

7-8 | 2021
ročník 26



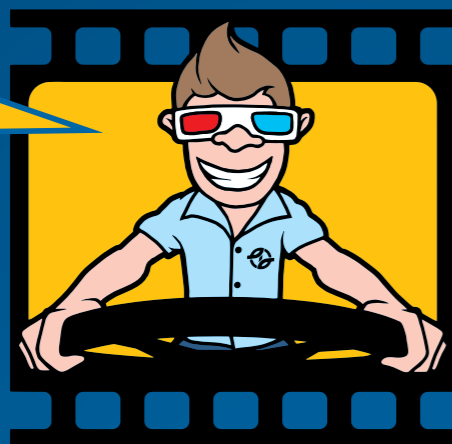
KŘÍŽÍK NA CESTĚ PRAHOU
OKNO ZÁŽITKŮ OPĚT OTEVŘENO
KDYŽ BLESKY SVÍTÍ RETRO



Dopravní podnik hlavního města Prahy vás zve do letního kina

14.
ROČNÍK

VSTUP
ZDARMA



KINO BUS



Od pondělí do čtvrtka až do 9. září

Kam ještě přijedeme:

LETŇANY | PROSEK | CENTRUM KRAKOV |
BB CENTRUM | CHODOV | HŮRKA | ZLIČÍN

Co budeme promítat:

SPRÁVNÍ CHLAPI | NA NOŽE | ŠARLATÁN |
HARDCORE HENRY | BÁBOVKY | MODELÁŘ |
PŘEKVÁPKO | GENTLEMANI | ...



Více informací na
www.dpp.cz/kinobus



Najdete nás
také na Facebooku
KinobusCZ



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



OBSAH 7-8 / 2021

AKTUÁLNĚ

4-7

VÝROČÍ

8-13 KŘÍŽÍK NA CESTĚ PRAHOU

ZÁŽITKOVKA

14-16 OKNO ZÁŽITKŮ OPĚT OTEVŘENO

STATISTIKA

17 GRAFY, ČÍSLA, TABULKY...

AKCE

18-19 OD KLAĐIVA PO SVÁŘECÍ
SOUPRAVU, V PODZEMÍ
I NA ULICI

PRO ŘIDIČE

20-21 OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY 3.

DPP A MÉDIA

22 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

STUDIE

23-27 RAČTE NASTUPOVAT, V PRAŽSKÉ
MHD COVID-19 NENÍ

LEGENDA

28-29 T6A5 V PRAZE

34-35 POSLEDNÍ JÍZDA

PROFIL

30-32 KDYŽ BLESKY SVÍTÍ RETRO

PEL-MEL

33 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

PORTRÉT

36-37 45 LET SLUŽBY ANEB JARDO,
VÍTEJ MEZI NÁMI, DŮCHODCI

PRO CESTUJÍCÍ

38-41 PRAVIDELNOST PROVOZU
TRAMVAJÍ - BLYSKÁNÍ NA LEPŠÍ
ČASY PRO CESTUJÍCÍ

BEZPEČNOST

42-44 JAK NOVÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM
POMÁHÁ HASIČŮM

KALEIDOSKOP

45-47 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII
A DOKUMENTECH

GENERACE

48-49 AUTOBUS ČI TRAMVAJ, DOPRAVA
NÁS ZAJÍMÁ

PŘED BRANAMI

50 KUDY VEDOU CESTY NA SPŠD

PO STOPÁCH

51-57 ŽIVOTOPIS KOLEJÍ V OPLETALOVĚ
ULICI

JEDEN Z NÁS

58-59 TYKADLA V OBÝVÁKU

60-61 KULTURA / KVÍZ

62 ZÁBAVA

63 TRVALÉ ZMĚNY V PROVOZU PID

Foto na obálce: Pavel Svoboda
Více na str. 30-32

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 Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek,
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: 25. června 2021

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístitovat 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



Nové ceny vybraných jízdních dokladů od 1. srpna 2021 v MHD Praha

	Plinocenný	Zvýhodněný
Krátkodobý 30 min	30 Kč	31 Kč
Základní 90 min	40 Kč	42 Kč
1 den 24 hod	120 Kč	120 Kč
3 dny 72 hod	330 Kč	330 Kč
Dítě 0-10 let*	0 Kč	
Dítě 10-15 let*	0 Kč	
Dospělý 15-60 let*	plinocenné jízdné	
Senior 60-65 let*	zvýhodněné jízdné	
Senior od 65 let*	0 Kč	
Lanovka na Petřín: okružní jednosměrné jízdné	60 Kč	

* Platnost dle pravidel MHD Praha. Platnost dle pravidel MHD Praha. Platnost dle pravidel MHD Praha.

296 19 18 17
www.dpp.cz
www.pid.cz

Zdroj: PID

Na nové ceny jízdenek upozorňuje kampaň

Praha a Středočeský kraj prostřednictvím svých organizátorů dopravy (ROPID a IDSK) upravují ceny jízdného. Ke změnám tarifu dochází k 1. srpnu 2021. Kampaň „Kup si kupon“ tak nabádá cestující k nákupu dlouhodobých předplatních kuponů, které budou nyní ještě výhodnější. Cena ročního kuponu pro Prahu se nemění, což stále přináší možnost neomezeného cestování, a to za pouhých deset korun na den. Bližší informace se dozvíte na www.pid.cz/zmenatarifu. (red)

DPP UMOŽŇUJE PLATBU POKUT ON-LINE

DPP zavedl pro cestující novou možnost, jak uhradit uloženou přírážku k jízdnému. Nově ji lze zaplatit rychle a pohodlně on-line prostřednictvím e-shopu DPP. Po přihlášení do e-shopu stačí v menu zvolit možnost Platba přírážky k jízdnému – pokuty, následně vyplnit číslo ze Zápisu o provedené přepravě

kontrole, kliknout na tlačítko Vyhledat a dále se řídit pokyny na obrazovce. Platbu je možné provést platebními kartami, platebními tlačítky ČSOB, Poštovní spořitelny a přes Servis24 České spořitelny. Tato forma platby platí pouze pro kupony zakoupené prostřednictvím e-shopu DPP nebo pidlitacka.cz.

Pokutu on-line je možné zaplatit nejdříve následující pracovní den po uložení pokuty od 13.00 hodin. I nadále platí, že přírážku k jízdnému je možné uhradit na místě kontroly, osobně v doplňkové pokladně (Na Bojišti 5) nebo bankovním převodem. (red)

ZPĚTNÝ VÝKUP JÍZDENEK



Foto: Petr Hejma

Nevyužité jednotlivé papírové jízdenky PID platné do 31. července 2021 se od cestujících zpětně vykupují na prodejních místech DPP (nikoliv Infocentra) od 2. do 31. srpna 2021. Výkup na všech prodejních místech probíhá do maximální výše pěti kusů jízdenek od jedné nominální hodnoty (z důvodu ověření pravosti jízdenek). Pokud má cestující více jízdenek, jejich zpětný výkup probíhá pouze v budově Centrálního dispečinku, Na Bojišti 5, přepážky 1-9. Od 1. září 2021 do 31. ledna 2022 bude zpětný výkup papírových jízdenek umožněn již pouze v budově Centrálního dispečinku. Přehled vykupovaných nevyužitých jízdenek naleznete na www.dpp.cz (red)

Oprava přístupových schodišť ve stanici metra Stodůlky

Začátkem letních prázdnin zahájil DPP u východního vestibulu stanice metra Stodůlky opravu přístupových schodišť k autobusovým zastávkám v Jeremiášově ulici. Hlavním důvodem je bezpečnost cestujících a prodloužení životnosti objektu zastřešení a schodiště. V rámci údržbových prací bude provedena obnova protiskluzové úpravy hran schodišť, nový nátěr ocelové konstrukce zastřešení, sanace betonových stěn podél schodišť a dojde k opravě poškozených částí kamenných obkladů. Tento obklad bude následně opatřen antigrafiti nátěrem. V předstihu této opravy byla nově doplněna zábradelní madda po obou stranách schodiště. V prostorách navazujícího podchodu bude provedena oprava propadlé kamenné dlažby včetně výměny poškozených dílců. Současně s touto opravou bude v celém podchodu vyčištěn liniový odvodňovací systém. Některé jeho poškozené části budou vyměněny. Umytí celého prostoru včetně zasklení je rovněž součástí dotčené opravy. Na boční skleněné výplně budou nově nalepeny siluety dravců sloužící jako ochrana proti nalétávajícím ptákům. Dokončení prací se předpokládá na konci letních prázdnin. (pe)

Z CÉČKA MIZÍ DŘEVO

Prodloužený víkend a začátek letních prázdnin využil DPP k tomu, aby na trase C v úseku Pražského povstání – Muzeum pokračoval v další etapě ve výměně dřevěných pražců za betonové. Výluka provozu trvající celkem 9 dnů (od 3. do 11. července 2021) umožnila výměnu celkem 440 dřevěných pražců. V uvedeném úseku nasadil DPP náhradní autobusovou dopravu XC. Na závěr si jen připomeneme, že v letošním roce se koná ještě jedna výměna dřevěných pražců, shodou okolností ve stejném úseku, a to v termínu od 28. října do 1. listopadu 2021. Fotoreportáž z prázdninové výluky naleznete na straně 18. (red)

Kultura na Dlabačově

Hlavní město v půlce června vypsalo výběrové řízení na pronájem části tramvajové smyčky Dlabačov, která bude sloužit pro komorní společenské a kulturní akce. Smyčka je v majetku DPP stejně jako tramvaj, která bude součástí pronájmu a v níž bude možné zřídit zázemí pro občerstvení. V letních měsících bude ve smyčce končit tramvajová linka 42, která funguje na principu hop on/hop off a vozí návštěvníky Prahy po památkách a kulturních akcích. Smyčka Dlabačov byla postavena v roce 1948 a sloužila pro přesuny velkého množství účastníků všesokolských sletů a spartakiád. (red)



Foto: MHMP

VALNÁ HROMADA UITP



Foto: UITP.org

V pátek 18. června 2021 proběhla valná hromada Mezinárodního svazu veřejné dopravy. Ta se koná každé dva roky obvykle v rámci *Global Public Transport Summit* v některém koutu světa. V době pandemie

ovšem ve výjimečném formátu – distančně přes obrazovku počítače. Na programu letošní valné hromady bylo kromě nezbytných povinných bodů (schválení úpravy stanov, pracovního programu, rozpočtu atd.) zvolení nového prezidenta UITP a 70 členů do jednoho z nejvyšších a nejdůležitějších orgánů UITP – Rady odborníků *Policy Board* na období mandátu 2021 až 2023.

Novým prezidentem UITP se na další dva roky stal **Khalid Alhogail**, generální ředitel a výkonný ředitel Saúdské veřejné dopravní společnosti SAPTCO, resp. společného dopravního podniku SAPTCO – RATP Dev ze skupiny pařížského dopravního podniku

RATP. Ten by rád v post-pandemické době přispěl k tomu, aby se veřejné dopravě dostalo na všech úrovních silné podpory.

Valná hromada UITP zároveň potvrdila mandát generálního ředitele DPP **Petra Witowského v orgánu UITP Policy Board** a pražský dopravní podnik tak bude mít silný hlas v UITP i v nadcházejícím období. Z pozice člena v orgánu Policy Board je možnost ovlivnit směřování této nejdůležitější celosvětové profesní asociace mj. předkládáním témat, kterými se budou experti na veřejnou dopravu na celém světě v nejbližším období zabývat. (jd)

KULATÉ VZPOMÍNKY NA FRANTIŠKA PELIKÁNA A VÁCLAVA CHARVÁTA

Na dvojici těchto jmen si dnes vzpomenou už jen velcí fanoušci městské dopravy nebo historie. **František Pelikán** byl elektrotechnikem tělem i duší, později vrchní inženýr, který měl na starost veřejné osvětlení v Praze. Když byl 1. září 1897 zřízen městský dopravní podnik, byl Pelikán jmenován chefinženýrem, jak zněl v té době oficiální titul vedoucího podniku. V roce 1904 byl jmenován prvním ředitelem Elektrických podniků. Do odpočinku odešel o dva roky později po devíti letech práce v Elektrických podnicích a 19 let elektrotechnické práce v Pražských obecních plynárnách. V letošním roce si tak připomeneme 100 let od jeho úmrtí, které přišlo 5. září 1921.

Cesta **Václava Charváta** byla trochu jiná, ve svých 20 letech se stal zaměstnancem koněspřežné dráhy a později pracoval u Elektrických podniků. Proslavil se vynálezem ochranného rámu, který zabraňoval přejetí osob tramvajovým vozem, což si sám při prak-



František Pelikán (1855-1921)



Václav Charvát (1871-1968)

Foto: Archiv DPP

tické zkoušce vyzkoušel, když si lehl na koleje a nechal se „přejet“, aby prokázal kvalitu vynálezu. Václav Charvát pracoval u pražských tramvají 34 let, následně dlouhá léta propagoval historii pražských tramvají, a to prostřednictvím svých vzpomínek. 14. července jsme si připomněli 150 let od jeho narození. (red)



Foto: ČNB

Pamětní mince ČNB s dopravní tematikou

Česká národní banka vydala v letošním roce první pamětní stříbrnou pětisetkorunovou minci z nové řady „Slavné dopravní prostředky“. Pro první ročník byla vybrána parní lokomotiva Škoda, řady 489 s přezdívkou Albatros. Jedná se o jednu z nejkrásnějších parních lokomotiv nejen u nás, ale i ve světě. Autorem mince je medailér Asamat Baltaev, který jako hlavní motiv na lící stranu zvolil část kola lokomotivy. Další mince z této kolekce budou následovat, zájemci se tak mohou těšit na motocykl Jawa 250 (2022), osobní automobil Tatra 603 (2023), tramvaj ČKD Tatra T3 (2024) a cvičný letoun Aero L-39 Albatros (2025). Termíny emisí jsou orientační a mohou se dle potřeby změnit. (zb)

Letní opravy tramvajových tratí

V termínech mezi 15. červnem až 30. zářím 2021 DPP opravuje několik tramvajových tratí v Praze. Ve většině případů pro opravy využije investiční akce jiných společností (Správa železnic, TSK apod.), se kterými v koordinaci provede potřebné práce ve vybraných úsecích. Kromě probíhajících resp. ukončených prací v oblasti Zahradního Města a Palackého náměstí letos DPP opraví:

Stav	Oblast	Termín
	Oblast Zahradní Město	15. června – 15. září 2021
✓	Oblast Palackého náměstí	21. června – 6. července 2021
✓	Moráň – Palackého náměstí	7. – 14. července 2021
✓	Vinohradská (I. P. Pavlova – Muzeum – Olšanské hřbitovy)	15. července – 6. srpna 2021
	Bělehradská (Muzeum – I. P. Pavlova)	15. července – 30. září 2021
	Most Divadelní (Národní, Spálená)	15. července – 20. srpna 2021
✓	Otakarova	21. července – 6. srpna 2021
	Výtoň – Vyšehradský tunel	7. – 27. srpna 2021

(red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

K letošnímu 12. zasedání se představenstvo Dopravního podniku sešlo 15. června 2021, aby projednalo mj. zprávy o výkonu funkce pověřence pro ochranu osobních údajů, o přezkoumání QMS za rok 2020 a o stavu tramvajové sítě k 31. 5. 2021, dále informaci ke stavbě metra I.D a k opatřením v souvislosti s rizikem nákazy covid-19. Následující zasedání se uskutečnilo 29. června a představenstvo na něm schválilo mj. realizaci pilotního projektu prodeje elektronických jednotlivých jízdenek třetími stranami, úpravu směrnice o zadávání veřejných zakázek a vzalo na vědomí informaci o Smart City projektech a o připravovaných novostavbách v tramvajové síti.

Dozorčí rada DPP se ke svému 6. zasedání v tomto roce sešla 23. června 2021. Vyhodnotila cíle členů představenstva za rok 2020 a konstatovala, že dle poskytnutých podkladů došlo k naplnění kritérií pro přiznání cílové odměny. Projednala mj. majetkoprávní záležitosti z představenstva a udělila souhlas s uzavřením smlouvy o dílo s dodavatelem „Sdružení metro I.D“, jejímž předmětem je provedení stavebního díla „Provozní úsek I.D pražského metra – úsek Pankrác – Olbrachtova – stavební část“. Dozorčí rada byla dále seznámena s průběžnou informací k metru I.D, stanoviskem k zaměstnávání osob se zdravotním postižením, s auditem procesu ochrany osobních údajů a s informací o činnosti představenstva. (red)

Z PERSONÁLNÍCH PROCESŮ

Výběr zaměstnanců, adaptační proces, odborný rozvoj zaměstnanců, systém personálních rezerv, programy kariérové poradenství pro VŠ a pro SŠ, Absolventský motivační program, benefity a péče o zaměstnance, pracovněprávní agenda, systém hodnocení zaměstnanců – to jsou názvy tematických bloků jednodenního semináře, který v závěru letošního června pro vedoucí zaměstnance DPP a jejich zástupce, zástupce vedoucích zaměstnanců ve směnném provozu či mentory připravili kolegové z odd. Rozvojové programy. Potvrdilo se, že výběr témat je pro zmíněné zaměstnance aktuální i vzhledem k neustále se měnícím podmínkám personální práce. Obdobné semináře s názvem Vybrané personální procesy budou pokračovat i nadále, aktuálně je plánován říjnový termín. Semináře jsou součástí dlouhodobého programu Personální akademie pořádané úsekem personálním DPP. (js)

OSTRÉ NASAZENÍ HISTORICKÉ 81-71



Foto: Petr Hejma

Nejen fanoušci pražského metra měli příležitost se 26. června 2021 svést v ostrém provozu na lince B historickou soupravou 81-71. Byla jednou ze čtyř posilových vlaků metra jezdících v úseku Smíchovské nádraží – Florenc v době výluky tramvajové sítě v oblasti Palackého náměstí. Jeden z těchto mimořádných oběhů, konkrétně 85, s nasazenou „briketou“ tak připomněl půlku-laté výročí – 35 let od zahájení provozu na prvním úseku trasy B. To připadlo sice na 2. listopadu loňského roku, ale z důvodu epidemie se podobné akce konat nemohly. Díky nemalé vstřícnosti kolegů z jednotky Provoz Metro, zejména pak z oddělení Příprava a vyhodnocení provozu a provoz Obsluha vozidel B, byl už v přípravné fázi grafikonu 1935 B jeden z jeho posilových oběhů doslova ušit na míru historické soupravě 81-71. Její ostré provozní nasazení bylo zároveň součástí programu retro jízdy DPP, kdy doprovodila rozlučkový průvod pražských autobusů Karosa. (ph)

Nabíjení pro nové elektrobusesy

V souvislosti s uzavřenou kupní smlouvou na čtrnáct elektrobusesů Škoda 36BB E'City s plánovaným termínem dodání na počátku roku 2022 probíhá rovněž výstavba nabíjecích míst pro tato vozidla v garáži Vršovice a u stanic metra Strašnická a Želivského. Pro nabíjení vozidel se bude maximálně využívat synergie s tramvajovou dopravou, kdy k nabíjení elektrobusesů bude sloužit nově nainstalovaná stejnosměrná technologie v tramvajové měničnici Michle a stávající technologie tramvajové měničnice Strašnice.

Aktuálně již na všech třech místech vyrostly nové nosné stožáry, montuje se nosná konstrukce, případně byly vyměněny stožáry veřejného osvětlení za nové, subtilnější, sdružené s funkcí osvětlení, na které jsou montovány výložníky, napínací a nosná lana a trolejové dráty, které budou nabíjet elektrobusesy z kladného a záporného pólu 660 V stejnosměrného napětí prostřednictvím speciálního dvoupólového pantografu. Výstavba této infrastruktury je zajišťována jednotkou Dopravní cesta Tramvaje. (mak)

Tři loga za 30 let akciové společnosti

Do obchodního rejstříku byl 11. července 1991 zapsán Dopravní podnik hl. m. Prahy coby akciová společnost. Stalo se tak poté, co zastupitelstvo hl. m. Prahy k 31. 3. 1991 zrušilo Dopravní podnik hl. m. Prahy – kombinát a k 1. 4. 1991 založilo akciovou společnost holdingového typu. Třicetiletou éru doprovázel i vývoj loga DPP. Ještě z předchozí právní formy podniku přežilo černobílé logo až do roku 1994, kdy jej nahradila žlutá-červená verze. Současný „preclík“ podnik používá od roku 1999. (red)



Dopravní podnik hlavního města Prahy



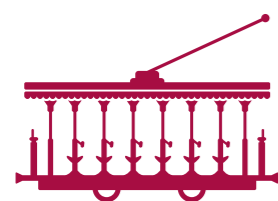
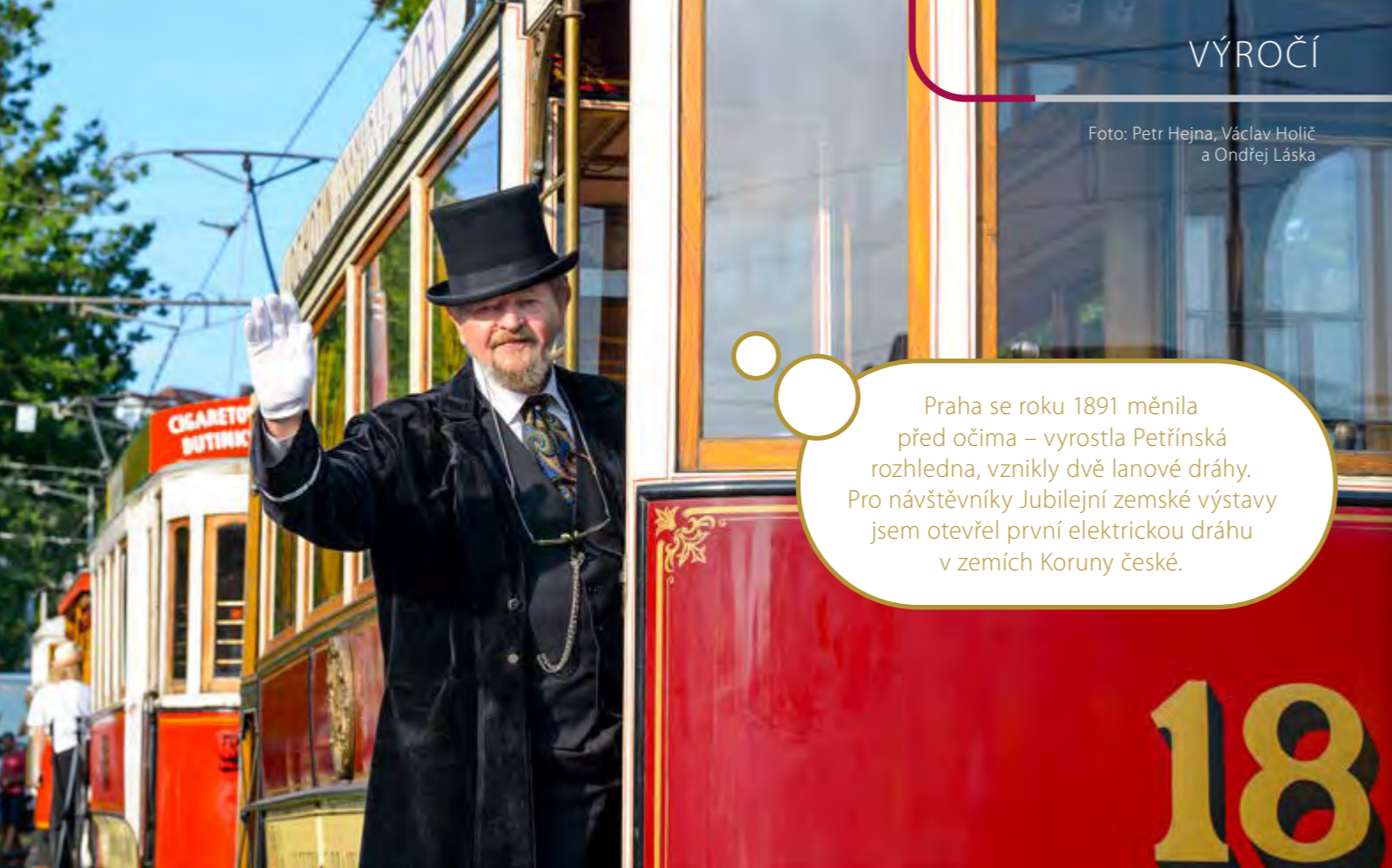
2x foto: Antonín Slezák

Pátý František

Dopravní podnik vypravil 14. července 2021 do provozu další, již devátou tramvaj 15 T pojmenovanou po významné postavě pražské MHD. Vokovický vůz evidenčního čísla 9298 nese jméno profesora Františka Jansy (1903–1998), jedné z největších osobností elektrické tržky v někdejší Československu. Se křty speciálních tramvají DPP začal v roce 2017 a ve flotile má s prof. Jansou ještě další čtyři Františky – Křížka, Karaduse, Ringhoffer a Pelikána. (pel)

Foto: Petr Hejna, Václav Holíč
a Ondřej Láska

Praha se roku 1891 změnila před očima – vyrostla Petřínská rozhledna, vznikly dvě lanové dráhy. Pro návštěvníky Jubilejní zemské výstavy jsem otevřel první elektrickou dráhu v zemích Koruny české.



130 let elektrických drah
1891–2021

KŘIŽÍK NA CESTĚ PRAHOU

**Trasa průvodu
18. 7. 2021
ke 130 letům první
elektrické dráhy**

Královka – Pražský hrad
– Malostranská – Staroměstská
– Palackého náměstí – Karlovo
náměstí – Václavské náměstí
– Masarykovo nádraží – Dlouhá
třída – Letenské náměstí





Vozy „dvoustováky“ byly vrcholem spolupráce mé firmy s Elektrickými podniky. Těchto tramvají vyrobili u Ringhofferů během šesti let více jak 160. A všechny výhradně s mou elektrickou výzbrojí.



130

Pořadí vozů v průvodu

- č. 18
- č. 109 + 526
- č. 240 + 628
- č. 349 + 855
- č. 2172 + 1562
- T1 č. 5002
- T2 č. 6003
- T3 č. 6102
- T6A5 č. 8601
- T3R.PLF č. 8285
- KT8N2 č. 9102
- 14T č. 9121
- 15T č. 9330



První vozy měly poháněnu jen jednu nápravu a byly osazeny jen jedním elektromotorem. Pro dráhu Praha – Libeň – Vysočany jsem připravil dražší, ale adhezně odpovídající pohon. To už byla tramvaj s oběma poháněnými nápravami.



1891–2021

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna, Lukáš Hampacher,
Petr Havlíček a archiv JSVM



mách – vlaková četa je tedy dvoučlenná, v každé kabině po dvou. Celkově se dnes okruh lidí, kteří mají k akci vztah, rozrostl. Jsou to srdcaři,“ s hrdotí hodnotí Petr Havlíček.

Celá řada nadšených jednotlivců i rodin stihla vystřídat všechny tři trasy metra, protože, jak vysvětluje Petr Havlíček: „...od počátku jsme dbali na to, aby všechny tři akce byly rozdílné. Zajímavostí béčka je jízda do depa Zličín na prohlídku hasičské stanice. Mimořádně, s hasiči se spolupracuje vždy úžasně, jsou ochotní a vstřícní. Se soupravou zde zajíždíme i na zkušební trať jako specialitu programu.“

Na áčku se návštěvníci v Hostivaři mají možnost dostat k tzv. slepému tunelu pro posun vlaků, který je součástí trianglu pro otáčení vozů. A chodí se i do tzv. malého depa, kde jsou deponována vozidla nezávislé trakce. „Tady se ukazuje, že lidé nemají příliš ponětí, jaké vozy jsou potřebné pro výlukový režim v metru. Výsledkem je, že lidé návštěvy opakují a projdou všechny tři programy. Dvě třetiny jsou rodiny, ale měli jsme i třígenerační návštěvu v dámském podání a chlubily se, že procházejí vše,“ shrnuje Havlíček.

vána osobní doprava. Petr Havlíček vzpomíná, jak se po dvouletých přípravách povedl domluvit zbrusu nový program: „Vlak vyjíždí z Hlavního nádraží, přes Vršovice pokračuje do Krče a po vlečce „nahoru“ do depa Kačerov. Naši lidé v roli průvodců nastupují už v Krči, aby zájemce včas upozornili na zajímavosti: vlečka na Kačerově je zároveň zkušební trať, po cestě je také upozorníme na fiktivní stanici, kde si strojvedoucí zkoušejí zastavovat apod. Jedním ze zajímavých momentů je podjíždění kačerovského tunelu metra, kterým se návštěvníci zážitkovky za chvíli projedou historickou soupravou. Ta je „vrátí“ na Hlavní nádraží, kde začínali. Pro fotografy je pochopitelně přitažlivé, že v depu Kačerov stojí oba vlaky vedle sebe.“

Snahou bylo zapojit do programu i Muzeum MHD, tedy smysluplně propojit jízdu metrem a tramvají. Jako ve všech případech,



přes Smíchovské nádraží, kde je přestup z metra ke smyčce tramvaje v dosahu, je bezbariérový a smyčka je dvojkolejná a akce nevádí provozu.“

Co znamenalo přijet z Kačerova na Smíchov? Zejména „opapírovat“ jízdu traťovou spojkou C–B. Poté už mohl proběhnout přímý a zároveň bezbariérový přestup z historického metra na tramvaj. Pak už hurá historickým centrem Prahy do muzea ve Střešovicích.

Další myšlenkou bylo dát lidem příležitost si metro vyfotit. „U klasické zážitkovky se stanicemi projíždí a není šance si pořídít fotky, takže vznikl nápad připravit v noci fotoakci,“ popisuje Havlíček a dodává: „Nahráný komentář je úplně nový – týká se přepravní výluky, aby lidé měli představu, co se vše v noci v metru děje. Součástí je i návštěva pracoviště SPT ve stanici Pražského povstání, kde je výborná spolupráce s kolegy Kadounem a Voskou.“

Na Vyšehradě je pak ideální místo pro fotky soupravy přes kolejisti a zároveň pro prohlídku stanoviště dozorců. K dalšímu nočnímu zpestření Havlíček dodává: „Je to jízda z Kačerova na Pražského povstání po opačné koleji, tedy v protisměru oproti běžnému provozu. Na Povstání se zajíždí na čtvrtou odstavňovou kolej. Na Florenci cestující stanici díky kříži a obrátové koleji vlastně obkrouží.“

Vůbec nejzajímavější zážitkovky jsou tematické, třeba při 20. výročí ukončení provozu Ečs, které připadlo na rok 2017. Před dvaceti lety se končilo v neděli 29. června a souprava, která měla jízdy ukončit, měla v prvním kole závadu. Po opravě se na trať vrátila, ale s další závadou opět skončila v depu. Nakonec se rozloučila někdy po 21. hodině symbolickým jedním kolem.

OKNO ZÁŽITKŮ OPĚT OTEVŘENO

ČERVENEC, SRPEN, ZÁŘÍ:
VYPRODÁNO! JEŠTĚ NEŽ
ODBILA POLOVINA ČERVNA.
OBDOBÍ S PŘÍZNIVOU
EPIDEMIOLOGICKOU
KONSTELACÍ RYCHLE
PŘILÁKALO NATĚŠENÉ
ZÁJEMCE NA ZÁŽITKOVOU
TURISTIKU V PRAŽSKÉM
METRU. JAK SE PROGRAM
ZA 10 LET JEJÍHO
FUNGOVÁNÍ VYVÍJEL?

V únorovém DP kontaktu jsme si vysvětlili, proč je pro historické soupravy metra důležitý z hlediska jejich kondice pravidelný provoz a připomněli si porodní bolesti vzniku unikátního návštěvnického programu. Dnes zázemí provozu souprav vyměníme za to, co účastníci zážitkovky již po deset let vidí a slyší a jakého vývoje se program dočkal.

Pro oživení paměti – první jízdu se soupravou Ečs Dopravní podnik vypravil 19. března 2011 na trase C, souprava 81–71 svezla zájemce poprvé v rámci výročních květnových jízd roku 2013. Hned od první jízdy organizátoři mysleli na detaily, jak dokumentuje spoluorganizátor a průvodce **Petr Havlíček, oficiální pozici technický pracovník odboru Provozně-technický z jednotky Správa vozidel Metro**: „Hned od přípravy první jízdy

jsme si řekli, že laťka musí být nastavena hodně vysoko. Zajistili jsme si historické uniformy, vozy byly vyzdobeny dobovými plakáty i novými informacemi o historii vozů. A nahradili jsme pro celou dobu jízdy komentář do vlakového rozhlasu.“ Ten přesně pasoval na scénář, např. když souprava zastaví v tubusu Nuselského mostu a potká se s protijedoucí. Nebo upozorní na vlakovou spojkou a další zajímavosti na trase.

Tradicí se stalo, že při zážitkovkách jsou obsazovány čelní vozy, aby cestující mohli nahlížet i ke strojvedoucím. Další členové posádky v roli průvodců jsou připraveni kdykoliv zodpovědět zvědavé otázky návštěvníků: „Běžně jezdí dva průvodci v současné uniformě, kteří tak reprezentují současný DPP a zároveň jeden z nich je vedoucím jízd podle legislativy. Dále máme čtyři strojvedoucí v historických unifor-



NEPŘÍLIŠ KVALITNÍ FOTOGRAFIE JE CENNÝM DOKLADEM O VŮBEC PRVNÍ JÍZDĚ V RÁMCI ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY – 19. BŘEZNA 2011

První měsíce a roky přinesly první zkušenosti, ale také poznání, že program bude nutné okysličovat. Jednak pro cestující, ale i pro samotný personál. Na řadu tak přišly mimořádné akce. Prvním partnerem pro Dopravní podnik byli kolegové z KŽC, kteří mívali vlastní program pod Prahou technickou, kdy s motoráčkem Hurvínek objížděli pražské železniční spojky, na kterých není provozová-

i tady musel zafungovat jeden z rozhodnutých kolegů, v tomto případě Ondřej Láška z muzea. „Přišel s využitím kátěčka, které není tak okoukané jako dvounápravové vozy, navíc jde o tramvaj s jedním salonem, kde návštěvníci slyší výklad bez problémů. Připraveny jsme měli různé varianty. Třeba dojet Ečs po trase C z Kačerova na Florenc a přestoupit na Těšnově na tramvaj. Jako nejvhodnější se ukázala jízda



„Připravili jsme věrný scénář: vůz číslo 1083, ten, který končil, je součástí i historické soupravy Ečs,“ vypočítává Havlíček a pokračuje: „Dopolední kolo bylo připraveno pro VIP hosty, odpolední v přesných autentických časech pro veřejnost, a pak z Hájů se zátahem na Kačerov formou zážitkové turistiky. Jeli jsme tedy ve stejný čas se shodným vlakem na stejnou pozici v depu, dokonce se stejnými strojevodoucími jako v roce 1997. Cestujícím jsme umožnili přes schůdky vystoupit a strojevodoucí před nimi zamknul kabinu jako před 20 lety.“

Rok 1978 zase předznamenal akce ke 40 letům vozů 81–71, kdy se v rámci zážitkové turistiky provedla historicky věrná jízda na céčku. Seriál jízd vyvrcholil z 11. na 12. srpna 2018 formou noční zážitkovky podle historického vzoru „poslední ověřovací jízda“ před zahájením provozu těchto souprav. Při této akci měli návštěvníci jedinečnou možnost projet se oběma větve trati spojky spojující céčko s áčkem.

Jak je vidět, nápadů, jak zkombinovat tři trasy, tři depa a dvě soupravy, je dost. Ale jak říká Petr Havlíček, i přes snahu o inovace není programový koš bezdný. Naštěstí v záloze



ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA OBNOVENA
 JEDEN Z PRAVIDELNÝCH ÚČASTNÍKŮ ZÁŽITKOVKY TOMÁŠ TICHÝ ZASLAL VLASTNÍ POHLEDNICI FORMÁTU 10 X 15 CM

je hned několik bodů, na které nedošlo za dobu pandemie. Teď už budou moci spokojení návštěvníci opět přibývat a rozšířit tak okruh těch, kteří se se svými pocity svěřili. Jako manželé, kteří, jak se říká, z davu hned od první chvíle vyčnívali, jak vzpomíná Petr Havlíček: „Po akci za námi přišli, že do-

stali vstup k Vánocům od dětí a přiznali se, že se jim na akci vůbec nechtělo. Podle svých slov již dvacet let metrem nejeli a od nás odcházeli nadšení. Jiný pár, který přišel s tříletým dítětem, se pochlubil, že jsou na akcích opakovaně. Poprvé to ale bylo při jejich rande a podruhé přišli už jako rodina.“



JAK S METREM SOUVISÍ TRAMVAJ? „KÁTĚČKO“ PATŘILO DO SPECIÁLNÍHO PROGRAMU JÍZD NA TRASE DEPO KAČEROV – MUZEUM VE STŘEŠOVICÍCH S PŘESTUPNÍ STANICÍ NA NÁDRAŽÍ SMÍCHOV



HISTORICKÝ VLAK VEDENÝ VOZEM ŘADY 810 (M152) + 010 ZAVÍTAL V RÁMCI PROJEKTU PRAHA TECHNICKÁ I DO AREÁLU DEPA KAČEROV

GRAFY, ČÍSLA, TABULKY...

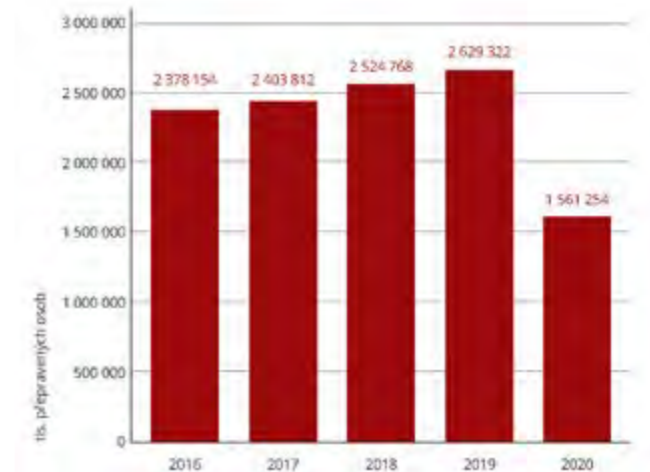
SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR VYDALO V PŮLCE ČERVNA VÝROČNÍ ZPRÁVU ZA ROK 2020. VYBRALI JSME Z NÍ SROVNÁNÍ ZAJÍMAVÝCH PARAMETRŮ PŘED A PO PANDEMII COVID-19.



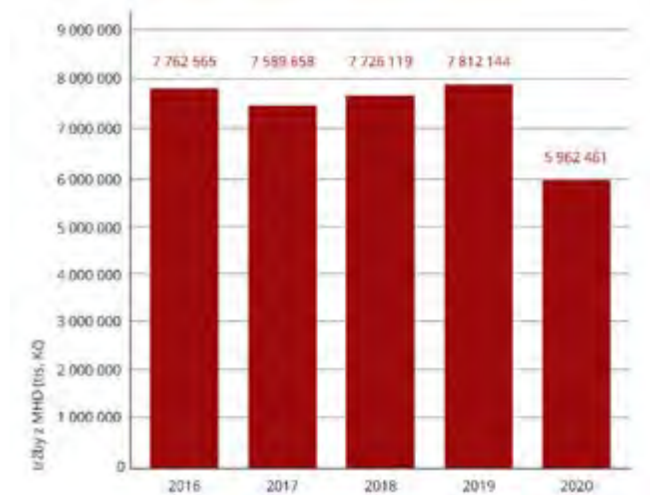
DOPRAVNÍ VÝKONY V ČR (V TIS. MÍSTOVÝCH KM)

V grafech jsou využity statistiky členů SDP ČR: Brno, České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Chomutov-Jirkov, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec-Jablonec, Mariánské Lázně, Mladá Boleslav, Most-Litvínov, Olomouc, Opava, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha, Teplice, Ústí nad Labem, Zlín-Otrokovice, Ústecký kraj.

Kompletní verzi Výroční zprávy je možné stáhnout na stránkách SDP ČR: www.sdp-cr.cz



POČET PŘEPRAVENÝCH OSOB V ČR (V TIS.)

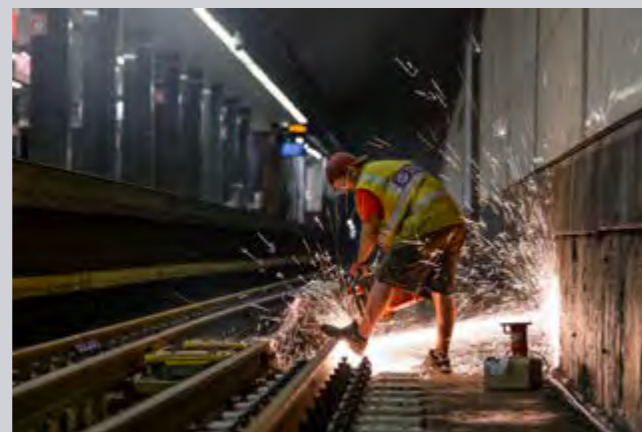
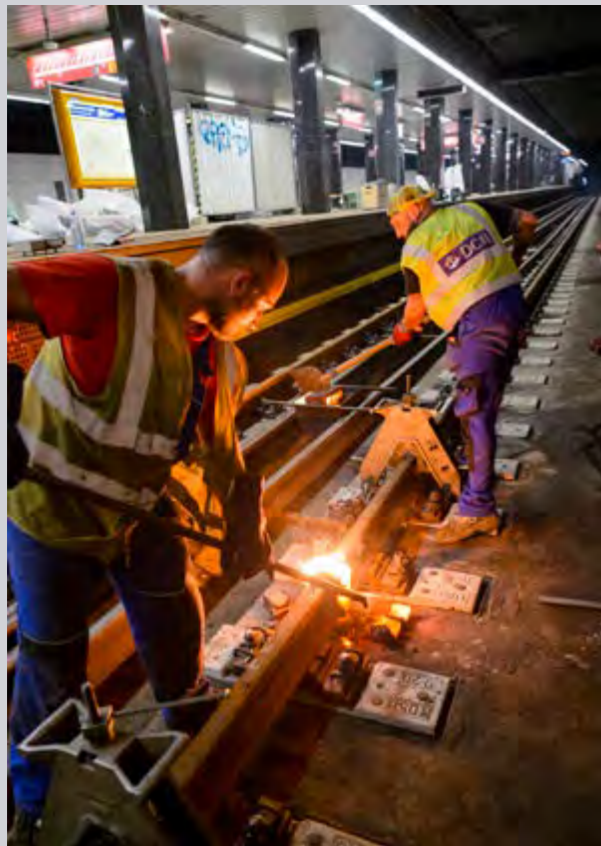


TRŽBY Z MHD V ČR (V TIS. Kč)

OD KLADIVA PO SVÁŘECÍ SOUPRAVU, V PODZEMÍ I NA ULICI

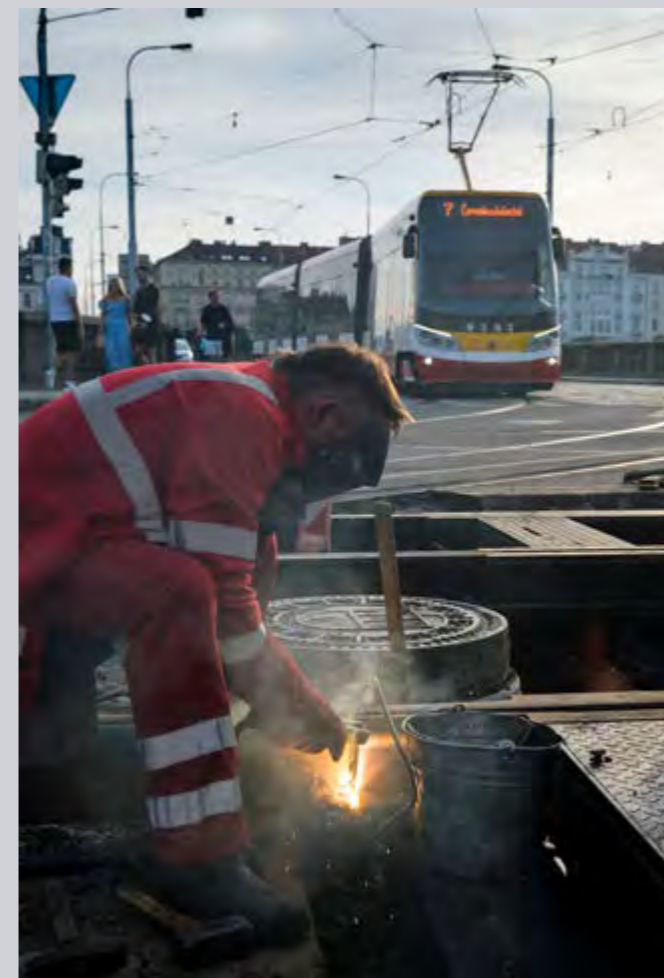
Výměna pražců na trase C v úseku Pražského povstání – Muzeum

- Výměna dřevěných pražců za betonové probíhala 9 dnů: od 3. do 11. července 2021 (metro C v provozu pouze v úsecích Háje – Pražského povstání a Muzeum – Letňany)
- Jen ve stanici I. P. Pavlova vyměněno 440 dělených pražců
- Ve vyloučeném úseku zavedena náhradní autobusová doprava XC
- Po dobu výluky připraveno celkem 12 000 ks informačních letáků
- V bezprostředním okolí u uzavřených stanic metra sloužilo celkem 90 informátorů



Oprava tramvajové trati Palackého náměstí

- Oprava tramvajové tratě probíhala 24 dnů:
 1. etapa – od 21. června do 6. července 2021 (v provozu oblouk Výtoň – Palackého most)
 2. etapa – od 7. do 14. července 2021 (v provozu Rašínovo nábřeží i Palackého most)
- Na stavbě pracovalo 15–20 pracovníků v ranní směně a cca 10 v odpolední směně. V době svařování kolejové konstrukce se počet pracovníků navýšil ještě o 12 svářečů
- Vyměněno celkem 730 metrů kolejnic, 10 ks kolejových výměn a 46 srdcovek
- Svařeno 161 styků kolejové konstrukce
- Vybouráno a odvezeno celkem 140 m³ betonu a asfaltu
- Po dobu výluky připraveno celkem 11 200 kusů informačních letáků
- Na nejexponovanějších místech připraveno celkem 28 informátorů



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

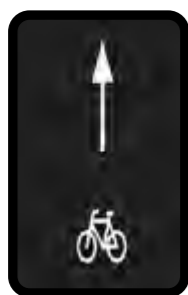


UKÁZKA
VYHRAZENÉHO
JÍZDNÍHO PRUHU
PRO CYKLISTY

OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY

MINULÝ DÍL OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY SE VĚNOVAL PROBLEMATICE VYHRAZENÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ BUS. AKTUÁLNÍ DÍL JE ZAMĚŘEN NA PROBLEMATIKU PRUHŮ A KORIDORŮ URČENÝCH PRO CYKLISTY. JAKÝ JE ROZDÍL MEZI PRUHEM A KORIDOREM A KDY MŮŽE ŘIDIČ MOTOROVÉHO VOZIDLA VÍJZDĚT DO VYHRAZENÉHO PRUHU PRO CYKLISTY? ODPOVĚDI NA TYTO OTÁZKY VÁM PŘINÁŠÍME V POSLEDNÍM DÍLE OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY.

Jak rozeznat pruhy pro cyklisty?



Jízdní pruh pro cyklisty V 14

Značka vyznačuje pruh nebo stezku pro cyklisty. Šípka vyznačuje stanovený směr jízdy.



Piktogramový koridor pro cyklisty V 20

Značka vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů. Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na pozemní komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů.



Vyhrazený jízdní pruh IP 20a

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty – jedná se o standardní vyhrazený jízdní pruh viz vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, s kterým jsme se seznámili v minulém čísle. Jízdní pruh pro cyklisty lze rozdělit na vyhrazený pruh a jízdní pruh – ochranný.

Co znamená ochranný jízdní pruh pro cyklisty?



OCHRANNÝ JÍZDNÍ PRUH

Z pohledu řidiče

- Vozovka ve směru jízdy je rozdělena na dva jízdní pruhy
- Do vyznačeného pruhu je možno vjíždět za podmínek uvedených v § 14 odst. 5, např., není-li dostatečná šíře vozovky
- Při vjíždění na jízdní pruh pro cyklisty nesmí řidič ohrozit cyklistu jedoucího v tomto pruhu.

Z pohledu cyklisty

- Uvědomění si, že jsem povinen vyznačený jízdní pruh užít
- Cyklista si musí uvědomit, že v případě potřeby mohou širší vozidla do něho přesahovat svou šířkou nebo nákladem
- Dodržovat pravidla silničního provozu

Jak rozumět koridoru pro cyklisty?



PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

Z pohledu řidiče

- Upozorní na častější výskyt cyklistů
- Častější kontrola zpětných zrcátek
- V případě předjíždění cyklisty řidič dává znamení o změně směru jízdy
- Je povolena jízda přes piktogram (není nutná jízda při levém okraji vozovky)

Z pohledu cyklisty

- Uvědomění si, že nejede v jízdním pruhu pro cyklisty
- Jízda při pravém okraji vozovky
- Směr je vyznačen formou šipek
- Dodržovat pravidla silničního provozu

Jak porozumět vyhrazenému jízdnímu pruhu pro cyklisty?



VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH

Z pohledu řidiče

- Vozovka ve směru jízdy je rozdělena na dva jízdní pruhy
- Řidič nesmí zastavit a stát ve vyhrazeném pruhu
- Do vyhrazeného pruhu je možno vjíždět za podmínek uvedených v § 13, např. v podélném směru jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci

- Musí umožnit vyjetí z vyhrazeného pruhu snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla.

Z pohledu cyklisty

- Uvědomění si, že jsem povinen vyznačený jízdní pruh užít
- Dodržovat pravidla silničního provozu
- Při vyjíždění z vyhrazeného jízdního pruhu je povinen dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče ostatních vozidel.

3.

Rada za závěr:

Stejně jak bylo již zmiňováno v předchozím článku, jde při řešení těchto situací o vzájemnou ohleduplnost a respekt. Řidič na bicyklu si musí uvědomit, že není chráněn žádnou karosérií a o to více je zranitelný. Naopak řidiči motorových vozidel oproti cyklistovi mají jasnou váhovou převahu a z toho i plynoucí důsledky při dopravní nehodě. Řidič motorového vozidla by měl při míjení cyklisty dodržovat větší boční odstup a tento manévr provádět na širokém a přehledném místě, případně se ho vzdát a počkat na vhodnou chvíli.

Zeptali jste se:

Je možné parkovat před vraty (vjezdem) do zahrady se sníženým obrubníkem, i když na vozovce není žlutá čára?
J. B.

O této problematice hovoří zákon 361/2000 Sb., § 27: Řidič nesmí zastavit a stát před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci.

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

Z mediálních výstupů vybíral: Zdeněk Bek



Foto: www.dpp.cz/metro-d

„Stavba metra D je dostatečně chráněná uzavřenými dohodami a platným územním rozhodnutím. Proto je možné část stavební uzávěry zrušit. S přihlédnutím k době, která je potřebná pro projednání, můžeme předpokládat, že do doby, než bude předmětná stavební uzávěra zrušena, bude vydáno pravomocné stavební povolení a bude zahájena stavba trasy první fáze metra D.“

vedl náměstek primátora Adam Scheinherr na téma zrušení stavební uzávěry.

21. 6. 2021 – Seznam Zprávy



Foto: Klokart

„ Jelikož si tyto řádky pravděpodobně čtete v metru, tak doporučuji zkusit hledat umění v metru. Každá stanice má něco a mě baví to hledat. Kosmonauti na Andělu, různé barvy stanic na áčku, které prý mají každá údajně svůj význam, historický můstek ve stanici Můstek, sochy na Malostranské, to není metro, to je galerie.“

řekl v rozhovoru pro deník Metro reportér a dokumentarista Janek Rubeš. Jeho YouTube kanály Kluci z Prahy a Honest Guide sledují tisíce uživatelů.

24. 6. 2021 – deník Metro



Foto: Dalibor Palko

„Tramvaj je poskládaná z vyřazených článků z tramvajů, které byly vyřazeny po velkých železničních nehodách a filmaři si je přizpůsobili. Články byly zapůjčené pro film za úplatu a po skončení filmování budou vráceny zpět do DPP.“

vedla tisková mluvčí DPP Aneta Řehková pro server zdopravy.cz. První červnový víkend probíhala výuka tramvajového provozu, a to právě v důsledku natáčení snímku The Gray Man v úsecích Národní divadlo – Právnická fakulta – Čechův most a Staroměstská – Malostranská.

7. 6. 2021 – zdopravy.cz



Foto: FB ZOO Praha

„On tady totiž dříve jezdil vláček. Vzpomínám, že byl velice pěkný. Jenže po čase už měl něco odježděno, a tak nás zoo požádala o jiný. Vzpomínám, jak mi manžel říkal: Hele, co kdyby se místo těch vláček udělala tramvaj? Vlákku je dost. No a tehdejšímu řediteli Zdeňkovi Veselovskému se nápad líbil.“

řekla Jaroslava Paldusová, „tramvajačka“ a manželka Vratislava Palduse, který sestrojil tramvaj v pražské zoo. Tramvaj byla poslední rok a půl v rekonstrukci, do provozu vyjela slavnostně 5. června v dolní části areálu zoo.

7. 6. 2021 – Blesk

„Je potřeba si uvědomit, že v Praze je téměř 4000 zastávek autobusů a tramvajů a dalších zhruba 15 000 informačních nosičů v celém systému metra.“

dodal Petr Witowski v článku pro Pražský deník reagující na vypsání soutěže na podobu informačních nosičů, kterou vypsala ROPID.

2. 6. 2021 – Pražský deník

„Uvnitř tramvajového pásu bylo na slunci v půdě 25 stupňů Celsia, u kraje, který sousedil se silnicí, bylo 33 stupňů.“ (...) „Pravděpodobně nebudeme vysívat 30 centimetrů od kraje něco jiného než uprostřed pásu. Tím, že teď známe rozsah teplot, tak by ve výsledné směsi měly být rostliny, které zvládnou i tyto extrémy.“

bylo řečeno v reportáži Ondřeje Ševčíka na téma odolnosti travin v tramvajových pásích. Výsadbu odolnějších rostlin plánují vědci ve spolupráci s DPP na podzim tohoto roku.

14. 6. 2021 – ČRo Plus



Foto: Petr Hejna

„Starat se o veterána je docela drahý špás, díly nejsou, takže se musejí vyrábět, hledat po republice. Naštěstí fandovská základna starých karos je velká.“

řekl Jan Štojdl, který má v DPP na starost organizaci oblíbeného Kinobusu. Kompletní program letošního ročníku naleznete na webových stránkách www.dpp.cz.

23. 6. 2021 – Právo



Text: Jiří Došlý
Foto: Petr Hejna a autor

RAČTE NASTUPOVAT, V PRAŽSKÉ MHD COVID-19 NENÍ

V DOBĚ GLOBÁLNÍ PANDEMIE COVID-19 PROBĚHLO PO CELÉM SVĚTĚ MNOHO STUDIÍ, KTERÉ POTVRZOVALY, ŽE ZA PŘEDPOKLADU DODRŽOVÁNÍ DOPORUČOVANÝCH HYGIENICKÝCH PRAVIDEL NEHZOJÍ CESTUJÍCÍM VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ RIZIKO NÁKAZY KORONAVIREM SARS-COV-2. JEDNA Z NEJKOMPLEXNĚJŠÍCH STUDIÍ SE V DOBĚ VRCHOLÍCÍ JARNÍ VLNY REALIZOVALA V PRAZE A JEJÍM INICIÁTOREM BYL DPP. JAK VELKOPLOŠNÉ TESTOVÁNÍ PRAŽSKÉ MHD NA COVID-19 PROBÍHALO? JAKÉ VÝSLEDKY VĚDCI Z FYZIKÁLNÍHO ÚSTAVU AKADEMIE VĚD ZJISTILI?



jejímž výsledkem je testování pražské MHD na přítomnost viru způsobujícího covid-19.

Model velkoplošného testování je jasný: **stěry dotykových ploch, kterých se cestující běžně dotýkají, a vzorky vzduchu z interiéru dopravních prostředků, vestibulů a nástupišť metra.** Inspirace TfL je tak více než zřejmá a DPP je velmi rád, že díky kontaktům v TfL dokáže propojit vědce z FZÚ AVČR s jejich kolegy z Imperial College London a přispět tak k realizaci tohoto projektu.

Přípravy mohou začít

Únor 2021. Probíhají první pilotní stěry dotykových ploch a nasávání vzduchu v tramvajích a v metru, v rámci kterých si vědci FZÚ AVČR ověřují navrženou metodologii včetně analýzy vzorků na připravované velkoplošné testování.

Pro detekci viru ze vzduchu uvnitř dopravních prostředků a ve stanicích metra experti z FZÚ využívají odběrové zařízení s kapacitou 80 až 160 litrů za minutu, kterou pro tento účel vyvinuli ve spolupráci s Národním centrem kompetence MATCA. Technologie zachytu virových částic se tak používá obdobně, jakou v TfL aplikovali vědci z Imperial College London.



V médiích navíc aktuálně rezonují zprávy, že první pacient pozitivně testovaný v Česku na nový druh koronaviru se objevil právě před rokem a počet zemřelých nemá od konce druhé světové války na území ČR obdoby. Tým FZÚ AVČR a DPP s o to větším odhodláním a zodpovědností finalizují přípravné práce na velkoplošné testování pražské MHD na covid-19.

Den D

Duben 2021. Začátek měsíce je v Praze ve znamení chladného počasí a občasných sněhových přeháněk. Aprílové počasí obvykle ukazuje přívětivější tvář. Vrcholí přitom přípravy velkoplošného testování systému MHD, který před pandemií dokázal přepravit až 1,2 miliardy cestujících ročně. Společný tým

vědců a dopraváků ladí detaily akce, která z globálního měřítka nemá obdoby. Je jasné, že odběry vzorků zejména ze stanic metra a jejich vestibulů či výtahů vzbudí mezi cestujícími pozornost.

Kvůli minimalizaci případné falešné positivity jsou stěry z dotykových ploch odebírány vědci z FZÚ AVČR v ochranných oblecích, brýlích, štítech a rukavicích.

DPP pro odběry vybírá tramvajové a autobusové linky společně se stanicemi metra, které jsou poblíž či obsluhují významné pražské nemocnice, polikliniky či zdravotní zařízení. V případě autobusů se stěry odebírají na obřatisti Želivského poblíž Fakultní nemocnice Královské Vinohrady a Polikliniky Vinohrady, a to z vozidel šesti linek, které obsluhují



Říjen 2020. Na severní polokouli začíná nejobávanější období probíhající pandemie viru SARS-CoV-2 způsobující onemocnění covid-19. Podzim je tak nejen v ČR ve znamení výrazně se horšící situace. Média a mnozí politici hlasitě vyzývají občany, aby se vyhýbali cestování veřejnou dopravou, zejména ve městech, kde je koncentrace cestujících obvykle vysoká. Důvodem je údajné semeniště virů v MHD, která je tak zdrojem nákazy covid-19.

DPP, vědom si svého významu a tudíž i drobnohledu médií a veřejnosti na veškeré své konání, stojí před otázkou, jakého smluvního partnera pro projekt velkoplošného testování MHD na covid-19 mít. Renomovaného, nezpochybnitelného, důvěryhodného. Bylo zřejmé, že jde o citlivé téma a závěry spolupráce mohou případně ovlivnit reputaci. DPP a Fyzikální ústav Akademie věd ČR (FZÚ AVČR) si tak domlouvají detaily spolupráce,

Vědecká obec hovoří méně ráznou dikcí, avšak o to více pragmaticky, věcně. Konkrétními daty trpělivě přesvědčuje společnost, že i cestování hromadnou dopravou může v době pandemie za dodržení hygienických doporučení zůstat standardní součástí životů občanů, zkrátka že riziko nákazy je minimální.

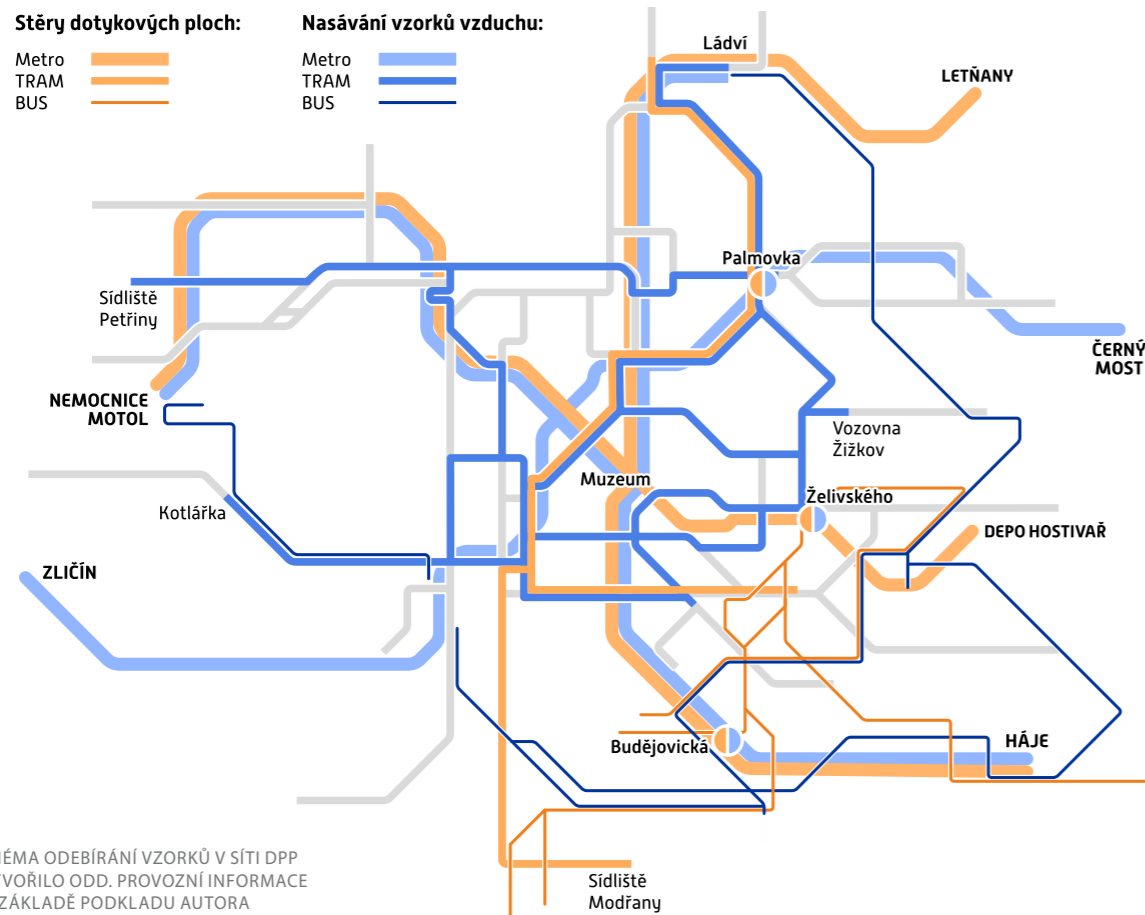
SRN, Francie, Velká Británie, Japonsko..., ale jak si stojí Praha?

Prosinec 2020. Dopravní podnik hl. m. Prahy začíná do reálných obrysů zhmotňovat do té doby diskutovaný projekt otestování metra, tramvajů a autobusů na přítomnost viru způsobujícího onemocnění covid-19. Velkou inspirací je podobné testování prostředí MHD v Londýně, kde kolegové z Transport for London (TfL) na obdobném projektu spolupracovali s vědci z Imperial College London. Ti na podzim 2020 a po Novém roce 2021 stírali dotykové plochy, kterých se cestující běžně dotýkají v londýnském metru a autobusech. Součástí studie byla i analýza odběrů vzduchu, které se v síti metra odebíraly nasáváním speciálním zařízením přes filtrační zařízení. Opakované studie žádné stopy po covid-19 v londýnské MHD nezjistily.

3D tištěná nasávací hlavice s nanopórovou membránou

Podtlaková vzduchová hadice

Box s bateriemi a vzduchovým kompresorem



SCHEMA ODEBÍRÁNÍ VZORKŮ V SÍTI DPP VYTVOŘILO ODD. PROVOZNI INFORMACE NA ZÁKLADĚ PODKLADU AUTORA

mj. Fakultní Thomayerovu nemocnici v Krči, Polikliniku Vršovice, Polikliniku Malešice, Polikliniku Zahradní Město, Polikliniku Budějovická, Nuselskou polikliniku, Polikliniku v Modřanech, na Spořilově, Hájích, Lékařský dům v Uhřetěvsi nebo Polikliniku Zelený Pruh (tedy linky č. 124, 139, 150, 188, 199 a 213).

V každém vozidle je 11 vtipovaných míst, kterých se cestující nejčastěji dotýkají, např. označovač jízdenek, tlačítko otevírání dveří, madlo u sedadla, čalounění sedadla, tlačítko STOP nebo několika svíslého i vodorovného zádržného systému nejen v prostoru dveří. Vědci z FZÚ AVČR odebírají celkem 154 stěrů z autobusů.

V Pražské MHD nebyl covid-19 objeven ani během vrcholu pandemie.

O pár hodin později a několik kilometrů severněji. Odběr vzorků z tramvají probíhají na konečné zastávce Březiněveská, kde se v pravidelných intervalech přesně podle jízdního řádu objevují vozy linek 3 a 24, ze kterých

právě vystupují poslední cestující na konečné zastávce Kobylisy. Linky 3 a 24 jedou ze severu metropole na jih, resp. jihovýchod a během trasy obsluhují opět množství nemocnic a jiných zařízení, např. Fakultní nemocnici Bulovka, Všeobecnou fakultní nemocnici, Ústav pro péči o matku a dítě v Podolí, Polikliniku Všeobecné fakultní nemocnice nebo Městskou polikliniku ve Spálené ulici.

V tramvajích se stěry provádějí z 12 míst interiéru obdobných jako u autobusů, navíc zde jsou např. dotykové displeje validátorů jízdenek. Z tramvají je odebráno celkem 160 stěrů.

Další den, „bílé komando“ je opět připraveno na značkách. Dnešní cíl je metro. Vzorky vědci odebírají ze souprav v depu Kačerov (linka C) a v depu Hostivař (linka A). Odběry probíhají ihned po zatažení souprav do depa z provozu s cestujícími, a to z důvodu nedostatečně dlouhé doby obratu soupravy na konečné stanici, která je nutná pro provedení stěrů v interiéru.

Obdobně jako v případě povrchové dopravy se vědecká skupina zaměřuje na madla u plexisklové výplně u dveří, tlačítka otevírání dveří, zádržného systému na více místech vozů. V interiérech souprav metra je odebrá-

no 126 vzorků stěrů. Dalších 52 vzorků stěrů z dotykových ploch je stíráno na nástupištích a vestibulech stanic Budějovická, Palmovka a Želivského, především z madel eskalátorů, zábradlí schodišť, z dotykových displejů jízdenkových automatů, laviček, výtahů apod.

Bílé mundúry je možné odložit. Nasávání vzorků vzduchu se realizuje ve stejných stanicích metra, vždy na nástupišti i ve vestibulu a ve vlakových soupravách pak za plného provozu s cestujícími na trase Ládvi – Háje – Florenc, Florenc – Zličín – Můstek, Můstek – Nemocnice Motol – Muzeum, Muzeum – Háje – Florenc a Florenc – Černý Most – Florenc. V tramvajích pak na linkách 1, 2, 3, 9, 10, 11, 16, 18 a na autobusových linkách 125, 167, 177, 188, 193 a 196, rovněž za plného provozu s cestujícími.

Jeden vzorek se nasává vždy po dobu 30 minut, celkem jich vědci touto metodou odebírají 66. Mají tak možnost poznat systém MHD důkladně, protože po Praze najedou několik desítek kilometrů a v prostředcích MHD stráví čtyři dny.

O komplexnosti projektu velkoplošného testování pražské MHD na covid-19 vypovídá i schéma, které v modré barvě znázorňuje linky metra, tramvají i autobusů společně se



stanicemi metra, ve kterých byly odebírány vzorky vzduchu nasáváním a v oranžové barvě opět stanice metra a vozy obsluhující dané tramvajové a autobusové linky, ze kterých byly odebírány vzorky z dotykových ploch. Linky páteřní kolejové dopravy, které nebyly dotčeny testováním, zůstaly na schématu v menšinové šedé barvě.

Květen 2021. Každý vzorek stěru i vzduchu je bez dalších úprav analyzován novou metodou biosenzoru, kterou vyvinuli odborníci FZÚ AVČR v průběhu roku 2020. Mezi výhody biosenzoru patří rychlost detekce viru a také to, že vzorek nevyžaduje speciální přípravu – pouze se zkapalní.

Po analýze biosenzorem je každý jednotlivý odebraný vzorek ještě analyzován v laboratořích Přírodovědecké fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích standardní referenční metodou PCR testu. Pro úplnost lze dodat, že první metoda biosenzorů pracuje na principu detekce virového proteinu, PCR test pak na principu genetické informace viru. Jak metoda PCR, tak i biosenzory prokazují v rámci testování pražské MHD podobnou citlivost a tedy i spolehlivost, což je pro vědce z FZÚ AVČR skvělá zpráva.

Výsledek testování? Spokojenost

Ze všech 558 odebraných vzorků pouze 6 vzorků, tedy 1 %, vykazuje stopy biologického materiálu viru. Tyto vzorky tedy jsou dále podrobeny v laboratořích kultivaci. Vědci kultivaci sledují, zda v intervalech 3, 6 a 9 dnů zjistí infekčnost pomocí PCR metody.

Nejen v Českých Budějovicích panuje dobrá nálada. Testy u všech těchto 6 vzorků ze všech časových intervalů potvrzují, že se jedná o neinfekční, tedy neživé částice.

Lze tedy potvrdit, že 100 % z odebraných 558 vzorků v pražské MHD je neinfekčních.

Kombinace PCR testů, nových biosenzorů i následná kultivace podezřelých vzorků umožnila získat celkový obraz o přítomnosti a infekčnosti, resp. v tomto případě neinfekčnosti viru ve veřejné dopravě. MHD v Praze lze na základě provedeného velkoplošného testování považovat za prostředí bez významného rizika infekce koronavirem SARS-Cov-2, původcem onemocnění covid-19.

Z odebraných vzorků vykazovalo pouze 1 % pozitivitu, aniž by se u nich zároveň projevila infekčnost. Tento výsledek implikuje závěr, že osoby v MHD nejsou ohroženy přenosem infekce za předpokladu dodržování základních hygienických opatření, tedy dezinfekce rukou, zakrytí dýchacích cest a úst adekvátní ochranou a dodržování rozestupů, kde je to možné.

Nezbytný dovětek, bez kterého by se nic nekonalo

Velkoplošné testování pražské MHD na covid-19 mohlo proběhnout díky skvěle fungujícímu a spolupracujícímu týmu DPP a FZÚ AVČR. Odběry obou typů vzorků (stěrů dotykových ploch i vzduchu) probíhaly za plného provozu s cestujícími, což budilo na jednu stranu velkou pozornost, na druhou stranu

Metoda biosenzorů pracuje na principu detekce virového proteinu. PCR test pracuje na principu genetické informace viru.

byl jasný požadavek dopraváků: plynulost provozu, dodržování jízdních řádů a bezpečnost cestujících je prioritní. Toto vše šlo splnit díky profesionalitě a entuziasmu několika desítek provozních zaměstnanců, které ani nejde bohužel všechny vyjmenovat.

Mnozí z nich přispěli k realizaci projektu vlastní přítomností na místech odběrů, ve stanicích metra, v depech, vozovně Kobylisy, na tramvajové smyčce Březiněveská, na obratišti Želivského či jako uniformovaný doprovod ve vozech metra, tramvají i autobusů, ve kterých se 4 dny intenzivně jezdilo napříč Prahou kvůli nasáváním odběrů vzorků vzduchu. Jiní kolegové byli v dispečerských autech či na dispečerských sálech a byli do projektu vtáhnuti prostřednictvím kamer, vysílaček či telefonů.

Po realizaci projektu jiní naši experti zpracovali grafické schéma k tomuto článku, které dokládá komplexnost realizovaného projektu ve spolupráci s FZÚ AVČR. Všem zaměstnancům DPP, kteří se na tomto bezprecedentním projektu podíleli v pilotní únorové i v „ostré“ dubnové fázi, patří velké poděkování za mě osobně i vyjádření slov obdivu, jak skvěle sehraný tým zaměstnanců DPP jsou.



Připravil: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna

T6A5 V PRAZE

- Do DPP dodáno 150 vozů typu T6A5 v letech 1995–1997 pod evidenčními čísly 8601–8750 ze závodu ČKD Tatra v pražském Zličíně
- První vozy s ručním řadičem od roku 1948
- Provoz s cestujícími zahájen 6. listopadu 1995 na lince č. 4
- První (1995) a druhá série (1996) dodány výhradně do vozovny Motol, třetí série (1997) putovala do vozovny Žižkov
- Od roku 2015 postupně vyřazování z pražského provozu
- Většina vozů byla odprodána do zahraničí (Charkov, Kamajnske, Kyjev a Sofie), do jiných provozů v rámci ČR (Brno) i soukromníkům (např. developer u Čestlic v blízkosti dálnice D4 či Stanice techniků – Dům dětí a mládeže hl. m. Prahy v Praze 6)
- V Praze zůstávají zachovány tři vozy zastupující jednotlivé série: 8702 (muzejní sbírka), 8601 a 8750 (retroprovoz)
- Provoz T6A5 v Praze byl ukončen v sobotu 19. června 2021 na lince č. 4 za účasti vozů: 8601, 8637, 8658, 8702, 8748, 8750



11. LEDNA 2019, SOUPRAVA V ČELE S VOZEM 8641 NA ZASTÁVCE GEOLOGICKÁ. DNES SE VŮZ PROHÁNÍ ULICEMI UKRAJINSKÉHO MĚSTA KAMJANSKÉ, A TO POD EV. Č. 2023



5. LEDNA 2016, VŮZ 8736 NA LINCE 11 UHÁNÍ PO ZREKONSTRUOVANÉ TRATI V BĚLEHRADSKÉ ULICI. TENTO VŮZ DNES JEZDÍ V BULHARSKÉ SOFII S EV. Č. 4182



VŮZ Č. 8750 NA LINCE 2, MÁNESŮV MOST, 2018, DNES VE FLOTILE RETROPROVOZU

Tipy:

- V DP kontaktu č. 3/2017 vyšel čtyřstránkový článek o muzejním voze ev. č. 8702 od Vlastimíra Mudry s názvem Tě-šestka přejela do historie
- O poslední cestě vozů T6A5 do vozovny Hloubětín, kde čekaly na svůj další osud, jsme informovali v DP kontaktu 4/2020 na str. 18 a 19



PŮLKA ŘÍJNA V ROCE 2019 A VŮZ 8685 MÍŘÍ DO SMYČKY RADLICKÁ

Zdroj: Encyklopedie MHD 2 – Katalog vozidel

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotografoval: Pavel Svoboda

KDYŽ BLESKY SVÍTÍ RETRO

KDO NAKUPOVAL NA FANSHOPU DOPRAVNÍHO PODNIKU NEBO VIDĚL REKLAMU NA HISTORICKOU LINKU 41, URČITĚ JI ZNÁ. MINIMÁLNĚ PRO CITLIVÝ VÝBĚR DOBOVÉHO OUTFITU, DOKONALOU VIZÁŽ A TAKÉ KVALITNÍ PROVEDENÍ FOTOGRAFIÍ. MĚLI JSME TU ČEST SEZNÁMIT SE S OBĚMA – FOTOGRAFEM PAVLEM SVOBODOU I KRÁSKOU Z TITULNÍ STRANY – DOMINIKOU ČERNOU – KTERÉ JSME POLOŽILI PÁR OTÁZEK.

Kde se vzal nápad nechat se fotografovat s historickými vozy v dobovém oblečení?

Zřejmě prvním vstupem do světa fotografování s tematikou MHD byla práce pro Miroslava Sedlmajera pro fanshop DPP. Spojili jsme příjemné s užitečným. Při vytváření našeho portfolia fotografií jsme zároveň mohli pomoci s prodejem. Je jednoduché na stránky fanshopu vložit fotografii produktu, ale pro nás bylo zajímavé vytvořit fotografii produktu a ukázat, jak se dá nosit, jak vypadá ve spojení s jiným typem oblečení.

Dnes už jste se ale posunuli mnohem dále...

Ano, pak už byl jen krůček k fotografování módy s dopravními prostředky. Představte si vaši babičku či maminku, která nastoupí do tramvaje a jede 30 minut do práce, za zábavou, k lékaři. Zajisté si uvědomovala, že pohledům ostatních se nevyhne, a proto se chtěla samozřejmě líbit. Naší myšlenkou je tedy ukázat nejen krásu vozů a prostředí MHD, ale také krásu lidí a módy a toto vše na barevné fotografii.

Máte k minulosti dopravy a módy bližší vztah?

Z hlediska dopravy mne už jako malou zaujala ta letecká. Co se týká pražské MHD, je několik důvodů, co mne k ní táhne. Přítel a zároveň fotograf, se kterým fotografie vytváříme, se zajímá o historii jako takovou a zároveň ho zajímá technika, tedy i MHD. K tomu přidejme zájem o umění a všem musí být jasné, co je mimo jiné tématem našich rozhovorů.

Je nějaké období, ke kterému máte blíž?

Každé historické období je jedinečné a specifické. Není tak jednoduché jedno z nich upřednostnit. Přítel předpokládal, že lidé ocení naše snažení představit období starší díky módě, která se dnes již nenosí. Paradoxně se mi nejvíce líbilo poslední představení, které bylo v duchu 60. let, tedy s tramvají T2. Dalším důvodem bude také to, že dnešní retro móda z tehdejší doby vychází. Musím uznat, že přenos právě do tohoto období jsem si užila a cítila se velmi dobře. Pokud vše půjde dobře, chceme představit i další období.

Pracujete jako ryzí amatéři, ale přístup je profesionální. Můžete přiblížit, co obnáší být dokonale připraven/a na konkrétní záběry?

Dominika: Jelikož nejsem profesionální modelka, přípravy jsou pro mě takovým malým svátkem, kdy se mohu převléct do něko-



ho jiného a vrátit se v čase. Mým úkolem je nejdříve nastudovat dobovou módu, vše přizpůsobit ročnímu období a poté vhodné oblečení vybrat ve fundusu na Barrandově. Jakmile máme dokonalé oblečení, musíme zvolit i vhodné líčení a účes, kterými se také chceme přiblížit dané době. V den D mi v tom pomáhá moje vizážistka, která moje předsta-

vy přenesou do reality. Pak už se jenom přemístím na místo určení, kde již je přítel fotograf připravený na dokonalé záběry.

Pavel: Všem předchází sepsání seznamu vybavení, které si musím vzít na samotné fotografování. Pokud je čas, na místo se zajdu podívat, případně dle dostupných zdrojů zjistím,



jaké budou světelné podmínky. Vzhledem k počtu blesků a odpalovačů těchto blesků musím nabít malou armádu akumulátorů, konkrétně 34. Samozřejmě akumulátory do fotoaparátů, případně radiostanic atd. Toto vše se odehrává asi týden před fotografickou prací. Poslední den před akcí nastává konečná příprava, to jest naplnění fotobatohu potřebnými fotoaparáty, vhodnými objektivy, stativy, klemy, různými rameny, odrazovými deskami, softboxy, prostě vším, co bych mohl potřebovat. Ostatně, vybavy si vždy vezmu více, co kdyby.

Zmínili jste i radiostanice...

Někdy si je vezmeme. Jsou místa, kde není vhodné zvyšovat hlas pro domluvu s modelkou, která stojí někde dále. Také pro komunikaci s další přítelkyní, která nám čas od času pomáhá při fotografování (s nasvícováním, hlídá vybavení, upozorňuje na případné blížící se lidi a nebezpečí v podobě aut při akci na pozemních komunikacích, spouští kouřovač apod.). V daný den již nastává logistická operace na místě, kde budeme fotit. Jde o sestavení zábleskového systému, což obnáší rozložení stativů a přípravu blesků samotných. Případně ukotvení stativů pro případ, že vítr není na naší straně. Často používám blesky uložené u země, uschované do různých skrýší pro vysvícení tmavých koutů. Příprav je zkrátka mnoho.

Dominiko, máte nějaký zážitek „z natáčení“?

Vlastně hned při našem prvním fotografování deštníku s tematikou T3 Coupé jsme zažili úsměvnou situaci. Jako zajímavé místo právě pro toto fotografování jsme vybrali národní památník na Vítkově. Po nějaké době, kdy již probíhalo samotné focení, se k nám přidal člen ostrahy památníku. Svou zvědavost schoval za nutnost nám oznámit, na jakém místě není vhodné fotit. Stejně si myslím, že pána spíše zaujalo to, jak se na místě převlékám, čehož si všiml zřejmě na obrazovkách kamerového systému. Nakonec se z něho vyklubal jakýsi pomocník, který ze své vlastní vůle při některých záběrech zastavoval kolemjdoucí, aby nám nekazili záběr a nerušili nás při práci.

Můžete, Pavle, prozradit něco ze svých plánů?

Chceme určitě dokončit retro sérii, na druhou stranu máme v hlavě několik obrazů budoucnosti. Takže trochu nadneseně: vidím tramvaj velikou, 15T, všude kouř a z něj vystupuje futuristicky oblečená modelka, coby cestující z budoucnosti. Ale vážně – Praha a její MHD nabízí nepřeberné možnosti fotografování. A v neposlední řadě bych rád pracoval s exponáty z Muzea MHD a obecně s lidmi z DPP. Hlásí se někdo? ■



Foto: FB DPMHK



Vláčkem v Hradci Králové

Hradečtí občané a návštěvníci města si mohou užít projížďku netradičním dopravním prostředkem. Turistický vláček provozovaný DPMHK jezdí po třech trasách (žlutá, červená, zelená) od půlky června do 27. srpna 2021. Cílem je ukázat návštěvníkům významná místa krajského města a přiblížit tak jejich historii. Více informací naleznete na vlacek.dpmhk.cz.

Foto: FB PMDP.CZ



Oslavy v Plzni

PMDP si v letošním roce připomíná dvě významná výročí: 80 let od zahájení provozu a 85 let od zahájení výroby trolejbusů v Plzni. Ve spolupráci

se Škoda Electric se pro všechny fanoušky chystá velká oslava v areálu DEPO2015, která se uskuteční v sobotu 2. října 2021. Více informací bude plzeňský dopravní podnik zveřejňovat postupně na svých webových stránkách a na facebooku PMDP. Již teď se ale můžete těšit na dvě nové speciální publikace, které budou na akci představeny.

Travní koberce v Ostravě ztíší provoz

DPO osadil tramvajový pás vegetačním krytem z předpěstovaných travních koberců, a to ve Výškovické ulici. Spolu se zrekonstruovanou tratí tak zajistil nejen místním obyvatelům až o 4 decibely tišší provoz tramvají. Tramvajová trať byla rekonstruovaná od loňského září ve dvou na sebe navazujících úsecích. Celkově šlo o dvojkolejný úsek dlouhý 983 metrů. Modernizace stála 125 mil. korun, 85 % nákladů je hrazeno z fondu Operační program Doprava, zbytek jde z rozpočtu DPO.

Jízdy historických vozidel v Pardubicích

Množství aktuálních i plánovaných uzavírek pardubických silnic zapříčiní, že nebudou v provozu nostalgické linky 51 a 52. Namísto toho se tak plánuje nasazení historických vozů v trasách běžných linek. Přesný harmonogram naleznete na webové stránce: www.dmp.cz/cestovani-mhd/nostalgicke-linky.html. Těšit se můžete na tak legendární skvosty, jako je Škoda 706 RTO, Škoda 14Tr nebo Škodu 9TrHT26 z roku 1980.

Foto: Zdeněk Bek



Liberec – Jablonec na normálním rozchodu

Roky příprav jsou u konce – 19. července 2021 došlo k zahájení rekonstrukce tramvajové tratě z Liberce do Jablonce nad Nisou. K plánovanému prodloužení na nový terminál hromadné dopravy v Jablonci sice prozatím nedojde, i přesto se však jedná o důležitou rekonstrukci, která zvýší plynulost a bezpečnost provozu včetně přerozhodování tratě na rozchod 1435 mm. Samotné práce jsou rozděleny do několika úseků a všechny jsou financovány z Operačního programu Doprava 2014–2020. K zahájení provozu v úseku Liberec – Vratislavice dojde nejpozději 19. listopadu 2021. Výluka až do Jablonce nad Nisou potrvá přibližně do konce roku 2022.

Foto: FB DPMB



Šemík v Brně

Karosa ŠM 11 rozšířila sbírku retro vozidel brněnského dopravního podniku. V Brně autobusy tohoto typu vozily cestující v 60.–80. letech a šlo o první, které byly v místní MHD vybaveny automatickou převodovkou. V moravské metropoli jezdilo celkem 464 kusů těchto vozů, samotná Karosa jich však vyrobila téměř 10 tisíc. DPMB získal autobus ze Slovenska, zájemci budou mít možnost se s ním seznámit na dnech otevřených dveří, v rámci Dnů dopravního nostalgického nebo si ho můžete pronajmout k soukromým jízdám na adrese: dpmb.cz/cs/zvlastni-jizdy.

Foto: FB DPMP





Den s karosami v Praze

- Rozlučka proběhla v sobotu 26. června 2021, a to za účasti osmi zástupců vývojové řady městských autobusů vyráběných ve Vysokém Mýtě
- Akce a průvodu ke strahovskému stadionu se zúčastnila vozidla: Škoda 706 RO (ev. č. 206), Karosa ŠM 11 (7135), Karosa B 731 (3709), Renault City Bus 12m (3215), Karosa B 951E (4998), Karosa B 961 (6379), Irisbus Citelis 12m (3510), Irisbus Citelis 18m (6599)
- Akci ukončovala beseda o zajímavostech provozu karos a promítání krátkých filmů s autobusovou tematikou prostřednictvím Kinobusu DPP

POSLEDNÍ JÍZDA



SLIBY SE MAJÍ PLNIT, NEJEN O VÁNOCÍCH. DOPRAVNÍ PODNIK SE V PROSINCI MINULÉHO ROKU ROZLOUČIL S PŮSOBENÍM „VYSOKÝCH“ AUTOBUSŮ ZNAČKY KAROSA VE SVÝCH ŘADÁCH. PROTOŽE NEBYLO MOŽNÉ USPOŘÁDAT ROZLUČKU ZA ÚČASTI VEŘEJNOSTI, PROBĚHLA V SOBOTU 26. ČERVNA 2021 OFICIÁLNÍ ROZLUČKOVÁ AKCE S VOZY TĚTO LEGENDÁRNÍ ZNAČKY, TENTOKRÁT JIŽ ZA ÚČASTI ODBORNÉ I LAICKÉ VEŘEJNOSTI. PŘESNĚ TAK, JAK DPP V MINULÉM ROCE SLÍBIL.



Tipy:

- Na fanshopu DPP je možné si zakoupit brožuru o historii autobusů Karosa typových řad 700 a 900 v DPP, cena je 60 Kč.
- Z ukončení provozu DP kontakt vydal fotoreportáž v č. 12/2020.
- S vozy Karosa se můžete v rámci retroprovozu setkat o víkendech na linkách 180 a 213.

Text: Tomáš Párys
Foto: Tomáš Párys a Petr Hanibal



ROZLUČKY NA KAČEROVSKÉ GARÁŽI SE ZÚČASTNILI TAKÉ DRÍVĚJŠÍ JARDOVI KOLEGOVÉ, A TO VČETNĚ BÝVALÉHO VEDOUČÍHO JPA VÁCLAVA JELÍNKY

45 LET SLUŽBY ANEB JARDO, VÍTEJ MEZI NÁMI, DŮCHODCI

ODCHOD DO ZASLOUŽENÉHO DŮCHODU. VĚTA, KTERÁ JE SKLOŇOVÁNA U ZAMĚSTNANCŮ NAPŘÍČ FIRMAMI A SPOLEČNOSTMI. ZASTAVME SE VŠAK U SLOVA ZASLOUŽENÉHO. MÁLOKDY TO JE TOTIŽ TAKOVÁ PRAVDA, JAKO V PŘÍPADĚ JAROSLAVA LERCHA, NA KONCI ČERVNA KONČÍCÍHO VEDOUČÍHO AUTOBUSOVÉ GARÁŽE KAČEROV.

Jeho služba Dopravnímu podniku totiž trvala od roku 1976, tedy neuvěřitelných 45 let. Předposlední červnové úterý se tak přímo na garáži Kačerov, za účasti ostatních kolegů a spolupracovníků, konal slavnostní „přestup“ Jarvy Lercha z činné služby mezi ostatní bývalé kolegy, důchodce.

Počasi rozlučkové akci skutečně přálo, a tak se již krátce po 12:30 na ploše kačerovských garáží za cvakání spouští fotoaparátů objevil autobus ŠM 11, který byl laskavě zapůjčen z Muzea MHD. Právě na své palubě dovezl přímo před výpravnu garáže Jardovy bývalé kolegy, kteří se ujali slavnostního aktu vtažení mezi sebe.



„Jarda má sice hromadu zkušeností, ale důchod mezi nimi zatím není. Je tu na palubě autobusu proto hodně bývalých kolegů, kteří ho rádi vezmou do zákviku, aby si důchod co nejvíce užil,“ ujal se úvodního slova směrem k oslavenci ze schodů „ešemky“ **vedoucí jednotky Provoz Autobusy Jan Barchánek**.

„Od roku 2003, kdy jsem se s Jardou blíže seznámil v rámci své stáže na Kačerově, jsem vždy oceňoval jeho férový, vstřícný a velmi lidský přístup ke všem spolupracovníkům. Velmi jsem si vážil jeho ochoty a pracovního nasazení, ať už se jednalo o zajišťování mimořádných akcí, řešení nedostatku řidičů nebo třeba i vyřizování různých požadavků od kolegů a podřízených. Jardova vstřícnost a ochota byla zcela jistě motivací i pro ostatní spolupracovníky, a to včetně tří současných vedoucích garáží, které Jarda na Kačerově postupně vychoval, za což mu patří můj obrovský dík,“ doplnil Jan Barchánek.

Na slavnostním rozloučení samozřejmě nemohl chybět **Václav Jelínek**, dlouholetý Jardův kamarád a bývalý ředitel garáže Kačerov, dopravní náměstek o. z. Autobusy a následně vedoucí jednotky Provoz Autobusy: „Jardo, po většinu tvého působení v DPP jsme se profesně

i hierarchicky pohybovali velice blízko. Řadu let jako řidiči jezdící na stejném úseku, potom jako součást vedení garáže Kačerov a nakonec hodně roků v rámci vedení JPA. Před třemi lety jsem tyto vazby svým odchodem do důchodu přerušil. Ale s radostí mohu konstatovat, že jsi to právě napravil, neboť jsme na tom opět stejně. Dovol, abych tě za sebe i ostatní přítomné důchodce, bývalé kolegy, mezi nás srdečně přivítal.“

A nyní pár redakčních otázek na přímo na Jardu. Zážitky a zkušenosti se jeho profesní život jen hemží. Za těch 45 let jich jistě bylo nepřehledné množství, zkusme vybrat ty nejzajímavější.

Proč jste si vybral práci v Dopravním podniku?

Když jsem se v dubnu roku 1976 vrátil z vojny, čekalo na mě doma 2leté dítě a manželka. Potřeboval jsem rychle sehnat zaměstnání s dobrým výdělkem. Vzhledem k tomu, že jsem byl již v té době držitelem řidičského oprávnění a řízení mě velmi bavilo, byl Dopravní podnik naprosto ideální volbou. Původně jsem měl v úmyslu zůstat zde pouze 3 roky (v rámci organizovaného náboru), tato doba se však protáhla až na 45 let.

Vzpomenete si na svůj první pracovní den na pozici vedoucího garáže Kačerov? Jak probíhal?

Nabídku této pracovní pozice jsem obdržel po 17 letech řízení autobusu a po 2 letech práce jako denní garážmistr. O poměrech na garáži jsem tedy měl informace, a tak jsem vlastně zčásti věděl, do čeho jdu. Vše bylo samozřejmě nakonec mnohem složitější.



Ještě několik vět od posledního Jardova vedoucího, Tomáše Páryse:

Jarda mě za dobu, kdy jsem měl tu čest s ním spolupracovat, vždy znova a znova přesvědčil o své fundovanosti i o neocenitelné schopnosti komunikace s lidmi. V oblasti výpravny a zajištění vypravení autobusů za dobu své praxe prošel různými obdobími a jeho zkušenosti mi vždy velice pomáhaly. Jsem velice rád, že se o ně průběžně dělil také se svým nástupcem Petrem Hanibalem, kterého na novou pracovní pozici velmi dobře připravil. „Jardovy stopy“ tak nezaniknou ani v dalším období.

Za to jsem moc rád a Járo, Tobě ještě jednou velké díky.

Na uvedenou pozici, která se tehdy nazývala vedoucí dopravy, jsem nastupoval po mém předchůdci Václavu Jelínkovi, který nasadil velmi vysokou laťku. Proto jsem byl rád, že mi zpočátku (již z pozice ředitele garáže Kačerov) velmi pomáhal.

Na co budete za celou éru působení v DPP rád vzpomínat?

Na všechny spolupracovníky a řidiče, kteří garáži vždy v těžkých chvílích pomohli nejen se zajištěním vypravení. Troufám si tvrdit, že vztahy na garáži Kačerov mezi dílnou, garážmistry a výpravnou byly vždy na nadstandardní úrovni. Vždy jsme si vzájemně vycházeli vstřícně, což se projevovalo na náladě v garáži. V neposlední řadě jsem měl celou dobu velké štěstí i na své nadřízené, všichni byli odborně i morálně na výši.

Co plánujete po ukončení dopravné kariéry?

Užívat si důchod, věnovat se rodině, chci podnikat výlety na kole a podobně. Abych byl přece jen ještě nějakou dobu v kontaktu s bývalými spolupracovníky, rád jsem přijal nabídku na uzavření dohody o pracovní činnosti na pozici skladníka ve výpravně.

Něco končí, něco začíná. Jaroslavu Lerchovi dle tohoto odvěkého koloběhu začíná čas odpočinku, klidu, pohody. Po tom, co vše zde bylo řečeno, nám, myslím, dáte za pravdu, že si toto vše jistě plnými doušky zaslouží. Přejeme mu, ať je ten čas velice dlouhý a jsme rádi, že se s ním budeme tu a tam mít možnost na garáži Kačerov ještě potkat. Takže ještě jednou za všechny: JARDO, DĚKUJEME. ■

Text a foto: Jiří Sedláček
Ilustrační foto: Petr Hejma

PRAVIDELNOST PROVOZU TRAMVAJÍ – BLÝSKÁNÍ NA LEPŠÍ ČASY PRO CESTUJÍCÍ

PRAVIDELNOST PROVOZU. OBYČEJNÉ SLOVNÍ SPOJENÍ, KTERÉ OD PŘELOMU MĚSÍCŮ ČERVENCE A SRPNA ROKU 2020 HÝBE DĚNÍM V JEDNOTCE PROVOZ TRAMVAJE.

Pod pojmem pravidelnost provozu, a nejen tramvajového, si musíme představit dodržování tzv. Standardu kvality přesného provozu. Ten je stanoven v rozmezí 0–179 sec od času uvedeného na zastávkovém jízdním řádu.

Pro zjednodušení. Přečte-li si cestující na zastávkovém jízdním řádu nebo si vyhledá ve vyhledávacích spojení, že „jeho“ tramvaj má plánovaný čas odjezdu například v 10:00 hod., je spoj, který je registrován na odjezdu řídicím systémem v rozmezí 10:00:00–10:02:59 hod., považován z pohledu standardu za přesný.

A co je příčinou rozhýbání diskuzí, vysvětlování, pochopení, ale i nepochopení a v horším případě, vzdoru a odmítání?

Od 27. července 2020 byla spuštěna SW úprava řídicího systému, která oproti minulosti zajišťuje řidičům výrazně častěji informaci o času odjezdu z konkrétní zastávky. Při dodržení času odjezdu, úplně přesně řečeno, když spoj neodjede dříve, cestující pražskou tramvaj získají bonus ještě přesnější a spolehlivější tramvajové dopravy. Ano, tramvajová doprava v Praze, její spolehlivost a přesnost je vzhledem k podmínkám, ve kterých je provozována, bez nadsázky luxusní. Tímto

pojmenováním se každé město opravdu pochlubit nemůže.

Pravidla pravidelnosti provozu

Pravidelností tramvajového provozu se naposledy zabýval článek v prosincovém DP kontaktu v roce 2012 s názvem „Když jde v provozu o vteřiny“. V jeho závěru byla vyslovena myšlenka: „A tak si přejme, aby i v budoucnu měly všechny zainteresované strany co největší zájem na společném cíli – zlepšení kvality MHD. Abychom se třeba mohli pochlubit, že pravidelnost provozu, která postupně s roky stoupala na dnešní úroveň 85 %, poskočí až k 90 %.“ Skutečně je tomu již osm let, co bylo citované přání otištěno. Z pohledu vývoje velmi dlouhá doba, z pohledu jiných aktivit pouhé mrknutí okem.

Pravidelnost provozu je ovlivňována objektivními a subjektivními vlivy. Subjektivní je chování řidiče ve snaze dodržet „Standard kvality přesnosti provozu,“ kde jsou ale jeho možnosti omezené více méně na eliminaci předjetí. K této otázce se vrátíme na konci, protože z těchto důvodů vznikl i tento článek.

Objektivními, pozitivními i negativními vlivy na pravidelnost jsou skutečnosti, které řidič ovlivnit nemůže. Za jednoznačně pozitivní považujeme rozšiřování množství preferenčních prvků – oddělování tramvajové trati od souběžných pruhů IAD a preference MHD na křižovatkách.

Vše má ale své limity. Množství nově vznikajících přechodů pro chodce a zároveň snaha o maximální preferenci má i své stinné stránky. Tramvaj se přihlásí do křižovatky, ale dopravní situace jí nedovolí průjezd a dojde k zablokování celé křižovatky.

Tento problém naplno vyvstal při dvou velkých mimořádných událostech v úseku I. P. Pavlova – Karlovo náměstí, kdy jediná objížděná trasa vede Jaromírovou ulicí v Nuslích přes křižovatku Otakarova. „Díky“ vzdálenému přihlášení tramvaj, které ale křižovatkou projet nemohou, došlo k totálnímu kolapsu nejen tramvajové dopravy v této oblasti. Cestující jsou pak oprávněně rozladěni z následných výpadků očekávaných spojů.

Ještě asi hůře pochopitelné pro nezasvěcené je srpnový kolaps dopravy v oblasti Anděla. Příčinou bylo uzavření tunelu Mrázovka. Obdobnou situaci Smíchov zažívá pravidelně. Znalec místopisu těžko chápe, že v oblasti Smíchova na Praze 5 jezdí špatně tramvaje, protože v Liberecké ulici v Praze 8 došlo k nevhodě vozidel individuální dopravy. Příčinou kolapsu je pak opět uzavření tunelového komplexu, kdy se vozidla přesunou z tunelu na tramvajové koleje.

K nepravidelnosti, ale především v řadě případů i ohrožení zdraví chodců, pak přispívají i na první pohled bezpečnostní prvky. Zastávky tramvaj, kde je provoz vozidel převeden na koleje, protože nástupní ostrůvek nebo chodník zasahuje až ke kolejm, vytvářejí nebezpečnou past pro cestující, kteří přecházejí po přechodu před stojící tramvaj. Neukáznění řidiči vozidel porušující zákon tím, že objíždějí stojící vozidlo MHD v zastávce zleva, ohrožují život těchto chodců. Svedení provozu IAD na koleje pak logicky způsobuje i vzájemné ovlivňování a zdržování provozu.

Cíl pro rok 2021

Cíle a poslání. Dnes tolik oblíbená slova. A co je tedy naším cílem? Současná situace vytvořila podmínky pro eliminaci předčasných

neodůvodněných odjezdů spojů ze zastávek. Zdánlivě jednoduchý úkol a řada z nás se s podivem zeptá: „A v čem je problém? O tom, jestli odjede dřív, rozhoduje přece řidič?“

A právě v lidském jedinci je ten problém. Řidiči jsou taky jen lidé a kolikrát jsme nespokojeni s poskytovanou službou my sami? Kolikrát si říkáme: „Proč ten člověk dělá práci, která ho nebaví? Proč jsem dostal oschlý salám, salát? Proč pivo nemá plnou míru, když si ho platím až po rysku? Proč nejsou ty rohlíky odpoledne čerstvé, resp. jak je možné, že vůbec nejsou?“ A za cestující: „Proč mi tedy ujela tramvaj o 30 sekund dřív, když jsem si koupil jízdenku a na jízdním řádu je napsán jiný údaj?“

Ale aby bylo mezi námi jasno. Kvalita odváděné práce našimi řidiči je, až na pár výjimek, ve složitém pražském provozu, opravdu na vysoké úrovni. A před nimi klobouk dolů.

Ve vyhodnocení práce řidičů, což je vyhodnocení v tzv. kontrolních bodech, dnes s přehledem překračujeme avizovaných 90 % z roku 2012. Ve vyhodnocení poskytované služby cestujícím se nám ale až do 27. 7. 2020 překročit alespoň požadovaných 85 % nedařilo.

Pro osvětlení názvů a problematiky se musíme vrátit kousek do historie. Nebude to daleko, jen před vznik řídicího systému, kdy kontroly dodržování odjezdů byly prováděny dispečerem. Nejenže se toleroval předčasný odjezd až o 4 minuty, ale záleželo i na dispečerovi, zda u někoho přimhouří oko, a do vyhodnocovacího formuláře napíše „neproblémový“ časový údaj. A navíc se řidiči navzájem upozornili gestem, že „píšou“. To už pamatuje málokdo.

Tolerance pro vyhodnocení přesnosti provozu se pak postupně posouvala v rozmezích -2/2, -1/3 až k dnešním 0/3 minuty. I když jak už bylo zmíněno, dnes pracujeme díky řídicímu systému s údaji v sekundách.

Každá z uvedených změn přinášející přísnější pravidla vždy vyvolala na pár týdnů řadu vášní, debat a tvrzení o nesprávné funkci řídicího systému. Pokaždé se jednalo o skupinku řidičů, kteří měli s dodržováním jízdního řádu problémy. Bylo to logické, dispečer se kontrole věnoval párkrát za měsíc, hodinu dvě za den. Řídicí systém najednou sledoval dodržení jízdního řádu až desetkrát při jedné jízdě z konečné na konečnou. Systém je navíc neúprosný. Předčasný odjezd, byť o jednu jedinou sekundu, je stále předčasný odjezd.



INFORMACE NA DISPLEJI PALUBNÍHO POČÍTAČE O ČASE ODJEZDU SPOJE Z NEKONTROLNÍHO BODU

Kód: 98 Z: 8040			
AVZ: NE	ROV: A	H: 98	O: 98
Čas	Zastávka :		
02:55	→ Sídl. Řepy		-2:30
Čas	Maják :		
02:56	→ Sídl. Řepy		-1:14
02:54	→ Blatiny		-1:04
02:53	→ Slánská		-1:09
02:52	→ Hlušičkova		-0:13
02:51	→ Krem. Motol		-0:14
02:50	→ Motol		-0:10
02:50	→ Voz. Motol		0:06
02:47	→ Hotel Golf		-1:24
02:46	→ Poštovka		-1:04
02:45	→ Kotlářka		-1:01
02:44	→ Kavalírka		-1:14
02:41	→ Bertramka		-0:33
02:40	→ Anděl/Plzeňská		0:06
02:36	→ Újezd		0:03
02:32	→ Národní třída		0:03

Kód: 99 Z: 4028			
AVZ: NE	ROV: A	H: 99	O: 99
Čas	Zastávka :		
03:13	← Sídl. Řepy		-0:57
Čas	Maják :		
03:17	← Sídl. Řepy		3:02
03:12	← Blatiny		0:14
03:11	← Slánská		0:05
03:09	← Hlušičkova		0:48
03:08	← Krem. Motol		0:20
03:07	← Motol		0:20
03:06	← Voz. Motol		0:32
03:05	← Hotel Golf		0:29
03:04	← Poštovka		0:45
03:03	← Kotlářka		0:31
03:02	← Kavalírka		0:07
02:58	← Bertramka		0:22
02:56	← Anděl/Plzeňská		0:14
02:50	← Újezd		0:06
02:47	← Národní třída		0:05

POROVNÁNÍ „VÝKONU“ DVOU ŘIDIČŮ VE STEJNÉM ÚSEKU TRATI. VLEVO SITUACE, KDY CESTUJÍCÍMU SPOJ LINKY 98 UJEDE, VPRAVO SPOJ LINKY 99 NEUJEDE ANI V JEDNÉ ZASTÁVCE

Řídicí systém nic neodpouští

Zavedení řídicího systému, spolu s nárůstem dopravy v Praze, přineslo i úpravy, které snížily možnosti vymahatelnosti dodržování odjezdů ze zastávek. Postupně se z vozových jízdních řádů vytrácely tzv. kontrolní body, tedy zastávky, kde řidič nesměl odjíždět dřív, než určoval jízdní řád. Zastávka ve vozovce, zastávka před křižovatkou nebo se signalizací se postupně stávaly nevyhovujícími pro zařízení kontrolních bodů.

Paradoxně k tomu přispělo i rozšiřování preferencí tramvají. Je nežádoucí, aby tramvaj nevyužila preference k odjezdu, protože je potřeba dorovnat čas do jízdního řádu. Výsledkem tak bylo, že kontrolní body ubývaly a ubývaly až k situaci, kdy na lince z původních deseti jich zůstalo třeba jen pět.

Tím nastala např. situace, kdy řidič měl informaci o odjezdu na lince 17 v zastávce Národní divadlo a pak až po šestnácti minutách v zastávce Trojská. Dostával sice informaci o odchylkách i v tomto úseku, ale záleželo

na jeho rozhodnutí, jak s touto informací naloží. Zda časy odjezdu ve kvalitě standardu dodrží, nebo cestujícím ujede. Často jsme tak museli řešit stížnosti, proč cestujícím na Staroměstské ujíždí linka 17, když pak stojí v zastávce Národní divadlo déle než minutu.

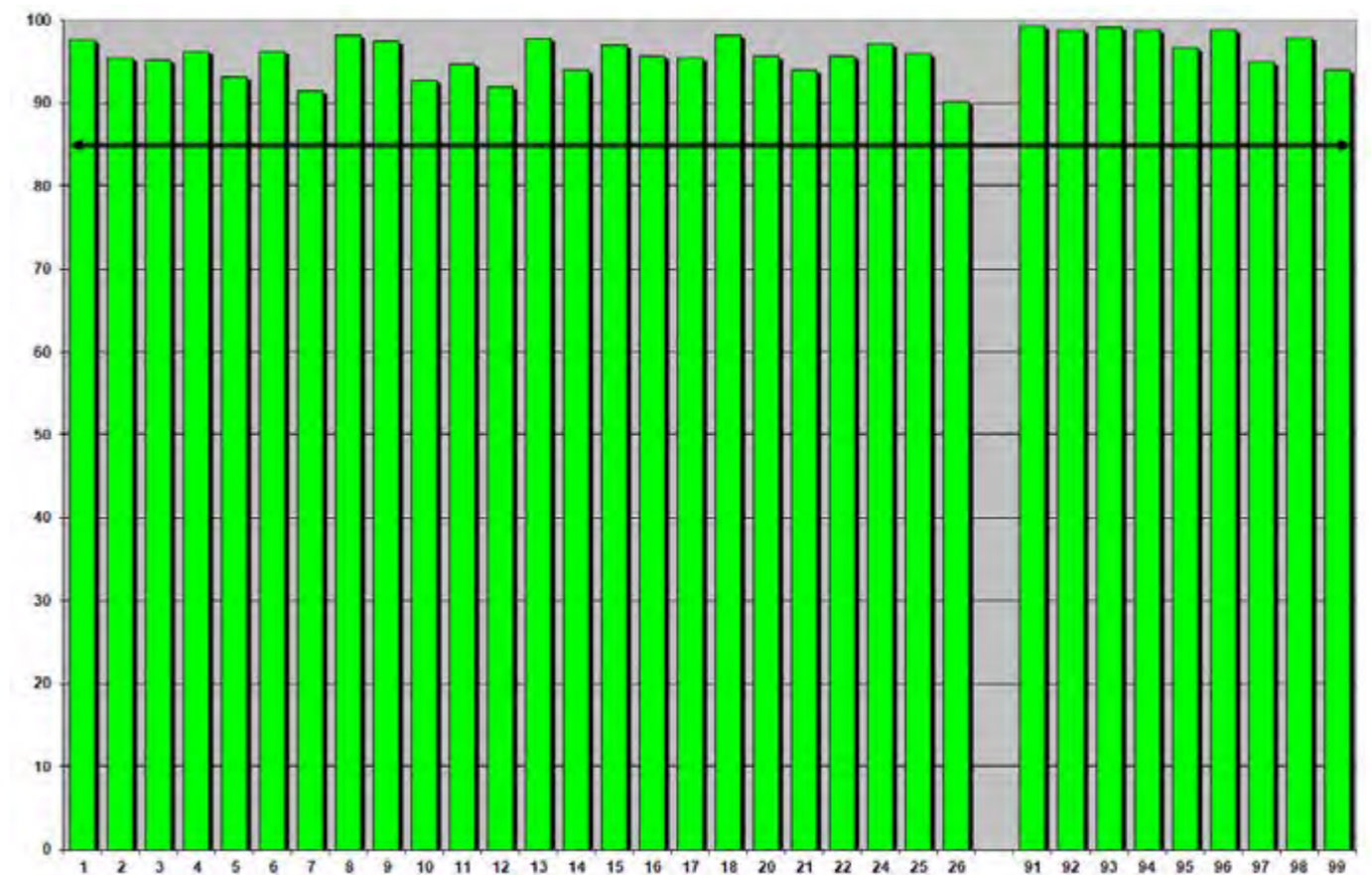
Ke změně pak paradoxně přispěla situace kolem covid-19. Úbytek cestujících a ulice téměř bez aut náhle změnil podmínky pro tramvaje a najednou jsme ve všední den registrovali vyšší počet předjetých spojů.

Od 18. 5. 2020 pak došlo na pokyn radního pro dopravu ke zkrácení jízdních dob v některých úsecích. Ty byly určeny poradci na základě pozorování tramvajové dopravy. Přesto se zatím zdá, že návrhy byly správné a oprávněné, protože snížení počtu předjetých spojů není v očekávaném rozsahu. Jinými slovy – drtivá většina řidičů nemá s „vyjetím“ jízdního řádu problém. Za jakou cenu, by bylo na jiný článek a jiné téma. Úpravy se dle vyhodnocování standardu kvality tak zdají oprávněné.

Protože již delší dobu byl ze strany řidičů vznášen požadavek na informace o odjezdech v každé zastávce, jako to mají řidiči autobusů, a sílí i oprávněné požadavky ze strany koordinátora dopravy na dodržování časů odjezdů z každé zastávky, byla provedena úprava řídicího systému, která zajistila odesílání času odjezdu z většího počtu zastávek. Řidič má tedy informaci o odjezdu i ze zastávky, kde byl dříve registrován až na odjezdu.

Hned první den, kdy byla úprava nasazena, tedy 27. 7. 2020, bylo vyhodnocení standardu přesnosti provozu ve všech měřených bodech nad požadovanými 85 % spojů v toleranci. Drtivá většina našich řidičů změnu přivítala a ihned začala s novou informací pracovat a bez jakékoli úpravy jízdních dob jsme dosáhli zvýšení plnění standardu poskytované služby. Více informací totiž znamená více možností, jak v daném úseku přizpůsobit jízdu. A drtivá většina řidičů tak učinila.

Standard kvality přesnost provozu TRAM linek v období 1. 4.–30. 4. 2021 v procentech – úroveň náročnosti 85 %



STANDARD POSKYTOVANÉ SLUŽBY PŘESNOSTI PROVOZU NEKLESL ANI U JEDNÉ Z LINEK POD POŽADOVANOU ÚROVEŇ 85 % PŘESNÝCH SPOJŮ. VŠEM ŘIDIČŮM DPP, KTERÍ SE O TYTO VÝSLEDKY ZASLOUŽILI, PATŘÍ PODĚKOVÁNÍ

Co je hotovo a co nás čeká

Hotova je dnes ta jednodušší část. Řidič tramvaje dostává na displej informaci o odjezdu z nejbližší zastávky vybavené zařízením pro sledování odjezdu tramvají. V praxi to znamená někdy každou následující zastávku, jindy je interval o něco delší, každá druhá či třetí zastávka.

Dalším krokem je vysvětlování, proč je správné poskytovat službu cestujícím v požadované kvalitě, a na příkladech dokládat, že to jde. Jako příklad připojujeme obrazové porovnání výstupu z DORISu dvou řidičů na stejné lince a pořadí. A tou horší částí je boj s malou hrstkou notoricky známých řidičů, protestujících vždy a proti všemu, zejména dodržování stanovených pravidel.

Předpokládáme, že zkrácením jízdních dob a postupným navrácením se k normálu (nárůst cestujících a vozidel po prázdninách) dojde k eliminaci zbytečného vyčkávání do času v kontrolních bodech, kdy jednotlivci nepracovali s informací o prvním, druhém,

třetím předjetí a pak byli překvapeni, že do kontrolního bodu přijeli hodně napřed. Jízda by se měla zklidnit a na základě připomínek, porovnaných s výstupy z řídicího systému, předpokládáme optimalizaci jízdních dob tak, abychom neujížděli cestujícím. A zároveň byli v běžném provozu schopni dodržet povolenou toleranci odchylky pro odjezd z každé zastávky.

Už tak kvalitní tramvajová doprava, provozovaná v nelehkých dopravních podmínkách, má šanci v dnešním uspěchaném světě úroveň standardu přesnosti posunout ke sto procentní dokonalosti. Za to patří dík především řidičům. Věříme, že pochopením všech souvislostí si sami bezpečnou a plynulou jízdu vytvoří takový soubor dat, ze kterých bude možné sestavit optimální nebo aspoň optimu se přibližující jízdní doby.

Ti, kteří jezdí na hranici nebo za hranici maximální povolené rychlosti, riskují rychlou jízdu podél zaparkovaných aut či jezdí v nepohodě, si musí uvědomit, jestli opravdu chtějí chodit z práce unavení a ve stresu,

ze zkracování jízdních dob v době narůstajícího provozu. V době, kdy je zejména pro tramvajovou dopravu vytvářeno množství potenciálních kolizních míst nejen s automobily, ale především s chodci budováním nových přechodů v místech, kde jsme je dříve neměli a nepočítáme s nimi.

O nekázní ostatních účastníků provozu tento článek není. Je především o řidičích, kteří mají na bedrech ten největší díl – zajistit spolehlivost cestujících v takové míře, aby tramvají pravidelně jezdil. A jezdil rád, protože ve svém podvědomí bude přesvědčen o tom, že „jeho“ tramvaj mu přijede vždy a včas. Samozřejmě s výjimkami, které, jak bylo uvedeno výše, nedokážeme ovlivnit.

Držme si tedy palce, ať se zamýšlené kroky podaří a ke konci roku 2021 je standard přesnosti provozu výstupem nejen dobře vykonávané práci našimi řidiči, ale především obrazem poskytované služby cestujícím. Děkujeme všem, kteří k tomu aktivně přispívají.

JAK NOVÝ INFORMAČNÍ SYSTEM POMÁHÁ HASIČŮM

CENTREM VEŠKERÉHO POHYBU HASIČŮ DPP SE STAL NOVÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM, KTERÝ SE DÁLE DĚLÍ NA NĚKOLIK MODULŮ. JAK DŮLEŽITÝM POMOCNÍKEM JE, A JAK NÁROČNÁ JE PRÁCE S NÍM, SE DOČTETE V NÁSLEDUJÍCÍM ČLÁNKU.

V dubnu letošního roku byl do plného provozu uveden nový informační a komunikační systém Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku. Celý projekt byl zahájen žádostí o investici v roce 2015 a jeho hlavním iniciátorem byl Karel Pátek, v té době vykonávající funkci velitele jednotek požární ochrany, dnes vedoucí odboru Hasičský záchranný sbor.

S ohledem na náročnou koordinaci veškerých souvisejících prací a nutným úpravám jednotlivých programů tak, aby odpovídaly podmínkám a potřebám podnikového hasičského sboru, byl celý systém uváděn do zku-

šebního provozu postupně a po jednotlivých částech. Do celkového zkušebního provozu pro administrativní účely a doplnění databází byl systém uveden na podzim roku 2020, od 1. 1. 2021 byl zahájen zkušební režim v plné zátěži. Celý proces byl průběžně vyhodnocován a na základě kladného hodnocení došlo k jeho kompletnímu zprovoznění. Velké poděkování za pomoc s tímto projektem patří i Jaroslavu Švábovi, jakožto projektovému manažerovi.

Informační systém je tvořen hardwarem, tedy počítačovým a souvisejícím vybavením, a aplikačním softwarem, tedy sadou

vzájemně propojených programů, které jsou využívány pro sběr, zpracování a předávání informací potřebných pro veškeré činnosti v organizačním i operačním řízení. Celá technologie také umožňuje ovládat návažná zařízení na požárních stanicích. Pojďme se tedy podívat, co všechno nový systém hasičům umožňuje.

Rozdělení informačního systému

Softwarová část informačního systému je tvořena 4 navzájem provázanými programy, jimiž jsou evidenční moduly IKIS II, IKIS.NET,

SSU-ZOZ a dispečerský modul Spojář, dále pak aplikace v tabletech umístěných v požárních automobilech.

Program IKIS II je určen k evidenci a správě mobilní požární techniky a věcných prostředků požární ochrany. V praxi to tedy znamená, že je pomocí něho veden celkový přehled o všech vozidlech HZS DPP, další používané technice (např. čerpadlech, elektrocentrálách apod.), ochranných prostředcích (např. dýchací technice, ochranných oděvech apod.), detekční technice, spojovacích prostředcích (vozidlových a ručních radiostanicích) a dalších využívaných nástrojích, nářadí a pomůckách.

Ke každé evidované položce je možné zapsat základní technická data, záznamy o jejich použití pro účely výcviku i použití při zásahu, údaje o údržbě a opravách. V případě, že je to legislativou vyžadováno, je možné doplňovat i stanovené kontroly a revize a program pak automaticky upozorňuje uživatele na blížící se termín provedení té následující.

Dále je možné do databáze ukládat veškerou potřebnou dokumentaci, jako např. návody k obsluze, protokoly ze zkoušek a revizí apod. V rámci programu IKIS II je také veden kom-

pletní přehled o autoprovozu včetně vystavování příkazů k jízdě v rámci běžných činností i při výjezdu k mimořádné události. Tato databáze je jedním z podkladů pro správný výběr techniky v dispečerském modulu Spojář.

Program IKIS.NET slouží ke sledování výkonu služby – formou tzv. strážní knihy je v něm vedena evidence o zaměstnancích přítomných na pracovišti, jejich rozdělení na výjezdové technice a přidělených činnostech, dále záznamy o veškeré činnosti prováděné během služby, jako např. provedení školení, výcviku apod. V případě výjezdu jednotky k mimořádné události jsou údaje vedené v tomto programu využívány k automatickému doplnění dat při vyplňování zprávy o zásahu.

Program SSU-ZOZ slouží ke statistickému sledování a vyhodnocování evidovaných událostí. V tomto modulu se „scházejí“ data ze všech ostatních částí programového vybavení, která následně slouží k vyplňování standardizované zprávy o zásahu. Ta je po uzavření mimořádné události předávána krajskému garantovi Hasičského záchranného sboru České republiky k zařazení do celorepublikové evidence a statistiky výjezdů jednotek požární ochrany.

Poslední a pro čtenáře nejzajímavější částí je **dispečerský modul Spojář**, s jehož pomocí komunikuje dispečink se zásahovou jednotkou. Celý proces vyhlášení poplachu a následného výjezdu jednotky, včetně předávání dat, je možné provádět pomocí jednoho programu, což dispečerům značně usnadňuje práci.

Fungování v reálných situacích

Jak tedy systém vyhlášení poplachu funguje? Ve chvíli, kdy je vznik mimořádné události nahlášen na dispečink HZS DPP, založí dispečer v programu Spojář novou událost. Již při jejím zakládání může na požární stanici vyhlásit tzv. předpoplach, kdy se hasiči obléknou do zásahových obleků a v garáži vyčkají na další informace. Tím se výrazně zkrátí doba následného výjezdu.

Po kvalifikaci typu události, tedy zda se jedná o požár, dopravní nehodu, technickou pomoc apod., po zadání místa jejího vzniku a určení požární stanice a mobilní požární techniky, která bude vyslána, provede dispečer vyhlášení poplachu. Veškeré zadané údaje jsou následně zobrazeny na monitoru v prostoru garáží, vyhlášeny rozhlase-



POUŽITÍ TABLETU V ZÁSAHOVÉM VOZE PŘI VÝJEZDU

a zaslány do aplikace v tabletu umístěném v požárním automobilu.

Díky provázanosti dispečerského programu na technologii požárních stanic dojde také ke spuštění definovaných procesů, jako např. rozsvícení osvětlení v určených prostorech, spuštění odsávání výfukových zplodin v garáži, otevření výjezdových vrat apod. Veškeré tyto úkony může dispečer v případě potřeby provádět i ručně.

Součástí aplikace v tabletu je kromě rozhraní pro příjem a odesílání informací o události i navigace a další podpůrné aplikace včetně databáze dokumentace zdolávání požárů pro určené objekty v rámci Dopravního podniku. V případě, že dispečer během jízdy jednotky k zásahu zjistí další informace, může je ihned zaslat veliteli. Jedná-li se o další upřesnění místa zásahu, dojde po odeslání informace k automatické aktualizaci cílového místa v navigaci.

Po příjezdu na místo události dispečer dále komunikuje s velitelem družstva, a to buď pomocí radioprovozu nebo pomocí zpráv zasílaných z aplikace v tabletu. Dispečer tak může zasílat veliteli další potřebné informace, stejně jako velitel může zasílat informace o vývoji události na dispečink.

Celý průběh řešení mimořádné události je tedy možné vyhodnocovat v několika stupních operačního řízení a v případě potřeby poskytovat veliteli zásahu rozšířenou pod-

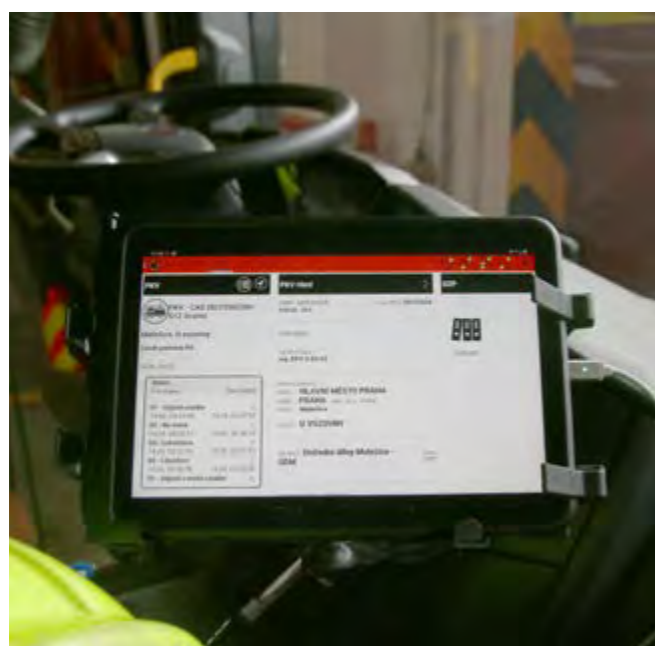


POUŽITÍ TABLETU PRO ZOBRAZENÍ DOKUMENTACE OBJEKTU

poru. Kompletní záznam komunikace je po ukončení zásahu veliteli k dispozici pro zpracování zprávy o zásahu.

Informační systém tak přináší zjednodušení práce v operačním řízení, tedy při výjezdu jednotky, kdy v jednom společném programu nahrazuje několik samostatných databází, které byly do současné doby využívány, a zároveň eliminuje možnost vzniku chyb při několikanásobném přepisu informací.

V organizačním řízení, tedy v zajištění celkové akceschopnosti jednotky, pak přináší sjednocení rozsahu a způsobu vedení požadované dokumentace u všech využívaných technických prostředků. V budoucnu je počítáno s implementací dalších systémů vznikajících v rámci Dopravního podniku tak, aby celý proces vyslání jednotky požární ochrany byl co nejvíce efektivní. ■



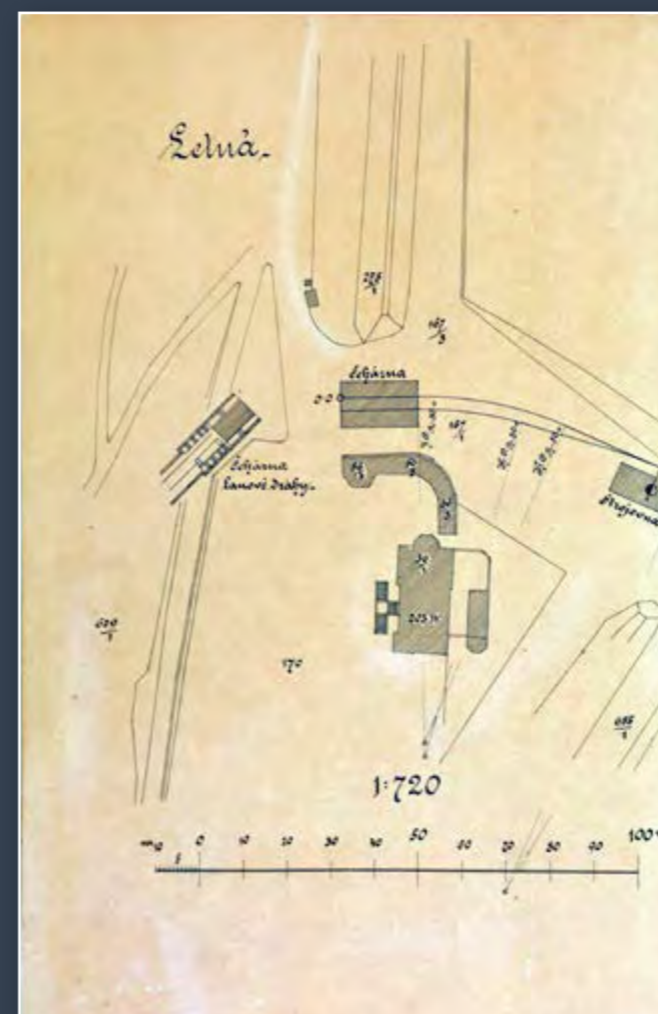
INFORMACE O VÝJEZDU ZOBRAZENÉ V TABLETU



PŘÍKLAD MOŽNOSTI VYUŽITÍ TABLETU – DOKUMENTACE ZDOLÁVÁNÍ POŽÁRŮ AREÁLU

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

Vltava



Památník první elektrické dráhy

Směr Ovenceká ulice



◀ 130 LET V DETAILU – KONEČNÁ NA LETNÉ

Od zahájení provozu první pražské, a vlastně i české, elektrické dráhy uplynulo již 130 let. Je to jistě nevýznamnější výročí pražské MHD v letošním roce. Víme, že není mnoho fotografií, jednu dokonce předpokládáme jen podle dochované kresby, na níž je i pasparta, ve které byla fotografie vložena. Kéž bychom ji někdy objevili... Přesto se v nejvýznamnějších archívech dochovala celá řada písemných dokumentů – dopisů, plánů či novinových článků.

Mezi takové patří i situační plán tratě elektrické dráhy z Letné do Stromovky z července 1891 podle skutečného stavu, který byl předložen při tzv. technicko-policejní zkoušce dráhy. Z klasické „skládačky“ v měřítku 1:720, tvořené sedmi spojenými listy a titulním listem, ukazujeme výřez obsahující konečnou stanici na Letné. Výkres je podle drážních zvyklostí orientován ve směru staničení (kilometrů), nikoliv podle světových stran.

◀ REKONSTRUKCE TRATĚ VE FILMU



Velmi cenným dokumentačním materiálem jsou samozřejmě dobové filmové záběry. V srpnu 1930 si Elektrické podniky nechaly natočit dokumentární záznam rekonstrukce náměstí Republiky, během které se používaly nejen povrchové výhybky, ale i desítky metrů dlouhé povrchové koleje, jež se během stavby několikrát překládaly.

Náměstí patřilo mezi nejvýznamnější dopravní uzly v Praze, a tak přerušit zde tramvajový provoz nepřipadalo v úvahu. Přepojování kolejí se provádělo v nočních hodinách, když skončil denní provoz, a v noci tehdy tramvaje nejezdily. Náš snímek byl převeden z přepisu na videozáznam v roce 1995, což znamená, že zachycený obrázek odpovídá tehdejšímu televiznímu „rozlišení“ 720 × 576 dpi, z čehož při nynějším počítačovém rozlišení pro tisk v hodnotě alespoň 300 dpi vychází rozměr pouhých 6,1 × 4,88 cm.

KLOUZÁNÍ ZMĚNILO SE V ŘÍČENÍ

Jedním z velkých objevů v historickém bádání připomínáme i 130. výročí zahájení provozu první petřínské lanovky. Naším historickým dokumentem je tentokrát novinový článek. V čem je objevný? Za prvé: společně s několika dalšími články z daného období dokládá, že petřínská lanovka jezdila i během první světové války (a jezdily na ní dokonce konduktérky), o čemž jsme celá desetiletí nic netušili. A za druhé: až dosud jsme mysleli, že výjma známého sesuvu půdy se na lanovce neuskutečnila žádná nehoda. A ejhle.

Noviny Venkov z 11. července 1916 informují o vážné nehodě z předchozího dne, kdy se při každodenní ranní zkušební jízdě přetrhlo tažné lano. Zatímco vůz zatížený vodou zůstal stát na místě (bezpečnostní zařízení za-



fungovalo správně), druhý vůz, směřující původně vzhůru, „sjížděl dolů s počátku zvolna, ale klouzání změnilo se náhle v říčení se a vůz dopadl s obrovským rachotem a vůz dopadl s obrovským rachotem na kovové nárazníky, umístěné před čekárnou lanové dráhy“.



Naštěstí se nikomu nic nestalo. Jak dlouho byl provoz lanovky přerušen, to zatím nevíme. Nehodu potvrdily i další noviny, včetně Národních listů.

PRAHA TRAMVAJOVÁ ZNÁMÁ I NEZNÁMÁ

Asi jen zkušení badatelé poznají místo, kde byla přibližně před sto lety (mezi roky 1920 a 1926, patrně 1924) pořízena tato fotografie. Při bedlivém zkoumání snímku si možná všimnete vlevo v pozadí charakteristické střechy Národního divadla, a to pak možná nasměruje na „naši“ lokalitu. Díváme se od Chotkovy silnice na Klárov. Tramvajová trať se tu původně totiž klikatila mezi dnes už neexistující zástavbou a v jednom úseku byla dokonce jednokolejná. Náš snímek ukazuje místo už po tomto zdvoukolejnění, které bylo uskutečněno v roce 1920 po zboření jednoho z domů, který by nám na snímku původně zakryl tramvaj v pozadí.



V domě, který fotografii dominuje, byla v roce 1924 zřízena provizorní měnárna, která sloužila tramvajím do roku 1932, kdy zahájila činnost Zengrova transformační stanice. Snímek je výřezem ze skleněného negativu o rozměru 18 x 24 cm. Abyste měli představu, můžete si prohlédnout i originální kompozici celého snímku (vpravo).



MŮSTEK A SLUCHÁTKO

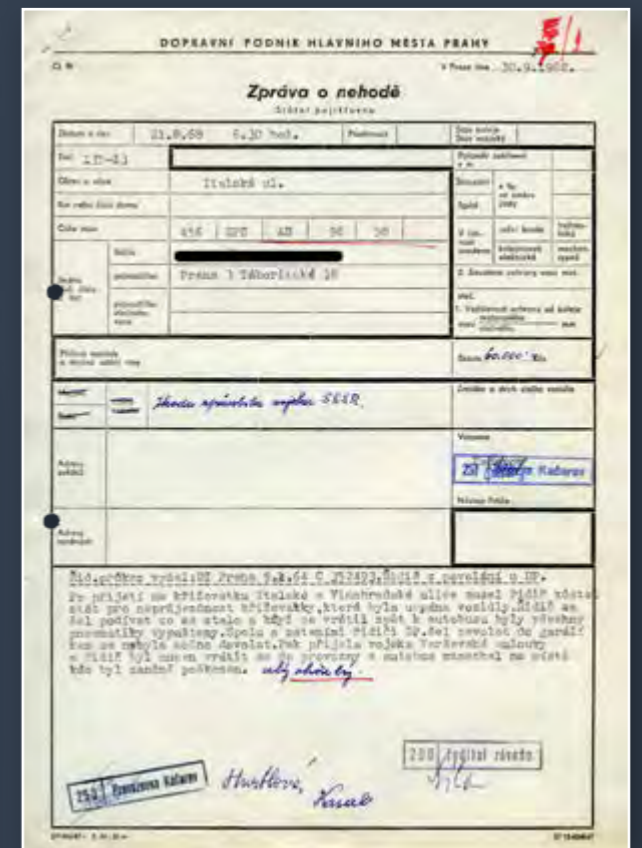
V červnu 2021 zmizela v obci Hlubíně na Příbramsku poslední telefonní budka v České republice. Připomeňme si proto fotografii z roku 1978, že telefonní budky (či spíš v tomto případě telefonní „koutky“) bývaly ve své době nedílnou součástí podchodů u stanic pražského metra. Mladá generace, která si neumí představit život bez mobilních telefonů, asi nepochopí, že se před budkami čekalo ve frontách. Tato fotografie, jejíž originál má rozměr 10,5 x 7,5 cm (včetně bílého rámečku), byla pořízena v podchodu na Můstku.

SRPEN 1968 V NOVĚ ZÍSKANÝCH DOKUMENTECH

V červnu 2021 jsme si připomněli 30. výročí dokončení odchodu sovětských vojsk, která od roku 1968 okupovala naši zem. Připomeňme si srpen 1968, kdy to všechno začalo. Archiv DPP nedávno získal několik exemplářů dobového tisku (ve sbírce novinových výstřižků není za druhou půlku srpna 1968 v archivu nic, snad nesmělo). Mezi novými přírůstků je například i zvláštní vydání, pouze čtyřstránkové, tehdy populárního časopisu Svět v obrazech. Je na něm, mimo jiné, vidět i vykolejená tramvaj T3 (dnes již víme, že to je vůz č. 6135).



Jiný dokument, tentokrát formátu A5, je služebním hlášením řidiče jednoho z autobusů Dopravního podniku Škoda 706 RTO, kteří byli účastníky události u Čs. rozhlasu. Šlo o vůz 4456 státní poznávací značky AB 96-58 nasazený na 16. pořadí linky 135. Podrobnější popis události je uveden na druhé straně dokumentu, kterou otiskujeme.



Název formuláře pro pojišťovnu „Zpráva o nehodě“ sám o sobě jistě nevystihuje dramatické chvíle před Československým rozhlasem 21. srpna 1968. Dokument patří mezi několik málo dochovaných písemností ze srpnových událostí, které se dotýkají Dopravního podniku. Jméno řidiče jsme s ohledem na GDPR začernili, na originálním dokumentu formátu A4 samozřejmě zůstalo.



Část vozu 6135 vidíme i na tomto snímku, jehož originál má rozměr 8,9 x 13,9 cm. Trosky před ním ještě ráno 21. srpna 1968 bývaly autobusem. Díváme se z Vinohradské ulice směrem k rozestavěné budově Národního shromáždění (název obsahující slovo Federální tehdy ještě neexistoval). Domy, které staveniště zakrývají, dnes již neexistují.

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Jakub Ťukal



Barbora Růžičková



Jakub Ťukal



Ivan Liška



Ondřej Kovařík

AUTOBUS ČI TRAMVAJ, DOPRAVA NÁS ZAJÍMÁ

JAKO STARTOVACÍ DOKUMENT DO DOSPĚLÁCKÉHO ŽIVOTA SI VYBRALI MATURITNÍ VYSVĚDČENÍ ZE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ. PŘINÁŠÍME VÁM DALŠÍ POSTŘEHY MLADÝCH LIDÍ, KTEŘÍ MAJÍ K DOPRAVĚ BLÍZKO. JEJICH ODPOVĚDI DOPROVÁZEJÍ POVEDENÉ FOTOGRAFIE JEDNOHO ZE STUDENTŮ, KTERÝ BYL MEZI RESPONDENTY V MINULÉM ČÍSLE.

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?

BARBOBA RŮŽIČKOVÁ,
obor Ekonomika městské dopravy

1. V době, kdy jsem se rozhodovala, kam jít na střední školu, jsem využila dne otevřených dveří na SPŠD. Velmi se mi tu zalíbilo, ať už díky přívětivosti učitelů, tak nabídce studijních oborů. Nabízené obory mi přišly zajímavé, ale nejvíce mě oslovil právě ten můj, který studuji.

2. Vzaly mi spoustu času, ale daly mi do života skupinu lidí, díky kterým jsem si roky studia na škole užila, i když poslední měsíce jsme se jako třída moc neviděli. Také jsem za studium na škole získala mnoho vědomostí z oblasti dopravy.

3. Moje maturitní práce byla na téma městské hromadné dopravy v Praze, protože mě už dříve zaujala a chtěla jsem vystihnout přítomnost, ale i historii dopravy a možnou budoucnost. Při výběru témat jsem se rozho-



dovala ještě nad oblastí logistiky, ale to jsem si posléze vymluvila.

4. Pražskou MHD sleduji. Oceňuji udržitelnost v pohonech, kterou se snaží Dopravní podnik jít. Líbí se mi i stáří, spíše lépe řečeno mládí, vozového parku a jeho obměňování. Těším se i na budoucnost metra D. Palec dolů bych dala za nastavení cen dlouhodobých jízdenek. Ty mi přijdou neadekvátní.

5. Ráda bych studovala dopravu na vysoké škole. Dále vůbec nevím, kam by mé kroky mohly směřovat. Určitě bych chtěla v oblasti dopravy pracovat, ale možná se najde i něco jiného. Uvidím.

IVAN LIŠKA,

obor Logistika
v dopravě

1. O škole jsem se dozvěděl z jednoho, vlastně z více článků v DP kontaktech. Nejvíce mě překvapilo propojení mezi Dopravním podnikem a touto školou, a tím se mi potvrdilo, že na žádnou jinou školu nechci. Přihlásil jsem se tedy na dva sobě podobné obory, logistiku a ekonomiku, jelikož oba dva mají co největší dopravní zaměření, což mne velice zajímá. Nakonec zvítězila logistika.

2. Když opomenu to, že mám nové přátele kolem sebe, za ty roky jsem pochytal nejen ve škole, ale i na dalších místech, kde jsem byl v rámci školy, užitečné informace. Setkal jsem se s novými lidmi zaměřujícími se stejným směrem jako já, a tak jsem si rozšířil své vědomosti nejen v dopravním směru, ale také v logistickém a ekonomickém. Zajímavá byla čtrnáctidenní praxe, již jsme měli bohužel kvůli koronavirové krizi pouze jednou. Byl jsem zařazen na autobusovou garáž na Klíčově pod vedením pana Preclíka. Navštívil jsem také několik dalších míst, kde jsem se dozvěděl spoustu zajímavých informací o každé z garáží DPP, od technického zázemí až po autobusy.

3. Má maturitní práce se zabývá tramvajovou dopravou v Praze. Důvodem toho je můj zájem o tramvaje a další odvětví městské dráhy v československých i jiných městech a o dopravu jako takovou. Je to můj koníček, který se mnou prostě žije. V mé práci popisují nejen historii, současnost a budoucnost, ale také i jednotlivé vozy, tramvajovou síť, návěsti s návěstidly a nakonec i linkové vedení.

4. Už od dětství se zajímám o pražskou MHD, nejvíce o tramvaje a všechno co se kolem nich děje. Je to můj kus života, jako má snad každý z nás. Co mne v Praze hodně udi-

vil a udivuje i nadále, je poskytování jednoho z nejlepších cestování v rámci hromadné dopravy než v jiných městech v zahraničí. Praha je prostě město, kde se dá spoolehnot na MHD na 99 %. A za co bych dal palec dolů? Všechno má své dobré i stinné stránky. Tady nic moc negativního není, až na některé výjimky, jako jsou například některé projekty, které se zpomalí nebo naopak se na nich začne „stavět“ pozdě z důvodu lidského faktoru, což není tolik příjemné, ale pozitiva jsou daleko větší.

5. V první řadě bych zkusil ČVUT dopravní se zaměřením na dopravní systémy, kde bych mohl nadále rozvíjet ekonomicko-logisticko-dopravní vzdělávání i koníčka. Po studiích bych neváhal jít pracovat do Dopravního podniku, kde by se uplatnilo nejen mé vzdělání, ale i myšlenky na zlepšení cestování a jiných věcí. Prostě bych rád pracoval v zaměstnání, které by mne bavilo a u něhož bych se vzdělával napořád, ať už by mým pracovištěm byla tramvajová kabina pro řidiče nebo kancelář anebo v lepším případě obojí. Poslední dobou ale hodně přemýšlím nad tím, že bych zkusil herectví, které mne začíná víc a víc lákat. ■



Autor fotografií, Jakub Ťukal, o sobě...

Zpočátku jsem se hodně zaměřoval na dopravní prostředky, hlavně na kolejovou dopravu. Postupem času jsem se začal víc a víc zajímat o celkový provoz. Aktuálně fotím, jak se město v průběhu času mění, třeba dopravní infrastruktura v různých částech města, nebo co se změnilo v průběhu několika let na pražských kolejích.

Ze začátku jsem fotil malým fotoaparát Panasonic DMG-LZ8, později s Olympusem E-250. Oba mám do dneška, Panasonic ale nosím s sebou, jelikož je skladnější. Postupem času jsem si fotky začal seřazovat a nakonec jsem si z toho udělal jakýsi archiv.

KUDY VEDOU CESTY NA SPŠD

Letošní přijímací řízení bylo ovlivněno trvajícím pandemií koronaviru. Proto jsme jako jedno ze vstupních kritérií zvolili i tzv. motivační dopis. Jsme přesvědčeni, že může vypovědět o uchazeči víc než známky ze školy či výsledky přijímací zkoušky. Příznám se, že četba těchto poutavých dopisů mě inspirovala k tomuto článku. Uvědomila jsem si, kolik zajímavých a zapálených mladých lidí se k nám do školy hlásí a jak moc si přejí být přijati právě k nám. Toto vědomí mě naplňuje hrdostí a potvrzuje, že SPŠD má mezi uchazeči dobrý zvuk, že úsilí vedení školy i našich pedagogů má smysl a do budoucna i velký potenciál.

Zdaleka ne všichni možnost motivačního dopisu využili. Ti, kteří jej napsali, v něm většinou popisují svůj vztah k vybranému oboru, městské či železniční dopravě a s respektem se vyjadřují ke škole i Dopravnímu podniku. Dopisy byly psané většinou na počítači, vzácněji vlastní rukou. Obdrželi jsme i několik fotografií vlastnoručně vyrobených a dokonce i dětské obrázky nových tras metra tak, jak je před mnoha lety navrhl tehdy pětiletý nadšený dopravník.

V naprosté většině se žáci 9. tříd o výběru střední školy rozhodovali na základě kladných referencí, které na naši školu dostali od příbuzných, známých či od učitelů a poradců na základní škole. Mnohé ovlivnily naše webové stránky nebo Dny otevřených dveří, které jsme letos organizovali on-line. Významnou roli při výběru u některých sehrála rodinná tradice, která se váže k DPP, k naší škole či k oboru, který se v některých rodinách dědí z generace na generaci.

Mezi nejčastěji zmiňované motivace uchazečů patří touha stát se strojevodou metra, řídi-

V CYKLU DP KONTAKTU ZA KATEDROU JSME HLEDALI MJ. MOTIVACI, KTERÁ VEDLA PEDAGOGY SPŠD K TOMU, ŽE SE STALI UČITELI. PRO PRÁZDNINOVÉ ČÍSLO JSME PŘIPRAVILI ČLÁNEK O MOTIVACI TĚCH, KTERÍ SE O VZDĚLÁVÁNÍ NA TÉTO ŠKOLE TEPRVE UCHÁZEJÍ A PRO KTERÉ PŘIJETÍ KE STUDIU PŘEDSTAVUJE SPLNĚNÝ SEN.

čem tramvaje či autobusu, nebo dispečerem v DPP. Zaujaly také náborové programy podniku a možnost praxe na odborných pracovištích. Pro jiné byla důležitá orientace vybraných oborů na elektromobilitu i možnost naučit se opravovat nejen osobní auta, ale třeba i autobusy. Lákadlem byla také možnost zahraničních odborných stáží, kterou žáci vítají i jako skvělou příležitost k procvičení cizího jazyka.

Řada z kluků také zmínila, že by se rádi ve škole zúčastnili mezinárodního projektu vodíkových autíček Horizon, ve kterém je SPŠD již několik let velmi úspěšná. Dva přihlášení motokrosoví závodníci se zase těší, že v případě přijetí na školu si budou umět svoji motorku opravit sami. Ač jsme technická škola, stále častěji se na dřívě ryze chlapecké obory hlásí i děvčata. Dávno není výjimkou autotronička, automechanika, autolakýrnice, a dokonce u nás studují i elektrotechničky.

Významnou roli v rozvíjení zájmu o auta a dopravu mezi mladými hraje i prostředí internetu. Často kluci popisují, jak hrají nejrůznější počítačové hry, jejichž cílem je třeba oprava auta nebo návrhy dopravní infrastruktury ve městě. Asi dva uchazeči se pochlubili, že ve volném čase studují a porovnávají vývoj MHD v Praze a jiných evropských velkoměstech. Své znalosti využili i ve vědomostních soutěžích. Často se kluci věnují modelařině a jeden z nich si do-

konce papírové a plastové modely dopravních prostředků sám vyrábí. Dva šikovní adepti již dokonce přispívají fotkami či články do odborných časopisů a někteří provozují amatérské kanály o dopravě na YouTube.

Prostřednictvím motivačního dopisu se budoucí studenti s námi podělili i o radost ze svých prvních profesních úspěchů – dokázali už vyrobit a sestavit funkční elektromotor, detektor kovů, rádio a dokonce i raketku na vodíkový pohon. Jiný se pochlubil, že již sám zvládne diagnostikovat auto, přezout pneumatiky či vyměnit olej a jsou i tací, kteří doma opravují jednodušší elektrospotřebiče nebo elektronické hračky. Zkrátka, motivací je spousta a všichni by byli rádi, kdyby byli na naší školu přijati.

Zdá se, že Dopravní podnik se může těšit na příliv nadšených zaměstnanců, a my věříme, že jim naše škola pomůže jejich sny naplnit. ■

*Dobry den pane Petrike
rad bych studoval v Vas na stredni škole, proto mi chci dopis pro
obdobu květen a máj 1981. Tenhle dopis bych se rád odbral a v budou
je odbrat.
Když jsem četl vaše články je mi velmi líbí, jsem rád že jsem
na škole a vyprávěl jste mi o škole, když jsem byl na škole a
jako modeláře jsem si chtěl dělat a dělat a dělat a dělat a dělat
Rád bych se učil a dělat a dělat a dělat a dělat a dělat a dělat
na škole. Dopravní podnik je krásný a rád bych se učil a dělat
bych rád bych se učil a dělat a dělat a dělat a dělat a dělat a dělat
na škole a dělat.*



UKÁZKY Z PAPIROVÝCH MODELŮ JANA KRUMPOLCE



PRVNÍ SNÍMEK JE VLASTNĚ Z KONCE... TRAŤ VE „VELKÉ OPLETALOVĚ“ JE UŽ TŘI ROKY ZRUŠENA A JEN MALÝ KOUSEK BYL ZACHOVÁN, ABY ZDE BYLO MOŽNÉ ODSTAVIT NAPŘÍKLAD POROUČANÝ VLAK, JAKO NA TOMTO SNÍMKU IVO MAHELA ZE 13. ČERVENCE 1981. ZAJÍMAVOSTÍ JE AUTO VLEVO – ŽIGULÍK V BARVÁCH DISPEČINKU

ŽIVOTOPIS KOLEJÍ V OPLETALOVĚ ULCI

ZBYTKY ODPOJENÝCH TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍ SMĚŘUJÍCÍCH NA KŘIŽOVATCE ULCI BOLZANOVA A OPLETALOVA (KDYSI NESOUČÍ JMÉNO MARIÁNSKÁ, LÜTZOWOVA A ZA VÁLKY BEETHOVENOVA) PŘIPOMÍNÁJÍ, KUDY KDYSI JEZDILY TRAMVAJE. A JAK NEDÁVNÁ REKONSTRUKCE UKÁZALA, NOVÉ VÝHYBKY NAZNAČUJÍ, KDE BY TRAMVAJ ZNOVU JEZDIT MOHLA.



ZATÍM NEJSTARŠÍ ZNÁMÝ SNÍMEK TRAMVAJE V DNEŠNÍ OPLETALOVĚ ULCI POCHÁZÍ ASI Z DOBY KOLEM ROKU 1910. VŮZ LINKY Č. 1 SMĚŘUJÍCÍ K HYBERNSKÉ ULCI A K PRAŠNÉ BRÁNĚ



PŘI VÝSTAVBĚ TRATĚ V OPLETALOVÉ ULICI BYL V ROCE 1972 ZALOŽEN I POČÁTEK BUDOUCÍHO PODJEZDU POD MAGISTRÁLOU, ZPROVOZNEŇENÉHO V ROCE 1977. NOVÉ KOLEJE V BOLZANOVÉ ULICI BYLY PROTI PŮVODNÍ TRATI POSUNUTY K PARKU. SNÍMEK POŘÍDIL 18. ČERVNA 1972 IVO MAHEL

Opletalova ulice, především její část mezi Hyberskou a Bolzanovou, nazývaná nezdědkou slangově „malá Opletalova“, se s tramvajemi potkala vícekrát. Poprvé tomu bylo již na počátku minulého století. Vše ale začalo ještě o něco dříve.

Když mladé Elektrické podniky královského hlavního města Prahy – dnešní Dopravní podnik hlavního města Prahy – uvedly v září 1897 do provozu svoji žižkovskou část okružní tratě Praha – Žižkov – Vinohrady, byly do ní zabudovány výhybky pro další trať projektovanou přes Senovážné náměstí, Senovážnou ulici a odtud nezvyklým polokruhem ulicemi Truhlářskou a Petřskou přes Těšnov do ulice Na Florenci. Po odkoupení koněspřežné tramvaje v roce 1898 se ale zásadním způsobem změnila představa o pražské síti elektrických tramvají, projekt byl nakonec opuštěn a zbyly po něm jen zmíněné výhybky.

Nezůstaly ale bez využití. V roce 1901 byla na výhybky napojena celkem 110 metrů dlouhá odbočka do Bolzanovy ulice z větší části dvoukolejná, s patnáctimetrovým jednokolejným ukončením, která krátce posloužila

od 17. června jako obratiště nové tramvajové linky směřující na Smíchov, pozdější devítky. Bylo to ale jen krátké období, protože linka byla od 28. října 1901 převedena na Žižkov a na konečné ji vystřídala budoucí jednička přijíždějící z Vršovic.

První život

A to už se dostáváme k prvnímu tramvajovému období v dnešní (malé) Opletalové ulici. Naléhavá potřeba zajistit přímé spojení nádraží císaře Františka Josefa (Praha hlavní nádraží) s křižovatkou u Prašné brány vedla k vypracování projektu spočívajícím v prodloužení dosavadního obratiště z Bolzanovy ulice dvoukolejně do Hyberské. Na křižovatce Bulhar totiž poloha kolejí okružní tratě neumožňovala zřídit oblouky do Hyberské. Projekt byl předložen komisi 16. října 1903 a během krátké doby byl realizován.

Již 19. listopadu 1903 byl nový traťový úsek uveden do pravidelného provozu. V „malé Opletalově“ byl před obloukem do Hyberské vložen levý kolejový přejezd umožňující v případě potřeby manipulační obracení. Celá trať Hyberská – Bolzanova měřila 265 metrů.

Tento způsob jízdy k Prašné bráně vydržel poměrně dlouho, 18 roků, než byla přestavěna křižovatka Bulhar tak, aby bylo možné jezdit do Hyberské výhodnější trasou. Nové koleje byly dány do plného provozu 7. září 1921 a trať v Bolzanově a „malé Opletalově“ byla opuštěna. Zůstala ale zachována pro různé manipulační potřeby.

Konec první tratě v Opletalové ulici byl vyvolán až o čtyři roky později po rozhodnutí postavit novou trať označovanou názvem Jindřišská ul. – Bolzanova ul. Část v Bolzanově ulici byla využita pro novou trať, část v „malé Opletalově“ byla 17. listopadu 1925 odpojena od kolejí Hyberské a následně snesena. Nová trať přes Senovážné náměstí byla uvedena do provozu 24. ledna 1926, kdy tudy jako první linka byla vedena šestka.

Pro úplnost uvedme, že koleje v Bolzanově ulici byly na okružní trať Praha – Žižkov – Vinohrady nově napojeny dvoukolejným trojúhelníkem, který tu o něco později umožnil vedení nové linky číslo 21. Následujících jedenadvacet let byla dnešní Opletalova ulice bez tramvají, pouze ji křižovala trať Jindřišská ul. – Bolzanova ul.

Druhý život

Změnu přinesl až rok 1947, kdy byla v „malé Opletalově“ postavena jednokolejná manipulační trať umožňující v případě potřeby nouzové obracení vlaků jedoucích od Žižkova anebo od Hlavního nádraží. Byla pojižděna směrem od Bolzanovy do Hyberské a byla určena také k odstavení záložních anebo vadných tramvajových vlaků. Její celková délka byla 149 metrů. Během spartakiád v letech 1955, 1960 a 1965 zde obracela zvláštní linka číslo 30 směřující odtud na spartakiádní smyčku Dlabáčov. Při sletu v roce 1948 využita nebyla.

Aby se manipulační možnosti v centru Prahy zlepšily, byla v roce 1956 kolej v Opletalově ulici postupně doplněna o dva oblouky umožňující obracení i ve směru od centra. Od 15. května byl k dispozici oblouk od Jindřišské do Opletalovy a od 27. května i oblouk z Opletalovy do Hyberské ulice směrem k Prašné bráně.

Není bez zajímavosti, že se od té doby v případě potřeby dala trať v „malé“ Opletalově využít i obousměrně. Například od 22. června (15 hodin) 1957 do ranního vyjždění 23. červ-



TRATĚ V OPLETALOVÉ ULICI, I KDYŽ BYLA OD POČÁTKU JEN PROVIZORIEM, BYLA POSTAVENA NA BETONOVÉ DESCE S REKTIKACÍMI PRAČI, KTERÉ BYLY NÁSLEDNĚ ZABETONOVÁNY. ULICI VNÍMÁME JAKO PŘÍMOU, ALE VE SKUTEČNOSTI SE MÍRNĚ LOMÍ A NAVÍC I JEJÍ ŠÍŘKA JE PROMĚNLIVÁ, ČEMUŽ SE MUSELO PŘÍPŮSOBIT I SMĚROVÉ VEDENÍ KOLEJÍ. FOTOGRAFIE JIŘÍHO ČERMÁKA UKAZUJE PRŮBĚH STAVBY 12. BŘEZNA 1972

Zde – i když je to zcela mimo téma Opletalovy ulice – je vhodné uvést, že tehdy okružní dvojka, protože nemohla jet v obvyklé trase přes Žižkov, musela v obou směrech couvat

Třetí život

Třetí zásadní změnu tramvajové dopravy v této oblasti přinesla potřeba vyloučit tramvaje z tratě kolem Hlavního nádraží a převést je dočasně do Opletalovy ulice z důvodu výstavby podpovrchové tramvaje (fáze projektu tratě) a metra (fáze realizace tratě) a samozřejmě severojižní magistrály.

Už v březnu 1967 byla vypracována Technická studie objížďky v Opletalové ul. pro kolejovou a nekolejovou dopravu. Předpokládaná tramvajová trať měla začínat na Václavském náměstí a vést Opletalovou ulicí v celém jejím průběhu až do Hyberské. Celková délka měla dosáhnout přibližně 900 metrů (ve studii je uvedeno staničení ulice, nikoliv tramvajové tratě). Na Václavském náměstí měla být zapojena dvoukolejným trojúhelníkem, přičemž pro jízdu od Vinohradské se předpokládalo zřízení třetí předjízdny koleje, podobně jako tomu bylo na Můstku.

V úseku Václavské náměstí – ul. Politických vězňů byla poloha kolejí navržena ve dvou variantách – buď u severního, nebo u jižního chodníku. V úseku Jeruzalémská – Bolzanova byla trať umístěna blíže k jižnímu chodníku, protože respektovala benzínovou čerpací stanici. Na křižovatce s ulicí Bolzanovou se předpokládalo napojení od Jindřišské v podobě dvoukolejného trojúhelníku, přičemž byl respektován tehdejší domek městské váhy.



DVA ROKY, TEDY TŘETINU DOBY TRVÁNÍ TRATĚ, SE OPLETALOVOU ULICÍ PROHÁNĚLY I STARÉ TRAMVAJOVÉ VLAKY. NA TOMTO SNÍMKU ZACHYTL JIŘÍ ČERMÁK 2. ČERVENCE 1972, TEDY KRÁTCE PO ZAHÁJENÍ PROVOZU, „MOTORÁK“ Č. 2187 S „PLECHÁČEM“ 1171 NA LINCE ČÍSLO 7

na při rekonstrukci křižovatky Bulhar vlaky linek č. 1 a 2 přijíždějící od Prašné brány Opletalovu ulicí couvaly, aby se dostaly do Bolzanovy ulice a na třídu Vítězného února (Wilsonovu), zatímco opačným směrem jely normálně.

i na Floře, kde nebyly k dispozici potřebné oblouky od Muzea k Orionce. Jiné linky, například devítka, obracela ve směru z Motola na trojúhelníku Hyberská – Opletalova.

Koleje od Jindřišské do Bolzanovy jsou ve studii zakresleny bez bližšího odůvodnění v technické zprávě pouze čárkovaně. Propojení z „malé Opletalovy“ do Bolzanovy uvažováno nebylo. Napojení do Hyberské ulice bylo navrženo opět jako dvoukolejný trojúhelník. Na nové trati se uvažoval jen jeden pár zastávek v prostoru mezi Růžovou a Jeruzalémskou ulicí.

Pětiletý skluz

Zajímavé jsou tehdy navržené termíny realizace. Zahájení stavby bylo navrženo 1. července 1967 (zbývalo ještě schválit projektový úkol a vyhotovit prováděcí projekt) a trať měla být pro tramvaje sjízdná již od 15. září 1967! Připomeňme ještě, že studie byla dokončena v době, kdy již rok probíhaly v Opletalově ulici přeložky inženýrských sítí a rozbíhala se stavba stanice tehdy navržené podpovrchové tramvaje Hlavní nádraží.

Pod vlivem dalšího vývoje, pro jehož zpracování nejsou k dispozici bližší údaje, byla tramvajová trať vybudována až o pět let později a její realizace trvala přibližně půl roku.

Proti původním předpokladům nakonec trať nezačínala na Václavském náměstí, ale na třídě Vítězného února, kde uhybala přes park mimo komunikaci přímo do severojižní části Washingtonovy ulice proti ulici Růžové a následně pokračovala Opletalovou ulicí, avšak v jiné poloze než navrhovala studie z roku 1967, což mělo za následek protioblouky v oblasti křižovatky s Bolzanovou ulicí.

Trojnásobné napojování

Práce na nové trati začaly zrušením původní jednokolejné tratě v „malé Opletalově“ 8. listopadu 1971. Ve vztahu k okolním tramvajovým tratím bylo důležité napojování nové tratě hned na třech místech. Jako první se uskutečnila stavba dvoukolejného trojúhelníku na křižovatce Hyberská – Opletalova, která začala večer 7. dubna 1972 a trvala do rána 17. dubna.

Další výluka začala 2. května 1972 a byla naplánována až do zprovoznění nové tratě. Tentokrát byla budována křižovatka Opletalova – Bolzanova, kde proti původním před-

pokladům byl zřízován i dvoukolejný oblouk z „malé Opletalovy“ do Bolzanovy a také propojení od Jindřišské do Bolzanovy. Založena byla tedy i část tratě v Bolzanově ulici, ale v nové poloze proti původní trati, která byla vlastně k uvedenému datu zrušena úplně.

Třetím místem pro napojení nové tratě byla třída Vítězného února. Ve večerních hodinách (od 19.00 h) 23. června 1972 byl trvale zastaven tramvajový provoz v úseku od rozestavených garáží Slovan po křižovatku Bulhar (a teprve k tomuto datu byla formálně zrušena i původní trať v Bolzanově ulici, která byla mimo provoz už od 2. května) a začalo se s napojováním oblouků k Washingtonově ulici.

Nové zastávky: Hlavní nádraží a Bolzanova

Nová trať byla uvedena do provozu 26. června 1972, přičemž koleje v Bolzanově ulici byly v délce 30 metrů zatím určeny pouze pro odstavování vadných vlaků, a to pouze na příkaz dopravního dispečinku. Délka nové tratě byla 790 m (přesně dle dokumentace



VELICE ZAJÍMAVÝ DIAPOZITIV Z 1. 12. 1982 UKAZUJE DOPRAVNÍ GULÁŠ NA KŘIŽOVATCE OPLETALOVA – BOLZANOVA. PROVOZ V „MALÉ OPLETALCE“ JE VELICE INTENZIVNÍ. ULICE JE PLNÁ TRAMVAJÍ, AUTA STOJÍ NA KOLEJÍCH, PŘEKÁŽEJÍ A SEMAFORY (S PEVNÝM CYKLEM) JEN SITUACI DÁLE BLOKUJÍ. LINKA 29 JEDE VÝLUKOVOU TRASOU (ASI V ÚSEKU FLORA – NÁM. REPUBLIKY PŘÍMO PŘES ŽIŽKOV, OPROTI STÁLÉ TRASE PŘES KORUNNÍ, KARLOVO NÁMĚSTÍ A PŘÍKOPY), NA Lince 26 JEŠTĚ JEZDÍ VOZY T1.

FOTO: ZDENĚK KAČENA



NA KONCI LÉTA 1989 JE SICE NA KŘIŽOVATCE OPLETALOVA – BOLZANOVA STÁLE MNOHO KOLEJÍ, ALE JEZDÍ SE UŽ JEN Z BOLZANOVY NA SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ A POUŽITÍ JDOU ODSAVNÉ KOLEJE OPLETALOVA. VÝHYBKY OPLETALOVA – MALÁ OPLETALOVA JSOU STÁLE V ZEMI, ALE TROLEJ ZŮSTÁVÁ UŽ JEN NAD OBLOUKY K SENOVÁŽNÉMU NÁMĚSTÍ. NA POZADÍ STÁLE VIDÍME SEMAFORY NA KŘIŽOVATCE OPLETALOVA – HYBERSKÁ

FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



VŮZ KT8D5 EV. Č. 9025 V KONEČNÉ ZASTÁVCE HLAVNÍ NÁDRAŽÍ 7. ČERVNA 1991. DÁLE K SENOVÁŽNÉMU NÁM. JE ROZKOPÁNO A VLAK OZNAČENÝ ZVENKU JAKO X, ALE VE SKUTEČNOSTI UVNITŘ JAKO LINKA 38, POJEDE ZÁHY ZPĚT NA ČERNOKOSTELECKOU. NA ZASTÁVCE JE JIŽ MODERNÍ PŘÍSTŘEŠEK DAMBACH A LIDÉ BUDOU NASTUPOVAT BARIÉROVĚ Z VOLNÉ KOLEJE

FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



DŮVOD VÝLUKY JE VIDĚT TAKÉ NA TOMTO SNÍMKU Z 7. ČERVNA 1991: POSTUPNĚ BYLY VYJÍMÁNY VÝHYBKY A KRÍŽE V SOUVISLOSTI SE ZRUŠENÝMI ÚSEKY V OPLETALOVĚ ULICI

0,789798 km). V novém úseku, na který byly převedeny linky č. 1, 7, 10, 13 a 21 (21 jen v „malé Opletalově“, denní 1, 10 a 13 pouze ve „velké Opletalově“, 7 a noční 1 v celé délce nové tratě), byly zřízeny dvě zastávky – Hlavní nádraží (v prostoru mezi třídou Vítězného února a Washingtonovou ulicí) a Bolzanova, všechny o délce 65 m a šířce 2 m.

Současně byla zřízena dočasná zastávka Náměstí Maxima Gorkého (dnešní Senovážné náměstí) ve směru do centra. Protože ale nebyly v době zahájení provozu dokončeny zastávky Bolzanova, byla zřízena ještě provizorní zastávka i ve směru z centra, a to do 28. června 1972, kdy měla být dokončena zastávka v Opletalově ulici ve směru k Muzeu. V opačném směru byl stanoven termín dokončení zastávky Bolzanova k 1. červenci 1972. Zahájení provozu tedy provázely určité zmatky.

Blíží se éra magistrály

Dalším zásahem do tramvajového provozu se stalo trvalé zrušení tramvajové tratě v Husitské a Koněvové ulici a části tratě v Hyberské mezi Opletalovou a křižovatkou Bulhar, vyvolané výstavbou mimoúrovňové křižovatky. Od 27. června 1977 byl tramvajový provoz z vyloučené části Hyberské ulice převeden do Bolzanovy ulice, kde byla tamní, zatím kusá tramvajová trať prodloužena o 250 me-

trů do nového rozestavěného podjezdu pod magistrálou do dnešní Seifertovy ulice. Díky tomu se v „malé Opletalově“ objevily také linky 9 a 26 a vypuštěna byla linka 21, která nyní jezdila Bolzanovou ulicí.

Postup výstavby severojižní magistrály včetně přemostění nádraží Praha střed (provoz zahájen 26. října 1978) si vyžádal zrušení tramvajové tratě v posledním zbytku třídy Vítězného února mezi Národním muzeem a severojižní částí Washingtonovy ulice, a tedy i tramvajové tratě ve „velké Opletalově“ ulici po Bolzanovu ulici. Stalo se tak k 25. březnu 1978 a tramvaje měly k dispozici již jen úsek v „malé Opletalově“.

K manipulačním účelům zůstal zachován i úsek ve „velké Opletalově“ v délce asi 130 metrů, na kterém mohly být odstavovány v případě potřeby především vadné soupravy. Nástupiště bývalé zastávky Bolzanova byla snesena a odstavné koleje byly po čase olemovány úzkým obrubníkem a zábradlím. Možná je dobré na tomto místě připomenout původní studii tratě v Opletalově ulici z roku 1967, která vedla trať až na Václavské náměstí. Možná by trať byla v provozu o něco déle.

Patrně při liniové údržbě tramvajové tratě v Hyberské ulici (uskutečnila se mezi 9. červnem a 5. červencem 1982 byly zřejmě odstraněny zbytky kolejového trojúhelníku

v Hyberské ulici a nahrazeny prostým obloukem.

Poslední roky života

Definitivní tečku za tratí v Opletalově ulici přineslo uplatnění tehdejší koncepce rozvoje pražské MHD. V souvislosti se zprovozněním prvního provozního úseku tratě metra B mělo za následek zrušení tramvajové tratě v úseku Perštýn – náměstí Republiky. Ačkoliv metro zahájilo provoz 2. listopadu 1985, tramvajová trať byla zrušena pět měsíců před touto událostí už 4. července 1985, bezprostředně po spartakiádě. Důvodem byla potřeba výstavby pěší zóny na Můstku, velká úprava náměstí Republiky a rekonstrukce komunikací v celém úseku. Tím současně ztratila smysl i tramvajová trať v Hyberské ulici a pochopitelně i v „malé Opletalově“.

Zajímavé je, že trolejové vedení v Hyberské ulici zůstalo ještě dlouho zachováno, aby bylo možné napájení tratě v Havlíčkově a Dlážděné ulici. Ještě na počátku roku 1987 existovalo i nad kolejemi, které se v té době při rekonstrukci Hyberské vytrhávaly. V „malé Opletalově“ zůstaly zatím ještě zachovány.

Další období je poznamenáno již jen postupnou redukcí nepojížděných kolejí, spočívající především v postupném odstraňování pře-stavitelných částí výhybek či celých výhybek.



ZASTÁVKA, KDE LUDĚK SOBOTA VE FILMU JÁCHYME, HOĎ HO DO STROJE ZAHAZOVAL ROZBITÁ VAJÍČKA DO ODPADKOVÉHO KOŠE U OZNAČNÍKU

FOTO: ARCHIV DPP

Jako první byly již v září 1985 vyjmuty jazyky z „malé Opletalovy“ k Jindřišské. O rok později, 6. listopadu 1986, byly odstraněny jazyky sjezdové výhybky z „malé Opletalovy“ do Bolzanovy a nahrazeny přímými kolejnicemi.

Během rekonstrukce tratě v Kalininově (Seifertově) ulici, uskutečněné od 1. července do 19. listopadu 1988, byly odstraněny obě výhybky v Bolzanově ulici (a současně tu byl zřízen pravý přejezd). Patrně během výměny kolejové konstrukce křižovatky na náměstí Maxima Gorkého (Senovážné nám.) 10.–13. listopadu 1989 byly vyjmuty jazyky rozjezdové výhybky do „malé Opletalovy“.

Zajímavosti z devadesátek

Při výluce probíhající od 4. do 15. června 1991 se uskutečnila rekonstrukce křižovatky Bolzanova – Opletalova, při níž byly odstraněny všechny zbytky výhybek a kolejových křižování se zrušenou tratí v tzv. „malé Opletalově“. Byly vyměněny výhybky a oblouková část

odstavných kolejí v Opletalově ulici a odstraněny výhybky z odstavné koleje do „malé Opletalovy“. Ostatní nepojížděné zbytky kolejí odpojené zrušené trati zůstaly zatím fyzicky zachovány.

V květnu a červnu 1992 byly při rekonstrukci komunikace odstraněny všechny koleje z „malé Opletalovy“, a tak v zemi kromě používaných kolejí zůstalo jen torzo protioblouků kdysi propojující „malou“ a „velkou“ Opletalovu. (Kolejnice zde leží i v současnosti, tedy 43 let od ukončení provozu v tomto místě...)

Zajímavým momentem v tomto období se stalo rozhodnutí o ukončení historické tramvajové linky 91 v letní sezóně roku 1992. Když byla linka 18. dubna zavedena, předpokládalo se, že bude ve směru od Čechova mostu ukončena v zastávce Jindřišská a obracet na odstavných kolejích v Opletalově ulici, kde měly být zřízeny pro obracení vlaků dva přejezdy. Protože ale v době zahájení provozu ještě nebyla tato kolejová úprava provedena, byla linka dočasně prodloužena

na téměř dvojnásobnou délku až na smyčku Vápenka(!).

Od 6. června tohoto roku bylo od této téměř bizarní a hlavně z vyhlídkového hlediska zbytečného úseku upuštěno a linka byla podle původní představy ukončena v zastávce Jindřišská, s tím, že sólo dvounápravové obousměrné vozy, které na ni byly od té doby nasazovány, zajely na počátek odstavných kolejí v Opletalově ulici, kde osádky provedly všechny náležitosti spočívající v obrácení orientačních tabulek a především ve změně dveří. Podle jízdního řádu pak vozy zacouvaly zpět na hlavní trať, dojezdy do zastávky Hlavní nádraží (směr z centra), kde na přejezdu přejezly na druhou kolej a nabraly cestující pro jízdu k Čechovu mostu.

Konec sezóny 28. září 1992 znamenal současně trvalý zánik linky 91 v této trase a koleje v Opletalově ulici dál sloužily jen pro případné odstavování vlaků, ať již byl důvod jakýkoliv (porucha, záloha, pracovní vozy, cvičné jízdy apod.) Kolejové přejezdy pro staré vozy už nebyly nikdy nainstalovány.

V průběhu dalších let se začal prostor kolejí využívat jako parkoviště (především posloužil tamnímu autoservisu). Nakonec byly odstavné koleje Dopravním podnikem opuštěny definitivně a 5. srpna 2003 odpojeny a bylo sneseno trolejové vedení, což znamenalo zrušení kolejí. Současně byla mírně upravena trať ze Senovážného náměstí do Bolzanovy ulice – dosavadní přímý úsek mezi oblouky byl nahrazen jedním plynulým obloukem. V té době to vypadalo na definitivní konec tratě v Opletalově ulici.

Uplynulo dalších dlouhých 18 let, během nichž se čas od času uvažovalo o obnově tramvajového přepravního vztahu Bolzanova – Muzeum. Až v roce 2021 představy dostávají reálné obrysy.



FOTO: ONDŘEJ KUBÁT

Opletalova pohledem roku 2021

„Během rekonstrukce stanice metra Florenc a nutných občasných víkendových výluk zavedeme náhradní tramvajovou dopravu mezi Hlavním nádražím, Vltavskou a Nádražím Holešovice. Využijeme pro ni slepé koleje, které zůstaly v Opletalově ulici, abychom mohli zajíždět co nejlépe k Hlavnímu nádraží. Proto během prací, které nyní provádíme na trati v Seifertově ulici, vybudujeme jejich napojení na trať vedoucí ze Senovážného náměstí do Bolzanovy ulice. V budoucnu je pak prodloužíme a tramvajová trať opět povede až na Václavské náměstí.“

Petr Witowski,
generální ředitel DPP,
3. června 2021



ČILÝ TROLEJBUSOVÝ PROVOZ V MĚŘÍTKU N NA KOLEJIŠTI AUTORA

TYKADLA V OBÝVÁKU

PODÍVEJME SE NA MENŠÍ MODELÁŘSKOU RARITU. ELEKTRICKÝ VLÁČEK NENÍ NIC NEOBVYKLÉHO, MODELOVOU ŽELEZNICI DOMA MĚLY, ČI STÁLE MAJÍ, SPOUSTY LIDÍ. MĚNĚ ČASTO LZE SPATŘIT NA MODELOVÉM KOLEJIŠTI TRAMVAJ. PŘESTO I ZDE EXISTUJE ŘADA SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÝCH MODELŮ A TAKÉ JEDNOTLIVCŮ ČI MODELÁŘSKÝCH KLUBŮ, KDE MODEL TRAMVAJÍ PROVOZUJÍ. ALE TROLEJBUS, TO JE NĚCO JINÉHO. TEN SE PŘÍLIŠ ČASTO NEOBJEVUJE. ALE PŘESTO EXISTUJE.

Model trolejbusu v měřítku H0 (1:87) se objevil na přelomu 40. a 50. let v tehdejší Západní Německu, kdy se jeho výroby chopila firma Eheim. Zanedlouho se objevily i modely od jiných výrobců na obdobném principu (např. od firmy Rivarossi z Itálie), jejich produkce ovšem neměla dlouhého trvání. Naopak u firmy Eheim modely trolejbusů měly úspěch a v nabídce se postupně objevily modely několika typů vozů a také různé příslušenství. Obojí bylo v následujících letech zdokonalováno.

Na počátku 60. let obohatila svět modelové železnice nová velikost, označená N, s měřítkem 1:160. V polovině 60. let tak dostaly modely trolejbusů v měřítku H0 i svého zmenšeného bratříčka. Určitým paradoxem je fakt, že v době, kdy se trolejbus v měřítku N objevil na trhu, začaly skutečné trolejbusy z německých měst houfně mizet.

V měřítku H0 bylo postupně vyráběno několik různých typů vozů, a prakticky až do ukončení výroby bylo možné zakoupit buď

trolejbus Büssing s přívěsem, nebo kloubový trolejbus Henschel, který byl k dispozici v mnoha barevných provedeních. Pro rozmanitější provoz byly v nabídce i trolejové výhybky, křížení a další doplňky.

Naopak měřítko N si po celou dobu vystačilo s jediným typem vozidla ve třech barevných provedeních (červená, modrá nebo žlutá) a pouze devadesátistupňovým trolejovým křížením. Vozidlem, které si firma Eheim pro toto měřítko vybrala, byl úspěšný autobus (!)

Mercedes-Benz O 302. Vznikla tak rarita, kdy skutečný autobus byl v modelu ztvárněn jako trolejbus. Vůz O 302 se ve skutečnosti jako trolejbus pravděpodobně nikdy nevyráběl, je znám pouze provoz jediného experimentálního vozu tohoto typu počátkem 70. let v Esslingenu.

Výrobu modelů od firmy Eheim v průběhu 60. let převzala firma Brawa. Bohužel, od této doby se již modely trolejbusů nijak nezdokonalovaly a jejich nabídka se nerozšiřovala. Přesto byly v nabídce firmy Brawa jako jeden z jejich typických produktů až do roku 2001, kdy byla jejich výroba ukončena.

V nabídce byl základní set s trolejbusem, deseti trolejovými sloupy (z toho dvěma napájecími) a kotoučem trolejového drátu. Ale jak trolejbus, tak i příslušenství, bylo možno zakoupit samostatně. Do našich modelářských obchodů tento výrobek dorazil přirozeně až po roce 1989 a i tak se na jejich pultech objevoval zcela ojedinele. A to bude asi hlavní důvod, proč modeláři, kteří mají na svém kolejišti funkční trolejbus, jsou v naší republice pravděpodobně pouhé jednotky.

A jak vlastně tato technická modelářská rarita vypadá a funguje? Napájení obstarává dvojice trolejových vodičů, stejně jako u skutečného trolejbusu. Ovládání je přirozeně analogové. Sběrače jsou umístěny poněkud nemodelově v přední části vozidla. Důvod je jednoduchý. Sběrače jsou totiž propojeny s důmyslným mechanismem, který natáčí přední nápravu vozidla. Troleje tedy neslouží jen k napájení, ale též k řízení vozu. Z tohoto důvodu je trolejové vedení poněkud robustnější. Minimální poloměr oblouku, doporučený výrobcem, je 15 cm.

Modelářství prošlo za poslední desítky let značným vývojem. Takže model, který musel být v době svého vzniku vnímán jako převratná vychytávka, je dnešní optikou viděn spíše jako roztomilá hračka.

Pro úplnost dodejme, že od ukončení výroby tohoto legendárního výrobku se na trhu neobjevil žádný jiný provozoschopný model trolejbusu v některém z nejběžnějších modelových měřítek. Současní modeláři mají k dispozici nepříliš širokou nabídku stavebnic nebo hotových statických modelů, navíc prakticky výhradně v měřítku H0. Na druhou stranu, k mání jsou i vozy české výroby typu 21Tr.

Případné „rozpohybování“ takového modelu už záleží na šikovnosti každého modeláře, například s použitím pojezdů z tzv. Car systemu. Ztvárnění trolejového vedení je pak už skutečnou modelářskou výzvou. Není proto divu, že trolejbusy od firmy Brawa zůstávají nejen zajímavou kapitolou modelářské historie, ale dnes také ceněným sběratelským artiklem. A na těch modelových kolejištích, kam si našly cestu, také zajímavým zpestřením.



JAK S MERCEDESU UDĚLAT ŠKODOVKU. ABSENCI ČESKÝCH VOZIDEL V MĚŘÍTKU N VYŘEŠIL PAN BROUZDA TOUTO VELMI EFEKTNÍ ÚPRAVOU TOVÁRNÍHO VÝROBKU. VÝSLEDKEM JE VŮZ, BLÍŽÍCÍ SE SVÝM VZHLEDEM VOZIDLŮM 9TR (FOTO: ONDŘEJ BROUZDA)



UKÁZKA Z PRŮŘEZOVÉHO KATALOGU FIRMY BRAWA Z KONCE 80. LET S NABÍDKOU ZÁKLADNÍCH SETŮ TROLEJBUSU V MĚŘÍTKU H0 A N

Prázdninové tipy

Zdá se, že minimálně přes léto by se mohly ledy na kulturní scéně pohnout a v provozu budou kupříkladu opět tradiční letní divadelní scény, kina i koncerty pod širým nebem. Aktuální tipy se tedy můžeme pokusit zaměřit z větší části tímto směrem. Samozřejmě je třeba mít i nadále na paměti, že u akcí budou pravděpodobně platit nějaká nutná opatření, o kterých je vhodné se předem informovat.

MIRANDA A FERDINAND

Shakespearovskými inscenacemi a tématy znovu ožijí pražské venkovní scény Letní míčovna v Královské zahradě Pražského hradu a Hudební a taneční fakulta AMU v Lichtenštejnském paláci. Letošní ročník již tradičních **Letních shakespearovských slavností** slibuje kupříkladu premiérové uvedení magické komedie Bouře (na snímku) v režii autorské dvojice Martin Kukučka a Lukáš Trpišovský, tedy dua SKUTR, které aktuálně patří mezi režijní špičku v Česku a s úspěchem působí i na zahraničních scénách. Mimochodem, duo SKUTR připravilo již v minulosti pro tuto akci adaptaci Romea a Julie či Snu noci svatojánské. A právě na originální pojetí Snu noci svatojánské režisérská dvojice navazuje.



„Obě hry mají zrcadlově podobné postavy, a tak jsme oslovili některé herce, se kterými jsme již na Snu pracovali. Diváci se tak mohou těšit na Davida Prachaře, Csongora Kassaie, Josefa Poláška nebo Marka Daniela. Zkrátka jsme vytvořili takovou malou shakespearovskou company,“ vysvětlují Martin Kukučka a Lukáš Trpišovský alias SKUTR.

V programu samozřejmě nechybí ani další, v minulosti úspěšné, inscenace jako jsou Hamlet, Veselé paničky windsorské, Mnoho povyku pro nic nebo Zimní pohádka. Letošním zpestřením pak je i Sen noci svatojánské nastudovaný souborem Prague Shakespeare Company v trochu modernější než klasické shakespearovské angličtině nebo slovenská inscenace milostné tragédie Romea a Julie. Více informací na www.shakespeare.cz.

Připravil: Milan Slezák
a Zdeněk Bek

CHODILI SPOLU Z ČISTÉ LÁSKY



Až do konce srpna probíhá na několika scénách 18. ročník **Metropolitního léta hereckých osobností** divadla Studio DVA. Tou hlavní stále zůstává Letní scéna Vyšehrad, ale některá z představení se odehrají například na Letní scéně Libeňský zámek nebo Letní scéně Výstaviště Holešovice. Repertoár letošního ročníku nabízí znovu po-

měrně pestrou škálu představení od muzikálu Starci na chmelu, přes koncerty Dana Bárty i zpěvaček jako třeba Szidi Tobias nebo Aneta Langerová až po divadelní komedie (ať už se jedná o látky „klasičtější“ jako je Revizor Nikolaje Vasiljeviče Gogola, Brouk v hlavě Georgese Feydeaua či Poprask na laguně Carla Goldoniho nebo novější jako jsou třeba nej-

nověji nastudovaná hořká komedie Tři grácie z umakartu nebo nové nastudování populární hry chorvatského autora Miro Gavrana Vše o mužích). Více na www.studiodva.cz.

Letní divadelní scény čekají na své návštěvníky třeba také pod Žižkovskou věží v rámci Hvězdného léta pod patronací Divadla Kalich (program na www.divadlokalic.cz) nebo na střeše obchodního centra Galerie Harfa (program na www.letniscenaharfa.cz). V provozu by měla být také Letní scéna divadla Ungelt (více na www.divadlounge.cz) a novinkou mezi letními divadelními akcemi je 1. ročník festivalu Pražské divadelní léto, jehož představení se konají v červenci na Severní terase Kongresového centra Praha.

PUSTIT KLAUNA DO MANÉŽE

I v letošním roce by se měl o své slovo přihlásit festival nového cirkusu, divadla, hudby a vizuálního umění v Letenských sadech, tedy **Letní Letná**. Již 18. ročník festivalu je naplánován na 12.–31. srpna a po loňské „light verzi“ by měl tentokrát přinést znovu program plný zahraničních hvězd nového cirkusu, kterému dominuje kvartet hostů z Francie. Akcí zahájí provozochodkyně Johanne Humblet, novocirkusový film noir přiveze hlavní hvězda festivalu, soubor Cirque Le Roux, akrobaté Compagnie 100 Issues propojí ve svém představení nový cirkus, japonskou mangu i Bollywood a mix akrobacie, vrhání nožů, ale i zpěvu předvede ve své show soubor Cirque La Compagnie.



Fanoušky festivalu tak čeká léto s tím aktuálně patrně nejzajímavějším, co česká i zahraniční novocirkusová tvorba nabízí.

NEJLÍP JIM BYLO V LEDÁRNÁCH

Pokud se někomu stýskalo po živé muzice, může navštívit kupříkladu scénu **Lucerna Music Bar Open Air** v Ledárnách Braník. Naplánovaný koncertní program je vcelku bohatý, a to zhruba až do poloviny září. Vybrat z něj lze namátkou třeba kapely BSP, Sto zvířat, Trautenberk, Arakain, Mňága a Žďorp, Horkýže slíže nebo Gaia Mesiah. Popřípadě interprety jako Pokáč, Xindl X, Bára Poláková, David Koller či Kapitán Demo. Více se lze dozvědět na www.musicbar.cz.

Kdo netrvá na muzice v Praze, může vyrazit třeba do Českého Brodu, kde se 21. srpna odehraje v areálu Na Kutilce již pátý ročník festivalu **Brod 1995**. Tentokrát by se na scéně měli objevit Tři sestry, Marie Rottrová, Vypsaná fixa, United Flavour, Krausberry, PSH, Kapitán Demo, Cocotte Minute a další. Více na stránkách www.brod1995.cz.



HONBA ZA BÍLÝM MÍČKEM

A ještě trochu ze sportovního soudku. Na 5.–8. srpna se chystá 29. ročník elitního mezinárodního turnaje **Floorball Czech Open**. Turnaj je považován za jeden z největších a nejprestižnějších na světě. Pravidelně se jej účastní až kolem dvou stovek týmů z více než dvanácti zemí, tak uvidíme, jak to bude ve specifických letošních podmínkách. Je určen nejen pro elitní světové týmy ale i pro amatérskou a juniorskou základnu. Hraje se v 15 halách na území hlavního města Prahy.



DO AUTOBUSU ZA FILMEM

Čtrnáctý ročník filmů na kolech, respektive Kinobusu již odstartoval. Každoročně sebou veze solidní nabídku filmů, ať už políbených září multikin (např. Bábovky), nebo těch, které uvítají spíše milovníci filmu (např. Téměř dokonalá tajemství). Ryan Gosling a Russel Crowe v rolích nájemného ranaře a soukromého očka pátrají po pohřešované dívce ve snímku **Správní chlapi**. Akční komedii z roku 2016 režíroval Shane Black a vy se na ni můžete těšit např. v lokalitách Prosek či Hůrka. **Deštivý den v New Yorku** je jeden z posledních filmů Woody Allena, který vypráví příběh dvou vysokoškoláků o jejich prožitém víkendu v New Yorku. Snímek přiveze Kinobus na výstaviště Holešovice a do parku u Chodovské tvrze. Představitel Jamese Bonda a Kapitána Ameriky v jednom filmu? Ano, i takové snímky nabízí dnešní Hollywood. Film **Na nože** ukazuje zábavným způsobem, jak může dopadnout vyšetřování záhadného úmrtí autora detektivních příběhů. Daniel Craig (na snímku) v roli svérázného detektiva vás pobaví například v Letňanech či na Hůrce. Náš výběr uzavřeme pohodovým snímkem **Má mě rád, nemá mě rád**. Jak se říká, láska kvete v každém věku a tento snímek to jen dokazuje. Vyrazte na něj třeba do Letňan nebo na Zličín. Přejeme vám hezké počasí, příjemnou atmosféru a hodně zábavy se snímky v nabídce Kinobusu.

Výstaviště Holešovice a do parku u Chodovské tvrze. Představitel Jamese Bonda a Kapitána Ameriky v jednom filmu? Ano, i takové snímky nabízí dnešní Hollywood. Film **Na nože** ukazuje zábavným způsobem, jak může dopadnout vyšetřování záhadného úmrtí autora detektivních příběhů. Daniel Craig (na snímku) v roli svérázného detektiva vás pobaví například v Letňanech či na Hůrce. Náš výběr uzavřeme pohodovým snímkem **Má mě rád, nemá mě rád**. Jak se říká, láska kvete v každém věku a tento snímek to jen dokazuje. Vyrazte na něj třeba do Letňan nebo na Zličín. Přejeme vám hezké počasí, příjemnou atmosféru a hodně zábavy se snímky v nabídce Kinobusu.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **úterý 31. srpna 2021** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: knížku 140 osobností a událostí pražské MHD, stylovou roušku a tričko Mazačka.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 6/2021 zněla: **Vstup bez omezení s pořadovým číslem 46**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a vybířem výročních brožur DPP, tričkem „Nostalgie MHD“ a stylovou rouškou s motivy MHD odměněn: **Miroslav Heč**.

FOTO KVÍZ



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Proměnitelné vozy před 130 lety

Na počátku května 1891 se před (dokončení v tajence) v pražských ulicích objevily čtyři tzv. proměnitelné vozy, označované tehdy většinou jako letní. Pro zimní období do nich bylo možné dosadit okna. Pravidelně byly zakoupeny z Brna, kde původně jezdily na koňce. Šlo fakticky o dvě dvojice, které se od sebe odlišovaly prakticky jen uspořádáním sedadel. Obdržely podruhé obsazená čísla 7 a 23 a dosud nepoužitá čísla 113–114.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do úterý 31. srpna 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. 6/2021 zněla: **směru Smíchov – Vysočany.** (vzhledem k tiskové chybě byly do slosování zařazeny i odpovědi „směru Smíchov – Vysoča“. Luštitelům se omlouváme.)

Hlavní cenu – dárkové karty DATART – získávají: **Marika Plevková** (2500 Kč), **Jaromír Nedvěd** (1500 Kč) a **Petr Jenčík** (1000 Kč).

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 U VŠECH KATEGORIÍ ELEKTRA, SPECIÁLNÍ AKCE A SOUTĚŽE. REGISTRUJTE SE DO VIP PROGRAMU KÓDEM **VIPDPP19** NA WWW.DATART.CZ/VIP.

ZA VYLUSTĚNÍ KŘÍŽOVKY MŮŽETE VYHRÁT **DÁRKOVÉ KARTY DATART** V TĚCHTO HODNOTÁCH:

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



▶ DATART ◀

	CESTÍČKA	MUŽSKÉ Jméno (2B4)	OVOČNÝ PLOD	OTO. SLOVCE SMRSK-NUTÍ	MODEL FORU	OSOBNÍ ZÁJMENO		2. část tajenky	ZDÁNĚLIVĚ PŘIBLÍŽENÍ HVEZDY K MĚSICI	LETCI	JUGO-SLÁVSKÉ SÍDLO	NUŽE	KOUSEK DŘEVA PO HOBLOVÁNÍ	OBYDLIT (ZAST)	ABRAHAMOV SYNOVEC	ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA	
BALKÁNSKÝ STÁT								HEBŘANNA TKANINA RÍMSKY 101						OKÁZALA POCTA			
AMERICKÝ FYZIK								AMOR ZN. MĚDI						RUSKÉ SÍDLO ZN. HOUMA			
SLOHOVIVA					SUSENKA			ČÁST KOŘENĚ ROSTLINY OSOBNÍ ZÁJMENO					RYCHLE PŘITAKÁNI				
1. část tajenky								NEZMARNĚ ORGÁN PRÁCE ZN. HLASŮSTI ZVUKU (FOK)				ANGL. HLED HLAVY PŘEDLOŽKA				LÁTN. PTAČ VROHUC KÉHO DÍLO (1879)	
BÁLNÝ OBŘÍ HLAVNÍ OZČEC								PLSTĚNÁ ČERVICE						SLOV. JINAM ČLEN KOVOVÉHO MĚNE			
ZN. ASTATU					ZKRATKA NUKLEOVÉ KYSELINY			ZN. HELIA			KÓD IRSKA ZN. NEOOYMU		FANTAS- TICKY				
		KOČKOVITÁ ŠELMA KRÍŽEM			SLEPČÍ SUBSRIKA OZNAČENÍ AFGHÁN. LETÁDEL			ANGL. BIČ	KULTOVNÍ INDICKÝ SYMBOL		INICIÁLY NERUJIDY SOUHLAS	LÁMAT	DRNKATI	ZLOBIT (ŘIDICE) NÁŠ FILOLOG			
		RUSKÁ ŘEKA ANGL. TRÁST			MASONOVNÁ DŘEBOZ SEKEROVAM PŮVODU FLINK									SLOVEN- SKÝ TRISKY	KÓD SYRIE VELKÝ ORECH		
ANGL. MOŘE					ŘÍKÁNÍ NEPRAVDY ČÍNSKÝ OSTROV											LOKET	
OTO. SLOVCE ZÁMVŠLENÍ					AFRICKÝ ATLET PRKĚNĚ STROPY												
ANGL. POKUŠIT SE								DRUH SLEVY ZN. OSMA									OZNAČENÍ ČN. LETÁDEL
TUML																	ČÁST NEW YORKU
GLAZURA																	STÁVAT SE KYSĚLYM

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



Foto: Petr Hejna

Trvalé změny v provozu PID od 15. července 2021

V souvislosti s úpravou provozu metra, ve smyslu pozdějšího průjezdu posledních souprav na trasách, došlo k navazující úpravě provozu v síti linek tramvají a autobusů.

Tramvajové linky:

- U denních tramvajových linek** došlo celotýdenně ke zkrácení rozsahu provozu o cca 10 až 20 minut ve vybraných směrech v závislosti na úpravě nočních tramvajových linek (nový noční rozjezd v 0:15 hod. – viz dále). Jedná se o linky: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 25 a 26.
- U nočních tramvajových linek** došlo celotýdenně k dřívějšímu zahájení rozsahu provozu (o cca 15 až 30 minut). První rozjezd v z centrálního přestupního uzlu „Lazarská“ je realizován celotýdenně v 0:15 hod. Jedná se o následující noční linky: 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98 a 99

Autobusové linky:

- U denních autobusových linek** došlo celotýdenně ke zkrácení rozsahu provozu o cca 10 až 20 minut, případně o posuny spojů na konci provozního dne v závislosti na konkrétních vazbách na linky metra A, B a C. Jedná se o následující výčet linek: 100, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 116, 118, 119, 120, 123, 124, 125, 128, 129, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 149, 150, 152, 154, 158, 159, 160, 161, 162, 165, 167, 169, 170, 172, 174, 175, 176, 177, 180, 181, 183, 184, 188, 189, 190, 191, 193, 195, 196, 197, 199, 200, 201, 202, 207, 213, 215, 225, 229, 231, 241, 244, 245, 246, 248 a 250.
- K analogické úpravě došlo rovněž u příměstské linky 312.
- Linky 130, 151, 172, 185, 230, 247 jsou ve večerním období v provozu do ukončení provozu podle pravidelného jízdního řádu pro trvalý stav do cca 0:00 hod. (březen 2020).
- U nočních autobusových linek** došlo celotýdenně k dřívějšímu zahájení rozsahu provozu (o cca 20 až 30 minut) v závislosti na ukončení provozu denních autobusových linek. Jedná se o následující noční linky: 901, 902, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 915 a 916.



Letní novinky

FAN SHOP



PLÁŽOVÁ TAŠKA S MOTIVY:

- linek pražského metra
- tramvaje Tatra T6A5
- tramvají a autobusů

Materiál: 100% polyester s plátňovou vazbou
 Rozměry: 40 x 40 cm, popruh 50 x 3,5 cm
 Včetně taštičky na drobnosti nebo složení tašky
 Oboustranný potisk



PENÁL VE TVARU VOZU METRA S MOTIVEM EČS

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


Orientační rozměry:
 21 x 7,5 x 7 cm (Š x V x H)

MODRÁ KRAVATA S POTISKEM AUTOBUSŮ KAROSA ŘADY 900

Materiál: 100% polyester
 Délka: 150 cm
 Šířka v nejširším místě: 8 cm



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 Veveslavín a nově i na Andělu. Část kolekce je v nabídce přímo v Infocentru Můstek.
 Nově dodáváme do Balíkovny. 



Dopravní podnik
 hlavního města Prahy