11 | 2024
ročník 29

DP kontakt

PRAŽSKÝ KOLEJOVÝ TRIATLON

HLOUBĚTÍN SE BLÍŽÍ OTEVŘENÍ

ZA AUTOBUSY DO OTEVŘENÉ HOSTIVAŘE

FLOTILA PRAŽSKÝCH VÁNOČEK VYJÍŽDÍ 1. ADVENTNÍ VÍKEND

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

Dopravní podnik hlavního města Prahy

ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Pojistíme téměř cokoliv

- Nový portál Renomia Benefit přímo pro zaměstnance DPP
- Zvýhodněné nabídky, pomoc s likvidací škod, aktualizace pojistných smluv
- Slevy na cestovní pojištění až 55 %, na pojištění majetku až 40 % a na pojištění vozidel až 35 %

Vše pro vaše oči

- Individuální přístup a certifikovaní odborníci v Orange Optic
- Sleva 55 % na brýlová skla a obruby, sleva 35 % na obruby světových značek, sleva 20 % na sluneční brýle a na brýlová pouzdra
- Lze platit volnočasovými poukázkami

Kvalitní autoservis

- Autoservis Papoušek, který je na trhu již 34 let
- Zvýhodněná cena za hodinu mechanické práce 600 Kč, sleva na materiál 5 %
- Přednostní vyřízení objednávek a opravy, zvýhodněná sazba za STK

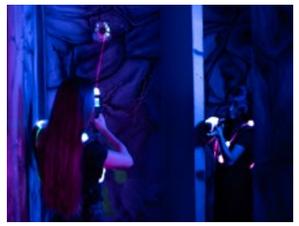
Na podzim do Spa & Wellness

- Exkluzivní nabídka lázeňských a wellness pobytů v hotelu Karlsbad Grande Madonna
- Celoroční sleva 5 % na léčebné pobyty
- Více informací o pobytech a uplatnění slevy na intranetu

Pan Zababa vás vítá

- Přijďte navštívit Království železnic na Smíchově
- Obří modelová kolejiště s rozlohou téměř 600 m², s více než 30 000 malými obyvateli, desítkami vlaků, pojízdnými auty i stanicí metra
- Sleva 10 % z ceny vstupného pro zaměstnance DPP

Laserová porce zábavy pro děti



- Neváhejte využít 10% slevu v Mercuria Laser Game
- Pobočky v Holešovicích, Braníku a Na Příkopě
- Sleva platí po předložení zaměstnaneckého průkazu pro celou skupinu

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.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.

DP kontakt

OBSAH 11/2024

AKTUÁLNĚ
4–5

LISTÁRNA
6–7

AKCE
8–9 ZA AUTOBUSY DO OTEVŘENÉ HOSTIVAŘE

TÉMA
10–11 PŘES STAVENIŠTĚ NA VÝSTAVIŠTĚ

PŘEDSTAVUJEME
12–14 DALŠÍ PŘÍRŮSTKY VOZOVÉHO PARKU DPP: IVECO STREETWAY 12 M a 18 M

REPREZENTACE
15–17 TUHÉ BOJE VE FRANKFURTU

PO STOPÁCH
18–19 HLOUBĚTÍN SE BLÍŽÍ OTEVŘENÍ

ZÁŽITKOVKA
20–21 PRAŽSKÝ KOLEJOVÝ TRIATLON

UDÁLOST
22–24 TRAMVAJE NA VELETRHU INNOTRANS

KALEIDOSKOP
25–28 ZMIZELÉ METRO: POVRCHY STANIC TRASY A

FOTOGRAFIE MĚSÍCE
29 „ERŤÁK“ 4781 PRO LINKU K

ZAJÍMAVOST
30–31 BEZ VODY ŽIVOTA NENÍ

Z HISTORIE
32–33 PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Radoslav Vnenčák

DP kontakt
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
29. 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, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láska, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojdl, Jan Ungrman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 24. října 2024
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtěte QR kód.
Objednat zasílání je možné na fanshopu DPP.
Přetisk jen se svolením redakce.

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

Foto: archiv PS

Letošní finále Pěveckého sboru DPP

Ještě v letošním roce vás můžeme pozvat na dvojici koncertů Pěveckého sboru DPP. Když v září letošního roku došlo k tragickým povodním, přemýšleli jsme, jak bychom mohli více finančně pomoci, a rozhodli jsme se, že uspořádáme v Praze benefiční koncert právě pro postižené povodněmi v Jeseníku, který se bude konat 18. listopadu od 18:30 hod. v kostele Martina ve zdi, Praha 1, Martinská 8. Výtěžek z tohoto koncertu předáme přímo do rukou zpěváků Jesenického pěveckého sboru na adventním benefičním koncertu v Jeseníku, který se bude konat v neděli 1. prosince 2024.
Nakonec vás chceme pozvat na tradiční vánoční koncert, který se bude konat v neděli 5. ledna 2025 od 16:00 hod. v kostele sv. Jindřicha, Praha 1 na Novém Městě. Na tomto koncertě zazní koledy v různých úpravách zazpívaných s doprovodem varhan nebo à cappella. Potěšením nám bude přivítat jako hosta pěvecký ženský sbor Moruše ze Znojemska, přesněji z vinařské obce Jaroslavice. Zazpívají také děti, pro které bude tento koncert určitě velkou motivací do dalšího zpívání. Pokud vás aktivita našeho sboru láká a máte zájem se přidat, určitě se podívejte na www.sbordpp.cz, kde najdete bližší informace. (mp)

Ekonomika na dalším setkání SDP ČR

Dopravní podnik města České Budějovice hostil ve dnech 9. až 10. října 2024 členy odborné skupiny Ekonomika, která je poradním orgánem Sdružení dopravních podniků ČR. OSE projednala v rámci stálé agendy vývoj základních ekonomických parametrů jednotlivých dopravních podniků v ČR a byly prezentovány hospodářské výsledky za 1. pololetí roku 2024 se zaměřením na dopady nákupů energií. OSE se dále zabývala přípravami smluv o závazku veřejné služby, vymáháním pohledávek z tarifních přirážek v rámci jednotlivých dopravních podniků a v neposlední řadě pak procesy a dopady jednotlivých investičních strategií. Jako další část programu byla řešena oblast ESG a nutnost jednotlivých dopravních podniků na ni reagovat. Rovněž byla probírána strategie v oblasti investic do kybernetické bezpečnosti. Součástí zasedání byla také prezentace společnosti G-project, která představila dotační možnosti v oblasti veřejné dopravy. Za DPP se zasedání zúčastnil Marek Polický, vedoucí odboru Účetnictví, daně a financování, Miroslav Choutka, vedoucí odboru Controlling a hospodaření, a Markéta Choutková, vedoucí odboru Příprava provozu. (da)

LISTOPADOVÉ TRVALKY

Začátkem listopadu došlo v provozu PID k několika trvalým změnám a úpravám. Plánované změny se týkají pouze provozu autobusů zejména v severní části města a oblasti Stodůlek. K nejpodstatnějším na území Prahy patří především následující změny:

- **linka 116** je prodloužena do trasy Dejvická – Jenerálka – Bořislavka. Nově obsluhuje také zastávku Lotyšská,
- pro **linky 130** a **246** se ruší zastávka Holýšovská a nově zřizují zastávky Toufarova a Radouňova,
- **linka 158** je zkrácena do trasy Letňany – Sídliště Letňany,
- **linka 160** nově obsluhuje také zastávku Lotyšská,
- **linka 182** je zkrácena do trasy Opatov – Kbelský hřbitov. Ve směru na Kbelský hřbitov nově obsluhuje zastávky Kbelský pivovar a U Rumpálu a nejede přes zastávku Kbely,
- **linka 185** je prodloužena do trasy Letňany – Kbely – Kbelský hřbitov – Čakovice – Třeboradice,
- **linka 202** je zkrácena do trasy Poliklinika Mazurská – Čakovice.

Dále v provozu PID dochází k úpravám jízdních řádů některých linek a také ke změnám týkajících se některých školních linek. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávači spojení na webu DPP. (red)

Vizualizace: Maxim Velčovský + editl architects

Rekonstrukce Českomoravské je tu

DPP začne na začátku příštího roku s kompletní rekonstrukcí stanice metra Českomoravská na trase B, přípravné práce začnou už na konci letošního října. Vítězem veřejné zakázky na tuto investiční akci se stalo sdružení firem HOCHTIEF CZ a SYNER. Celková nabídková cena vítěze tendru činí 928,76 milionů korun, předpokládaná hodnota veřejné zakázky byla 953,38 milionů korun. Rekonstrukce zabere 516 dnů, tj. bezmála jeden a půl roku. Z důvodu výměny eskalátorů a stropní desky na nástupišti bude DPP muset stanici na nezbytnou dobu téměř jednoho roku v lednu 2025 uzavřít. Vlaky budou stanicí pouze projíždět. DPP předpokládá opětovné otevření stanice pro cestující na konci příštího roku, kompletní dokončení rekonstrukce pak v létě 2026. (red)

ZKUŠEBNÍ JÍZDY SOUPRAVY M1 PO TRASE A

Foto: Petr Havlíček

Během sobotní noční přepravní výluky 26. října 2024 proběhly ve druhé koleji trasy A v úseku Dejvická – Bořislavka zkušební jízdy jedné vybrané soupravy M1. Ve spolupráci s Dopravní fakultou Jana Pernera (DFJP) Univerzity Pardubice totiž probíhala zkouška identifikace vibrací vznikajících nečistotou na rotorech asynchronních trakčních motorů vlaků M1. Tato nečistota se obecně označuje jako nevývaha trakčních motorů a v minulosti způsobovala všeobecně známé trhliny v konstrukci rámů podvozků M1. V současnosti vzniku nečistoty brání speciální filtry na motorech. Přesto je potřebné najít způsob, který bude čistotu motorů provozně hlídat mezi vyvazovacími opravami.
Jednou takovou metodou by mohlo být diagnostické zařízení DiMet DFJP, které jsme čtenářům DP kontaktu představili již dříve a které je dlouhodobě úspěšné v každodenní diagnostice áčkových souprav 81-71M. V tomto případě se měla opakovanými průjezdy stacionárním měřením identifikovat nevývaha trakčních motorů, které pro zkoušky předem připravil dodavatel údržby společnost Siemens. Všechny motory soupravy M1 čelních vozů evidenčních čísel 4105-4106 byly v předstihu demontovány, některé se podle připraveného schématu čistily a na některé se instalovala umělá nevývaha, která se pak protokolárně ověřila na vyvažovačce.
Při jízdách samotných bylo nejprve nutné experimentálně určit rezonanční rychlost (ta závisí především na míře nevývahy a průměru kol), která byla v tomto případě pomocí „on board" měřicího zařízení, instalovaného přímo na trakčních motorech, zjištěna v hodnotě 63–64 km/h. Touto rychlostí se pak opakovaně projíždělo přes měřicí stanoviště DiMet – do Bořislavky při stoupání 40 promile v trakci i směr Dejvická (tzv. nesprávným směrem) v klesání při zadání elektrodynamické brzdy.
Souprava 4105-4106 nebyla vybrána náhodně, neboť má ještě původní rámy podvozků a v průběhu listopadu projde vyvazovací opravou, kde budou všechny motory rozebrány, projdou běžnou opravou a zároveň dojde k výměně rámů podvozků za nové. Zkoušky dopadly nad očekávání úspěšně a o výsledcích po detailním vyhodnocení napíšeme v rozsáhlejším článku. (ph)

Pozici generálního ředitele vykonává Ladislav Urbánek

Dozorčí rada DPP na svém mimořádném jednání 21. října 2024 odvolala z představenstva DPP Marka Kopřivu, Jiřího Špičku a Petra Witowského, kteří tak skončili jak v představenstvu společnosti, tak i ve funkcích ředitelů. Za nového člena představenstva dozorčí rada zvolila Jiřího Pařízka, současného ekonomického ředitele DPP. Dozorčí rada také přijala rezignaci Jana Marka, místopředsedy dozorčí rady DPP.
Představenstvo DPP si na svém jednání 22. října zvolilo za svého předsedu Ladislava Urbánka, dosavadního místopředsedu představenstva. Novým místopředsedou představenstva byl zvolen Jan Šurovský. Představenstvo také rozhodlo o rozdělení působností jednotlivých členů. Ladislav Urbánek vykonává manažerskou působnost v úseku Vedení společnosti, náleží mu pozice generálního ředitele, a dále vykonává strategickou a dohledovou působnost v úseku bezpečnostním. Jan Šurovský nadále vykonává manažerskou působnost v úseku technickém – Povrch, náleží mu pozice technického ředitele – Povrch, a dále vykonává strategickou a dohledovou působnost v úseku dopravním a v úseku technickém – Metro. Jiří Pařízek vykonává manažerskou působnost v úseku ekonomickém, náleží mu pozice ekonomického ředitele, a dále vykonává strategickou a dohledovou působnost v úseku personálním. Představenstvo rovněž projednalo odvolání bezpečnostního ředitele.
Dozorčí rada DPP na svém letošním devátém jednání 30. října uložila představenstvu DPP vyhlásit výběrová řízení na pozice generálního a personálního ředitele DPP, a to k 31. říjnu 2024. Na základě tohoto rozhodnutí Dopravní podnik postup otevřených výběrových řízení na zmíněné pozice připravil. Zájemci splňující požadavky a předpoklady na pozici generálního nebo personálního ředitele se mohou do otevřeného výběrového řízení přihlásit do 22. listopadu 2024. DPP na základě rozhodnutí představenstva z 5. listopadu vyhlásil výběrová řízení i na pozice bezpečnostního a technického ředitele – Metro. Zájemci se mohou hlásit do 27. listopadu 2024. (red)

Rozsvícení vánoční flotily DPP

V sobotu 30. listopadu 2024 dojde k tradičnímu rozsvícení vánoční flotily vozidel DPP. V letošním roce budou vánočně ozdobené tramvaje Škoda 15T (ev. č. 9401), Škoda 14T (9170), T3 (8309 + 8308) a samozřejmě

Foto: Radoslav Vnenčák

mazací tramvaj. Autobusy zastoupí vozy SOR NB 12 (3731) a NB 18 (6966). Stejně jako v minulém roce i v tom letošním se chystá překvapení, na to si ale budeme muset počkat až do prvního adventního víkendu. Vánočně nazdobená vozidla budou v provozu až do svátku Tří králů, tedy do pondělí 6. ledna 2025. (red)

HODINY NA ORIONCE

Zasílám malé upřesnění, co se týče obrázku hodin na čelní stěně horní haly *(viz článek Orionka zhasla, nebo ne? z DPk č. 10/2024)*. Nemám bohužel zdokumentovánu přestavbu horní haly, resp. její čelní stěny, ale našel jsem dvě fotky před přestavbou a po ní. Z nich vyplývá, že ještě 30. dubna 1987 byly nefunkční hodiny zakryty rudou hvězdou a na následující fotce z 29. srpna 1988 jsou již hodiny obnoveny. Období zprovoznění hodin lze tedy shrnout zhruba na přelom let 1987/1988.
Okrasná obruba zůstala původní a je zakomponována do omítky. Hodinový strojek byl vyjmut, vyčištěn, zprovozněn (možná byly jen přerušené kabely) a ciferník nově přemalován. V rámci zjednodušení nebyly použity (pokud se dobře pamatuji) původní arabské číslice, ale ciferník byl zrenovován pomocí římských číslic, navíc jen odhadem, z ruky, proto čísla působí poněkud neuspořádaně.
A protože „renovaci" prováděli tehdejší učni Hasman a Urban, v rámci ješitnosti si tam umístili svoje „logo" - haur.

Michal Režný

SNÍMEK Z 30. DUBNA 1987, KDY BYLY HODINY ZAKRYTY RUDOU HVĚZDOU

NA FOTCE Z 29. SRPNA 1988 JSOU HODINY JIŽ OBNOVENY A FUNKČNÍ

ORIONKA VE VZPOMÍNKÁCH PODRUHÉ

Článek o Orionce v posledním vydání DP kontaktu mě přiměl také krátce zavzpomínat. V areálu Orionky jsem pracoval od roku 1981 do roku 1991. Když jsem nastoupil, současná vrátnice ještě neexistovala. Namísto ní byly tři buňky, jedna sloužila jako vrátnice a zbylé dvě byly pro autoprovoz, kde jsem pracoval. Buňky měly už tenkrát to nejlepší za sebou, a proto se postavila v horní hale vestavba s kancelářemi, kde jsme následně seděli. V areálu byla soustředěna vozidla vnitropodnikové dopravy Elektrických drah od osobních, dodávkových, nákladních až po speciální montážní vozidla. Ta byla soustředěna do spodní haly. Ostatní vozidla měla stanoviště na dvoře objektu nebo v jednotlivých vozovnách ED.

SNÍMEK Z DOLNÍ HALY ORIONKY S VOZIDLY VRCHNÍ STAVBY. NA SNÍMKU VOZIDLA ŠKODA 706 RT A LIAZ 101.860 VNP

V horní hale dole byla malá truhlářská dílna a v zadní části na ochozu byly prostory využívané útvarem, který zajišťoval provoz meronů (jízdenkové automaty německé výroby). Ve spodní zadní části haly byly různě oddělené skladovací prostory. V článku zmiňovaný sklad pneumatik v budově před horní halou byl postaven v osmdesátých letech jako kantýna (později byla přesunuta do vestavby horní haly). Pneumatiky se předtím skladovaly v odděleném prostoru vpravo za vraty spodní haly vedle zaparkovaných montážních vozidel. Na konci spodní haly byla autodílna, která měla dva kanály. Od haly byla původně oddělena drátěnými vraty zakrytými plachtou. Před prostřední halou si pamatuji, že se dělala 1x ročně technická prohlídka vozidel. Na dvůr přijeli technici a strážci zákona a my jsme přistavovali postupně všechna nákladní a speciální vozidla. To až později jsme i s těmito vozidly museli jezdit na STK.

Když se pozorně podíváte na fotografii ze spodní haly, jsou ještě vidět parkovací pruhy pro šikmé stání. Na jejich krajích byly kulaté kovové značky, které byly přesně vyměřené, takže když se parkovalo se Škodou 706 a měl jste tuto značku uprostřed stupačky, věděl jste, že stojíte dobře. Časem se ještě dozadu doplnily dorazy za zadní kola.

Na závěr ještě drobná vzpomínka na Hradešínskou ulici, kde měli dvouvilu Miroslav Horníček a Lubomír Lipský. Vzpomínám si, že na základě jejich stížnosti, že z komína vozovny jim jde na dům kouř a popílek, musel DPP zajistit speciální nástavbu na komín. Pro ni jsme jeli až do Olomouce, a to vozidlem Praga V3S s jeřábovou nástavbou a vlekem využívaným pro převoz trakčních sloupů. Jeli jsme ve dvou nonstop (4:00 až 24:00 hod.) s přestávkou pouze na naložení a oběd, ale protože v té době se neřešily žádné bezpečnostní přestávky a ani jiné přestávky, tak to bylo možné. Vzpomínek mám více, ale nejraději vzpomínám na skvělou partu, která tehdy na Orionce byla, a pokud si někdo z nich tuto krátkou vzpomínku přečte, moc všechny zdravím.

Zdeněk Bílý

ZÁŽITEK ZE DNE OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

Bylo deštivé ráno, když jsme se s mým synem Josefem vydali na Den otevřených dveří do autobusových garáží Hostivař. Josef je můj osmiletý chlapec, který si velmi oblíbil veřejnou dopravu. Čte si dostupnou literaturu, sbírá časopisy, letáčky a vše, co s dopravou souvisí.

Jakmile jsme dorazili do areálu, tak Josífkův obličej se rozzářil jako vánoční stromeček. Když jsme se dostali k prohlídce jednotlivých autobusů, Josef si nemohl odpustit, aby každému autobusu nevěnoval alespoň několik minut svého času. Nejvíce ho však zaujmul simulátor jízdních tras a zastávek. Syn si mohl na chvilku zahrát na řidiče autobusu a sám si navolit svojí oblíbenou trasu. Jako bonus si zahrál stolní hru na cestující a revizory se studenty Střední průmyslové školy dopravní. I přesto, že nám počasí nepřálo, den se nám velmi vydařil.

Petra Netymachová

Fotoreportáž ze Dne otevřených dveří v garáži Hostivař najdete na str. 8 a 9

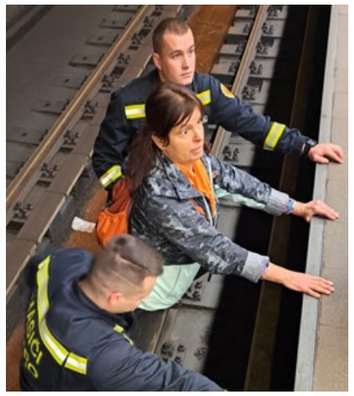


Foto: Martina Policarová

PODĚKOVÁNÍ SONSU ZA BUDĚJOVICKOU

Rád bych Vám poděkoval za úspěšný průběh pondělní akce v metru *(28. 10. ve stanici Budějovická v rámci výluky metra – pozn. red.)*, kterou navštívilo cca 170 nevidomých a slabozrakých lidí, někteří z nich samostatně, mnozí s průvodci. Věřím, že obdobnou akci má smysl čas od času uskutečnit, za rozumnou periodicitu považuji cca 3 roky. Mám k dispozici ohlasy některých účastníků, kteří si velmi pochvalovali angažovanost a vstřícnost pracovníků DPP, ostatně z vlastní zkušenosti mohu tuto skutečnost potvrdit, vyřiďte jim, prosím, velký dík.

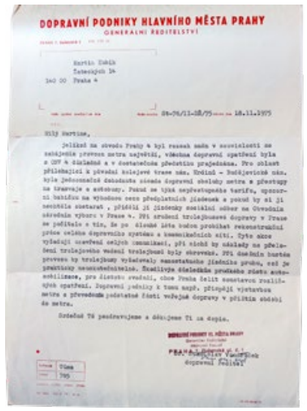
Děkujeme Vám a těšíme se na další spolupráci

Luboš Zajíc,
prezident spolku Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR, z. s.

Z 50 LET STARÉHO DOPISU DOPRAVNÍHO ŘEDITELE

Zasílám Vám dopis, kterým mi tehdy jako desetiletému dítěti odpověděli z Dopravních podniků na rušení tramvají na Budějovickém náměstí v roce 1974. Změna v dopravě po 9. květnu 1974 na mě působila tragicky z důvodu rušení tramvají a následné likvidace tratí i v centru Prahy.

Martin Kubík



DOPRAVNÍ PODNIKY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ

Martin Kubík
Tatranská 34
140 00 Praha 4

Praha 18.11.1975

Milý Martine,

Jelikož na obvodu Prahy 4 byl rozsah změn v souvislosti se zahájením provozu metra největší, všechna dopravní opatření byla s ONV 4 důkladně a v dostatečném předstihu projednána. Pro oblast přiléhající k původní kolejové trase nám. Hrdinů – Budějovické nám. byla jednoznačně dohodnuta zásada dopravní obsluhy metra s přestupy na tramvaje a autobusy. (…) Při zrušení trolejbusové dopravy v Praze se počítalo s tím, že po dlouhé léta budou probíhat rekonstrukční práce celého dopravního systému a komunikačních sítí. Tyto akce vyžadují uzavření celých komunikací, při nichž by náklady na přeložení trolejového vedení trolejbusů byly obrovské. Při dnešním hustém provozu by trolejbusy vyžadovaly samostatného jízdní pruhu, což je prakticky neuskutečnitelné. Škodlivým důsledkům prudkého růstu automobilizace, pro čistotu ovzduší, chce Praha čelit soustavou rozličných opatření. Dopravní podniky k tomu například přispějí výstavbou metra a převedením podstatné části veřejné dopravy v příštím období do metra.
Srdečně Tě pozdravujeme a děkujeme Ti za dopis.

Milý Martine, jelikož na obvodu Prahy 4 byl rozsah změn v souvislosti se zahájením provozu metra největší, všechna dopravní opatření byla s ONV 4 důkladně a v dostatečném předstihu projednána. Pro oblast přiléhající k původní kolejové trase nám. Hrdinů – Budějovické nám. byla jednoznačně dohodnuta zásada dopravní obsluhy metra s přestupy na tramvaje a autobusy. (…) Při zrušení trolejbusové dopravy v Praze se počítalo s tím, že po dlouhé léta budou probíhat rekonstrukční práce celého dopravního systému a komunikačních sítí. Tyto akce vyžadují uzavření celých komunikací, při nichž by náklady na přeložení trolejového vedení trolejbusů byly obrovské. Při dnešním hustém provozu by trolejbusy vyžadovaly samostatného jízdní pruhu, což je prakticky neuskutečnitelné. Škodlivým důsledkům prudkého růstu automobilizace, pro čistotu ovzduší, chce Praha čelit soustavou rozličných opatření. Dopravní podniky k tomu například přispějí výstavbou metra a převedením podstatné části veřejné dopravy v příštím období do metra.
Srdečně Tě pozdravujeme a děkujeme Ti za dopis.

Stanislav Vondráček,
dopravní ředitel

Texty na této dvoustraně byly redakčně kráceny a jazykově upraveny.

Foto: Petr Hejna

ZA AUTOBUSY DO OTEVŘENÉ HOSTIVAŘE

AREÁL ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN V HOSTIVAŘI HOSTIL V SOBOTU 5. ŘÍJNA 2024 DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU. KROMĚ TRADIČNÍCH PROHLÍDEK VOZŮ A ZÁZEMÍ MĚLI NÁVŠTĚVNÍCI MOŽNOST NAHLÉDNOUT I DO OPRAVEN, KDE SE V NEZVYKLE VELKÉM POČTU NACHÁZÍ NĚKOLIK HISTORICKÝCH VOZIDEL, CHYSTAJÍCÍCH SE NA OSLAVY PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V PŘÍŠTÍM ROCE. JAK OTEVŘENÁ VRATA GARÁŽÍ HOSTIVAŘ PROBÍHALA, SE DOČTETE V ČLÁNKU STUDENTA 2. ROČNÍKU OBORU PROVOZ A EKONOMIKA DOPRAVY SEBASTIANA NAVRÁTILA.

Účast na dni otevřených dveří v Hostivaři, které slavily třicáté výročí svého provozu, byla pro každého fanouška MHD opravdu jedinečným zážitkem. Hned při příchodu mě uchvátil pohled na rozsáhlý komplex garáží, který tři desetiletí slouží stovkám autobusů a ty potom tisícům cestujících. Atmosféra Dnů otevřených dveří je vždycky plná nadšení nejen mezi fanoušky autobusové dopravy, ale i mezi rodinami s dětmi, které si přišly užít fajn den a využít příležitosti nahlédnout do „tajemných“ míst garáží.

Největším tahákem je vždycky bezpochyby nahlédnutí do technického zázemí, kde jsme přímo na místě viděli, jak probíhá údržba a servis autobusů. Vidět na vlastní oči, kde se vyměňují kola u autobusu nebo probíhá diagnostika motoru, bylo super. Rozhodně je za dobu, kdy takové akce navštěvuji, patrný posun k modernizaci vozů – zvlášť u nových elektrobusů, které zde podstupují lehké údržby vedle klasických dieselových vozů, které DPP umí rozebrat do posledního šroubku a znovu zkompletovat. Je skvělé vidět, že pražský dopravní podnik investuje do zelenější budoucnosti.

Vrcholem programu byla pro mě jakožto fanouška dopravní historie prezentace historických autobusů. Kdo by neocenil prohlídku klasických Karos B741 nebo původních Ikarusů, které v Praze jezdily před několika desítkami let? Nejenže tito veteráni působí nostalgicky, ale také připomínají, jak se technologie i komfort přepravy postupně mění k lepšímu.

Zvláštním bonusem byla jízda zkušebním autobusem po garážích. Možnost projet se na místě, kde běžně autobusy jen čekají na svou směnu, byl opravdu nevšední zážitek. Při jízdě bylo možné pozorovat různá servisní stanoviště a myčku, což člověku dá zcela nový pohled na to, co všechno se odehrává „v zákulisí“, aby autobusy mohly denně vyrazit na své linky.

Celkově jsem odcházel s pocitem, že tento Den otevřených dveří opět ukázal, jak důležité jsou garáže Hostivař pro bezproblémový provoz MHD v Praze a jak klíčová je kvalitní infrastruktura pro fungování města. ■

Kompletní galerii fotografií najdete po načtení QR kódu

Text: Miroslav Grossmann
Foto: Jiří Beneš, Vojtěch Uher a autor

26. ŘÍJNA SE VRÁTILY TRAMVAJE DO ULICE DUKELSKÝCH HRDINŮ. ZATÍM AŽ NA VÝJIMKY BEZ AUT. CHODNÍKY A VOZOVKY SE DOKONČUJÍ ZA PROVOZU TRAMVAJÍ, PŘIČEMŽ VŠECHNY BY MĚLY BÝT HOTOVÉ NA JAŘE 2025. NA POZADÍ MŮŽEME VIDĚT STAV DALŠÍCH STAVEBNÍCH AKCÍ: ZEJMÉNA NOVÝ ŽELEZNIČNÍ MOST NA TRATI PRAHA – KLADNO / LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA A REKONSTRUOVANÝ PRŮMYSLOVÝ PALÁC

PŘES STAVENIŠTĚ NA VÝSTAVIŠTĚ

PO OCHUTNÁVCE Z PODZIMU 2023, KDY SE ZREKONSTRUOVALA TRAŤ V ODLEHLÉ PARTYZÁNSKÉ ULICI, LETOS DOŠLO NA KOMPLETNÍ REKONSTRUKCI ULICE DUKELSKÝCH HRDINŮ MEZI STROSSMAYEROVÝM NÁMĚSTÍM A VÝSTAVIŠTĚM. KOMPLETNÍ PŘITOM ZNAMENÁ OD FASÁDY K FASÁDĚ, NEJEN TRAMVAJOVÉ TRATI, ALE TAKÉ CHODNÍKŮ, VOZOVEK A ŘADY SÍTÍ ULOŽENÝCH POD NIMI. NEJVÝZNAMNĚJŠÍ REKONSTRUKCE TRATI V ROCE 2024 JE U KONCE. I KDYŽ…

Celá stavební akce s názvem Dukelských hrdinů a U Výstaviště zahrnuje rekonstrukci těchto ulic od Strossmayerova náměstí přes Výstaviště až po ulici Na Zátorách, tedy po křižovatku Elektrárna Holešovice. Dopravní podnik na základě usnesení rady města z roku 2018 zajistil projekční přípravu a společné povolení na tramvajovou trať i na všechny další stavební objekty včetně vozovek, chodníků, sítí. Objekty náležející k tramvajové trati si nechal a realizuje je vlastní kapacitou či subdodávkami, ty ostatní předal k realizaci dalším organizacím, zejména Technické správě komunikací.

Už od roku 2023 probíhaly v ulici Dukelských hrdinů práce PVS na vodovodu, ale pravý stavební ruch nastal teprve se začátkem prázdnin 2024, kdy došlo k vyloučení tramvajové i silniční dopravy z ulice Dukelských hrdinů, přičemž nastala svižná likvidace konstrukčních vrstev nejprve v křižovatce s Veletržní ulicí a pak i v celém zbylém úseku.

Právě křižovatka s Veletržní byla ve středu pozornosti. Práce zde byly rozsáhlé a ještě jim musela předcházet náročná rekonstrukce vodovodů. Díky kompletnímu uzavření křižovatky na dobu prázdnin, které bylo umožněno i díky vstřícnému přístupu Odboru pozemních komunikací a drah MHMP a koordinaci PVS, TSK a DPP, bylo možné na začátku školního roku křižovatku zprovoznit obousměrně v režimu 1 + 1 jízdní pruh po Veletržní ulici.

Kromě zmíněné křižovatky postupovala rekonstrukce trati kontinuálně od Strossmayerova náměstí směrem k Výstavišti. Po uvolnění úseku od DPP nastoupilo TSK s vozovkami a dalšími pracemi.

V současné době je tramvajová trať v ulici Dukelských hrdinů prakticky hotová včetně zastávek. Dokončena je i nová kolejová křižovatka u Výstaviště včetně provizorního napojení na trať do ulice U Výstaviště. Do konce listopadu bude DPP pracovat na rekonstrukci obratiště Výstaviště. Vozovky TSK dokončilo mezi Strossmayerovým náměstím a Veletržní. Chodníky se realizují. Příští rok dojde na provedení vozovek a chodníků mezi Veletržní a Výstavištěm.

Jistě jste zvědavi, co se v „Dukelácích“ po rekonstrukci změnilo. Původní trať z panelů byla nahrazena tratí na betonové desce převážně s asfaltovým krytem. V úseku mezi Strossmayerovým náměstím a Veletržní vedou koleje prakticky v původní stopě. Vedle trati jsou stavebně potvrzena parkovací místa formou zálivů a budou zde vysazeny i stromy. Zastávka Strossmayerovo náměstí do centra bude provozně fungovat obdobně jako mys s tím, že místo původní vozovky poslouží i cyklistům a výjimečně také autům. K dopravnímu režimu se přitom ještě dostaneme.

PŘI LIKVIDACI KONSTRUKČNÍCH VRSTEV V KŘIŽOVATCE DUKELSKÝCH HRDINŮ – VELETRŽNÍ BYLY NALEZENY PŮVODNÍ DŘEVĚNÉ PRAŽSKÉ Z DOB, KDY TRAMVAJE JEZDILY VELETRŽNÍ ULICÍ A VYUŽÍVALY OBLOUK OD BUBENSKÉ K VÝSTAVIŠTI. TRAŤ BYLA ZRUŠENA V ROCE 1978

Zastávky Veletržní palác jsou nadále řešeny formou ostrůvků, které byly rozšířeny z původních 2,2 metru na 3,25 metru ve směru do centra a z původních 1,7 metru na 2,5 metru ve směru z centra. Nově zřízené zábradlí je minimální a přístupy řešeny velkoryseji.

Mezi Veletržní a Výstavištěm byla trať přeložena o přibližně 3 metry směrem na západ, což umožní výsadbu stromů, zřízení parkování a současně zachování oddělení provozu aut a tramvají. Kvůli tomu bylo nutné přeložit více inženýrských sítí. Stranová přeložka trati byla koordinována s modernizací železnice na Kladno, takže nový železniční most je jí přizpůsoben. Navazuje kolejová křižovatka Výstaviště, která má díky posunu trati nový tvar. A pozor, podjezdná výška pod mostem se zvedla na 4,3 metru, tedy o 1,1 metru, což doufejme znamená konec strženým trolejím od nákladních aut.

Aut se týká i další téma. Už při projednávání stavby v roce 2021 se jako jeden ze svízelů ukázaly šířkové poměry na Strossmayerově náměstí, konkrétně v místě zastávky od Výstaviště do centra. S Policií ČR se nepodařilo projednat variantu se sice rozšířeným, ale stále úzkým ostrůvkem, přičemž pro DPP nebyla z pohledu plynulosti provozu veřejné dopravy přijatelné varianta zřízení mysu a jízda aut po kolejích. K tomu se znovu otevřela problematika signalizace na náměstí, jejíž zrušení či aspoň vypnutí bylo předmětem již několika neúspěšných snah.

Od té doby proto byla sledována varianta s vyloučením automobilové dopravy ze Strossmayerova náměstí s výjimkou zásobování. Zatímco dosud se tedy zákaz vjezdu aut vztahoval pouze na západní a východní rameno, nově by to měla být všechna.

Záměr vedl i ke zrušení semaforu na náměstí a vyloučil tranzitní automobilovou dopravu v ulici Dukelských hrdinů až po Veletržní. Auta tak je možné vést po kolejích, protože jich bude málo. V severní části ulice, jak bylo již zmíněno, zůstane provoz aut a tramvají oddělen.

Signalizace na křižovatce s Veletržní ulicí nadále funguje s preferencí tramvají a byla upravena, zejména s ohledem na zajištění přístupu na ostrůvkovou zastávku do centra přímo z řízeného přechodu. Podobný přístup nebylo možné vybudovat na zastávku v opačném směru zejména proto, že zastávka by se posunula do vnějšího oblouku.

Zrušeny byly i další 2 signalizace Dukelských hrdinů – U Výstaviště a Dukelských hrdinů – přechod Strojnická, což bylo umožněno vyprojektováním ochranných chodeckých ostrůvků na dotčených přechodech.

Rok 2024 byl pro místní náročný, protože prakticky celou stavební sezonu museli strpět omezení pro úplně všechny druhy dopravy, přičemž už dříve docházelo k významným zásahům v důsledku modernizace železnice. Za jejich trpělivost a pochopení jim patří dík. Stejně jako všem pracovníkům na stavbě, kteří zvládli práci i v extrémních vedrech a v termínu. To platí nejen pro stavbu DPP, ale také TSK a dalších investorů.

V roce 2025 se bude pokračovat v ulici U Výstaviště.

Dukelských hrdinů a U Výstaviště, 2. etapa Dukelských hrdinů

Termín: 29. 6.–25. 10. 2024

Investor, zhotovitel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Projektant: Metroprojekt

Technický dozor investora: Bung

Délka: cca 600 m

Konstrukce trati: betonová deska s upevněním systémem W-tram, asfaltový kryt, místy dlažba

Další realizované objekty a činnosti: ovládání a vytápění výhybek Strossmayerovo náměstí od Výstaviště, Výstaviště od Strossmayerova náměstí, odvodnění tramvajové trati (6 bahníků), zastávky Veletržní palác z centra a do centra včetně napájení označníků, trolejové vedení (výstavba stožárů, údržba kotev na domech), výměna zpětné dělicí skříně Parkhotel, přeložka kabelu metra před Výstavištěm

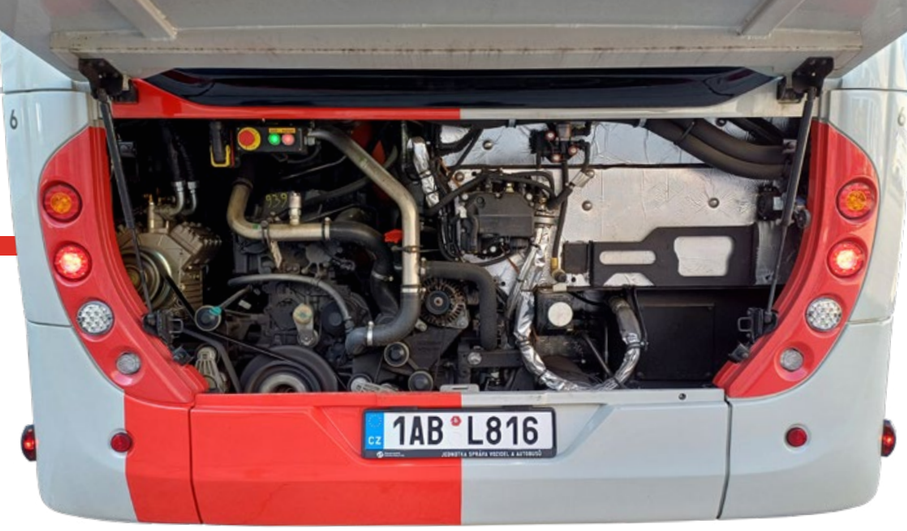
Koordinované akce: Dukelských hrdinů, U Výstaviště (Technická správa komunikací, rekonstrukce vozovek, chodníků, přeložky sítí, veřejné osvětlení, úprava SSZ 7.130 Dukelských hrdinů – Veletržní, zrušení SSZ 7.129 Strossmayerovo náměstí, SSZ 7.133a Dukelských hrdinů – U Výstaviště, 7.133 b Dukelských hrdinů – přechod Strojnická, stromořadí a sadové úpravy, městský mobiliář včetně přístřešků), Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště (Správa železnic), vodovod (PVS), Modernizace kabelové sítě – propojení měníren Strojnická a Trojská (DPP), doplnění elektronických informačních panelů na zastávky (Ropid).

POHLED NA ULICI DUKELSKÝCH HRDINŮ Z LÉTA ROKU 2024, KTERÝ SE NEBUDE PO NĚKOLIK DALŠÍCH DESETILETÍ OPAKOVAT

Text: Petr Vítů
Foto: Petr Ludvíček a autor

DALŠÍ PŘÍRŮSTKY VOZOVÉHO PARKU DPP: **IVECO STREETWAY 12 M a 18 M**

VOZOVÝ PARK DOPRAVNÍHO PODNIKU V KVĚTNU LETOŠNÍHO ROKU ROZŠÍŘILY DALŠÍ AUTOBUSY IVECO VE STANDARDNÍM PROVEDENÍ S OZNAČENÍM STREETWAY 12 M A V KLOUBOVÉ VARIANTĚ S OZNAČENÍM STREETWAY 18 M. OBA TYPY AUTOBUSŮ JSOU DODÁVÁNY NA ZÁKLADĚ RÁMCOVÝCH SMLUV SE SPOLEČNOSTÍ IVECO CZECH REPUBLIC, KTERÉ UMOŽŇUJÍ DODÁNÍ AŽ STOVKY VOZIDEL STANDARD A AŽ STO ČTYŘICETI TŘÍ KLOUBOVÝCH VOZIDEL PŘI PLNÉM ČERPÁNÍ RÁMCOVÝCH SMLUV.



VOZIDLA POHÁNÍ MOTORY IVECO CURSOR 9 S TECHNOLOGIÍ HI-SCR, DÍKY KTERÉ VOZIDLA PLNÍ EMISNÍ NORMY EURO VI STEP E BEZ POUŽITÍ SYSTÉMU EGR (BEZ RECIRKULACE SPALIN). U STANDARDNÍ VERZE S VÝKONEM 228 KW/310 HP A U KLOUBOVÉHO VERZE PAK 265 KW/ 360 HP

PRO VÝSTUP A NÁSTUP MOHOU CESTUJÍCÍ VE VARIANTĚ 18 M VYUŽÍT ČTVEŘICI DVEŘÍ, 36 MÍST K SEZENÍ, TROJICI INFORMAČNÍCH OBRAZOVEK. O TEPELNOU POHODU SE U OBOU VARIANT VOZIDEL STREETWAY STARÁ CELOVOZOVÁ KLIMATIZACE EBERSPÄCHER SÜTRAK AC 353

PRACOVIŠTĚ ŘIDIČE STEJNĚ JAKO U VOZIDLA IVECO URBANWAY HYBRID NABÍZÍ ANALOGOVÉ UKAZATELE S BAREVNÝM LED DISPLEJEM, NECHYBÍ CHLADNIČKA PRO ŘIDIČE, AUTORÁDIO ANI USB ZÁSUVKY PRO NABÍJENÍ DROBNÉ ELEKTRONIKY

Technické údaje

	Iveco Streetway 12 M	Iveco Streetway 18 M
Délka:	12 000 mm	18 750 mm
Šířka:	2 540 mm	2 540 mm
Výška:	3 245 mm	3 245 mm
Rozchod kol:	2 160 mm vpředu / 1 890 mm vzadu	2 160 mm vpředu / 1 890 mm vzadu
Rozvor náprav:	5 900 mm	5 900 mm přední / 6 740 mm zadní
Celková maximální hmotnost:	19 500 kg	28 000 kg
Maximální rychlost:	90 km/h	90 km/h
Počet dveří pro nástup a výstup:	3	4
Nástupní výška hrany dveří:	330 mm	330 mm přední + zadní / 330 mm střední
Celkový počet sedadel:	25	36
Celkový počet cestujících:	80	145
Výkon motoru:	228 kW / 310 hp	265 kW / 360 hp

Evidenční stav vozidel v DPP k 31. 10. 2024:

Streetway 12 M	81
Streetway 18 M	41

STREETWAY 12 M POJME AŽ 85 CESTUJÍCÍCH A JEJICH ODBAVENÍ ZAJIŠŤUJE TROJICE DVOUKŘÍDLÝCH DVEŘÍ. PROSTOR PRO CESTUJÍCÍ NABÍZÍ DVĚ INFORMAČNÍ OBRAZOVKY, NEREZOVÝ ZÁDRŽNÍ SYSTÉM A NECHYBÍ DOSTATEČNÝ POČET POPTÁVKOVÝCH TLAČÍTEK

Text: Viktor Veselý a Milan Bárta
Foto: Milan Bárta a TRAM-EM

NA CENTRÁLNÍM NÁMĚSTÍ WILLIHO BRANDTA VE FRANKFURTU SI 11. EVROPSKÉ MISTROVSTVÍ V DOVEDNOSTECH ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ NENECHALY UJÍT DAVY DIVÁKŮ

TUHÉ BOJE VE FRANKFURTU

TRAMEM 2024 FRANKFURT AM MAIN

KAŽDOROČNÍ MISTROVSTVÍ EVROPY V ŘÍZENÍ TRAMVAJÍ SE LETOS KONALO V ZÁŘÍ VE FRANKFURTU NAD MOHANEM. TENTOKRÁT DOŠLO K LEHKÉ OBMĚNĚ PRAŽSKÉ SESTAVY. ŘIDIČKU Z PANKRÁCKÉ VOZOVNY NIKOL PRAVDOVOU NOVĚ DOPLNIL JEJÍ KOLEGA VIKTOR VESELÝ, KTERÝ JE ZÁROVEŇ SPOLUAUTOREM REPORTÁŽE Z PRŮBĚHU TÉTO MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE.

Na mistrovství Evropy, které se letos konalo v německém Frankfurtu nad Mohanem, jsme odcestovali společně s kolegyní Nikol Pravdovou (známe se již od základního kurzu ŘT v roce 2011) a vedoucím celé výpravy Milanem Bártou. Mistrovství se konalo od čtvrtka 12. do neděle 15. září 2024.

Nikol již Dopravní podnik reprezentovala několikrát, pro mě to byla novinka a rovnou mohu říct, že šlo o zajímavou zkušenost. První den se pojil s prohlídkou města, kde se krásně doplňuje historie s moderní architekturou. Při této příležitosti jsme si jako celý tým „obhlídli“ místo, kde se samotné mistrovství mělo v sobotu konat.

Páteční den započal slavnostním přivítáním a zahájením, seznámením se všemi 26 týmy z 21 zemí a následným představením náročného dvoudenního programu. Rozděleni do

DOPRAVNÍ PODNIK A ČESKOU REPUBLIKU REPREZENTOVALA DVOJICE Z VOZOVNY PANKRÁC VE SLOŽENÍ NIKOL PRAVDOVÁ A VIKTOR VESELÝ

dvou skupin jsme se přemístili do místních opraven TRAM a METRA, kde nám byl předveden antikolizní systém od firmy BOSCH, který již zdárně funguje v několika městech v Německu.

Následně proběhla prohlídka místních opraven, což bylo velmi zajímavé. Odpolední program byl pro nás klíčový, protože jsme měli možnost seznámit se s místními tramvajemi a osahat si pod dohledem instruktora jízdu, brzdu a celkové chování vozu. Také zde proběhlo focení pro prezentace týmu při soutěžním přenosu.

V podvečer nás všechny přivítal starosta města ve starobylém Císařském sálu (Kaisersaal) budovy bývalé frankfurtské radnice Römer. Sál je dnes hlavní turistickou atrakcí radničního komplexu. Svého času zde probíhaly korunovační hostiny císařů Svaté říše římské a dnes zde najdeme jedinečnou sbírku portrétů všech císařů, která pochází z 19. století.

Při slavnostní večeři byla vylosována startovní čísla a také jsme dávali rozhovory, především německým televizím.

Sobotní velké finále se konalo přímo v centru města na náměstí Willyho Brandta mezi budovou Centrální banky a novou budovou opery (kde jsme měli zázemí s perfektním výhledem na soutěžní trať). Ačkoliv to bylo jistě nelehké, organizátoři zvládli akci zkoordinovat na jedničku. Fanoušků městské hromadné dopravy, ale i ostatních kolemjdoucích a obyvatel města dorazilo ohromné množství. Všichni tak vytvořili úžasnou atmosféru a kdo mohl (a našel si správné místo), hnal soutěžící kupředu vstříc k co možná nejlepším výsledkům.

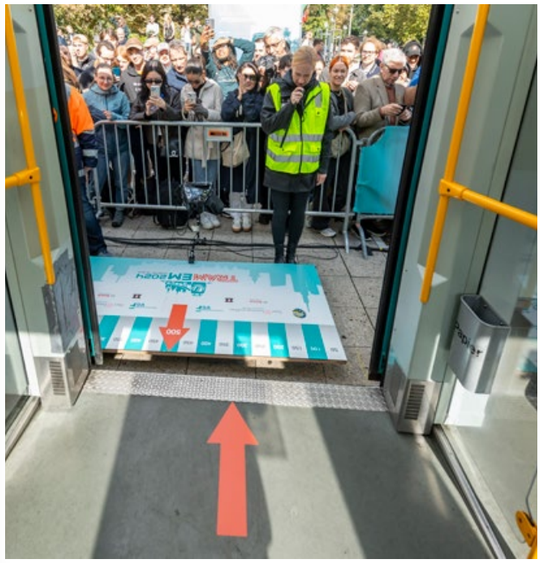
Všechny týmy byly po jednotlivých městech představeny na pódiu i s malým video-medailonkem, mimochodem, moderátor velice ocenil naše slavnostní uniformy. Následovalo společné focení týmů před budovou Evropské centrální banky a potom již začala samotná soutěž.

V rámci samotného mistrovství bylo celkem 6 různě bodovaných disciplín. První z nich měla soutěžící vyzkoušet v plynulosti jízdy a zastavení, k čemuž sloužila miska s vodou na přední masce tramvaje. Jednoduše bylo potřeba během 3 zastavení rozlít co nejmenší množství vody, což se ale příliš jednoduše provést nedalo vzhledem k poměrně tuhé zajišťovací brzdě.

VIKTOR VESELÝ PŘI TRÉNINKOVÉ JÍZDĚ S VOZEM BOMBARDIER TYP S

Po změně stanoviště bylo potřeba rozjet tramvaj alespoň na 20 km/h, v určitém místě nastavit brzdu (dále s ní nemanipulovat) a ideálně zastavit na příslušném místě.

PŘED OSTROU JÍZDOU SI BOMBARDIER VYZKOUŠELA I NIKOL PRAVDOVÁ



PRAŽŠTÍ ZÁSTUPCI PŘED HISTORICKOU BUDOVOU BÝVALÉ RADNICE PO SETKÁNÍ SE STAROSTOU FRANKFURTU

Následovala disciplína „kulečník“, kdy se pomocí opatrného šťouchnutí do tága koule nakonec zastavila na určitém bodovaném místě. Dále následoval běh do další tramvaje stojící na protisměrné koleji a rozjetí alespoň na 25 km/h (bez tachometru), kdy při změně světla semaforu ze zelené na červenou musel soutěžící použít nouzovou brzdu. Tím si vyzkoušel svou reakční dobu.

Předposlední disciplína byla o odhadu, kdy bylo zapotřebí zastavit 2. dveřmi u příslušné čáry bez použití zpětných zrcátek. Po celé trase soutěže si bylo možné všimnout návěstí, které pak ve správném sledu soutěžící připevnil na tabuli, a mohl tak získat své poslední body.

Nakonec snažení Nikol a moje stačilo na dělené 10. místo, za které jsme byli velice rádi. Samozřejmě teď zpětně vím, kde jsem měl ubrat, zrychlit nebo dříve zastavit. V daném okamžiku to bylo ale maximum, na které budu v budoucnu rád vzpomínat.

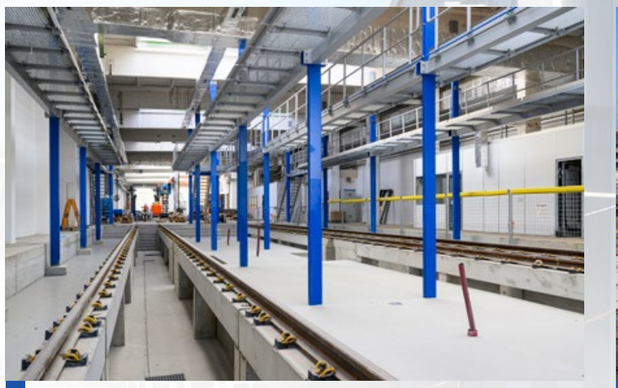
Ještě je potřeba poděkovat Dopravnímu podniku za nominaci a možnost reprezentovat. Myslím, že nejen pro mě, ale i pro všechny ostatní soutěžící to byly čtyři náročné dny plné zážitků, nervů, úspěchů i zklamání. Především se ale sešla skvělá parta, a tak nakonec všichni srdečně blahopřáli týmu z Krakova za 3. místo, Bruselu za 2. místo a ke zlatu vítěznému týmu z Budapešti.

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna

SNÍMEK Z DEPONOVACÍ HALY URČENÉ AŽ PRO ŠEDESÁT JEDNA VOZŮ TRAMVAJÍ 15T. JAK SNÍMEK NAPOVÍDÁ, HALA JE JIŽ Z DEVADESÁTI PROCENT HOTOVA, V ŘÍJNU TAK PROBÍHALO NAPŘÍKLAD ZAPOJOVANÍ ROZVÁDĚČŮ A PODOBNÉ DOKONČOVACÍ PRÁCE

HLOUBĚTÍN SE BLÍŽÍ OTEVŘENÍ

V PŮLCE ŘÍJNA SE NABÍDLA MOŽNOST JEŠTĚ JEDNOU V TOMTO ROCE NAVŠTÍVIT AREÁL HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY. VZHLEDEM K TOMU, ŽE SE CELÝ AREÁL JIŽ DOKONČUJE A JEHO ÚNOROVÉ OTEVŘENÍ V PŘÍŠTÍM ROCE SE BLÍŽÍ, PŘINÁŠÍME POSLEDNÍ SNÍMKY PŘED SLAVNOSTNÍM OTEVŘENÍM AREÁLU.



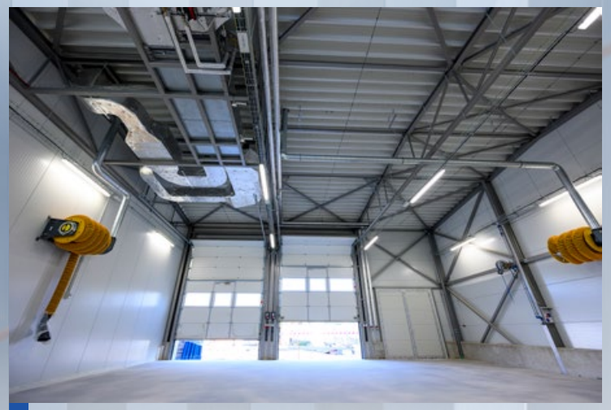
S DEPONOVACÍ HALOU SOUSEDÍ SERVISNÍ HALA S DVOJICÍ TOČEN PRO OTÁČENÍ PODVOZKŮ TRAMVAJI. HALA MÁ CELKEM ŠEST STANOVIŠŤ A KAPACITU AŽ PRO DVANÁCT ČLÁNKOVÝCH VOZIDEL. NA SNÍMKU TAK MÁTE MOŽNOST VIDĚT MONTÁŽNÍ JÁMY, V ZADNÍ ČÁSTI JSOU ZÁROVEŇ HYDRAULICKÉ ZVEDÁKY. V PRAVÉ ČÁSTI SE NACHÁZÍ ADMINISTRATIVNÍ PROSTORY HALY. TATO HALA JE VYTÁPĚNA VZDUCHOTECHNICKY S VYUŽITÍM PŘEDEHŘEVU VZDUCHU Z JIŽNÍ A VÝCHODNÍ SOLÁRNÍ FASÁDY

ČELO DEPONOVACÍ HALY JE VYBAVENO SPECIÁLNÍ SOLÁRNÍ TEPLOVZDUŠNOU FASÁDOU

SNÍMEK Z KBELSKÉ ULICE NAZNAČUJE, ŽE ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA PROŠLA KOMPLETNÍ REKONSTRUKCÍ. VENKOVNÍ PLOCHA BUDE OZELENĚNA, A PROSTOR TAK BUDE SLOUŽIT PRO ODPOČINEK ŘIDIČŮ

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA MÁ SAMOZŘEJMĚ KOMPLETNĚ REKONSTRUOVANÉ INTERIÉRY, NA SNÍMKU BUDOUCÍ VÝPRAVNA VOZOVNY HLOUBĚTÍN

V ZADNÍ ČÁSTI DEPONOVACÍ HALY SE ZÁROVEŇ NACHÁZÍ BUDOUCÍ SKLAD NÁHRADNÍCH DÍLŮ A SOUČÁSTEK



V AREÁLU SE NACHÁZÍ I ZÁZEMÍ PRO VRCHNÍ STAVBU DPP A VNITROPODNIKOVOU DOPRAVU. NA SNÍMKU GARÁŽE VRCHNÍ STAVBY S ČERSTVĚ VYLITOU PODLAHOU

DÍLNY A KANCELÁŘSKÉ PROSTORY VRCHNÍ STAVBY A VNITROPODNIKOVÉ DOPRAVY. V TĚCHTO MÍSTECH SE PŮVODNĚ NACHÁZELY TESKOBARÁKY, KTERÉ NAHRADILA ÚPLNĚ NOVÁ STAVBA. V PRAVÉ ČÁSTI SE DOKONČUJE PARKOVIŠTĚ

PRAŽSKÝ KOLEJOVÝ **TRIATLON**

Text: Petr Havlíček
Foto: Sebastian Navrátil

DRUHÁ ŘÍJNOVÁ SOBOTA PŘINESLA VŠEM FANOUŠKŮM A PŘÍZNIVCŮM KOLEJOVÉ DOPRAVY NEOPAKOVATELNÝ ZÁŽITEK V PODOBĚ SPECIÁLNÍ AKCE, KTERÁ VZNIKLA DÍKY DLOUHODOBÉ SPOLUPRÁCI DOPRAVNÍHO PODNIKU A KŽC DOPRAVA. TENTOKRÁT SI ORGANIZÁTOŘI DALI NELEHKÝ ÚKOL – V TĚSNÉ NÁVAZNOSTI SKLOUBIT JÍZDU HISTORICKOU SOUPRAVOU METRA S JÍZDOU HISTORICKÝM ŽELEZNIČNÍM VLAKEM A HISTORICKOU TRAMVAJÍ.

PRŮVODCEM PO DEPU KAČEROV BYL NÁVŠTĚVNÍKŮM MARTIN BŘEZINA

Stěžejním bodem příprav bylo vytyčení vhodné trasy, na níž by bylo možné jízdy všech tří zcela rozličných kolejových drážních vozidel navázat. Trasa také musela naplnit dopravní smysl, kdy bylo podstatné, aby jak její začátek, tak i konec tvořila návštěvnicky zajímavá místa s vlastním programem. Mimo to byl zvláštní důraz kladen na přestup, který pak nechá vzniknout společné fotografii při přestupu z jednoho historického kolejového prostředku na další.

Nakonec byly jako nejpříhodnější zvoleny jízdy v trasách, které si teď popíšeme. Většina návštěvníků mohla poprvé vidět v akci historickou lokomotivu T212, zprovozněnou v tomto roce, která zajišťovala všechny posuny s historickou soupravou EČS. Ta byla následně vystavena z depa Kačerov a svezla návštěvníky po kolejích nejstaršího provozního úseku Kačerov – Sokolovská (dnes Florenc). Abychom věrně připomněli letošní 50leté výročí pražského metra, proběhl obrat před stanicí Sokolovská (Florenc) prostřednictvím dvojité kolejové spojky (jako v čase, kdy Florenc byla konečnou stanicí).

Krokodýlem po Praze

Po návratu zpět do depa Kačerov byla Ečs přistavena na venkovní kolej s označením 42 b. Na sousední koleji 43 b pak návštěvníci plynule přestoupili do historického motorového vlaku 851 008-3/M 286.1008 (v železničním slangu přezdívaného krokodýl). Vznikl tak přímý přestup hrana/hrana mezi historickým vozidlem dráhy speciální metro a historickým vlakem železničním.

Motoráček pak po vlečce Metro (která jako jediná v celé síti pražského metra propojuje koleje metra s kolejemi Správy železnic) odvezl účastníky akce z depa Kačerov do železniční stanice Praha-Krč. Odtud jízda pokračovala směr Vršovice a následně nuselským údolím (pod Nuselským mostem) přes bývalé vyšehradské nádraží na Výtoňský most, ze kterého se mohli cestující kochat výhledy na Vyšehrad na jedné jeho straně a na Pražský hrad na straně druhé.

Po projetí Smíchovem následovala malebná cesta po tzv. Pražském semmeringu, po kterém vláček vystoupal až na pražský Žvahov, který nabídl nádherné výhledy na scenérii podzimní Prahy. Motoráček pak svou jízdu ukončil v železniční stanici Praha-Zličín, jejíž součástí je tramvajová rampa napojená na tramvajovou smyčku Řepy (rampa dříve sloužila pro nakládku tramvají na plošinové železniční vozy). Kolej tramvajové rampy poskytla přímý přestup v těsné blízkosti historického vlaku s historickou tramvají. Opět v realizaci hrana/hrana.

V nedávné době zrenovovaná historická tramvaj Tatra K2 při své cestě nejprve zavítala na místo svého vzniku – do oblasti Anděla, kde stávaly tovární haly závodu Tatra Smíchov. Odtud se pokračovalo směr Újezd a dále uličkami Malé Strany, Chotkovou ulicí k Pražskému hradu až do domovské vozovny Střešovice.

Obousměrná akce

Aby se zcela eliminovaly manipulační přejezdy, odstartoval program na obou svých koncích. Akce proběhla v tradičních dvou skupinách. Z toho jedna začala výkladovou prohlídkou zázemí depa metra Kačerov a druhá návštěvou expozice Muzea městské hromadné dopravy ve střešovické vozovně. Jak z výše uvedeného popisu vyplývá, ke střídání skupin došlo při přestupu v železniční stanici Praha-Zličín. Program pokračoval jízdou tramvaje a vláčku opačným směrem stejné trasy.

Původní plán ještě pro skupinku putující zážitkem v relaci depo Kačerov – Střešovice zahrnoval alternativní návštěvu petřínské lanové dráhy, na kterou by se přešlo výstupem v zastávce Újezd. Ti, kteří by toho využili, by se pak v jeden den návazně svezli skutečně všemi kolejovými drážními prostředky na území Prahy. Osud ale chtěl jinak a lanová dráha byla v termínu konání akce již definitivně mimo provoz.

Za povšimnutí stálo ještě trojí křížení připravených tras, kdy motoráček dvakrát podjel pod mostem s tratí metra linky C, překlenující v tom místě kačerovský zářez (nejprve po kolejích splítky zkušební tratě depa Kačerov a již několikrát zmíněné vlečky Metro a pak po kolejích železničních). Další křížení přišlo podjezdem Nuselského mostu.

Počasí akci vysloveně přálo a za hřejivého podzimního slunce akce splnila svou cílenou náplň fotoakce. Pro velký zájem veřejnosti bychom rádi do budoucna v těchto akcích pokračovali a potěší nás, pokud se jich účastníte. Veškeré informace a podrobnosti jistě naleznete na fanshopu Dopravního podniku, kde budou v prodeji i vstupenky. Vzhledem k náročnosti akce patří velký dík všem, kteří se na její přípravě a realizaci podíleli. ■

Autorem fotografií je student Střední průmyslové školy dopravní, 2. ročníku oboru Provoz a ekonomika dopravy Sebastian Navrátil

Text a foto: Filip Jiřík

ZDROJ: WWW.INNOTRANS.DE

TRAMVAJE NA VELETRHU INNOTRANS

TÉMĚŘ TŘI TISÍCE VYSTAVOVATELŮ ZE SKORO ŠEDESÁTI ZEMÍ SE LETOS OPĚT SEŠLO NA BERLÍNSKÉM VÝSTAVIŠTI, A TO V RÁMCI 14. ROČNÍKU SVĚTOVÉHO VELETRHU ZAMĚŘENÉHO NA DOPRAVNÍ TECHNIKU INNOTRANS. Z VELETRHU, KAM VYRAZILO I NĚKOLIK ZÁSTUPCŮ PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU, PŘINÁŠÍME PRŮLET JEHO TRAMVAJOVOU ČÁSTÍ.

V roce 2024 byly opět na veletrhu Innotrans cílem mého zájmu vystavené či prezentované nové tramvaje, a to zejména s ohledem na probíhající výrobu nových tramvají pro Prahu, pro jejíž zdárný průběh je žádoucí sledovat aktivity výrobců v jejich současných nejlepších projektech a realizacích.

Veletrh umožňuje porovnání aktuálních trendů, které výrobci považují za vhodné k sebeprezentaci, ať již z důvodu nějakého koncepčního pokroku, či pouze čisté obchodní potřeby ukázat svou existenci na trhu. Několik výrobců přivezlo na veletrh kompletní vozy, což je pro získání podrobné představy ze strany DPP nejvhodnější řešení, nicméně pro jeho finanční i logistickou nákladnost jej nevyužívají všichni výrobci.

Z domácí stáje

Na prvním místě mezi výrobci s fyzicky prezentovanými vozy je třeba uvést domácí společnost **Škoda Transportation**, která přivezla do Berlína tramvaj Škoda 41 T ForCity Smart pro německý Bonn. Jedná se o třicetimetrový tříčlánkový vůz se čtyřmi otočnými podvozky o šířce 2,40 metru. Prezentovaný vůz se uspořádáním článků a podvozků liší od vozů dodávaných tímto výrobcem v současné době do České i Slovenské republiky, nicméně jeho prezentace byla hodnotná zejména z hlediska prvků interiéru, které bylo možné přímo na místě porovnat s přístupem jiných výrobců.

ŠKODA 41T FORCITY SMART

Na stánku společnosti Škoda Transportation již byla veřejnosti ve formě krátké filmové smyčky prezentována i nyní vyráběná tramvaj Škoda 52T pro Prahu, jejíž uspořádání a design vyvolalo zájem odborné veřejnosti.

Polští sousedé

TWIST 146N

Polská společnost **PESA Bydgoszcz SA** vystavila na veletrhu fyzicky svou nejnovější tramvaj Twist 146N pro město Vratislav. Tento vůz o délce necelých 28 metrů má tři články usazené na třech podvozcích, z nichž pouze krajní jsou otočné. Tramvaj je vzhledově elegantní, avšak skrývá nejedno provozní úskalí, zejména úzké koncové dveře v sešikmení skříně a stísněný prostor ve voze. Drobné schůdky a výstupky v uličce mezi sedadly jsou u tramvaje prezentované jako aktuální vlajková loď výrobce velkým zklamáním.

ŠKODA 41T FORCITY SMART

gie nebyla na výstavě doprovázena ekonomickou rozvahou po dobu životního cyklu, což se ukazuje jako úskalí dosavadních podobných projektů v silniční dopravě.

Z hlediska konstrukce vozu byla vystavená verze obdobná aktuálnímu typu vozu 142N pro Varšavu, přičemž bohužel přetrvávají negativa v uspořádání interiéru, takže vodíková tramvaj paradoxně hosty veletrhu zaujala sezením nad podvozky, kde se k sobě i průměrně vysocí lidé tisknou koleny. Poměrně bizarně tak zní informace, že tato tramvaj získala hlavní cenu v soutěži If Design Award 2023, porota zřejmě nesoudila praktickou použitelnost vozu.

TWIST 146N

Žluté tramvaje pro Berlín

Francouzská společnost **ALSTOM** vystavila tramvaj Flexity Berlin 2 XLZ vycházející z dosavadních vozů Flexity pro Berlín dodávaných ještě německou firmou Bombardier před jejím sloučením s Alstomem. Pokrokem u tohoto vozu oproti dosud dodávaným kusům je prodloužení o dva články, devítičlánkový vůz dosahuje délky padesáti metrů a jedná se o dlouhodobě vyráběnou koncepci s pevnými podvozky z rodiny Flexity.

Jihokorejským pohledem

Podobnou koncepci s kombinací otočných a neotočných podvozků zvolil pro o dva články delší vystavené vozidlo jihokorejský výrobce **Hyundai-Rotem**. Ten zaujal veřejnost prezentací tramvaje s propagovaným vodíkovým pohonem pod názvem Hydrogen Fuel Cell TRAM pro korejský Daejon, kde však provoz dosud nebyl zahájen a tramvaj je ve fázi zkoušeného prototypu. Technolo-

FLEXITY BERLIN 2 XLZ

HYDROGEN FUEL CELL TRAM

Právě v oblasti podvozků došlo k inovaci, výrobce však z obavy z kopírování konkurenty z Číny na voze všechny podvozky pečlivě zakryl.

Švýcarské zklamání

Z hlediska tramvají byla velkým zklamáním prezentace společnosti **STADLER Rail AG**, která vystavila pouze vlakotramvaj CITYLINK Tramtrain pro dopravce Saarbahn v Saarbrückenu. Městská tramvaj tohoto výrobce přes jeho dřívější značné ambice chyběla. Zájemci se mohli pouze omezeně seznámit se současnými typovými řadami Tina a Tango z nekonkrétních modelů a elektronické prezentace na stánku.

Rumunsko-německá spolupráce

Nečekaně se mezi vystavenými tramvajemi objevil rumunský výrobce **Astra Vagoane Calatori** s dvoučlánkovou úzkorozchodnou tramvají Astra SA Imperio. Tuto koncepci s nuceně natáčenými podvozky pod články vyrábí Astra již od roku 2011 v různých variantách a nejedná se tedy o žádnou novinku, vozy tohoto typu již jezdí v pěti městech v Rumunsku. Úzký rozchod 1000 mm byl důvodem prezentace tramvaje na podvalníku.

ASTRA SA IMPERIO

Tramvaj Astra byla před lety vyvinuta ve spolupráci spočívající ve využití technologických celků a know-how německé firmy **Siemens**, která na prezentaci vlastních tramvají na veletrhu letos rezignovala, a její stopou tak byla jen tato rumunská tramvaj, působící naneštěstí značně nepřesvědčivým dojmem.

Opět netradiční Čína

V segmentu vystavených kolejových vozidel bylo přidruženo i jedno vozidlo silniční, a to tříčlánkový opticky naváděný elektrobus od čínské firmy **CRRC Cooperation Ltd.**, snažící se dlouhodobě o průnik na trh s dopravními prostředky v Evropě. Vystavené vozidlo svědčí o tom, že tento proces bude ještě náročný a povede přes řadu slepých uliček, na kterých již si nejeden výrobce vylámal zuby.

AUTONOMOUS-RAIL RAPID TRANSIT

Vozidlo nazývané Autonomous-rail Rapid Transit (ART 2.0) přes slova ve svém názvu není ani kolejové, ani autonomní, jedná se o opticky naváděný tříčlánkový 31 metrů dlouhý elektrobus vyráběný od roku 2018 a fungující v několika provozech v Číně i dalších zemích.

Tramvaje i jen modelem

Někteří další výrobci sice nepřivezli do Berlína kompletní tramvaje, ale na svých stáncích je prezentovali alespoň ve formě modelu či multimediálně na dotykových obrazovkách. Z těchto prezentací bylo nejzajímavější objevení se domácího výrobce **HeiterBlick**, který po dosavadních převážně modernizačních činnostech a výrobě tramvají Leoliner Leipzig po letech narušil vody domácích výrobců úspěchem v tendru na zcela nové nízkopodlažní tramvaje do Würzburgu, které však byly prezentovány jen modelem a papírovými prospekty.

Tramvaje z Pyrenejského poloostrova

Španělský **CAF** prezentoval jako svůj aktuální významný úspěch tramvaj z rodiny Urbos s pevnými podvozky pro francouzský Montpellier. Vůz o délce 43 metrů a sedmi článcích nicméně dle prezentovaných informací a vystaveného modelu nepřináší žádný významný pokrok.

ČKD Tatra stále žije

Velmi zajímavá z pohledu historie výroby tramvají u nás pak byla prezentace ukrajinské společnosti **Tatra-Yug**, která kromě vlastní řady nízkopodlažních tramvají stále udržuje produkci vozů na bázi výrobků a komponentů někdejší společnosti ČKD Tatra. V posledních letech tak Tatra-Yug vyrobila nové vysokopodlažní tramvaje K1E6 pro egyptskou Alexandrii, které nezapřou příbuznost s typovými řadami tramvají z někdejšího ČKD.

Bez větších detailů o portfoliu tramvají se na svém stánku prezentovala turecká společnost **Bozankaya**, dodávající tramvaje mimo domácího trhu již také do Rumunska a Itálie. Je tedy pravděpodobné, že o ní v budoucnu více uslyšíme. ■

Text: Robert Mara
Foto: Archiv DPP, ČTK, Petr Hejna, Robert Mara, Archiv Metrostav

Stanice Hradčanská – řešení návazné tramvajové dopravy (1978/2024)

Zajímavostí povrchů dvou stanic tratě A bylo nezvyklé kolejové uspořádání tramvajové dopravy, které je památkou na období, kdy se počítalo, že tramvajová síť bude s výstavbou metra značně redukována a vybraná okleštěná ramena budou přeměněna do role napaječů metra s omezenou suverenitou. Jednou z této dvojice je stanice Hradčanská, otevřená v srpnu 1978. V oblasti historicky nazývané Špejchar proběhly při výstavbě metra rozsáhlé demolice, původní ulice byla značně rozšířena a tramvajová trať posunuta do nové osy. Autobusové zastávky byly zřízeny v konvenčním liniovém uspořádání, pro rozřazení přestupních proudů mezi metrem a tramvajemi byly v obou směrech zřízeny rozřazovací koleje se samostatnými nástupišti a výstupy z metra. Pro ukončení napaječových linek bylo nedaleko zřízeno kapacitní tramvajové a autobusové obratiště Špejchar. V roce 1994 proběhla rekonstrukce kolejiště při zachování původní konfigurace. V souvislosti s rozsáhlými stavebními aktivitami při výstavbě automobilového tunelu Blanka a též s výhledem budoucího prodloužení metra A do oblasti Petřin, Červeného Vrchu a Motola je tramvajová trať v cílovém stavu od roku 2010 posunuta do nové osy a rekonstruována na prosté dvoukolejné uspořádání se širokými nástupišti a bezbariérovými přístupy.

Depo Hostivař – metro a jeho vliv na proměnu území (1982/2024)

Snímek oblasti depa Hostivař se poněkud vymyká zažitým stereotypům našeho seriálu. Inspirací se stal unikátní snímek z archivu Metrostavu pořízený z výškové administrativní budovy někdejšího nejmodernějšího tiskařského závodu Svoboda v Malešicích. Fotograf zachytil historické okamžiky, kdy se syrové zemní práce i výstavba základové desky a podzemních skladů budoucího druhého depa metra začaly zakusovat do krajiny, kde do té doby ještě převažovala zemědělská půda. Autobus ŠM 11 projíždí po Černokostelecké ulici podél tramvajové tratě vedoucí k Ústředním dílnám DP. V pravé dolní části snímku je zařízení staveniště metra zásobující materiálem výstavbu Spojky SH ze stanice Želivského do nového depa. Za hlavní silnicí vznikají montované objekty zařízení staveniště depa, které se zde nacházely až do počátku 21. století. Po kolejovém uspořádání depa dosud není ani památky. Dva jeřáby pracují na zastropení podzemních skladů halového komplexu depa. Vlevo je dobře patrná železniční spojka Libeň – Malešice – Vršovice. Současný snímek zachytil již dokončený komplex depa včetně pozdějších stavebních fází završených vybudováním stanice Depo Hostivař (otevřena 2006) a návaznou výstavbou terminálu povrchové dopravy (otevřen 2022). Areál je již zcela integrován do krajiny, a to včetně zajímavě trasované zkušební tratě metra, kde fotografovi pózovala souprava 81-71M.

Stanice Malostranská – vestibul (1978/1984/2024)

Vstupní pavilon stanice Malostranská na prvním provozním úseku tratě A s přilehlou zahradou dodnes patří mezi korunní šperky pražského metra. Projektanti tehdy stáli před nelehkým úkolem, jak integrovat povrch stanice metra coby dopravní stavby do mimořádně hodnotného území Pražské památkové rezervace a bezprostředního sousedství historického objektu Valdštejnské jízdárny. Elegantní minimalistický pavilon tvořící jeden celek se zahradou odkazuje na tradice malostranských barokních zahrad. Celý soubor byl doplněn hodnotnými uměleckými díly. S postupným chátráním stavebních objektů i technologií stanice proběhla v letech 1999 až 2000 její velká rekonstrukce. Vedle nesporných přínosů bohužel došlo i k tehdy obvyklé invazi obchodní vybavenosti, dnes hrdě odkazující na slohové prvky levného asijského bistra, degradaci původních detailů či informačních prvků. Zanikla též původní dvorana pavilonu s unikátním střešním světlíkem a monumentální trojdílná mříž ak. sochaře Milana Smrže byla zčásti vměstnána před obchodní vybavenost. Tři snímky nabízí srovnání původního a současného stavu. Vlastní stanice byla znovu obnovena po povodni v roce 2002.

Titulní snímek: Na čelní příčky zmizelých povrchů tratě A (a částečně i C) patří také Václavské náměstí s výstupy ze stanic Muzeum a Můstek. V době zahájení provozu metra A byly stanice Muzeum a Můstek čilými přestupními uzly mezi metrem a tramvajovou dopravou. Zatímco v případě návazné Vinohradské třídy mezi Muzeem a Florou (kde se měly tramvaje rušit v roce 1980 společně s Václavským náměstím) bylo v minutě dvanácté od likvidace tramvají ustoupeno, Václavské náměstí bylo v duchu naplnění tehdejších politických cílů obětováno. V pozdějších letech se politické paradigma začalo postupně měnit, ustalo nucené vysídlování cestujících do metra a existence funkčních povrchových kolejových tras se naopak ukázala být žádoucím doplňkem dopravní sítě metra. V tomto duchu byl postupně revokován i pohled na tramvaje na Václavském náměstí.

Stanice Želivského – řešení návazné povrchové dopravy (1980/2024)

Stanice Želivského, otevřená jako koncová na druhém provozním úseku tratě A v roce 1980, byla druhou stanicí s nezvyklým kolejovým uspořádáním návazné tramvajové dopravy. U žádné další stanice metra už podobné rozvětvení nebylo použito. Narozdíl od Hradčanské zde bylo přímo u stanice metra zřízeno i autobusové nádraží pro městské i příměstské autobusy. Tramvajová trať byla upravena do nového uspořádání se středovou rozřazovací kolejí pro směr z centra. Každá kolej měla samostatné nástupiště a svůj vlastní přímý vstup z vestibulu metra. Účelem úpravy bylo rozdělit proudy cestujících do oblastí Nových Strašnic/Malešic, resp. Strašnic/Hostivaře. Stanice metra fungovala jako koncová celkem 7 let. V roce 1987 byla na již existující Spojce SH otevřena nová stanice Strašnická, čímž rozřazovací kolej ztratila smysl, neboť přestup na tramvaje do oblasti Strašnic/Hostivaře se přesunul do nové stanice. Střední kolej byla v roce 1992 odpojena a v roce 1999 vytrhána, uspořádání nástupišť a výstupů z metra však zůstalo zachováno až do rekonstrukce trati v roce 2012. Tehdy bylo v místě provedeno tradiční dvoukolejné uspořádání se širokými nástupišti a společnou zastávkou pro tramvaje a autobusy ve směru do centra. Horní snímek zachytil vlastní křižovatku, kde panorama později doplnil architektonicky bizarní hotel Don Giovanni. Spodní snímky zachytily pohledy na kolejové uspořádání tramvajových zastávek.

Tisková oprava: V předchozím dílu věnovaném povrchům trasy C nebyl uveden zdroj snímků původního stavu povrchů stanice Budějovická, kterým je archiv společnosti Metrostav, a. s. Za toto nedopatření se omlouváme!

Foto: Zdeněk Bek a Petr Vítů

„ERŤÁK“ 4781 PRO LINKU K

Pražský dopravní podnik obohatil vozový park retro autobusů o vozidlo Škoda 706 RTO MTZ, které bylo vyrobeno na sklonku roku 1970. Původně jezdilo pod evidenčním číslem 141 na pravidelných linkách MHD v Jihlavě. V neděli 20. října 2024 byl historický autobus poprvé vypraven v rámci retroprovozu na lince K. Ještě předtím prošel vůz v dílnách v garáži Hostivař přípravou na provoz včetně výměny jednoho rozměrově nepřesného zadního okna. „Erťák“ tak nově nese symbolické evidenční číslo 4781, které odpovídá poslední sérii tohoto typu autobusů dodané do DPP v roce 1968.

Škoda 706 RTO MTZ

- **Rok výroby:** 1970
- **Objem válců:** 11 781 cm³
- **Výkon: 117,6 kW** (160 koní)
- **Maximální rychlost:** 66 km/h
- **Evidenční číslo:** 4781 (navazuje na řadu původních RTO v DPP), vnitropodnikové ev. č. 9008
- **Poprvé nasazen v DPP:** 20. října 2024 na retro lince K

„Erťáky“ v DPP

- Do DPP dodáno celkem 489 autobusů tohoto typu
- Poprvé v provozu v roce 1959
- V letech 1973 až 1975 dodány polské licenční autobusy Jelcz MEX 272
- Provoz ukončen v roce 1979

Text a foto: Zdeněk Bek

BEZ VODY ŽIVOTA NENÍ

V ŘÍJNU MINULÉHO ROKU JSME ČTENÁŘŮM PŘEDSTAVILI KRÁTKÝ ČLÁNEK O REKONSTRUKCI ZAHRADNÍHO ATRIA V TĚSNÉ BLÍZKOSTI STANICE METRA MALOSTRANSKÁ. PRAŽANÉ, KTEŘÍ SE POHYBUJÍ V BLÍZKOSTI TÉTO LOKALITY, SI JISTĚ VŠIMLI, ŽE FONTÁNA JIŽ KROPÍ VODU A ŽE SE PARADOXNĚ NEJEDNÁ O VODU Z BLÍZKÉ VLTAVY, KTERÁ MÁ TENDENCE SE ČAS OD ČASU ROZLÍT. POJĎME SE NA OŽIVENÍ TOHOTO MÍSTA PODÍVAT TROCHU PODROBNĚJI.

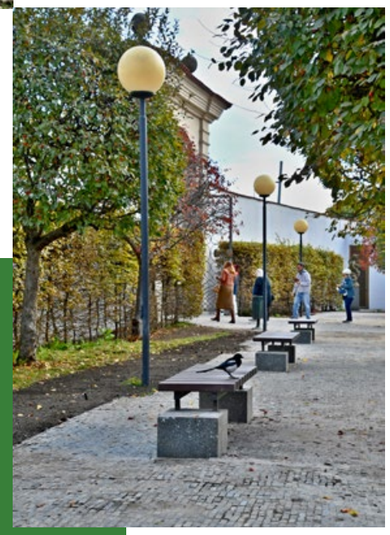
Zahrada se plně otevřela v úterý 15. října 2024 v 11 hodin. Na místě jsme se setkali s **Petrem Sloupem, provozním pracovníkem technologií a staveb z oddělení Technika úseku technického – Metro**, který měl celou rekonstrukci v kompetenci. *„Podle původního vzhledu z doby otevření stanice metra Malostranská jsou opraveny všechny tři bazény a jejich vodní koncové okrasné prvky. Ve středu hlavního bazénu je obnoveno dvanáct trysek v podobě okrasné nerezové koule doplněné spodním trychtýřem s rozstřikem proudu vody do tvaru vějířů,“* zahájil popis Petr Sloup.

Před rekonstrukcí byl prostřední bazén zakryt dřevem. Funkčnost bazénu s tryskající vodou pozvedlo i jen běžný průchod zahradou do výrazně příjemnější fáze denního cestování betonovým městem. Ti všímavější zaregistrovali i dlouhý horní bazén, který se dá suchou nohou přejít prostřednictvím mramorové desky.

Samotná hladina všech bazénů, jak doplňuje Petr Sloup, se čeří podle několika denních režimů: *„Ráno bude čeření vody v tryskách s vyšší intenzitou, a to až přibližně deset až patnáct centimetrů nad vodní hladinu, a odpoledne se proud a čeření hladiny bude umenšovat na klidnější hladinu v bazénu. O víkendech zůstane hladina vody horního bazénu klidná, vyšší intenzita bude nastavena pouze přes pracovní dny, ale vlastní nastavení se doupraví až po fungování během zkušebního provozu.“*

Kromě opravy fontány a všech s tím souvisejících prvků, které jsou na první pohled viditelné i pro běžné návštěvníky zahrady, proběhla i oprava kanalizace a výměna vodovodů včetně přívodu vody do stanice metra s opravou dotčených povrchů atria. *„V celé zahradě jsou nové odvodňovací žlaby okolo fontány a nad technologickým kanálem. V zahradě došlo k sadovým úpravám a k opravě osvětlení atria. Pokud se podíváme pod povrch, tak došlo k obnovení hydroizolace části stropu stanice. V technických prostorách metra došlo k opravě stropů a stěn, a to včetně doplnění nových podhledů a provedení povrchů dotčených prostor,“* zakončil povídání Petr Sloup.

Nově opravená fontána tak kromě člověka přilákala i pražské ptactvo. Kromě všudypřítomných holubů hřivnáčů, kteří si snad ani opravené vodní plochy nevšimli, jsme měli štěstí na sýkorku modřinku, kavku černou či straku obecnou. Prostor tak konečně nabízí útulnou oázu klidu v centru města, kterou Pražané ocení hlavně v horkých dnech. ■



Z podkladů Pavla Fojtíka připravila redakce
Foto: Archiv DPP

PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

ČERSTVĚ DOKONČENÁ HALA AUTOBUSOVÉ GARÁŽE DEJVICE V PROSINCI 1932 PŘED NASTĚHOVÁNÍM PRVNÍCH AUTOBUSŮ . NA BAREVNÉ ČÁSTI SNÍMKU PAK NA STEJNÉM MÍSTĚ PARKOVIŠTĚ KAUFLANDU NA STĚNÁCH S VELKOFORMÁTOVÝMI FOTOGRAFIEMI Z VÝSTAVBY PŮVODNÍ GARÁŽE

BEZ GARÁŽE DEJVICE JSME UŽ 20 LET

Když garáž Dejvice slavila v prosinci 2002 své sedmdesátiny, vyjíždělo z ní v ranní špičce pracovního dne 119 autobusů z celkového počtu 1033 vozů, které tehdy Dopravní podnik vypravoval ze šesti garáží.

Vlastní rušení garáže Dejvice proběhlo ve třech etapách. První spočívala v ukončení provozu odstavné plochy Suchdol (ve skutečnosti se nacházela na katastrálním území Sedlec) počínaje sobotou 2. října 2004. Ve špičce pracovního dne (od pondělí 4. října) se to projevilo v poklesu vypravení na 79 autobusů a z Dejvic se přestaly vypravovat kloubové vozy. Autobusy byly přestěhovány do jiných garáží.

O měsíc později se z Dejvic odstěhovaly další autobusy, a tak počínaje 8. listopadem garáž v ranní špičce vypravovala už jen 33 vozů, o víkendech pouhopouhých 9. Definitivní konec nastal 4. prosince 2004, kdy z garáže Dejvice již nevyjel žádný autobus a její historický úkol skončil.

Nějaký čas byl uvolněný prostor pronajímán, až 29. května 2007 Rada hlavního města Prahy schválila odprodej celého areálu plzeňské firmě InterCora, zabývající se realitní činností. Nějaký čas si zájemci o městskou hromadnou dopravu lámali hlavu, zda zajímavá budova garáže zmizí z povrchu zemského. Nestalo se tak. Nemovitosti získala společnost Kaufland, která zde vybudovala nové nákupní centrum a historický objekt adaptovala na parkoviště pro zákazníky. Nové centrum bylo otevřeno 27. června 2012.

PŘEDCHŮDCE KALIFORŇANU SE OBJEVIL PŘED 110 LETY

Při některých výlukách tramvajových tratí či nedostavěných úsecích se jako ukončení linky v Praze od 1995 používá provizorní povrchová výhybka Californien zvaná kaliforňan. Původně ji vyrobila lucemburská firma KIHN SA, Elektrické podniky se začaly o povrchovou výhybku (Kletterweiche) zajímat už na podzim roku 1904, ale k nákupu zařízení nakonec nedošlo. V roce 1913 se myšlenka provizorních výhybek a kolejí pokládaných přímo na dlažbu nebo na jiný povrch objevila znovu. Správní rada dospěla k názoru, že by jednu povrchovou výhybku na zkoušku zakoupila a později by několik dalších vyrobily Elektrické podniky ve svých dílnách.

TRAMVAJOVÝ VLAK NAJÍŽDÍ V SRPNU 1930 NA NÁMĚSTÍ REPUBLIKY NA POVRCHOVOU VÝHYBKU A NAVAZUJÍCÍ POVRCHOVOU KOLEJ PROVIZORNÍ PŘELOŽKY

JEŠTĚ JEDNOU SRPEN 1930 A ZAČÍNAJÍCÍ REKONSTRUKCE NÁMĚSTÍ REPUBLIKY. TRAMVAJE JEŠTĚ JEZDÍ PO STARÝCH KOLEJÍCH, ALE PODÉL NICH JSOU UŽ PŘIPRAVENY PROVIZORNÍ POVRCHOVÉ KOLEJE, NA KTERÉ BUDE PŘEVEDEN PROVOZ

Elektrické podniky měly představu, že podle potřeby bude pomocí dvou výhybek provoz převeden vždy na jednu kolej. Druhá možnost spočívala rovněž ve vyloučení jedné koleje, ale v zachování dvoukolejného provozu, kdy by byla na dlažbu položena souběžná povrchová, tj. plochá kolej. Správní rada Elektrických podniků oslovila tuzemské výrobce kolejnic, zda by byli schopni dodávat potřebné kolejnice, ale nakonec uspěla až u německé společnosti Phönix.

POSLEDNÍ PROSINCOVÝ DEN ROKU 1914 ZACHYTIL AMATÉRSKÝ FOTOGRAF ANTONÍN NOVOTNÝ PRVNÍ PRAŽSKOU POVRCHOVOU VÝHYBKU BĚHEM DRUHÉ ETAPY ROZŠIŘOVÁNÍ RADLICKÉ ULICE

K prvnímu použití povrchové výhybky, zcela srovnatelné s dnešní výhybkou Californien, došlo před 110 lety v závěru roku 1914 v Radlické ulici. Přestavba ulice proběhla bez přerušení tramvajového provozu, omezení spočívalo jen v dočasné výluce levé koleje ve směru z centra. Od 1. prosince 1914 byla v provozu povrchová výhybka umožňující jednokolejný provoz v úseku od plynárny (od dnešních Ženských domovů) k Zahradní ulici (dnes se jmenuje Bieblova). Od 22. prosince 1914 se jezdilo jednokolejně v úseku Zahradní – Křížová.

Povrchové koleje pokládané přímo na dlažbu byly poprvé použity o rok později při rekonstrukci kolejí v ulici Na Příkopě. Zde práce proběhly ve čtyřech etapách v září a říjnu 1915 v úsecích Prašná brána – Panská a Panská – Můstek, kdy byl na provizorium převeden v příslušném úseku vždy jeden směr. Po celou dobu prací tak byl zachován dvoukolejný provoz.

Od té doby byly povrchové koleje a výhybky běžnou pomůckou při některých rekonstrukcích, ale nezřídka posloužily i jako dočasné nákladní odbočky. Mezi nejznámější rekonstrukce patří úpravy na náměstí Republiky v roce 1930 a především úprava Jiráskova náměstí v roce 1932, při které byla z povrchových kolejnic dokonce postavena provizorní dvoukolejná trať v dnešní Gorazdově ulici.

V padesátých letech byly prokazatelně použity mimo pravidelný provoz při přepravě vozu koňky a tramvaje T1 do areálu Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (Výstaviště) při I. celostátní výstavě místního hospodářství v září 1956. Povrchová kolej zajistila jednak propojení tramvajové koleje s tehdy ještě existující železniční vlečkou do Parku kultury a především pak mezi vlečkou a vlastním výstavním prostorem, kde část koleje byla ponechána po dobu výstavy a část byla pokládána jen při přepravě vozů tam a zpět.

Zatím poslední použití povrchových kolejí je pak doloženo v roce 1961 při natáčení filmu Pohádka o staré tramvaji, kdy byla s jejich pomocí prodloužena odstavná kolej pro kropicí vozy v ulici U Královské louky do dřevěné boudy, a především pak vznikla kolej v Podolí u Modré plovárny.

STAVBA POVRCHOVÉ KOLEJE V PARKU KULTURY A ODDECHU V ROCE 1956, KDY BYLA POUŽITA K PŘEPRAVNÍM A VÝSTAVNÍM ÚČELŮM

KŘÍŽOVKA
O VĚCNÉ CENY

Garáže Pankrác

Garáže Pankrác zahájily provoz 24. září 1927, o něco dříve než tramvajová vozovna. Brzy bylo zapotřebí autobusovou část areálu rozšířit. Proto byl postaven nový garážovací objekt podél dnešní ulice V Občanském domově naproti původním garážím, který nyní uzavíral trojúhelníkové prostranství ze strany obytných domů. Bylo v něm zřízeno dvanáct boxů, z nich čtyři byly … *(dokončení v tajence)*. Na severní straně byl malý přístavek s kanceláří mistra a sociálním zázemím, na jižním konci garáží byl sklad trojúhelníkového půdorysu.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **pondělí 2. prosince 2024** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – držák mobilu na kolo. Další z vylosovaných obdrží publikaci Pražská doprava a život občanský za 1. světové války a třetí luštitel nástěnný kalendář Pražské metro 2025.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 10/2024 zněla: **vyškolené osoby, nákladní výtahy**. Geko startovací kabely – získává: **Lucie Strašíková**, nástěnný kalendář Evropské metro 2025 **Martin Snopek**. Blahopřejeme.

CENY PRO VÝHERCE:

Držák mobilu na kolo

Pouzdro **FIXED Bikee Bag** umožní pohodlné používání navigace a současně nabízí prostor na klíče, peněženku a další drobnosti. Pomocí rychloupínacího systému ho snadno vysunete z nástavce a můžete si ho vzít s sebou. Vnitřní část pouzdra je rozdělená síťovou kapsou s prostorem pro mobilní telefon do velikosti 6,8". Skvělou čitelnost displeje zajišťuje dotyková fólie se stínicí clonou.

Publikace **Pražská doprava a život občanský za 1. světové války**

Nástěnný kalendář **Pražské metro 2025**

	PRKENNÝ STROP	LOTYŠSKÉ PLATIDLO	LAPIT	POVEL	ZKR. ATLETICKÉHO KLUBU		OBYČEJ	ZÁPISNÍK	OZNAČENÍ ČESKÝCH LETADEL	BOHATÁ HOSTINA	BARVA PŘÍRODNÍHO HEDVÁBÍ	VÝHYNULÝ PŠTROS			ZVĚTRALÉ PIVO	VZDĚLÁVAT	DRUH PAPOUŠKA
BANDA						ZNAČNĚ								TOUŠ / 3. DÍL TAJENKY			
PODBRADEK						UMĚLECKÝ SLOH / OBCHODNÍ AKADEMIE							RUSKÁ ŘEKA / PONS				
BOULE					ANGL. OVES / ZKR. PŘED NAŠIM LETOPOČTEM				BÁSNÍK / KÓD NIZOZEMÍ								
	PRORAZIT	1. DÍL TAJENKY / ČÁSTI ELEKTROMOTORŮ										VŮLE POMOCI					
SYN KRÁLE						SOUŘADÍCÍ SPOJKA	INIC. HEREČKY LAURINOVÉ / ZN. TITANU			POSTAVA Z OPERY MARYŠA	CHEM. ZN. HAHNIA	STANICE TECHNICKÉ KONTROLY				KUCHYŇSKÉ NÁDOBY	STAVĚTI Z CIHEL
NĚM. ČERVENÝ				ZN. RUBIDIA	ZN. ASTATU / ANGL. VÝCHOD			ZMATEK	LUTEINIZAČNÍ HORMON / RUSKÁ ŘEKA			TAHLE / SLOVENSKY JINDE			ZN. JEDNOTKY KMITOČTU / ANGL. OVÁL		
STAROČESKÝ OTEC			2. DÍL TAJENKY / ZDRHOVADLO										VRAŽDA / LIST PAPÍRU				
RUSKÁ POLÉVKA							HRANICE POLÍ / POPĚVEK				HLOUPÝ / ZÁPOR						
SLOVENIROVÉ				MLOK										ANGL. SKUTEK			
DRUH				VYRÁBĚT LÁTKU					ANGL. PIJAVICE					RUMUN. MĚNA			

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou. Redakce ceny nezasílá, výherce si je vyzvedne v sídle DPP.

Připravil: Milan Slezák

LE CINÉMA FRANÇAIS À PRAGUE

Ve dnech 21.–27. listopadu 2024 probíhá v pětici měst ČR (Praha, Brno, Ostrava, České Budějovice a Hradec Králové) **27. ročník Festivalu francouzského filmu**. Pražský program je rozprostřen do čtyř kin (Lucerna, Světozor, Edison Filmhub a Kino 35) a nabízí filmy z nejrůznějších festivalových sekcí. Připomíná 100 let od narození jednoho z klasiků francouzské kinematografie, režiséra a scenáristy Clauda Sauteta, snímky jako César a Rosalie z roku 1972 s Romy Schneider a Yvesem Montandem, Max a rváči z roku 1971 nebo Nelly a pan Arnaud z roku 1995. Na programu je ale také osm předpremiérových titulů v čele s filmem Aznavour inspirovaným životními osudy francouzského zpěváka arménského původu Charlese Aznavoura, v hlavní roli s Taharem Rahimem, či životopisným snímkem Saint-Exupéry. Pražská část přehlídky přináší rovněž soutěžní sekci Výběr české kritiky s pěti snímky, které se budou ucházet o Cenu diváků. A nechybí ani oblíbený Večer krátkých filmů. Podrobnější informace nabízejí stránky www.festivalff.cz

JESTLI TO PŮJDE, NEBUDEM SE BÁT

Pražské hudební kluby lze nalézt v nejrůznějších prostorách. Třeba i na lodi. Jednou z takových je například **Kamina Boat**, na kterou se můžete „nalodit" na Dvořákově nábřeží. Hudební klub tam sídlí v podpalubí a je třeba dodat, že není nijak ortodoxně žánrově vymezen a dává příležitost jak začínajícím interpretům, tak i zavedeným jménům. Na pódiu se tu již objevili např. Václav Noid Bárta, Bára Basiková, Marta Jandová, Honza Křížek, Roman Dragoun a mnozí další. No a co vybrat z programu závěru listopadu a začátku prosince? Ve středu 27. listopadu se představí folkový písničkář a básník **Jakub Noha**,

kterého si mohou fanoušci pamatovat ze společného hraní s Oldřichem Janotou nebo jako frontmana kapely Jakub Noha Band. Ve středu 4. prosince přivítá pódium v podpalubí kapelu **Něžná noc**, tedy soubor s duem Blanka Šrůmová a Jan „Sahara" Hedl jako jeho ústřední pěveckou dvojicí. V pátek 6. prosince pak kapelu **Memento**. Soubor prakticky existuje již dlouhá léta, ale pod názvem Memento od roku 2016. No a že to nejsou žádní vyjukaní začátečníci, o tom může svědčit třeba i velice solidní ohlas v hitparádě Radia RockZone nazvané Česká desítka, kde Memento dokonce svého času na několik týdnů obsadilo příčku nejvyšší. Více o programu najdete na www.kaminaboat6.webnode.cz.

ANI VTEŘINA KLIDU

Asi každého někdy napadlo říct **Dejte mi všichni pokoj**. A právě tak se jmenuje komedie úspěšného francouzského autora Floriana Zellera, kterou od listopadu zařazuje do svého repertoáru **Divadlo Palace**. Co o jejím ději prozrazuje oficiální pozvánka? Michel, vášnivý milovník hudby, touží po jediném: v naprostém tichu, klidu, samotě a domácí pohodě si vychutnat hudební klenot – gramodesku, kterou objevil na bleším trhu. Jenže v okamžiku, kdy už pokládá jehlu gramofonu do drážky, se jeho neurotická manželka, nezvedený syn, nešikovný instalatér, vytopený soused i milenka, zkrátka celý svět spikne proti němu a naděje započatý den se začíná měnit v noční můru. A to ještě netuší, že tohle je teprve začátek. Premiéra se odehrála 8. listopadu a další představení aktuálního nastudování hry pod režijním vedením Ondřeje Zajíce jsou připravena i na prosinec a dále pak v roce 2025.

ODKUD JE?

FOTO KVÍZ

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **pondělí 2. prosince 2024** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou). Jeden z vás získá dětské leporelo Jak dědeček zachránil trolejbus a druhý nástěnný kalendář Evropské metro 2025.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 10/2024 zněla: **Orionka zhasla, nebo ne?** Z autorů správných odpovědí byl vylosován a nástěnným kalendářem Pražské metro 2025 odměněn: **Antonín Martínek**.

Fanshop DPP

Přispějte na Klokánky ve spolupráci s Fondem ohrožených dětí. **Na projekt Klokánek** je určeno vždy minimálně **50 % prodejní ceny**

Nová kolekce Klokart: Historie metra

Motivem v pořadí již páté kolekce DPP, kterou nakreslil grafik Petr Netík alias Nejty, je tentokrát pražské metro

Dětské bavlněné triko v modré nebo oranžové barvě

Dětský světle modrý a tmavě modrý **batoh**

Designové kolekce Klokart

vytváří nejen známé osobnosti, například Bára Poláková, Vlastina Svátková, sestry Geislerovy, Léna Brauner, Jakub Kohák, Dan Přibáň, Matěj Ruppert, ale i veřejnost, která stejně jako ostatní dobrovolníci zapojení do projektu Klokart poskytují své služby zdarma, bez nároku na honorář.

Klokart je charitativní projekt Fondu ohrožených dětí, zřizovatele 15 zařízení Klokánek pro děti vyžadující okamžitou pomoc.

Unisex charitativní mikina v béžové barvě

Dětská charitativní mikina v šedé barvě

V prodeji ve Fanshopu DPP. Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet Fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty. Možnost vyzvednutí v Infocentrech Anděl, Hradčanská a v bistru Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

fanshop.dpp.cz