Z ROZLUČKOVÉ JÍZDY VOZŮ CITY BUS (PRAŠNÝ MOST, 29. 8. 2020)
FOTO: PETR HEJNA

Autor: Petr Bechyně
Spolupráce: Ondřej Volf a Zdeněk Jelínek
Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček

Vyšlo jako příloha časopisu DP kontakt č. 11/2020

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

DP 25
kontakt let