

DP

kontakt

CO ZAMĚSTNANCI LANOVKY
PŘEJÍ PETŘÍNSKÉMU SKVOSTU
K JEHO VÝZNAMNÉMU JUBILEU?

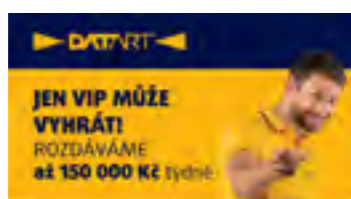




ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

„ELEKTRONIKA, SPORT I ODPOČINEK“

Exkluzivní nabídka v DATART



- Registrujte se na www.datart.cz/vip a nakupte pod svým VIP účtem
- Z nákupů provedených ve VIP programu budou vylosovány výherní nákupy. Výherci získají hodnotu svého nákupu zpět ve formě dárkového poukazu, a to až do výše 50 000 Kč za nákup
- Slosování probíhá každý týden po dobu konání akce. Vylosovány jsou vždy tři výherní nákupy týdně
- Soutěž platí pro VIP nákupy realizované od 1. 4. do 30. 6. 2021



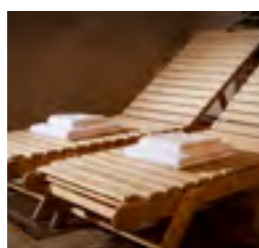
Potřebujete nové auto?

- Buďte mobilní a nezávislí, nová služba Swiss Life Select ze Švýcarska v České republice

- Pořízení nového automobilu za exkluzivních podmínek společnosti SwissLife
- Více než deset značek v nabídce, k výběru přes sto modelů
- Sleva až 34 % z ceny vozu

Léčebná kúra v Libverdě

- Lázně Libverda – krásná, čistá jarní příroda v Jizerských horách
- Od 3. 5. 2021 přijímají klienty na samoplátecké postcovidové pobyty
- 2 postcovidové balíčky pro všechny pacienty, kteří prodělali covid-19 a stále se nemohou dostat do formy
- Sleva 10 % a 3 bonusy na všechny pobytové balíčky z hlavního ceníku



Aktivní odpočinek v Lázních Slatinice



- Přijedte do nově otevřeného lázeňského domu Balnea, který je součástí komplexu Lázní Slatinice, nebo do rodinného penzionu Majorka
- Zaměstnanci DPP a jejich rodinní příslušníci mají vždy jednu proceduru navíc zdarma (rašelinový obklad/parafinový zábal rukou/2x hodinový vstup do bazénu ve vyhrazenou dobu v LD Balnea)
- Nabídku pobytů naleznete na www.lazneslatinice.cz
- Na pobyty s minimální délkou 6 nocí lze využít státní voucher ve výši 4 000 Kč za osobu (lze vygenerovat na www.kudyznudy.cz)

Trénink? Jedině s BaGo sport



- Sleva až 30 % na e-shopu dpp.protrenink.cz
- Pro sport jen ty nejlepší značky: Under Armor, Hannah, Kilpi, Husky apod.
- Kšiltovky, tričky, mikiny, obuv či termoprádlo, vše se slevou
- Prodejna v Praze 6 – Ruzyni

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

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

OBSAH 6 / 2021



AKTUÁLNĚ

4 – 6

DPP A MÉDIA

7 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

TECHNIKA

8 – 10 DISPEČERSKÉ KANCELÁŘE NA KOLECH

VÝROČÍ

11 – 13 JSME TU, ABYCHOM UNIKÁT ZACHOVALI

PRO ŘIDIČE

14 – 15 OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY 2.

PORTRÉT

16 TRAMVAJ VŠUDE, KAM SE PODÍVÁŠ

BEZBARIÉROVOST

17 – 19 VSTUP BEZ OMEZENÍ S POŘADOVÝM ČÍSLEM 46

AKCE

20 – 23 SRDCEM PRAHY 4 AŽ NA PANKRÁČ

VZDĚLÁVÁNÍ

24 – 25 VÝCVIKOVÝ KLOUBOVÝ SOR PŘIPRAVEN

GENERACE

26 – 27 AUTOBUS ČI TRAMVAJ, DOPRAVA NÁS ZAJÍMÁ

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

28 – 29 TĚLO NA TĚLO

KALEIDOSKOP

30 – 31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

ZA KATEDROU

32 ČLOVĚK BY MĚL CÍTIT ODPOVĚDNOST ZA SPOLEČNOST A PROSTŘEDÍ, VE KTERÉM ŽIJE

PEL-MEL

33 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na obálce: Petr Hejna
Iveta Levá, lanovkářka

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 26. ročník

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 066; 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 Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Dousek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungrman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 24. května 2021
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístovat 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





Vizualizace: Tubes a Atelier 6

Hledá se zhotovitel Dvoreckého mostu

MHD, cyklisté, pěší a vozidla IZS. Pro tyto účely bude postaven Dvorecký most spojující Prahu 4 s Prahou 5. Podle předpokladu by se mělo ulevit i Barrandovskému mostu, a to díky odvedení autobusů MHD. Délka mostu bude 388 metrů a široký bude 16 metrů. Rada hlavního města souhlasila začátkem června s vypsáním veřejné zakázky na zhotovitele stavby s odhadovanou délkou stavebních prací 30 měsíců. Výhodní vyústění mostu bude u Žlutých lázní severně od Jeremenkovy ulice, západní pak poblíž tramvajové zastávky Lihovar. Při hledání tvarového řešení se autoři inspirovali Františkem Menclm, který byl projektantem mostů pro hlavní město v první polovině 20. století. Mencl si podle nich dobře uvědomoval důležitost, aby most dobře zapadl do okolní zástavby a městské krajiny a nenarušoval svým vzhledem cenné panorama. Odhadovaná cena stavby je 972 milionů Kč. (red)

Stropní deska na Florenci projde rekonstrukcí

DPP připravuje jednu z největších staveb v rámci stávající sítě pražského metra co do rozsahu a koordinace jednotlivých prací. V příštích letech zrekonstruuje stropní desku a hydroizolační vrstvu nad celou stanicí Florenc, zmodernizuje vestibul a podchod, a v neposlední řadě postaví dvojici eskalátorů k nové odbavovací hale Ústředního autobusového nádraží Florenc. Samotná stavba potrvá 4,5 roku v několika etapách. Zahájení je předpokládáno na konci letošního roku nebo v prvním čtvrtletí



Foto: Archiv DPP

následujícího. Stavební práce budou probíhat z velké části za plného provozu metra, pouze s lokálními omezeními v dané části vestibulu či podchodu. Předpokládaná celková hodnota zakázky je 1,29 miliardy Kč (red)

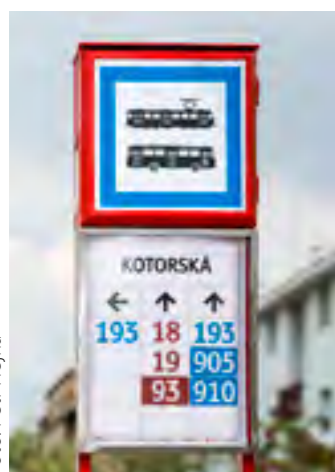


Foto: Petr Hejma

Od soboty 5. června 2021 došlo v provozu PID k několika trvalým změnám a úpravám. Jedná se hlavně o zavedení nové tramvajové linky 19 a s tím související změny ve vedení vybraných linek ve východní části Prahy.

TRAMVAJE

• **Nová linka 19** v trase Lehovce – Hloubětín – Kolbenova – Nádraží Vysočany – Palmovka – Biskupcova – Želivského – Strašnická – Kubánské náměstí – Koh-i-noor – Nádraží Vršovice – Otakarova (pouze v tomto smě-

PŘEDPRÁZDNINOVÉ TRVALKY

ru) – Náměstí Bratří Syнкů – Pražského povstání – Kotorská – Pankrác

- **Linka 5** je nově vedena v trase Sídliště Barrandov... Olšanské náměstí – Olšanská – Nákladové nádraží Žižkov – Biskupcova – Ohrada – Vozovna Žižkov (v nové pravidelné trase bude linka v provozu po ukončení výluky Hlavní nádraží – Husinecká)
- **Linka 13** je zkrácena do trasy Čechovo náměstí – Olšanské hřbitovy (v nové pravidelné trase bude linka v provozu po ukončení výluky Hlavní nádraží – Husinecká)
- **Linka 16** je nově vedena v trase Sídliště Řepy (Kotlářka)... Želivského – Vinohradské hřbitovy – Vinice – Černokostelecká – Depo Hostivař – Ústřední dílny DP
- **Linka 24** je nově zkrácena do trasy Březiněveská / Kobylysi... Otakarova (pouze v tomto směru) – Náměstí Bratří Syнкů (výstup v ulici Na Zámecké, nástup v obratišti tramvají)

Změny v zastávkách tramvají

Zřizují se zastávky:

- **Kotorská** (v obou směrech) v ulici Na Pankráci, u křižovatky s ulicí Na Veselí
- **Náměstí Bratří Syнкů** (směr Nádraží Vršo-

vice) v ulici Na Zámecké, přibližně 50 metrů za křižovatkou s ulicí Čestmírovou

- **Želivského** (směr Nákladové nádraží Žižkov) v ulici Jana Želivského, přibližně 100 m za křižovatkou s ulicí Vinohradskou.

Přemísťuje se zastávka **Pražského povstání** (pro oba směry) na náměstí Hrdinů.

AUTOBUSY

- Vybrané spoje linky **193** jsou zkráceny do trasy Šeberák – Pražského povstání.

Změny v zastávkách autobusů

Zřizují se zastávky:

- **Kotorská** (v obou směrech pro linky 193, 905, 910) v nově zřízené zastávce tramvají
- **Pražského povstání** (výstupní pro vybrané spoje linky 193) v zastávce linky 134 v ulici Děkanská vinice I
- **Pražského povstání** (směr Podolská vodárna pro linku 134) přibližně o 50 metrů vpřed do jízdního pruhu ulice Děkanská vinice I
- **Pražského povstání** (směr Nádraží Vršovice pro linku 193) do nově zřízené zastávky tramvají (red)

Z Barrandova do Holyně a výtahem na Jiřího z Poděbrad

DPP koncem května vysoutěžil v nadlimitních sektorových veřejných zakázkách zhotovitele dvou významných staveb, které plánuje zahájit letos v létě. Strabag Rail tak zajišťuje stavbu nové tramvajové tratě Sídliště Barrandov – Holyně (1. etapa), a to za 169 milionů Kč (přibližně o 40 % levněji než DPP předpokládala). Nová trať do Holyně se začala stavět v průběhu letošního června.

Výměna pohyblivých schodů, revitalizace stanice a vybudování bezbariérového přístupu ve stanici Jiřího z Poděbrad. Tak byla pojmenována veřejná zakázka v oblasti stejnojmenného náměstí. Tato



Foto: Petr Hejma

zakázka bude vyhotovena Společností Jiřího z Poděbrad ve složení Strabag a AŽD Praha, a to v hodnotě 1,289 miliardy. Stavební práce plánuje DPP zahájit letos v průběhu léta. (red)



Foto: Petr Hejma

Prázdninové linky 42 a 43

Populární turistické cíle v Praze spojí dvojice nových historických tramvajových linek 42 a 43, které budou fungovat na principu hop-on/hop-off za jednotné celodenní jízdné 200 Kč. Hlavní linka 42 bude v provozu denně, doplňková linka 43 ve středu odpoledne, o víkendech a státních svátcích. DPP na ně bude nasazovat 10 historických vozů pocházejících z let 1908 až 1962. Linka 42 je součástí programu V Praze jako doma, který organizuje Hlavní město Praha a Prague City Tourism na podporu turistického ruchu v metropoli. Turisté, kteří Prahu navštíví v rámci programu, si budou moci body ze svého voucheru vyměnit u turistických informátorů na lince 42 nebo v turistických informačních centrech Prague City Tourism za celodenní jízdenku platnou na obě historické linky. Provoz linek bude ukončen v úterý 31. srpna. Provoz historické linky 41 bude v době letních prázdnin přerušen, na trasu se vrátí od září. (red)

40 let lanové dráhy v ZOO v režii Dopravního podniku

„Vždyť lanová dráha je v provozu od září 1977!“ rozčilují se ti z vás, které číselný údaj v titulku překvapil. Dopravní podnik je však provozovatelem až od roku 1981, kdy začala lanová dráha znovu jezdit, a to po tříleté pauze způsobené vážnými stavebními technickými nedostatky a neúplnou dokumentací, kterou nebyl tehdejší provozovatel schopen od zahájení provozu napravit a přizpůsobit se tak tehdejšími technickým normám a legislativě. Pomoc při nápravě poskytly právě pražské Dopravní podniky. Provoz lanové dráhy zažil mnohé, od „běžného“ přerušení provozu (hlavně z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek), až po téměř likvidační povodně v letech 2002 a 2013, kdy byla v prvním případě dolní stanice zatopena kompletně, v druhém do výšky 3,1 metru. Za minulý „covidový“ rok byla lanovka v provozu jen 173 dní a přepravila 202 486 cestujících. (zbr)



Foto: Václav Holíč



Kolben navždy

Dne 11. května 2021 měl v České televizi premiéru dokument Kolben popisující v přibližně hodinové stopáži život slavného českého průmyslníka. Jeho slavné dny začínají 16. března 1888 získáním Gerstnerova cestovního stipendia, díky kterému společně s manželkou vyrazil do Spojených států. K popsání jeho zaměstnání u Thomase Alva Edisona či účasti ve „válce proudů“ mezi Westinghousem a Edisonem nám nezbyvá již místo, za redakci však dokument můžeme doporučit, a to nejen díky historickým záběrům na pražské tramvaje, ale i kvůli popisu života samotného Kolbena, tak např. porevolučních kroků vlády v rámci privatizace ČKD. (zb)

Autor prvního návrhu metra se narodil před 170 lety

Ladislav Rott (* 5. 6. 1851, † 27. 6. 1906) byl jedním z osmi dětí známého pražského velkoobchodníka s železem Vincence Josefa Rotta, který v roce 1840 založil na Malém náměstí na Starém Městě známou firmu V. J. Rott. Ladislav otcovu firmu převzal společně se svým bratrem Juliem v roce 1872 a po Juliově smrti v roce 1876 ji řídil sám. Firma stále vystupovala pod původ-

ním jménem zakladatele V. J. Rott a byla ve svém podnikání velmi úspěšná. A tak není divu, že se Ladislav Rott odvážil k podání prvního známého návrhu na stavbu pražské podzemní dráhy. První trať předpokládal ve směru Karlín – Staré Město – Nové Město – Podolí. Praha ale ještě na takovou myšlenku nebyla připravená a návrh byl odmítnut. (red)



Foto: archiv DPP



Dvě tuny baterií zrecyklovány

Společnost Ecobat ocenila DPP za minulý rok, a to za recyklaci 1949 kg použitých baterií. Můžeme se tak pyšnit osvědčením za přínos pro životní prostředí. Z uvedeného množství se podařilo recyklací získat 1267 kg kovonosných druhotných surovin (kobalt, zinek, lithium apod.), které budou opětovně využity při výrobě nových produktů. Podle statistik společnosti Ecobat se ročně v ČR vyřídí zhruba 45 procent baterií, což je zhruba 1700 tun, přibližně dalších 2100 tun baterií končí neznámo kde. Proto se i v naší firmě musíme chovat zodpovědně a odnášet baterie do sběrných nádob rozmístěných po areálech DPP. Má to smysl a o našich aktivitách se ví. (red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Ke svému desátému letošnímu zasedání se 18. května 2021 sešlo představenstvo Dopravního podniku, aby projednalo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2021, návrh nových obchodních podmínek DPP či zprávu o činnosti odboru Interní audit za rok 2020. Rovněž schválilo roční účetní závěrku a výroční zprávu společnosti Pražská strojírna, a. s. za rok 2020. Jedenácté zasedání představenstva 1. června mělo na programu závěrečnou zprávu personální profesní analýzy, rozhodnutí o výběru dodavatele k uzavření smlouvy na veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D pražského metra – úsek

Pankrác – Olbrachtova – stavební část“ a také návrh 1. změny investičního plánu na rok 2021. Představenstvo také schválilo roční účetní závěrku a výroční zprávu Střední průmyslové školy dopravní za rok 2020 a souhrnnou zprávu ze 7. zasedání výboru pro řízení rizik. Jako na ostatních zasedáních se i tentokrát zabývalo informacemi o aktuálních opatřeních souvisejících s rizikem nákazy covid-19.

Ve středu 19. května 2021 se na svém pátém jednání v tomto roce sešla dozorčí rada Dopravního podniku, aby projednala zprávu k roční účetní závěrce DPP za rok 2020, výroční zprávu za rok 2020 a ke zprávě auditora. Dále dozorčí rada přezkoumala ve smyslu ustanovení § 83 zákona o korporacích v plat-

ném znění zprávu o vztazích mezi propojenými osobami, ve které nenalezla žádné údaje, které by byly v rozporu se skutečným stavem. Doporučila valné hromadě schválit roční účetní závěrku, výroční zprávu a výsledek hospodaření DPP za rok 2020 a rozhodnout o rozdělení hospodářského výsledku společnosti dosaženého za účetní období roku 2020 v podobě ztráty ve výši 34 292 tis. Kč formou převodu na účet 428 - Nerozdělený zisk minulých let.

Dále dozorčí rada projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2021. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o obsazování pracovních míst a personálním přehledu manuálních profesí v DPP za období 1. 1.–30. 4. 2021. (red)



„Bude namísto technologická obměna. A když už se bude dělat, bylo by dobré využít nejmodernější technologie včetně bezpilotních souprav metra.“

Reagoval Eduard Palíšek, šéf českého Siemensu, na otázku, zda stáří trasy C představuje pro nasazení souprav bez strojvedoucích problém.

10. 5. 2021 – lidovky.cz



„Pokud se stát nadále bude ke stavbě stavět tak, že se ho netýká, ačkoliv je bezpochyby celonárodního významu, tak to samozřejmě pro Pražany bude znamenat, že v průběhu let výstavby nemusí zbýt peníze na spoustu jiných dalších investičních akcí.“

Odpovídal Pavel Vyhnánek, náměstek primátora pro oblast rozpočtu a financí, na pozici státu a jeho spoluúčasti při financování výstavby metra D.

2021 – Seznam Zprávy, studio Burza



„Ne, já zdravím všechny. Někdy zdravím i popeláře. Oni jak jsou oranžový a vysoko, tak jsou naši.“

Štěpán Šmehlík, řidič tramvaje a instruktor, v hlavních zprávách na CNN Prima News odpověděl na otázku, zda jsou řidiči, které nezdraví.

14. 5. 2021 – CNN Prima News, Hlavní zprávy



„Vznikla rekonstrukcí západní haly depa, ve které původně byla myčka vozů metra, což si vyžádalo výstavbu nové myčky v jiné hale depa a v roce 2004 i kompletní přestavbu celého kolejiště. K obracení vlaků slouží kolejové spojky v příjezdové trati, soupravy přijíždějí k nástupišti podle potřeb provozu po 1. či 2. staniční koleji.“

Citace Pavla Fojtíka k 15. výročí zprovoznění stanice metra Depo Hostivař.

26. 5. 2021 – blesk.cz



„Odbojová skupina EP. Tedy Pražských elektrických podniků, se stala základem bojových skupin tramvajáků. Ty byly řízeny z vojenského velitelství Josef. Během povstání bylo sídlo v budově vodo hospodářského ústavu v pražské Podbabě.“

Krátkou reportáž o bojovnicích Pražského povstání z řad Pražských elektrických podniků přinesl pořad České televize – Z Metropole.

8. 5. 2021 – Česká televize, Z metropole



„Máme hotové dva okruhy, několik výhybek, jedno křížení, malý modýlek vozovny, tři čtyři slepé koleje.“

Uvedl Karel Kratochvíl, vedoucí programu Kulturního centra Vozovna na Žižkově k novému tramvajovému kolejišti, které se nachází ve foyer centra.

20. 5. 2021 – Právo

Text: Jan Balíček a Martin Beneš
Foto: Petr Hejna a archiv JPA a JPT



DISPEČERSKÉ KANCELÁŘE NA KOLECH

DOPRAVNÍ PODNIK V PRŮBĚHU KVĚTNA PŘEVZAL SEDM NOVÝCH AUTOMOBILŮ VW TRANSPORTER 6.1. TATO VOZIDLA JSOU URČENA PRO ČINNOST POHOTOVOSTNÍCH SLOŽEK PROVOZNÍCH JEDNOTEK POVRCHOVÉ DOPRAVY – PROVOZNÍ DISPEČINKY TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ. ABY SE Z NICH STALY PLNOHODNOTNÉ POJÍZDNÉ KANCELÁŘE, ČEKAJÍ JEŠTĚ NA KOMPLETNÍ DOVYBAVENÍ.

Myšlenka vybavit tyto útvary velkoprostorovými vozidly vznikla v JPT a JPA již před několika roky. Agenda spojená s prací dispečerů v terénu je totiž velice široká a v průběhu dvanáctihodinových směn se mění nejen kvůli počasí, ale i skladbě a počtu mimořádných událostí. Otevřel se tedy prostor k zamyšlení, zda likvidačním složkám mimořádných událostí vozidel MHD nevytvořit pracovní podmínky srovnatelné s kolegy mimopodnikových složek.

Policejní inspirace

Jako ideální koncept se jevila dlouhodobě používaná a osvědčená varianta policejních „transporterů“. Vozidel, která rutinně zná snad každý ze situací, kdy se blíká auta snaží pražskými zácpami „prohoukat“ k místu dopravní nehody.

Police České republiky tyto pojízdné kanceláře používá od devadesátých let, postupem času svá vozidla vybavovala další potřebnou

technikou poplatnou době a jejím zvýšeným nárokům např. na bezpečnost provozu a posádek (světelné signalizační tabule umístěné a v neprovozním stavu sklopené na střeše vozidla apod.). DPP se od policie inspiroval a z výsledku dlouholeté snahy vzešlo velice podobné vozidlo.

Vlivem doby, která příliš nepřeje velkoprostorovým vozidlům a mnozí zákazníci na ně zanevěřili, se výběr vhodného vozidla poměrně zúžil právě směrem k VW Transporter.



Poslední provedení nazývané T6.1 je první modernizací 6. generace vozidla nepřetržitě vyráběného od roku 1950. Výroba začala v sídle VW ve Wolfsburgu a od roku 1956 dodnes se vyrábí v továrně v německém Hannoveru.

Osvědčené parametry VW

Transporter i ve svém posledním vydání nabízí legendární přednosti těchto vozů – prostornost, variabilitu a navzdory tomu velkou obratnost. Samozřejmou a logickou reakcí mnohých bývá, zda není vozidlo kvůli tomu do městských podmínek příliš velké. Pravdou je, že limitujícím faktorem je výška vozu. Ta včetně světelného výstražného zařízení umístěného na střeše vozu těsně přesahuje dva metry, nicméně dovoluje běžný vjezd a deponaci v garážích Centrálního dispečinku Na Bojišti.

V ostatních základních parametrech je Transporter překvapivě velmi podobný osobním vozidlům. Srovnáním např. s velkou, ale nikoliv rozměrově vybočující, Škodou Superb combi dojdeme k tomu, že délkou ji T6.1 přesahuje o necelých 5 cm, šířkou přesně o 4 cm a ano, výškou o téměř půl metru. Darem za větší výšku vozidla je skvělá ergonomie a výhled z vozu a celková pozice za volantem již ze své základní podstaty korigující nesprávný posez za volantem.

Ve světě dodávkových vozidel má Transporter téměř výlučně komfortní odpružení zadní nápravy trojúhelníkovými rameny s vinutými pružinami (dnes pouze vedle Mercedesu třídy V, dříve použito například v pověstném Mercedes-Benz W123 „piáno“).

VW TRANSPORTER T6.1 2.0 TDI 4MOTION DSG

Rozměry automobilu (d x š x v, mm)	4904 x 1904 x 1990
Rozvor náprav (mm)	3000
Zdvihový objem motoru (cm ³)	1968
Výkon motoru (kW při ot.min ⁻¹)	146/3800-4000
Točivý moment (Nm při ot.min ⁻¹)	450/1400-2400
Převodovka	DSG (7stupňová dvouspojková)
Pohon všech kol	4MOTION

Přestavba v režii DPP

Konkrétní specifikace vozidel pořízených DPP je velice široká a technicky zároveň sahá na samotný vrchol typové řady. Právě konfigurace pohonu je shodná například s vozidly krajských zdravotnických záchranných služeb. Pohonnou jednotkou je dvěma turbodmychadly přeplňovaný vznětový čtyřválec 2.0 TDI o výkonu 146 kW sprážen s převodovkou s automatickým řazením DSG. Provozu za snížených adhezních podmínek pomáhá pohon všech kol 4MOTION s uzávěrkou diferenciálu.

Jako základ vozidla byla použita prosklená osobní verze mikrobus, jehož úpravu prováděla firma Techsport, s. r. o. z Brna. Jedná se o společnost s mnohaletými zkušenostmi z oboru přestaveb vozidel čítajících paletu od asistenčních vozidel až po sanitní.

Na základě specifických požadavků provozních dispečinků byly provedeny úpravy

interiéru. V zadní části vozidla zůstala původní pouze trojlavice v pomyslné třetí řadě sedadel. Namísto druhé řady sedaček byl nainstalován stůl, na kterém je umístěna výpočetní technika. Sedačka spolujezdce byla upravena tak, aby ji bylo možno pro účely administrativní činnosti otočit proti směru jízdy.

Tramvajovo-autobusové odlišnosti

Zásadní změnou a úpravou „na klíč“ je vestavba vetknutá do zavazadlového prostoru, pro každý dispečink povrchové dopravy v mírně odlišném provedení. Zde je umístěna specifická výbava pro činnost dispečerů – od náhradních tiskopisů přes základní nářadí, posypový materiál až po pověstné „tágo“ (stavací klíč k přestavení směru výhybky).

Běžnou praxí při likvidacích mimořádných událostí je nutnost ponechání zvláštních výstražných světel v činnosti u odstaveného



Věděli jste, že...

- VW Transporter se vyrábí již od roku 1950?
- dispečerská vozidla tramvají najela za rok 2020 po Praze téměř 200 tisíc km a vozidla autobusů po Praze a Středočeském kraji téměř 300 tisíc km?
- upravená vozidla musejí být vybavena druhým pomocným akumulátorem?
- vozidla mají nezávislé topení určené k vytápění kabiny zejména při odstavení vozu u likvidací mimořádných událostí?
- číslo na boku vozidla není číslem evidenčním, ale jedná se o volací znak radiostanice vozidla (dvojku na začátku mají oblastní dispečerů tramvají, trojku dispečerů autobusů)?



vozidla. Z tohoto důvodu je třeba ponechat motor v činnosti a zároveň zabezpečit vozidlo proti vykradení nebo odcizení. Ve výbavě vozidla tak nesmí chybět dvoje klíče – druhé k uzamčení právě v uvedených případech.

Samostatnou kapitolou je elektrická palubní síť vozidla. Vzhledem k souběžné investiční akci týkající se tzv. mobilní kanceláře dispečera bylo třeba vozidlo osadit druhým akumulátorem – pro napájení měniče napětí 220 V sloužícímu jako zdroj energie pro hardwarovou část kanceláře. ■

Sedm Transporterů bude rozděleno mezi dispečerů tramvají a autobusů v poměru 3:4, přičemž JPT nahradí současné 3 vozy s výstražným světlem modré barvy (modrý maják), JPA 1 modrý a 3 oranžové majáky.

Mezi milovníky a majiteli transporterů se traduje, že ten, kdo jednou jezdí „těkem“, do žádného jiného vozu se mu už nechce nasedat. Srdečně přejme našim dispečerům podobné pocity z nových motoristických zkušeností a především tisíce ujetých kilometrů bez nehod. ■

JSME TU, ABYCHOM UNIKÁT ZACHOVALI

DÁMA POŽEHNANÉHO VĚKU BY MĚLA MÍT PRÁVO NA ODPOČINEK. PATŘÍ-LI OVŠEM K JEDNÉ Z NEJVĚTŠÍCH ATRAKCÍ METROPOLE A NAVÍC SPOLEHLIVÉ, OČEKÁVÁ SE OD NÍ, ŽE BUDE MINIMÁLNĚ DALŠÍCH 130 LET SLOUŽIT A DĚLAT LIDEM RADOST. V PŘEDVEČER NAROZENIN LANOVKY NA PETŘÍN JSME SE VYDALI ZA DVĚMA KOLEGY, KTERÍ JÍ DÁVAJÍ ŽIVOT – LANOVKÁŘKOU IVETOU LEVOU A VEDOUCÍM PAVLEM KEJHOU.



Jste tu kvůli výročí lanovky, ale vy se budete moci také jedním pochlubit...

Příští rok v září to bude 30 let, kdy jsem přišla na místo lanovkářky. S nápadem za mnou přišla kamarádka – pracovaly jsme spolu v restauraci a společně tam také skončily. Její maminka na lanovce pracovala a potom, co se ukázalo, že je tu místo pro obě, tak jsme v rozpětí dvou měsíců nastoupily. Moc jsem o této pozici tehdy nepřemýšlela, práce byla potřeba, tak jsme vyrazily. A řekly jsme si s kamarádkou, že tak na dva roky. A podívejte se, jak to dopadlo...

Předpokladem pro takovou věrnost je zajímavá práce, dobrý kolektiv...?

... a jistota práce, což se potvrdilo v covidovém období, kdy spousta lidí jinde přišla o práci. Ano, jsme malý kolektiv, všichni se dobře znají a jsou fajn. Občas se kolegyně a kolegyně časem mění, tak to tu nemáme stereotypní. Ale víte co, kdyby se tu člověku nelíbilo, nemohl by tu tak dlouho vydržet.

Byla to klasická směna, kdy přišly davy cestujících a jezdili jsme nonstop nahoru a dolů. Jedna paní to nevydržela a pustila se do nás: Nevidíte, kolik je tady lidí? Snad můžete přistavit další vagon.

Ale cestující jsou někdy kapitola sama pro sebe. Co třeba v době petřínské sjezdovky?

Nával lyžařů, snowboardistů a sánkařů letos opravdu byl. Trochu problém vznikala, když museli mít lyže v obalech, ale nakonec to všichni zvládli tak, aby pravidlo splnili. Další



kapitolou bývají cyklisté, takže někdy je to s cestujícími samozřejmě trochu komplikované, ale to nemůže změnit to, že mě ta práce baví. A když mám směnu napsanou na lanovce v zoo, je to další zpestření.

Co vlastně musíte ke své práci splňovat? Co vás čeká po příchodu na stanici?

Jednou za tři roky musíme projít zkušebními testy, což byl základ už při nástupu. Ráno připravíme stanici tak, aby bylo vše funkční. Během směny jsme u tzv. tyče, tedy v místě vstupu cestujících do přepravního prostoru, kterou zavíráme ve chvíli, kdy se kapacita naplní. Samozřejmostí je samotné odbavení cestujících nebo časté odpovědi na nejrůznější otázky. Po hodině se střídáme, jedna jsme ve voze, druhá tady u odbavení. Stejně

tak jsou dva kolegové a kolegyně nahoře na Petříně. Fungujeme tedy ve čtyřech lanovkářích v jedné směně, které jsou dopolední a odpolední.

Co takhle některý z pověstných zážitků?

Jedna z perel, kterou jsem zažila a dnes se už traduje, byl příběh paní s vnučkou, která se zajímala, kolik platí děti. Tak jsme jí vysvětlili, že od šesti do patnácti je to za polovic. Smutně se podívala na holčičku a řekla: No vidíš, to máme ale smůlu, je už půl čtvrtý...

Máte na lanovce oblíbené místo?

Bezkonkurenční pohled je z Nebozízku, to se prostě neokouká. Letos jsem si speciálně fotila při ranní zkušební jízdě místo, kde se vozy míjejí a kolem byla netknutá zasněže-

ná krajina. Sice nám tam občas projdou i lidé a zvířata je tu plno, ale tohle ráno to bylo bezes top. Jinak vedle zajíců je tu spousta veverek a jednou se pár jízd jako černý pasažér vozil na podvozku bažant. Přežil to bez újmy na zdraví. Jeden rok jsme ve stráni měli i pávy, sedávali i na střeše strojovny.

Můj děda jezdil od roku 1942 za vozovnu Žižkov a babička z druhé strany jezdila od počátku padesátých let na Pankráci. Sice u tramvají nejsem, ale u kolejových vozidel pod stejnou firmou pokračuji v rodinné tradici.

Iveta Levá, lanovkářka

Stále reálnější obrysy dostávají plány na nové vozy. Jak se na ně těšíte?

Na nové vozy se těšíme, s kolegy o nich mluvíme. Ale vzhledem k tomu, že mám šest let do důchodu... Víte, jak dnes všechno trvá. Ale pořád doufám, že se ještě jako zaměstnanec svezu.

Petřínská lanovka se dožívá velkého výročí. Co byste jí popřála?

Popřála bych lanovce hodně spokojených zákazníků, ať jí to jezdí co nejlépe a nejdéle.

Pane Kejho, v jaké kondici se petřínská lanovka dožívá 130 let?

Dnes tu máme lanovku třetí generace, která je v provozu od roku 1985, tj. 36 let. Za tuto dobu převezla téměř 56 mil. cestujících, tedy třikrát více než její předchůdkyně. Nejvíce cestujících bylo přepraveno v roce 2019, a to 2 230 373. I v covidové době, kdy byl provoz omezen, se s ní svezlo něco přes milion cestujících. I když je to již stařenka, tak už nějakou dobu lanovka patří mezi nejvíce navštěvovaná místa v ČR a za to jsme samozřejmě rádi.

To ovšem vyžaduje péči...

K tomu, abychom lanovku udrželi v co nejlepší kondici, v provozuschopném stavu a zajistili co největší bezpečnost, nám primárně slouží třítydenní odstávky, při kterých se snažíme vše připravit na půlroční provozní období. Jde pořád o opakující se proces kontrol, servisu, revizí a oprav. K tomu je potřeba rutina a proto jsem rád, že na technických pozicích se lidi příliš nemění. Každý má svoji práci, všichni na sebe spoléhají, vědí, co mají dělat. I když se objeví nečekané poruchy, jsou tu lidi zapálení pro věc, dokážou si poradit a to mě těší, jsem za to rád a patří jím za to dík.



Co zásadního lanovku v nejbližších letech čeká?

Pevně věřím, že se lanovka dočká nových vozů a rekonstrukce tratě. Dnes jsme již ve fázi, kdy se aktivně zabýváme designem nových vozů a jakmile budeme znát konečný návrh, přistoupíme k výběru zhotovitele. Zhotovitel vozů bude úzce spolupracovat i na podobě tratě, protože s novými vozy přijde i změna bezpečnostní brzdy a tím i nové požadavky na parametry, např. podloží, založení a tvar betonové desky, uložení kladek pro vedení lana, ukotvení kolejnic a další.

Co vám dělá radost a co vás naopak umí potrápít?

Po technické stránce mi dělá radost elektrická část pohonu, která byla před 2,5 roky rekonstruována. Dnes máme kompletní moderní pohon, který se dá pořád rozvíjet a SW vylepšovat. To nám umožňuje sledovat stále více veličin, což je při diagnostice důležité. Co mě naopak za poslední dobu potrápilo? Asi nejvíce nápravy. Jezdíme na loukoťových kolech a jejich úprava navařováním je po-

měrně složitý proces, a protože se tento úkon nedá dělat donekonečna, museli jsme najít řešení. Naštěstí se podařilo, Pražská strojirna nám zajistí odlití nových kol, která nám zaručí bezproblémový provoz až do výměny vozů.

Jaký je váš vztah k petřínské lanovce? Co byste jí popřál k narozeninám?

Je to takové moje další dítě, „čím starší, tím větší starosti“. Stala se mojí srdeční záležitostí. A co bych jí popřál? Kolegyně už přála hodně spokojených cestujících, za sebe bych popřál bezporuchový provoz, co nejdelší zachování historického mechanického pohonu ve strojovně a aby vozila lidi co nejdéle.

Neměli bychom zapomenout, že do vaší správy patří lanovka v zoo. Je to 40 let, co DPP převzal její provoz. Musíte ji bránit, aby oproti Petřínu nebyla „chudou příbuznou“?

Jako „chudou příbuznou“ bych ji nenazval. Je sice v poměru s petřínskou menší, ale i tak se těší velké oblibě. A bránit ji rozhodně nemusím. Investice do lanovky ze strany vlastníka (Zoo Praha) jsou přiměřené a DPP v rámci údržby také uvolňuje nemalé finance. Podařilo se tak v rámci 10leté opravy rekonstruovat celou mechaniku i hydrauliku pohonu. Po 40 letech provozu to bylo již potřeba. Teď si budeme přát, aby se vrátili návštěvníci do zoo a přišli se k nám také projet. Těch, co již naše služby využilo, bylo přes 8,3 milionu. ■



BRONZOVÁ TABULE SE ZÁKLADNÍMI ÚDAJI JE ZACHRÁNĚNA A V SOUČASNOSTI SE NACHÁZÍ VE STROJOVNĚ

Text: Kolektiv Autoškoly JPA a Petr Vítů
Foto: Petr Hejna a Petr Vítů



AUTOBUSY, VOZIDLA LINKOVÉ OSOBNÍ DOPRAVY, TROLEJBUSY, CYKLISTÉ, VOZIDLA IZS A TAXI, TO JSOU NEJČASTĚJŠÍ UŽIVATELE VYHRAZENÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ V PRAZE

OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY

DALŠÍM TÉMATEM NAŠEHO MINI SERIÁLU PRO ŘIDIČE JE PROBLEMATIKA VYHRAZENÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ BUS, KTERÉ JSOU NA VOZOVKÁCH VIDĚT ČÍM DÁL ČASTĚJI. JAKÁ PRAVIDLA V PRUZÍCH PLATÍ? MUSÍ ŘIDIČI TYTO PRUHY VYUŽÍVAT A MŮŽE DO VYHRAZENÉHO PRUHU I ZÁJEZDOVÝ AUTOBUS? ODPOVĚDI NEJEN NA TYTO OTÁZKY NALEZNETE NA TĚTO DVOUSTRANĚ.



Jak poznat vyhrazený jízdní pruh?



„Vyhrazený jízdní pruh“
IP 20a



„Konec vyhrazeného jízdního pruhu“
IP 20b



„Vodorovné značení“
V15

Co říká zákon?

Vyhrazený jízdní pruh (vyhláška č. 294/2015 Sb.)

Značka vyznačuje vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, vozidla linkové osobní dopravy a trolejbusy a jeho situování ve vztahu k ostatním jízdním pruhům. Vyhrazený jízdní pruh je současně na pozemní komunikaci vyznačen vodorovnými značkami, zejména „Podélná čára souvislá“ nebo „Podélná čára přerušovaná“ a nápisem „BUS“. Ve spodní části značky nebo na dodatkové tabulce lze vyznačit dobu, po kterou je jízdní pruh vyhrazen.



VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH S VYZNAČENOU DOBOU, PO KTEROU JE JÍZDNÍ PRUH VYHRAZEN. V PŘÍPADĚ VYHRAZENÉHO JÍZDNÍHO PRUHU PRO JINÝ DRUH VOZIDLA (NAPŘ. TAXI, CYKLISTA, IZS APOD.) SE DO MODRÉHO POLE VYZNAČÍ PŘÍSLUŠNÝ SYMBOL NEBO VHDNÝ NÁPIS.



VÝJEZD ZE ZASTÁVKY DO VYHRAZENÉHO PRUHU PRO AUTOBUSY, VOZIDLA LINKOVÉ OSOBNÍ DOPRAVY, TROLEJBUSY A CYKLISTY V ULICI BROUMARSKÁ

Jak se má chovat řidič...

... pro kterého je pruh vyhrazen:

- nemá povinnost užít vyhrazeného pruhu,
- před vyjetím z vyhrazeného pruhu dává znamení o změně směru jízdy,
- přesvědčí se, zda výjezdem neohrozí zejména řidiče ostatních vozidel jedoucích stejným směrem, klade přitom důraz na rychlost a vzdálenost těchto vozidel,
- vyhrazený jízdní pruh může být řízen i světelnými signály pro tramvaje.

... jedoucí v přilehlém jízdním pruhu:

- na vyhrazený jízdní pruh v úrovni vozovky se smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo

vyžadují-li to zvláštní okolnosti. Při vjíždění do vyhrazeného jízdního pruhu nesmí řidič ohrozit ani omezit vozidlo jedoucí v tomto jízdním pruhu,

- je-li jízdní pruh zvýšený nad nebo snížený pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak oddělený například obrubníkem se smí přejíždět jen příčně, a to na místě k tomu přizpůsobeném,

- v okamžiku, kdy řidič autobusu dá znamení o změně směru jízdy, snížíme rychlost a umožníme autobusu vyjetí z vyhrazeného pruhu. V případě, kdy samotné zpomalení vozidla nestačí, jsme povinni zastavit vozidlo.



Víte, že do vyhrazeného jízdního pruhu s piktogramem autobusu může vjet i řidič linkové osobní dopravy (zájezdového autobusu)? Výjimkou je situace, kdy je na značce dodatková tabulka POUZE MHD.



IP 20a



IP 19

Zeptali jste se:

Jaká pravidla platí pro stále častěji využívané koloběžky?

D. N.

Z hlediska provozu na pozemních komunikacích platí pro jezdce na koloběžce stejná pravidla jako pro jízdní kola.

Napadají vás další dopravní situace, které si zaslouží naši pozornost?

Napište nám na: internikomunikace@dpp.cz



PŘÍŠTĚ: Samostatnou kapitolou jsou vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, kterými se budeme zabývat v dalším díle.

TRAMVAJ VŠUDE, KAM SE PODÍVÁŠ

JAK NAPOVĚDĚLA KRÁTKÁ AKTUALITA Z DUBNOVÉHO ČÍSLA, PŘÍTOMNOST STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY A HLAVNĚ MUZEA MHD PROZRAJUJE NOVÉ GRAFFITI NA BÝVALÉ TRAFICE PŘED JEHO BRANAMI. V KRÁTKÉM ROZHOVORU JSME VYZPOVÍDALI AUTORA GRAFFITI MATĚJE ŠRÁMKA, KTERÝ ZAŽIL „DÉJÀ VU“, PROTOŽE V OKOLÍ VOZOVNY VYRŮSTAL.



BÝVALÁ TRAFIKA PŘED BRANAMI MUZEA MHD, KTERÁ BUDE NOVĚ SLOUŽIT JAKO PRODEJNA VSTUPENEK, JÍZDENEK, PROPAGAČNÍCH PŘEDMĚTŮ A SUVENÝRŮ. ZAJÍMAVOSTÍ JE EVIDENČNÍ ČÍSLO TRAMVAJE (2275), JEJÍŽ REÁLNÝ PŘEDOBRAZ BYL ÚČASTEN REKONSTRUKCE ATENTÁTU NA ŘÍŠSKÉHO PROTEKTORA REINHARDA HEYDRICHA. ZDA BYL VŮZ ÚČASTEN PŘÍMO ATENTÁTU, SE PROZATÍM NEPODÁŘILO PROKÁZAT. VŮZ BYL VYRAZEN V ROCE 1974.

Co vás prvního napadlo, když jste se dozvěděl, že budete zdobit bývalou trafiku před chráněnou technickou památkou v podobě Muzea MHD?

Byl jsem rád za práci a také je sympatické se po dvaceti letech vrátit zpět kousek od místa, kde jsem vyrůstal. Vozovna Střešovice byla samozřejmě důležitou stavbou mého dětství a okolí, kde jsem žil. Pořád jsme chodili koukat za plot na různé atypické či montážní vozy tramvají.



Kolik času jste věnoval přípravě malby a jak náročná realizace tramvaje byla?

Nejdříve jsem kreslil návrh na tramvaj T3, pak mi bylo sděleno, že chtějí spíše historickou tramvaj, tak jsem opět zasedl k počítači a udělal historickou. Skica trvala necelé dva dny a samotná realizace pak také dva dny.

Setkal jste se již s nějakou reakcí na toto dílo?

Při realizaci na místě se pár lidí zastavilo s kladným ohlasem...

Máte k dopravě bližší vztah? Samozřejmě kromě cestování po Praze...

Už od mala jsem měl rád hlavně vlaky a tramvaje. Děda bydlel v ulici Stroupežnického a tam tahali lokomotivy tramvaje z fabriky do provozu a na Smíchovské nádraží. To mě tehdy dost fascinovalo a postupem času jsem si vybudoval k vozům a vagonům vztah. Nebudu lhát, když řeknu, že skoro každý graffiti umělec má k vlakům a dopravě nějaký vztah. Miluju městskou dopravu, hlavně kolejová vozidla. Fascinují mě různá místa v Praze, kde vlak protíná zástavbu.

S tím určitě souvisí i to, že vyrábíte modely vozů metra. Můžete nám je blíže popsat?

Přesně tak, jedná se o napodobeninu ruského metra typu Ečs, vše ručně zpracované z tvrzeného polystyrenu a barveno třemi vrstvami

fasádních barev. Spíše bych řekl, že se jedná o sběratelský kus než o věrnou kopii, a to v měřítku 65x12x10. Zatím jsem udělal deset kusů a jeden prototyp, modely se dají koupit v pražském Grafficonu.

Vaši hlavní pracovní náplní je úprava trafostanic. Jak těžké je stále nacházet nové inspirace k výzdobě těchto staveb?

Už sedmým rokem malujeme trafostanice pro PRE (na posledním snímku – pozn. red.). V tomto směru jsem tam spíše jako dělník a většinou je to tak, že dostaneme hotový návrh, který pouze překresluje. Některé návrhy jsem dělal sám a inspirací mi je vše kolem mě, a svět, ve kterém se pohybuji, ale je těžké to udělat tak, aby malba a provedení uspokojilo všechny. Proto se převážně věnuji své autorské tvorbě, kde můžu malovat, co chci já.

Pokud by existovala jen jedna stavba, kterou byste rád vyzdobil, která by to byla?

To si nedovedu ani představit, že by byla jen jedna. Samozřejmě mám vysněná místa, ale kdybych měl řešit jen jedno místo, asi bych graffiti ani nedělal. Malování graffiti je pro mě právě o těch místech. Je pro mě krásné vidět, jak se graffiti dokáže přizpůsobit konkrétní ploše, místu. To, jestli je to povolená plocha nebo ilegální místo, o tom se nebavím, to už je každého jedince věc, kde maluje. Já mám rád na práci čas a klid.

VSTUP BEZ OMEZENÍ S POŘADOVÝM ČÍSLEM 46

STANICE METRA KARLOVO NÁMĚSTÍ PŘIVÍTALA 25. KVĚTNA 2021 PRVNÍ VOZÍČKÁŘE A RODIČE S KOČÁRKY. JE TOTIŽ JAKO 46. V POŘADÍ BEZBARIÉROVÁ DÍKY DVĚMA DVOJICÍM NOVÝCH VÝTAHŮ, KTERÉ ÚSTÍ U VSTUPU DO VÁCLAVSKÉ PASÁŽE VE VÁCLAVSKÉ ULICI. ZDE DPP VYBUDOVAL BEZBARIÉROVOU AUTOBUSOVOU ZASTÁVKU, KDE NOVĚ ZASTAVUJE LINKA 148. PŘEDSTAVME SI SLOŽITOU VÝSTAVBU VÝTAHŮ, O KTERÉ DP KONTAKT INFORMOVAL JIŽ V Č. 3/2020, PŘEHLEDNĚ.

Karlovo náměstí - základní data:

- Stanice uvedena do provozu 2. 11. 1985
- Typ: ražená, trojlodní, pilířová
- 13. 8. 2002 stanice zaplavena, po rekonstrukci otevřena 16. 12.
- 9. 10. 2018 – 16. 8. 2019 uzavřen vestibul Karlovo nám. z důvodu rekonstrukce eskalátorů
- 29. 4. 2019 zahájena výstavba bezbariérového přístupu
- 25. 5. 2021 se stanice stala bezbariérovou



Technologie výtahů BREMA:

- Výtahy V1 a V2 z uliční úrovně do přestupní chodby: v jedné šachtě, zdvih 33,81 m
- Výtahy V3 a V4 z přestupní chodby na nástupiště: každý v samostatné šachtě, zdvih 7,42 m



Zajímavosti bezbariérového vstupu:

- V přestupní chodbě osazen tlakový uzávěr o hmotnosti 3,5 tuny jako součást ochranného systému metra
- Všechny výtahy mají nosnost 1000 kg s kapacitou 13 osob
- Přestupní chodba má spád pouze 0,3 %
- Výtah je 10. možností výstupu ze stanice na uliční úroveň
- Stavba trvala celkem 745 dní (ražba 570 dní)
- Cena: téměř 270 mil. korun
- Zhotovitelem je sdružení firem HOCHTIEF CZ a Energie – stavební a báňská



Stavební parametry výtahů:

- Hloubka výtahové šachty v objektu Václavská č. 14: 33,8 m
- Délka přestupní chodby: 62 m
- Konstrukce ve stanici betonována z úrovně terénu ve Václavské ulici přes provedený vývrt z přestupní chodby do středního tunelu
- Termín dokončení oddalovala nemožnost pracovat v noci a využít tržací práce odstřelem. Stavba narážela na komplikovanou geologii, probíhala za plného provozu metra
- Hloubení šachet a ražba přestupního tunelu představovaly 5200 m³ materiálu, tedy cca 520 kontejnerových nákladních aut



Bezbariérovost pražského metra:

- Historicky první, částečně bezbariérový vstup vznikl v roce 1986 ve stanici Vyšehrad – instalace nájezdové rampy ve směru z centra
- První osobní výtah DPP vybudoval ve stanici Hlavní nádraží v roce 1992
- 45. bezbariérově přístupnou stanicí se stal Opatov (16. 12. 2020)
- 47. stanicí bez bariér bude Jiřího z Poděbrad (předpoklad 2023)
- Projekční práce se dále týkají stanic: Flora, Malostranská, Křižíkova a Českomoravská
- Praha se zavázala do roku 2030 zajistit bezbariérové přístupy do všech stanic metra, zbývá jich 15

Text: Miroslav Grossmann
Foto: Petr Hejna, Zuzana Mašková a Jan Forejt



SRDCEM PRAHY 4 AŽ NA PANKRÁČ

SVÝM ROZSAHEM SE JEDNALO NA POMĚRY POUHÉ REKONSTRUKCE TRATĚ, JAK BY NAPOVÍDAL NÁZEV, O AKCI ZCELA NEBÝVALOU. SLOŽITOU PROJEDNÁVÁNÍM, PŘÍPRAVOU, REALIZACÍ. STAVEBNÍ ČINNOST NA TRAMVAJOVÉ TRATI, KTERÁ PROCHÁZÍ SRDCEM PRAHY 4 Z NUSELSKÉHO ÚDOLÍ AŽ NA PANKRÁČKOU PLÁŇ, ZKOUŠELA MOŽNOSTI DOPRAVNÍHO PODNIKU I TRPĚLIVOST MÍSTNÍCH.



Celá akce s nepraktickým názvem **RTT Vladimírova – Tábořská – Na Pankráči – Na Veselí – Soudní** začala už loni na podzim, kdy došlo k rekonstrukci horní části trati, tedy v ulicích Na Veselí a Soudní, a rovněž k novostavbě větve v ulici Na Pankráči od křižovatky Na Veselí až po Hvězdovu ulici, tedy na Pankrác.

Letošní pokračování stavby bylo ještě o kus větší sousto, protože si vyžádalo mimořádně rozsáhlé práce na náměstí Hrdinů a zasáhlo i rušnou Tábořskou ulici včetně podjezdu pod magistrálou.

Právě podjezdy pod magistrálou jsou téma, kterými lze uvést toto pojednání. Pro tramvajovou trať z Nuselské až k Vozovně Pankrác a její okolí vznikla v roce 2016 konceptní studie Institutu plánování a rozvoje, která uvažovala variantně se zasypáním podjezdu Tábořská pod magistrálou. K naplnění této verze však nedošlo a stejný výsledek měla následná diskuse o obdobném záměru s podjezdem magistrály v ulici Na Veselí.

Z pohledu tramvajové dopravy nelze označit za příznivé, že se **nepovedlo napojit pankráčskou vozovnu přímo na trať v Tábořské** prostřednictvím koleje vedené kolem soudu, takže zatahování a vyjíždění z vozovny bude nadále s mnoha zbytečnými kilometry navíc. Ledaže by se v budoucnu podařilo výrazně rozšířit tramvajovou síť směrem na jih...

Co se však z konceptní studie naplnit podařilo, je **zásadní zlepšení přestupů mezi tramvají a metrem na náměstí Hrdinů, tedy na**

RTT Vladimírova – Tábořská – Na Pankráči – Na Veselí – Soudní

Termín výluky: 19. 9.–27. 11. 2020 pro 1. etapu
a 27. 3.–4. 6. 2021 pro 2. etapu

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy

Obstaratel: IDS, a. s.

Zhotovitel: Eurovia CS, a. s.

Projektant: Metroprojekt Praha, a. s.

Rozsah prací: rekonstrukce tramvajového svršku a spodku včetně odvodnění, výstavba trati Na Veselí – Pankrác, zastávky Nuselská radnice do centra, Palouček, Pražského povstání, Kotorská, Na Veselí oba směry, Pankrác společná pro oba směry, napájení zastávkových označků, vozovky a chodníky na náměstí Hrdinů, u zastávky Palouček, u zastávky Nuselská radnice, mazníky kolejí v oblouku Na Veselí – Soudní, úprava opěrné zdi u vyústění z ulice Na Veselí do ulice Na Pankráči, 3x elektrické ovládání a ohřev výhybek v nové kolejové křižovatce Na Veselí – Na Pankráči, trolejové vedení, detekce tramvají pro SSZ, dráhové kabely, definitivní dopravní značení, přeložky a ochrany sítí

Pražského povstání. Posun tramvajových zastávek o 150 metrů níže přímo mezi 2 zatíženými křižovatkami, kde není dostatek místa na délku ani na šířku, byl odvážnou myšlenkou, která však získala zejména všeobecnou politickou podporu.

Pro naplnění předpokladů těsného přestupního uzlu s minimální docházkou bylo třeba mimo jiné rozšířit komunikaci směrem do parku, provést přeložky sítí, zásadně přestavět obě řízené křižovatky, zřídit tramvajové ostrůvky a také přechody k nim z obou stran. Výsledkem je čtyřfázové řízení na obou

zmíněných signalizacích, které je v těsné dynamické koordinaci s proměnnou délkou cyklu. Je zajištěna rovněž detekce a preference tramvají a autobusů, avšak i při vkládání fází je v dané dispozici už z principu dosti omezená. Zastávky navíc nejsou dimenzovány na dva plnohodnotné tramvajové vlaky.

S ohledem na oddálení zastávky Pražského povstání od obytné zastávky části sídliště dochází ke **zřízení zcela nových zastávek Kotorská** u křižovatky s ulicí Na Veselí ve vzdálenosti ani ne 300 metrů od sousední zastávky. Jsou řešeny jako ostrůvek pro jeden vlak.



NA STAVBĚ SE DÍKY DEŠTIVÉMU POČASÍ LETOS NEPRÁŠILO TOLIK, JAK BYLO OBVYKLÉ V MINULÝCH LÉTECH. ALE NASTÁVALY JINÉ KOMPLIKACE...



SNÍMEK Z NÁMĚSTÍ HRDINŮ UKAZUJE JEN ČÁST TOHO, CO BYLO TŘEBA VYKONAT K PŘESUNU TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK K METRU. NOVÁ ŠACHTA, VODOVOD. VPRAVO NAHOŘE PAK RÝHA PRO PŘEKLÁDANÉ SÍŤE A MÍSTO, KAM SE NAKONEC ROZŠÍŘOVALA VOZOVKA



Pokud se vydáme z Pražského povstání opačným směrem, tedy po Tábořské ve směru dolů a do podjezdu, zde zůstala základní dispozice zachována. Zastávky **Palouček** se nacházejí v mírně odlišných polohách a nově jsou prostřídány, přičemž trať mezi nimi kličkuje v obloucích s vysokým poloměrem. Důvodem je rozšíření ostrůvků, v tomto případě bez posunů chodníkových obrub.

Nejnižší položený pár zastávek **Nuselská radnice** ve směru do centra ztratil svůj původní charakter s nástupem z vozovky. Nově je zastávka bezbariérová formou ostrůvku. Jeho vybudování si i zde vyžádalo rozšíření komunikace směrem do chodníku, včetně provedení přeložek sítí. Ve směru z centra zůstává zastávka zatím původní s nástupem z vozovky. V budoucnosti bude zřízen mys.

Na zastávkách jsou zřízeny základy pro čekárny nového typu, které město bude v nadcházejícím období pořizovat. Přípraveny jsou také základy pro větší digitální označnický.

Nástupiště mají povrch z kamenné mozaiky. S ohledem na jízdu autobusů po kolejích je povrch trati v zastávkách vyřešen pomocí speciálních železobetonových prefabrikátů,

kteří eliminují deformace krytu od brzdících a rozjíždějících se autobusů.

Provoz autobusů zde přitom byl předmětem jednání ještě v průběhu stavby samotné mezi samosprávou Prahy, samosprávou Prahy 4, Dopravním podnikem a Ropidem tak, aby byla nalezena shoda nad modelem provozu. Aby nová trať na Pankrác o délce 230 metrů nezůstala osiřelá, je nutné přivést po Tábořské další tramvajovou linku. Ponechat v takovém případě ještě souběžný provoz autobusové linky 193 v původním rozsahu se jevílo jako nevhodné.

Výsledným řešením je ukončení části spojů linky 193 už na Pražského povstání. **Tramvaj, která je přivedena na pankráckou pláň, je nová tangenciální linka 19**, která míří z Lehovce po své dřívější trase na Kubánské náměstí, dále po Vršovické na náměstí Bratří Synků a po Tábořské až na Pankrác.

Ještě se dluží dodat pár vět o stavebním řešení trati. Předchozí konstrukce trati byla zřízena v letech 1985 a 1986 na velkoplošných BKV panelech. V některých místech vykazovala i přes četné opravy mnoho poškození a vynutila si několik snížení rychlosti až na 10 km/h. Nyní je trať zřízena novou konstrukcí pevné jízdní dráhy se žlábkovou

kolejnicí s pružným upevněním na betonové desce. Povrch je realizován asfaltový. Vyjma už zmíněných zastávek.

I s ohledem na předpokládané dopravní kongesce, které může vyvolat nové řešení uzlu na Pražského povstání, byly do projektu doplněny betonové tvarovky podél trati ve směru z centra, a to od Paloučku až na Pražského povstání. Ve směru do centra byly tyto bumlíky doplněny do oblouku mezi zastávkou Nuselská radnice a křižovatkou s Vladimírovou.

Kromě dvou zmíněných signalizací na Pražského povstání (SSZ 4.407 Tábořská – Na Pankráci, SSZ 4.414 Na Pankráci – Děkánská vinice) současně se stavbou obnovila Technická správa komunikací dva semaforey nad zastávkou Palouček, a sice SSZ 4.429a Tábořská – Lounských a 4.429 b Tábořská – Petra Rezka. I na nich je zřízena detekce tramvají a počítá se s preferencí, avšak nestihla se dokončit k uvedení tratě do provozu.

V příštích letech naváže úprava celého uličního prostoru v Tábořské, kterou již nebude provádět Dopravní podnik.



Nová trať na Pankrác

Měří 230 metrů. Vede ulicí Na Pankráci od ulice Na Veselí ke Hvězdově. Postavena byla už na podzim 2020, ale ještě na nějakou dobu zůstala parkovištěm. 4. června 2021 se dočkala provozu, o který se stará linka číslo 19. Nešlo tak zcela o novostavbu trati. Tramvaje zde jezdily v první polovině 70. let minulého století, než přišlo metro. Torza kolejnic přesto dlouho přežívala pod parkujícími auty. O vzkříšení tramvají na Pankrác se postaralo rovněž metro. Výstavba děčka přerušila provoz stanice Pankrác na současném „céčku“ a tramvaj bude plnit roli náhradní dopravy.

Přestože výluka stanice metra se ještě nepříblížila, tramvajové koleje už jsou dokončené a bylo možné zahájit provoz nové pravidelné linky 19, která míří na Lehovec. Vzhledem k tomu, že provizorní konečná na Pankráci je provedena kusou kolejí (a pouze jednokolejná), budou sem zajíždět pouze obousměrné vozy. Koleje zatím vedou jen k Hvězdově ulici. Plány jdou dál. Probíhají projekční práce na prodloužení trati přes Pankrác o dalších 380 metrů za ulici Na Strži, kde by měla vzniknout další úvratová konečná. Dočasně?

Text: Martin Košek
Foto: Ondřej Volf

VÝCVIKOVÝ KLOUBOVÝ SOR PŘIPRAVEN

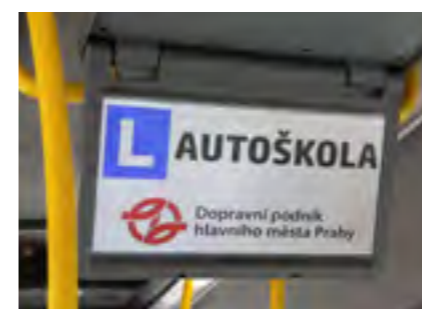


VŮZ Č. 6604 S TĚMĚŘ 700 TISÍCI NAJETÝMI KILOMETRY PROŠEL V HOSTIVAŘSKÝCH DÍLNÁCH ROZSÁHLOU OPRAVOU
FOTO: ARCHIV JSVA

V SOUČASNÉ DOBĚ JE VOZOVÝ PARK AUTOBUSŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU TVOŘEN V DRTIVÉ VĚTŠINĚ VOZY TYPU SOR NB 12 A NB 18. AUTOŠKOLA DPP PROVÁDÍ AKTUÁLNĚ VÝCVIK PRO SKUPINU D POUZE NA AUTOBUSECH IVECO CROSSWAY. NOVÍ ŘIDIČI, KTERÍ NASTUPUJÍ JIŽ S ŘIDIČSKÝM OPRÁVNĚNÍM K ŘÍZENÍ AUTOBUSU, NEMAJÍ ČASTO ZKUŠENOSTI S VOZY ZNAČKY SOR A MNOHDY ANI NESEDĚLI ZA VOLANTEM 18,75 M DLOUHÉHO AUTOBUSU. PROTO BYLA ZALOŽENA A NÁSLEDNĚ PŘEDSTAVENSTVEM ODSOUHLASENA INVESTIČNÍ AKCE NA PŘESTAVBU STARŠÍHO AUTOBUSU SOR NB 18.



SAMOSTATNÝ BRZDOVÝ PEDÁL INSTRUKTORA, ERGONOMICKÉ SEDAČKY, LCD MONITOR SE ZÁBĚRY PRAVÉHO A LEVÉHO BOKU ZA TOČNOU A MNOHO DALŠÍCH VYCHYTÁVEK JE VE ŠKOLNÍ KLOUBOVÉ SORCE



K PREZENTACÍM POSLUŽÍ LCD MONITOR S DÁLKOVÝM OVLÁDÁNÍM A MOŽNOSTÍ VYUŽITÍ EXTERNÍHO ÚLOŽIŠTĚ

Cílem této akce bylo upravit jeden vytipovaný starší autobus na výcvikové vozidlo, které by zároveň sloužilo k marketingovým účelům a náborovým kampaním. Jednotka Správa Vozidel a Autobusů také potřebovala při opravě identifikovat očekávaný rozsah a náročnost oprav tohoto typu autobusů po cca deseti letech provozu k dalšímu udržení provozuschopnosti a případnému prodloužení jejich životnosti.

Zlomový rok 2020

Akce se rozeběhla na počátku roku 2020, kdy byla vytvořena pracovní skupina ze zástupců jednotek Provoz Autobusy (včetně odd. Vzdělávání – Autobusy) a Správa Vozidel a Autobusů (včetně provozu Ústřední dílny) a personálního úseku (odd. Výběr a nábor zaměstnanců). K přestavbě byl vybrán autobus ev. č. 6604 vyrobený v roce 2009, který měl najeto cca 694 000 km. Od zástupců jednotlivých útvarů byly sesbírány všechny požadavky na úpravy včetně těch legislativních.



INTERIÉR „PŘIŠEL“ O NĚKOLIK SEDADEL NA ÚKOR VYJÍMATELNÉHO BOXU SE SKLÁDACÍMI ŽIDLÍČKAMI A STOLKY, SKŘÍŇEK NA LETÁKY. NA TYČÍCH NECHYBÍ USB ZÁSUVKY

Autobus byl kompletně odstojen a proběhla poměrně náročná oprava karosérie, revize hnacího agregátu, oprava kloubového spojení a nezbytné úpravy interiéru. Na závěr obdržel autobus bílý celolak, stejně jako zbývající část flotily „školních“ autobusů. V řešení je doplnění marketingově zajímavého polepu karosérie pro účely náboru nových zaměstnanců či jiné formy vizuální propagace DPP.

V rámci dokončovacích prací na autobusu jednotka Správa Vozidel a Autobusů zajišťuje zapsání příslušných technických úprav do technického průkazu vozidla a provedení STK. Podniková autoškola bude moci tento kloubový autobus začít plnohodnotně využívat během letošního června.

Bohatá výbava

Autobus má v prostoru předních dveří zvýšenou podlahu a doplněné sedadlo instruktora. Sedadla řidiče i instruktora s bezpečnostními pásy jsou v ergonomickém provedení včetně vzduchového vypružení, loketních opěrek a možností mnoha nastavení. Pro potřeby výcviku má instruktor k dispozici samostatný brzdový pedál, zpětná zrcátka a kamery zobrazující pohledy na levý a pravý bok autobusu za točnou, digitální tachograf a přídavné topení. V přední části autobusu je nově instalována kompresorová klimatizace pro řidiče a instruktora.

Pro prezentační a marketingové účely je v autobusu snížen počet sedadel pro cestující, doplněn vyjímatelný box se skládacími židličkami a stolky na tyto akce, skříňky na letáky, USB zásuvky na tyčích na dobíjení drobné elektroniky a LCD monitor včetně MediaBoxu

pro promítání videí uložených na externím datovém úložišti s dálkovým ovládním. Autobus bude možné připojit na externí přípojku 230 V, která bude díky vlastní nabíječce zajišťovat dobíjení palubní sítě 24 V a zároveň je v přední části proveden rozvod zásuvek 230 V pro napájení různých spotřebičů.

Autobus kvůli instalaci sedadla instruktora a zvýšení podlahy nemůže být nadále provozován na běžných městských linkách. Po odeznění současné pandemie covid-19 a návratu veřejné dopravy do normálního režimu lze velmi reálně očekávat, že se na trhu práce opět projeví nedostatek řidičů autobusů a toto vozidlo pak bude velkým přínosem k výcviku nových řidičů při rekvalifikaci.

Vozidlo SOR NB 18 plánujeme rovněž využívat k pravidelnému poučování řidičů v tématech týkajících se techniky. Ve spolupráci s odborem Marketing a obchod předpokládáme využití na různé prezentační účely DPP a spolu s oddělením Výběr a nábor zaměstnanců k realizaci náborových kampaní nejen pro profesi řidičů autobusu, ale i jiné poptávané profese.

Věřím, že autobus svým odlišným vzhledem v ulicích Prahy i okolí zaujme a bude kladně propagovat Dopravní podnik hl. m. Prahy jako solidního zaměstnavatele. Rád bych poděkoval všem, kteří se na přestavbě autobusu podíleli a zejména kolegům z jednotky Správa Vozidel a Autobusů za hledání možných řešení při realizaci všech požadavků.

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Jakub Ťukal



AUTOBUS ČI TRAMVAJ, DOPRAVA NÁS ZAJÍMÁ

JAKO STARTOVACÍ DOKUMENT DO DOSPĚLÁCKÉHO ŽIVOTA SI VYBRALI MATURITNÍ VYSVĚDČENÍ ZE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ. V SERIÁLU GENERACE VÁM PŘINÁŠÍME POSTŘEHY PRVNÍCH DVOU MLADÝCH LIDÍ, KTERÍ K DOPRAVĚ MAJÍ OPRAVDU BLÍZKO.

1. Proč jste se rozhodli studovat na SPŠD?
2. Když se ohlédnete, co vám čtyři roky studia daly?
3. Čeho se týká vaše maturitní práce, proč právě toto téma?
4. Zajímáte se blíže o pražskou MHD?
5. Kam povedou vaše pomaturitní kroky životem, budou spojeni s dopravou?

ONDŘEJ KOVAŘÍK,
obor Ekonomika městské dopravy

1. Již od malička se zajímám o dopravu. Na základní škole jsem byl sám, to mě ale neodradilo a našel jsem si z dopravních kruhů nové kamarády, kteří mě v mém koníčku utvrdili. Nebyli to ale jen mí kamarádi, kteří mě přiměli jít se v tomto oboru vzdělávat poněkud odborněji, ale také má osobní láska k dopravě. A ani jednou jsem toho nelitoval.

2. Jako každý jsem se prvního dne na dospělácké škole obával. Ale zbytečně. Seznámil jsem se tu se spoustou skvělých lidí, jako například s Jakubem Ťukalem, který má ve své fotografické sbírce snad všechno. Ohledně dopravy jsme se nebavili jen na hodinách, ale po nich jsme jezdili také na různé výlety, na kterých jsme poznávali právě probraná dopravní témata v ostrém provozu. Zjistil jsem, že doprava není zas až tak jednoduchá, jak pro laika vypadá. Škola nám během let poskytla několik učitelů přímo z oboru,



Foto: Ondřej Kovařík
I TATO FOTOGRAFIE S KAROSOU V PITKOVICÍCH JE SOUČÁSTÍ MATURITNÍ PRÁCE

takže byly jejich výklady autentické, a o to záživnější. Díky panu učiteli Herfurthovi, který v Dopravním podniku sestavuje grafiky, ale také poznává strasti pražského tramvajáka, pohlížím na dopravní svět z úplně jiné, dovolím si říct, odbornější perspektivy. Nikdy bych neřekl, že se mi do hlavy vejde tolik odborných dopravních termínů, které nás naučil pan učitel Jiří Došlý, který v DPP také pracuje.

3. Během let nebylo vůbec těžké o dopravní tematice sepsat jakkoliv dlouhý sloh. Když ale přišla řeč na závěrečnou práci, najednou jsem nevěděl, co konkrétního si vybrat. Vždy mě to táhlo spíše k silniční dopravě; konekců již rok pracuji jako pravá ruka výpravčích v hostivařské autobusové garáži. A protože mě její provoz díky skvělému kolektivu a vstřícnému vedení více než překvapil, rozhodl jsem se psát přímo o autobusových garážích v DPP. Pan vedoucí Milan Volek mi poskytl odbornou literaturu, kterou jsem doplnil o brožury známého dopravního spisovatele Pavla Fojtíka, na kterého mě odkázali sami kolegové. Ti mě obeznámili se všemožnými součástmi provozu autobusových garáží, které jsou pro širokou veřejnost absolutně neznámé, a tak se mi maturitní práce psala téměř sama. Navíc jako Jakub rád a často fotím, takže mám v rukávu takzvaně pár es do prezentace. Pro zajímavost přikládám fotografii z hostivařského retroprovozu, kterému jsem se v maturitní práci také věnoval.

4. Zajímám. A přesto, že najít člověka, co „emháděčkem“ neopovrhne, je složité, já si stále stojím za tím, že máme jeden z nejlepších dopravních systémů v Evropě. Díky provázanosti jednotlivých druhů dopravy a jednotným přepravním a tarifním podmínkám není problém se po městě kamkoli bez problémů dostat. Přesnost v provozu, ač to mnozí nikdy nepřiznají, je velmi vysoká. Díky okolním vlivům nikdy nemůže být naprosto přesná, a tak se nelze zavděčit všem. Pokud by však Pražák navštívil jiná obdobně velká města, tak by na náš dopravní systém rychle

změnil názor. Navíc se mi opravdu líbí rychlé a efektivní operativní řízení Dopravního podniku.

5. S dopravou budou spojeni určitě. Ta už mě teď bude provázet celý život. Mám podanou přihlášku na dopravní fakultu v Pardubicích. A pokud mi tam pod tíhou nově nabitých vědomostí nepukne hlava, tak bych se chtěl stát dispečerem právě v Dopravním podniku. Ale kdo ví, osud můj život ještě nemá založený v kartotéce, ale stále ho tvoří.

JAKUB ŤUKAL,

obor Logistika
v dopravě

1. Při rozhodování, kam půjdu na školu, byla SPŠD můj jasný favorit. Vždycky jsem chtěl pokračovat ve studiu na dopravní škole, a jelikož SPŠD patří přímo Dopravnímu podniku, byla to moje jasná volba. Obor logistika jsem si vybral, protože jsem se o logistická řešení vždy zajímal. Původně jsem se rozhodoval mezi logistikou a ekonomikou v dopravě, ale nakonec u mě zvítězila právě logistika.

2. Kdybych tu měl všechno vypisovat, tak by to dalo na celý časopis, ale ty nejdůležitější věci tu zmíním. Zmíním praxi, kterou jsem měl, protože, co se týče chodu Dopravního podniku, tak jsem se nejvíce dozvěděl tam. Na praxi jsem byl v oddělení Dopravně – provozní podpora u Ing. V. Studničky, zde jsem se dozvěděl spoustu zajímavých informací, o práci na tomto oddělení, ale také spoustu zajímavostí z provozu. Dále bych řekl, že jsem získal spoustu znalostí, co se týče ekonomiky a logistiky. Samozřejmě jsem na škole kromě znalostí získal nové přátele a známé.

3. Tématem mé maturitní práce je Rozvoj tramvajové dopravy v Praze. Toto téma jsem si vybral proto, že mi bylo vždy blízké a historie dopravních systémů mě vždycky zajímala. V mé práci popisují jak vývoj tramvajové do-

pravy v Praze, tak i porovnání s jinými tramvajovými systémy v České republice.

4. O pražskou MHD se zajímám a s hrdostí musím říct, že patří mezi nejlepší na světě. Vyzdvihl bych přesnost a četnost spojů pražské MHD. Myslím, že hodně světových metropolí by se mohlo v Praze inspirovat. Nic však není dokonalé a i pražská MHD má své mouchy. Vytknul bych některé inovace, které do Prahy přichází, až když jsou v jiných městech standardem. DPP je někdy předním inovátorem a někdy je naopak pozadu. Například interaktivní tabule s časem odjezdů jednotlivých spojů na každé větší zastávce. V jiných evropských ale i českých městech je to standard. V Praze se tato technologie nachází jen na některých nově rekonstruovaných tratích. Samozřejmě je pochopitelné, že u takhle velkého podniku jdou některé inovace pomalu.

5. Rád bych zkusil jít na vysokou školu s dopravním zaměřením. Co se týče dále zaměstnání, určitě bych rád pracoval někde, kde by se uplatnily mé schopnosti a dovednosti. Rád bych dělal něco, co mě bude bavit. Lákal by mě i práce u Dopravního podniku. ■

**Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.**

V oborech **Ekonomika městské dopravy** a **Logistika v dopravě**, které vycházejí z rámcového vzdělávacího programu Provoz a ekonomika dopravy, SPŠD připravuje žáky na technickohospodářské pracovní pozice, zaměřené na oblasti městské hromadné dopravy, autodopravy nebo dispečerských činností. Absolvent získá detailní znalosti o činnostech spojených se zajišťováním přepravy osob a zboží. Součástí výuky jsou základní ekonomické znalosti (základy účetnictví, ekonomiky). Do učebního plánu patří i předmět Praxe, realizovaný jak v týdenní hodinové dotaci, tak jako souvislá praxe na pracovištích zaměstnavatele. Výuka odborných předmětů a předmětu Praxe je založená na projekto- vých aktivitách a doplňují ji svými přednáškami odborníci z praxe.

Text: Petra Jalovcová

TĚLO NA TĚLO

ŽEBŘÍČEK 10 NEJRUŠNĚJŠÍCH SYSTÉMŮ METRA VE SVĚTĚ

1. Soul

Hlavní město Jižní Koreje je rušnou metropolí s hustotou 16000 obyvatel na kilometr čtvereční a má tomu



Zdroj: cojeco.cz

odpovídající systém metra. Metropolitní metro v Soulu využilo v roce 2019 2,9 miliardy cestujících. Pro představu se jedná o více než třetinu světové populace. Metro projíždí 333 stanicemi a některé vlaky jsou vybaveny LCD obrazovkami zobrazujícími novinky a ceny akcií, klimatizací a vyhřívanými sedadly. Není divu, že se řadí k nejpohodlnějším vlakům ve světě. Rozšiřování sítě metra by mělo probíhat až do roku 2025.

2. Šanghaj

Třetí nejstarší systém metra v Číně (po metru v Pekingu a metru Tchientin) je také nejrušnější. Podle čínského ministerstva dopravy přepravilo šanghajské metro v roce 2020 podle odhadů 2,8 miliardy cestujících na své 743 km dlouhé trati. Ačkoli zde řadíme Šanghaj na druhé místo



Zdroj: cs.maps-shanghai.com

podle počtu cestujících, jeho délka trati z něj činí nejdelší systém metra na světě. Koncem roku 2020 bylo v síti otevřeno 14 nových stanic.

3. Tokio

Jedno z nejlidnatějších měst na planetě patří také k jednomu z nejrušnějších systémů metra. Jeden ze dvou systémů metra v japonském hlavním městě, tokijské metro, přepravilo v roce 2019 2,7 miliardy



Zdroj: sarcasm.co

OD OTEVŘENÍ PRVNÍ PODZEMNÍ DRÁHY V LONDÝNĚ V ROCE 1863 MEZI STANICÍ FARRINGDON A PADDINGTON SE METRO STALO JEDNÍM Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH DRUHŮ HROMADNÉ DOPRAVY V MODERNÍM SVĚTĚ. TĚMĚŘ KAŽDÉ VELKÉ MĚSTO NA SVĚTĚ MÁ VLASTNÍ SÍŤ METRA, KTEROU DENNĚ VYUŽÍVAJÍ DOJÍŽDĚJÍCÍ LIDÉ PRO PŘEPRAVU DO PRÁCE A Z PRÁCE. PODÍVEJME SE NA 10 NEJRUŠNĚJŠÍCH SYSTÉMŮ METRA VE SVĚTĚ (SAMOZŘEJMĚ MIMO OMEZENÍ ZPŮSOBENÁ COVIDEM-19), PODLE ČASOPISU INTELLIGENT TRANSPORT.

lidí. Vlaky bývají natolik přeplněné, že metro zaměstnává tzv. Oshiya nebo Passenger Pushers, česky by se dalo přeložit jako „strkače“, kteří postrkují poslední cestující do vagonu a zajišťují, aby nebyl nikdo chycen ve dveřích.

4. Moskva

Moskevské metro je jednou z nejznámějších a nejhezčích dopravních sítí na světě a v roce 2019 ho využilo 2,56 miliar-



Zdroj: trendingnews.asia

dy cestujících. Zajímavostí je celková plocha mramorových dlaždic použitých v celém systému metra. Jedná se totiž o 428 900 metrů čtverečních.

5. Kanton

Kanton, čínské město, které se nachází v deltě Perlové řeky naproti Šen-čenu a severně od Hongkongu, je jedním z největších a nejdůležitějších čínských přístavů. Hlavní město provincie Kuang-tung se může pochlubit také jedním z největších



Zdroj: en.wikipedia.org

a nejrušnějších systémů metra v zemi, a to navzdory zahájení provozu teprve před 23 lety. 14 linek zde obsluhuje 247 stanic a po nedávném rozšíření linky 8 na sever do okresu Baiyun se nyní síť může pochlubit délkou více než 300 km tratě. Odhaduje se, že v kantonském metru v roce 2020 jezdily 4 miliardy cestujících, což je dost na to, aby se dostal do první pětky tohoto seznamu.

6. Peking

Není žádným překvapením, že se pekinské metro objevuje na tomto seznamu, i když jeho pozice může být překvapující. Systém metra v čínském hlavním



zdroj: www.trainsfare.eu

městě se rozkládá na 724 km dlouhé trati na 24 linkách a po cestě obsluhuje 428 stanic. Po dokončení nového vývoje bude celková délka sítě dlouhá téměř 1000 km. Přestože je Peking nejlidnatějším čínským městem, v roce 2020 využilo dopravy metrem pouze 2,29 miliardy cestujících.

7. New York

Největší systém metra na světě podle počtu stanic je na tomto seznamu sedmý. Slavné šedé vlaky obsluhují 472 stanic po celém městě na 36 linkách. V roce 2019 byl počet cestujících 1,69 miliardy, přičemž stanice Times Square se v tomto roce nepřekvapivě umístila jako nejrušnější sta-



Zdroj: wallpaperflare.com

nice v síti. Jejimi branami prošlo enormních 65 milionů lidí.

8. Hongkong

Hongkongská železnice hromadné dopravy, označována jako MTR (Mass Transit Railway), zahrnuje kombinaci těžkých i lehkých železničních tratí spojující



Zdroj: en.wikipedia.org

cích samotný ostrov Hongkong s poloostrovem Kowloon a dalšími zastavěnými oblastmi území Hongkongu. V roce 2019 využilo dopravu v této síti 1,68 miliardy lidí, což je opravdu hodně vzhledem k velikosti populace města.

9. Mexico City

Systém metra v Mexico City je druhým nejrušnějším systémem metra v Severní Americe a může se chlubit roč-



Zdroj: images.freeimages.com

ním počtem cestujících (2019) 1,65 miliardy. V provozu je od roku 1969 a dnes má síťovou délku něco málo přes 200 km a 12 linek. Zajímavé je, že deset z nich používá spíše gumové pneumatiky než tradiční ocelová kola, což je technologie, která byla poprvé vyzkoušena v pařížském metru a vlaky jsou díky tomu tišší.

10. Šen-čen

Jeden z nejmladších systémů v tomto seznamu, metro Šen-čen, je v provozu od roku 2004. I přesto se po několika rozšířeních (nejnovější z nich bylo ote-



Zdroj: wikipedia.org

vřeno v roce 2020) řadí jako čtvrtý nejdelší systém metra na světě. V roce 2019 využilo metro v Šen-čenu 1,62 miliardy lidí a získalo tak desáté místo na tomto seznamu.

? A co Praha?
V roce 2019 přepravilo pražské metro 440 489 000 zákazníků. Za minulý rok to bylo 251 423 000 cestujících.



HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



BULOVKA A JEJÍ KONEČNÁ

Jedním ze zajímavých a už zapomenutých míst pražské tramvajové sítě byla konečná Bulovka. Sloužila pražským tramvajím od roku 1937 do roku 1953, kdy ji nahradila nová smyčka na Vychovatelně. Výkres, na který se díváte, znázorňuje její původní podobu z let 1937–1939. Pak byla upravena pro pravostranný provoz (levý kolejový přejezd byl vyměněn za pravý). Originální výkres má rozměr 297 x 420 mm (zde mírně oříznutý). Podélné profily bývají obvykle předmětem samostatného výkresu, ale v tomto případě jsou hodnoty sklonu vyznačeny přímo v situačním plánu. Zajímavostí je, že i 68 let od zrušení kolejí najdeme v ulici Na Stráži vpravo dva a vlevo jednu ržici bývalých závěsů trolejového vedení, v jednom případě i s izolátory a kusem nosného drátu.

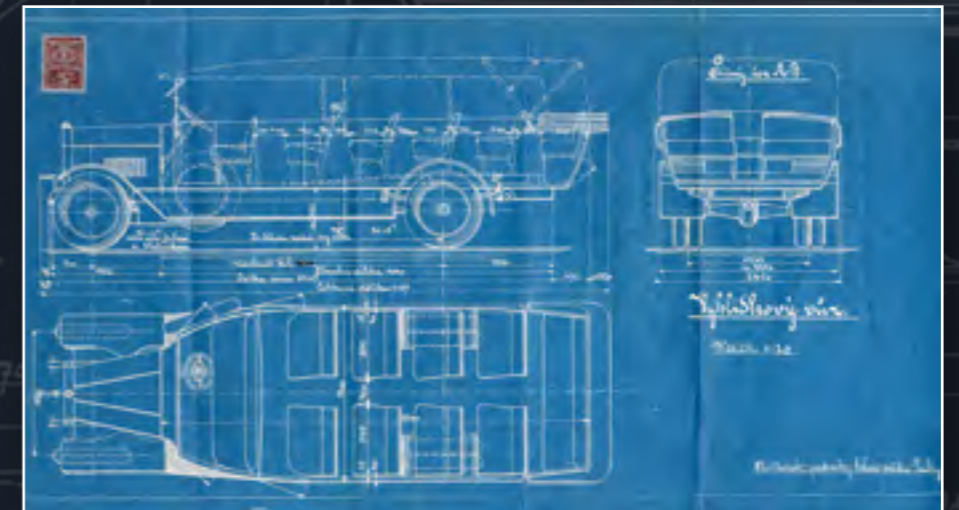
AŽ NA CHODNÍK DO SADU...

Mezi negativy se v archivu nachází trojice snímků dopravní nehody, která se stala snad ve třicátých letech minulého století poblíž Národního muzea. Dlouho jsme o ní neměli žádné informace. Až denní tisk nás nasměroval do roku 1937 (pozor, na stejném místě se stala nehoda i v roce 1936) a událost nám nakonec potvrdil *Výkaz nehod a kromobýčejných dopravních příhod za měsíc červen 1937*, v němž se hned v první položce dovidíme datum nehody: 8. VI., dobu denní: 10⁰⁵, a místo nehody: Praha II., Hooverova tř. Nehoda je zapsána takto: „Motor. vlak tr. č. 11 vyjel v oblouku u musea z kolejí a zastavil motor. vozem až na chodníku u sadu.“ Následovala stručná informace o dvou zraněných, „jichž zranění mělo za následek déle tří dnů trvající neschopnost ku práci“. Originální skleněné negativy mají rozměr 10 x 15 cm.



S VÝLETNÍ ÚPRAVOU

První vyhlídkový autokar Praga připojíme ještě výkresem přiloženým k nabídce výrobce. Autokar bylo při nepříznivém počasí možné vybavit bočními odnímatelnými okny a skládací střechou (v té podobě je zachycen po dodání i na skleněném negativu formátu 18 x 24 cm). Originál výkresu vozu, tzv. „modrák“, má rozměr 32 x 57 cm.



95 LET AUTOKARŮ

V XXIX. výročních účtech Elektrických podniků hl. města Prahy za rok 1926 si můžeme přečíst následující informaci: „Okružní jízdy Prahou ve vyhlídkových vozech elektr. drah byly pořádány denně od 2. května a autocarem od 26. června do 19. září 1926, při čemž bylo dopraveno ve vozech elektr. drah 7960 a v autocaru 4945 osob; celkem bylo dopraveno při okružních jízdách 12.905 osob, při čemž příjem činil Kč 247.255.--.“ První autokar pro vyhlídkové jízdy se tedy u městského dopravního podniku objevil před 95 lety a velmi se osvědčil, protože umožnil dovézt návštěvníky Prahy i tam, kde nevedly tramvajové koleje. Postupně podnik nakoupil řadu podobných vozů. Ten první byl značky Praga a byl registrován pod číslem NXI 673. Na našem naskenovaném snímku velkém 9 x 13 cm, první autokar fotograf zachytil před Valdštejským palácem na stejnojmenném náměstí.

ŠATNA NA KOLECH

Tak skončily v sedmdesátých letech některé „krasiny“, oficiálně dvounápravové vlečné vozy se středním vstupem. Na jejich plošině i do obou oddílů byly instalovány plechové skříňky a z vozů se tak staly provizorní šatny. Fotografka Dopravního podniku Dana Molnářová vyfotografovala vůz č. 1448 dodaný v roce 1938, který cestujícím sloužil až do roku 1967, tedy bezmála třicet roků. Originální negativ má formát 5,5 x 5,5 cm.



Ptala se: Olga Kopřivová

ČLOVĚK BY MĚL CÍTIT ODPOVĚDNOST ZA SPOLEČNOST A PROSTŘEDÍ, VE KTERÉM ŽIJE



CYKLISTA, OTUŽILEC, TRENÉR ORIENTAČNÍHO BĚHU A JEN TAK MIMOCHODEM I UČITEL AUTO OBORŮ NA SPŠD. TAK BOHATÝ SPORTOVNÍ A OSOBNÍ REJSTŘÍK MÁ TOMÁŠ HÁJEK. VŠE, CO SE HÝBE, HO FASCINUJE A BAVÍ, A TAK SE ROZHODL PŘEDÁVAT SVÉ ZKUŠENOSTI A ZNALOSTI MLADŠÍM GENERACÍM, NA KTERÝCH BUDE LEŽET ODPOVĚDNOST ZA ROKY BUDOUCÍ.

Učitel auto oborů Tomáš Hájek jezdí do Střední průmyslové školy dopravní v Moravské ulici pravidelně na bicyklu. „Kolo nepoužívám ke sportovním výkonům, ale výhradně jako dopravní prostředek, i když sport mám rád,“ začínáme trochu netradičně naše povídání. „Pravidelně se otužuji a přes dvacet let působím jako trenér orientačního běhu. Je to pro děti ideální sport. Závodí probíhají v přírodě na čerstvém vzduchu a během nich je sportovec odkázán pouze sám na sebe a na svoje schopnosti. Je to skvělá příprava pro život. Kombinací pohybu a logického uvažování navíc dává příležitost uspět i těm, kteří nejsou typickými sportovci.“

Během těch dlouhých dvaceti let jsi měl příležitost poznat dnešní mládež. Jaká podle tebe je?

Dnešní mladí jsou hlavně konzumenti, chybí jim chuť či motivace k tvorbě čehokoliv nového. V tom si myslím, že jsme byli jiní. Jednou na konci školního roku jsem kluky ze třídy vzal ven, abych jim ukázal na běžných věcech, jak jsou konstrukčně řešeny. Byli zaskočení tím, kolik z toho, o čem se učí, opravdu reálně existuje a v praxi se používá. Uvědomil jsem si, že oni konstrukční řešení vůbec nevnímají. To my, když jsme chtěli třeba skateboard, museli jsme si ho sami vyrobit a sami ho i zkonstruovat. Dneska si ho jedním kliknutím koupí a dalším kliknutím zaplatí.

Jaká vlastně byla tvoje cesta do školství, Tome?

Vystudoval jsem strojní průmyslovku a ČVUT v Praze a nastoupil do Výzkumného ústavu strojírenské technologie. Po revoluci jsem přešel do bankovního sektoru, kde jsem pracoval na bankovních systémech pro zpracování dat. Díky tomu jsem získal detailní přehled o bankovních produktech. Nabízelo se tyto znalosti využít, a tak jsem se začal soukromě věnovat finančnímu poradenství a od roku 2000 v něm i podnikat. Po zhruba 15 letech mě už podnikání tolik nenaplnovalo a já cítil, že nastal čas, abych začal to, co jsem se naučil, předávat. Když v roce 2017 přišla nabídka ze SPŠD, a. s., neváhal jsem a nastoupil.

Věřil sis, že před žáky obstojíš?

Věřil a po nástupu jsem pro to udělal maximum. S mládeží jsem léta pracoval v orientáku a s učním jsem díky lektorské činnosti měl taky nějaké zkušenosti. Auta mě zajímala od dětství a určitě se hodilo i moje technické vzdělání. Hned v prvním roce jsem se v DPP zúčastnil dvou odborných stáží, abych teoretické učivo co nejvíce sladil s praxí v podniku. Taky jsem se zapsal ke studiu dálkového automechanika, což mi dává možnost znovu zažít vzdělávací proces z pozice žáka a blíže poznat mistry i prostředí školního odborného

ho výcviku. Dnes s mistry spolupracuji i na výrobě nových pomůcek do výuky.

Nelituješ svého rozhodnutí?

Ne, jsem rád, že můžu být mezi mladými lidmi a něco jim předat. Nejen znalosti a vědomosti, ale třeba i životní postoj a přístup k různým otázkám života. To je mnohdy důležitější, protože žáci nebudou chodit jen do práce, ale budou si muset umět poradit i v nejrůznějších životních situacích. Rád bych u nich pěstoval pocit odpovědnosti vůči sobě i okolí. To je taky hlavní důvod, proč už šestým rokem vykonávám funkci zastupitele v obci, ve které žiju. Člověk by měl cítit odpovědnost za společnost a prostředí, ve kterém žije.

Jak vnímáš perspektivu školy a oboru?

Budoucnost oboru vidím velmi optimisticky. Automobilový průmysl letí dopředu a práce v něm bude stále dost, ale bude mnohem specializovanější a odbornější. Nedocenitelnou výhodou školy je, že je součástí Dopravního podniku. Do budoucna by měla být ještě více s podnikem provázaná, aby se případné novinky z praxe hned implementovaly do výuky. Má v sobě obrovský potenciál – v růstu i v možnostech zaměření, takže podle mě má před sebou zajímavou a dlouhou budoucnost. ■

Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek



Zdroj: dpo.cz

Vodík do Ostravy

Ostravský dopravní podnik vypsal výběrové řízení na nákup prvních deseti vodíkových autobusů a zahájil přípravu stavby první vodíkové plničky, která nebude sloužit jen vozům DPO. Je plánováno, že plničku budou využívat i autobusy v rámci krajské příměstské dopravy a osobní vozidla. Samotný DPO počítá s dodáním autobusů na vodík začátkem roku 2023.

Chytrá doprava v Plzni

Plzeňské městské dopravní podniky spolu se svými partnery podepsaly memorandum o vzájemné spolupráci s cílem vytvořit z Plzně do roku 2027 centrum pro chytrou mobilitu a živou laboratoř pro testování autonomního řízení na území města. Plzeň by se tak stala prvním městem tohoto druhu v ČR. Již v loňském roce začal operátor O₂ pokrývat město sítěmi páté generace, jejichž rychlost a nízká odezva jsou nezbytné pro vybudování a funkční provoz infrastruktury. Do roku 2027 tak plánují v Plzni otestovat i plně autonomní tramvaje. Cílem celého projektu je tak zvyšovat komfort a kvalitu života obyvatel Plzně a návštěvníků města.



Foto: pmdp.cz

Vary Virtual

Karlovy Vary mají novou mobilní aplikaci. Aktuální odjezdy ze zastávek, stav dopravy, dopravní události či možnost vyhledání spojení nebo koupení povolenky k vjezdu do lázeňského území. To vše nová aplikace nabízí. Její stažení je možné přes App Store nebo Google Play.

30 let trolejbusů v Budějovicích

Druhý květnový den 1991 se po českobudějovických ulicích opět rozjely trolejbusy. Tento rok je to tedy již třicet let, co tvoří páteř městské hromadné dopravy. Dvakrát byl již provoz v jihočeské metropoli přerušen, poprvé kvůli první světové válce, podruhé kvůli levné ropě ze SSSR. Dnes je již přerušování provozu nemyslitelné. Pro veřejnost vydal dopravní podnik v omezeném počtu unikátní suvenýr v podobě pamětní jízdenky. Současně po celý květen zveřejňoval zajímavé informace na svém facebookovém profilu, kde je najdete i dnes.

Arnošt zahájil sezonu

V sobotu 22. května 2021 zahájila restaurační a výletní loď Arnošt z Pardubic pravidelné plavby na Labi podle jízdního řádu. Během prázdnin pardubický dopravní podnik doplní program plavbe o cestu lodí z Pardubic do Přelouče. Plavba bude kombinovaná s jízdou historickým autobusem Škoda RTO. Podrobné informace najdete na www.lod.cz.



Foto: dpmp.cz



Foto: europa.eu

Evropský rok železnice

Železnice jako významný prostředek bezemísni mobility v Evropě. To je hlavní cíl Evropské komise, která svou myšlenku podtrhuje speciálním Evropským vlakem. Souprava vyjede z Lisabonu, jelikož portugalská metropole aktuálně předsedá EU. Vlak bude provozován ve spolupráci s národními dopravci, mezi nimiž nechybí ani České dráhy. Souprava projede celý kontinent a zastaví ve většině hlavních měst včetně Prahy. Výstava ve vlaku představí význam a ekonomickou důležitou evropských železničních sítí a také samotnou významnou roli železnice.



Foto: FB DPMCBAS

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Tajný návrh pražského metra (1952)

Ačkoliv vedení Dopravního podniku se stavbou metra pro nejbližších nejméně deset roků nepočítalo, neznamenalo to, že myšlenka podzemní dráhy byla odložena. V souvislosti se směrným plánem výstavby a přestavby města vznikaly i nové úvahy o podzemní dráze. Výsledek práce Kanceláře pro územní plán hlavního města Prahy předložil náměstek pražského primátora Vladimír Chamrád Vládnímu výboru pro výstavbu hlavního města k rozhodnutí, zda má Praha počítat s podzemní dráhou. Vládní výbor vyslovil souhlas s výstavbou podzemní dráhy, ale zatím se tento souhlas týkal jen tratě A navržené ve - (dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **středy 30. června 2021** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a můžete vyhrát: jednu ze tří dárkových karet do obchodů značky **DATART**.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 5/2021 zněla: **projevil nedostatek řidičů**.

Hlavní cenu – dárkové karty DATART – získávají: **Jan Mikolášek** (2500 Kč), **Lucie Podrá** (1500 Kč) a **Bohumír Vojtíšek** (1000 Kč). Publikaci Náš motocyklový trh získává **Jan Bubeniček**. Blahopřejeme.

Hlavní ceny:

VIP program DATART pro zaměstnance DPP

V DATARTU ZÍSKÁTE VŽDY NĚCO NAVÍC. JAKO VIP SE MŮŽETE TĚŠIT NAPŘÍKLAD NA NEOMEZENÉ EXKLUZIVNÍ SLEVY V VŠECH KATEGORIÍCH ELEKTRA, SPECIÁLNÍ AKCE A SOUTĚŽE. REGISTRUJTE SE DO VIP PROGRAMU KÓDEM **VIPDPP19** NA WWW.DATART.CZ/VIP.

ZA VYLUŠTĚNÍ KŘÍŽOVKY MŮŽETE VYHRÁT DÁRKOVÉ KARTY DATART V TĚCHTO HODNOTÁCH:

1. CENA: **2 500 Kč**
2. CENA: **1 500 Kč**
3. CENA: **1 000 Kč**

A POKUD SE NA VÁS NEUSMĚJE ŠTĚSTÍ V KŘÍŽOVCE, ZAPOJTE SE DO OBLÍBĚNÉ VIP SOUTĚŽE NA DATART.CZ, KDE SE LOSUJE AŽ O 150 000 Kč KAŽDÝ TÝDEN.

VÍCE INFORMACÍ NAJDETE NA PODNIKOVÉM INTRANETU.

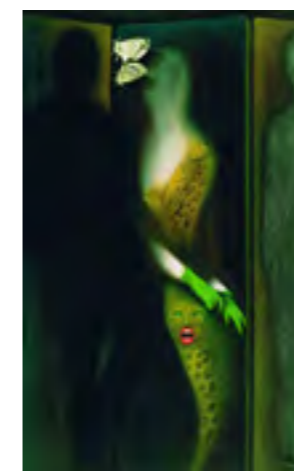
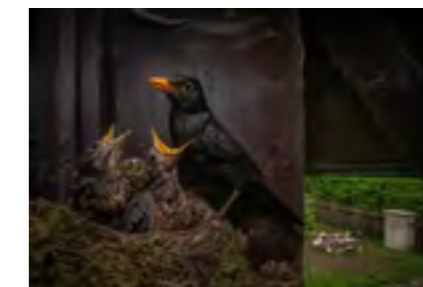


V době uzávěrky tohoto textu to vypadá, že snad svět kulturních a společenských akcí začíná pomalu ožít. Při dodržování nastavených opatření jsou již kupříkladu přístupné nejrůznější výstavy či muzejní expozice. Pojďme se tedy na některé z nich podívat.

S FOŤÁKEM V PŘÍRODĚ

V galerii Czech Photo Centre je do 29. srpna 2021 k vidění výstava fotografií (a nejen těch vítězů) 5. ročníku soutěže českých a slovenských fotografů **Czech Nature Photo 2021**. Do soutěže snímků s přírodou jako hlavním tématem se přihlásilo přes 250 autorů, kteří celkem zaslali kolem 2300 fotografií. Novinkou letošního ročníku pak byla

i sekce Czech Photo Junior pro studenty základních a středních škol. I zde se počet autorů fotografií vyšplhal nad 200. Výstava nabízí výběr z přihlášených snímků včetně těch oceněných. Titul Fotografie roku tentokrát mezinárodní porota udělila snímku slovenského fotografa Igora Mikuly s názvem Kos černý.



SETKÁNÍ S TOYEN

Ve Valdštejské jízdárně lze zhlédnout až do 19. srpna první část mezinárodního výstavního projektu Národní galerie Praha věnovaný Marii Čermínové, známé pod jménem Toyen. Výstavu nazvanou **Toyen: Snící rebelka** připravila Národní galerie ve spolupráci s Hamburger Kunsthallem a Musée d'Art Moderne de Paris. Co o ní píší samotní pořadatelé?

Poslední velká výstava díla Toyen proběhla v roce 2000 v Praze a o dva roky později ve francouzském Saint-Etienne. V Paříži se překvapivě dosud velká retrospektiva nekonala a v Německu je Toyen stále téměř neznámá. Proto si tento mezinárodní projekt

vznikající ve spolupráci tří prestižních institucí klade za cíl představit její dílo v co nejucelenější podobě a prostřednictvím tří výstav a podrobného katalogu ve čtyřech jazykových mutacích s ním seznámit evropské publikum.

První část se koná v Praze ve Valdštejské jízdárně. Výstava je koncipována chronologicky a rozdělena do časových úseků v závislosti na důležitých etapách tvorby Toyen. Zároveň však akcentuje důležitá témata, která se objevují průběžně v celém jejím díle, například erotiku či alchymii. Představuje nejen obrazy a kresby, ale i bohatou ilustrační tvorbu.

OSOBNOST PRŮMYSLUVÉHO DESIGNU

Ke 100. výročí narození přední osobnosti československého průmyslového designu Petra Tučného (1920–2012) připravilo Národní technické muzeum výstavu s názvem **Petr Tučný a (česká) designerská škola**. Výstava probíhá už od konce minulého roku, je plánována do 29. srpna 2021 a nabízí pohled na Tučného autorskou tvorbu (a vlastně i pedagogickou činnost), návrhy nářadí a nástro-



jů, kdy vycházel z aktuálních poznatků neurofyziologie i estetiky. Opomenuta není ani jeho designerská práce v oblasti vývoje dopravních prostředků či různých stavebních strojů a jeho spolupráce s tuzemskými výrobci. Exponáty jsou vybrány z rozsáhlé pozůstalosti profesora Tučného, přislíbené jako dar rodiny do sbírky průmyslového designu Národního technického muzea.

	OMÁMENÉ	OBLÁ VYVĚŠENINA	BUDÍČKOVÁNÍ	MEDITAČNÍ OTOSLOVCE	ZKRATKA VTERINY	TELEFONNÍ ZKRATKA	HORA V RALSKE PAHORKOVATINĚ	POHOVKA	OSTATNÍ			MŠE ZA MŤIVÉ	SLOVEN. JAK	POLSKÝ FILM REŽISER	KORÁLOVÝ OSTROV	PROPUSŤENÍ	ROZPOHYBOVÁNÍ	INFIKOVAT	
SVĚTELNÁ PODIVANÁ																			
PROČISŤOVATÍ																			
INDONÉS. SIDLO																			
POVRCHOVÝ DŮL																			
PRUŽNÁ LÁTKA																			
NAŠ HEREC																			
PĚŠKY																			
TOLUNA PO MAJETKU																			
JEDNOTKA TLAKU																			
TULÁK																			
CYKLOHEXAGON																			
STÁTÍ SE ZRALÝM																			
NEROZHODNÉ VÝSLEDKY ZN. RHEMA																			
LATINSKÁ SPOJKA A ZN. AMERICA																			
PÁSOVEC TRÍPÁSY																			
BUVOL																			
STRACH																			
ELEGÁN																			
VSKUTKU																			
TELEVIZNÍ STRIH																			
OZNAČENÍ DÁNSKÝCH LETADEL																			
ŘECKÝ STEJNÝ SPANĚL SIDLO																			
NAZEV HLÁSKY Š																			
DOCELA (ZAST.)																			
SPZ OSTRÁVY																			
SEVERAN SLOVENSKÝ RAPPER A DJ																			
KONEV																			
ZN. BERYLIA																			
NATÍRANÁ																			
FEDERÁLNI SHRO-MÁZDĚNÍ																			
AFRIC TURISTY SUDOKO-PYTNÍK RUSKÁ REKA																			
ZKR. ATLETICKÉHO KLUBU NIC PROŽÁKA KLIMY																			

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **středy 30. června 2021** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: sadu výročních brožur, tričko „Nostalgie MHD“ a stylovou roušku s motivy MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 5/2021 zněla: **Letenská lanovka po sto třiceti letech**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a výběrem výročních brožur areálů DPP odměněn: **Ondřej Souček**.

FOTO
KVÍZ



Kolekce UŽJEDU

Vybírejte z produktů s autorským designem Ondřeje Casky

FAN SHOP

NOVINKA



PENÁL S MOTIVEM KLOUBOVÉ KAROSY

Penál je vyroben v České republice ve spolupráci s Hanáckou dílnou, a to z kvalitních materiálů pro snadnou údržbu.

ČERNÁ TRIKA S MOTIVY, KTERÉ VE TMĚ SVÍTÍ

s fluorescenčním potiskem

190 g/m²

100% bavlna



PLAKÁTY S RETRO MOTIVY

dostupné ve formátech A4, A3, A2 a A1



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, Nádraží Veleslavín a nově i na Andělu.

Nově dodáváme do Balíkovny.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy