

DP

kontakt

ZAČÍNÁ TU BÝT HORKO
NASADIT PŘILBY, STAVBA ZAČÍNÁ!

PTEJTE SE, RÁDI ODPOVÍME



8. ROČNÍK TURNAJE V MALÉ KOPANÉ O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

Sobota 17. 9. 2022

Hřiště FK Motorlet Praha

Forma malé kopané 5 + 1
s účastí min. jedné ženy v týmu

Pořadí 8. ročníku:

- METRÁČCI** (Ladislava Kučerová, Jan Moravec, Aleš Kolek, Martin Časar, Michael Novoveský, Dominik Rejhon, Vojtěch Rozehnal, Jan Kubát a Jaroslav Ptáček)
- Mafiáni**
- Vozovna Kobylisy**
- loskabelos**
- VD TEAM**
- Dycky Vokovice**
- Kontrolér Střešovice**

Více fotografií na intranetu DPP



GENERÁLNÍ ŘEDITEL PETR WITOWSKI PŘEDÁVÁ POHÁR PRO NEJLEPŠÍHO STŘELCE TURNAJE ZA 20 BRANEK DOMINIKU REJHONVI Z TÝMU METRÁČCI

Foto: Václav Holíč



DP
kontakt

OBSAH 9 / 2022

LISTÁRNA

4

AKTUÁLNĚ

5 – 7

PORTRÉT

8 – 9 ZE VŠECH KOUTŮ SVĚTA – III.

AKCE

10 NASADIT PŘILBY, STAVBA ZAČÍNÁ!

20 – 22 PTEJTE SE, RÁDI ODPOVÍME. NEJLÉPE TU ALE ZŮSTAŇTE

TÉMA

11 – 13 ZAČÍNÁ TU BÝT HORKO

UDÁLOST

14 – 16 PARTY V BRNĚ SE ZLATEM PRO PRAHU

PROJEKT

17 – 19 KONEČNÁ NENÍ KONEČNÁ

PEL-MEL

23 NOVINKY Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

VÝROČÍ

24 – 27 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE
60 LET TRAMVAJÍ T3 – 7. DÍL: ZROZENÍ LEGENDY T3

KALEIDOSKOP

28 – 29 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFIÍ A DOKUMENTECH

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

30 – 33 JAK SI AKTUÁLNĚ STOJÍ METRO VE SVĚTĚ?

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna
Petra Králová, řidička garáže Řepy

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, 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: 26. srpna 2022

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:

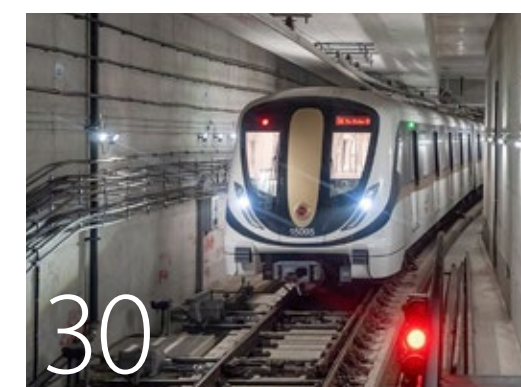
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.

Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

Přetisk jen se svolením redakce.

Jména vítězců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.

Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje



Z DOPISU STAROSTKY ČESKÉ OBCE SOKOLSKÉ GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP

Vážený pane řediteli,

v předchozích letech jsme již třikrát slavili Památný den sokolstva jako významný den ČR. Ke skutečně důstojnému a nepřehlédnutelnému průběhu oslav přispěli nejen členové Sokola ve svých jednotách, ale i mnozí další. Byli to například prezident republiky, který nechává při střídání stráží prezentovat sokolské historické prapory, řada hejtmanů a starostů, kteří ten den převyšují na své úřady sokolské vlajky, a samozřejmě i Vy, který jste souhlasil s umístěním sokolských vlaječek na prostředcích pražské MHD.

Tímto ještě jednou Vám i dalším zaměstnancům DP HMP, se kterými jsme v rámci projektu spolupracovali a kteří s projektem vlaječek nezištně pomohli, velmi děkujeme.

Tento náš společný počín byl sokolskou i nesokolskou veřejností nesmírně kladně hodnocen. Pro Českou obec sokolskou je taková podpora velkou odměnou a nabíjí nás další energií pro naši – ne vždy společensky i fakticky doceněnou – práci.

Se sokolským pozdravem a v úctě
Hana Moučková,
starostka České obce sokolské



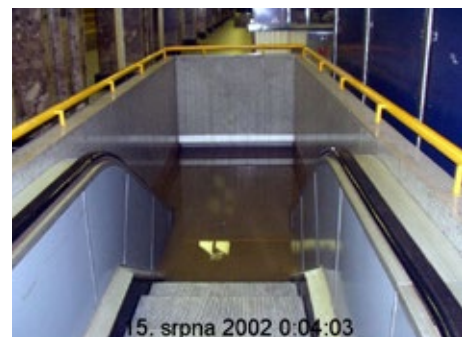
Vážená redakce,

v DP Kontaktu č. 5–6/2022 v části Historie MHD ve fotografiích a dokumentech byla zveřejněna nabídka firmy Partl-Frolík s úvahou, pro který podnik byl automobil určen. Podle tvaru, barevného provedení a také polohy a tvaru znaku na dveřích by se mělo jednat o automobilovou věžku na podvozku Mercedes pro Jablonecké elektrické dráhy se „SPZ“ O-LVIII-156 (a později Č84.525), která se nevrátila na konci války z Berlína.

Díky za zveřejňování těchto historických pokladů a přeji, ať se daří.
Ondřej Brouzda

POVODNĚ 2002 ZAMĚSTNANECKÝM OBJEKTIVEM

Na článek z minulého čísla k 20. výročí povodní v Praze reagoval Viktor Siegel, který od roku 1980 pracoval ve službě elektrotechnické pražského metra. Poznal své fotografie, čímž mu děkujeme za vnesení světla do jejich autorství a zároveň přikládáme z jeho archivu ještě jednu. Vznikla na Můstku pár minut po půlnoci ze 14. na 15. srpna 2002. Chvilku na to již pan Siegel jako poslední zaměstnanec musel stanici opustit. Jak nám přiznal, ještě více depresivní než sledování stoupající vody ve stanici bylo spatřit na panelu na dispečinku pár hodin poté, jak kontrolka stanice zfalověla, tedy že metro o ni tzv. přišlo.



Dobrý den, chtěl bych ocenit velmi profesionální přístup k cestujícím a plynulou jízdu řidiče. Pan řidič byl velmi laskavý, pomohl vozičkáři s nástupem do autobusu. Nás cestující zdvořile poprosil o uvolnění místa pro invalidní vozík a následně pomohl vozičkáři se v autobuse správně otočit. Celkově jsem se při jízdě v tomto autobuse cítil velmi komfortně. S takovým přístupem se u řidičů často nesetkávám, a proto jsem si dal práci sepsat tuto pochvalu. Doufám, že se k řidiči pochvala dostane.

Z odpovědi:

S obsahem podnětu jsme seznámili vedení garáže, kam je dotčený řidič pracovní příslušný. Vedoucí garáže tomuto zaměstnanci poděkoval za profesionální přístup a dobrou reprezentaci naší společnosti. Řidič za slova uznání též děkuje.

Děkujeme Vám, že jste si našel čas a o dobré práci vašeho zaměstnance nás informoval.



Dnes ráno mi vypadl v tramvaji mobil. Chtěla bych poděkovat operátorům infolinky DPP za vstřícné jednání, obratem se spojili s řidičem, poradili mi a pomohli najít řešení. Mluvila jsem se třemi různými operátory a všichni byli velmi milí a vstřícní. Mobil jsem měla zpět do dvou hodin. Zejména pak chci poděkovat panu řidiči z tramvaje č. 1, číslo 9298, že mobil našel a uschoval do chvíle, kdy jsem si ho vyzvedla. Moc díky!

BUS SALON ZLATÝ



Foto: Petr Hejma

Nejen DP kontakt okusil ocenění v prestižní soutěži Zlatý středník. V ročníku 2022 dosáhl na metu nejvyšší projekt BUS salon s Václavem Koptou. Stalo se tak v kategorii Auto-moto a doprava, kam tento seriál videí přihlásilo Sdružení dopravních podniků ČR. Bezprostředně po vyhlášení cen nám Václav Kopta řekl: „Vítězství ve Zlatém středníku mě pochopitelně moc potěšilo. Za úspěchem BUS salonu stojí především obrovské nasazení a profesionalita týmu Jirky Nevečeřala, který dokázal, že i ve skromných podmínkách může vzniknout cyklus, který zaujme nejen milovníky historie a městské dopravy, ale i běžného diváka. Nesmím zapomenout ani na duchovního otce salonu – Slavoj Dolejš, ředitele DP Českých Budějovic, který jeho vznik inicioval a prosadil jeho výrobu v SDP.“ Rozhovor s Václavem Koptou při dokončení BUS salonu jste si mohli přečíst v DP kontaktu č. 2/2022, videa se všemi představenými dopravními podniky najdete na YouTube. (pel)



Foto: Krolina Hubková

Dopravní podnik: 125 let

Fotografie provozních zaměstnanců je z roku 1897, je jí tedy přesně 125 let. Stejně jako Dopravnímu podniku, který byl pod názvem Elektrické podniky král. hl. m. Prahy založen 1. září 1897. Už 18 dní poté nový podnik slavnostně zahájil provoz na trati od Německého divadla (Státní opery) na Floru. K oficiálnímu zápisu podniku do obchodního rejstříku došlo až v červnu 1899. Část této listiny si můžete prohlédnout v Kaleidoskopu na str. 28. (red)

Modely opět mezinárodně

O víkendu 27. a 28. srpna 2022 proběhlo již druhé mezinárodní setkání tramvajových modelářů, kteří předvedli návštěvníkům své modely vozů Ringhoffer a ČKD Tatra velikosti HO a LGB. Své zastoupení měli modeláři nejen z Čech, ale také z Německa či Maďarska. Svůj model, ale z papíru si díky doprovodnému programu mohlo vystříhnout každé dítě. Zájem o výstavu byl značný, tak věřme, že si modeláři najdou cestu do střešovického muzea i příští rok. (kh)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Představenstvo DPP mělo v pořadí 17. zasedání v plánu 16. srpna, kdy schválilo zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí a pololetní aktualizaci plánu veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2022. Dále projednalo analýzu korupčních rizik podle ISO 37001 či podmínky výběrového řízení na pozici ekonomického ředitele. Na vědomí pak vzalo mj. zprávu o výkonu Pověřence pro ochranu osobních údajů za 1. pololetí 2022 a informace k volbám členů dozorčí rady volených zaměstnanci a ke kolektivnímu vyjednávání. Další zasedání se uskutečnilo 6. září a představenstvo na něm schválilo darování 20 tramvají a 2 autobusů na Ukrajinu, vyplacení zvláštní mimořádné odměny zaměstnancům DPP či realizaci výběrových řízení na

pozici ředitelů DPP. Projednalo také problematiku odstraňování graffiti v tramvajových vozech nebo informaci o podání návrhu na zahájení kolektivního vyjednávání o dodatku č. 2 Kolektivní smlouvy DPP. Dozorčí rada se ke svému letošnímu desátému zasedání sešla 31. srpna. Projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí 2022, byla seznámena mj. se situační zprávou o stavu projektu Komplexního bezpečnostního systému, s analýzou korupčních rizik podle ISO 37001 a plánem implementace ISO 37301 a ISO 37001 v DPP za rok 2022 a se zprávou o implementaci „otevřených dat“. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o kolektivním vyjednávání a o volbách členů dozorčí rady volených zaměstnanci. (red)



Foto: Petr Hejma

Setkání bývalých zaměstnanců Řep

Zavzpomínat a popovídat si. Nejen za tímto účelem pozval Dopravní podnik bývalé zaměstnankyně a zaměstnance garáže Řepy do středočeského muzea. Milé setkání se uskutečnilo 30. srpna 2022 u příležitosti čtyřicátin garáže. Při něm mohli přítomní nahlédnout kromě vlastní expozice i do depozitáře a zastavit se u autobusu Škoda 506 N, na kterém probíhají rekonstrukční práce, které jim popsala

Karolína Hubková. Vyslechnout si mohli i plány DPP v oblasti rozvoje vozového parku a trolejbusových tratí z úst vedoucího jednotky Provoz Autobusy Jana Barchánka. Pak už při občerstvení mohli dojít na zmíněné vzpomínky z dob, kdy se bývalé kolegyně a kolegové o rozvoj řepské garáže starali. Reportáž ze Dne otevřených dveří najdete na str. 20–22. (pel)

PŘÍPRAVA NA BEZOBSLUŽNÝ PROVOZ METRA

V polovině září prováděla společnost Siemens Mobility za spolupráce s provozními zaměstnanci Dopravního podniku měření přesnosti zastavení ve stanici vlaků metra typu M1 jedoucích v režimu automatického vedení vlaku (RAV). V tomto režimu je jízda vlaku včetně zastavení ve stanici plně v režii zabezpečovacího zařízení MATRA PA-135 a řídicího systému vlaku.

Měření probíhalo ve vybraných stanicích linky C – Muzeum, I. P. Pavlova a Letňany během ranní přepravní špičky. Motivací pro toto měření bylo získání dat pro připravovaný projekt modernizace dopravního systému na této nejstarší lince pražského metra, pro kterou je plánován plně bezobslužný provoz zahrnující nové automatické soupravy a nástupištní stěny s dveřmi ve stanicích. Pro správnou funkci dopravního systému je nutné přesné zastavení vlaku ve stanici tak, aby staniční dveře a dveře soupravy byly proti sobě a nebyl omezen plynulý výstup a nástup cestujících. Vzhledem k tomu, že se během počáteční fáze modernizace předpokládá smíšený provoz nových automatických vlaků společně se stávajícími vlaky typu M1, je nutné prověřit schopnost stávajících vlaků zastavit přesně ve stanicích. Naměřená data budou vyhodnocena a poslouží pro další postup projektu. (tum)

Koleje na Václaváku za pět let

Dopravní podnik hledá zhotovitele stavby tramvajové tratě na Václavském náměstí a s ní souvisejících úprav veřejného prostoru. Jedná se nejen o výstavbu cca 600 metrů dlouhé dvojkolejné tramvajové tratě a úpravu navazujících ploch v nezbytném rozsahu, ale také o opravu stropní desky vestibulu stanice metra Muzeum, dále vybudování retenční akumulární nádrže na dešťovou vodu a výsadbu nového stromořadí. Předpokládaná hodnota veřejné zakázky činí 1,252 miliardy korun. DPP předpokládá zahájení výstavby v první polovině příštího roku, měla by trvat maximálně 4 roky. (red)



CO BUDE JEZDIT NA PETŘÍN?

Vítězem mezinárodní soutěže na novou podobu vozidel lanovky na Petřín se stalo studio Anna Marešová Designers, které je také autorem konceptu tramvaje T3 Coupé. Na druhém místě skončil společný návrh rakouských studií Spirit Design, Döllmann Design a Architektur ZT. Třetí místo obsadil návrh českého studia Aufeer Design ze skupiny Matador Group. Na čtvrté příčce se umístil koncept mnichovské designérské kanceláře N+P Innovation Design. O vítězi rozhodovala pětičlenná porota, jejímž předsedou byl Ivan Dlabač, vedoucí ateliéru průmyslového designu na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze. Dalším krokem projektu modernizace lanovky na Petřín bude příprava veřejné zakázky na nákup nových vozidel, kterou DPP plánuje vyhlásit do konce letošního roku. Její součástí bude právě vítězný návrh designu vozidel. První cestující by se zmodernizovanou lanovkou na čí z Petřína mohli svést na konci roku 2024. (red)

NOVÝ HLAS MHD S PODPÍSEM

Téměř 1900 názvů zastávek na území Prahy, přes 1400 provozních hlášení a přes 7 tisíc zastávek mimopražských. Taková porce hlášení čeká ve studiu na hlas Jana Vondráčka, herce a dabéra, který podepsal smlouvu s Dopravním podnikem v přízemí jeho sídla, v bistro Mezi řádky. Jan Vondráček nám prozradil, že ani nečekal tak velký zájem médií a také ohlasy množství kamarádů, kteří mu vyjadřovali podporu. Na práci se hodně těší, rád by využil zkušenosti, které má nejen s dabingem, ale i s nahráváním reklam či hlášek pro operátora, kde je třeba i při opakovaných nahrávaních po delším čase navázat na shodnou úroveň hlasu. (pel)



Foto: Daniel Šabík

Změny u linek autobusů od 28. září

V souvislosti s otevřením nového pavilonu goril v pražské zoo dochází od středy 28. září 2022 k trvalým změnám v linkovém vedení autobusů. Dochází ke **změně názvů zastávek autobusů**:

- Zoologická zahrada – nový název: ZOO Praha-Troja
- Sklenářka – nový název: ZOO Praha-Sklenářka.

Změny v provozu autobusů:

- **Linka 112** je vedena pouze v trase Nádraží Holešovice – ZOO Praha-Troja (je ukončena u hlavního vchodu do ZOO Praha). Do zastávky Podhoří lze využít posílené spoje nové autobusové linky 234.
- **Linky 235 a 236** nezajíždějí k hlavnímu vchodu do ZOO Praha. **Ruší se pro ně zastávky:** ZOO Praha-Troja (obousměrně) a Botanická zahrada Troja (směr Nádraží Holešovice).
- Zavedena je **nová autobusová linka 234** v trase Nádraží Holešovice – Trojská – ZOO Praha-Troja – Botanická zahrada Troja – ZOO Praha-Sklenářka – Podhoří. (red)



Foto: Václav Holíč

Kinobus 2022 v cílové pásce

Patnáctý ročník svého letošního turné uzavřel Kinobus DPP ve čtvrtek 8. září. Při návštěvě 11 míst s nabídkou dvaceti filmů byl nucen kvůli letní bouři zrušit pouze jednu projekci z celkových 44. Nejvíce diváků přivábily české snímky: Zabíják & bodyguard při projekci na Proseku (596 diváků), následoval Vyšehrad fylm v Letňanech (568) a Srdce na dlani opět na Proseku (560). Celkem si za Kinobusem našlo cestu téměř 10,5 tisíce diváků, kteří i letos mohli přispět na dobročinnou akci – SOS dětské vesničky. (red)

Za Václavem Havlíkem

V srpnu 2022 nás ve věku 73 let opustil pan Václav Havlík, který spojil svůj život s pražskými tramvajemi. K Dopravnímu podniku hl. m. Prahy nastoupil v září 1964 jako učeň. Po absolvování podnikového středního odborného učiliště nastoupil v létě 1967 jako elektromechanik do vozovny Vokovice. Nadále pokračoval ve studiu nejprve na střední všeobecně vzdělávací škole pro pracující a návazně na elektrotechnické průmyslovce. Od roku 1976 působil ve vokovické vozovně jako mistr, později od roku 1988 jako vrchní mistr. V dubnu 1993 se stal vedoucím vozovny Žižkov, kde zažil počátky postupné obnovy provozních areálů po letech chátrání i první vlašťovky modernizace vozového parku. Ze Žižkova přestoupil Václav Havlík od července 2000 na pozici vedoucího Opravny tramvají v Ústředních dílnách v Hostviřích, kde zúročil dlouholetou průpravu v údržbě a opravárenství tramvajových vozidel. V Opravně tramvají tehdy vrcholila mimořádně rozsáhlá přestavba spojená s modernizací staveb i technolo-

gií, tomu však předcházelo období stagnace, podfinancování a omezování údržby vozového parku. Modernizované provozy však přinášely naději na změnu. Postupně byl v nové opravně rozběhnut racionálně navržený a ze zpětného pohledu velmi úspěšný modernizační program tramvají T3 a KT8D5 i přepracovaný rozsah periodických prohlídek PO. Tyto akce přinesly zásadní zlepšení technického stavu pražských tramvají i překlenutí období očekávání nových nízkopodlažních tramvají a následně i jejich dětských nemocí. Opravna si úspěšně osvojila mnohé nové technologie a zavedla systém řízení jakosti dle normy ISO 9002, resp. později ISO 9001. Václav Havlík v tomto procesu sehrál důležitou roli. Kolegové z jednotky Správa vozidel Tramvaje na Václava Havlíka vzpomínají jako na profesionála s velkým smyslem pro humor, přirozenou autoritou a kamarádským přístupem. Svou práci měl velmi rád, stejně jako svou chalupu na Šumavě, která mu byla druhým domovem. Do důchodu odešel v roce 2012.



VÁCLAV HAVLÍK NA SNÍMKU ROBERTA MARY PŘI KŘTU OPRAVENÉHO HISTORICKÉHO VOZU T3 Č. 6102 VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE 25. 9. 2003



ZE VŠECH KOUTŮ SVĚTA



Z KRÁSNÝCH MĚST, LESNATÝCH OBLASTÍ, VYSOKÝCH HOR NEBO ÚRODNÝCH LÁNŮ. ZAMĚSTNANCI DOPRAVNÍHO PODNIKU POCHÁZEJÍ Z RŮZNÝCH KOUTŮ SVĚTA. KAŽDÝ SI V SOBĚ NESE KOUSEK SVĚHO DOMOVA, A PROTO VÁM PŘINÁŠÍME POSLEDNÍ DÍL SERIÁLU O NAŠICH ZAHRANIČNÍCH KOLEGYNÍCH A KOLEZÍCH, KTERÍ PŘEDSTAVUJÍ SVÉ RODNÉ ZEMĚ.

1. Z jakého jste města a země?
2. Jak byste krátce popsal svou rodnou zem?
3. Co je typické pro obyvatele vaší země?
4. Jaké typické jídlo z vaší rodné země byste doporučil a proč?
5. Měl jste pozitivní vztah ke své současné profesi již od dětství?
6. Co vás na vaší profesi nejvíce baví?
7. Vaše motto?



Dodo Ayaz Soomro – řidič tramvaje

- 1) Pocházím z města Karáčí, které je největším městem Pákistánu.
- 2) Pákistán je krásná země. Od moře na jihu až po osmitisícové hory na severu. Bohužel kvůli vlivu armády chudá.
- 3) Lidé jsou velmi pohostinní a mají na všechno spoustu času.
- 4) Čechům bych přál ochutnat všechna jídla Pákistánu, jelikož je to velká země a každý kraj má svá specifická jídla. Ale abych byl stručný, tak hlavně doporučuji ochutnat biryani. Je to jídlo podobné rizotu.
- 5) Mám rád řízení od dětství, ale k tramvajím jsem získal vztah až po příjezdu do tehdejšího Československa. V Pákistánu totiž tramvaje nejezdí.
- 6) Těžko říct, obecně svoji práci rád vykonávám. Jsem rád, že každý den je jiný, žádný stereotyp.
- 7) Užijte život plnými doušky.

Antonio Flavio – řidič autobusu

- 1) Luanda, Angola.
- 2) Plným názvem Angolská republika. Je to stát, který najdete na jihu Afriky s 1600 km dlouhým pobřežím Atlantiku. Na severu sousedí s Konžskou demokratickou republikou a exklávou Cabinda s Konžskou republikou, na východě se Zambií a na jihu s Namibií.

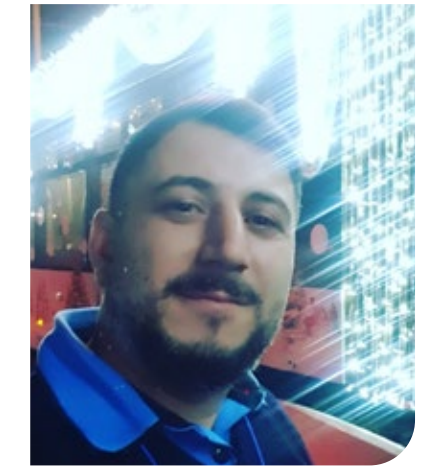


Edmon Aslanyan – řidič tramvaje

- 3) Těžko se definuje, co je typické pro Angolana, protože je zde více než jen jeden národ a každý má v oblíbě něco jiného. Společně může být třeba to, že se rádi navzájem navštěvují, a to hlavně v rámci rodiny. Dělají společná sezení, rádi spolu jedí a radují se z mála.
- 4) V Luandě lidé rádi jedí mufete. To je ryba, která se udí ve všem vnitřnostmi. Hodně se jí také fufu, což je kaše, která samotná nemá výraznou chuť, ale jí se spolu s omáčkami různých druhů, třeba i pikantními.
- 5) Jako každý malý kluk i já jsem měl rád autíčka, kamiony a autobusy. Chtěl jsem být mechanik všeho, co jezdí.
- 6) Líbí se mi, že mezi tolika lidmi, které každý den svezu, se najde i pár lidí, kteří ocení práci řidiče a že pro ně dělám něco důležitého. Rád dělám lidem radost.
- 7) Nedělej někomu něco, co bys nechtěl, aby bylo děláno tobě. Jsem rád za každý den v životě.

Edmon Aslanyan – řidič tramvaje

- 1) Jsem z Arménie, z města Vanadzor.
- 2) Historie, bohatá kultura, krásná příroda. První křesťanský národ na světě.
- 3) Arméni rádi oslavují, jsou pohostinní, milují kuchyni, přátele a svoji rodinu.
- 4) Češi mají rádi maso, takže bych doporučil shashlik, což je druh kebabu. Naše kuchyně je hodně bohatá a jsem si jistý, že Češi budou mít rádi úplně všechno. Víím to,



protože mám mezi Čechy hodně kamarádů, kteří byli na našich oslavách.

- 5) S tramvajemi jsem se seznámil až v Čechách, ale nelituji.
- 6) Určitě to je jízda, hlavně po historické části Prahy. Nejlepší výhled, který můžete zažít.
- 7) Když se chce, je možné všechno.

V seriálu Ze všech koutů světa jsme již představili:

Dawida Sipiora z Polska, řidič tramvaje

Ozana Kaymaka z Turecka, řidič autobusu

Jelenu Guskovou z Kazachstánu, řidičku tramvaje

Sanju Džombu ze Srbska, řidičku tramvaje

Georgije Grigorjeva z Moldavska, strojvedoucího metra

Ivana Bigunenka z Ukrajiny, řidiče tramvaje

Více v DP kontaktech č. 5–6 a 7–8

Znáte kolegu či kolegyni ze zahraničí? Chcete se podělit s ostatními o recept na zahraniční jídlo? Napište na: internikominikace@dpp.cz

NASADIT PŘILBY, STAVBA ZAČÍNÁ!



VIZUALIZACE VOZOVNY HLOUBĚTÍN
ZDROJ: METROPROJEKT

Začátkem září 2022 byla v Praze po více než 70 letech zahájena výstavba nové vozovny – v Hloubětíně. Nejviditelnější částí nové vozovny bude hala, která bude mít dvě části: **deponovací** s kapacitou 61 článkových tramvají délky až 32 metrů a **opravářenskou** se šesti stanovišti s kapacitou až 12 vozidel. Kromě haly budou postaveny i další dvě budovy pro podnikové provozy:

- Vrchní stavbu, která realizuje údržbu, opravy a rekonstrukce tramvajových tratí
- Vnitropodnikovou dopravu, která zde bude mít servisní zázemí pro nákladní a speciální automobily DPP.

Modernizací projde i stávající hala denního ošetření. Přestavbou projdou také všechny stávající komunikace, odstavné a parkovací plochy či plochy zeleně v areálu vozovny.

Novou, kapacitnější a moderně vybavenou vozovnu postaví firmy VCES z francouzské skupiny Bouygues Construction a Chládek a Tintěra, Pardubice.

Předpokládané celkové náklady na výstavbu nové vozovny Hloubětín jsou téměř 1,9 miliardy korun. DPP očekává zprovoznění vozovny ve druhé polovině října 2024. ■



ZAČÍNÁ TU BÝT HORKO

Průměrná teplota na Zemi se od průmyslové revoluce výrazně zvýšila a poslední dekáda (2010–2019) byla nejteplejší v historii. Průměrná globální teplota je dnes až o 1,03 stupně Celsia vyšší než na konci 19. století. Vědci považují zvýšení o 2 stupně ve srovnání s úrovní před industrializací za práh s nebezpečnými a katastrofickými důsledky pro klima a životní prostředí.

Celý svět a EU věnují nalezení cesty zpět mnoho úsilí, např. Zelená dohoda pro Evropu, Kjótský protokol, Pařížská dohoda... Cíl je jasný – snížit emise skleníkových plynů a být klimaticky neutrální. S klimatickou změnou souvisejí extrémní projevy počasí. Vysoké teploty mají dopady na obyvatelstvo i na přírodu, třeba západ USA, Austrálii nebo letos i Evropu už několik let po sobě v letním období pustoší ničivé požáry.

Vysoké teploty se čím dál tím víc negativně projevují i ve městech, kde extrémní horko

SKONČILO LÉTO, JEDNO Z NEJTEPLEJŠÍCH. DEVATENÁCT Z DVACETI NEJTEPLEJŠÍCH ROKŮ BYLO ZAZNAMENANÝCH OD ROKU 2000, COŽ ZNAMENÁ, ŽE KLIMATICKÁ ZMĚNA JE NEODDISKUTOVATELNÝ FAKT. JAK ZMĚNA KLIMATU OVLIVŇUJE VEŘEJNOU DOPRAVU? JAKÝMI OPATŘENÍMI SE ZABÝVAJÍ KOLEGOVÉ V LONDÝNĚ NEBO V BARCELONĚ?

může mít různé negativní dopady na systémy veřejné dopravy. Ve vozidlech mohou vysoké teploty snížit komfort cestujících i spolehlivost elektroniky. Kolejová infrastruktura je díky vysokým teplotám velmi namáhána a dochází k deformaci kolejnic až o 30 cm na 1 km kolejnice. Natíráním kolejnic ve venkov-

ním prostředí na bílou barvu se sníží jejich teplota v horkých dnech až o 10 stupňů, neboť díky bílé barvě absorbuje kolejnice méně tepla a snižuje se riziko vybočení a deformace.

Veřejná doprava a její zákazníci, cestující, jsou na nepohodlí při svých cestách velmi citliví.



NOVÁ PRŮCHOZÍ KLIMATIZOVANÁ SOUPRAVA INSPIRO LONDON SPOLEČNOSTI SIEMENS PRO LONDÝNSKOU LINKU PICCADILLY
ZDROJ: BBC.COM

S ohledem na změnu klimatu se tak veřejná doprava přizpůsobuje rostoucím teplotám. Od zlepšení komfortu cestujících přes použití umělé inteligence až po ochlazování samotných tratí se sektor veřejné dopravy rychle přizpůsobuje zejména vlnám veder.

Londýn: testy v metru

Důsledky rostoucích teplot v důsledku klimatických změn jsou v metropoli nad Temží rozsáhlé a rozmanité. Ve stanicích londýnského metra, které jsou mělce pod uliční úrovní, nebyla letos v létě výjimkou teplota 35 stupňů Celsia.

Dopravní podnik *Transport for London* testuje chladicí systém pro snížení teplot na nástupišťích metra. Důvod je nasnadě. Londýnské metro zažívá s každou vlnou rekordních teplot prudký pokles cestujících. Nová technologie by mohla pomoci chránit infrastrukturu před budoucím zvýšením teploty a udržet zaměstnance a cestující v bezpečí a pohodlí. Chladicí systém funguje tak, že cirkuluje studená voda kolem potrubí v zakřivené kovové konstrukci, zatímco mezerami v panelech je vháněn vzduch běžným ventilátorem průmyslové velikosti. V laboratorních podmínkách byl zaznamenán pokles teplot o 10 až 15 stupňů.

Pokud bude testovací provoz úspěšný, projekt se rozšíří na pět stanic na lince Piccadilly (Green Park, Holborn, Knightsbridge, Leicester Square a Piccadilly Circus). V dlouhodobém horizontu by mohl být chladicí systém zaveden na linkách Bakerloo, Central, Jubilee, Northern, Piccadilly, Victoria, Waterloo a City.

Do roku 2025 budou navíc na lince Piccadilly nahrazeny stávající vlakové soupravy klima-

tizovanými průchozími soupravami s větším prostorem a obecně kvalitnější dostupností. Nové soupravy na této lince zvýší počet vlaků za hodinu na počet 27 v roce 2027, intervaly mezi vlaky se zkrátí až na 135 vteřin.

Barcelona: inteligentní ventilátory

Linky 1 až 5 metra v Barceloně, které přepraví 95 % všech cestujících, od července 2022 zkoušejí chytrou regulaci ventilace v síti metra s cílem zlepšit podmínky cestování, hygienu a pohodlí cestujících ve stanicích. Tento projekt dopravního podniku *TMB Transports Metropolitans de Barcelona* navazuje na předchozí aktivity provedené na lince 1 k ověření důležitosti dynamického řízení ventilace, kterými se podařilo snížit okolní teplotu.

Projekt využívá platformu umělé inteligence RESPIRA, která dokáže snížit tepelný index cestujících a pracovníků metra s tím, že definuje několik kritérií (teplota, vlhkost, kvalita vnitřního vzduchu ve stanicích, spotřeba elektrické energie) v reálném čase. Tato data používá dynamický algoritmus k předpovídání podmínek prostředí uvnitř stanic v závislosti na předpovědi počasí, předpokládaném množství cestujících a dalších faktorech. Poté aplikuje režim provozu na každý ventilátor s cílem zlepšit tepelný index a zároveň minimalizovat spotřebu elektrické energie.

Linky 1 až 5 v Barceloně čítají 187 staničních ventilátorů a 142 tunelových ventilátorů. V současné době se provádí některé přípravné práce, vývoj nových funkcí pro dálkové ovládání pevných instalací a vybavení části sítě čidly na teplotu a vlhkost. Chytré řízení ventilace maximalizuje množství čerstvého

vzduchu zvenčí, což je opatření, které přispěje k vyšší hygieně uvnitř sítě metra a sníží případně i riziko šíření koronaviru a dalších mikroorganismů.

Boj proti extrémnímu vedru v MHD:

- udržování bezpečnosti systémů
- minimalizace narušení provozu
- poskytování pohodlí cestujícím



CHLADICÍ PANEL VE ZKUŠEBNÍM PROVOZU VE STANICI LONDÝNSKÉHO METRA HOLBORN
ZDROJ: RAILADVENT.CO.UK



POHLED NA STROPNÍ PRŮDUCHY STANIČNÍ VENTILACE V BARCELONSKÉM METRU
ZDROJ: CRONICAGLOBAL.ELESPANOL.COM

Berlín: počasí vers. počty jízdenek

Trochu jiný úhel pohledu na problematiku klimatické změny umožňuje zkušenost z Berlína. V uplynulém období byly publikovány závěry ze studie, která se zaměřila na to, jak počasí ovlivňuje využití MHD v Berlíně. Analýzou více než tříletých údajů o hodinovém prodeji

vstupenek se ukazuje, že nejdůležitějším faktorem ovlivňujícím prodej jízdenek je aktuální venkovní teplota. Teploty pod -5°C vedou v Berlíně v pracovní dny k nárůstu prodeje jízdenek až o 30 %, zatímco v horkých dnech, kdy venkovní teplota převyšuje 28°C , počet cestujících klesá až o 5 %.

Atmosférické srážky v kapalném i pevném stavu zvyšují počet prodejů v pracovní dny

až o 5 %. O víkendech jsou nejnižší čísla prodeje jízdenek spojena se sychravým, velmi chladným nebo naopak velmi horkým počasím. Dalším faktorem ovlivňujícím prodej jízdenek na MHD je délka slunečního svitu, zatímco vítr a sněžení podle všeho nehrají při prodeji vstupenek v Berlíně roli.

Ze studie vyplynulo, že je možné předpovídat prodej jízdenek v závislosti na datu, čase a povětrnostních podmínkách pomocí statistického modelu. Specifické podmínky berlínské MHD ukázaly, že na určených trasách veřejné dopravy může být vliv počasí na počet cestujících mnohem silnější, než je pro Berlín typické.

Stejně jako v Praze s vyššími teplotami roste počet cestujících například na lince 112 do ZOO, v Berlíně jde o autobusovou linku vedoucí na veřejnou pláž. S každým stupněm zvýšení teploty se počet cestujících na této lince zvyšuje přibližně o 30 %.

BERLÍNSKÁ TURISTICKÁ LINKA 100. DVOUPATROVÉ AUTOBUSY MAN (NA SNÍMKU) POSTUPNĚ NAHRAZUJÍ KLIMATIZOVANÉ VOZY ENVIRO500 OD SKOTSKÉHO ADL
ZDROJ: BERLIN.DE



Text: Milan Bárta
Foto: Tereza Bártová, Petr Ludvíček a DPMB



PARTY V BRNĚ SE ZLATEM PRO PRAHU

NA ZÁVĚR LETOŠNÍCH PRÁZDNIN USPOŘÁDALO BRNO VELKOU STREETPARTY NA ULICI LIDICKÁ S PŘEDSTAVENÍM VŠECH MĚSTSKÝCH FIREM. SOUČÁSTÍ PROGRAMU BYLA I SOUTĚŽ VE ZRUČNOSTI ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ Z ČESKÝCH A SLOVENSKÝCH MĚST. HLAVNÍ MĚSTO REPREZENTOVALA NIKOL PRAVDOVÁ S DANIELEM RAŠPLIČKOU.

Kromě stánků desítek společností včetně Dopravního podniku města Brna podél Lidické i v parku Lužánky viděly tisíce návštěvníků také defilé vozidel MHD a pestrou paletu techniky městských firem – popelářské vozy, sněhové pluhy, vodní cisterny, lesnickou techniku, vozidla hasičů, státní a městské policie, technických služeb a mnoha dalších.

Rozsáhlá party se poprvé konala před třemi lety – v roce 2019 si tuto organizačně náročnou akci vymysleli kolegové pro oslavy 150 let brněnské MHD. Úspěch přinesl poptávku po opakování, které se uskutečnilo až nyní po koronavirové pauze. Součástí streetparty byla i tentokrát soutěž zručnosti řidičů tramvají, na kterou byla pozvána smíšená družstva ze všech českých a slovenských měst provozujících tramvajovou dopravu.

Všech devět soutěžních týmů se v pátek 2. září 2022 setkalo na seznamovací plavbě parníkem po Brněnské přehradě. Zde všechny účastníky přivítal generální ředitel DPMB

Miloš Havránek a dopravní ředitel Jan Seitl. Generální ředitel popřál soutěžícím hodně štěstí a nazval všechny přítomné „velkou tramvajáckou rodinou“ bez ohledu na to, z jakého města přijeli. Někteří účastníci se již znali z předchozích soutěží, a tak na palubě vládla skvělá nálada. Během večera si jednotlivé týmy vylosovaly svoje startovní pořadí pro sobotní soutěž.

Losování bylo velice napínavé – nikdo nechtěl být první ani poslední. Losovalo se podle abecedy (s tím, že domácí tým losovat nebude a nějaké pořadí na ně zůstane) a nejdříve dostali přednost soutěžící ze Slovenska – Bratislava si vylosovala číslo 6 a Košice číslo 7, takže z pohledu soutěžících ta nejlepší. Následovalo „ostřelování“ okolí středu startovního pole – Liberec a Jablonec (5), Most a Litvínov (8), Olomouc (4), Ostrava (3) a Plzeň (2).

Zůstaly tedy týmy Prahy (Nikol a Daniel) a Brna (Ludka a Honza) a dvě startovní pozice – první a poslední. Členové obou týmů se znají z letošního mistrovství Evropy v Lipsku, jsou velice dobrými přáteli a během předchozích i současných soutěží se velice podporovali. Losování se ujala Nikol a pro náš tým vylosovala číslo 1 – vůbec nebyla nadšena! Na Brňáky tedy zůstala poslední startovní pozice. Kdyby takové losování napsal scenárista detektivky, všichni by to považovali za kýč – život však umí překvapit.



Z RUKOU PRIMÁTORKY MĚSTA BRNA MARKÉTY VAŇKOVÉ A GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPMB MILOŠE HAVRÁNKU PŘEVZAL PUTOVNÍ POHÁR PRO VÍTĚZE VEDOUcí TÝMU DPP MILAN BÁRTA A ŘIDIČI: NIKOL PRAVDOVÁ A DANIEL RAŠPLIČKA

do skupinek po dvou týmech pro praktické vyzkoušení na tramvajích-šalinách. Domácí obcházeli jednotlivé skupinky a předávali zkušenosti z provozu.

Soutěž byla jednokolová, řidič i řidička jeli zároveň, řidička po správné koleji, řidič po ne-

- zastavení na úsekovém děliči
- přesné zastavení čelem vozu na určeném místě.

Následovalo přepnutí tramvaje na jízdu vzad a poslední disciplíny:

- zastavení na úsekovém děliči při jízdě vzad
- rozjetí na maximální rychlost při zpětném pohybu (20 km/h)
- zastavení před překážkou pomocí maximální provozní brzdy.

Jedinou disciplínu, kterou jsme netrénovali, bylo puzzle – sestavení obrázku z dvanácti dílků na magnetické tabuli, to bylo pro všechny týmy překvapení. Návčik vypadal dobře a všichni se již těšili na odpoledne.

V 15:30 to vypuklo – náš tým se s odhodláním vydal na soutěžní trať. Diváci nevytvářeli úplně povzbudivou atmosféru, ale zaměstnanci DPMB zajišťující bezpečnost soutěžní tratě a ostatní týmy bouřlivě podporovali každou soutěžní dvojici. Po dojetí do cíle a složení puzzle náš tým ustanovil základní čas a bodový zisk. Jak do soutěže vstupovaly ostatní týmy a umísťovaly se za námi, rostlo napětí i nadšení našeho týmu. Opravdu jsme Brňákům přáli, aby na domácí soutěži získali ocenění. Nakonec to dopadlo tak, že náš tým zůstal po celou dobu soutěže (od losování až do konce poslední jízdy) PRVNÍ!

Z pohledu našeho týmu byly nejnáročnější disciplíny souběžná jízda a zastavení na úsekových děličích. Nicméně Nikol jako jediná ze soutěžících bodovala ve všech disciplínách!



V sobotu ráno se týmy přesunuly do vozovny Pisárky, aby si vyzkoušely jednotlivé disciplíny a seznámily se se soutěžními vozy – brněnskými Draky (EVO2). Nejdříve proběhla videoinstruktaž v učebně autoškoly a rozdělení

správné. Disciplíny byly následující:

- souběžná jízda
- odhadnutí jízdního profilu
- zastavení plošinou pro vozíčkáře na přesnost



Vyhlášení výsledků na pódiu a předání medailí za účasti primátorky města Brna, generálního a dopravního ředitele DPMB a ředitele Hvězdárny a planetária Brna bylo opravdovou třešničkou na dortu krásného sobotního dne. Zároveň nám byl předán putovní pohár, který

od minulé soutěže v roce 2019 měl v držení DP Ostrava. Večer se všechny týmy sešly v restauraci Zlatá loď a až do brzkých ranních hodin si předávaly dojmy a zážitky.

Chtěli bychom velice poděkovat organizátorům soutěže za příkladnou organizaci a super atmosféru během celého našeho pobytu. Těšíme se, že budeme moci náš Dopravní podnik opět reprezentovat na dalších podobných soutěžích.

Přehled držitelů putovního poháru soutěže družstev v jízdě zručnosti řidičů tramvají

- 1994 DP hl. m. Prahy
- 1995 DP měst Liberce a Jablonce n/N
- 1997 DP města Košice
- 1999 DP hl. m. Prahy
- 2001 DP měst Mostu a Litvínova
- 2003 DP města Košice
- 2005 DP hl. m. Prahy
- 2006 DP Bratislava
- 2007 DP města Brna
- 2009 DP Bratislava
- 2014 DP města Brna
- 2019 DP Ostrava
- 2022 DP hl. m. Prahy**



SYMBOLICKÉ PŘEVZETÍ PUTOVNÍHO POHÁRU Z RUKOU ZÁSTUPCE OSTRAVSKÉHO DP, VÍTĚZE Z ROKU 2019



SMÍŠENÉ SOUTĚŽNÍ TÝMY NA PŮDĚ BRNĚNSKÉ VOZOVNY PISÁRKY



HLAVNÍ VSTUP DO BUDOUCÍ STANICE DEPO ZLIČÍN V PODÁNÍ VÍTĚZNÉHO NÁVRHU ZDROJ: PETR STOLÍN ARCHITEKT

KONEČNÁ NENÍ KONEČNÁ

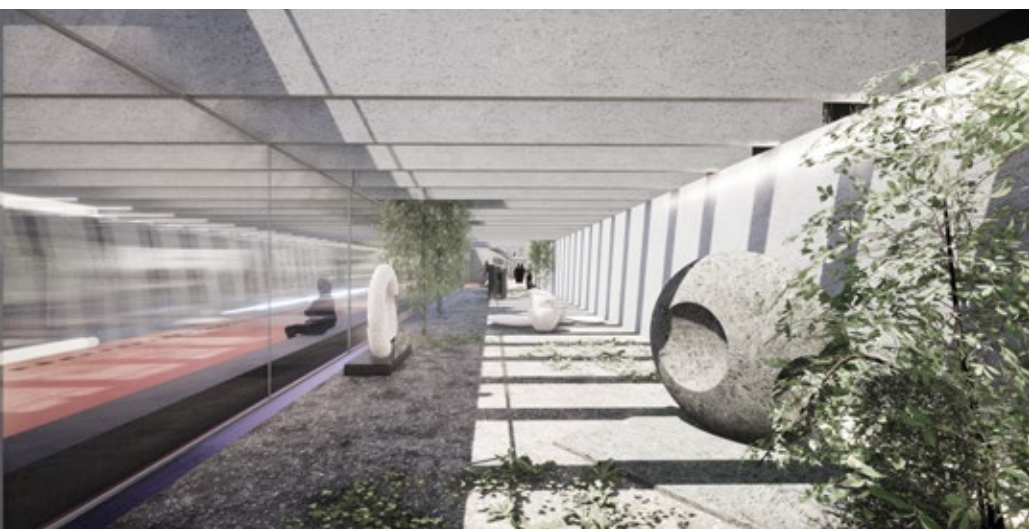
VÍTĚZEM ARCHITEKTONICKÉ SOUTĚŽE NA PODOBU PŘIPRAVOVANÉ STANICE METRA DEPO ZLIČÍN JE ATELIÉR PETR STOLÍN ARCHITEKT. NA DRUHÉM MÍSTĚ SE UMÍSTIL IVAN KROUPA ARCHITEKTI A NA TŘETÍM ČESKO-ŠVÉDSKÝ ATELIÉR LASOVSKY JOHANSSON ARCHITECTS.



NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE / ZDROJ: PETR STOLÍN ARCHITEKT



VIZUALIZACE VÍTĚZNÉHO NÁVRHU PETR STOLÍN ARCHITEKT – HLAVNÍ VSTUPNÍ PRŮČELÍ STANICE



VÝSTAVNÍ PATIO V ÚROVNI NÁSTUPIŠTĚ / ZDROJ: PETR STOLÍN ARCHITEKT



PRŮHLED NA STŘECHU STANICE Z HLAVNÍHO SCHODIŠTĚ / ZDROJ: PETR STOLÍN ARCHITEKT

Investor projektu architektonické soutěže: **Dopravní podnik hl. m. Prahy**

Vyhlašovatel a generální projektant stavby: **Metroprojekt Praha**

Spoluorganizátor: **Czechdesign**

Depo Zličín bude coby 62. v pořadí jednou z mála povrchových stanic pražského metra. Poslouží jako přestupní bod na linku metra B nejen řidičům parkujícím v novém parkovací domě P+R, ale také cestujícím z příměstských linek. Kromě toho bude obsluhovat okolní bytovou zástavbu, která se v nejbližších letech rozroste o další bytové domy v ulici Na Radosti.

Úkolem vítěze soutěže je nyní dokončení soutěžního návrhu formou architektonické studie. Na to naváže zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Dalším krokem bude zpracování dokumentace pro stavební povolení. V roce 2025 DPP plánuje vysoutěžít zhotovitele a v roce 2026 zahájit stavbu v koordinaci s připravovanou výstavbou parkovacího domu a nových autobusových zastávek.

1. místo: Petr Stolín Architekt

Návrh pracuje s terénem, přirozeným světlem a zelení. Stanice bude částečně zapuštěna do svahu, její střecha tak bude pochozí a stane se zároveň veřejným prostorem, který bude sloužit k pořádání výstav či dalších akcí. Řešení poroty oslovilo svým pavilonovým charakterem, propojením se zelení i provozním aspektem. „Konečná není konečná. Naším cílem bylo vybudovat dlouhodobě udržitelný a rozvojeschopný harmonický prostor. Výtvarné umění obsažené v nové stanici metra není pasivní, ale aktivně ovlivňuje místo,“ popisují autoři.

Soutěž probíhala v souladu se soutěžním řádem České komory architektů jako vyzvaná a dvoufázová. Všichni účastníci byli za své návrhy finančně oceněni. Vítězi náleží odměna 140 tisíc Kč, za druhé místo 120 tisíc a za třetí místo 100 tisíc Kč. Zbylí tři účastníci obdrželi za své návrhy odměnu každý 80 tisíc korun.



2. MÍSTO – VIZUALIZACE NÁVRHU IVAN KROUPA ARCHITEKTI – HLAVNÍ VSTUPNÍ PRŮČELÍ STANICE

Naším cílem bylo získat architektonický návrh stanice, který bude plně respektovat pravidla a potřeby provozu metra a který bude úsporný nejen z pohledu nákladů na její výstavbu, ale i na její samotný provoz včetně údržby či úklidů. Ostatně v současné době strmě rostoucích nákladů na energie je tento aspekt více než nabílední.

S vítězem pracujeme na adaptaci jeho architektonického návrhu do reality běžného provozu metra. Velmi oceňujeme jeho vstřícnost a pokoru, s jakou k celému projektu přistupuje. Jsme přesvědčeni, že se nám společnými silami podaří skloubit priority obou stran a výsledkem bude úsporná, skromná, udržitelná, k životnímu prostředí šetrná, ale přitom elegantní

a architektonicky zajímavá stanice metra.

Ondřej Krulíkovský,
vedoucí jednotky Stavby
a tratě metra DPP

3. místo: Lasovsky Johansson Architects

Nástupiště a vestibul v tomto návrhu jsou kryty pomocí střešní konstrukce, která se organicky vyvíjí nad úroveň přilehlého terénu. Střešní plocha je koncipována jako pobytový prostor pro veřejnost, kde se kombinuje zeď s pevnými plochami. Koncept výtvarného řešení nástupiště pracuje s interpretací geologických, archeologických, ale i historických vrstev a vychází z barevnosti řezu půdy a vrstev jednotlivých sedimentů. Osvětlení stanice je zamýšleno také jako plně integrované umělecké dílo. Má fungovat jako orientační prvek a zároveň vyvolávat emoce.

3. MÍSTO – NÁVRH OD LASOVSKY JOHANSSON ARCHITECTS – HLAVNÍ VSTUPNÍ PRŮČELÍ STANICE



2. místo: Ivan Kroupa architekti

Uměleckou intervencí v tomto konceptu tvoří prostor pro spontánní graffiti a označení stanice velkoformátovým písmem. Odvodnění vyhlídkových teras je koncipováno do lineární fontány v délce nástupiště. Porota tento návrh uznala jako minimalistický a utilitární. Stavba je navržena jako dvouúrovňová, přičemž horní úroveň tvoří plocha otevřené vyhlídkové terasy na kolejiště depa, místo setkávání. Terasa je zároveň zastřešením vestibulu a nástupiště stanice metra.

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

PTEJTE SE, RÁDI ODPOVÍME. NEJLÉPE TU ALE ZŮSTAŇTE

JAKOBY SI TO S AUTOBUSOVÝM PÁNEMBOHEM UMĚLI ŘEPŠTÍ DOMLUVIT. V SOBOTU 10. ZÁŘÍ 2022 VLÁDLO V PRAZE RYZE APRÍLOVÉ POČASÍ, ALE TADY, V AREÁLU JEDINÉ LEVOBŘEŽNÍ GARÁŽE NEPADLA ZA CELÝ DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ ANI KAPKA. KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ SE TAK MOHLI PLNĚ VĚNOVAT ODPOVĚDÍM NA ZVÍDAVÉ OTÁZKY MALÝCH I DOSPĚLÝCH NÁVŠTĚVNÍKŮ.



ŘIDIČ VLASTIMIL HYNAR

Jak přibory na slavnostní tabuli jsou na ploše v zákrytu vyrovnány všechny typy autobusů, provozované Dopravním podnikem. Ke každému z nich je řidička či řidič ochotný poskytnout informace. Jak nám u krátké sorky stojící řidič **Vlastimil Hynar** potvrzuje, nemíří otázky vždy jen k technickým parametrům vozů: „Dětem sice často opakují funkci jednotlivých tlačítek, ale dospělí dokážou ocenit náročnost práce řidiče v pražské dopravě a často přiznávají, že sami by toho nebyli schopni. Stejně si ale rádi sednou za volant a vyhlížejí ven přes všechna zrcátka. To jim pak popisují výhody této profese,“ usmívá se Vlastimil Hynar, který není na podobné akci nováčkem. Zažil dvakrát den otevřených dveří na Kačerově, jednou v Hostivaři a na Klíčově, podle toho, jaké autobusy bylo třeba na tu či onu garáž přivést. „Nevadí mi den strávit v palbě otázek. Také se rád podívám na jiné garáže a mezi jiné kolegy.“ Jezdíval také pendlí pro návštěvníky garáže, za řepskou garáž jezdí pendolino, jak někteří přezdívali lince AE. K ní dodává: „Mám to možná trochu jednodušší v tom, že vezu na dovolenou natěšené lidi na letiště a při návratu jsou ještě plní dojmů. Nejde o ty každodenní úspěšné cestující,“ dodává Vlastimil Hynar, 12 let věrný garáži Řepy.

To jeho kolegyně je úplným nováčkem – **Petra Králová** je řidičkou garáže Řepy od poloviny letošního dubna a hned se ochotně zařadila



PETRA KRÁLOVÁ, ŘIDIČKA

do programu DOD: „Netušila jsem, na co se lidi budou ptát. Ale co případně nevím, zeptám se kolegů a oni mi ochotně poradí. Musím říct, že je to velmi fajn akce.“ Petra pracovala jako řidička u rozvázkové služby. Když uvažovala o změně zaměstnání, potkala kamaráda, který již k Řepům patřil, a bylo to. „Řekla jsem si, že když to nevyzkouším, nebudu vědět, jaké to je. A zatím jsem velmi spokojená, možná víc, než jsem čekala. Je fajn, že i žen je na garáži docela dost. Zatím jezdím ty vozy a linky, které jsou mi přiděleny. Jsem za to ráda, alespoň si mohu vyzkoušet úplně všechno,“ dodává Petra Králová.

Pohled na autobus z druhé strany? To se dá přisoudit třeba **Josefu Pokornému**, mistrovi z denní dílny řepské garáže. Návštěvníci DOD se z pochopitelných důvodů nejčastěji ptají na zařízení, které nejvíce připomíná robota: „Slouží k výměně čelního skla na autobusu, kdy čtyři přísavky sklo udrží a pomocí ramen pak můžeme sklo přesně nastavit do rámu, kde se pak upevní. Nahrazuje to krkolomné stavění plošiny a složitou operaci z ní. Dělávali jsme to ideálně ve třech lidech a podstatně déle.“ A další nejčastější otázka? Kolik váží autobus, to se prý stále opakuje. Jak Josef Pokorný dodává, „vybavení servisů je dnes všude prakticky obdobné. Je ale dobře, když můžeme předvést nějakou novinku.“



JOSEF POKORNÝ A RADEK PATKA, MISTŘI ŘEPSKÝCH DÍLEN

To potvrzuje jeho kolega – mistr **Radek Patka**: „Upozornil bych také na nové soupravy elektrických zvedáků, které máme ve čtyř a šestisloupevém stání. Zvednutý autobus lidi hodně zajímá a samozřejmě náš nový přírůstek na výměnu skel, o kterém mluvil kolega.“ Radek Patka pracuje v dílnách třicet let a o změně neuvažoval. Chválí zejména pracovní kolektiv, hlavně po stránce mezilidských vztahů. Tento den nevidí jen jako prezentaci práce garáže, ale i jako šanci: „Rádi bychom, kdyby se třeba i z řad návštěvníků urodil někdo na pozici, na které se nám lidi nedostává: automechanik, autoelektrikář, lakýrník či klempíř.“

Zajišťuje výměny autobusů na trati, doveze porouchaný na garáž, když je třeba, povolá či

přímo řídí odtahové vozidlo. Říká, že taková práce je velmi rozmanitá, protože nikdy nevíte, jaký vůz budete řídit, s jakou závadou, kdy a kde se co stane. V Řepích je přes 300 vozů, takže se stále něco děje. To přitahuje **Jaroslava Kobru**, manipulačního řidiče. Jeho otec je řidič, automechanik, takže Jaroslava to od malička k technice přitahovalo: „Vyučil jsem se v ČSAD v Kralupech. Otec byl i v devické garáži, kam jsem v roce 1997 přišel na dílny. Později jsem začal jezdit, v roce 2004 jsme se po zrušení



MANIPULAČNÍ ŘIDIČ JAROSLAV KOBR

stěhovali sem do Řep.“ Mezitím měl „pauzu“ u kolejí na Vrchní stavbě, kde jezdil s legendárním vozem V3S, pak s Unimogem. „Ale jsem zpět v Řepích, teď i jako zástupce garážmistra,“ pokračuje Jaroslav Kobra a dodává: „Člověka to musí bavit a mít k technice vztah. Největším miláčkem je teď nový odtahový vůz Tatra Phoenix, ke kterému máme třeba i nové elektrické kladivo. Rádí to lidem předvedeme. U tatrovky jsou třeba překvapení z výšky, do jaké řidič šplhá, zajímají se o motor. Některým pak nejde na rozum auto na pneumatikách s koly na koleje, tedy dvoucestné vozidlo kolegů z JDCT.“

Ve výpravné garáži narazíte na usměvavé pány v košilích s funkčním označením. Ten s výlozkami zástupce vedoucího směny dispečinku je **Robert Mück**. Nejde o nic jiného, než o prezentaci AUDISu, řídicího a informačního systému. Systému notoricky známého, ale stále přitahujícího desítky zvědavců. „Třeba jim rozbalíme konkrétní linku a vysvětlujeme, co se na silnici právě odehrává a o my jako dispečeri můžeme udělat,“ vysvětluje Robert Mück. Prozrazuje, že nechodí jen návštěvníci, ale i kolegové – dispečeri mu mohou ukázat, jak včera na lince jezdil, vidí celou svoji směnu na mapě. „AUDIS ale nelze brát jako persekuci, ale jako pomocníka a podporu. Někdy po dopravní nehodě může být řidič ve stresu a není třeba ani schopný nahlásit přesné místo. My mu můžeme pomoci,“ říká a doplňuje: „Jsem tu přes dvacet a můžu porovnat dobu minulou a současnou. Když dnes

Okno z dopravního světa připravil:
Zdeněk Bek



ZÁSTUPCE VEDOUČÍHO DISPEČINKU
ROBERT MÜCK

vidíte jednotlivé vozy 'na provázku' před sebou, víte, že můžete reagovat na nenadálé situace, zpoždění ve špičkách např. nasazením operativní zálohy, aby byli cestující obslouženi, to je přednost." A dnešní sobota? Je tu již poněkoliště: „Je to zase jiná práce, než služba na dispečinku. Přijďte tu na jiné myšlenky úplně stejně, jako když jdu řídit na linku za Klíčov, kde si to opravdu užívám.“

Kolega, technický dispečer **Pavel Matějka**, potvrzuje, co lidi nejvíce přitahuje – blikající panel. „Trpělivě vysvětlujeme, k čemu slouží a co nám systém umožňuje, mj. zda s námi vůz komunikuje, zda si nenadělá. Ukazujeme jim možnosti nastavení filtrů pro pohled na celkový provoz.

Vysvětlujeme, že když je např. třikrát po sobě vůz více jak půl minuty nadjetý, posíláme zprávu. V opačném případě voláme přímo na vůz. Dožíváme, že řidiči nám hlásí veškeré problémy s vozem, překážky na vozovce, dopravní nehody, zpoždění, zdravotní komplikace. Náš úkol je starat se, aby se dodržoval jízdní řád.“ Pro dispečery nastává jiná situace v pražských dopravních špičkách: „Při zpoždění více jak deset minut začínáme vozy dispečersky řídit – každý mi z konečné zavolá a dostává pak individuální časy odjezdu. Už nejde o jízdní řád, ale o intervaly. Obecně dě-



PAVEL MATĚJKA, TECHNICKÝ DISPEČER

láme vše pro to, aby výpadek pro cestující byl co nejmenší,“ potvrzuje Pavel Matějka a uzavírá: „Jsem na autobusovém dispečinku dvaadvacátým rokem a téměř stejnou dobu chodím i na dny otevřených dveří, máme dobrou partu. A když se někdo zajímá více, je šance, že třeba někdy k této práci přejde.“

Řidičem jsme začali, řidičem skončíme. **Ondřej Nestor** je u DPP pátým rokem, proto se stále považuje za nováčka. Jezdívá pro kancelář-



ONDŘEJ NESTOR, ŘIDIČ

ské potřeby, pak 14 let s taxikem. „Prahu tedy dobře znám a s přibývajícím lety jsem se začal pomalu poohlížet po zadních kolečkách. Z taxikářiny znám totiž doby, kdy se třeba nelítalo kvůli islandské sopce, samozřejmě pak kvůli covidu. A asi jako poslední kapka byl vznik nových taxi-služeb. Takže volba byla jasná, dnes jsem za řízení u DPP rád, to říkám na rovinu. Nejčastěji jsem na solarisu, chválím jízdní vlastnosti a pohodu jízdy. A provoz ve městě? Po těch letech mě jen tak něco nerozhází.“ Na otázky tu dnes neodpovídá sám – k ruce má 15letého pomocníka, studenta SPŠD Matěje Fišeru, jehož matka řídí v Hostivaři. „Matěje autobusy a doprava vůbec nesmírně baví. O celé Praze ví víc než já jako řepský řidič, tak ho tu mám k ruce pro případ zvláštních dotazů,“ dodává pochvalně Ondřej Nestor.

Spokojený, milý a ochotný zaměstnanec je největší reklamou zaměstnavatele. A trefí-li se svými odpověďmi do noty jedinému návštěvníkovi, který zauvažuje změnit dres za košili s preclíkem, udělá víc práce, než tisíce potíštěných letáků. ■



Foto: FB PMDP

Vozovna na Slovensku se blíží do finále

Začátkem září byla uvedena do zkušebního provozu výjezdová harfa z haly odstavné v nové tramvajové vozovně PMDP. Celá vozovna byla tímto krokem zprůjezdněna, její celkové dokončení je naplánováno na únor příštího roku. Aktuálně je již předána do zkušebního provozu hala oprav a údržby a hala odstavné tramvají. Tato plzeňská vozovna je navržena v konceptu modrozelené infrastruktury, který je založen na principu odpovědného nakládání s dešťovou vodou. Do tohoto konceptu je zahrnuta i zelená střecha o výměru cca 13,5 tisíce metrů čtverečních, myčka a závlahový systém pro závlahu svislých ozeleněných částí budov.



Foto: www.solarisbus.com

První reálný vodíkový projekt na Slovensku

Autobusová flotila tvoří více než polovinu výkonů městské dopravy v Bratislavě, kde je zároveň flotila DPB na Slovensku nejpůsobivější. Vozový park by tak mohl ze zelenat právě díky vozidlům na vodíkový pohon. MIRRI SR (Ministerstvo investic, regionálního rozvoje a informatizace Slovenské republiky) schválilo projekt nákupu nízkoemisních vozidel pro hlavní město, čímž dojde k nákupu čtyř vozidel z finančního příspěvku evropských fondů. V závěru minulého roku zvítězila v dodávce těchto vozidel společnost SOLARIS Bus & Coach. Obyvatelé Bratislavy by se vozidly poprvé mohli svést na podzim příštího roku.

Antikolizní systém do všech tramvají Stadler

Dopravní podnik Ostrava nasazuje do všech 39 provozovaných tramvají Stadler antikolizní systém. Kompletní cena za instalaci je více než 26 milionů korun. Cílem je tak zvýšit bezpečnost cestujících, ochranu vozidel a dalších účastníků silničního provozu. V uplynulých měsících testoval DPO antikolizní systém na dvou tramvajích švýcarského výrobce. Antikolizní systém dokáže identifikovat překážku na přímé koleji až na vzdálenost 80 metrů. Sleduje přitom nejen pevné překážky, ale také všechna ostatní vozidla a chodce. DPO o instalaci antikolizního systému uvažuje i do nejnovějších tramvají ve svém vozovém parku Škoda 39T.



Foto: FB DPO



Foto: FB DPMUL

Tři roky s EOS v Ústí

Před třemi lety zavedl ústecký dopravní podnik elektronický odbavovací systém. Základním cílem bylo zavést technologii, která eliminuje papírové jízdní doklady, čímž urychlí a zjednoduší odbavování cestujících. Přinášíme výběr ze statistiky (více informací na: www.dpmul.cz):

- koncem července bylo dosaženo mety 10 mil. transakcí
- rekordní den byl 20. února 2022, kdy cestující provedli 18 997 transakcí
- nejvíce odbavených cestujících dle zastávek za všechny linky MHD – Mírová náměstí: 495 180 / Mírová: 441 661 / Všebořice: 339 019 / Divadlo: 333 098.

Dopravácký prapor pro Brno

Dopravní podnik města Brna má svůj vlastní prapor. Jeho návrh vychází z emblémů používaných na začátku 20. století. Dominantou je okřídlený znak Brna doplněný hradební korunou se čtyřmi věžemi, které symbolizují čtyři trakce (autobusy, trolejbusy, tramvaje a lodě) brněnského dopravního podniku. Jeho rozměry jsou 100 x 150 cm. Praporu slavnostně požehnal římskokatolický Monsignore Václav Slouk, a to na místě, odkud 17. srpna 1869 vyjela první koněspřežná tramvaj.



Foto: FB DPMB

Depozitář v Olomouci má zrekonstruovanou točnu

Kompletní rekonstrukce točny v depozitáři železničního muzea ČD v Olomouci skončila. Zahrnovala nejen vybudování zcela nové betonové vany, ale i kompletní opískování mostovky, odstranění poškozených součástí a osazení nových pochozích plechů. Opravou prošlo také přílehlé kolejiště a položena byla nová žulová dlažba v části kolejí mezi točnou a kruhovou remízou. Opravy začaly v dubnu letošního roku a skončily na konci srpna.



Foto: FB České dráhy





ELEGANTNÍ PROTOTYP T III PŘI ZKUŠEBNÍ JÍZDĚ PO TEHDEJŠÍ TRIDĚ SNB (POBLÍŽ DNEŠNÍ ZASTÁVKY SLAVIA), KUDY VEDLA TRASA LINKY Č. 4 OBSLUHOVANÁ ČTYŘNÁPRAVÝMI TRAMVAJEMI. ELEGANTNÍ VZHLED PŘEDNÍHO ČELA PODTRHOVALY SFÉRIČKÉ SVĚTLOMETY BOSCH A EMBLÉM VÝROBCŮ. TYTO PRVKY JIŽ NA SÉRIOVÝCH VOZECH BOHUŽEL NEBYLY. LEDEN 1961
FOTO: VŮKV

ZROZENÍ LEGENDY T3

PŘES UPLYNULÉ DÍLY SERIÁLU JSME SE PŘIBLÍŽILI K OBDOBÍ VZNIKU TRAMVAJE T3, KTERÁ KONCEPCI PCC PROSLAVILA ZDALEKA NEJVÍCE A KTERÁ V LETOŠNÍM ROCE OSLAVÍ 60 LET PRAVIDELNÉHO PROVOZU. PODÍVEJME SE V DNEŠNÍM DÍLU NA ZAJÍMAVOSTI Z OBDOBÍ VZNIKU TOHOTO PŘELOMOVÉHO TYPU.

INTERIÉR PROTOTYPU T III S ELEGANTNÍMI POLSTROVANÝMI SEDAČKAMI, ELOXOVANÝMI ZÁCHYTNÝMI TYČEMI A ZÁPADONĚMECKÝM ZÁŘIVKOVÝM OSVĚTLENÍM

FOTO: VŮKV



V roce 1957 se výroba moderních tramvají řady T dostala na pomyslné rozcestí. Po těžkých začátcích bylo vyrobeno 287 tramvají T I a v plném náběhu byla výroba nástupnického typu T II. Zatímco Té-jednička připadla průkopnická role prvního reprezentanta nové technologie, Té-dvojka měla za cíl především unifikaci rozměrových parametrů a rozšíření možností nasazení nových tramvají do dalších měst stejně jako odstranění nejzávažnějších technických nedostatků prvního typu.

Po pěti letech komerčního provozu (1952 až 1957) již měli výrobci i provozovatelé nasbíráno mnoho cenných zkušeností, které měly posloužit jako východiska pro další vývojové práce. Pro průběžné řešení technických problémů fungovala od počátku roku 1957 pod záštitou ministerstva místního hospodářství Technická komise pro čtyřnápravové tramvaje, která představovala praktickou platformu pro pravidelná setkávání výrobců, provozovatelů i zástupců nadřízených orgánů.

Technické problémy nových tramvají způsobené nejen přetrvávajícími konstrukčními ne-

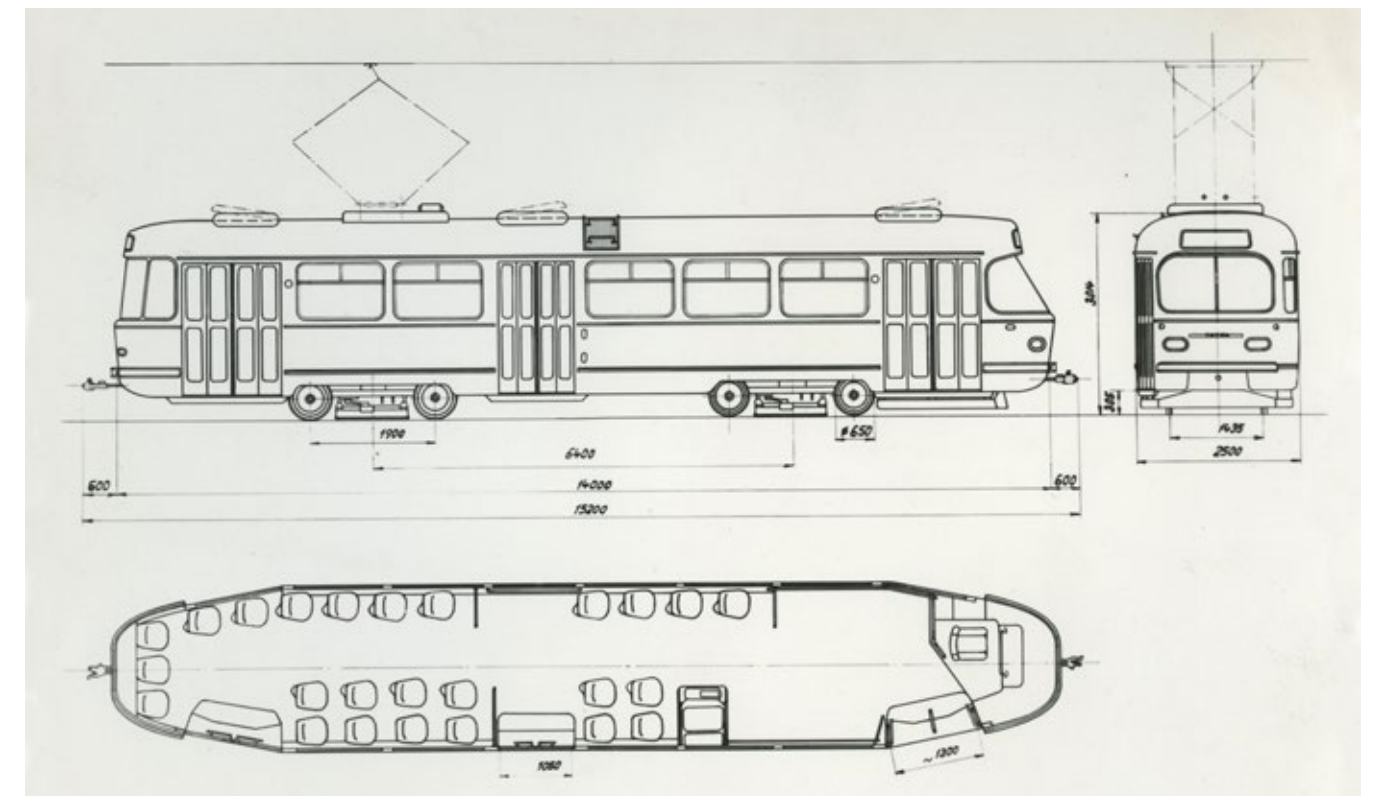
dostatky, ale i nedokonalými systémy údržby, nepřipravenou infrastrukturou či nefunkčním zásobováním náhradními díly vedly k četným diskuzím, zdali zvolená koncepce vozidel byla správná. Pro možnost objektivního posouzení konstrukce, údržby a provozu čtyřnápravových tramvají byla v říjnu 1957 ustavena Komise pro posouzení čtyřnápravových tramvají, které předsedal prof. Dr. Ing. František Jansa, DrSc., z Vysoké školy železniční a členy byli jmenováni zástupci výrobních podniků a provozovatelů. Členové zpracovávali odborné posudky k jednotlivým oblastem obsahující oficiální stanoviska jednotlivých zúčastněných stran. Výrobní podniky zastupovala i „konkurenční“ plzeňská Škodovka (tehdy Leninovy závody v Plzni).

Ze závěrů komise vyplynula praktická doporučení pro zdokonalení další výroby tramvají, zlepšení organizace provozu a zkvalitnění údržby vozidel. Pro další vývojový typ vozidel (T III) byly doporučeny dva směry:

- vůz T III A vycházející ze stávající koncepce tramvaje T II s maximálně zdokonalenou konstrukcí vybraných skupin,

- vůz T III B jako vozidlo se zcela novou konstrukcí mechanické i elektrické části zohledňující některé náměty v posudku, ovšem při zachování jízdních vlastností, hmotnosti a možnosti mnohočlenného řízení. V hledáčku byla zejména nastupující vlna článkových tramvají.

Vývoj vozu T III A se měl zaměřit především na zdokonalení odpružených kol, zavedení hypoidních soukolí, modernizaci dveřních mechanismů, vyřešení konstrukčně jednodušších oken a zdokonalení systému větrání, odstranění vzduchových kanálů individuální ventilací trakčních motorů a přístrojových skříní, dosazení zářivkového osvětlení, zjednodušení spínacích a regulačních přístrojů a vyřešení přístrojových skříní jako součástí konstrukce vozové skříně. Ve výrobě bylo u obou variant požadováno omezení ručních prací pro docílení větší přesnosti a pravidelnosti kvality používáním přípravků, speciálních profilů a výlisků. O volbě jednoho z doporučených směrů mělo být rozhodnuto nejpozději do poloviny roku 1959.



TYPOVÝ LIST TRAMVAJE T III Z ROKU 1959 VYCHÁZEL JEŠTĚ Z PŮVODNÍHO PŘEDPOKLADU UMÍSTĚNÍ PANTOGRAFICKÉHO SBĚRÁČE NAD ZADNÍM PODVOZKEM, KTERÉ SE POLOHOU SBĚRÁČÍHO ELEMENTU VÍCE BLÍŽILO PŮVODNÍM TYČOVÝM SBĚRÁČŮM PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍ, A BYL PROTO PŘEDPOKLAD NIŽŠÍCH NÁROKŮ NA ÚPRAVY TROLEJOVÉHO VEDENÍ (ZEJMÉNA PRVKŮ ELEKTROMAGNETICKÉHO OVLÁDÁNÍ VÝHYBEK). TOTO UMÍSTĚNÍ BY VŠAK BYLO NEPRAKTICKÉ PRO OSTATNÍ MĚSTA, KDE JIŽ PANTOGRAFY BYLY NA TRAMVAJÍCH T I A T II UMÍSTĚNÉ NAD PŘEDNÍM PODVOZKEM. PŘÍČNĚ USPOŘÁDÁNÍ SEDADEL 2 + 1 S NEZAPLACENÝM PROSTOREM (VELKOU PLOŠINOU PRO DOSUD NEODBAVENÉ CESTUJÍCÍ) U PŘEDNÍCH DVEŘÍ TAKÉ DOZNALO DALŠÍHO VÝVOJE

SBÍRKA: ROBERT MARA



V duchu závěrů komise byly studovány nejvhodnější možnosti dalšího směřování vývojových prací a zároveň probíhaly práce na uzlech, které měly být uplatněny u budoucího nového typu. Tak byly v předstihu vyvinuty a zčásti zavedeny do výroby T II převodovky s hypoidním soukolím, nový systém výklopných oken (uplatněn pouze u T II), nový systém nucené ventilace, vytápění sálavými stropními panely (obojí pouze zkušebně), osvětlení zářivkovým osvětlením, nouzově upraveným pro napájení stejnosměrným napětím 600 V, ventilace střešními klápkami či uplatnění skelných laminátů v konstrukci vozové skříně.

Potřebnou dynamiku vývojovým pracím v podmínkách centrálně řízeného socialistického hospodářství udělilo vládní usnesení č. 183/1959, v němž byly definovány požadavky na jednotlivé resorty nezbytné pro rozšiřování provozu moderních tramvají, trolejbusů a autobusů. Městská doprava se kvůli desetiletí odsouvání důležitých investic dostala ve většině měst do velmi neutěšeného stavu.

S ohledem na krátké termíny bylo v roce 1959 rozhodnuto sledovat koncepci „T III A“, tedy tramvaje stávající koncepce zdokonalené na nejvyšší dosažitelnou technickou úroveň. Koncepce „T III B“ byla vývojově uchopena až v roce 1961, kdy byly zahájeny práce na dvoučlánkové šestnápravové tramvaji pracovně označené jako „Tč“ s mechanickou částí vycházející z typu T III a zcela novou elektrickou výzbrojí se stykačovým sérioparalelním řízením a pneumatickým hospodářstvím (později byl tento typ označen jako K1).

V březnu 1959 předložila Vagonka Tatra Smíchov k připomínkám úvodní projekt vozu T III zpracovaný pod vedením Ing. Březiny. Materiál byl podroben připomínkovému řízení v rámci Technické komise pro čtyřnápravové tramvaje a v červenci 1959 byly zahájeny konstrukční práce. Vedením projektu byl pověřen Ing. Antonín Honzík, jeho zástupcem byl Ing. Zdeněk Kramoliš. Elektrická výzbroj byla vyvíjena v dráhovém oddělení ČKD pod vedením Ing. Vladimíra Zouhara a Ing. Ivana Peroutky.

Nový podvozek, který byl počátku uvažován v tzv. bezlicenčním provedení pro možnost oficiálního odstoupení od Licenční smlouvy s americkou firmou TRC, konstruoval Výzkumný ústav kolejových vozidel pod vedením Ing. Kahouna. Další důležitou osobností vývoje byl nám již známý, v oboru dobře etablovaný designér František Kardaus, který na novém



STATICKÁ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA HRUBÉ STAVBY PROTOTYPU T III V PROTOTYPOVÉ DÍLNĚ NA ZLÍCHOVĚ (DNES TYTO DOSUD EXISTUJÍCÍ PROSTORY VYUŽÍVÁ SPOLEK VÝTOPNA ZLÍCHOV) DNE 8. 6. 1960. JIŽ ZA TŘI MĚSÍCE SE VŮZ PŘEDSTAVIL VEŘEJNOSTI V PLNĚ KRÁSE NA VELETRHU V BRNĚ
SBÍRKA: ROBERT MARA

typu tramvaje zúročil veškeré dosavadní zkušenosti s návrhy dopravních prostředků (obsahující již i návrh tvarové příbuzného trolejbusu T 401), a vytvořil tak své vpravdě životní dílo.

Velmi důležitou roli při vývojových pracích sehrál i Dopravní podnik hl. m. Prahy, kde v této době existovala odborná platforma sdružující zástupce většiny dopravních podniků a zastřešující i Technické komise pro čtyřnápravové tramvaje. Její plný název zněl Výzkumné a vývojové pracoviště pro městské dopravy při DP hl. m. Prahy a jeho hlavním protagonistou ve vztahu k vývoji nových dopravních prostředků byl Ing. Pavel Flajšhans.

Konstrukční práce měly termín dokončení stanovený na 31. 12. 1959, návazně začala výroba jednoho prototypu, který byl postaven v prototypové dílně vagonky na Zlíchově. V září 1960 byl ještě ne zcela dokončený vůz představen na Mezinárodním veletrhu Brno 1960. Po dokončovacích pracích proběhla 20. 10. 1960 statická přejímka prototypu v pražské vozovně Motol.

Dopravní podnik se s výrobcí dohodl na režimu zkušebního provozu bez cestujících. S ohledem na nutné dokončení úprav trolejového vedení pro pantografy bylo stanoveno, že od 1. 11. 1960 bude možné provádět jízdy po trase linky 4 a teprve od 1. 3. 1961 i po trase linky 17, kde byl pro zkoušky zásadní zejména sklonově náročný úsek k vozovně Kobylisy.

Dne 3. 11. 1960 se poprvé sešla Prototypová komise čtyřnápravové tramvaje T III, která měla posuzovat a hodnotit výsledky zkoušek, navrhopat a schvalovat změny a následně i schvalovat nový typ po dokončení prototypových zkoušek a vypořádání zásadních připomínek. Komise byla opět sestavena z odborných zástupců ministerstev, výrobních podniků i provozovatelů.

Prototyp musel absolvovat více než čtyři desítky zkoušek mechanické i elektrické části. Zkušební program se prodloužil v období od 23. 1. do 24. 4. 1961, kdy byl vůz odstaven pro závadu převodovek, a následně od 25. 4. do 10. 5. 1961, kdy došlo ke dvěma vážnějším poškozením pantografu vinou závad na trolejovém vedení. Poslední zkoušky již po schvalovacím řízení ukončila těžká nehoda dne 8. 3. 1962 (popisovaná v minulém čísle).

Nejpozději po absolvování technicko-bezpečnostní zkoušky dne 21. 6. 1961 byl vůz vypravován i do provozu s cestujícími na lince 4, pro tento účel již byl opatřen pražskými znaky a evidenčním číslem 6101. Dne 14. 12. 1961 proběhlo závěrečné schválení prototypu prototypovou komisí. Do tohoto dne prototyp najezdil 43 000 km, z čehož bylo 30 000 km v běžném provozu s cestujícími, 10 000 km při prototypových zkouškách se zátěží a 3 600 km při prototypových zkouškách bez zátěže.



PROTOTYP T III Č. 6101 PŘED ZAHÁJENÍM ZKUSÉBNÍHO PROVOZU S CESTUJÍCÍMI NA LINCĚ Č. 4 VE SPOLEČNOSTI TRAMVAJÍ T I V PŮVODNÍ SMYČCE HOSTIVAŘ, 18. 6. 1961
FOTO: VLADIMÍR PALEČEK

Prototypová komise se sešla na celkem osmi zasedáních, při nichž byly projednány průběžné výsledky zkoušek a měření, projednány a schváleny Základní technické podmínky nového typu, elektrické výzbroje a podvozku a projednány veškeré připomínky. Závěrem tedy mohlo být konstatováno, že „komise schvaluje prototyp tramvaje T3 a doporučuje zavedení sériové výroby podle schváleného vzoru a ve smyslu zápisů z porad prototypové komise“.

V době schválení byly některé zkoušky ještě neuzavřené a v některých bodech nebylo dosaženo shody, ale bylo nutné uzavřít schvalovací proces s ohledem na pokročilou přípravu

sériové výroby. Z tohoto důvodu se v dubnu 1962 uskutečnilo ještě 9. zasedání prototypové komise, kde byly zhodnoceny i poslední zkoušky až do havárie prototypu.

Ze zajímavých prototypových zkoušek připomeňme např. zkoušky oteplení zrychlovače a přístrojů prováděné s připojeným a zatíženým vlečným vozem typu „krasin“ u vozovny Kobylisy nebo zkoušky mnohočlenného řízení ve spojení s prototypem tramvaje T II č. 6001, jehož elektrická výzbroj musela být pro tento účel přizpůsobena provedení na T III. Ani z jedné z těchto zkoušek bohužel nejsou známy fotografie.



PROTI SÉRIOVÝM VOZŮM BYL PROTYP T III NÁPADNÝ MJ. NESYMETRICKÝMI ROZMĚRY DVEŘÍ (PODOBŇE JAKO TRAMVAJE T I A T II) A TRANSPARENTEM INTEGROVANÝM V HORNÍ ČÁSTI ZADNÍHO ČELA. SNÍMEK BYL POŘÍZEN NEDLOUHO PO DOKONČENÍ TRAMVAJE PRO PREZENTACI NA MEZINÁRODNÍM VELETRHU BRNO 1960 NA NÁDVOŘI PRAŽSKÉ VOZOVNY MOTOL V SRPNU 1960
SBÍRKA: ROBERT MARA

Zkrátka nepřišla ani veřejnost. Kromě možnosti vyzkoušení nového vozidla, které vedle tehdy nejrozšířenějších dvounápravových tramvají vypadalo jako kosmická loď, proběhla v polovině září 1961 i dotazníková akce o prototypu tramvaje T III. Došlo celkem 160 odpovědí, někdy i dlouhých dopisů, kde tazatelé rozebírali výhody i nevýhody nového vozu.

Základem bylo šest typizovaných otázek. Z odpovědí je patrný zvyk většiny cestujících na spoře vybavené a v interiéru dobře „čitelné“ tramvaje s podélnými lavicemi. Pozitivně byl hodnocen vzhled vozidla, dynamické parametry či rychlost. Drtivá většina cestujících si přála zavedení vozů T III co nejdříve a v co nejširším rozsahu.

Předmětem kritiky byl orientační systém, příčná sedadla v uspořádání 2 + 1 (vystupování z řady od okna a též omezení prostoru pro stojící cestující), málo zachytých tyčí, část z nich umístěná příliš vysoko, uspořádání nástupního prostoru – nedostatečná kapacita před pokladnou. Sedadla byla preferována jen laminátová bez čalounění a polstrování, málo míst na zavazadla (navrhovány zavazadlové police jako v zájezdových autobusech...), nízké využívání dynamických parametrů řidiči (dáno omezeními infrastruktury). Jako velmi špatné bylo hodnoceno větrání vozu při vyšším obsazení a vyšších venkovních teplotách, podvozky si vysloužily kritiku za příliš měkké odpružení bezlicenčního podvozku a jeho „plavání“ v obloucích (Průběžná ulice).

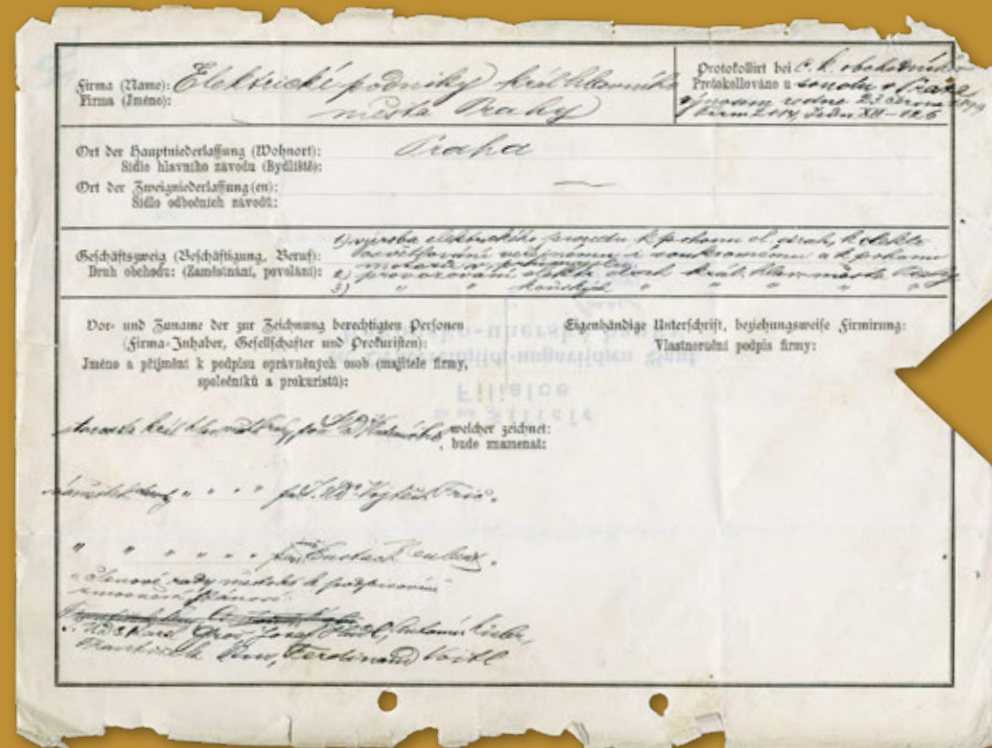
V příštích pokračováních seriálu se podíváme na technické novinky T3 a zavádění do sériové výroby a provozu v Praze. ■



1897 125. VÝROČÍ ZŘÍZENÍ
2022 MĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO
PODNIKU V PRAZE

Text: Pavel Fojtík
Obrazové podklady: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



VÝROČÍ ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ

Před sto pětadvaceti lety zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, dnešní Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Stalo se tak 1. září 1897. Teprve v červnu 1899 byl městský dopravce zapsán u c. k. obchodního soudu v Praze, čili do obchodního rejstříku. Jako „druh obchodu“ byly zapsány:

- 1) výroba elektrického proudu k pohonu el. drah, k elektr. osvětlování veřejnému i soukromému a k pohonu motorů v průmyslu
- 2) provozování elektr. drah král. hlav. města Prahy
- 3) provozování koňských drah král. hlav. města Prahy

Příslušná listina se dochovala dodnes. Její okraje jsou již poněkud „odrbané“, ale na významu listiny to nic neubírá. Její rozměr je 29 x 21 cm.

TAXÍKŮM V PRAZE JE 115 LET

Zářijových kulatých výročí je tentokrát víc. Patří mezi ně například zahájení taxislužby. Poprvé se mohli Pražané svést automobilními drožkami či autodrožkami 8. září 1907, tedy před 115 lety. Již několikrát jsme na stránkách DP kontaktu připomínali, že taxislužba se od 1. ledna 1962 stala součástí Dopravního podniku hlavního města Prahy. Až k 1. lednu 1989 byla znovu vyčleněna a vznikl státní podnik Taxi Praha, který měl ale jen krátké trvání. Zrušen byl k 31. květnu 1991 a taxislužba se stala znovu předmětem soukromého podnikání. Náš snímek ukazuje, že pražské taxíky nepřepravovaly jen cestující, ale i menší náklady. Sken byl pořízen z velkoformátového negativu, jehož políčko má rozměr 5,44 x 5,11 cm.



TÉMĚŘ PADESÁTILETÝ ŠEMÍK

Tuto fotografii pořídil náš spolupracovník Ivo Mahel 31. května 1973. Je na ní zachycen autobus ŠM 11 č. 5013 nasazený na lince č. 249, vyjíždějící z konečné zastávky Dejvice, náměstí Říjnové revoluce směrem do Jinonic. Na této konečné u pošty na dnešní Svatovítské třídě původně končila v letech 1964–1965 dočasně linka č. 132, v letech 1966–1967 – opět dočasně – linka 143. V roce 1967 byla využita pro linku 149, od roku 1971 přeznačenou na č. 249. Dnes si tady obracení autobusů přes přetíženou Svatovítskou třídu neumíme představit. Fotografie formátu 18 x 13 cm byla pořízena z kinofilmu.



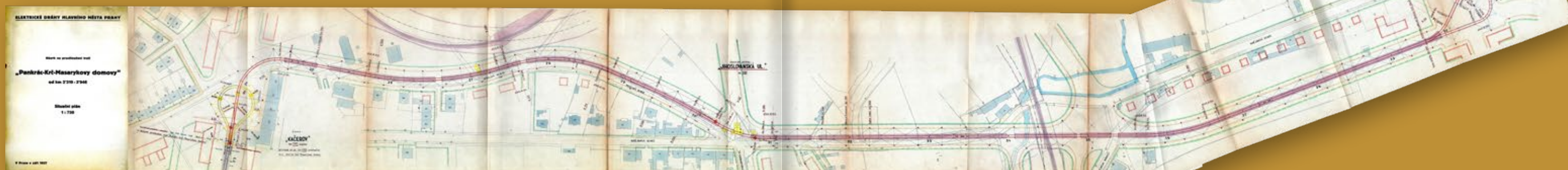
UČNI PŘIŠLI PŘED 70 LETY

Z velkoformátového negativu o rozměru 9,17 x 6,5 cm byl pořízen tento obrázek, který nám připomíná, že k 1. září 1952, tedy před 70 lety, bylo zřízeno Učňovské středisko Dopravního podniku hlavního města Prahy, základ dnešní Střední průmyslové školy dopravní, která je dceřinou společností DPP. Do učení tehdy nastoupilo 37 chlapců a 6 dívek, z toho bylo 22 budoucích elektrotechniků, 12 strojních zámečníků a 9 automechaniků. Praktická výuka probíhala ve vozovně Motol, teoretickou výuku smluvně zajišťovaly čtyři externí školy. Naše fotografie pochází z padesátých let, ale nic o ní nevíme. Nepozná někdo ze čtenářů nějakou tvář?



PO TRATI K THOMAYERCE ZBYL JEN VÝKRES

Mezi nerealizované projekty tramvajových tratí patřilo prodloužení stavební tratě Pankrác – Krč z Kačerova k Masarykovým domovům, tj. k dnešní Thomayerově nemocnici. Projekt tratě dlouhé 1,627 km byl připraven již v roce 1937 a 3. listopadu 1939 byl podroben tzv. politické pochůzce a staniční komisi, při níž Elektrické podniky získaly pro nový traťový úsek i stavební povolení. Pro určité administrativní překážky vzniklé překládáním železniční tratě Praha – Vrané nad Vltavou a z nich pramenících nejasností o průběhu přeložky silnice projekt nabral zdržení. Později přibyla další překážka v podobě válečného zákazu nových liniových staveb. Po válce se ještě s výstavbou tratě počítalo, naposledy v šedesátých letech. Původní schválený projekt nám připomíná typický traťový výkres měřítku 1:720. Pro jeho rozložení byste potřebovali stůl dlouhý alespoň 275 cm a široký 54 cm.





JEDNA Z FUTURISTICKY ŘEŠENÝCH STANIC ČÍNSKÉHO MĚSTA ČCHENG-TU. PRÁVĚ ZDE METRO ROSTLO NEJRYCHLEJI NA SVĚTĚ
ZDROJ: CHAPA

JAK SI AKTUÁLNĚ STOJÍ METRO VE SVĚTĚ?



KOLIK KILOMETRŮ TRATÍ METRA VE SVĚTĚ PŘIBYLO? JAK SE VYVÍJÍ PLNÁ AUTOMATIZACE PROVOZU METRA? BUDE I NADÁLE METRO HRÁT HLAVNÍ ROLI V MHD? ODPOVĚDI PŘINÁŠÍ VÝBĚR Z PŘEHLEDU, KTERÝ VYDAL MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP.

Dokument se zabývá evolucí metra od posledního podobného statistického přehledu z roku 2018. Aktuálně lze vyčíst více trendů – vývoj metra ve světě v období let 2018 až 2021 a druhotně i vliv pandemie covid-19 na tento páteří systém mnohých měst.

Úvodem je třeba zmínit, že UITP do přehledu zahrnuje ty systémy metra, které jezdí mimoúrovňově a nezávisle na ostatních

druzích dopravy a soupravy zahrnují nejméně dva vozy s celkovou kapacitou minimálně 100 cestujících na soupravu. Naproti tomu závěsné systémy, jednokolejky, příměstské železnice, tramvajová doprava, magnetické dráhy a jiné druhy dopravy, které nesplňují definici metra UITP pro tento účel, nebyly do přehledu zahrnuty.

METRO VE SVĚTĚ V ROCE 2021:

193 systémů
731 linek
17 221 kilometrů tratí
12 964 stanic

ZÁKLADNÍ CELOSVĚTOVÉ UKAZATELE O METRU V ROCE 2020

	počet měst s provozem metra	délka sítě metra v km	počet stanic	počet vozů metra	počet přepravených cestujících v mil. (rok 2019)
Tichomořská Asie	84	10 118	6824	75 600	30 537
Asie	16	909	593	10 250	5029
Evropa	46	3028	3032	25 850	11 021
Latinská Amerika	19	1027	842	9900	6245
Severní Afrika a Střední Východ	10	566	404	3700	1721
Severní Amerika	18	1573	1269	13 900	3704
CELKEM	193	17 221	12 964	139 200	58 257

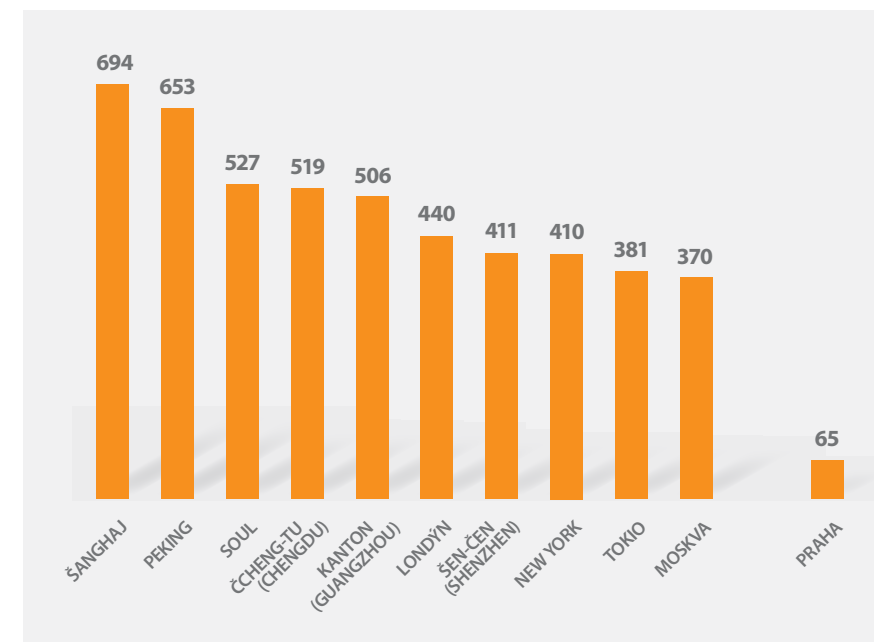
INFRASTRUKTURA

Od roku 2018 do roku 2020 otevřelo systém metra 14 nových měst po celém světě, čímž se celkový počet měst s podzemní dráhou zvýšil na 193 měst. Během tohoto tříletého období se rozrostla dopravní cesta metra celosvětově o 3300 km nových tratí, tedy téměř o čtvrtinu. Na tomto masivním rozvoji se podílel asijsko-pacifický region s 21 % a samotná pevninská Čína se 17 %. Nově se metrem svezeme v mnohých městech Číny, Indie, Austrálie, Indonésie, Pákistánu nebo v Kataru.

Ke konci roku 2020 tvořilo 193 systémů metra dohromady síť celkem 731 linek v celkové délce 17 221 km a počtem stanic 12 964. Průměrná délka mezistančního úseku metra ve světě je tak 1328 metrů. Průměrná vzdálenost mezi stanicemi metra je nejdelší v Asii a Tichomoří (cca 1,5 km), nejkratší v Evropě (cca 1 kilometr). Praha s průměrnou vzdáleností mezi stanicemi metra 1,07 kilometru nikterak nevybočuje ze světového i evropského průměru.

Největším skokem období 2018–2020 v rozvoji sítě metra se stalo čínské město Čcheng-Tu (Chengdu), které poskočilo na 4. místo s celkovou délkou sítě 519 kilometrů. Čínské město Kanton (Guangzhou) si polepšilo o dvě místa na aktuální páté místo, Šen-Čen (Shenzhen) poskočil o tři pozice z desátého na sedmé. Nejdelší síť metra mimo Asii a Tichomoří nalezneme v Londýně, v žebříčku se umístilo na šesté pozici s délkou sítě 440 kilometrů.

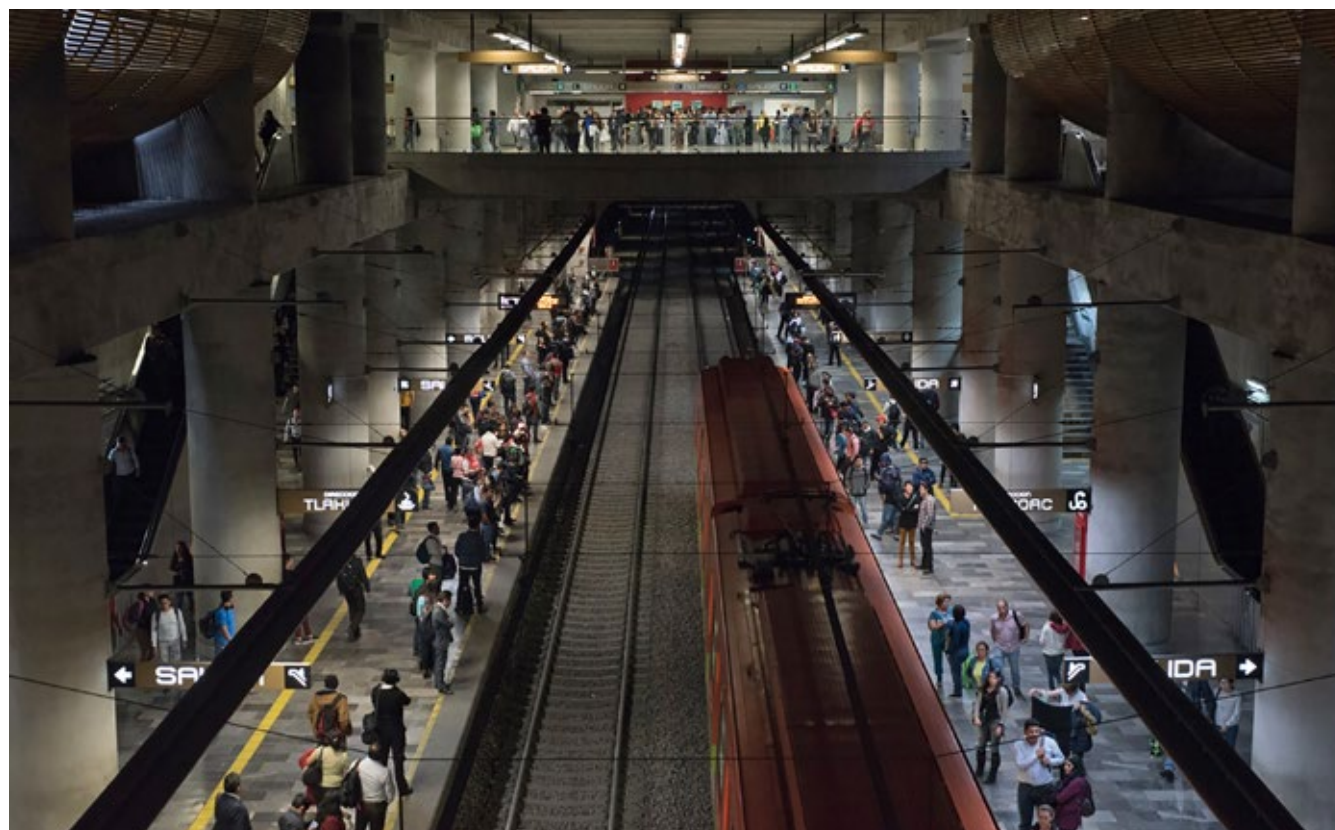
Počet měst s délkou metra nad 250 km se zvýšil ve zkoumaném období z 11 na 15. V této skupině je pozoruhodné zastoupení osmi čínských měst, což představuje více jak 50 %. Deset nejdelších systémů podzemky ve světě znázorňuje graf, ve kterém je uvedena i Praha se svými 65 kilometry provozovaných linek metra. Zajímavé by bylo porovnání počtu obyvatel vůči délce sítě metra, avšak touto objektivnější indexací se UITP bohužel nezabývalo.



DESET NEJDELŠÍCH SYSTÉMŮ METRA VE SVĚTĚ (V KM)



LONDÝNSKÉ METRO ZŮSTÁVÁ SE SVÝMI 440 KM TRATÍ JEDNIČKOU V EVROPĚ A ŠESTKOU NA SVĚTĚ
ZDROJ: MYLONDON.NEWS



V MEXIKU DOŠLO VLIVEM PANDEMIE KE SROVNATELNÉMU ÚBYTKU CESTUJÍCÍCH JAKO V PRAZE, PŘES 40 %

BEZOBSLUŽNÉ METRO

Do konce roku 2020 byly plně automatizované linky metra (tj. stupeň automatizace Grade of Automation; GoA4) ve 48 městech, což znamená, že více než jeden ze čtyř systémů má alespoň jednu linku metra bez strojvedoucího. Celkový počet linek úrovně GoA4 vzrostl v letech 2017 až 2020 z 62 na 80.

Automatizovaná metra světa v roce 2021: 80 linek a 1358 km tratí

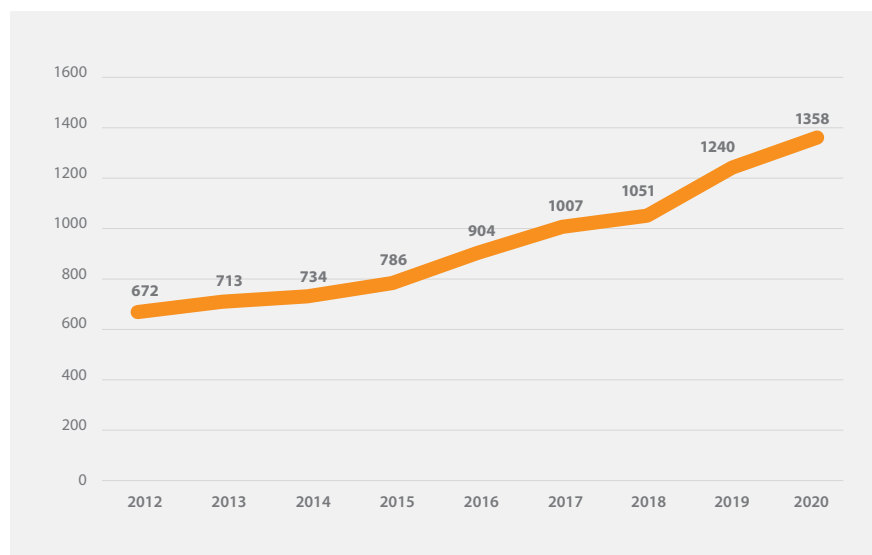
Při ohlédnutí zpět UITP zjistilo, že na konci roku 2017 bylo 1007 km plně automatizovaného metra, avšak o tři roky později to bylo více než 1350 kilometrů. Plně automatizovaná metra tak představovala v tomto období 10 % nové infrastruktury metra a do konce roku 2020 již 8 % celkové světové infrastruktury metra.

Vývoj délky plně automatizovaných provozů metra od roku 2012 do roku 2020 v kilometrech je uveden v grafu. Ze zobrazených dat je patrný jasný rostoucí trend, a lze tedy dovodit, že plně automatizovaný provoz metra se stává pomalu standardem.

VOZOVÝ PARK

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP pracuje ve statistikách vozového parku s jednotkou vozu, protože to umožňuje objektivnější porovnání napříč systémy než vlak-souprava. Jedna souprava metra se skládá ve sledovaných městech ze dvou až dvanácti vozů. Celková flotila se na konci roku 2020 po celém světě skládala ze 139 tisíc a 200 vozů, tedy o 28 tisíc vozů metra více než o tři roky dříve.

Zajímavý údaj může být počet vozů na kilometr trasy metra, což za všechny systémy metra na světě znamená osm vozů na 1 km. Největší počet vozů na kilometr trasy mají města v Asii (11,3 vozů na 1 km sítě metra), Latinská Amerika (9,6 vozů), nejméně naopak země regionu MENA, což je sever Afriky a Střední Východ (6,6 vagonů). Praha se 730 vozy a 65,2 km tratí metra má tento ukazatel nadprůměrný, 11,2 vozů na 1 km.



VÝVOJ DÉLKY PLNĚ AUTOMATIZOVANÝCH PROVOZŮ METRA V KM (2012–2020)

POČET PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH PŘED A PO KORONAVIRU

Protože do provozu metra počátkem roku 2020 výrazně zasáhla pandemie covid-19, UITP porovnávalo data o počtu přepravených cestujících k roku 2019. V tomto roce přepravila všechna metra světa téměř 190 milionů cestujících každý den, což je o 20 % více než o pět let dříve.

Na regionální úrovni bylo tempo růstu počtu přepravených cestujících mezi lety 2014 a 2019 nejvyšší v Asii a Tichomoří (+44 %), následované rozvojovým regionem severní Afriky a Středního Východu (+21 %), Latinskou Amerikou (+16 %), Evropou (+9 %) a Asií (+3 %). Severní Amerika vykázala růst pod 2 %. Zajímavé je, že v Evropě počet cestujících rostl v období 2014 až 2019 rychleji, než se rozvíjela infrastruktura metra. Svědčí to o tom, že obyvatelé evropských měst využívají MHD stále častěji.

Světová metra a covid-19: pokles počtu přepravených cestujících o 40 %

Z hlediska jednotlivých měst a počtu přepravených cestujících zůstalo v letech 2019 a 2020 nejvyužívanější síť metra na světě Tokio, následované Moskvou a Šanghají. V roce 2019, tedy před globální pandemií covid-19, bylo v TOP 10 sedm měst z Asie a Tichomoří. Meziroční změnu v počtu přepravených cestujících v roce 2020 a 2019, tedy v době před pandemií a v době pandemie,

ÚBYTEK CESTUJÍCÍCH VE VYBRANÝCH MĚSTECH VLIVEM COVID-19

MĚSTO	POČET CESTUJÍCÍCH V MLD.		
	2019	2020	ZMĚNA
TOKIO	3,92	2,59	-34 %
MOSKVA	2,56	1,62	-37 %
ŠANGHAJ	2,21	1,60	-28 %
PEKING	2,09	1,21	-42 %
SOUL	1,91	1,39	-27 %
KANTON	1,85	1,34	-28 %
DILLÍ	1,78	0,18	-90 %
NEW YORK	1,71	0,64	-62 %
MEXIKO	1,60	0,89	-44 %
HONG KONG	1,57	1,15	-25 %
PRAHA	0,44	0,25	-43 %

přibližuje tabulka. Mezi roky 2019 a 2020 se roční počet cestujících v metru celosvětově snížil o 40 %, nejvíce postiženým regionem byla Severní Amerika (-62 %).

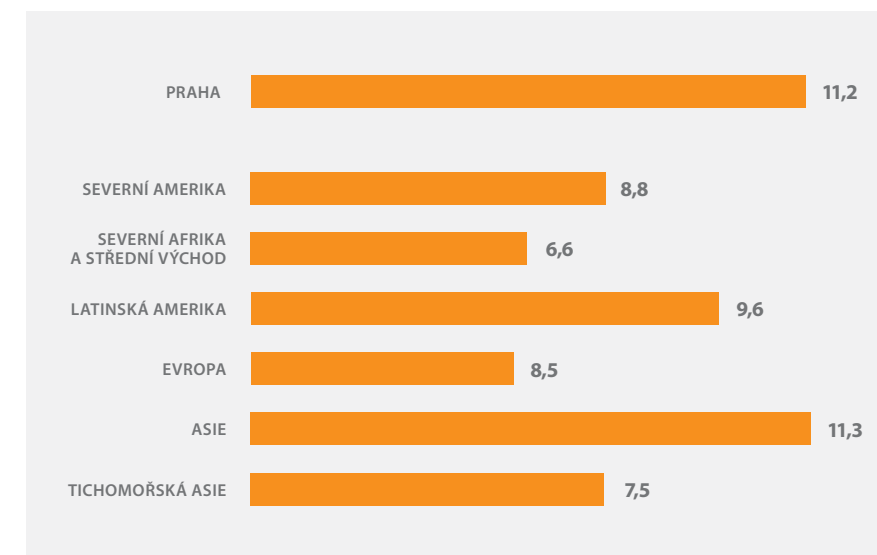
Pokles mezi 45 a 50 % zaznamenala Evropa, Latinská Amerika i země regionu severní Afriky a Středního Východu. Nejméně postiženými regiony byly v době pandemie Asie a Tichomoří (-32 %, resp. -39 %). Do přehledu byla dodána i Praha, která mezi roky 2019 a 2020 zaznamenala pokles v metru o 43 % cestujících. V absolutních celosvětových číslech způsobila pandemie tento pokles počtu přepravených osob: z 58,3 mld. za rok 2019 na 35,1 mld. cestujících za rok 2020.

ZÁVĚR

Výstavba metra v posledních letech pokračovala v reakci na rostoucí urbanizaci, environmentální výzvy a aspiraci na lepší kvalitu života obyvatel velkých měst, přičemž většina růstu se soustředila v asijsko-tichomořském regionu. Je zřejmý i trend investic do renovací a modernizací stávajících zařízení a také do implementace nových nástrojů a technik údržby, určených ke zvýšení bezpečnosti, výkonu, komfortu a snížení provozních nákladů.

Po trvalém nárůstu počtu cestujících a atraktivitu podzemní dráhy napříč všemi kontinenty byl díky pandemii covid-19 zaznamenán výrazný pokles počtu cestujících, opět takřka rovnoměrně ve všech městech. Navzdory finančním problémům, které dopady pandemie přinesly, hraje metro i nadále klíčovou roli při zajišťování životaschopnosti a udržitelnosti měst.

To platí i pro Prahu, která při srovnání se sesterskými 192 světovými městy nikterak nevybočila z průměru. Naše metro je „průměrné“ i co se týká budoucnosti: výstavba čtvrté linky byla zahájena nedávno, zabýváme se automatizací provozu metra jak stávajícího, tak i budoucího, diskutujeme další rozvojové směry v pražském podzemí atd.



POČET VOZŮ NA 1 KM TRASY METRA

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

120 let Elektrických podniků

Dne 18. září 1897 nový podnik zahájil slavnostně provoz na své první tramvajové trati od(dokončení v tajence), Táboritskou na Floru, která vytvořila jediný provozní celek s tramvajovou tratí Městské elektrické dráhy Královských Vinohrad. Až do 15. prosince 1897 tak existoval poněkud neobvyklý stav, kdy jednu trať vlastnily dva podniky a užívaly ji společně celou.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pondělí 10. října 2022** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **držák mobilu do auta**, další dva flash disk ve tvaru vozu MHD. Jako bonus získá jeden z vylosovaných 2 vstupenky na prosincový koncert v rámci Českých doteků hudby v Novoměstské radnici.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 7–8/2022 zněla: **reaguje vlakový zabezpečovač**.

Hlavní cenu – nůž Opinel Edition – získává: **Jiří Vlk**, reklamní předměty pro děti vyhrál: **Monika Nováková a Vojtěch Kříženský**. Blahopřejeme.

Hlavní cena: Držák mobilu do auta



Mechanický držák iOttie Easy One Touch 5 Dash k uchycení mobilu na palubní desku nebo na sklo pro telefony s maximální šířkou 9,2 cm. Systém Easy One Touch umožňuje uchycení nebo uvolnění mobilu jednou rukou. Teleskopické rameno umožňuje prodloužení o 3,5 cm. Držák obsahuje magnetický držák pro napájecí kabel.

BONUS:
2 vstupenky na koncert v Novoměstské radnici v rámci Českých doteků hudby



	JAVOR	FINSKÉ SIDLO	BYLINA PODOBĚNÁ HERA MANKU	PRIMÁT	KARTÁGI-NEG	OTIRANÍ	INDIA-GASKARSKÁ POLO-OPICE	ČÁST PODSVĚTÍ RUSKÝCH MYTH	TEKUTINA	DUCHOVNÍ	FINSKÉ SIDLO	MALÝ SPOJ-VACÍ MATERIÁL	INICIÁL HERCE VETČEHO	VĚŠEJNÁ OBCHODNÍ SPOLEČNOST (ZKRATKA)	ČÁST PÁŘIZÉ	FILIPÍNSKÁ OBU MIRA	OBDOBÍ
ATHÉNSKÝ HRAD								ČÁST HRADCE KRÁLOVÉ									
POČÍTAČ								ČÍSLO BAREVNÝM ŘÍMSKÝCH 150									
OTID- SLUŽICE ÚDOVU				1. část tajenky 2. část tajenky									ČESKÝ DIRIGENT 3. část tajenky				
OKROUHLE PÍSMO					PLATIDLO RUSKA LEHKÉ VANUŤI								ATOL VISOUSTRY KARLUŠKY SCHRANKY NA MRYTOVY				
MOMENT	ČESKÝ POLITIK (MIROSLAV)	ŘÍMSKÝ 4	ZBĚVITÍ SLUPKY			HRČOB ZV. AUDIO-TECHNIKY			MLUŽSKÉ JIMENO (2315)	JUGOSLAVSKÁ REKA KRUHOVÝ PÁS					TU MÁŠ		
OPATŘÍT POKO-VAM							SEDIVO BIDLO				ITAL. REKA				NAVĚŠT-DLO	VIEROVATI	
VÁL-COVACÍ STROU								INC. HERČOBY BAAROVÉ RYCHLE			ZÁHMB TEN STŘEVA OZNAČENÍ LETADL SYRE				MEZ- SLOVEN- SKA KŠANDY		
SLECH-TICKÝ STÁTEK					NÁZEV HLÁSKY K JENŽ (BÁSN)		LIKERNÍKY INC. OLMEROVÉ				AVŠAK						
NEKŮUBA						NÁŠ LYTRICKÝ BASNIK (1835-1923)					VILČIL NOZEM- BOJOVNÍK PROTI ŠPÁN- KOVÁDE						
DOMÁČÍ ODĚV						PORTYR KAZAŤSKÉ JEZERO					ANGL. JIT BIBLIČKÁ POSTAVA			ANGL. JIST FÓR			
PLANETA					TAJEMNÉ SLOVO V BUD- HSMU	SLEPČÍ SLABIKA PŘED- LODKA		ZV. THULIA KÓD TOKELAU			FRANCOUZ- SKÝ ŽEVĚT 9M. ČÍSLOEM 560				ZKR. FIRMY OBCHODNÍ AKADEMIE		
JEDNODU- CHÝ SLOŽENÝ DUKŮR															ANGL. KÖREN		
DOMÁCKÝ KIM							NÁŠ KARIKA TURISTA								IND. KÖRENÍ		

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

ČÍM JSME PSALI

Národní technické muzeum odstartovalo na konci června svůj stěžejní výstavní projekt letošního roku. Výstavu s názvem **Hardtmuth: od uhlu k tužkařskému impériu**, jejímž cílem je představit široký záběr činností architekta, vynálezce a podnikatele Josepha Hardtmutha i úspěšnou firmu (její historii a výrobky), kterou založil a která dosáhla světové proslulosti. Komplexní informace na výstavě doplňují zajímavé předměty jako třeba keramické výrobky z 19. století – tzv. vídeňská kamenina, nejstarší dochovaný výrobek Koh-i-noor Hardtmuth – kazeta na tužky z 80. let 19. století, přehled tužkařských výrobků od počátku 20. století po rok 1990, modely staveb nebo replika vévodského klobouku s korunou knížat z Liechtensteina ze 17. století. První část expozice je zaměřena na postavu architekta Josepha Hardtmutha, který svými projekčními a stavitelskými aktivitami ve službách knížecí rodiny Liechtensteinů zanechal stopu jak na jižní Moravě, tak v severním Rakousku. Opatřit nelze ani jeho spolupráci se zahradními architekty na vytváření krajinné kompozice, projevující se zejména v Lednicko-valtickém areálu, zapsaném na Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, ale také na urbanistickém začlenění staveb do krajiny různého typu v oblasti rakousko-moravského pomezí. Joseph Hardtmuth je znám především díky svým dochovaným



realizacím jako je minaret či akvadukt v lednickém parku, Belveder u Valtic a další, ale méně se ví, že realizoval či vypracoval plány i k řadě dalších objektů. Druhá část výstavy je pak zaměřena na osobu Josepha Hardtmutha jako podnikatele, vynálezce a zakladatele firmy ve Vídni, kterou jeho syn později přenesl do Českých Budějovic, kde je v provozu do dnešních dnů. Výstavu lze navštívit až do 26. března 2023.

NEJLEPŠÍ HOKEJ V PRAZE

V pátek 7. října a v sobotu 8. října 2022 by se v pražské O2 Areně v rámci **NHL Global Series 2022** měly utkat týmy kanadsko-americké NHL San José Sharks a Nashville Predators. Těmito dvěma zápasy začne pro oba týmy letošní základní část celé soutěže. NHL Global Series 2022 je celkově devátou sezónou, kdy některé z týmů cestují



do Evropy, aby zde odstartovaly svou účast v aktuální základní části ligy. V Evropě se tímto způsobem odehrálo již 28 zápasů NHL, z toho pět v Praze. Co se týká českých hokejistů, vidět přímo v akci by tak mohli být třeba Tomáš Hertl a Radim Šimek v dresu San José Sharks.



DO RYTMŮ SWINGU

Ve středu 28. září 2022 bude scéna Lucerna Music Baru patřit souboru **Ondřej Havelka & his Melody Makers**. Na své si tak jistě přijdou milovníci swingové éry a zvuku s patinou 30. a počátku 40. let minulého století. Jak se praví v materiálech anonujících toto vystoupení, Lucerna Music Bar se ten večer promění ve swingovou tanečnu. Stylizace koncertní show orchestru se snaží sledovat do detailu dobou podobu a atmosféru, účesy a kostýmy interpretů počínaje a režii celého vystoupení konče. Nakonec, nic nebrání v jisté stylizaci ani ctěnému publiku. Tak tedy, swingaři všech zemí, strojte se!

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do pondělí 10. října 2022** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat flash disk a knížku 140 osobností a událostí pražské MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 7–8/2022 zněla: **5 komentářem do nejmladších garáží**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a a tričkem s motivem MHD v Praze a flash diskem odměněn: **Michal Sýkora**.

FOTO
KVÍZ





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Bistro Mezi řádky, Sokolovská

Zaměstnanci DPP, kteří se prokáží platnou ID kartou DPP, mají **30% slevu** na nákup:

- veškerých na místě připravovaných nápojů z kávy
- domácích limonád ze sirupů vlastní výroby
- všech dezertů, slanečného a sladkého pečiva z vlastní řemeslné pekárny.

Na nákup ostatních produktů, studených a teplých jídel se sleva nevztahuje. Cena teplého jídla je maximálně 110 Kč. Nákupy v bistro Mezi řádky lze hradit bezhotovostně platební nebo stravenkovou kartou, ale také papírovými stravenkami.

Bistro je otevřeno v pracovní dny 7:30 – 18:00.



BURGER KING

Sleva 15 % na vše na pobočkách BK I. P. Pavlova a Harfa.

Nabídka platí pro všechny zaměstnance DPP v uniformě nebo po předložení průkazu.

Slevu lze uplatnit do 30. 6. 2023.

Sleva se nevztahuje na již zlevněnou nabídku a slevové kupóny.

ASTORIA Hotel & Medical Spa

Rekondiční pobyty 2022 – **sleva** ve výši **25 %** na nabídky a pobytové balíčky uvedené na intranetu DPP: produkty zaměřené na posílení imunity, regeneraci, odpočinek, léčení a zároveň poznávání Karlových Varů a regionu.

Kontakt: Petr Šesták;
tel.: 602 731 258; e-mail: smm@astoria-spa.cz



Daily Fitness Zličín & Vyšehrad

Sleva pro zaměstnance ve výši **20 %** na vstupy a permanentky.

Slevu lze uplatnit předložením zaměstnaneckého průkazu.

Více informací na:
www.dailyfitness.cz



Generali Česká pojišťovna



Sleva 40 % na pojištění majetku:

- Pojištění vybavení domácností, rodinných domů a bytů, chat a chalup
- Asistenční služby ke všem smlouvám zdarma
- Pojištění odpovědnosti v běžném občanském životě a odpovědnosti vlastníka

- **Sleva až 30 %** na úrazové a životní pojištění
- Pojištění pracovní neschopnosti, úrazu, závažných onemocnění, invalidity, pro případ smrti a pojištění závazku hypotečního úvěru

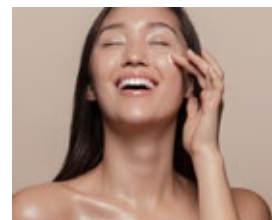
Kontakt: Michaela Dohnalová; tel.: 722 441 337;
e-mail: michaela.dohnalova@generaliceska.cz

Lucie Krymlová – péče o pleť

Studio Českomoravská 18, Praha 9
ZDARMA pro zaměstnankyně DPP:

- Kurz péče o pleť – 10. října 2022 od 17:00
- Kurz líčení – 24. října 2022 od 17:00

Místa si rezervujte zde:
Lucie Krymlová; tel.: 737 322 033;
e-mail: lucie.krymlova@gmail.com



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

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