

DP

kontakt

VELKÉ STAVBY ROKU

O.I.S. BEZ IVANA MLÁDKA

ČERNÍ PASAŽÉŘI V DOBĚ COVIDOVÉ

VYMLŮUVAČKA

NEJEDEŠ
NAČERNO
?

nejedesnacerno.cz

8157



CHCEME SE OPĚT MAČKAT NA HROMADNÉ FOTCE?

Očkování většiny populace proti covid-19
je způsob, jak začít žít jako dřív.

Obráťte se na nás pro ověřené
informace o očkování.

Bezplatná linka 800 160 166
ockovani.praha.eu

Prosíme, dodržujte aktuálně platná opatření v boji proti covid-19.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

OBSAH 3 / 2021



AKTUÁLNĚ

4 – 5

DPP A MÉDIA

6 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

AKCE

7 – 9 ROK ZAHÁJENÍ NOVÝCH
STAVEB

10 NOVÉ PRAŽCE
I ZABEZPEČOVAČKA

TÉMA

11 – 13 DOBRÝ DEN, VAŠI JÍZDENKU
PROSÍM

ZÁŽITKOVKA

14 GENERÁLKY PRODLUŽUJÍ
ZÁŽITKY V METRU

INFORMACE

15 – 17 OIS VČERA A DNES ANEB
ČTVRTSTOLETÍ AUTOBUSY
MLUVÍ

TECHNIKA

18 – 19 SE SNĚHEM NA RADLICI
A SOLÍ V ZÁSObNÍKU

PRÁVNÍ PORADNA

20 – 21 CO JE NOVÉHO V ZÁKONÍKU
PRÁCE?

KALEIDOSKOP

22 – 23 HISTORIE PRAŽSKÉ
MHD VE FOTOGRAFII
A DOKUMENTECH

ANABÁZE

24 – 27 JAK DÁL S NEJVYŽILEJŠÍ
TRATÍ?

ZA KATEDROU

28 SVĚHO ROZHODNUTÍ JÍT
UČIT NELITUJI

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

29 – 31 PRODLUŽOVÁNÍ LINEK
METRA VE SVĚTĚ

VZPOMÍNKA

32 ROZHOVOR ODESLANÝ
DO TRAMVAJOVÉHO NEBE

PEL-MEL

33 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna

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 Asztalosová, Jan Barchánek,
Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek,
Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láška, Robert Mara,
Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 24. února 2021
NEPRODEJNÉ

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

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





Zdroj: Správa železnic

Spolupráce pro trať na letišti zahájena

Primátor hlavního města spolu s generálním ředitelem Správy železnic podepsali memorandum o spolupráci při přípravě stavby železniční tratě na Letišti Václava Havla. Hlavní město tak v rámci dohody vykoupi pozemky potřebné pro stavbu terminálu a záhybného parkoviště P+R na Dlouhé Míli. Část pozemků následně Praha využije i pro vybudování nové tramvajové tratě. V lokalitě je v plánu hned několik důležitých dopravních staveb. Zatímco Správa železnic bude investorem železniční trati včetně terminálu a plošného parkoviště P+R pro přibližně 1050 aut, Praha zde na své náklady vybuduje dalších 950 parkovacích míst. Navíc tudy hlavní město plánuje vést i tramvajovou trať Dědinská – Terminál 3. Společným cílem Prahy a Správy železnic je vybudovat zde moderní terminál, kde bude možné využít železniční spojení mezi letišti a centrem, zaparkovat automobil nebo přestoupit na prodlouženou tramvajovou trať z Evropské ulice a Dědiny. (red)

Petřínská lanovka v jarní revizi

Lanová dráha na Petřín je od 8. března 2021 v revizi. Pravidelná jarní revize má za cíl zajistit bezpečný a spolehlivý provoz po 510 metrů dlouhé trati. Součástí revize je geodetické měření jednotlivých částí trati, rozchod kolejí a dalších důležitých součástí. Provedou se také různé údržbářské a servisní zásahy, např. vyčištění navijecí komory, údržba dotykových sběračů na vozích v koncových stanicích, osvětlení tratě a stanic apod. Do provozu se lanová dráha vrátí v sobotu 27. března 2021. (red)

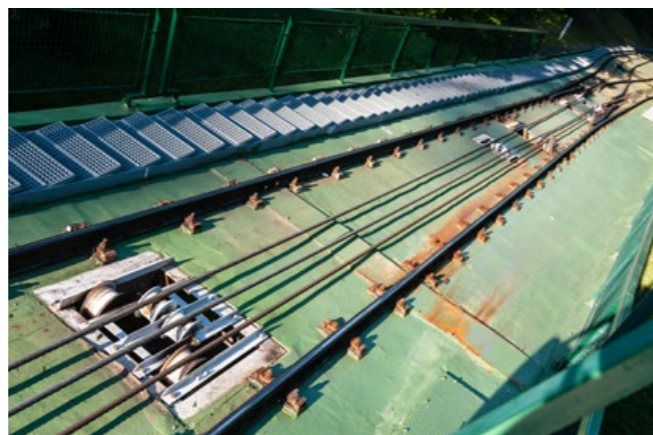


Foto: Petr Hejma

Další krok k elektromobilitě v DPP



Další dvě třídy dálkového oboru Elektrikář zahájily v únoru již druhý otevřený ročník studia na SPŠD. Celkem se 1,5ročního zkráceného studia zakončeného získáním výučního listu v oboru Elektrikář zúčastní 25 zaměstnanců DPP především z JSVA a Provozní technologického odboru. Tato

skupina zaměstnanců potřebuje získat vzdělání k rozšíření kvalifikace, a to v souvislosti s probíhající elektrifikací nekolejové dopravy a elektromobility obecně. Do těchto tříd nastoupili zaměstnanci z provozů všech garáží DPP, stejně jako jejich kolegové z depa Zličín. Všichni studenti mají uzavřenou kvalifikační dohodu se zaměstnavatelem na celou dobu studia, takže mohou plnohodnotně absolvovat jak studium, tak i odbornou praxi. Výuka

nemohla být ze známých důvodů zahájena prezenční formou, podklady pro studium jsou tak v současnosti zaslány na třídní e-mail. Poděkování za to patří třídnímu učitelu Ing. Urbanovi i vedoucímu odborné praxe Ing. Hliněnskému. Nezbyvá nic jiného, než popřát všem co nejvíc studijních úspěchů v jejich nelehkém úsilí a co nejrychlejší návrat do školních lavic, které již čekají i na další třídu zájemců o tento obor studia od září 2021. (js)

I v březnu se opravují tramvajové tratě

Že začal letošní rok ve velkém stylu, si nemusíme znovu připomínat. Rekonstrukce tramvajové trati v Chotkově ulici je již minulostí, a ač došlo k prodloužení termínu výluky přibližně o týden (z důvodu nepříznivých únorových klimatických podmínek), soukolí oprav se nezastavilo a v březnu tak vypukla hned další dvojice rekonstrukcí. První se týkala třídní výměny části kolejové konstrukce na křižovatce Francouzská x Blanická (na snímku). Na to hned navázala oprava tratě v lokalitě náměstí Míru, konkrétně výměna částí kolejových konstrukcí na křižovatkách Bělehradská x Jugoslávská a Francouzská x Blanická. To vše je předeherou pro jednu z největších výluk letošního roku, která nás čeká od dubna do června, a to v úseku Vladimírova – Tábořská – Na Pankráci. (red)



Foto: Petr Hejma



Foto: Martin Brejška

Tramvajové pluhy v akci

Pokud se budou někdy historikové zabývat zasněženou Prahou v úvodu 21. století, jako vhodná pomůcka by mohl posloužit i náš časopis. Když v Praze napadne velké množství sněhu, téměř vždy to znamená výjezd našich tramvajových pluhy. Jinak tomu nebylo ani v pondělí 8. a v úterý 9. února 2021. Štvanice, náměstí Bratří Synků, Malostranské náměstí, Krymská či, jak dokládá snímek, obratiště Podbaba, to je jen krátký seznam míst, ve kterých pluhy odklídily sněh. Pro příznivce tramvají ještě poslední důležitá informace. Od 11. února 2021 zároveň došlo k inventurnímu přečíslování pluhy (8202 = 4604; 8203 = 4602; 8204 = 4607). Důvodem je „vyčištění“ číselné řady 82XX, kterou již nyní obepínají nové skříně T3R.PLF. Taktéž očíslování odkazuje na tradiční označení služebních vozidel, kdy poslední číslice přiřazuje vůz k vozovně (tedy 2 = Kobylisy, 4 = Pankrác, 7 = Vokovice). Řada 46XX navazuje na historické vlečné nákladní vozy, které končily číslem 4549. (zb)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

V úterý 9. února 2021 se na svém třetím zasedání v tomto roce sešlo představenstvo Dopravního podniku, aby projednalo mj. aktualizaci plánu veřejných zakázek a potávkových řízení pro rok 2021, informaci

o elektrifikaci autobusových linek, o čerpání zůstatků dovolené z roku 2020 a o činnosti lanové dráhy v zoo. V pořadí čtvrté zasedání se uskutečnilo 23. února. Představenstvo na něm projednalo mj. dlouhodobou strategii vozového parku tramvají, informaci k nákupu výstrojních součástí, zprávu k agendě o podnětech veřejnosti či k zaměstnávání osob se zdravotním postižením. Dále se zabývalo plánem organizace dopravy metra, tramvají, autobusů a trolejbusů v roce 2021 a plánem bezpečnostních cvičení v rámci DPP i IZS.

Dozorčí rada DPP měla své letošní druhé zasedání na programu 24. února 2021, kdy projednala majetkoprávní záležitosti z představenstva a informaci o revitalizacích stanic metra v součinnosti s jiným subjektem. Dále byla seznámena s informací o studii úprav tramvajové trati v Antonínské ulici a s informací o činnosti představenstva. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o zaměstnávání osob se zdravotním postižením, dále o personálním přehledu a náborovém reportingu manuálních funkcí a profesí. (red)

VTK ŽIJE

Vážený přátelé, ano. Možná se vám zdá, že Vědeckotechnický klub při DP-Metro zmizel ze světa. Ne, není tomu tak, stále žije, jen současná situace dočasně zastavila jeho aktivity. Ani tradiční shromáždění delegátů nelze uspořádat. Proto vše důležité je pro zájemce shrnuto do výroční zprávy, jejíž součástí je i hlasovací lístek. Hlasování per rollam (na dálku) je aktuálně jediná cesta, jak získat od členů rozhodnutí ve věcech, kde je to podle stanov třeba. Asi nejvýznamnějším návrhem je, že s ohledem na nulovou aktivitu v minulém roce je navržen členský příspěvek pro letošní rok v nulové výši. Vyplněný hlasovací lístek je možné zaslat některému členovi rady spolku nebo na e-mail VTK. Výroční zpráva s hlasovacím lístkem jsou také dostupné na internetových a intranetových stránkách spolku. (ju)

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



„Jsou typy investic, které jsou nezbytné a ve kterých budeme pokračovat. Nemůžeme si dovolit třeba polevit v rekonstrukci tramvajových tratí, protože bychom se mohli snadno dostat do situace, že nebudeme moci jezdit, neboť kolejový svršek bude v takovém stavu, že to budeme muset zavřít.“

Petr Witowski, generální ředitel DPP, komentoval nezbytnost investic DPP

5. 2. 2021 – Mladá fronta DNES



„Původní (32 metrů hluboká) těžební šachta je už zalita téměř tisícovkou kubíků popílkového betonu. V únoru na jejím místě ve Václavské ulici začneme s úpravou vozovky, chodníků a výstavbou autobusové zastávky, která bude umístěna přímo u výstupu z výtahů v uliční úrovni. Do provozu plánujeme vše spustit na konci letošního května.“

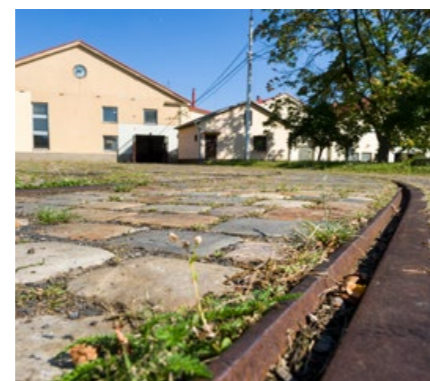
Daniel Šabík, vedoucí odboru Komunikace, k výstavbě výtahů ve stanici Karlovo náměstí

1. 2. 2021 – prazsky.denik.cz

„Počet cestujících od začátku roku narostl na úroveň 50 procent před krizí. Změnilo se ale chování vlivem home office či poklesl počet cest vlivem uzavření obchodů, škol a dalších zařízení, a to včetně turistických atrakcí. Největší pokles cestujících zaznamenáváme po 20:00, a to hlavně vlivem zákazu vycházení po 21:00 a s tím spojených opatření.“

Náměstek primátora Adam Scheinherr komentoval mírný růst počtu cestujících v pražském metru

5. 2. 2021 – ČTK



„Právě finalizujeme jednání s DPP, jejichž výsledkem bude odkoupení areálu vozovny Orionka městem.“

Prozradil radní pro městský majetek Jan Chabr v reakci na budoucnost areálu bývalé vozovny na Orionce

21. 2. 2021 – prazskypatriot.cz

„Po modernizaci získáme nový systém, který bude na stejné technologické úrovni, jako poslední stavědla instalovaná na trase A v úseku Dejvická – Nemocnice Motol, a který bude odpovídat požadavkům 21. století.“

Milan Pecka, vedoucí jednotky Sdělovací a zabezpečovací, vysvětloval přerušení provozu metra na trase C

10. 2. 2021 – ČTK



„V uniformě jsem slepce přes přechod převáděl poprvé. V Praze je vždy okolo spousta lidí a všimnout si příležitosti k pomoci není nejjednodušší, ale tady byla paní sama a já si jí všimnul, neváhal jsem.“

Převedení nevidomé ženy přes přechod popsal David Povýšil, řidič tramvaje, jehož video se stalo virálem

11. 2. 2021 – tn.cz



„Každý má něco, co ho baví nebo naplňuje, mě baví doprava. Chápu, že pro někoho je to jenom krabice, co je odveze tam, kam potřebují. Jenže tito lidé mají zase jiný koníček, který bych nemusela pochopit já.“

Sdělila Anna Haitmanová, průvodčí historických tramvají DPP a fanynka dopravy

17. 2. 2021 – Deník Metro



ROK ZAHÁJENÍ NOVÝCH STAVEB

ZE SMYČKY SÍDLIŠTĚ MODŘANY BUDE NOVÁ TRATĚ POKRAČOVAT V BOČNÍ POLOZE PODĚL ULICE GENERÁLA ŠIŠKY, DÁLE V OSE NOVODVORSKÉ ULICE, ABY KONČILA NA SÍDLIŠTI LIBUŠ ZDROJ: METROPROJEKT

PRÁVIDELNĚ V DP KONTAKTU REFERUJEME O ROZVOJOVÝCH ZÁMĚRECH DPP, RESP. HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. POKUD ROK 2020 OZNAČÍME ROKEM ZÁRODKŮ (BARRANDOV, DVORECKÝ MOST A PANKRÁC), TAK TEN LETOŠNÍ BUDE TĚMĚŘ JISTĚ ROKEM VELKÉ VÝSTAVBY.

Maximální nasazení kolegů z odboru Investice Povrch a podpora ze strany hlavního města pro nové rozvojové projekty, které pomohou naplnit pražský klimatický závazek a zároveň jsou uvedeny v Plánu udržitelné mobility, začíná po hubených letech konečně přinášet hmatatelné ovoce. Pojdme si nyní přiblížit aktuální stav některých projektů.

TT Sídliště Modřany – Libuš

Záměr byl podrobně představen v článku Filipa Jiříka v DPK 9/2017. Tehdejší velmi optimistický termín stavby v roce 2020 sice

nebyl naplněn, ale aktuálně již DPP disponuje pravomocným stavebním povolením a je schválena většinová finanční spoluúčast z evropských fondů (Operační program doprava 2). Aktuálně se řeší veřejná zakázka na zhotovitele. Zvláštní pozornost věnují kolegové z odboru Nemovitý majetek a oddělení Metro D potřebnému dokončení majetkoprávního zajištění.

Rada HMP již v minulém roce rozhodla, že DPP má připravovat další prodloužení této tramvajové radiály, a to až do přestupního uzlu Nové Dvory. Studijní a projektové práce

na tomto úseku začaly v průběhu února 2021. Představenstvo DPP také rozhodlo, že z důvodu nízkého počtu obousměrných vozů je třeba v Libuši vybudovat dočasnou smyčku, aby bylo možno zajistit současným vozovým parkem obsluhu této nové tratě.

TT Barrandov – Slivenec: 1. etapa do Holyně

V souladu s článkem uvedeným v DPK 12/2020 probíhá výběr zhotovitele stavby této tratě. Aktuálně jsou podané nabídky uchazečů a hodnotící komise pracuje na



FOTOVZPOMÍNKA NA OTEVŘENÍ TRATI DO MODŘAN V ROCE 1995. UŽ TEHDY VZNIKL APENDIX POČÍTAJÍCÍ S PRODLOUŽENÍM TRATĚ
FOTO: MICHAL REŽNÝ

Smyčka Depo Hostivař

I druhá nová smyčka v Praze 10 se dostává do další fáze. Nyní se dokončuje dokumentace pro provádění stavby, a ve druhém čtvrtletí 2021 očekáváme vyhlášení veřejné zakázky na výběr zhotovitele. V tomto případě není evropská dotace zatím k dispozici, ale HMP nám přidělilo na zahájení stavby dotaci ze svých prostředků. Projekt bude předmětem žádosti o dotace z EU v dalším programovacím období, zahájeném v roce 2021.

Vozovna Hloubětín

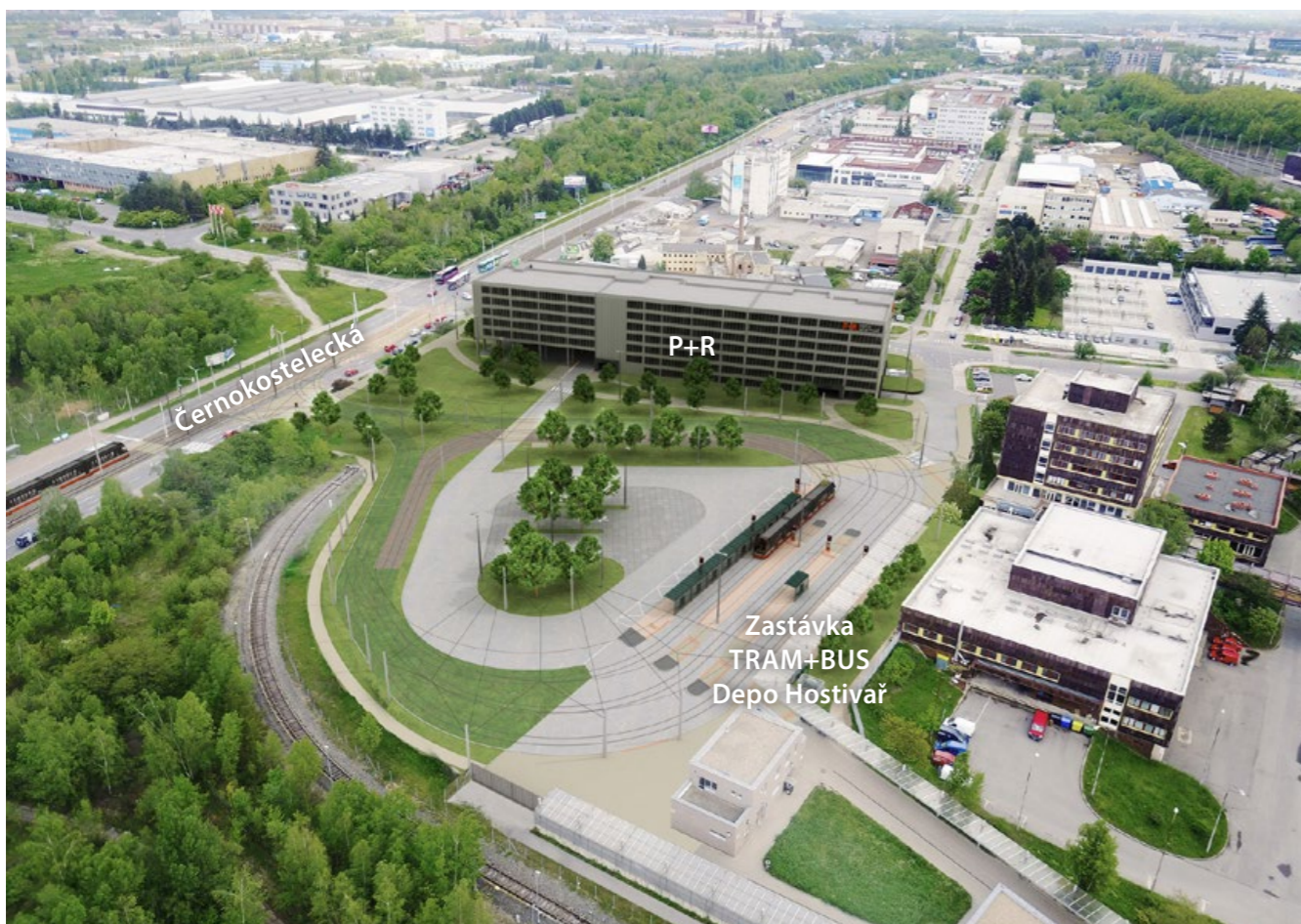
Výstavba energocentra vozovny v rámci 1. etapy běží. U hlavních etap, tedy 2. až 4., již byla finalizována zadávací dokumentace veřejné zakázky pro výběr zhotovitele a v blízké budoucnosti lze očekávat vyhlášení veřejné

vyhodnocení veřejné zakázky. Stavební povolení a majetkové zajištění, stejně jako evropské financování je zajištěno.

Smyčka Zahradní Město

Aktuální informace z letošního únorového DP kontaktu je platná, přičemž mezitím byl vybrán zhotovitel – Sdružení Tramvajová

smyčka Zahradní Město, který by měl za necelých 98 mil Kč (bez DPH) zrealizovat celou novou smyčku v letošním roce. Potěšitelné je, že příprava této stavby postupuje dle harmonogramu, který je navázán na přílehlou stavbu Správy železnic. Rovněž u této stavby bude většina nákladů hrazena v rámci dotační spoluúčasti Evropskou unií (OPD2).



VIZUALIZACI NOVÉ SMYČKY U DEPA HOSTIVAŘ JSME JIŽ PŘEDSTAVILI, TENTOKRÁT UŽ JE PŘÍTOMEN PARKOVACÍ DŮM P+R (REALIZOVÁN JAKO INVESTICE MHMP)
ZDROJ: METROPROJEKT



PRVNÍ NABÍJECÍ INFRASTRUKTURA A TROLEJOVÉ VEDENÍ JIŽ V PRAZE JE A DALŠÍ BUDOU PŘIBÝVAT. VEDENÍ V PROSECKÉ ULICI ZAČALY VOZY VYUŽÍVAT 15. 10. 2017
FOTO: PETR LUDVÍČEK



PROVOZ LINKY 58 V PROSECKÉ ULICI JE PO DOBU STAVEBNÍCH PRACÍ OD 21. 2. 2021 DOČASNĚ POZASTAVEN. TENTO ÚSEK SE JIŽ JAKO TROLEJBUSOVÁ LINKA 58 LETOS STANE SOUČÁSTÍ REALIZACE PROJEKTU ELEKTRIFIKACE LINKY 140
FOTO: PETR VÍTŮ

zakázky. Bez ohledu na fakt, že jsme nezískali prostředky z OPD 2, je stavba nové vozovny nejvyšší prioritou úseku technického – Povrch. Fakt, že Hloubětínští jsou již čtvrtou zimu nedobrovolně venku, se logicky projevuje na stavu vozů. O opravdu hrozných pracovních podmínkách pro provoz Hloubětín

ani nemluvě. Kolegové z odboru Strategie a projektová kancelář pečlivě sledují další možné zdroje pro externí financování z evropských zdrojů, kde jsou v programovacím období zahájeném v roce 2021 zahrnuti i dotační programy umožňující financování tramvajové vozovny.

Trolejbusová linka Palmovka – Letňany – Čakovice – Miškovice

Letošní rok by měl být rokem zásadního pokroku ve výstavbě první plnohodnotné trolejbusové linky číslo 58. Projekt pod názvem Elektrifikace BUS linky 140 jsme zde představovali opakovaně. Akce získala koncem letošního února pravomocné stavební povolení. V současnosti probíhá příprava veřejné zakázky na zhotovitele nabíjecí infrastruktury, jehož výběr by měl proběhnout v nejbližších měsících.

Na rozdíl od tramvajových projektů, kde zatím budeme využívat současný vozový park, tak u trolejbusů je nutné zajistit vždy nová vozidla. Pro danou linku budeme potřebovat 15 kloubových bateriových trolejbusů, které se již soutěží. Zásadní je i fakt, že 18. února 2021 zastupitelstvo HMP schválilo přidělení finanční podpory ve výši 306 mil. Kč z evropských fondů, konkrétně z Operačního programu Praha – pól růstu.

Aktuálně od 21. února 2021 neprobíhá ani „demoprovoz“ trolejbusové linky 58, neboť v Prosecké ulici probíhá výstavba kanalizace a trolejové vedení je bez proudu.

Elektrobusy s dvoupólovým dobíjením

Tento rozvojový projekt má sice nejméně infrastrukturu, ale do tohoto článku patří. Práce v měnirně Michle (nachází se v garáži Vršovice, je ovšem umístěna v Michli) už v režii jednotky Dopravní cesta Tramvaje probíhají. Nabíjecí body na Želivského a Strašnické již disponují pravomocným stavebním povolením a realizovat je také bude vlastním výkonnem JDCT.

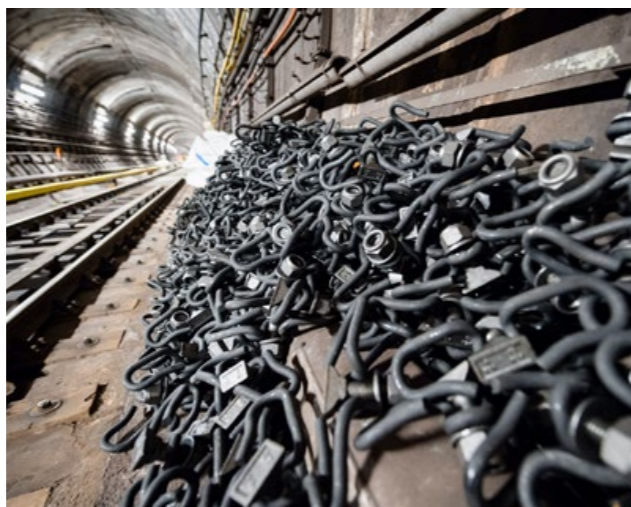
Pro linku 154 (Strašnická – Koleje Jižní Město), případně doplňkově i 213 (Želivského – Jižní Město – Nádraží Uhřetěves) bude nakoupeno 14 standardních elektrobusů Škoda 36BB (viz DPK 2/2021). I zde 18. února 2021 zastupitelstvo HMP schválilo přidělení prostředků z OP PPR, a to ve výši 245 mil. Kč.

U výše uvedených projektů lze tedy čekat v letošním roce se zahájením prací, v některých případech i s dokončením nebo zahájením provozu. O průběhu realizace bude DP kontakt pravidelně informovat, stejně jako o pokroku v dalších, dnes neuvedených projektech.

NOVÉ PRAŽCE I ZABEZPEČOVAČKA

VÝLUKY V PROVOZU METRA SE V LETOŠNÍM ROCE PLÁNUJÍ Z DŮVODU JIŽ TRADIČNÍHO POKRAČOVÁNÍ VÝMĚN STARÝCH DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ ZA BETONOVÉ A TAKÉ KVŮLI OBNOVĚ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ.

V letošním roce čekají na jednotku Stavby a tratě prodloužené výluky převážně na trati C v centru města. Provoz metra bude po dobu výluky přerušen v již historicky vyzkoušeném úseku Muzeum/C – Pražského povstání se zachováním provozu v úsecích Letňany – Muzeum/C a Pražského povstání – Háje.



Výjimkou bude nejbližší dubnová výluka, kdy proběhne výměna prazců ve 2. koleji mezi stanicemi I. P. Pavlova a Vyšehrad, ale také přímo v 1. staniční koleji ve stanici I. P. Pavlova. Z tohoto důvodu dojde k prodloužení vyloučeného úseku o stanici Muzeum/C, kdy provoz bude zachován v úsecích Letňany – Hlavní nádraží a Pražského povstání – Háje.

V letní a podzimní výluce proběhnou výměny mezi stanicemi I. P. Pavlova a Vyšehrad a ve 2. staniční koleji stanice I. P. Pavlova. Při všech těchto výlukách bude, tak jako v minulých letech, zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Pražského povstání – Hlavní nádraží.

Od loňského léta nově vstupuje do výluk metra jednotka Sdělovací a zabezpečovací. Smyslem obnovy zabezpečovacího zařízení

je upgrade elektronických stavek drážního zabezpečovacího zařízení a automatického systému dálkového řízení dopravy (ASDŘ-D). Úprava spočívá ve výměně téměř dvacet let starých procesních stanic PEP za prvky MCS. Bude tak navýšena přenosová rychlost systému ASDŘ-D na 1Gbps. Zároveň systém umožňuje výměnu čteček karet obsluhy tak, aby bylo možné používat nové karty přístupového systému S4U.

Protože se jedná o zásah do staničního zabezpečovacího zařízení s přímým dopadem na bezpečnost provozu metra, je nutné nové počítače nejen instalovat, ale také pečlivě

vyzkoušet a ověřit. Zabezpečovací zařízení musí i po upgradu spolehlivě zajišťovat bezpečnost provozu metra. Délka výluky proto zohledňuje nejen samotnou výměnu komponent zabezpečovacího zařízení, ale i potřebu jejich rozsáhlého otestování včetně kontroly vazeb do nadřazených systémů.

Velmi komplikovaná a z časového hlediska náročná situace bude při výluce stanice Depo Hostivař, kde se tato výměna dotkne nejen zabezpečovacího zařízení stanice, ale i celého zabezpečovacího zařízení vlastního depa.

Při následných testech tak bude třeba provést např. kontrolu funkce u všech 50 výměn. Zdařilé ukončení kompletních zkoušek je nutné pro zahájení provozu na konci výluky.

Kromě již zmíněné březnové výluky na Depu Hostivař, kdy bude vyloučen provoz v úseku Skalka – Depo Hostivař, nás čeká ještě červnová výluka ve stanici Letňany s přerušným provozem v úseku Ládví – Letňany. Při těchto výlukách bude náhradní doprava řešena pravděpodobně pouze prodloužením stávajících linek povrchové dopravy do zastávek u stanice metra Skalka resp. Ládví. ■

Výluky v metru v roce 2021

	Termín	Trasa	Místa prací	Činnost
✓	13. – 14. 2.	C	Vltavská - Florenc C	výměna prazců v traťovém uzávěru
✓			Nádraží Holešovice	výměna zabezpečovacího zařízení
✓	13. – 14. 3.	A	Depo Hostivař	výměna zabezpečovacího zařízení
	2. – 5. 4.	C	Vyšehrad – Pražského povstání	výměna prazců
	12. – 13. 6.	C	Letňany	výměna zabezpečovacího zařízení
	3. – 11. 7.	C	I. P. Pavlova - Vyšehrad	výměna prazců
	28. – 31. 10.	C	I. P. Pavlova - Vyšehrad	výměna prazců

Celkem je v pražském metru 39 808 prazců. Dosud bylo vyměněno 16 879 dřevěných prazců a na výměnu dalších 22 929 kusů, tedy cca 57 %, čeká.



DOBRÝ DEN, VAŠI JÍZDENKU PROSÍM

JEDEN VIR, ČTRNÁCT MĚST V EVROPĚ A ASII, CESTUJÍCÍ BEZ PLATNÝCH OZNAČENÝCH JÍZDENEK. TŘI ZDÁNlivĚ NESOUVISEJÍCÍ VELIČINY, NA KTERÉ SE LZE PODÍVAT VÍCE ÚHLY POHLEDU.

• JAK PANDEMIE COVID-19 OVLIVNILA OCHOTU CESTUJÍCÍCH PLATIT ZA VYUŽITÉ SLUŽBY MHD?

• JAK SE V UPLYNULÉM ROCE VYVÍJEL PODÍL CESTUJÍCÍCH BEZ PLATNÉHO JÍZDNÍHO DOKLADU?

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP provedl mezi svými členy na přelomu roku 2020 a 2021 šetření, které se zaměřilo na změnu v chování cestujících v posledním roce z pohledu jejich disciplinovanosti, tedy schopnosti prokázat se během jízdy platným jízdním dokladem.

UITP oslovila členy v sektoru tzv. lehké kolejové železnice „light rail“, do které se v české terminologii řadí tramvajová doprava. Výzkumu se zúčastnilo 14 dopravních podniků a výběr z nejzajímavějších sedmi závěrů proletíme letem světem.

Manchester (Velká Británie)

Půlmilionové město na severozápadě Anglie je centrem metropolitní oblasti Velký Manchester s necelými třemi miliony obyvatel. Tramvajový systém „light rail“ zahrnuje 93 zastávek na 7 linkách.

Podíl cestujících bez platného jízdního dokladu byl před pandemií zhruba 5 až 12 %. Velkým překvapením bylo, že během jarní vlny covid-19 se téměř každý druhý cestující nebyl schopen prokázat platnou jízdenkou v závislosti na denní či noční době jízdy.

První měsíce pandemie nebyly jízdenky kontrolovány, avšak masivní úniky jízdného vedly k urychlenému obnovení kontrol.

Dnes se tak podíl tzv. černých pasažérů vrátil na obvyklou úroveň **5 až 12 %** v závislosti na lince a sociodemografických ukazatelích dotčené městské čtvrti (věk, vzdělanost, zaměstnanost apod.).

Kayseri (Turecko)

Město Kayseri se nachází téměř v dokonalém geografickém středu Turecka. Celá metropolitní oblast má milion obyvatel a od roku 2009 slouží obyvatelům i návštěvníkům města 55 zastávek tramvajového systému dlouhého 34 kilometrů. Tramvajový systém je uzavřený, tedy osazen turnikety a jinými bariérami znesnadňující vstup bez prokázání se jízdenkou, míra pokusu o průchod bez platného jízdního dokladu je dlouhodobě velmi nízká.

Před pandemií, během první jarní vlny i dnes je podíl cestujících bez jízdenky stabilně kolem **0,16 %**. V době přepravní špičky jsou u turniketů přítomni i zaměstnanci dopravce. Zajímavostí je, že v Kayseri dodnes využívají všichni zdravotníci MHD zdarma. Odhaduje se, že podíl zaměstnanců ve zdravotnictví na všech cestujících je cca 3,5 %.

Brusel (Belgie)

Belgická metropole, sídlo mnohých evropských i světových organizací. Podíl cestujících bez jízdního dokladu v tramvajové dopravě během prvních jarních měsíců loňského roku byl až 17,2 %. Jde o hodnotu výrazně vyšší (nárůst o 100 %) v porovnání s obdobím před pandemií.

V současné době počet kontrol klesá, neboť se činnosti zaměstnanců provádějících kontrolu jízdních dokladů rozšířily mimo jiné



o kontrolu zakrytí dýchacích cest. Dnes se podíl cestujících bez platného jízdního dokladu zastavil na **cca 15,4 %**.

Tenerife (Kanárské ostrovy, Španělsko)

Tramvajový systém na ostrově Tenerife čítá 15 km a 27 zastávek. V období před pandemií činil podíl cestujících bez jízdenky zhruba 8 %, přičemž kontrolovaný byl každý desátý cestující. Z pohledu disciplinovanosti cestujících byl nejhorší duben 2020, kdy podíl cestujících bez jízdenky dosáhl cca 33 %. Na jaře loňského roku nebyly kontroly jízdních dokladů prováděny.

V současné době se podíl cestujících bez platného jízdního dokladu ustálil na **cca 8,4 %**, přičemž se podíl kontrolovaných zákazníků snížil z 10 % na 8 %. Kontrolován je tak každý dvanáctý cestující.

Stuttgart (Německo)

Město na jihozápadě Německa, metropole Bádenska Württemberska. Ve městě samotném žije více jak 630 tis. obyvatel. Cestující jsou velmi disciplinovaní, před pandemií cestovalo bez platného jízdního dokladu pouhých 1,6 % všech cestujících. V období prvního lockdownu od poloviny března do poloviny května využívalo tramvajovou dopravu ve městě minimum cestujících.

V tomto období byly pozastaveny kontroly jízdních dokladů. Kontroly byly poté obnoveny a zjistilo se, že podíl cestujících bez jíz-

denky byl i více jak 2 %. Přístup dopravce se během jarní uzávěry změnil v souladu s hygienickými opatřeními, zaměstnancům přepravní kontroly bylo nařizováno, aby se vyhnuli přímému kontaktu a raději nechali neplatícího cestujícího jet.

Nízký podíl cestujících bez jízdního dokladu, který se dnes ustálil na **cca 1,6 %**, vysvětluje Stuttgarter Straßenbahnen AG jasnými pravidly a v případě opakovaného vyhýbání se placení jízdného čelí efektivním způsobem vymáhání pokut a využíváním dalších právních prostředků. Suma sumárum, dopravce označil chování cestujících v době pandemie za čestné.

Hongkong (Čína)

Jihočínský Hongkong se 7,5 miliony obyvatel se řadí mezi největší města, která se zúčastnila výzkumu. Míra úniku tržeb z jízdného se dlouhodobě v období před pandemií držela kolem 1,35 %. První jarní uzávěra ekonomiky a pozastavení prezenční výuky ve školách znamenala zvýšení tohoto podílu na 1,62 %. Avšak po dobu 39 po sobě jdoucích týdnů nepřekročil podíl neplatících 2 %. V prosinci 2020 se podíl cestujících bez platné jízdenky pohyboval kolem **1,58 %**.

Praha

Únik z jízdného v období před pandemií covid-19 činil v celém systému MHD v Praze cca 5 až 10 %. Během jarní vlny se odhaduje, že 15 až 25 % cestujících jezdilo bez platné jízdenky. Přepravní kontrolaři se necelá dva

měsíce věnovali činnostem spojeným s distribucí ochranných prostředků, podávali informace cestujícím, případně upozorňovali na neplatnost jízdních dokladů bez ukládání postihů.

V současné době se podíl cestujících bez jízdenky ustálil dle odhadů z počtu uložených pokut a počtu provedených kontrol na cca **7–13 %**.

Závěrem

Jeden vir + čtrnáct světových měst = vyšší podíl cestujících bez platného jízdního dokladu. I tak se dá zjednodušit zjištění UITP. O něco podrobněji vycházejí závěry takto:

- Ze zkoumané množiny 14 evropských a asijských měst statisticky vyplynulo, že v době před pandemií covid-19 nebylo schopno prokázat se během jízdy platným jízdním dokladem 4,1 % cestujících.
- Během první jarní vlny v roce 2020 tento podíl vyšplhal na průměrných 15,4 %.
- Na přelomu roku 2020 a 2021 se vrátil na hodnotu kolem 4,6 %.

Podíl cestujících bez platného jízdního dokladu dle 3 etap pandemie ve 14 městech

Město	podíl cestujících bez platného jízdního dokladu před covid-19	podíl cestujících bez platného jízdního dokladu na jaře 2020	podíl cestujících bez platného jízdního dokladu v zimě 2020
Praha	5–10 %	15–25 %	7–13 %
Manchester	5–12 %	až 40 %	5–12 %
Kayseri	0,16 %	0,08 %	0,08 %
Hongkong	1,35–1,45 %	1,49–1,62 %	1,58 %
Curych	1,3 %	3–5 %	1,6 %
Stuttgart	1,59 %	15. 3.–15. 5. bez kontroly jízdného	1,75 %
Tenerife	8 %	33 %	8,4 %
Porto	2,2–2,4 %	13. 3.–4. 5. bez kontroly jízdného	2,6 %
Berlín	3,12 %	bez kontroly jízdného	3,12 %
Mnichov	2,5 %	až 20 %	3,5 %
Frankfurt n. M.	5,21 %	17. 3.–24. 5. jízdné zdarma	1,32 %
Řím	2–10 %	bez kontroly jízdného	bez kontroly jízdného
Kolín n. R.	2,18 %	2,5 %	2,5 %
Brusel	6,9–7,8 %	17,2 %	15,4 %



V květnu to budou již 3 roky, co Praha představila v rámci kampaně Nejedeš na černo? dva tramvajové vozy s komiksovými bublinami. Tramvaj 14T č. 9136 a T3R.P č. 8157 jezdí coby Vymlouvačky s výběrem nejtrapnějších výmluv černých pasažérů. Více informací na: nejedesnacerno.cz



GENERÁLKY PRODLUŽUJÍ ZÁŽITKY V METRU

DŮLEŽITOST PEČLIVÉ PRAVIDELNÉ ÚDRŽBY A PRAVIDELNÉHO „POHYBU“ HISTORICKÝCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ JSME SI POPSALI V ÚNOROVÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU. AŽ SE JEDNÁ O HISTORICKOU ŽELEZNIČNÍ TECHNIKU, TRAMVAJE, AUTOBUSY, AUTOMOBILY, ČI JAKO V NAŠEM PŘÍPADĚ, O VOZY METRA. V TOMTO DUCHU BYLA V LOŇSKÉM ROCE ZAPOČATA DLOUHODOBĚ PŘIPRAVOVANÁ OPRAVA PODVOZKŮ VOZŮ HISTORICKÉ SOUPRAVY METRA 81-71.

Druhá a mladší historická souprava pražského metra, přezdívaná též jako briketa, pixla a podobně, tak navázala na obdobný proces generální opravy pojezdu, který u soupravy Ečs proběhl v letech 2013 až 2014. Prakticky se jedná o pokračování **procesu generální opravy těchto vozů do podoby dlouhodobě udržitelných historických vozidel**. I u 81-71 se totiž původní generální oprava soustředila především na skříň vozu včetně pneumatické a elektrické výzbroje. U té se jednalo zejména o kompletní výměnu původní kabeláže, opravu statických měničů, řídicího a hlavního kontroléru a mimo jiné také opravu trakčních motorů. Podvozky byly podrobeny, pro tu dobu dostačující, běžné střední vyvazovací opravě stupně P4 dle udržovacího řádu pro elektrické vozy metra typu 81-71.

S rostoucím zájmem veřejnosti o historické a retro akce ovšem roste i kilometrický průběh zúčastněných historických vlaků. Abychom se ze svezení s nimi mohli radovat ještě za mnoho let, je nutné přistupovat k jejich údržbě v dlouhodobém horizontu. To vedlo i ke zmíněné generální opravě podvozků. Aby nedošlo k výraznému nárůstu nákladů na údržbu, je tato oprava rozprostřena do období pěti let. Počínaje rokem 2020 je

tak postupně realizována na jednom z vozů pětivozové soupravy 81-71.

Při generální opravě dostanou po důkladné defektoskopické kontrole nápravy nová kola, nová nápravová ložiska a ložiska skříňové převodovky. Skříňové převodovky také projdou pečlivou kontrolou a defektoskopií – nevyhovující poloskříňové jsou vyměněny za jiné. U převodovek se také kontrolují jejich velká ozubená kola, pastorky a díly závěsu – vybrané nebo nevyhovující díly se rovněž mění.

Kompletně odstrojený rám podvozku projde zevrubnou defektoskopickou kontrolou a přeměřením předepsaných rozměrů. Repasovány jsou původní kardanové spojky, které se z historického hlediska zachovávají. Opravě neujde ani brzdové pákovi, brzdové válce a střadače parkovací brzdy. Opětovně nastrojený podvozek je na závěr opatřen novým nátěrem původního barevného odstínu. Před zavázáním pod skříň vozu je ještě ověřen tichý chod nové kompletní sestavy dvojkolí.

První přišel na řadu čelní vůz ev. č. 2159, který měl svá kola již na minimálním provozním průměru (dále nesoustružitelná – tj. bez možnosti obnovy jízdního profilu), a kde se dlou-

hodobě řešil neuspokojivý stav polospojky na straně hřídele trakčního motoru prvního dvojkolí. U tohoto vozu se navíc s opravou podvozků spojila i jiná dlouhodobě chystaná akce: **instalace původního elektromechanického registračního rychloměru Metra E 611-M** (výrobce METRA Blansko).

Tento tachograf tak opět historicky věrně v plném rozsahu měří a ukazuje rychlost v km/hod, čas (pomocí mechanického hodinového strojku), projitou dráhu a denní a noční čas (0–12 hod a 12–24 hod). Na rychloměrný proužek prostřednictvím pisátek zaznamenává: rychlost v km/hod, použití elektrodynamické brzdy, zapnutí liniového vlakového zabezpečovače ARS, vyřazení ARS z činnosti tlačítka bdělosti, kódování ARS rychlosti 80, 60, 40, 20 (povolující kód), kódování ARS rychlosti 0 (zakazující kód). Mimo to se na proužek zaznamenává také čas a ujetá dráha pomocí vpichů na dolní resp. horní části proužku.

Všechny původní komponenty tachografu se podařilo postupně nashromáždit a připravit mezi lety 2015–2017. Čekalo se však na vhodnou příležitost, kdy celou instalaci realizovat. Zhola rozebraný podvozek a skříň vozu na zvedácích byl příležitostí více než příznivou. Prozatím je tento historický skvost veden duplicitně s dosavadním registračním rychloměrem metra RRM3 (od společnosti SPEEL). Po důkladném provozním ověření je záměrem jeho plně provozní nasazení.

Na všem zlém je potřeba najít si něco dobrého. Čas pro nucenou programovou odstávku historických souprav metra se tak využil k pokračování opravy podvozků, a tak hned na počátku roku 2021 se na vůz 2159 navázalo druhým vozem tohoto vlaku – vozem ev. č. 2213 (první vložený vůz v sestavě 81-71). ■



OIS VČERA A DNES ANEŽ ČTVRTSTOLETÍ AUTOBUSY MLUVÍ

ZKRATKY. MNOHO Z NÁS SI JISTĚ VZPOMENE NA NÁZEV PÍSNÍČKY IVANA MLÁDKA. ZKRATKA OIS SE VŠAK VEDLE TĚCH DOPRAVNÍCH, JAKO BYLY ČSD, ČSAD, V PÍSNÍČCE NEOBJEVILA. OIS COBY ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ SYSTÉM TOTIŽ ZAČAL EXISTOVAT AŽ MNOHO LET PO JEJÍM VZNIKU.

Píše se rok 1995 a zkratku MOC (mechanické odbavení cestujících), zahrnující mimo jiné mechanické označení jízdenky nebo plastové linkové orientační tabule, nahrazuje právě OIS, základ moderního odbavení tak, jak jej známe dnes.

„Na samotném začátku, tedy ve druhé polovině devadesátých let minulého století, jsme byli s tehdejšími vedoucími odboru zabezpečení provozu Jaroslavem Koudelou a dopravním náměstkem DP-Autobusy Ladislavem Špitzerem u zrodu první generace OIS,“ vzpomíná **Tomáš Párys, vedoucí provozovny Zabezpečení provozu**, který byl tehdejší novou posilou DPP určenou právě ke zprovoznění a rozvoji

systemu. „Absolvovali jsme bezpočet jednání a ověřovacích testů se třemi společnostmi z bývalého konsorcia MYPOL, z nichž každá měla svůj jednoznačný úkol – jedna z nich se starala o hlášení zastávek, druhá o zobrazení textů na elektronických panelech a třetí, která byla srdcem systému, ‘učila’ palubní počítač to, co jsme po něm chtěli – ovládat všechny ostatní komponenty, tedy hlásiče, elektronické panely, zobrazovače času a pásma, označovače jízdenek, později zařízení pro výdej jízdenek na příměstských linkách.“

Počátky byly opravdu nelehké. Až jednoho dne k cestujícím autobus konečně promluvil. Bylo to na lince č. 113 v trase Kačerov – Písnice.

220 PITKOVICE KŘESLICE DOLNÍ MĚCHOLUPY

PLASTOVÉ A PLECHOVÉ ORIENTACE BYLY V RŮZNÝCH VARIACÍCH NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ PROVOZU MHD OD DOB JEJÍHO ZAČÁTKU
FOTO: ARCHIV TOMÁŠE PÁRYSE

Byl to technický mezník, neboť k hlášení zastávek nebyla používána magnetofonová páska, ale digitální formát. Systém byl postupně rozšířen na všechny autobusy a linky. Dá se říci, že tento okamžik odstartoval moderní informování cestujících včetně elektronických informačních panelů a předznamenal postupný zánik plastových linkových orientací.

„Jistě si však umíte, nebo spíše neumíte, představit, jak náročná byla aktualizace dat v autobusech při změnách tras a jízdních řádů, tedy život a přenos dat bez WiFi,“ pokračuje Tomáš Páryse. „Na tomto místě bych rád předal slovo Petru Janáčovi, který na bezprostřední začátek navázal.“ Ten se totiž od roku 1999 do roku 2019, tedy plných 20 let, stal o aktuálnost dat v autobusech i o postupný rozvoj celého systému od první generace, se kterou se DPP na konci loňského roku s výjimkou sedmi nejstarších autobusů rozloučil a nastartoval rozvoj té druhé, moderní.

„Jak již bylo uvedeno, OIS byl na konci devadesátých let o dost jiný, než jak ho známe dnes,“ na-

vazuje **Petr Janáč, dnes mistr odborného vzdělávání JPA**, a vysvětluje: „Data se připravovala v systému DOS, některé soubory se editovaly v programu T602. K nahrávání digitálních hlášení v autobusech byly využívány speciální programátory, malé černé krabičky, které neustále pendlovaly mezi kanceláří na Centrálním dispečinku, kde se 'plnily', a jednotlivými garážemi.“ Nutno podotknout, že s ohledem na jejich kapacitu se do jednoho programátoru i hláše ve voze, do kterého se po fyzickém připojení nahrávky zastávek exportovaly, vešly zastávky pouze jedné garáže, nikoliv celé sítě.

Podobně se převážely i datové karty pro nahrávání elektronických orientací. Vedle toho ještě existovala spousta autobusů, které byly osazovány plastovými orientacemi, jak říká Petr Janáč: „Takže při větších změnách bylo nutné osobním automobilem objet všechny garáže, předat cedule, aktualizované programátory a stanovit, kdy má dojít k jejich připojení k zařízením v autobusu a data přehrát. Zde je na místě velmi poděkovat zaměstnancům dříve technického úseku DP-Autobusy, poz-

ději JSVA, kteří byli těmi, kdo museli v noci, v létě i v zimních mrazech na garážích všechny autobusy obejít, připojit k nim programátory a vyčkat, někdy i 25 minut u jednoho vozu, až budou data aktualizována.“

V průběhu let se OIS rozrůstal. Přibývalo autobusů, které byly vybaveny elektronickými orientacemi (včetně nejrůznějších podob a experimentů) a přibývaly i některé nové funkce. Autobusy DPP se pomalinku učily mluvit a psát anglicky, nejprve v oblasti ruzyňského letiště, později pak v celé Praze. „Zvládli jsme řadu velkých akcí se specifickými požadavky, např. zasedání Mezinárodního měnového fondu nebo několik ročníků Pražské muzejní noci,“ vzpomíná Janáč.

Za revoluční považuje Petr Janáč rok 2009, kdy do Dopravního podniku spolu s autobusy SOR dorazila také nová generace OIS: „Ta přinesla řidičům barevné dotykové displeje, které slouží k ovládání systému, a naproti tomu 'odnesla' do historie např. plastová pořadová čísla. Poprvé se ve vozidlech objevil kamerový systém, který tak už více než deset let pomáhá řidičům při odbavování.“ A dodává, že cestující si zvykali na čistě diodové elektronické orientace s oranžovou barvou písma a také na vnitřní LCD displeje, jejichž grafika i funkce následně procházely řadou menších i větších změn.

„S novou generací OIS jsme se postupně dočkali takových vymožeností, jako je dálkové a centrální nahrávání nových dat prostřednictvím technologických WiFi sítí na garážích nebo automatické vyhlášení zastávek na základě GPS polohy. V rámci multikanálového odbavovacího systému se naše autobusy na příměstských linkách naučily pracovat s QR kódy a umožňují platbu jízdenky bezkontaktní platební kartou,“ vypočítává novinky Petr Janáč a doplňuje, že poslední z nich bylo zavedení

systému automatického počítání cestujících, který aktuálně funguje cca v 510 autobusech.

Z výše uvedeného je zřejmé, že průběžně přibývalo i dat, která bylo třeba do vozů připravovat. „Těžko bych dokázal spočítat, kolikery jízdní řády jsem během dvaceti let do autobusů vyslal,“ pátrá v paměti Petr Janáč s tím, že na pomyslném seznamu jsou další desítky nových hlášení, textů pro elektronické orientace, řada objednaných, vyzkoušených a připomínkových SW verzí, tisíce záznamů pro automatické vyhlášení zastávek, tzv. vlepky pro řidiče či plánky tras a různá drobná vylepšení... Proto dodává: „Práce související s OIS zkrátka nikdy nekončí. Ani pro mě. Přestože jsem se profesně posunul kousek jinam, OIS pořád se zájmem sleduji.“

Čím byste mohl tuto éru uzavřít? „Třeba připomenutím stálic, které jsou s námi celé to čtvrtstoletí. Na prvním místě se jistě sluší uvést dámu, v tomto případě Dagmar Hazdovou, jejíž hlas se v každém autobuse ozývá mnohokrát denně. Dále pak firmy, jejichž název uvést nemohu, ale rád připomenu jména jejich představitelů a zaměstnanců, se kterými jsem dlouhá léta spolupracoval, jako pánové Jureček, Bárta, Barták, Delong, Vojtěch, Burda, Přikryl, Štěpánek, Slavík, Příhoda, Zemek a mnozí další. Jejich produkty jsou nedílnou součástí OIS od samého začátku až dodnes,“ uzavírá Petr Janáč.

A co dodat závěrem? „Kolega Janáč rámcově popsal postupný vývoj OIS od jeho počáteční fáze až po současnost a přiblížil až extrémní množství dat, která bylo, je a bude nutné do vozidel dostat, ale i z vozidel získávat,“ shrnuje Tomáš Páryse, který k dalšímu vývoji OIS dodal: „Systém je neustále rozvíjen a zdokonalován. V přípravě je zobrazování přestupních vazeb s ostatními linkami na vnitřních LCD monitorech nebo zajištění náhledu trasy linky v mapovém podkladu pro řidiče na displeji palubního počítače.“

Zmínka byla i o koležích, bez kterých by veškeré snahy o rozvoj a zlepšování byly marné... „Ano, proto mi dovoluňte na úplný závěr poděkovat za těch neuvěřitelných dvacet let kolegovi Petru Janáčovi. Jeho profesionální pracovní nasazení vždy vysoce převyšovalo běžný rámec. A co je hlavní, bylo vidět v provozu 'na ulici', a to je přece náš jednoznačný cíl. Ještě jednou díky,“ uzavírá Tomáš Páryse. ■



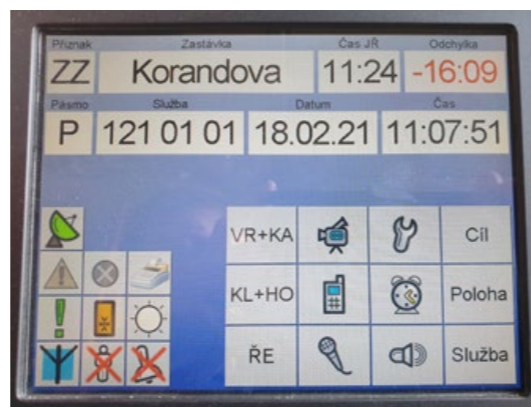
JEDEN Z EXPERIMENTŮ OZNAČENÍ LINKY A CÍLOVÉ ZASTÁVKY JEŠTĚ PŘED ZAVEDENÍM OIS, 5. 4. 1991, ZAHRADNÍ MĚSTO
FOTO: JAN ARAZIM



LCD MONITOR VE VOZE UMÍ PŘINĚST CESTUJÍCÍM INFORMACE I O SPECIÁLNÍCH LINKÁCH, JAKOU BYLA TATO NA PRAŽSKÉ MUZEJNÍ NOCI
FOTO: PETR HEJNA



TERMINÁL PALUBNÍHO POČÍTAČE Z DRUHÉ POLOVINY DEVADESÁTÝCH LET
2X FOTO: ARCHIV TOMÁŠE PÁRYSE



PALUBNÍ POČÍTAČ S DOTYKOVÝM TERMINÁLEM NOVÉ GENERACE.

SE SNĚHEM NA RADLICI A SOLÍ V ZÁSObNÍKU

POČÁTEK ÚNORA, V MINULOSTI VCELKU BĚŽNÝ JEV, V POSLEDNÍCH LETECH VZÁCNÝ ÚKAZ. PRAŽSKÁ DOPRAVA ÚPÍ POD PŘÍVALY SNĚHU. MHD, ŽELEZNICE ALE I BĚŽNÍ CHODCI MUSÍ VÝRAZNĚ ZPOMALIT. Z JINDY BEZPROBLÉMOVÉ CESTY SE STALA HIMALÁJSKÁ EXPEDICE S NEJISTÝM KONCEM, DOJEDU ČI NEDOJEDU?



O tom, že Dopravní podnik používá tramvajové pluhy, je nejen cestující veřejnost dobře obeznámena. Že však využívá i posypový speciál, to už tak známé není, a proto jsme se vydali za **vedoucím střediska Pohotovostní vozidla Davidem Novotným**, který nám nasazení vozu přiblížil.

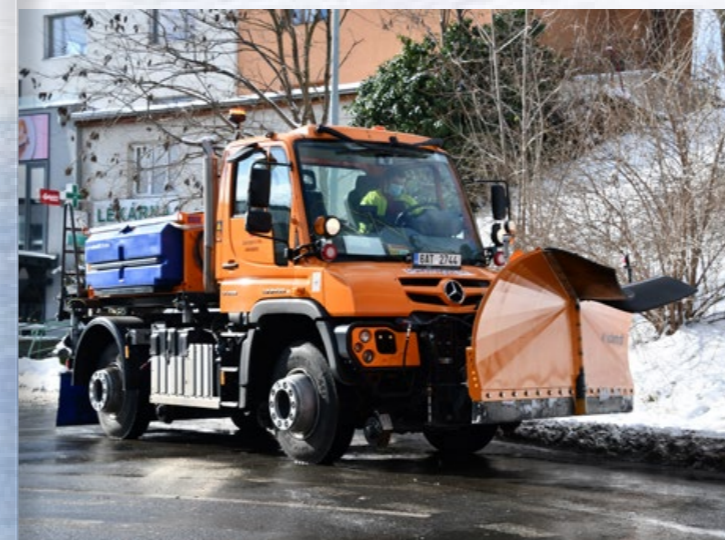
„V současné chvíli provozovna Vnitropodniková doprava nasazuje vozidlo Mercedes-Benz Unimog U423,“ zahájil naše povídání David Novotný. Prověřená německá koncepce, jejíž první model byl navržen krátce po skončení druhé světové války, splňuje veškeré požadavky, které současný provoz má. „Vozidlo je dispečersky řízeno, tzn., že fungujeme na objednání odd. Řízení provozu. Pokud je předpověď, že má začít sněžit nebo mrznout, je to pro nás signál, že máme vůz nachystat a v úzké kooperaci s dispečery jsme připraveni vyjet.“

Kam vyjždíte nejčastěji? „Prioritně se řeší místa, která místní správce komunikace neošetřuje, nebo nejsou v rámci programů ošetřena dostatečně, což vede k přerušení provozu MHD. Jedná se o autobusová obratiště a autobusové zastávky, konkrétně to v letošním roce byla např. Prosecká ulice, Suchdol, Palmovka, Nusle a mnoho jiných,“ upřesňuje Novotný.

Jak již bylo řečeno, tramvajové tratě jsou čistěny tramvajovým pluhem, i přesto je někdy nutná kooperace s pohotovostním sypačem. „Očišťujeme i autobusové zastávky na tramvajovém tělese, což pro nás někdy znamená jisté komplikace. I přes velkou prostorovou variabilitu polohovatelné šípové radlice jsou místa, kde se musí sníh odklízet ručně. K posypové činnosti využíváme sůl, a v případě nižších teplot i chlorid vápenatý (solanka), proto z pochopitelných důvodů vynecháváme tramvajové výhybky,“ popsal vedoucí střediska.

Po návratu na základnu je nutné vozidlo od soli dokonale umýt a být znovu v pohotovosti. „Když skončí období, kdy je zapotřebí solit, je nutné sůl z auta vysypat, aby neztvrdla. Pokud by však bylo nutné opět vůz nasadit, jsme schopni být i s posypovým materiálem do 30 minut na trase k místu, kde je potřeba,“ říká Novotný a dodává: „Po úplném konci zimy je toto dvoucestné vozidlo díky své univerzálnosti možno přestavět na jakoukoliv jinou modifikaci, v tomto případě na sklápěč.“

Naši krátkou návštěvu zakončíme statistikou. V letošním roce byl sypač doplňován čtyřikrát, což dělá téměř devět tun spotřebované soli. Na závěr můžeme, i přes připravenost celého podniku, zmínit jedině, ač je sníh pro děti dobrý sluha, pro nás, pro zaměstnance Dopravního podniku, je spíše zlý pán. ■



Mercedes-Benz Unimog U423

Rok uvedení do provozu: 2018

Konfigurace náprav: 4 x 4

Hmotnost prázdného vozidla s nástavbou a pluhem: 10 100 kg

Max. povolená hmotnost: 13 800 kg

Rozměry vozidla vč. nástavby a sněžného pluhu v šípové poloze:

Délka: 8964 mm

Šířka: 2490 mm

Výška: 3125 mm

Rozvor náprav: 3600 mm

Objem motoru: 5132 ccm

Výkon: 170 kW/2200 ot.

Emisní norma: EURO 6

Zajímavost: speciální disky a pneumatiky umožňující jízdu vozidla po kolejkách za použití vodičích drážních podvozků

Nástavba výrobce Schmidt:

- Dvoukomorový dvoušnekový zásobník umožňující posyp dvěma různými materiály o celkové kapacitě cca 2000 kg posypového materiálu. Po bocích nástavby jsou umístěny 2 nádrže na chlorid vápenatý. Počítačem řízené rozmetadlo umožňuje nastavení množství posypového materiálu na m², rozptýl a směr.
- Šípový polohovatelný sněžový pluh, u kterého lze ovládat každou polovinu zvlášť, nebo obě dohromady.





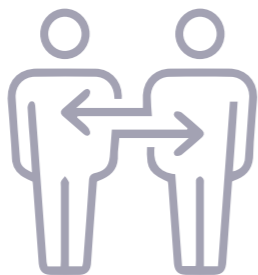
CO JE NOVÉHO V ZÁKONÍKU PRÁCE?

Novela zákoníku práce prošla oběma komorami Parlamentu ČR s širokou podporou. V Poslanecké sněmovně pro ni hlasovalo 179 ze 183 přítomných poslanců a v Senátu ji podpořilo 66 ze 70 přítomných senátorů.

ZÁKONÍK PRÁCE PATŘÍ K NEUSTÁLE NOVELIZOVANÝM PŘEDPISŮM, KTERÝ I PŘES NEUSTÁLÉ NOVELIZACE NESTIHÁ DRŽET KROK S AKTUÁLNÍ SITUACÍ NA POLI ZAMĚSTNANOSTI. POSLEDNÍ NOVELA ÚČINNÁ OD 1. LEDNA 2021 ZAVÁDÍ ŘADU NOVINEK, A TO V PRAVIDLECH PRO SDÍLENÁ PRACOVNÍ MÍSTA, ZMĚNU PRAVIDEL POČÍTÁNÍ DOVOLENÉ, PRACOVNÍ VOLNO S NÁHRADOU MZDY PRO VEDOUcí TÁBORŮ, VYCHOVATELE, INSTRUKTORY, DORUČOVÁNÍ PÍSEMNOSTÍ APOD.

Zavedení sdíleného pracovního místa

Zákoník práce nově zavádí možnost střídání nejméně dvou zaměstnanců se stejným druhem práce na jednom pracovním místě. Jejím účelem je přispět k lepšímu sladění rodinného a pracovního života zaměstnanců a vytvořit podmínky pro větší zapojení zaměstnanců s kratšími pracovními úvazky do pracovního procesu.



Zaměstnanci se zkrácenou pracovní dobou se mohou střídat v rozsahu sjednané kratší pracovní doby tak, aby pracovní místo bylo v pracovní době obsazeno vždy jedním z nich. Souhrn sjednané kratší

pracovní doby přitom nesmí překročit stanovenou týdenní pracovní dobu. Zaměstnanci si budou rozvrhovat pracovní dobu po jejich vzájemné dohodě a společně domluvený rozvrh pracovní doby předají zaměstnavateli nejméně týden před počátkem takto stanovené pracovní doby.

Tuto možnost lze využít pouze po písemné dohodě zaměstnavatele s každým dotčeným zaměstnancem, tj. zaměstnavatel nemůže jeho využití nařídit.

Zavedení týdne placeného volna pro vedoucí táborů, vychovatele a instruktory

Znamená významné finanční přilepšení pro všechny zaměstnance, kteří působí na táborech a akcích pro děti a mládež.

Dosud měli tito zaměstnanci možnost využít k tomuto účelu až tři týdny volna bez náhrady mzdy. Nově bude jeden z těchto týdnů s náhradou mzdy, a to za podmínky, že akci pořádá právnická osoba zapsaná ve veřejném rejstříku nejméně pět let a její hlavní činností je práce s dětmi a mládeží.



Nový výpočet dovolené

Nová pravidla pro vznik práva na dovolenou a její čerpání zaznamenal snad každý zaměstnanec. Nově již existuje pouze dovolená za kalendářní rok nebo jeho poměrnou část a dodatková dovolená. Novela opouští dosavadní princip vyjadřování dovolené ve dnech a zavádí přesnější vyjádření dovolené v hodinách.

Je zrušen princip dovolené za odpracované dny a následné krácení dovolené pro omluvenou nepřítomnost zaměstnance v práci, když dosud musela být výměra dovolené v týdnech přepočtena na tzv. pracovní dny dovolené připadající na týden dovolené v příslušném kalendářním roce, když nebyla zohledněna délka směn připadajících na tyto jednotlivé dny.

Vznik nároku na dovolenou je nově založen na odpracované stanovené nebo sjednané kratší týdenní pracovní době, od níž se též odvozuje i délka dovolené. Dojde tak k přesnějšímu vyjádření určující jednotky pro výpočet dovolené, a to přeměnou dosavadního dne na hodiny odpovídající stanovené nebo kratší týdenní pracovní době konkrétního zaměstnance. Jen tak lze srovnávat zaměstnance se stejnou týdenní pracovní dobou bez ohledu na její rozvržení do směn.

Současně je při stanovení dovolené akcentován princip zásluhovosti jednotlivých zaměstnanců na odpracované době vyjádřený počtem skutečně odpracovaných násobků jejich týdenní pracovní doby v příslušném kalendářním roce.

Z rozhodnutí představenstva DPP je nutné si dovolenou z roku 2020 vyčerpat nejpozději do 31. 3. 2021. Čerpání dovolené z minulého roku uvádí zaměstnanec stále ve dnech, nikoliv v hodinách.

Čerpání dovolené může zaměstnavatel nově výslovně určit v rozsahu kratším, než činí délka směny, a to výjimečně, se souhlasem zaměstnance a nejméně v délce jedné poloviny směny, pokud nejde o zbývající část nevyčerpané dovolené, která je kratší než polovina směny.

Doručování písemností

Zásadní novinkou je změna způsobu doručování písemností, která má za cíl usnadnit zaměstnavateli doručování písemností zaměstnancům, přičemž odstraňuje dosavadní problémy. Zaměstnavatel je povinen doručit písemnost do vlastních rukou na pracovišti, a není-li to možné, může zaměstnanci doručovat, kdekoliv bude zaměstnanec zastížen, prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, prostřednictvím sítě nebo služby elektronických komunikací, anebo prostřednictvím datové schránky.

Při doručování prostřednictvím provozovatele poštovních služeb bude nově zaměstnavatel doručovat na adresu zaměst-

nance, kterou mu zaměstnanec pro tyto účely písemně sdělí. Zaměstnanec tedy nově odpovídá za správné a aktuální údaje, a zaměstnavateli tak odpadnou praktické problémy se zjišťováním doručovací adresy zaměstnance.

Nově též odpadá povinnost vyhotovovat písemný záznam o poučení zaměstnance o tom, že pokud znemožní doručení písemnosti odmítnutím převzetí nebo ne-

poskytnutím součinnosti, bude se písemnost považovat za doručenu.

Zákon dále umožňuje doručovat zaměstnanci do datové schránky, pokud s tím vyslovil písemný souhlas. Pokud se zaměstnanec nepřihlásí do 10 dnů ode dne dodání písemnosti do datové schránky, písemnost se automaticky považuje za doručenu. Doručovat do datové schránky může i zaměstnanec zaměstnavateli, a to rovněž se souhlasem zaměstnavatele. Zde se ovšem písemnost považuje za doručenu již dnem dodání do datové schránky zaměstnavatele.



Další novinky

Pro zaměstnance může být zajímavý také nově stanovený způsob vyššování jednorázového odškodnění pozůstalých a úhrady nákladů na zřízení pomníku nebo desky v případě smrti zaměstnance následkem pracovního úrazu nebo nemoci z povolání.

Nově se zavádí institut jednorázové náhrady nemajetkové újmy při zvlášť zá-

važném ublížení na zdraví zaměstnance a rozšiřuje se okruh pozůstalých, kterým bude poskytováno jednorázové odškodnění pozůstalých, které se bude nově nazývat jednorázová náhrada nemajetkové újmy pozůstalých. Tato změna reaguje na neustálý nárůst počtu smrtelných a závažných pracovních úrazů, když se téměř každý třetí den stane smrtelný pracovní úraz. Snad se tato novinka žádného zaměstnance DPP týkat nebude.

Zákoník práce je možné si ve fyzické podobě zakoupit u dobrých knihkupců, případně navštívit web www.zakonyprolidi.cz

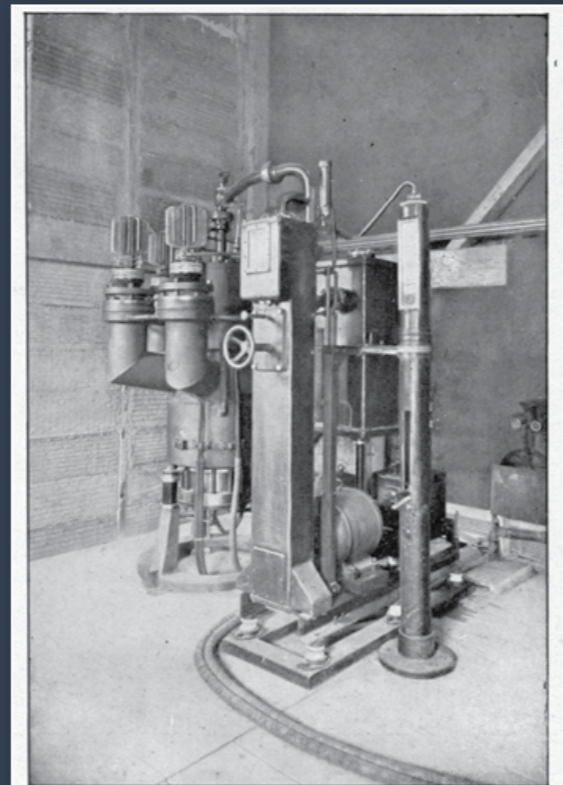
Text: Milan Zeman, odbor Právní

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



125 LET VYSOČANSKÉ DRÁHY

Už jedno a čtvrt století je starý tento dokument: jde o výpravní list z první oficiální jízdy Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany, která slavnostně zahájila 19. března 1896 provoz. Zásadou elektrotechnika Františka Křižíka to byla první stálá, tedy celoročně provozovaná elektrická tramvajová trať na území dnešní Prahy, která již nebyla jen pouhou atrakcí. Dokument má čtyři strany (poslední je čistá), vnitřní dvě jsou formulářem podrobného výkazu jízd (zapsaná je jen jediná: prodalo se 19 pětikrejcarových jízdenek a jízda trvala od 9:30 do 9:45 hodin). Pro úplnost uvedme ještě rozměr dokumentu: 23,8 x 17,3 cm. Nachází se v Národním archivu České republiky.



RTUŤOVÝ USMĚRŇOVAČ V PROZATÍMNÍ STANICI V MICHLI.



HOLEŠOVICKÁ HISTORIE

Tento snímek pořídil autor někdy ve druhé polovině šedesátých let. Poznali jste místo na fotografii? Drtivá většina domů v těchto místech zmizela v první polovině osmdesátých let. Je to holešovická ulice Plynární a dnes se tady (v pravé části snímku) nachází stanice metra Nádraží Holešovice. Ani ten koňmin holešovické elektrárny v pozadí už neexistuje. Snímek byl zaznamenán na černobílý svitkový negativ 4,9 x 5,6 cm.

NA POZADÍ RUSTONKY

Proč Vám tento snímek se známou tramvají ukazujeme? Důvod je jednoduchý. Dnes už toto místo nemůžeme vyfotografovat, protože je tu vše jinak. Jistě poznáváte tramvajovou zastávku Invalidovna, za níž v pozadí už téměř zmizela legendární Rustonka, kde bývaly ústřední dílny tramvajů a autobusů. Na volném prostranství tu v letech 2015–2020 vyrostla čtveřice moderních budov, která toto místo k nepoznání proměnila. Kromě Rustonky se zcela změnila i zastávka; ulice je neprůjezdná, vůz č. 7124, který je v čele soupravy, byl v roce 2014 prodán na Ukrajinu (do Kyjeva) a zadní vůz 7093 byl v roce 2010 vybrán k modernizaci na typ T3R.PLF (dnes má číslo 8281).



ČESKÝ GULÁŠ S RAKOUSKOU STOPOU

Tak kdysi vypadala přestávka na oběd pražských řidičů a průvodčích. Manželky přinesly na určené místo plechový hrnek třeba s polévkou nebo gulášem, tramvajáci jídlo rychle zhltili a vrátili se zase na vůz: ale ne na svůj, vystřídali jinou osádku některého dalšího určeného spoje. Zažloutlá fotografie, jejíž rohy už dávno nejsou ostré, má rozměr 14 x 9 cm. Na rubu si někdo poznamenal jméno a adresu Karl Hoda, Wiesserfeldplatz 14, Steyr, Ob. Österreich. Má-li adresát něco společného s někým na obrázku, to se už asi nikdy nedozvíme. Jen pro zajímavost – ta adresa v hornorakouském Steyru existuje dodnes.

TAJENKA V MICHLI

Ve XXXII. výročních zprávách Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1929 najdeme tuto fotografii o rozměru 7,8 x 11,6 cm. Popisek oznamuje, že se jedná o rtuťový usměrňovač v prozatímní stanici v Michli. Na straně 6 je drobná zmínka, že „zvětšení dopravy elektrickými drahami vyžádalo si položení napájecích a zpětných kabelů z nových měřičů ve Strašnicích a v plynárně v Michli“. Z jiných archivních podkladů víme, že se nacházela v dřevěné boudě, patrně do roku 1931. Máme tedy fotografii, víme, že měřička byla „v michelské plynárně“, ale zatím nemáme vůbec tušení, kde přesně. Zdá se, že je to jediná pražská měřička, o jejíž poloze nevíme zatím vůbec nic.

Text a foto: Jan Šurovský

JAK DÁL S NEJVYŽILEJŠÍ TRATÍ?

DP KONTAKT V LEDNU 2010, TEDY PŘED VÍCE NEŽ 11 LETY, PŘINESL ZAMYŠLENÍ NAD NĚKTERÝMI ZASTARALÝMI TRAMVAJOVÝMI TRATĚMI. NAPROSTÁ VĚTŠINA PROBLEMATICKÝCH ÚSEKŮ BYLA NÁSLEDNĚ ZREKONSTRUOVÁNA. KROMĚ TRATI NA HLÁVKOVĚ MOSTĚ NÁS I NADÁLE TRÁPÍ ZEJMÉNA TRAMVAJOVÁ TRÁŤ V ULICI ZA ŽENSKÝMI DOMOVY A NÁVAZNÁ KŘIŽOVATKA S RADLICKOU ULICÍ.

Hlavním důvodem vzniku tramvajové trati v ulici Za Ženskými domovy bylo **usnadnění výjezdů a zátahů do vozovny Motol od Hlubočep, resp. Smíchovského nádraží**. Dnes to je snadné, prostě se u Anděla jede z Nádražní do Plzeňské a naopak. Jenže takto lze jezdit tramvajemi až od 26. listopadu 1984. Do té doby to možné nebylo, protože obloukům částečně překážel Dům u Zlatého Anděla, odstřelený 16. února 1980, a následně staveniště stanice metra.

Tramvajová trať v ulici Za Ženskými domovy byla zprovozněna 1. prosince 1938, přičemž cca **150 metrů trati bylo provedeno jednokolejně**. Do Nádražní byla napojena prostým dvoukolejným obloukem směrem do Hlubočep. Stejně tak do Radlické ulice, i tam byla napojena pouze dvoukolejným obloukem směrem k Plzeňské ulici. Pro úplnost, tramvajová trať v Radlické ulici od Plzeňské na Křížovou a Koulku byla zprovozněna již 10. dubna 1913.

Trať v ulici Za Ženskými domovy mohla být od 4. dubna 1949 provozně využívána jako **velká bloková smyčka** ve směru Nádražní – Za Ženskými domovy – Radlická – Plzeňská. K 7. říjnu 1955 byl v křižovatce Na Knížecí doplněn oblouk i v opačném směru.

Velký rekonstrukční proces postihl Radlickou ulici od 5. července 1971 do 3. července 1973. V rámci této akce byla i křižovatka Radlická – Za Ženskými domovy přestavěna na **dvoukolejný trojúhelník**. Samotný proces byl nesmírně náročný a strašlivě byly i výjezdy z Motola do Hlubočep. Po neúspěšných výjezdech přes smyčku Podolská vodárna se vyjíždělo až přes Dvorce. Proč nevyjíždělo do Braníka tehdy Motol a do Hlubočep vozovna Pankrác, se už asi nedozvíme...



PŘESTAVBA KŘIŽOVATKY RADLICKÁ – ZA ŽENSKÝMI DOMOVY A JEJÍ JEDNOKOLEJNÁ ETAPA BYLA ZDOKUMENTOVÁNA JIŘÍM ČERMÁKEM 4. SRPNA 1971



PŮVODNÍ PODOBA ULICE ZA ŽENSKÝMI DOMOVY Z 3. DUBNA 1977 V POHLEDU K RADLICKÉ
FOTO: JIŘÍ ČERMÁK



ČERSTVĚ DOKONČENÁ PANELOVÁ TRÁŤ V ULICI ZA ŽENSKÝMI DOMOVY Z 31. KVĚTNA 1980. STEJNÉ PANELE A KOLEJNICE BYCHOM TAM VESMĚS NAŠLI I DNES
FOTO: JIŘÍ ČERMÁK



ZDÁNĹIVĚ NUDNÝ A NEZAJÍMOVÝ SNÍMEK UKAZUJE PATNÁCTILETÝ TROJÚHELNÍK I TRÁŤ. V ČASE POŘÍZENÍ SNÍMKU (ČERVEN 1988) SE BLÍŽILO AVIZOVANÉ ZRUŠENÍ TRATI DO RADLICKÉ. K NĚMU NAŠTĚTÍ NAKONEC NEDOŠLO. ZAJÍMOVÁ JE I TZV. INVESTORSKÁ CEDULE, KTERÁ JE OVŠEM PRAKTICKY NEČITELNÁ. POPISUJE VÝLUKU TRATĚ DO HLUBOČEP



DVACETILETÁ TRÁŤ A SEDMADVACETILETÝ TROJÚHELNÍK PŘED JEDNADVACETI LETY (12. ČERVNA 2000). V ZEMI JSOU V DÁLÍ JEŠTĚ OBĚ KŘIŽENÍ S VLEČKAMI A ODBOČNÁ SPOJOVACÍ KOLEJ NA ŽELEZNICI. ZA ZMÍNKU STOJÍ I TROLEJOVÉ ARMATURY, TAKOVÉ BYLY NEJDELE V SÍTI PRAVĚ ZDE

Naštěstí od 14. prosince 1971 bylo možno provizorně vyjíždět a zatahovat z Motola přes Ženského domovy. Další etapa, opět úplná uzavěra, nastala od 2. října 1972. Od 18. prosince 1972 už zase šlo alespoň omezeně vyjíždět a zatahovat. Od 8. ledna 1973 už šlo vyjíždět i zatahovat. Jak bylo výše uvedeno, konec výluk nastal 3. července 1973 a od té doby trojúhelník vypadal tak, jak si ho všichni pamatujeme.

Zásadní změny se ovšem v ulici Za Ženskými domovy udály v roce 1980. Dne 25. února 1980 zde byla zahájena výluka, čímž nastal konec jednokolejky. Výluka byla ukončena 15. května 1980, kdy byl **zahájen provoz na již zdvoukolejné trati**, přičemž ve východní části byla trať vyosena severním směrem z důvodu umístění dlouhého nástupiště u jižní koleje.

Zajímavostí byly **přesuny křížení s železniční vlečkou do ČKD Tatra**. Dlouhá léta zde bylo možno vidět dvě kolmá křížení s vlečkou, přičemž funkční bylo ale vždy jen jedno. Prvních pár měsíců to západní, následně dlouhá léta to východní. Od 11. února 1981 zde také byla odbočná kolej do areálu železniční stanice Praha – Smíchov, bylo zde **propojení pražské tramvajové sítě se železnicí**. Toto propojení zaniklo vyjmutím odbočné výhybky počátkem června 2008. Křížení s vlečkou bylo finálně vyjmuty v lednu 2015. Nicméně dosud zbytky vlečky a spojovací koleje jsou ve vozovce ulice Za Ženskými domovy.

Trať v ulici Za Ženskými domovy s trojúhelníkem v Radlické navzdory poměrně malému provozu začala zastarávat, i když v roce 1986 byly **vyměněny kolejové konstrukce na obou ramenech** v ulici Radlické. Na rok 2008 byla připravena (vč. pravomocného stavebního povolení) rekonstrukce kolejového trojúhelníku, avšak bez další kultivace tohoto prostoru. Nebylo v plánu zejména přijetí preferenčních opatření. Kritický nedostatek investičních prostředků v té době způsobil odložení rekonstrukce ad acta. V dalších letech zvolna probíhaly diskuze o prostorovém uspořádání ulice Za Ženskými domovy ve vazbě na plánovaný územní rozvoj v okolí. Zvláštní důraz kladl DPP na rozšíření Radlické do podoby jako je jižněji u výjezdů z tunelu Mrázovka.

Kolejový trojúhelník Radlická – Za Ženskými domovy je posledním zástupcem kdysi zcela tradičního typu takové křižovatky, kde jsou k dispozici jen čepové výměny pouze s ručním přestavováním a bez vytá-

pění. Geometrie uzlu je vyladěna na vozy T3, tedy v místě jsou k vidění zákazy potkávání pro vozy KT8.

Využití trati jako velké blokové smyčky přišlo ke slovu zejména od 5. září 1977 do 8. listopadu 1979 při dlouhodobé rekonstrukci Plzeňské ulice. Končila zde linka 9 a později (po zrušení smyčky Nádraží Smíchov) od 19. října 1978 s ní i „patnáctka“. Další takové využití bylo při dlouhodobé výluce trati do Hlubočep z důvodu přestavby mostu u Lihovaru pro linky 12 a 16 od 14. dubna 1987 do 1. září 1988.

Následovala již **využití smyčky pro pravidelné linky**. Tou první byla linka 16 od 26. března 1991, sem zkrácená z Hlubočep z úsporných důvodů. Její provoz zde skončil 27. května 1995 při otevření nové trati do Modřan. Druhá zde trvale ukončená linka, rovněž z úsporných důvodů, byla linka 6, zkrácená od 27. března 1992 z Kotlářky. Konec tohoto ukončení nastal 12. listopadu 1998, což souviselo i s pozdějším vybudováním nové smyčky Smíchovské nádraží.

Další změna významu trati v ulici Za Ženskými domovy nastala 27. listopadu 1997. Od tohoto data **začala tudy ve směru z centra projíždět linka do Radlic** (tehdy na Laurovou). Důvodem této změny byl dopravní režim po otevření Strahovského tunelu. Do centra se nadále jezdilo přímo Radlickou ulicí a pak nadále vpravo do Plzeňské k Andělu.

Nicméně 15. června 2000 (formálně 26. července 2000) začala linka 14 z Laurové jezdit ulicí Za Ženskými domovy v trvalém provozu i do centra. Úsek v Radlické ulici mezi Plzeňskou a ulicí Ostrovského byl ve výluce pozvolna přestavován. Zastávky Ženské domovy (mezi Ostrovského a Za Ženskými domovy) byly sneseny. Od 2. října 2001 byla výluka rozšířena i na trať do Radlic a tedy byla mimo provoz i ulice Za Ženskými domovy. Alespoň tam šly od 27. srpna 2002 odstavovat vlaky. Manipulační provoz (velmi obtížně zajištělný) v Radlické (od Plzeňské) a ulici Za Ženskými domovy byl možný od 19. listopadu 2002.

Mezi 20. květnem a 1. červencem 2004 byl plně rekonstruován kolejový trojúhelník Na Knížecí, a to včetně RTT Nádraží v úseku Na Knížecí – Plzeňka. **Kolejový trojúhelník byl nově vybaven radiově ovládanými výhybkami u všech tří rozjezdových výhybek.**

Obnovení pravidelného linkového provozu na Laurovou, a tím i v ulici Za Ženskými domovy, nastalo až 25. září 2004, tentokrát



ZASTÁVKA ŽENSKÉ DOMOVY V TERMINÁLNÍ FÁZI 12. ČERVNA 2000. POSLEDNÍ DNY PRAVIDELNÉHO ALESPŇ JEDNOSMĚRNÉHO TRAMVAJOVÉHO PROVOZU



PO OBNOVENÍ PROVOZU NA LAUROVOU LINKOU 6 BYLO MOŽNO ZDE ČASTO POTKÁVAT OBĚ NETYPICKÉ STRAŠNICKÉ TRAMVAJE 8200 A 8205. SNÍMEK POCHÁZÍ Z DEŠTIVÉHO 13. ÚNORA 2005



MICHAL VÁŇA POŘÍDIL 19. LEDNA 2015 I SNÍMEK PŘÍPRAVY LIKVIDACE ZBYLÉHO KŘÍŽENÍ S VLEČKOU

linkou 6. Mezi 5. dubnem a 4. říjnem 2008 zase trať sloužila jako obřiště pro linku 6 během rekonstrukce trati na Laurovou a napojování prodloužení na Radlickou. **Po dlouhé době bylo možno jezdit Radlickou k Plzeňské.** Od 4. října 2008 je do Radlic vedena linka 7, od 27. března 2017 doplněna i posilovou linkou 21.

Posuňme se v čase blíže současnosti – **v létě 2019 zhavarovala trať v ulici Za Ženskými domovy v oblasti protioblouků z BKV panelů.** A letošní únorové mrazy „dorazily“ trojúhelník Radlická – Za Ženskými domovy. **Od 26. února 2021 byl provoz převeden po přímé severojižní větvi** a provoz na oblocích z ulice Za Ženskými domovy vlevo do Radlic již není možný. V rámci havarijní opravy v noci z 2. na 3. března byly vyjmuty výhybky. Křížení bylo zavařeno pro přímý pohyb ihned po zahájení výluky. Linky do Radlic tedy musí jezdit od Anděla ze zastávek na Plzeňské ulici. Funkce blokové smyčky je však zachována.

Již několik let probíhá v režii TSK příprava komplexní rekonstrukce ulice Za Ženskými domovy a rozšíření Radlické po odbočné tunely z/do Mrázovky. Součástí by mělo být **doplnění nových zastávek Bieblova**, kterou pomohou obsluhovat nové vznikající čtvrť Smíchov City. Přejme si, aby příprava pokračovala co možná nejrychleji, aby tento tramvajově dožilý kout Prahy rozkvetl do krásy.



HAVARIJNÍ OPRAVA ZCELA ROZBITÝCH PANELOVÝCH PROTIoblouků BYLA ZVĚČNĚNA 27. SRPNA 2019



VŮZ T6A5 JEŠTĚ V PROVOZU TRASOU PŘES ULICI ZA ŽENSKÝMI DOMOVY (12. 2. 2021)



VÝMĚNY VÝHYBEK BYLY VYJMUTY V NOCI Z 2. NA 3. BŘEZNA 2021, ZAVARENY JSOU I SRDČOVKY PRO JÍZDU PŘÍMÝM SMĚREM



SVÉHO ROZHODNUTÍ JÍT UČIT NELITUJI

DNEŠNÍM HOSTEM POVÍDÁNÍ ZA KATEDROU JE ZKUŠENÝ UČITEL SLOUČENÝCH TŘÍD – OBORŮ KAROSÁŘ, AUTOLAKÝRNÍK A PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK LADISLAV ŠILAR.

Pane Šilare, jak se stalo, že kluk z Orlických hor se stal pedagogem na jedné z největších pražských škol?

Vyrůstal jsem na vesnici, a tak jsem vždy měl a dosud mám blízko k zemědělské technice. Po základní škole jsem nastoupil tak trochu proti vůli rodičů, kteří mě směřovali spíše k maturitnímu studiu, na Střední odborné učiliště zemědělské, kde jsem se vyučil mechanikem opravářem zemědělských strojů. Učení mi šlo hladce, a tak jsem zkusil nástavbové studium. Po úspěšné maturitě jsem podal přihlášku na vysokou školu. Chtěl jsem navázat na to, co mě bavilo, tzn. na zemědělskou techniku, proto jsem si vybral obor na České zemědělské univerzitě v Praze. Během posledních prázdnin mě oslovil ředitel dnes již neexistujícího zemědělského učiliště, zdali bych nechtěl po ukončení studia rozšířit jeho tým učitelů. Přiznám se, že jít učit rozhodně nebyl můj vysněný cíl, ale chytil jsem se příležitosti a dodnes svého rozhodnutí nelituji. Po nástupu na učiliště jsem si ještě doplnil pedagogické studium učitelství odborných předmětů na katedře pedagogiky na České zemědělské univerzitě. Časem čekalo učiliště sloučení s jinou školou a já se rozhodl pro změnu. Odpověděl jsem na inzerát v novinách, že v SPŠD, a. s., hledají učitele a zkusil jsem štěstí. Dnes už zde učím 17. rokem.

Čím je pro vás povolání učitele? Berete ho jako poslání?

Ano, vnímám ho jako poslání. Práce s mladými lidmi mi připadá inspirující. Člověk se při ní sám vzdělává a navíc si v mladém kolektivu tolik neuvědomuje svůj reálný věk 😊

Jak vnímáte dnešní žáky z pozice pedagoga?

Dnešní děti jsou zvyklé trávit hodně času v on-line prostředí a někteří pak mají problém s návratem k reálným povinnostem a k učení. Často se stane, že žák nemá tužku, ale nestane se, že by mu chyběl mobil. Na druhou stranu je nutné přiznat, že hodně dětí se nechá z on-line prostředí vytrhnout a věnují se i jiným věcem, mají své koníčky a záliby, mnozí aktivně sportují.

Učíte převážně chlapce, a to v dost problematickém věku. Setkáváte se u nich někdy se šikanou, případně s jejími náznaky? Jak v takovém případě situaci řešíte?

Nepamatuji se, že bych se kdy se šikanou u žáků setkal. Občas samozřejmě mají mezi sebou rozdílné názory, ale většinou to není nic vážného. Když už nastane kázeňský problém, většinou stačí rozhovor v kanceláři výchovné poradkyně a drtivá většina žáků si sama svůj prohřešek uvědomí. V případě, že ani to nepomůže, jednáme se zákonnými zástupci a teprve v dalším kroku udělujeme některá z výchovných opatření. Vždy tomu však předchází dobře míněná domluva.

Ovlivňují vás nějak zkušenosti ze školy při výchově či plánování budoucnosti vašich dětí?

Mám dvě dcery, čtyřletou a devítiletou. Manželka také pracuje ve školství, a tak se asi ta naše povolání na výchově holčiček nějakým způsobem podepisují 😊. Jako každý rodič

i já si přeji, aby holky byly v životě úspěšné a spokojené. Až budou starší, samy si určí, co budou chtít dělat a my je budeme podporovat. Co bych si ale určitě nepřál je, aby se chytily špatné party a nechaly se stáhnout k nepravostem. Snažíme se jim proto věnovat co nejvíce. Musím ale přiznat, že kvůli škole je času, který mohu trávit s vlastními dětmi, méně, než bych si přál.

Jak to u vás doma vypadá ve volných chvílích?

Rodina je pro mě vším a společné chvíle si opravdu rádi užíváme. Naše holky jsou hodně akční a rychlé. Doma hrajeme společně hry, ale hodně času trávíme venku v přírodě. Jezdíme k rodičům, na výlety, chodíme do lesa na borůvky nebo na houby. Taky rádi jezdíme na kole, i když během jarní karantény starší dcera objevila kouzlo koloběžky a po mně chce, abych jí při jízdě dělal parťáka. Co bych ale pro ni neudělal, že?

Když se ohlédnete zpět, pane Šilare, udělal byste v životě něco jinak?

Určitě ne. Jsem moc rád, že jsem si po základní škole zvolil právě učební obor technického zaměření. Naučil jsem se tam hodně věcí a činností, které jsem využil při dalším studiu na vysoké škole (hlavně ve vyšších ročnících při odborných předmětech i praktických cvičeních) a těžším z nich prakticky dodnes. Prošel jsem si zámečnickou dílnou, strojní dílnou, kovárnou, svařovnou (svářecí oprávnění si stále obnovuji) i autoškolou. Při výuce se mi všechny tyto znalosti a zkušenosti velmi hodí a já je tak mohu předávat dál. ■



STANICE ROTES RATHAUS JE JEDNOU ZE TŘÍ NOVÝCH BERLÍNSKÉHO ÚSEKU U5 MEZI STANICEMI ALEXANDERPLATZ A BRANIBORSKOU BRÁNOU

PRODLUŽOVÁNÍ LINEK METRA VE SVĚTĚ

AČ BYL ROK 2020 KVŮLI PANDEMII COVID-19 NE ÚPLNĚ STANDARDNÍM OBDOBÍM A NĚKDY SE SNAD MOHLO ZDÁT, ŽE SE SVĚT ZASTAVIL, TAK EXISTUJÍ OBLASTI, VE KTERÝCH SE DAŘILO. PRODLOUŽENÍ LINKY METRA VEDOUcí KE ZVÝŠENÍ SPOKOJENOSTI CESTUJÍCÍCH, ROZŠÍŘENÍ OBSLUŽNOSTI OBYTNÝCH A HISTORICKÝCH ZÓN NEBO PŘÍNOS PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. PODÍVEJME SE NA VÝBĚR SVĚTOVÝCH MĚST, KDE SE MINULÝ ROK PRODLUŽOVALY TRASY METRA.

Berlín

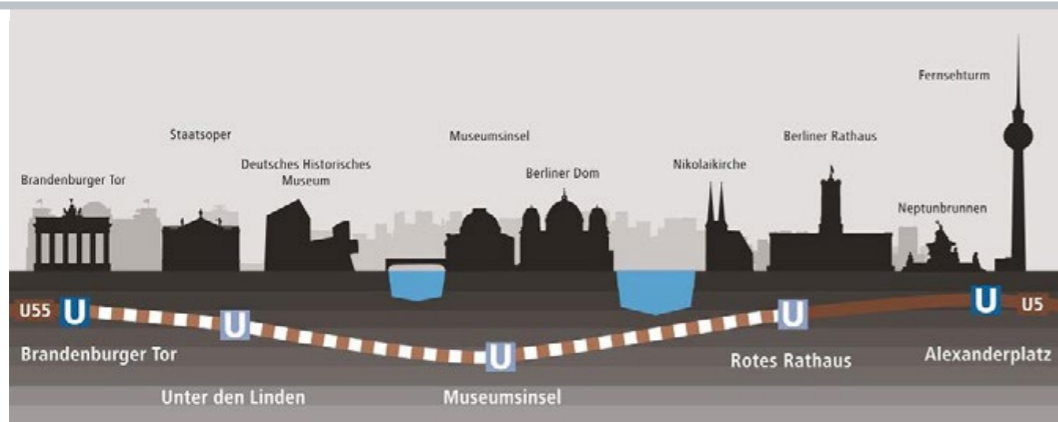
Podzemní dráha, takzvaný U-Bahn, je páteří městské hromadné dopravy v Berlíně. První úsek dráhy byl uveden do provozu již v roce 1902 a Berlín se tak zařadil mezi první města světa, která vybudovala vlastní systém metra. Nový úsek linky U5, který byl součástí projektu železničního a automobilového tunelu, začal být budován již v roce 1995. Z finanč-

ních důvodů se ale práce po sedmi letech zastavily, a protože hrozilo, že by Berlín musel vrátet finance poskytnuté ze spolkového rozpočtu, byla vybudována dočasná linka U55, která spojovala hlavní nádraží s Brandenburger Tor.

Výstavba chybějícího úseku, který by spojoval linky U5 a U55, byla zahájena v roce 2009. Dokončení úseku dlouhého 2,2 km bylo pů-

vodně plánováno na rok 2019, ale výstavba byla zkomplikována nálezem pozůstatku středověké berlínské radnice, nízkou hladinou podzemní vody a propadem silnice u stanice Unter den Linden. K definitivnímu zprovoznění došlo 4. prosince 2020.

Propojený úsek se třemi stanicemi metra vede od Alexanderplatz k Brandenburger Tor. Nový úsek metra je přínosným také ve



NOVÝ ÚSEK BERLÍNSKÉ LINKY U5 V PŘEHLEDNÉM SCHÉMATU

smyslu zmírnění tlaku na životní prostředí tím, že omezuje provoz osobních automobilů ve středu města. Podle Berliner Verkehrsbetriebe, hlavního provozovatele dopravy na území Berlína, právě okolí Unter den Linden zaznamenalo v posledních letech boj s hustým provozem (průměrně 15 000 vozidel každý den) a emisemi. V dlouhodobějším měřítku se očekává, že nové prodloužení metra bude znamenat o 3000 až 3500 automobilů denně méně v této oblasti.

Přeplánovat se musely i náklady na výstavbu. Původní finanční odhad musel být pozměněn už v roce 2013, a to z původních 433 milionů na 525 milionů eur.

Barcelona

Síť metra dlouhá 166 km s 189 stanicemi obsluhuje město Barcelona, konkrétně centrum a předměstí města. První linka metra byla uvedena do provozu v roce 1924, dnes jich je už 12. Barcelonské metro provozují dvě společnosti, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) and Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). TMB provozuje osm linek pokrývajících přibližně 123 km a FGC zbývající čtyři.

I barcelonské metro se v loňském roce dočkalo změn. V únoru 2020 bylo otevřeno prodloužení linky 10 (TMB) o 1,6 km s první zvýšenou stanicí metra.

Varšava

Po více jak 3 a půl letech stavebních prací se síť metra polského hlavního města dočkala rozšíření o 3,4 km se třemi novými stanicemi: Płocka, Młynów a Księżcia Janusza. Nachází se v západní části Varšavy zvané Wola a stanice leží v průměrné hloubce 15 metrů.



K VARŠAVSKÉMU 3,4 KM DLOUHÉMU NOVÉMU ÚSEKU PATŘÍ I STANICE MŁYNÓW...



... A KSIĘCIA JANUSZA

Výstavba rozšíření stála přibližně 252 milionů eur a 75 % z této částky bylo financováno Evropskou unií z fondu soudržnosti.

Všechny nové stanice se také dočkaly barevného vyzdobení, které odkazuje na různá místa. Stanice Płocka, zdobená měděnými a bronzovými barvami, odkazuje na historii továrny Wola. Modrý Młynów znázorňuje nedaleký bazén ve čtvrti Moczydło a stanice Księżcia Janusza byla vyzdobena zelenou barvou podle nedalekých parků Moczydło a Edward Szymański.

Varšavské metro má nyní délku více než 32 km a zahrnuje 34 stanic na dvou linkách. Slavnostní otevření proběhlo 4. dubna 2020, ale bohužel se nejednalo o oficiální ceremoniál z důvodu pandemie.

Moskva

Metro v Moskvě představuje hlavní dopravní systém města, který spojuje centrum s průmyslovými a obytnými oblastmi. V provozu je od roku 1935 a dle Railway Technology v dnešní době zastává přibližně 56 % přepravy cestujících v hlavním městě.

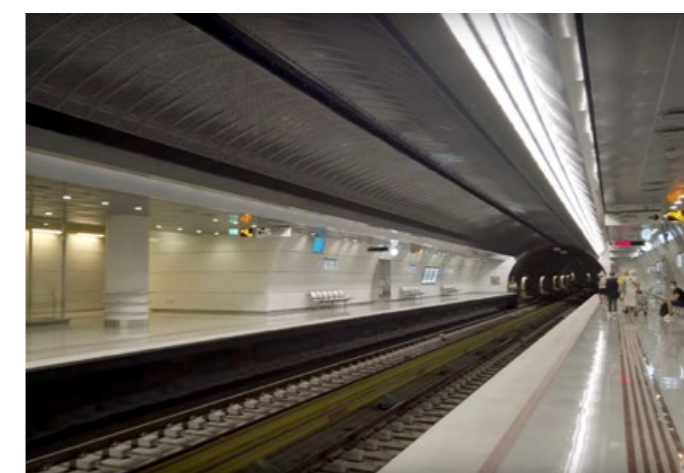
Metro má 15 linek, a právě v loňském roce se linka 15 dočkala konečné fáze prodloužení o 14,4 km. Šest nových stanic bylo otevřeno v březnu 2020.



MOSKEVSKÉ METRO VLONI OSLAVILO 85 LET SVÉ EXISTENCE. RŮŽOVÁ LINKA 15 SE V BŘEZNU DOČKALA PRODLOUŽENÍ O VÍCE JAK 14 KM SE 6 STANICEMI, MJ. OKSKAJA...



... A TAKÉ STACHANOVSKAJA

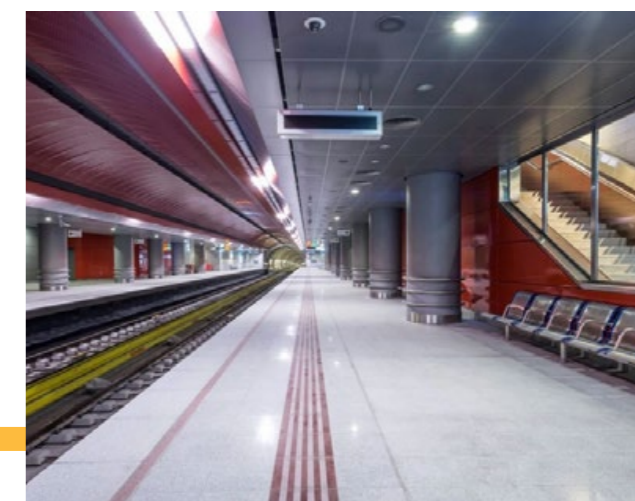


ŘECKÉ ATHÉNY MAJÍ OD LOŇSKA TŘI NOVÉ STANICE. JEDNOU Z NICH JE NIKAIJA

Athény

Athénské metro zahrnuje 68 stanic rozmístěných na 3 linkách. Linka 1 zahájila provoz již v roce 1869 a stala se tak po londýnském metru druhým nejstarším systémem na světě. V té době se samozřejmě jednalo o parní železnici, která prošla elektrifikací v roce 1904. Linky 2 a 3 byly otevřeny v roce 2000 a zvýšily popularitu metra díky rychlosti, čistotě a bezpečnosti. Dnešní podoba metra spojuje významná místa hlavního města, jako je Akropolis, přístav Pireus, hlavní nádraží nebo olympijský stadion, mezi sebou a samozřejmě centrum Athén s předměstími.

V červenci 2020 byl slavnostně otevřen 4 km úsek plánovaného prodloužení linky 3 z Agia Varvara do Nikaia. Úsek obsluhuje tři stanice s přibližným počtem 63 000 cestujících denně. Zbývající prodloužení trati o 3,6 km s dalšími třemi stanicemi je plánováno na rok 2022 a mělo by spojit přístav Pireus s letištěm.



NA NOVÉM 4KM ÚSEKU JE I STANICE KORYDALLOS

ROZHOVOR ODESLANÝ DO TRAMVAJOVÉHO NEBE



Lubomír Fiala

* 17. června 1950 † 1. března 2021

V roce 1992 nastoupil jako řidič tramvaje do vozovny Motol. Mnoho let pracoval jako řidič - instruktor a dovedl k úspěšným státním zkouškám mnoho pražských řidičů. Do zaslouženého důchodu odešel v červnu 2020.

S hlubokým zármutkem v srdci vzpomínají kolegové a přátelé z Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Červnové odpoledne U Klokočnická kousek za pankráckou vozovnou a Vy jste, pane Luboši, po své úplně poslední jízdě v kabině řidiče pražské tramvaje trpělivě do diktafonu sděloval své vzpomínky a životní zkušenosti. To, že jsem Vás na půl hodinky odvedl od kolegů a kamarádů, mi snad odpustí jak oni, tak Vy, i za to, že Vám tento rozhovor posílám se zpožděním, teď už do tramvajového nebe.

Jsou to kamarádi, to mi věřte, oni Vám toho loňského 18. června připravili několikadílnou rozlučku s Dopravním podnikem spojenou s oslavou sedmdesátin a mnohými překvapeními. Dojala Vás jízda historickou „tétrojkou“, desítky zdvižených palců kolegů na linkách při poslední jízdě s frekventanty. I překvapení za vraty na Pankráci, odkud jste si do Motola odvezl svou milovanou „těstestku“, kde na Vás číhaly další desítky gratulantů s dárečky, dobrotkami a dalšími Vašimi oblíbenými tramvajemi – „cvičkami“ i „čtrnáctkou“.

Kolečko se uzavřelo opět na Pankráci, kde jste přes dvě desítky let trpělivě předával zkušenosti víc jak stovce nových řidičů a vyjížděl s nimi na zkoušky. Tomu všemu předcházela, jak jste už v klidu u oroseného půllitru začal vzpomínat, přeprstrá cesta od vyučeného zedníka původem z Ústí, přes řidiče všeho možného u železničního vojska, tedy všemožných vozidel i s převážením generála, až po statek v Třeboni, kde zase došlo na převážením plemenného dobytka či obsluhu kombajnu.

Po dvaceti letech přišla Praha a hledal jste práci, nejlépe s volantem. Tady bych Vás rád citoval přesně – řekl jste: „Chtěl jsem zase řídit a z Arbesova náměstí to bylo nejbližší na garáž Klíčov. Sedl jsem do tramvaje, ale po cestě uviděl motolskou vozovnu a vystoupil. Nevím vlastně proč, ale hned jsem dostal papíry, prošel příjmem, prohlídkou a nastoupil do kurzu.“ Ano, náhoda tomu chtěla, že jste do autobusové garáže nedojel. Vzpomínal jste, že se Vám Motol stal druhým domovem, 6. dubna 1992 jste poprvé vezl cestující a odtud vyrazil na vedlejší – zkušební jízdy pro smíchovskou Tatra s nejrůznějšími prototypy. Sedal jste „kátéčko“ pro filipínskou Manilu, první nízkopodlažní „ertěstestku“ a řadu modernizovaných „tétrojek“. A za noc jste musel najezdit i 150 kilometrů, přes den stovku. A říkal jste, že v roce 1996 přišly do Motola první vozy T6 a jako první jste s nimi mohl vozit cestující. Protože jste na ni měl papíry z tatrovky, mohl jste jako jeden z prvních na ní učit i kolegy.

A to byl vlastně začátek Vašeho dalšího domova – školního oddělení na Pankráci. Vysvětloval jste mi, proč je „těstestka“ Vaše zamilovaná – výborně brzdí, není to žádný janek a podle Vás je reflex v ruce rychlejší než v noze. Dojezd jak do peřinky, říkal jste, tedy s komfortem pro cestující. Ani frekventanti Vás moc nezlobili. Šel jste cestou trpělivou a přitom důslednou. Ti, co si mysleli, že to „mají na háku“, u Vás zastání neměli. Řekl jste: „Za ty hodiny strávené při jízdách jsem měl možnost je dobře poznat, pomoci jim

a najít k nim cestu.“ Vážné situace jste převáděl do humoru. A že jste byl spravedlivý a férový, oceňovali i Ti, co museli skončit – po odchodu Vám zavolali a poděkovali.

Díky se na Vás hrnuly i ten poslední den u podniku. A všichni chtěli vědět, co máte v plánu. Je toho hodně, odpovídal jste. To máte chatičku na sluneční stráni v Žernosekách, kde jste nechtěně začínal s vinohradem, jako Pražák, tedy častý terč vtipů místních. Po radách kamarádů a velké trpělivosti už ale pětiletý vinař s jasnými výsledky a kvalitní mlékou a portugalem. A taky kamarádi na jihu Čech, kterých na Vás po dvacetiletém působení čekalo hodně. Vzpomínal jste na ty z Jiskry Třeboň, na další ve Svěbohách na Novohradsku, kde jste se těšil i na renovaci traktorového veterána.

Jak jste řekl, pane Luboši, pořád je třeba něco dělat a člověka to musí bavit. A to byl i Váš vzkaz bývalým kolegyním a kolegům i budoucím řidičům pražských tramvají: „Přeju jim, aby se jim tady líbilo jako mně, aby kolegy brali jako kamarády a na trati si vždycky vyšli vsfíc. Jak jsem říkal naši psycholožce: paní doktoro, já mám problém – já mám svoji práci jako konička a do práce se těším. I když je to profese na životosprávu náročná a čím dál tím více stresující, ať se jim práce líbí. Přeju jim dobré kilometry, ať se nikam nehnou a ohlíďají si vše, co mají. Řidič tramvaje musí přemýšlet za jiné, mít pod kontrolou vše kolem sebe.“

Petr Ludvíček

Foto: www.skoda.cz



Trolejbusy Škoda 27Tr do Brna

Do konce ledna 2022 očekává brněnský dopravní podnik příjezd dvaceti nových klimatizovaných trolejbusů Škoda 27Tr. Další dvacítku vozidel může být pořízena v následujících letech. Nová vozidla nahradí v provozu nejstarší provozované typy 15Tr, 22Tr a 25Tr. Moderní klimatizované kloubové trolejbusy budou pravděpodobně nasazeny na nevytíženější linky, tedy 25, 26 a 37. Náklady na pořízení celkově 40 trolejbusů činí 478 milionů korun.

Foto: David Kafka



Foto: www.dpmlj.cz



Používání antimikrobiálních fólií v Liberci

Dopravní podnik v Liberci polepil dotykové plochy autobusů a tramvají speciální antimikrobiální fólií Coversafe. Fólie byla instalována na nejvíce exponovaná místa, jako jsou dveřní tyče, madla a dotykové displeje. Průběžně by měla likvidovat až 99,9 % všech virů a bakterií. Liberec je tak prvním městem v ČR, které tímto způsobem řeší ochranu svých cestujících. Polepení jednoho vozu vyjde přibližně na 2500 korun.

Rudý brejlovec poprvé na cestách

V půlce února si odbyla svou premiérovou jízdu lokomotiva řady 750.338 v červeném retro nátěru. Brejlovec byl vyroben v roce 1976 v ČKD a následně provozován v lokomotivním depu Chomutov. V současné době dopravce ČD CARGO lokomotivu provozuje v děčínském depu, kde obsluhuje tratě Děčín – Rumburk a Děčín – Jablonné v Podještědí. První výkon se realizoval s manipulačním vlakem Mn 86120/86121 po trase Děčín – Česká Lípa – Brniště, kam dopravoval nákladní vozy pro vlečku podniku DIAMO ve Stráži pod Ralskem.

Nové tramvaje pro Bratislavu

Kromě třiceti nových jednosměrných tramvají poptává Dopravní podnik Bratislava i deset obousměrných nízkopodlažních tramvají. Jak je známo nejen z pražských tramvajových výluk a rekonstrukcí, obousměrné tramvaje výrazně snižují potřebu náhradní autobusové dopravy. Nové tramvaje budou dosahovat délky až do 32,5 metru s maximální přepravou 230 cestujících. Požadavkem jsou i kamerový systém, klimatizace a wi-fi připojení. Předpokládaná hodnota zakázky je 26,9 milionu eur.

Tlaková zkouška kotle na Rosničce

17. února absolvovala parní lokomotiva řady 464.202 „Rosnička“ úspěšnou tlakovou zkoušku parního kotle v depu Olomouc, což dává naději na její další působení na českých kolejích. Rosnička je majetkem Národního technického muzea v péči dobrovolníků z depa Olomouc. Do sbírek muzea byla zařazena jako doklad posledního typu parní lokomotivy vyrobeného v roce 1958 v Československu. Na trati byla provozní lokomotiva naposledy v prosinci 2019, kdy vezla Mikulášský parní vlak, poté byla odstavena. Úspěšná tlaková zkouška umožní ukazovat veřejnosti tuto historickou parní lokomotivu jako důkaz vospěllosti našich výrobců železniční techniky u příležitosti výročí trati.

V Plzni pozastaven pronájem historických tramvají



Foto: Zdeněk Bek

Náročná rekonstrukce plzeňské vozovny Slovany si vybírá další daň. Do odvolání je pozastaven pronájem historických tramvají. Předpokládaná délka omezení je minimálně do konce roku 2021. Pokud byste si i přesto rádi pronajali historické vozidlo, můžete využít jako náhradu historické autobusy či trolejbusy. Kompletní seznam vozidel k pronájmu naleznete na adrese historickejizdy.pmdp.cz.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Akumulátorový vozík

Není známo, zda je ČKD výrobcem celého vozíku. Při bližším hledání jsou na vozíku patrné konstrukční prvky Rustonky včetně náhradních dílů v té době používaných. Elektrickou výzbroj dodala a namontovala nesporně firma ČKD. (dokončení v tajence) se dobýjely přes noc z běžné sítě přes usměrňovač, a když byl vozík používán nepřetržitě, prováděla se ráno výměna baterií. Dále byl vozík vybaven ruční brzdou, rovněž ovládanou ze strany pákou, jež působila na buben u motoru.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do středy 31. března 2021** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – radiobudík Philips, další z vylosovaných pak bonus – voucher pro 2 osoby na kompletní prohlídku Staroměstské radnice. Další dva luštitelé získají knížku Výlety s DPP (2020) a tričko „Nostalgie MHD“.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 2/2021 zněla: **armádních mostních prvků**. Hlavní cenu – cyklocomputer Sigma – získává **Linda Rysová**, rodinný voucher na prohlídku Staroměstské radnice **Ondřej Vavdra**. Dalším dvěma výhercům náleží knížka „Výlety s DPP“ a tričko „Nostalgie MHD“: **Jiří Vodrážka** a **Helena Lejsková**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Radiobudík Philips

POKUD PŘEMÝSLÍTE, JAK SI ALESPOŇ TROCHU ZPŘÍJEMNIT VSTÁVÁNÍ, MÁME PRO VÁS ODPOVĚD. RADIOBUDÍK PHILIPS S DIGITÁLNÍM UKAZATELEM ČASU, LED DISPLEJEM A FM TUNEREM VÁM ZLEPŠÍ KAŽDÉ RÁNO. OVLÁDÁ SE POMOCÍ KLASICKÝCH MECHANICKÝCH TLAČÍTEK A POKUD NENÁVIDÍTE MONOTONNÍ ZVUK PŘI BUZENÍ, NASTAVTE SI KLIDNÉ SPUŠTĚNÍ RÁDIA. TUNER UMOŽŇUJE NALADIT STANICE V PÁSMU FM.



+ BONUS:

STAROMĚSTSKÁ RADNICE – ČASOVĚ NEOMEZENÝ VOUCHER PRO 2 OSOBY NA KOMPLETNÍ PROHLÍDKU

POSTAVA OPERY: METÁJS- MLADÁ GARDA	KONEC MODLITBY	NÁŠ MALÍŘ A GRAFIK (KAREL)	BAŠÁNSKÝ MYTH. KRÁL	DOKTOR VĚD	OPAK "VOLNĚ"	EVROPSKÝ STÁT	TESÁNÍ	CHEM. ZN. GALLIA	INIC. SPISOVA- TELSKY KRASNO- HORSKÉ	SLOVEN. OREL	STOLNÍ HRA	STRACHO- VATI	STARÁ VESLICE	ANGL. LED	ČESKÝ DIRIGENT	ALKALOID ČAJE A KÁVY
HYDRATO- VAT							ANGLICKÝ GEOLOG									
ANGLICKÝ EMIGROVAT							OBRA- TOSTNÍ CVIČENÍ ODBOŘNICI NA ROZBOŘ									
HRDINA			VYKOLPENÍ O CO				OBYVATEL INDIE	VÁHATI MODEL FORDU								
JENŽ (BASŇ)			1. část tajenky VYLOUČIT POT											ZKRATKA TELEVIZ- NÍCH NOVIN OŠKUBANÁ		
VÝKLEK PRO OLTÁŘ	INICIÁLY ČASLAVSKÉ PODOB- NOST			ZNAČKA POLÉVKY TA TAKÉ			SLOVEN. ČÍSLOVKA	NEMOCNÍČNÍ ODDĚLENÍ DIOVA DCERA						MALE UZAVŘENÉ MÍSTNOSTI	JMÉNO PSANÉ OBRÁCENĚ	
MAŮ, BASŇIK (ENDRE)			UMÍNĚNÝ ZAPOR IZOLAČNÍ LEPENKA			SPZ LANDAU (NĚMECKO) HROMADNĚ	ASUATKA KAPOTY									
DROBNÉ KOSTKO- VANÁ LÁTKA					OSOBNÍ ZAJÍMENO NEOBUTI		HMYZO- ZRAVCI DOMÁCKÝ EDUARD					LEHKÝ VÍTR JAPON OSTROV				
ŠLĚPĚJ					2. část tajenky JEHLIČNATÝ LES							CIZOKRAJNÁ DŘEVNATÁ ROSTLINA ANGL. RADOŠT				
MEZINÁR. SORUŽENÍ LETECKÉ DOPRAVY				JASNĚ METEORY CESTOVNÍ KANCELÁŘ (ZKRL)												
RÍMSKÝ 502				MAT. ZKR. KOBEKANS												
HLUBOKÝ ŽENSKÝ HLAS				DETEKTIVKA												INIC. MONTANDA

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

Vzhledem k tomu, že se situace pro pořádání nejrůznějších kulturních a společenských akcí nijak výrazně nemění, podíváme se opět na pár tipů z domova od obrazovky. Internetová nabídka on-line procházek nejrůznějšími výstavami a expozicemi začíná postupem času nabývat na pestrosti a šíři.

100 LET ČESKÝCH VYKOPÁVEK



Pro tentokrát se můžeme podívat třeba na výstavu zabývající se více než stoletou historií **Archeologického ústavu Akademie věd ČR**. Výstava dostupná na adrese <https://exhibition.indihu.cz/view/100letARU/start> provede návštěvníka prakticky celou historií této instituce. Cestou od jeho založení v roce 1919, přes postupný růst aktivit, existenci za protektorátu, kdy bylo velkým tématem, zda české území v dávných dobách osídlili dříve Germáni nebo Slované, začlenění Archeologického ústavu do Československé akademie věd v roce 1953, další rozvoj (nechybí zmínka o expedici archeologů do Mongolska v roce 1958), zvýšení zájmu o éru vrcholného a pozdního středověku, až třeba po ničivou povodeň z roku 2002, která ústavu přinesla velké materiální škody, ale zároveň se stala odrazovým můstkem pro rekonstrukci budov, vybudování nové podoby laboratoří, knihovny a vybavení ústavu i postupnou digitalizaci archivu.

OKŘÍDLENÝ ŠÍP VIRTUÁLNĚ

Nemusíme se ale striktně držet pouze výstav „na území Prahy“. Virtuálně se tak můžeme vypravit třeba do Mladé Boleslavi a tamního **ŠKODA Muzea**. Na stránkách <https://heritage.skoda-auto.com/cs/> lze navštívit on-line muzeum, projít si historii loga i historii společnosti, zejména pak ale přehled jednotlivých typů vyráběných vozidel jízdním kolem Laurin&Klement Slavia z roku



1899 počínaje, přes pokračování v podobě různých typů motocyklů Laurin&Klement, první automobil Laurin&Klement Voiturette A (dvoumístný vůz s motorem o výkonu 7 koní z roku 1905), až po současné škodovčské typy vozů, jako jsou třeba Karoq nebo Kamiq. Za zmínku stojí i možnost virtuální projížďky historickým vozem prvorepubli- kovou Prahou.

PŮLNOČNÍ MEDICÍNA

Z nových hudebních alb, která vyšla v prvních dvou měsících letošního roku, můžeme upozornit na desky několika již zavedených jmen. S novým albem přišli třeba **Foo Fighters**. Deska se jmenuje *Medicine at Midnight*, obsahuje devět nových skladeb a něco málo přes 36 minut hudby. Příznivcům tvrdší elektronické hudby jistě neunikla zpráva o novém albu kanadských **Front Line Assembly**. Na desce *Mechanical Soul* se jako hosté objevují i Jean-Luc de Meyer z Front 242 a kytarista Dino Cazares z Fear Factory. Novinku hlásí i americká písničkářka **Ani DiFranco** nebo skotští poprockoví **Deacon Blue**. K fanouškům se dostává také posmrtný výběr dosud nevydaných nahrávek hudebníka a zpěváka **Ivana Krále** v podobě, kterou k vydání připravila jeho manželka Cindy Hudson – deska *Undiscovered*. Pro příznivce alternativ-

nější hudby lze zmínit desku **Vladimíra Václavka** a **Pavla Šmída** nazvanou *Fly...* tak leť, na níž se jako hosté podílely třeba Iva Bittová, Vladivojna La Chia nebo mladá písničkářka, která si říká Moonshye. A na závěr něco pro spíše hardrockové fanoušky. Deska s názvem *Epilog* projektu **Zemětřesení 2** kolem kytaristy Miloše „Dodo“ Doležala představuje symbolické finále k postupně vydávaným neznámým či nenahraným skladbám Jiřího Schelingera. Fakt, že vychází v roce, kdy si připomínáme nedožitá sedmdesátiny i čtyřicet let od smrti Jiřího Schelingera, lze vnímat jako poctu tvorbě umělce, který ji sám již rozvinout nestihl.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do středy 31. března 2021** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat knížku *Stanice pražského metra (2020)* a tričko „Nostalgie MHD“.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 2/2021 zněla: **Autobusový obývák jak se patří**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Mazačka“ a knížkou *Slang pražských dopraváků* odměněn: **Michal Fejfar**.

FOTO
KVÍZ



Chraňte se nejen v MHD

FAN SHOP

ORIGINÁLNÍ VZORY S CERTIFIKÁTEM

Stylové nákrčníky

ve spojení s **vloženým filtrem** vám zajistí ochranu i podle nových pravidel Ministerstva zdravotnictví, která platí od 25. 2. 2021



Nákrčníky s antibakteriální úpravou obsahují ve svých vláknech trvalou a neoprátelnou ochrannou složku stříbra. Ve spojení s výměnnými certifikovanými nanofiltrem tak chrání organismus před 99,9 % virů, bakterií, alergenů a před pevnými částicemi, jako je smog a prach.

Jsou vyrobeny z funkčního materiálu, který je lehký a prodyšný, příjemný k pokožce a při zátěži nebo sportu podporuje odvod vlhkosti. Nespornou výhodou je antibakteriální prostředí, které na rozdíl od běžné roušky ani při dlouhodobém nošení nevytváří prostor pro množení bakterií.

Součástí zakoupeného nákrčníku je průkazka s certifikátem.

Každý nákrčník se prodává s 10 ks filtrů, další je možné dokoupit ve fanshopu DPP.



V prodeji jen na fanshopu DPP.

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty, možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Anděl, Hradčanská a Nádraží Veveslavín.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy