

DP

kontakt

INFORMACÍM V SAMETU VLÁDL PAPÍR
MUZEUM MHD A JEHO NOVÁ HALA
TROJLÍSTEK HASIČSKÝCH SPECIÁLŮ



VÁNOCE SE BLÍŽÍ...

FAN SHOP

SADA 6 VÁNOČNÍCH OZDOB

SADA ŠESTI TRADIČNÍCH ČESKÝCH SKLENĚNÝCH VÁNOČNÍCH OZDOB S MOTIVY VOZIDEL PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY Z HISTORIE I SOUČASNOSTI. NA STROMEK SI TAK MŮŽETE POVĚSIT KOULE S VOZEM METRA M1 A EČS, TRAMVAJEMI T3 NEBO RINGHOFFER A AUTOBUSY SOR NEBO ŠM 11.

- průměr koule je cca 8 cm
- ručně vyráběné skleněné ozdoby

AKCE FANSHOPU


Při nákupu nad 1000 Kč získáte plyšové králíky Bob a Bobek z kampaně „Slušnost a bezpečnost“ ZDARMA!

[platí do vyčerpání zásob]

Kompletní nabídku najdete na:
fanshop.dpp.cz



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

 **Dopravní podnik hlavního města Prahy**

DP
kontakt

OBSAH 11 / 2019

- 4 OBORY PŘED TABULÍ: AUTOMECHANIK
- 5 – 7 AKTUÁLNĚ
- UDÁLOST**
8 – 9 INFORMACÍM V SAMETU VLÁDL PAPÍR
- TÉMA**
10 – 13 MUZEUM MHD A JEHO NOVÁ HALA
- AKCE**
14 – 15 BLESKOVÁ AKCE NA KOMUNARDECH
- BEZPEČNOST**
16 – 18 TROJLÍSTEK SPECIÁLŮ PRO PODNIKOVÉ HASIČE
- ZA KOLEGY**
19 – 23 VINDOBOU ZA NOVÝMI NÁPADY
- ZAJÍMAVOST**
24 – 27 KOLZAM DOJEZDIL, AŽ JEZDÍ NOVÝ!
- STUDIE**
28 – 29 JAK RYCHLÁ JE MHD? PRAHA SE NEMUSÍ STYDĚT
- KALEIDOSKOP**
30 – 31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH
- LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM**
32 – 33 LETEM SVĚTEM... ČÍNSKÝM RYCHLOVLAKEM
- 34 KŘÍŽOVKA O CENY
- 35 KULTURA / KVÍZ
- 36 LOSKABELOS S TROFEJÍ PRO VÍTĚZE

Foto na titulní straně: Petr Hejna
Vít Vopálka a Jakub Kabeš z odboru Hasičský záchraný sbor DPP

DP kontakt

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

Kontakt: oddělení Firemní komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Vít Cechmánek, Martin Doubek, Miroslav Grossman, Jaroslav Krísten, Ondřej Láška, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 25. října 2019

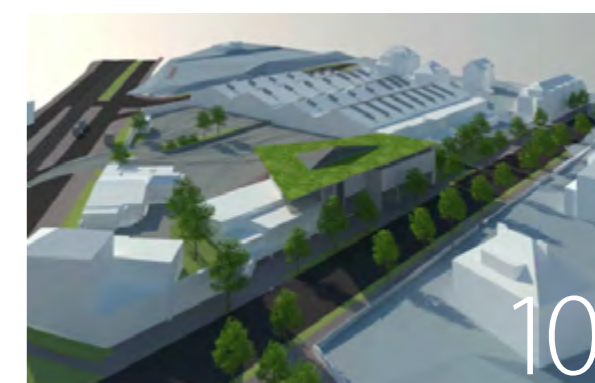
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:

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

Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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



OBORY PŘED TABULÍ: AUTOMECHANIK



Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

ZÁKLADNÍ STRATEGIÍ STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ, A. S. JE PŘÍPRAVA ABSOLVENTŮ PRO PRACOVNÍ PROFESI UPLATŇOVANÉ NA PRACOVÍŠTÍCH DPP VČETNĚ DALŠÍCH OBSLUŽNÝCH ČINNOSTÍ POTŘEBNÝCH PŘI ZAJIŠTĚNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. DNES SI PŘEDSTAVÍME OBOR AUTOMECHANIK.

Text: Olga Kopřivová

Učební obor automechaniků se oficiálně označuje **Mechanik opravář motorových vozidel** a jde o tříletý učební obor zakončený závěrečnou zkouškou.

Proč se stát zrovna automechanikem?

Díky bleskově se rozvíjícímu motorismu nároky na odbornost a vzdělání automechaniků výrazně rostou. Dnešní doba staví před automechanika nepřehledné množství situací, kdy se musí poprat se spoustou elektrické a elektronické výbavy vozidla, která se musí měnit a nastavovat podle továrních hodnot. Automechanici se ani dnes nemusí o svou budoucnost bát.

Proč studovat obor právě v SPŠD?

- Výuka oboru Automechanik v SPŠD je vzhledem k potřebám Dopravního podniku vedle znalostí osobních vozidel rozšířena i o **autobusovou techniku**, což zvyšuje kvalifikaci našich absolventů.
- Škola vlastní **moderní výukové komponenty i technická zařízení** od základů elektroniky a elektrotechniky až k elektronickým systémům vozidel, na kterých se žáci učí pracovat.
- Součástí vzdělávání automechaniků je i příprava k získání **řidičského oprávnění skupiny C**, kterou žáci SPŠD absolvují v autoškole DPP.
- Ti nejlepší si mohou za zvýhodněných podmínek udělat i **svářečský kurz**.
- Pokud je žák studijní typ a rád by získal maturitu, může **pokračovat v nástavbovém studiu**, a to v denní nebo i dálkové formě.
- Automobiloví nadšenci mohou navštěvovat školní **automobilový kroužek**, který se pravidelně schází každý týden.
- Obor Automechanik patří mezi obory, které Dopravní podnik podporuje svými **náborovými programy**. Pokud se žák v posledním ročníku studia rozhodne absolvovat odborný výcvik na pracovištích DPP a zařadí se do tzv. **Motivačního programu**, získává od školy na začátku a konci školního roku poukázku v hodnotě 1000 Kč.

- Po dosažení plnoletosti mají automechanici možnost přihlásit se do **Stipendijního programu** a za určitých podmínek získat pravidelné **stipendium až ve výši 4500 Kč měsíčně** a k tomu **příspěvek na dopravu až do výše 4x čtvrtletní předplatní časové jízdenky pro studenty k Lítačce zdarma**. Podaří-li se žákovi závěrečnou zkoušku či maturitu složit na první pokus, dostává další motivační příspěvek ve výši 5 tisíc Kč!
- Obor Automechanik škola nabízí celkem ve **třech formách studia – v denní** (pro absolventy ZŠ), **v dálkové** – 3 roky (pro pracující uchazeče se základním vzděláním) a v **dálkové zkrácené** formě – 1,5 roku (studium je určeno pro ty, kteří již mají výuční list, maturitu či vysokoškolský diplom).

Co všechno se budoucí automechanici během studia v SPŠD naučí?

- Provádět údržbu a servisní činnosti motorových vozidel, nacházet závady, odhalovat jejich příčiny, opravovat a seřizovat jednotlivé součásti motorů a jejich příslušenství.
- Učí se ovládat měřicí a diagnostické přístroje a rozumět přístrojům pro kontrolu emisí vznětových i zážehových motorů.
- Osvojují si i praktické činnosti pneuservisu s „vyvažovačkou“ a „zouvačkou“ a měřením geometrie, které jsou při dnešních stavech silnic naprosto nezbytným vybavením každé autodílny.

Jaké jsou podmínky pro přijetí ke studiu?

Do oboru Automechanik v SPŠD jsou přijímáni pouze žáci po absolvování 9. třídy základní školy. Pro přijetí je však nakonec vždy rozhodující nadšení a zapálení uchazeče pro obor.

Proto neváhejte a přihlaste se!

MŮŽETE VYUŽÍT NEJBLIŽŠÍ TERMÍN DNE OTEVŘENÝCH DVEŘÍ: 12. 12. 2019 (čtvrtek) od 15:30 do 17:30 hod. v budově školy Moravská a Motol, možnost návštěvy pracoviště odborného výcviku v Košířích



ŽENA MUSÍ BÝT ŠIK!

V blízkosti pražského Strossmayerova náměstí se nachází nenápadná ulice s krejčovským salonem, který skrývá tajemství. V půlce října se zde uskutečnila první zkouška dámské uniformy pro řidičku historické tramvaje. Oděvní návrhář Česlav Jaroš spolu s odborníkem na stejnojmenné DPP Radanem Kukalem a krejčím Gustavem Šimůnkem zasedli k velkému stolu, aby na přítomné modelce, řidiče historické tramvaje Karolíně Hubkové, vyzkoušeli první návrhy dámské uniformy. Mají být u saka tři nebo čtyři knoflíčky? Má být uniforma přiléhavá nebo volná? Hlavně žádný „kastrůlek“! Jak celý návrh dopadl a kdy uvidíme dámské uniformy na vlastní oči, se dozvíte v prosincovém vydání DP kontaktu. (zb)



Foto: Petr Hejina

Zasedání OSE v Kostelci u Zlína

Druhé letošní zasedání odborné skupiny Ekonomika (OSE), která je poradním orgánem Sdružení dopravních podniků ČR, se konalo na začátku října v Kostelci u Zlína. Za DPP se zasedání zúčastnil Marek Polický, Miroslav Choutka a Markéta Choutková. OSE projednala v rámci stálé agendy vývoj základních ekonomických parametrů jednotlivých dopravních podniků v ČR a byly prezentovány hospodářské výsledky za rok 2019 včetně očekávaných výsledků do konce roku.

OSE se nadále zabývá investičními strategiemi jednotlivých dopravních podniků a způsobů jejich financování. Bylo rozhodnuto o zpracování a předložení tvorby zdrojů financování investic jednotlivých dopravních podniků a jejich budoucí potřeby a předložení Správní radě SDP ČR. (da)

Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách DPP



Foto: Petr Hejina

Ochrana životního prostředí a opatření na zmírnění již probíhající klimatické změny patří mezi základní strategické priority na úrovni Evropské unie, České republiky i hlavního města Prahy. Na všech těchto úrovních jsou přijímány ambiciózní závazky v oblasti snižování emisí CO₂ a zvyšování energetické účinnosti dopravy. Klíčovým se v tomto ohledu

stalo vyhlášení Klimatického závazku hl. m. Prahy z června letošního roku, který stanovuje cíl snížení emisí CO₂ v roce 2030 o 45 % ve srovnání s rokem 2010. Na tyto strategické závazky reaguje postupně i příslušná legislativa, zejména připravovaná transpozice Nařízení 2009/33/EU Clean Vehicle Directive, která stanoví povinné podíly nízkoemisních a zcela bezemisních vozidel pro nově nakupovaná vozidla.

Dopravní podnik si uvědomuje svoji společenskou odpovědnost, a proto vypracoval komplexní materiál Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách DPP, ve kterém nastiňuje možný, provozně a technicky realizovatelný výhled variant obnovy vozového parku autobusů s ohledem na plnění výše uvedených závazků, a to včetně dopadů do investičních a provozních nákladů. Materiál byl 8. října 2019 projednán představenstvem DPP, které materiál postoupilo k projednání s dotčenými aktéry na straně hlavního města Prahy i České republiky. S ohledem na nemožnost spolehlivé predikce technického a technologického vývoje nejen v oblasti alternativních pohonů je materiál určen jako výchozí podklad DPP k další diskuzi, přičemž je předpokládáno, že bude docházet k jeho průběžné aktualizaci. (ma)

OBĚH DOKLADŮ – SCHVALOVACÍ PROCES V DPP

V souvislosti se zaváděním projektu třicetného párování do DPP a s ohledem na skutečnost, že k 31. 12. 2019 končí IT podpora současného SW pro schvalování faktur (DMS), byl od 1. 10. 2019 spuštěn pilotní projekt nového schvalovacího procesu na vybraných účetních dokladech (fakturách) útvaru 400540 Provozní účtárna. Postupně budou do procesu zapojovány další útvary 400500 tak, aby od 1. 1. 2020 probíhal schvalovací proces výhradně v systému SAP prostřednictvím nového schvalovacího workflow VIM (Vendor Invoice Management). Schvalovací proces v systému VIM je nastaven v obdobném formátu jako v prostředí DMS a je uživatelsky přívětivý. (da)

KOŠICKÉ ZASEDÁNÍ ODBORNÉ SKUPINY TRAMVAJE

Ve dnech 16. a 17. 10. 2019 se konalo 58. zasedání odborné skupiny TRAMVAJE při Sdružení dopravních podniků České republiky, tentokrát pod patronací Dopravního podniku města Košice, který si připravil pro své hosty mj. velmi pestrý a zajímavý program.

Z odborných přednášek a diskusí vyplynuly, de facto napříč všemi dopravními podniky, snahy o zrychlení tramvajové dopravy navýšením cestovní rychlosti v určitých úsecích tramvajových tratí, také i využitím řady vysokorychlostních výhybek. Dále byl často skloňovaným pojmem tzv. antikolizní systém a jeho efektivní využití v tramvajové dopravě.

V neposlední řadě je nutně uvést silnou tendenci k plošnému zavádění bezdrátové komunikace Wi-Fi s využitím sběru provozních a servisních dat o vozidle, dále k prodlužování tramvajových tratí a nákupu nových vozidel. (md)



Foto: archiv PS

PĚVECKÝ SBOR DPP SE PILNĚ PŘIPRAVUJE

značný zájem, o čemž svědčil zaplněný sál a na konci dlouhotrvající potlesk oběma zúčastněným tělesům. Po koncertě byla společná večeře a na té se dohodl příslib obdobné akce v příštím roce, tentokrát v Německu.

Jako tradičně koncem roku čeká náš pěvecký sbor řada vystoupení, na která vás tímto srdečně zveme. V neděli 17. listopadu od 13:30 hod. zazpíváme u příležitosti zakončení sezony Muzea MHD v Praze – Střešovicích. Jako téměř každý rok, tak i letos, 11. prosince vystoupíme s adventním programem na akci Naladte se v metru. Adventní koncert s pěveckým sborem z Jeseníku se uskuteční 14. prosince v Husově kapli v Libni, a to od 17.30 hod. Vše o sboru na: sbordpp.cz (mp)



Foto: Pavel Fojtík

Oslava 110 let i zamykání vozovny Střešovice

V rámci oslav výročí 110 let vozovny Střešovice bylo pro veřejnost ve spolupráci s fanshopem DPP připraveno několik zážitkových akcí. Ve středu 16. října 2019 proběhly dvě komentované prohlídky vozovny, při nichž se návštěvníci dozvěděli řadu zajímavostí z historie celého areálu vozovny, ale také o jejím současném „životě“. Hned následující sobotu proběhly veřejné jízdy muzejní tramvají (motorový vůz č. 297 a vlečné vozy č. 638 a 728) a autobusem (Karosa ŠM 11). Součástí jízdy byly i oblíbené foto zastávky. Sobotní program byl pak zakončen dvěma podvečerními jízdami T3 Coupé. K jubileu vozovny DPP vydal brožuru mapující 110 let trvající historii, je k dostání ve fanshopu.

V pořadí 27. sezony Muzea MHD pak zakončila neděle 17. listopadu, kdy opět přes fanshop mohli zájemci využít speciální jízdy historickou soupravou (motorový vůz č. 297 a vlečný vůz č. 638 zvaný vajíčko) a autobusem Karosa B731. Brány se návštěvníkům opět otevrou v sobotu 4. ledna 2020. (red)

BETON ZA DŘEVO

Poslední říjnový o den prodloužený víkend pokračovala na trase C výměna pražců. V úseku Pražského povstání – Muzeum bylo vyměněno dohromady 556 dřevěných pražců za betonové. Současně došlo k ošetření roznášecího ocelového roštu v Nuselském mostě a příčných a podélných nosníků. Na pracích v tunelech se podílelo více než sto zaměstnanců, kteří prováděli opravy na více místech zároveň. Informační servis zajišťovali informátoři v reflexních vestách, kteří byli nasazeni na nejexponovanějších místech. Ve vyloučeném úseku metra byla nasazena náhradní autobusová doprava XC. (red)



Foto: Petr Hejna

Tradičně vousatý listopad

I v letošním roce se připojují české dopravní podniky do celosvětové akce Movember. DPP tak vypraví desítky tramvají a autobusů s knírem symbolizující boj s rakovinou prostaty a varlat. Smyslem je podpořit diskusi a šíření důležitých informací týkajících se mužského zdraví. Prevenci můžete podpořit i vy! Ať už debatou, finanční podporou či pěstováním pistolnické bradky nebo kníru do podkovy. Více informací naleznete na www.movember.cz. (red)

Nová vrata v depu Kačerov

12. října 2019 došlo k zahájení kompletní výměny starých vrat 18.–39. koleje haly B na depu Kačerov, která DPP sloužila skoro 20 let, za vrata nová. Součástí akce je také kompletní výměna hlavních vodicích kolejnic, konzolí s elektrickým pohonem, elektrických motorů, ovladačů se zajištěním proti pádu a prosklenou sekci v celé šíři vrat.

Celkem se jedná o výměnu 22 ks vrat:

- 19 ks vrat o rozměrech: šířka 4 090 mm a výška 4 000 mm
- 3 ks vrat o rozměrech: šířka 4 300 mm a výška 4 000 mm

Ukončení akce se předpokládá na konci roku 2020.

(ozu)



Foto: Petr Havlíček



Foto: Miroslav Grossmann

Oprava kolejí v Křižovnické ulici

Jedno z nejexponovanějších míst na tramvajové síti v Praze prošlo na přelomu října a listopadu 2019 opravou. V Křižovnické ulici, která spojuje Národní divadlo a náměstí Jana Palacha, vyměnil Dopravní podnik kolejnice a dlažbu. Zásah jednotky Dopravní cesta Tramvaje trval celkem 9 dní a týkal se nejvíce ojetých kolejnic v těsné blízkosti Karlova mostu. Akce byla komplikovaná z hlediska vysokého počtu chodců, jejichž provoz musel být zachován. V místě musela být vyloučena automobilová doprava. Kvůli zatížení objížděné trasy byla na tři exponované dny výluky omezena automobilová doprava na Malé Straně. Do oblasti směli jen rezidenti a dopravní obsluha. Objížďka byla převedena na městský okruh a magistrálu. Tím byla zajištěna spolehlivost dotčených tramvajových linek přes centrum. DPP současně využil výluky tramvají k úpravě vzdáleného rádia SSZ Národní divadlo od Smetanova nábřeží. Po dokončení úpravy ve skříně elektrického ovládání výhybky dojde ke zvýšení spolehlivosti přihlašování tramvají vzdáleným rádiem. (mig)

LOKOTRAKTOR OPUSTIL MUZEUM MHD

Otevře-li se vysloužilému dopravnímu prostředku brána Muzea MHD, jedná se většinou o jednosměrnou cestu s cílem uchovat vozidlo pro další generace. První týden v listopadu však došlo k opačné situaci. Motorová lokomotiva řady T212 (po přečíslování řada 703), která se v pražském metru využívala pro vozbu pracovních vlaků a posun elektrických vozů a souprav, opustila po 18 letech nečinného stání depozitář podnikového muzea, aby se ve statutu historického drážního vozidla vrátila zpět na koleje metra. V průběhu příštího roku bude lokotraktor uveden do provozuschopného stavu. Následně bude využíván na posun v rámci jízd historických souprav metra a dalších akcí DPP. (zb)



Foto: Ondřej Láška

Náborová tramvaj a autobus

V Praze v těchto dnech můžete potkat náborovou tramvaj a brzy také autobus. Obojí ve firemních barvách DPP a ve stylu náborových kampaní. Upoutat vás tak mohou ilustrativní postavy znázorňující některé profese, které největší městský zaměstnavatel obsazuje. Je to další varianta, prostřednictvím které Dopravní podnik oslovuje veřejnost s cílem obsazení některého z volných pracovních míst. (zv)



Foto: Zdeněk Bek

Text: Petr Ludvíček
Foto: Jiří TonarJEDNA ZE SOUPRAV 81-71
JEZDILA NA TRASE B
S TRIKOLOROU

INFORMACÍM V SAMETU VLÁDL PAPIR



Žádné sdílení informací pomocí technologi-
ckých vymožeností. Svolávání se na správné
místo ve správný čas pomocí mobilu rovněž
nepřicházelo v úvahu. K předávání informací
před 30 lety v době listopadových událostí
musela postačit pevná linka a papír. Často
ručně popsaný či pomalovaný; kopírka byla
věcí téměř nedostupnou.

Kromě výloh obchodů, nároží domů, sloupů,
tramvají a autobusů byly ideálním „komuni-
kačním kanálem“ vestibuly, schodiště a ná-
stupiště metra. Hesla, výzvy, dokumenty, fo-
tografie a další sdělení se o svůj prostor praly
i v samotných vozech metra, protože zde měl
čtenář čas informace během jízdy nasát.

Již před deseti lety přinesl v DP kontaktu
vzpomínky na oлеpené metro strojvedoucí
trasy B **Jiří Tonar**, věrný pražskému metru
coby dozorcí depa dodnes. Má stále v živé
paměti, že doba byla velmi hektická, svým
způsobem i nejistá: „Řadě lidí se focení moc
nelíbilo, často se asi báli zvěčnění své přítom-
nosti. Přesto si myslím, že ze všech snímků je
alespoň trochu cítit tehdejší atmosféra. Dnes
lituji toho, že fotek není více. Škoda je i to, že fo-
cení v metru tehdy nebylo zrovna moc 'legální',
takže vše probíhalo ve spěchu.“

Skromnost stranou, jsme rádi za tato cenná
svědectví ve formě černobílých fotek, které
před 30 lety vznikaly bez kvalitního blesku,

v podzemí i za pošmourného počasí. Ke své
revoluční dokumentární činnosti Jiří Tonar při-
dává jednu vzpomínku z výlohy obchodu na
Národní třídě: „V té době nebylo dětské Lego ješ-
tě běžně dostupné, ale přesto z něj kdosi postavil
'model' zasahujících příslušníků Veřejné bezpeč-
nosti proti demonstrantům a vystavil jej. I když je
snímek nedokonalý, mám ho uschovaný.“

Prohlédneme si momentky z dob, kdy jsme
jezdili z Dukelské přes Švermovu na Sokolov-
skou, kdy se soupravy EČS a 81-71 staly nástěn-
kami, ve stanicích se na hodinách překlápěly
číslice, svítily jen černobílé monitory a v práci
jsme sbírali odvahu jít na generální stávkou.



I STROJVEDOUČÍ SE PŘIDALI: „UPOZORNĚNÍ.
PROVOZ METRA NA VŠECH TRASÁCH BUDE
DNE 27. 11. OD 12:00 DO 14:00 Z DŮVODU
GENERÁLNÍ STÁVKY PŘERUŠEN.“

SDÍLENÍ
INFORMACÍ
VE STANICI
MUZEUM



REAKCE NA „MLÁČKY“
Z NÁRODNÍ TŘÍDY:
„PENDREKY DO ŘEKY“

JEDNO Z NADČASOVÝCH HESEL:
„ŽIVOT JE HRA, AVŠAK FALEŠNÍ HRÁČI
VĚTŠINOU PROHRÁVÁJÍ!“



STANICE NOVÉ BUTOVICE (DŘÍVE DUKELSKÁ) V OBLEŽENÍ LETÁKŮ, JEDEN Z NICH DOKONCE PODSVÍCEN:
„GENERÁLNÍ STÁVKOU JEDNOTNĚ PROTI LŽI!!!“

Text: Michal Andelek, Ondřej Láška,
Petr Malík a Jan Šurovský

- Uliční čára v ulici Na Ořechovce
- Opěrka, okraj kolejové harty
- Vstup návštěvníků

LETECKÝ POHLED AREÁLU STŘEŠOVICKÉHO MUZEA MHD SE ZAKRESLENOU NOVOU HALOU

MUZEUM MHD A JEHO NOVÁ HALA

SILNIČNÍ HISTORICKÁ VOZIDLA, JAK JE ZNÁMO, BYLA PŘESTĚHOVÁNA Z OBJEKTU STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY DO NĚKOLIKA GARÁŽÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU. TOTO UMÍSTĚNÍ CENNÝCH EXPONÁTŮ JE DOČASNÉ A NA OBZORU SE PRO NEKOLEJOVÁ VOZIDLA RÝSUJE NOVÁ VÝSTAVNÍ HALA – OPĚT V AREÁLU MUZEA MHD.

Bohaté sbírky historických vozidel pražské MHD lákají již od roku 1993 do vozovny Střešovice tisíce návštěvníků nejen z Prahy. Už o rok dříve však došlo k přestěhování celé tehdejší sbírky historických vozidel z vozovny Vokovice, kde z důvodu nevyhovujících prostorových podmínek nemohly důstojně dostat své historické a kulturní hodnotě. 15. května 1993 bylo pro veřejnost poprvé otevřeno Muzeum městské hromadné dopravy v Praze a vozovna Střešovice se tak stala domovem neustále se rozrůstající sbírky historických vozidel, artefaktů a dalších zajímavostí z oblasti veřejné dopravy v Praze.

HISTORICKÁ SILNIČNÍ VOZIDLA

Pro výstavní funkci byla vyčleněna první a druhá hala vozovny. Třetí hala slouží dosud jako depozitář muzejních i komerčních vozů a také jako dílny. Od září 2018 je jedna kolej třetí haly vyčleněna pro provoz nostalgické tramvajové linky č. 23. Ve třetí hale našel své místo i vůz T3 Coupé. Ve čtvrté hale jsou deponována vozidla určena zejména pro provoz speciálních jízď příp. provoz linky č. 23.

Součástí sbírky historických vozidel jsou již od 70. let také nekolejová vozidla, v první fázi se jednalo o trolejbusy Tatra T400 a Škoda 8Tr.

V 80. letech přibýlo do sbírek muzea také první silniční vozidlo – autobus Karosa ŠM 11 a záhy i autobus Škoda 706 RTO známý jako „erták“.

Po vybudování stálé expozice muzea se však začalo s dlouho opomíjeným systematickým doplňováním sbírky nekolejových vozidel. Expozice silničních vozidel se postupně rozrostla až na dnešních 14 vozidel, mezi kterými se nachází například autobus Škoda 706 RO, Karosa B731 či legendární Ikarus 280. Součástí sbírek jsou i speciální nákladní vozidla, jako například svářečský vůz Praga V3S, čistič tramvajových výhybek Škoda 706 RTK Schörling a další.



POHLED Z KOLEJIŠTĚ VOZOVNY NA NOVOU HALU MUZEA

ZDROJ: BOMART

Pro nekolejová vozidla byla v době adaptace vozovny Střešovice na muzeum vyčleněna část první haly vozovny (1. až 5. kolej). Tento prostor určený k prezentaci exponátů byl kompletně podezděn, čímž je zde možné vystavovat i silniční (resp. nekolejová) vozidla. Ve druhé hale

vozovny, kam expozice muzea pokračuje, je sice dřevěný zákryt kolejí, ten však zde neumožňuje kvůli nedostatečné únosnosti umístit žádná silniční vozidla. Třetí a čtvrtá hala vozovny rovněž nedisponují dostatečně únosným zákrytem resp. žádným zákrytem kolejí s výjimkou dřevěného zákrytu 11. a části 12. koleje, kde byla ještě donedávna vozidla opravována i deponována.

BEZPEČNOST A KAPACITA VÝSTAVNÍCH PROSTOR

Vozovna Střešovice nebyla (a ani nemohla být) však nikdy kolaudována jako garáž pro silniční vozidla, což dokládá mimo jiné i dřevěná stropní konstrukce vozovny. V roce 2018 byl na základě odborného posudku firmy Pontex shledán dřevěný zákryt kolejí ve třetí hale vozovny pro silniční vozidla jako neúnosný a deponace těchto vozidel zde byla zakázána.

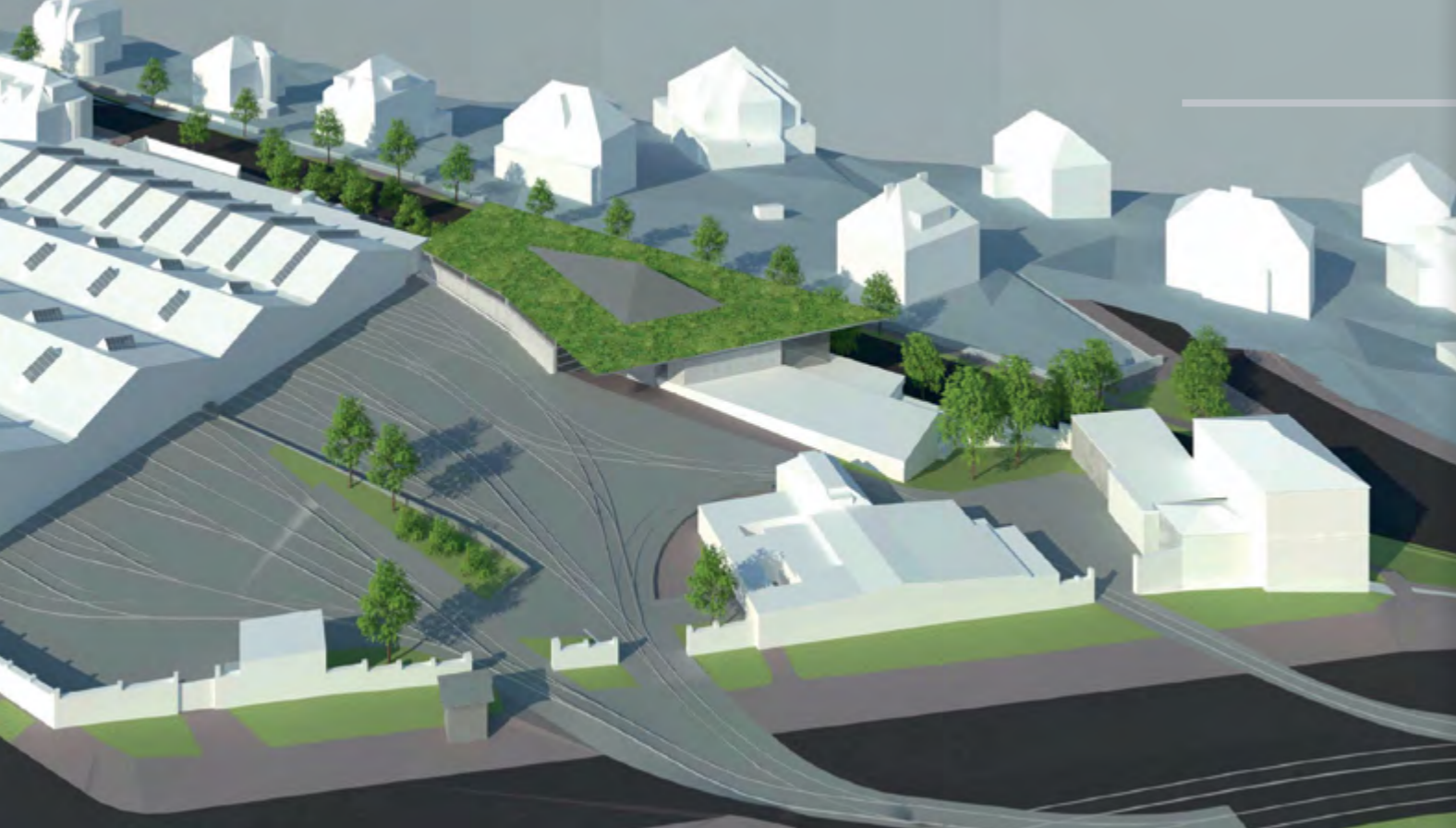
Podstatnější zpráva však přišla počátkem roku 2019, kdy bylo odborem Hasičský záchraný sbor shledáno (a opětovně tím byla potvrzena i průvodní zpráva projektanta k rekonstrukci vozovny Střešovice z roku 1989), že haly vozovny nespĺňují podmínky ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb pro garážování silničních vozidel se spalovacím motorem. Podle ní je nutno posuzovat uvedený prostor jako garážové stání v případě, kdy je součástí expozice vozidlo se spalovacím motorem, které je používáno, byť jen příležitostně v běžném silničním provozu, má v nádržích pohonné hmoty a zapojený akumulátor.

Navíc v památkově chráněném objektu vozovny by bezpečnostní úpravy zajišťující dostatečnou ochranu exponátů i samotného objektu byly v podstatě nerealizovatelné. V minulosti sice byla provedena řada protipo-

ZÁKLADNÍ KAPACITNÍ ÚDAJE NÁVRHU	
Zastavěná plocha 1. NP	966 m ²
Zastavěná plocha 1. PP	868 m ²
Zastavěná plocha podlaží celkem	1 834 m ²
Obestavěný prostor celkem	11 882 m ³
Počet parkovacích míst pro exponáty	16
Užitná plocha diváckého zázemí	120 m ²



VIZUALIZACE NOVÉ HALY POHLEDEM Z ULICE NA OŘECHOVCE



NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE AREÁLU MUZEA MHD

žárních opatření v rámci dřevěných konstrukcí vozovny, avšak primárně za účelem záchrany životů a zdraví osob. Tato opatření nedokážou požár účinně uhasit a již vůbec nijak nezabraňují rozšíření požáru na další historické exponáty (dřevěné dvounápravové tramvaje, dřevěný záklop podlah apod.)

Silniční historická vozidla tak byla dočasně přestěhována do jiných objektů Dopravního podniku (garáže Řepy, Klíčov a Hostivař), kde však nemohou dostát své kulturní a historické hodnotě. Muzeu se tak dostalo do svízelné situace, kdy není silniční vozidla kam uložit a zároveň chybí jak vhodný výstavní prostor, tak i prostor pro provádění jejich drobné údržby.

Zároveň je nutno dodat, že původní situace, kdy silniční vozidla zabírala ve vozovně cenný prostor kolejí připojených k provozní síti DPP v situaci, kdy je zcela vyčerpána kapacita stání pro tramvaje, nebyla z hlediska dalšího rozvoje výstavních a edukačních aktivit muzea dlouhodobě udržitelná.

VERDIKT PŘEDSTAVENSTVA UPŘEDNOSTŇUJE STŘEŠOVICE

Na základě výše uvedených skutečností bylo urychleně přistoupeno k hledání vhodného a investičně přijatelného řešení celé situace. Původní úvahy nad reaktivací a generální revitalizací areálu Orionka byly z důvodu vysoké finanční náročnosti nejen na straně investičních (cca 350 – 500 mil. Kč), ale také na straně provozních nákladů, opuštěny. Představen-

stvo DPP svým usnesením ze dne 19. února 2019 rozhodlo o variantě počítající s intenzifikací areálu vozovny Střešovice, která je nejen investičně a provozně výhodnější, ale z hlediska výstavní funkce zachovává kompaktnost sbírek v rámci jednoho místa, navíc s vysokou kulturně historickou hodnotou a dobrou dostupností veřejnou dopravou.

Na základě rozhodnutí představenstva bylo tedy na jaře letošního roku přikročeno k porovnání hmotové studie nové výstavní haly pro silniční vozidla v areálu vozovny Střešovice. K tomuto účelu byl vytipován pozemek v severní části areálu podél ulice Na Ořechovce mezi objektem tramvajové měnirny a depozitovými halami vozovny. Součástí zadání studie byl požadavek prověření ve dvou variantách – jednopodlažní a dvoupodlažní s tím, že hala by měla splňovat veškeré požadavky pro parkování silničních vozidel dle příslušných norem a pro trvalé uchování památkově chráněných exponátů.

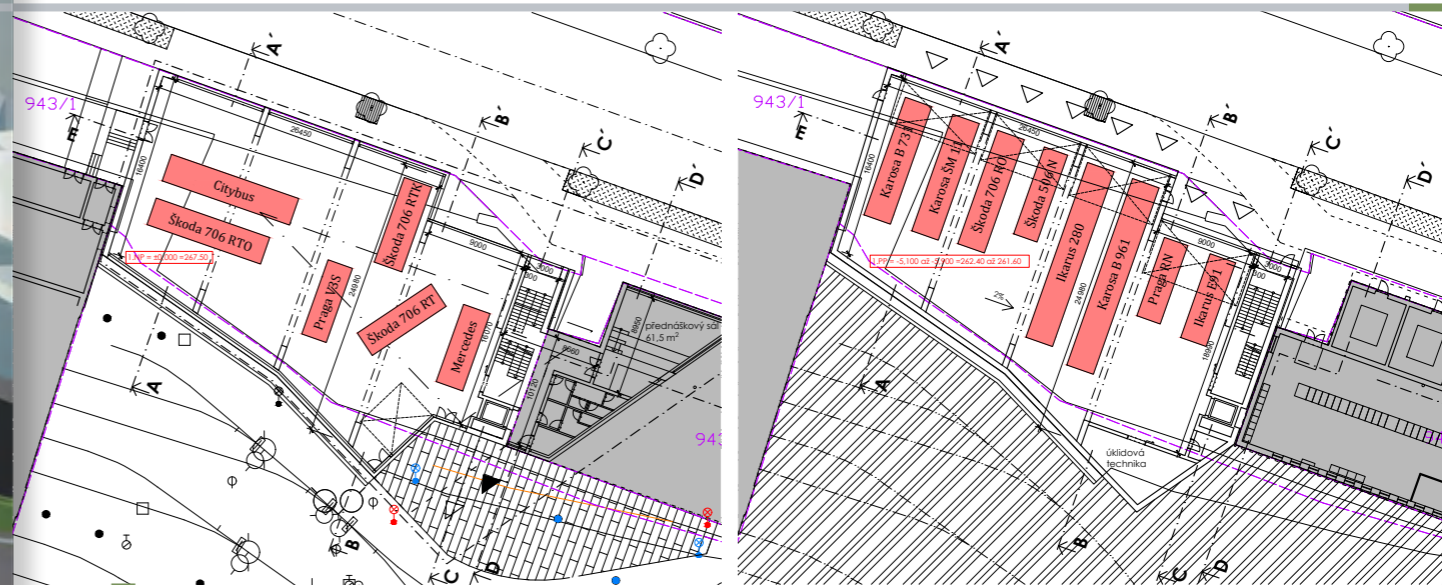
Klíčové je především zajištění požární bezpečnosti, ochrany před vloupáním a poškozením a před nepříznivými vlivy prostředí. Hala by měla být plnohodnotnou součástí Muzea MHD a sloužit pro prohlídky návštěvníků, ale zároveň by měla umožnit i lehkou údržbu vozidel. Kapacita haly by měla počítat s deponací všech 14 stávajících historických silničních a speciálních vozidel jednotky Historická vozidla i s možností částečného rozšíření sbírek v budoucnu.

PŘEDSTAVENÍ VÝSLEDKŮ STUDIE

Po úvodních konzultacích se zpracovatelem studie byla jednopodlažní varianta z důvodu nedostatečné kapacity a faktické nemožnosti využití pro výstavní účely shledána jako zcela nevyhovující. Výsledné dvoupodlažní řešení je navrženo tak, aby splňovalo všechny výše uvedené požadavky a mohlo tak být plnohodnotnou součástí Muzea MHD. Vzhledem k památkové ochraně areálu i okolní zástavby byly v průběhu zpracování studie vedeny pravidelné konzultace se zástupci Národního památkového ústavu i Odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy.

Dne 19. července 2019 byla uskutečněna se zástupci uvedených institucí také pochůzka na místě, v rámci které byl představen koncept nové budovy. Výsledkem byl závěr pro předložené řešení, ve kterém je konstatováno, že návrh je přijatelný jako podklad pro rozpracování do dalších stupňů projektové dokumentace. Výsledné výškové uspořádání haly tak respektuje horní obrys provozních prostor podél severního obrysu vozovny. Výška je tak zhruba 1 m pod úrovní okapu sedlových střech třetí a čtvrté haly vozovny.

Výsledné řešení bylo kladně předjednáno rovněž s MČ Praha 6 a s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Počítá s dvoupodlažním uspořádáním, přičemž spodní úroveň bude mít spíše charakter dobových garáží, samozřejmě přístupných veřejnosti v rámci výstavního okruhu, a horní úroveň bude svým



PŮDORYS 1. NADZEMNÍHO PODLAŽÍ S UKÁZKOU ROZMÍSTĚNÍ SILNIČNÍCH VOZIDEL A PŮDORYS 1. PODZEMNÍHO PODLAŽÍ

pojetím evokovat výstavní sál a jednotlivé exponáty se zde budou střídát. Příjezd vozidel do spodní úrovně bude zajištěn z úrovně ulice Na Ořechovce čtyřmi sekčními vraty s limitní šířkou 8 m, přičemž vrata budou sloužit vždy pro dvě stání tak, aby bylo umožněno bezpečné zajištění i kloubových autobusů.

Součástí spodního patra bude i sklad a provozní zázemí pro úklid a čištění exponátů. V horní úrovni je situována hlavní výstavní plocha, přičemž její výšková úroveň koresponduje s úrovní přilehlého dvora vozovny. Řešení tak umožňuje návštěvníkům pohodlně přejít od hlavního vstupu do areálu (u restaurace) ke vstupu do nové haly. Příjezd vozidel do horní úrovně je rovněž zajištěn přímo ze dvora vozovny.

Součástí horního patra je také nástavba nad stávající tramvajovou měnirnou (č. p. 1062), ve které je situováno sociální zázemí pro návštěvníky a přednáškový sál se stupňovitou podlahou. Ten mimo jiné nabídne dlouhodobě chybějící prostor pro edukační a osvětovou činnost pro pravidelně organizované školní návštěvy.

Spodní a horní úroveň jsou propojeny jak pevným schodištěm, tak i bezbariérovým výtahem. Osvětlení horní úrovně bude zajišťovat navržený jehlanový světlík, tvarově a materiálově příbuzný sedlovým světlíkům původních hal vozovny.

Každé podlaží haly nabízí 8 parkovacích míst pro historická silniční vozidla, celkem tedy nová hala nabídne 16 parkovacích stání bez zápočtu možností řazení vozidel za sebou. Základní osová šířka parkovacích stání je navržena na 4,25 m, krajní místa jsou pak ještě o 0,5 m širší.

Součástí dalších projektových stupňů bude i řešení vstupu návštěvníků do areálu, jejich bezpečného pohybu po areálu a vazby na stávající haly Muzea MHD včetně zásad provozu vstupu z ulice Na Ořechovce. Dále bude řešen vhodný systém elektrické požární signalizace, odpovídající hasicí zařízení, ochrana před vloupáním, bezpečnostní vrata a dveře včetně elektronického zabezpečení.

Představený návrh počítá se zachováním, obnovou a doplněním stromořadí podél jižního chodníku v ulici Na Ořechovce. Jako možnost bude prověřena realizace ozeleněné střechy (např. formou suchomilných rozchodníků s malými nároky na údržbu).

Celkový odhad investičních nákladů na výstavbu nové výstavní haly se pohybuje na úrovni 142 mil. Kč (bez DPH), tedy výrazně méně, než činily investičně nejlevnější varianty přestavby areálu Orionka.

DALŠÍ ROZŠÍŘENÍ MUZEA MHD

Výsledky hmotové studie nové výstavní haly byly 17. září 2019 představeny na jednání představenstva DPP, které následně odsouhlasilo další pokračování projektové přípravy záměru. V současnosti probíhá příprava výběru zpracovatele projektové dokumentace včetně zajištění všech potřebných povolení na realizaci stavby. Pokud nedojde k neočekávaným komplikacím v průběhu projektové přípravy, je reálná možnost realizace samotné budovy v letech 2022 – 2023.

S ohledem na péči o kulturní dědictví a historické společenské hodnoty bude snahou DPP projednat možnost financování z rozpočtu hlavního města Prahy. Muzeum MHD ve Střešovicích tak získá nový moderní a důstojný výstavní prostor, který však bude respektovat

historickou a kulturní hodnotu areálu a zároveň opět sjednotí všechny výstavní exponáty na jedno místo.

V letošním roce si připomínáme 110 let od zahájení pravidelného provozu vozovny Střešovice (poprvé byly vypraveny pravidelné vlaky na své trase dne 24. října 1909). V rámci rozvoje expozice Muzea MHD je připravováno rozšíření expozice také na koleje 11 až 13 ve třetí hale vozovny. Kolej 11 bude věnována metru, na tuto kolej budou přesunuty vozy metra, které jsou v současné době na 15. koleji, ale ta je v nevyhovujícím stavu a chystá se její přestavba.

Přechod z 10. na 11. kolej bude koncipován jako vstup do imaginární stanice pražského metra. Prostor u této koleje bude realizován jako nástupiště. Pod metro bude možné nahlédnout od 12. koleje, kde bude následně umístěna jedna z tramvají ze sedmdesátých a osmdesátých let 20. století, tedy z doby, kdy se metro stávalo nedílnou součástí veřejné dopravy v Praze.

Na 13. koleji bude výhledově umístěn jeden ze současných vozů lanové dráhy na Petřín, až dojde k její celkové rekonstrukci a současné vozy dokončí svou službu veřejnosti. Od 14. koleje bude střešovická vozovna sloužit provozním historickým vozům, které jsou vypravovány na linku 23, komerční jízdy a o víkendech a svátcích na linku 41.

Cílem jednotky Historická vozidla, ale i celého technického úseku – Povrch je, aby všechny zásadní změny proběhly do roku 2025, kdy si připomeneme jak 150. výročí od zahájení provozu pražské MHD, tak i 100 let pravidelného provozu autobusů.

Text: Miroslav Grossmann
Foto: Jan Forejt, Tomáš Balík
a Miroslav Grossmann



BLESKOVÁ AKCE NA KOMUNARDECH

CO VŠECHNO SE DÁ STIHNOUT ZA JEDEN MĚSÍC? V ZÁŘÍ A ŘÍJNU DOKÁZALI ZAMĚSTNANCI JEDNOTKY DOPRAVNÍ CESTA TRAMVAJE KOMPLETNĚ ZREKONSTRUOVAT 427 METRŮ TRAMVAJOVÉ TRATI V HOLEŠOVICÍCH. JEDNALO SE O DRÁHU V ULICI KOMUNARDŮ MEZI BUBENSKÝM NÁBŘEŽÍM A DĚLNICKOU. MÍSTO VELKOPLOŠNÝCH PANELŮ, KTERÝCH SE DOPRAVNÍ PODNIK SOUSTAVNĚ ZBAVUJE, JE TRATĚ NOVĚ ZŘÍZENÁ NA BETONOVÉ DESCE S ŽIVIČNÝM KRYTEM.

Nedlouhý úsek trati byl naposledy kompletně zrekonstruován před téměř 40 lety a jeho technický stav tomu odpovídal. Koleje již před časem viditelně opustily svoji původní geometrickou polohu. Výsledkem pro uživatele byla neklidná jízda, omezená rychlost tramvají a značná hlučnost.

Akci začal Dopravní podnik připravovat intenzivně v tomto roce s odvázným přáním získat téhož roku stavební povolení i provést stavbu samotnou. I s ohledem na blížící se další akce v příštích letech, zejména dlouhodobou výlukou Libeňského mostu, je třeba mít všechny okolní tratě v bezvadné kondici.

Stavební povolení nabylo právní moci 10. září. O necelé dva týdny později již nastoupila Vrchní stavba Dopravního podniku k demontáži starých kolejí.

PŘED VÍDEŇSKÝMI ZASTÁVKAMI BYLY DOPLNĚNY BETONOVÉ TVAROVKY, KTERÉ SPRÁVNĚ VEDOU AUTOMOBILY PO VOZOVCE A TAKÉ ELIMINUJÍ PŘÍPADNĚ NELEGÁLNÍ PARKOVÁNÍ

RTT Bubenské nábřeží – Komunardů, 1. etapa (Komunardů)

Úsek:	ulice Komunardů mezi Bubenským nábřežím a Dělnickou
Délka trati:	0,427 km
Původní konstrukce trati:	velkoplošné panely
Nová konstrukce trati:	betonová deska s upevněním W-tram, žlábková kolejnice NT1, živичný kryt
Další objekty a práce:	odvodnění tramvajové tratě pomocí žlábkových odvodňovačů do rozchodu s napojením do bahniku a dále do kanalizace; výměna některých stožárů trakčního vedení
Projektant:	DIPRO, spol. s r.o.
Termín realizace:	23. 9. – 23. 10. 2019
Zhotovitel, investor, obstaratel:	Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Původní konstrukce trati na velkoplošných panelech byla nahrazena pevnou jízdni dráhou, tedy tratí na betonové desce s pružným upevněním kolejnic a živичným krytem. Toto technické řešení se v případě pevného zákrytu trati používá v posledních letech nejčastěji. Osvědčilo se a lze je pořídit za příznivých nákladů. Metr rekonstrukce se provádí přibližně za 80 tisíc korun.

Přestože ulice Komunardů je přímá, původní trat v ní dvakrát mírně vybočovala. Důvodem byly dřívější zastávkové ostrůvky, které musely být kolejemi obcházeny. Oba ostrůvky, tedy U Průhonu z centra a Tusa-rova do centra, byly v minulých letech zrušeny. Nahradily je bezbariérové vídeňské zastávky, které mají menší šířkové nároky. Trať tehdy zůstala v původním stavu, avšak při nynější rekonstrukci se již dočkala přirozeného narovnání.

Z pohledu plynulosti a bezpečnosti provozu tramvají je příznivé, že se o sto metrů prodloužily betonové tvarovky, které oddělují tramvajovou trať od vozovky. Užitek to přináší hlavně v blízkosti vídeňských zastávek jednak pro zamezení nelegálního parkování, jednak pro čitelnou navigaci nekolejových vozidel na zvýšenou nástupní hranu.

Nutnou opravu podstoupil oblouk Komunardů – Bubenské nábřeží ihned za jižním koncem stavby. Jeho stáří bylo sice teprve 8 let a byl naposledy proveden jako pevná jízdni dráha. Přesto již byl v extrémně zatíženém místě značně opotřebovaný, s bočním ojetím kolejnic. Kolejnice byly vyměněny. V budoucnosti se počítá s dosazením mazníku, pro který byla provedena nezbytná příprava a který prodlouží životnost kolejí.

Kromě prací na samotné trati bylo třeba do šibenického harmonogramu vmést i činnosti méně viditelné. Přímou tělesem tramvajové trati se nacházely čtyři opuštěné kompenzační komory bývalého teplovodu. Dvě z nich navíc ještě se starým potrubím. Potrubí bylo třeba vyřezat a komory zakonzervovat, což bylo provedeno jejich zalděním směrem ke kanálům a zafoukáním betonovým recyklatem.

Rekonstrukce se nedotkla Bubenského nábřeží. Tato trať z roku 2005, byť také z BKV panelů, má ještě kus života před sebou. I na tu však dojde, jak napovídá název aktuálně dokončené akce. Celé nábřeží bude předmětem širšího koncepčního záměru pod vedením Institutu plánování a rozvoje. ■



VÝRAZNÁ VĚTŠINA SVÁRŮ KOLEJNIC PROBÍHALA TZV. TERMITEM, COŽ JE MODERNĚJŠÍ METODA PROTI KLASICKÉMU SVAŘOVÁNÍ ELEKTRODOU. TERMIT JE PYROTECHNICKÁ SMĚS HOŘÍCÍ VYSOKOU TEPLOTOU. TERMIT SE ZAPÁLÍ, PO VYHOŘENÍ NATEČE ROZTAVENÉ ŽELEZO DO FORMY, DO KTERÉ BYLY NAPŘED UMÍSTĚNY KONCE KOLEJNIC. SVÁR MÁ VYŠŠÍ KVALITU A ŽIVOTNOST



PŘI REKONSTRUKCI TRATI V ULICI KOMUNARDŮ BYL ZACHOVÁN PROVOZ TRAMVAJÍ OD VLTAVSKÉ AŽ DO ZASTÁVKY PRAŽSKÁ TRŽNICE. PRO OBRACENÍ TRAMVAJÍ BYL OSAZEN MOBILNÍ KOLEJOVÝ PŘEJEZD CALIFORNIEN. TENTO KUS BYL ZCELA NOVÝ A SVOJÍ PREMIÉRU SI ODBYL PŘÁVĚ V HOLEŠOVICÍCH

Text a foto: Michal Brunner



TROJLÍSTEK SPECIÁLŮ PRO PODNIKOVÉ HASIČE

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DPP PŘEVZAL V PRŮBĚHU ROKU 2019 TŘI NOVÉ POŽÁRNÍ AUTOMOBILY, KAŽDÝ S JINÝM SPECIÁLNÍM ÚKOLEM. DODAVATELEM VOZIDEL BYLA VE VŠECH PŘÍPÁDECH SPOLEČNOST THT POLIČKA.

**Vůz první:
CAS 20/2200/200 – Scania P450 4x2**

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

rozměry automobilu D x Š x V	8465 x 2550 x 3090 mm
rozvor náprav	4350 mm
nejvyšší povolená hmotnost	18 000 kg
výkon vznětového motoru	331 kW při 1900 ot./min
pohon kol	4 x 2
počet míst v kabině	1 + 5
výkon čerpacího zařízení / tlak 10 bar	2000 litrů / min
výkon čerpacího zařízení / tlak 40 bar	250 litrů / min
objem nádrže na vodu	2200 litrů
objem nádrže na pěnídlo	200 litrů



Nová cisternová automobilová stříkačka na silničním podvozku Scania je určena jako prvosledový požární automobil pro požární stanici Hostivař. Nahrazuje starší Scanii, která byla dodána před patnácti lety a která bude dál sloužit jako záložní automobil po plánované celkové opravě. Podvozek nového vozidla je vybaven poloautomatickou převodovkou Opticruise a vzduchovým vypružením s možností regulace světelné výšky vozidla na obou nápravách. Mimořádně prostorná kabina typu CP31L je určena pro šestičlennou posádku a své místo zde má pět vzduchových dýchacích přístrojů.

Požární nástavba je řešena jako sklolaminátový monoblok. Díky tomu je korozivzdorná, značně odolná vůči mechanickému namáhání a má nízkou celkovou hmotnost. Srdcem nástavby je požární čerpadlo THT PKA 2000 umožňující hašení nízkým nebo vysokým tlakem vody. Nad čerpadlem je umístěn průtokový naviják vysokotlakého hasičího zařízení s pryžovou hadicí délky 74 m a kombinovanou proudnicí.

Dnes již standardní součástí výbavy je hydraulické vyprášovací zařízení LUKAS a sada pneumatických zvedacích vaků. Hostivařská stříkačka má navíc v nástavbě ukládací prostory, vyčleněné pro výbavu lezecké skupiny. Na předním čele vozidla je připevněn lanový vyprášovací naviják s tažnou silou 50 kN a vzadu je teleskopický osvětlovací stožár s pětmetrovou výškou a dvojicí LED světlometů.

Požární automobil Scania je jako první u HZS DPP opatřen jasně červeným lakem v odstínu OS 3117. Tento odstín se vyznačuje vysokou odrazivostí za různých světelných podmínek a je doporučen pro požární techniku Generálním ředitelstvím HZS ČR.



**Vůz druhý: PLHA 540
– Iveco Eurocargo 80-220 4x2**

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

rozměry automobilu D x Š x V	6130 x 2390 x 2695 mm
rozvor náprav	3105 mm
nejvyšší povolená hmotnost	8000 kg
výkon vznětového motoru	162 kW při 2500 ot./min
počet míst v kabině	1 + 2
množství CO ₂ k hašení	540 kg



Pod tajuplnou zkratkou PLHA se skrývá plynový hasicí automobil, tedy automobil pro hašení požárů plyným oxidem uhličitým. V hasičském slangu bývá označován jako „sněhák“ a používá se především pro hašení elektrických zařízení pod napětím do 1000 V.

Výhodou hašení plynem je, že nezanechává žádné zbytky a nepoškozují hasené technologie, na rozdíl od vody, pěny nebo prášku. Stlačený oxid uhličitý je přepravován v baterii 18 ks tlakových lahví a na požářišti je dopravován pomocí dvojice průtokových navijáků s hadicemi délky 60 m a sněhotvornými proudnicemi.

Naší prioritou je posilovat bezpečnost pražské MHD. Toho můžeme dosahovat nejen nákupem modernější a výkonnější techniky, ale také investicí do potenciálu a profesionality našich hasičů.

Bohdan Frajt,
bezpečnostní ředitel DPP

Nástavba automobilu je zhotovena z hliníkových prismatických profilů polepených hliníkovými plechy. Kromě plynového hasičiho zařízení zde najdeme přenosné hasicí přístroje, zásobu kanystrů s pěnidlem, generátor pro výrobu lehké pěny Angus Turbex a přetlakový ventilátor Rosenbauer Fanergy, taktéž s možností výroby lehké pěny.



Vůz třetí: DA – Ford Transit DCiV 350 L3H2 4x2

Nejnovější dopravní automobil podnikových hasičů slouží jako víceúčelové vozidlo k přepravě osob a nákladů a zároveň je koncipován jako „pojízdna dílna“ s rozsáhlým sortimentem ručního nářadí a dalšího příslušenství.



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

rozměry automobilu D x Š x V	5990 x 2060 x 2650 mm
rozvor náprav	3750 mm
nejvyšší povolená hmotnost	3500 kg
výkon vznětového motoru	125 kW při 3500 ot./min
počet míst v kabině	1 + 4

Vůz je určen mimo jiné pro operativní nasazení při odstraňování poruch nebo řešení dopravních nehod v provozu mobilní požární techniky. Může být využit také při rozsáhlejších mimořádných událostech jako týlové vozidlo, při střídání hasičů nebo dopravě materiálu.

Tímto článkem se autor loučí s podnikovým časopisem, jeho redakční radou a děkuje za čtenářskou přízeň. Michal Brunner byl členem redakční rady od roku 2005. Za jeho přínos k obsahu i čtivé články mu redakce děkuje.

VINDOBONOU ZA NOVÝMI NÁPADY



ZÁMEK SCHÖNBRUNN
JE NEJNAVŠTĚVOVANĚJŠÍ
RAKOUSKOU PAMÁTKOU

HLAVNÍ OBDOBÍ VÝLUK A RŮZNÝCH DOPRAVNÍCH OMEZENÍ S PODZIMEM POMALU KONČÍ A NASTÁVÁ SPRÁVNÝ ČAS REKAPITULOVAT A NAČERPAT NOVÉ NÁPADY. ZÁSTUPCI ODDĚLENÍ PROVOZNÍ INFORMACE Z DOPRAVNÍHO ÚSEKU DPP SE PRO POROVNÁNÍ SVÉ PRÁCE ROZHODLI VYUŽÍT DOBRÝCH DOPRAVÁCKÝCH VZTAHŮ A NA KONCI ZÁŘÍ 2019 NAVŠTÍVILI RAKOUSKOU METROPOLI VÍDEŇ, KTERÁ JE SVÝM POJETÍM MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY PRAZE VELMI PODOBNÁ.

Se zástupci vídeňského dopravního podniku Wiener Linien jsme v sídle společnosti hovořili o systému organizace městské hromadné dopravy, a zejména pak o konceptu informování cestujících při změnách a různých omezeních v městské dopravě. Zajímalo nás, jakou formou a v jakém rozsahu o výlukách informují, jaké postupy se osvědčily a zda mají k těmto opatřením zpětnou vazbu od cestujících, kterých je ročně až miliarda.

Vídeňskou síť městské hromadné dopravy tvoří pět linek metra, U1 – U4 a U6, která spíše připomíná městskou rychlodráhu. Více než 5 tisíc zastávek obsluhuje 28 tramvajových a 129 autobusových linek. Na území města lze využít i hustý systém linek příměstské železnice a Bádenské lokální dráhy, které jsou komfortní dopravní alternativou v přetížených úsecích.

VÝLUKY A INFORMAČNÍ SYSTÉM

Stejně jako pro nás i pro vídeňské kolegy je prioritou poskytování aktuálních a srozumitelných informací prostřednictvím širokého spektra komunikačních kanálů. Samotný proces informačního zajištění u omezení provozu je rozdělen do tří etap se specifickou terminologií. Počáteční fáze začíná u velkých výluk 6–7 měsíců před jejím začátkem. V případech významných akcí, jakou



TYPICKÝ VÍDEŇSKÝ OZNAČNÍK S IKONICKOU TRAMVAJÍ



TOTEM S NAVIGACÍ NA MOŽNOSTI DOPRAVY V UZLU NÁDRAŽÍ WIEN MITTE – LANDSTRASSE: U-BAHN (METRO), ÖBB (VLAKOVÉ SPOJE RAKOUSKÉHO NÁRODNÍHO DOPRAVCE), S-BAHN (PŘÍMĚSTSKÁ ŽELEZNICE) A CAT (CITY AIRPORT TRAIN, PŘÍMÉ VLAKOVÉ SPOJENÍ MEZI LETIŠTĚM SCHWECHAT A CENTREM VÍDNĚ)

je například roční uzavření stanice metra U4 Pilgramgasse z důvodu výstavby nového přestupního uzlu, začíná fáze „Pre-information“ už dva roky předem.

Obdobně je využíváno i sdílení informací na oficiálních internetových stránkách, sociálních sítích, v tištěné verzi pak v podobě letáků v dotčené oblasti a letáčků pro cestující v rámci tzv. drátěného programu ve vestibulech stanic metra. Samozřejmostí je rovněž hlášení ve vozidlech a informátoři v místě dění při prvních dnech výluky.

Druhou fází je tzv. „Trip planning“, tedy distribuce upravených jízdních řádů, a to i do vyhledávačů spojení v rámci aplikace Google Maps, s níž navázali spolupráci před dvěma roky. Poslední fází celého procesu jsou nutné přípravy těsně před začátkem výluky, což mj. znamená fyzické zneplatnění vyloučených zastávek, vývěs vylukových letáků v dotčené oblasti a zavedení náhradní autobusové dopravy, která je označena číslem původní linky a písmenem „E“ (Ersatzbus – náhradní doprava), popř. méně preferovaná náhradní doprava „Z“ (Zusatzbus – doplňková).



UKÁZKA GRAFIKY V INFORMAČNÍCH MATERIÁLECH K AKCI UZAVŘENÍ STANICE METRA U4 PILGRAMASSE
Zdroj: Wiener Linien



UNIVERZÁLNÍ PŘENOSNÝ STOJAN KE SDÍLENÍ INFORMACÍ, UMÍSTĚNÝ VE VESTIBULU STANICE METRA U4 HIETZING. V TOMTO PŘÍPADĚ SE INFORMACE TÝKALY OMEZENÉHO PROVOZU PŘEDPRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ



LETÁK K VÍKENDOVÉMU OMEZENÍ PROVOZU NA KONCOVÉM ÚSEKU LINKY METRA U4

MODERNÍ TECHNOLOGIE

K vylepšení informačního servisu je od roku 1995 na zastávkách povrchové dopravy postupně instalováno cca 900 ks elektronických zobrazovačů online odjezdů tramvajových či autobusových spojů. Funkcí jsou podobné nám dobře známým panelům ZIS (zastávkový informační systém), např. z tramvajové trati Hlubočepy – Sídlíště Barrandov. Oproti našim sloupkům však nabízejí ještě o funkci navíc, a to možnost akustického hlášení díky integrovaným reproduktorům, kdy pracovníci dispečinku mohou napřímo informovat cestující při mimořádnostech v provozu.

Novinkou od letošního roku je pak osazování vybraných zastávek v centru Vídně novým designovým zastávkovým sloupkem, který plní hned několik funkcí. V první řadě funkci označnicku a panelu s online odjezdy spojů a jejich konečnou zastávkou. Součástí sloupku je i integrovaný reproduktor a rámečky pro vývěs jízdních řádů a mapy okolí.

Snahou je sjednocení všech informací do jednoho zařízení, pro úsporu místa v prostoru zastávek ku prospěchu cestujících. Pilotní zastávkou, kde se 3,65 m vysoké zařízení testuje, je tramvajová zastávka Rathausplatz/Burgtheater v samém centru města. Objevovat se postupně budou po trasách populárních tramvajových linek.

TREND E-PAPÍRU

Dalším hráčem v oblasti nových technologií je i tzv. e-papír, tedy plochý displej, který vzhledem připomíná klasický papír. Jeho hlavní výhodou je však rychlá možnost změny zobrazovaného textu a minimální náklady na energii. Elektronický papír lze bez obtíží číst i na slunci nebo pod lampou, text zůstává na obrazovce viditelný i bez spotřeby elektřiny.



PŮVODNÍ PANEL ZASTÁVKOVÉHO INFORMAČNÍHO SYSTÉMU S ONLINE ODJEZDY AUTOBUSOVÝCH SPOJŮ V ZASTÁVCE SCHLOSS SCHÖNBRUNN. PROBLIKÁVAJÍCÍ SYMBOL ČTVERCE NAZNAČUJE, ŽE SPOJ PŘÁVĚ PŘIJÍŽÍ



PŘIJÍZDĚJÍCÍ SOUPRAVA METRA DO STANICE U3 ERDBERG, KDE MJ. SÍDLÍ I WIENER LINIEN



NOVÁ STANICE PRODLOUŽENÉHO ÚSEKU TRASY LINKY U1 OBERLAA

Wiener Linien tento displej testuje již třetím rokem na vybraných zastávkách významného charakteru. Obrazovka v korporátním designu společnosti umožňuje cestujícím získat informace o odjezdech spojů v reálném čase, o jízdním řádu, bezbariérovosti, dále grafické zobrazení trasy linky s možností přestupů a v neposlední řadě lze i zobrazit mapu okolí s vyznačenou docházkovou vzdáleností. Zakreslení akčního rádia zastávky (povětšinou do pěti minut chůze) vzešlo z iniciativy vídeňských kolegů co nejvíce zpříjemnit návštěvu města zahraničním návštěvníkům, zejména

z Jižní Koreje, Japonska a Číny, kde nejsou zvykem tak krátké mezistaniční úseky.

V budoucnu ocení veřejnost další funkce, např. vyznačení klimatizovaných vozů a přehled obsazenosti jednotlivých spojů díky využití sčítacích přístrojů v prostoru dveří vozidla a z dat mobilních telefonů cestujících. V případě mimořádných událostí bude dispečinkem vložena další záložka s aktualitou.

Graficky jde vše „ruku v ruce“ s mobilní aplikací WienMobil, se kterou jsou cestující již



ZKŮŠEBNÍ PROVOZ NOVÉHO TYPU TRAMVAJE FLEXITY (VÝROBCE BOMBARDIER TRANSPORTATION). TRAMVAJ ZACHYCENA VE SDRUŽENÉ ZASTÁVCE PRO AUTOBUSY A TRAMVAJE REUMANNPLATZ



NOVÝ PROTOTYP ZASTÁVKOVÉHO OZNAČNÍKU POVRCHOVÉ DOPRAVY PODLE VÍTĚZNÉHO NÁVRHU VÍDEŇSKÉHO STUDIA DOTTINGS INDUSTRIAL DESIGN



PRATERSTERN – MODERNÍ PŘESTUPNÍ TERMINÁL PRO TRAMVAJE A AUTOBUSY A LINKY METRA U1, U2 A NA LINKY S-BAHN



SOUČASNÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM VE VOZECH METRA



zvyklí pracovat. Díky možnosti vysoce kontrastního rozlišení obrazovky a funkce čtení nahlas jsou obrazovky uzpůsobeny i pro nevidomé a slabozraké cestující.

ZAJÍMAVOSTI Z PROVOZU

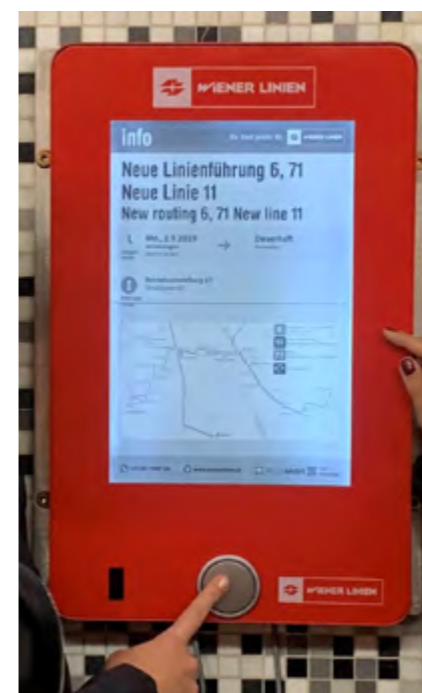
Stanice metra jsou architektonicky řešeny velmi střídmě, ale funkčně. Velký prostor je dán reklamní inzerci, nikoliv však na úkor informačního a navigačního systému. Překvapivé je i množství povrchových mezistančních úseků a stanic. Nejvíce je to patrné na lince U4, která vede v trase bývalé městské dráhy. Při tehdejší výstavbě na konci 19. století se obecně věřilo, že podzemí patří jen mrtvým, při plánování trasy se proto využívalo zejména existujících koryt řek a viaduktů.

V původních soupravách metra, kterým se díky vzhledu přezdívá Stříbrný šíp, je nutné při otevírání dveří prudce zatáhnout za páku, což poprvé může někoho zaskočit. Novější soupravy jsou samozřejmě již vybaveny tlačítky, nejinak tomu bude i u zbrusu nových souprav Siemens „X cars“, které budou dodávány od půlky roku 2020. Primárně jsou určeny pro bezobslužný provoz na nové lince U5, ale mohou být se strojevedoucím nasazeny i na stávající trasy U1 – U4.

Zajímavostí v těchto soupravách bude plně digitalizovaný, interaktivní informační systém. Nad každými dveřmi vozu bude umístěn informační panel, na kterém se cestujícím během jízdy do následující stanice zobrazí schéma nástupiště dané stanice a navigace,

kterým směrem po vystoupení z vozu má cestující jít. Promítnou se zde i dočasná přerušování provozu výtahů či eskalátorů.

Ani tramvajový vozový park nezůstává bez nováčků; Vídeň si objednala u společnosti Bombardier Transportation v první fázi celkem 119 nízkopodlažních tramvají FLEXITY, které je už teď možné spatřit ve vídeňských ulicích v ostrém provozu. Jednou z nich jsme měli možnost se svést a musíme konstatovat, že pražské tramvaje nám všem ve výsledku přišly přeci jen milejší, resp. prostornější, vzdušnější. Při samotném cestování jsme, obzvláště v centru, zaznamenali obecně nižší rychlost tramvají, ačkoliv byl ostatní provoz slabý. Jak nám bylo později vysvětleno, v řadě míst je povolena rychlost



UKÁZKA E-PAPÍRU V TRAMVAJOVÉ ZASTÁVCE

snížena záměrně, aby se oddálila oprava daného úseku tramvajové trati. Vesměs je ale tramvajových výluk ve Vídni málo, častější jsou výluky autobusové.

Poměrně neobvyklý je pro našince pohled na nástupiště (ať už metra či tramvají) umístěné ve vnějším oblouku s výrazně malým poloměrem. Řidič v takovéto zastávce nevidí ve zpětných zrcátkách zadní část vozu, ovšem otázka bezpečnosti cestujících při výstupu a nástupu je i nadále zajištěna. Dveře vozu nejsou zavírá-

ELEKTRONICKÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM V TRAMVAJI FLEXITY



ny centrálně na pokyn řidiče, nýbrž výhradně automaticky po určitém čase, po který se ve dveřním prostoru nenachází žádná osoba.

Pro vídeňské řidiče tramvají a autobusů ani není povinnost zastavovat vozidlo na úrovni zastávkového označnicku, jak jsme zvyklí u nás. Cestující jsou rozestoupeni po celé délce nástupiště, a tak k žádným prodlevám v nástupu nedochází, naopak je vše svižné, jen krátký akustický signál zavírání dveří a někdy ani ten ne. Do hlášení příštích zastávek jsou zahrnuty i linky, na které lze v dané zastávce přestoupit, popř. do jakého směru. Obdobně je tomu i ve vozech metra.

Další zajímavostí je značení tramvajových linek. V drtivé většině jde o číselné vyjádření, existují ale dvě výjimky – linky historicky značené písmenem D a O. Při snaze o sjednocení narazil Wiener Linien na nevoli ze strany dotčených městských částí, které se změnou nesoehlasily.

Nelze opomenout ani linku R, resp. Vienna Ring Tram. Půlhodinová okružní jízda ikonickou tramvají se speciálním žlutým nátěrem a s audio průvodcem v osmi jazycích stojí 8 €. Cenově výhodnější alternativou je linka D, která rovněž obsluhuje centrální část města. Jednodenní jízdenka stojí shodně 8 €, platí ovšem v celé zóně Vídně a je přestupní.

NA ZÁVĚR

Z Vídně jsme odjžděli s příjemným pocitem, že jsme v pomyslném srovnání uspěli, ba co víc, v leckterých oblastech úroveň našeho informačního servisu převyšuje vídeňský standard. Potvrdili jsme si domněnku, že v jednoduchosti je krása – tedy, že cestující ocení především stručný a graficky srozumitelný informační materiál, v tištěné i elektronické podobě. Inspirací nám může být míra využití moderních technologií a komunikace s cestujícími – na sociálních sítích, skrze aplikace i přímo v centru dění, zejména při mimořádných událostech.

Text: Zdeněk Bek, Petr Havlíček a Zdeněk Jirásko
Foto: Petr Hejna



KOLZAM DOJEZDIL, AŽ JEZDÍ NOVÝ!

KDYŽ POSLEDNÍ SOUPRAVA METRA ODBAVÍ SVÉ CESTUJÍCÍ, NA MALOU CHVÍLI SE V TUNELECH POD METROPOLÍ ROZHODNĚ TICHO. OD KONCE 80. LET VŠAK TENTO ZDÁNĹIVÝ KLID VYPLŇOVAL CHARAKTERISTICKÝ Klapot motoru vozů, které lze považovat za základ vozového parku nezávislé trakce pražského metra. Pro vozidla typu WŽB 10M od výrobce firmy KOLZAM byl však letošní rok posledním, a proto se pojďme s tímto typem rozloučit.

Výstavba pražského metra nabrala koncem 80. let, ve srovnání s dnešní dobou, nebývalé obrátky. Jen mezi roky 1985 – 1990 bylo zprovozněno 13 stanic a jedno depo. S tím samozřejmě souvisela i údržba nejen stanic, ale i desítek kilometrů tunelů a kolejového svršku mezistaničních úseků.

Nedostatek drážních vozidel a specifické poměry metra měly za následek poptávku po univerzálním drážním vozidle, které by

bylo výkonově mezi běžnou drezínou MUV 69 a malou motorovou lokomotivou řady T212, obojí z produkce československého průmyslu. Řešení se našlo severně od Ostravy, v polském městě Racibórz, kde sídlí podnik KOLZAM. Proč kupovat pracovní vozidla v Polsku? V produkci tuzemských podniků tehdy žádné takové drážní vozidlo nebylo, ale v rámci spřátelených zemí RVHP se naskytla možnost nákupu požadovaného vozidla v podniku KOLZAM.

Podnik začal s výrobou mechanizačního zařízení pro opravu kolejového svršku v roce 1973, a to včetně celé řady speciálních a měřicích kolejových vozidel. V době poptávky pražského metra po vozidlech s hydraulickým nakládacím jeřábem (HNJ) vévodil produkci typ WŽB 10, který byl v modifikaci WŽB 10M dodáván do varšavského metra. Pražské metro bylo pak následně jedině v Československu, kde byla vozidla WŽB 10M provozována.

MOTOROVÝ UNIVERZÁLNÍ VOZÍK WŽB 10M

	1. série	2. série
Celková délka přes nárazníky (mm)	8000	8000
Maximální šířka (mm)	2760	2760
Maximální výška (mm)	3410	3410
Rozvor náprav (mm)	5150	5150
Průměr kola (mm)	700	840
Hmotnost prázdného vozidla (kg)	11 000	11 000
Nosnost vozidla (t)	10	10
Maximální konstrukční rychlost vozidla (km/h)	50	50
Provozní rychlost v podmínkách pražského metra (km/h)	40	40
Počet míst k sezení	6+1	6+1
Motor	SW 400/A5	6CT 107
Výkon spalovacího motoru (kW)	92	110,5
Maximální otáčky motoru (ot/min)	2400	2600
Hydraulický nakládací jeřáb (HNJ)	KSX 60	HR 3001

V pražském metru byly provozovány dvě série vozidel v počtu 5+5 kusů. Parametry a rozdíly mezi jednotlivými sériemi vozidel jsou uvedeny v tabulce.

KDE BYLY PŘEDNOSTI KOLZAMU

Vozidlo WŽB 10M je podvozkové vozidlo s jednonápravovými podvozky. Prvotní vypružení je provedeno pryžovými silentbloky a druhotné vypružení pomocí šroubových pružin. Útlum svislých vibrací karosérie byl dosažen použitím hydraulických tlumičů. Pro tlumení podélných a příčných vibrací byla použita dynamická smyčka útlumu gumových součástí zavěšení. Na vozidle je použita automobilová tlaková brzda. Vlastní vozidlo je brzděno pomocí pedálového brzdíče samočinnou brzdou. Vozidlo je brzděno kotoučovou brzdou.

Na zadní části vozidla je na hlavním rámu připevněna hydraulická ruka určená k nakládání a vykládání dopravovaných materiálů. Toto zařízení lze používat výhradně během stání vozidla a jeho max. nosnost je dána daným typem hydraulické ruky. Pohon HNJ je hydraulický a je ovládán z řídicího pultu umístěného na rámu v zadní části vozidla.

Prostorná zasklená kabina vozidla zajišťovala místo až pro šest osob a strojvedoucího. Vnitřní část kabiny byla vybavena otočným křeslem řidiče se sklopným ovládacím pultem s aretační tak, že bylo možné řízení vozidla vždy ve směru jízdy. Každý směr

jízdy byl vybaven vlastními pedály spojky, akcelerace a pedálového brzdíče. Vozidlo bylo ceněné hlavně svou značnou nosností oproti vozidlům MUV 69.

Vozidla WŽB 10M byla určena k provádění téměř veškerých standardních prací v prostředí metra, zejména se jednalo o již zmíněnou údržbu kolejového svršku, ale i likvidace průsaků v tunelech, údržbu tlakových uzávěrů, návoz náhradních dílů eskalátorů, výměny stykových traf kolejových obvodů a podobně.

KONEC? NE TAK DOCELA

Mluvit o konci vozidel WŽB 10M není úplně přesné. Z důvodu nevyhovujících emisních požadavků spalovacích motorů, které byly již na hranici jejich požadovaných výkonů, hospodárnosti provozu, dále zastaralých hydraulických nakládacích jeřábů, které již nevyhovovaly bezpečnostním předpisům a současným provozním požadavkům, bylo nutné stav řešit. Zároveň se z důvodu nedostatku originálních náhradních dílů pro jednotlivé konstrukční celky daného vozidla řešil nedostatek dílů drahou zákazkovou kusovou výrobou. Na základě výše uvedeného bylo rozhodnuto o jejich rekonstrukci, která byla provedena v letech 2016–2019 u všech vozidel WŽB 10M v jihlavském závodě firmy CZ LOKO, a.s.

Dodávky vozů pro potřeby pražského metra

Motorový univerzální vozík Kolzam WŽB 10M	Rok zařazení	Evidenční čísla vozů
1. série	1989	M9 – M13
2. série	1990	M14 – M18





Foto: Zdeněk Bek



Foto: Zdeněk Bek

MODERNIZOVANÉ VOZIDLO WŽB 10.1-M V DEPU ZLIČÍN

V současné době jsou všechna vozidla ve zkušebním provozu.

V rámci rekonstrukce byla vozidla osazena novou kabinou, dále byla osazena elektrickým přenosem výkonu AC/DC na místo původního mechanického. Srdcem nových vozidel jsou motory Caterpillar C4.4 o výkonu 129,5 kW. Pracovní plošina je osazena HNJ typu Palfinger PK 9002 EH a R2X a typu Palfinger PC 3800 B. Vozidla tak splňují specifické požadavky prostředí pražského metra, a to již pod novým typovým označením WŽB 10.1-M.

ZACHOVÁNÍ JEDNOHO VOZU

S ohledem na historickou výjimečnost vozidla typu Kolzam WŽB napříč provozy československé, potažmo české železniční dopravy, byla přirozeně s jejich plánovaným koncem provozu intenzivně řešena otázka zachování alespoň jednoho kusu coby budoucího neprovozního (statického) muzejního exponátu. Po všeobecném projednání a schválení tohoto návrhu tak byl vybrán zlíčinský vůz evidenčního čísla M10, a to z důvodu nevyhovujícího rámu. Pro zhotovitele rekonstrukce bylo jednodušší vyrobit rám nový, než starý opravovat.

Vybrané muzejní vozidlo bylo vyrobeno v roce 1989. Technickobezpečnostní zkouška (TBZ) byla provedena v dubnu 1989, a to v první koleji úseku Kačerov – Budějovická – Pražského povstání. Právě během TBZ byla zjištěna zcela nedostačující účinnost brzd, což se řešilo dodáním dalšího páru obložení na každou nápravu. V souvislosti s tím došlo při dodávce druhé série ke změně průměru kol a ke změně konstrukce brzd.

Až do srpna roku 2000 vozidlo sloužilo v depu Hostivař, od září stejného roku pak v depu Zličín. Poslední jízdu vykonalo o pře-

pravní výluce ze 7. na 8. ledna 2019, kdy se za pomoci HNJ provedla výměna čerpadel v pracovním úseku Anděl – Karlovo náměstí (2. kolej). Za svoji provozní kariéru najezdilo celkem 58 614 kilometrů.

S uvedeným vozidlem se počítá v nově připravované expozici Metro v prostorách Muzea MHD ve střešovické vozovně. Zde nahradí muzejní lokomotivu T212.1614 – původní lokomotivu nezávislé trakce traťové mechanizace metro, u které proběhne její znovuzprovoznění.

Pro podnik udělaly kus poctivé práce

Šestnáctým rokem jezdím jako strojevedoucí nezávislé trakce v depu Zličín. V době, kdy jsem nastoupil, vrcholily práce na opravě metra po povodních v roce 2002. Jezdilo se, s čím se dalo, a Kolzamy tvořily páteřní vozidla společně s nově rekonstruovanými lokotraktory. Staré vozy řady MUV 69 a 72 M byly už vyřazené a místo nich měly teprve přijít první dva prototypy MUV 73.

Na depu Zličín byly přiřazeny Kolzamy – M10, M16 a M11 (zapůjčené tehdy asi na rok z depa Hostivař). M10 a M11 byly z první série a M16 z té druhé. Rozdíl mezi sériemi byl malý. Novější série měly výkonnější přepřehované motory, jiné nápravy a brzdy, ale hlavně se lišily dodanými hydraulickými rukami. Na první sérii byly bulharské „ruce“ Javor, které byly velmi oblíbené a spolehlivé. Na druhé sérii byly české HR 3001, s těmi kdokoliv nerad dělal. Byly dost poruchové, skákavé a hlavně krátké. Jediná výhoda těchto hydraulických ruk se projevila až s výměnami dřevěných pražců za betonové, kdy z korbby MUV bylo možné skládat pražce přímo na kolej před sebe.

Největší slabinou těchto MUV byly převodovky a jejich velká hlučnost a také nepřesnost při řazení. Stalo se, že při výměně převodového oleje vytekly s olejem i části ozubených kol. Další velkou nevýhodou byl velký hluk uvnitř vozu způsobený velkými netěsnostmi dveří a oken. Poslední



Foto: Zdeněk Jirásko

PŘEVOZ POSLEDNÍHO HOSTIVAŘSKÉHO WŽB (EV. Č. M18) PROBĚHL 8. ČERVNA 2018

výtku jsme měli k topení, které bylo dosti slabé a topilo jen při zahřátém motoru na provozní teplotu. Navíc motor musel pořád běžet, což ne vždy bylo možné, a to z důvodu dusivého kouře z motoru.

Výhody byla jednoduchost, hlavně co se týče údržby a oprav. Málokdy se stalo, že by člověk nedojel. Vždy se dal problém nějak provizorně opravit a dojet. Další výhodou byla prostornost a dobrý výhled z kabiny všemi směry.

Tyto MUV udělaly pro podnik kus poctivé práce a rozhodně je nikdo nešetřil. Proto jsem rád, že alespoň jeden kus se zachová. Přeci jenom je to část historie, o které moc lidí neví nebo není spíše tak vidět.

Lukáš Tvrđý,
strojevedoucí nezávislé trakce
v depu Zličín



Foto: Petr Kalášek

POSLEDNÍ SLUŽEBNÍ JÍZDA VOZU WŽB 10M PROBĚHLA V PRACOVNÍM ÚSEKU ANDĚL – KARLOVO NÁMĚSTÍ, 2. KOLEJ, KDE BYLA PROVEDENA VÝMĚNA ČERPADEL

Text: Jiří Došlý



JAK RYCHLÁ JE MHD? PRAHA SE NEMUSÍ STYDĚT

V BERLÍNĚ SE Z MÍSTA A DO MÍSTA B DOSTANETE RYCHLEJI NEŽ V MNOHA JINÝCH VELKÝCH MĚSTECH NA SVĚTĚ. VĚDCI Z ITALSKÉ POLYTECHNICKÉ UNIVERZITY K TOMUTO ZÁVĚRU DOSPĚLI NA ZÁKLADĚ STUDIE, JEJÍŽ ZÁVĚRY BYLY ZVEŘEJNĚNY NA KONCI PRÁZDNIN. PRAHA SE UMÍSTILA V PRVNÍ DESÍTCE NEJRYCHLEJŠÍCH SYSTÉMŮ MHD NA SVĚTĚ.

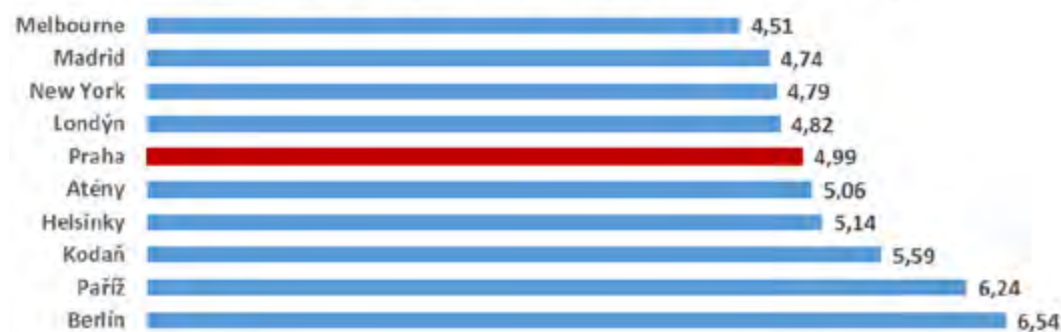
Dopravní experti ze severoitalské *Politecnico di Torino* se zabývali rychlostí sítě veřejné dopravy ve 32 městech s nejrozvinutějšími systémy hromadné dopravy v zemích Evropy, Severní Ameriky a Austrálie. Evropská veřejná doprava dominovala seznamu deseti nejrychlejších systémů na

světě – New York (osmý) a Melbourne (desátý) byla jediná města mimo Evropu, která se dostala do první desítky. Praha se umístila na pěkném šestém místě.

Předmětem zájmu byly oblasti měst, které jsou do 15 minut v docházkové vzdálenosti

od zastávek a stanic MHD. U sledovaných jízd prostředky MHD se počítalo s vlastní realizací mezi 6. a 22. hodinou. Zajímavostí je skutečnost, že čas byl zohledňován podle informací z jízdních řádů dostupných online, nikoliv podle skutečné doby cesty. Prvním zjištěním výzkumu tedy vlastně je konsta-

Rychlost pohybu po městě v km/h (MHD včetně chůze)



ZDROJ:
POLYTECHNICKÁ
UNIVERZITA
TURÍN

tování, že dostupnost jízdních řádů na internetu je v mnoha velkoměstech několika světadílů takřka nulová. Ve výzkumu samotném byly zkoumány tři ukazatele – rychlost pohybu po městě, dosah MHD a soudržnost systému veřejné dopravy.

RYCHLOST POHYBU PO MĚSTĚ

Rychlost pohybu po městě je kombinace pěší chůze k zastávce či stanici a poté cesta vlastní MHD. Nejde tedy o průměrné rychlosti dopravních prostředků cestovní ani provozní, ale jak rychle se osoba na jednom místě může dostat na jiné místo ve městě od začátku do konce cesty. Vítězem v této kategorii se stal Berlín, Praha se umístila šestá s rychlostí těsně pod 5 kilometry za hodinu.

Indikátor rychlosti je ve studii definován jako průměrné skóre rychlosti vážené k hustotě zalidnění, tedy kolik obyvatel žije na každém km² daného města. Nejlépe hodnocená města z pohledu rychlosti systémů MHD jsou Berlín a Paříž s hodnotami o 20 % vyššími než kterékoli jiné město. To znamená, že cestující berlínského DP (BVG) či pařížského DP (RATP) jsou v cíli o 20 % rychleji než cestující v jiných

městech. Kodaň, Helsinky, Atény, Praha, Londýn a New York se vyznačují dobrým výkonem, tedy rychlostí MHD.

DOSAH MHD

Tento ukazatel je ve studii označen v angličtině jako *city sociality*, tedy jako městská společenskost. Pro srozumitelnost je možné uvést pro potřebu seznámení se studii přesnější označení dosah MHD. Univerzitní tým dopravních odborníků se totiž pokusil zjistit, kolik lidí může potenciálně zasáhnout cestující během jízdy MHD, která trvá 45 minut. I tento ukazatel bylo nutné vztáhnout k hustotě zalidnění, aby zjištěné výsledky byly srovnatelné mezi všemi zkoumanými městy.

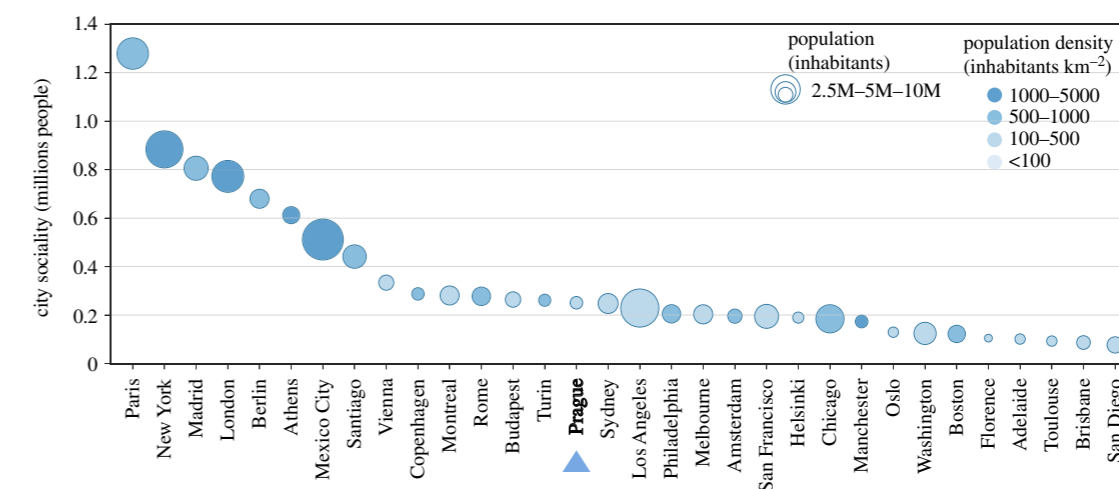
Jak už napovídá popis tohoto kritéria, výhodu měla města s velkým počtem obyvatel na malé ploše. Pořadí měst podle ukazatele „dosah MHD“ tedy vykazuje rozdíly vzhledem k předchozímu kritériu. V tomto případě získává Paříž první postavení díky vysoké hustotě obyvatelstva v jádru města a účinnému systému veřejné dopravy. Mezi všemi zkoumanými městy je Paříž jediná, kde se cestující může v běžném denním cestová-

ní potkat s více než milionem lidí. Praha se v tomto srovnání umístila na konci první poloviny, tedy na stále nadprůměrné patnácté příčce.

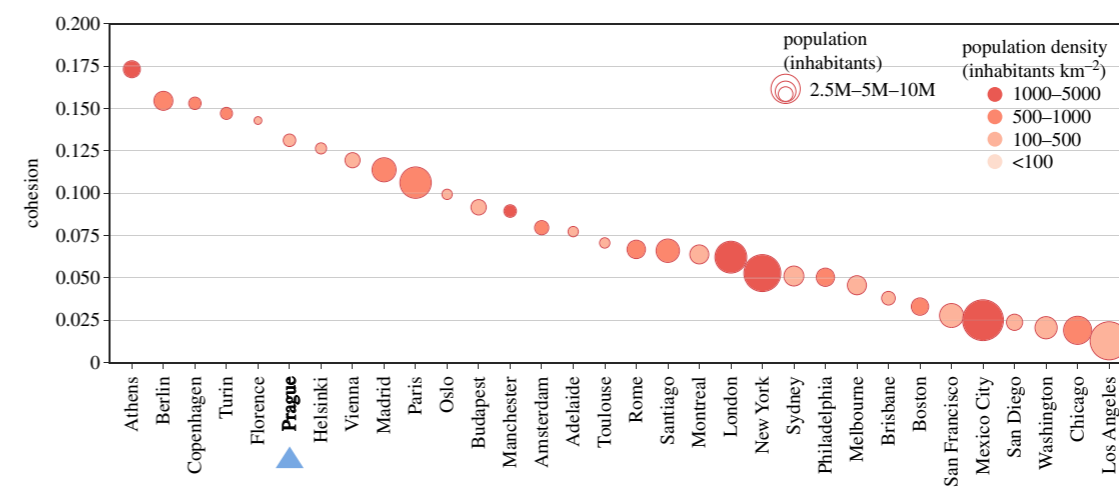
SOUDRŽNOST MHD

Jde o totožný ukazatel jako předchozí (dosah MHD) s tím rozdílem, že množství lidí, které můžeme potenciálně potkat během 45minutové jízdy MHD, je vázáno k celkové populaci města. Jde tedy o odhad procenta populace města, která může být dosažena na průměrné cestě městem.

Pořadí se změnilo, první jsou Atény díky dobremu systému veřejné dopravy a velmi husté populaci soustředěné v jádru města. Na druhé a třetí pozici jsou Berlín a Kodaň, které se na vyšších příčkách umístily také v ukazateli rychlost MHD. Na dalších příčkách najdeme Turín, Florencii a hned Prahu (6. příčka), kde je dobrá rovnováha mezi rozmístěním obyvatelstva ve městě a účinností systému veřejné dopravy. Velká část amerických měst má nízké skóre soudržnosti měst, které je výsledkem nízké hustoty obyvatelstva v jádru města.



DOSAH MHD
ZDROJ:
POLYTECHNICKÁ
UNIVERZITA
TURÍN



SOUDRŽNOST
MHD
ZDROJ:
POLYTECHNICKÁ
UNIVERZITA
TURÍN

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Když v roce 1930 Elektrické podniky obdržely autobus Tatra 24 č. 78 z nové dodávky, ihned nechaly pořídit na velkoformátový skleněný negativ formátu 18 x 24 cm jeho dokumentační snímek. Je na něm vystrojen k nasazení na linku H jezdící tehdy v trase Olšany – Klikovka. Dnes v takové neobvyklé trase přes střed města žádná linka nejezdí. Vůz byl zařazen do provozu 13. května 1930. Na stejném místě byl, dokonce dvakrát, současně vyfotografován i autobus Praga NO č. 74. Dlouho jsme přemýšleli, kde byly snímky pořízeny. Dnes už to víme – prakticky v centru Prahy na dnešním náměstí Pod Emauzí před komplexem ministerských budov.



Čas od času se v tisku hovoří o případné výstavbě tramvajové tratě v Opletalově ulici. Starší generace si dobře pamatuje, že tramvaje tudy jezdily už v letech 1972 až 1978, když musely opustit tehdejší třídu Vítězného února (dnešní Wilsonovu) kvůli výstavbě severojižní magistrály a nové odbavovací haly Hlavního nádraží. Snímek z negativu 6 x 6 cm není datovaný, ale podle toho, že je na něm v pozadí vůz linky č. 7, která zde jezdila od května do října 1974, můžeme soudit, že je právě z tohoto období. Za pozornost stojí zoufalý stav teprve dva roky staré tramvajové tratě, která byla tehdy chápána jako provizorium.

Elektrické podniky hlavního města Prahy a po nich i Dopravní podnik hlavního města Prahy tradičně vyráběly ve vlastní režii kolejové konstrukce. Pokud je nám známo, první pracoviště vrchní stavby bývalo ve vinohradské vozovně, od roku 1908 v areálu vozovny Strašnice. Na mnoho let se v roce 1914 stala definitivním místem pro výrobu kolejových konstrukcí legendární Rustonka. Naše fotografie ukazuje skládání nových kolejnic z vlaku přistaveného do areálu Rustonky na železniční vlečce. Snímek není datovaný, můžeme jen tipovat období dvacátých let. Originální negativ je skleněný o formátu 18 x 24 cm.



Dnes už se ví, že na počátku čtyřicátých let mnoho nechybělo a Praha mohla stavět metro, leč válečná doba tomu nakonec nepřála. V roce 1939 v Praze probíhaly sondovací práce. Dlouho jsme znali jen fotografie z Václavského náměstí a z Vltavy u Mánesova mostu. Nedávno se ale v jedné staré skříni „objevilo“ neznámé album, které obsahuje mnoho dalších fotografií, pořízených patrně firmou Záruba-Pfeffermann, jež práce prováděla. Snímky byly většinou pořízeny na fotopapír malého formátu ozdobně ostříženého přibližně na rozměr 8 x 11 cm. Na tomto vidíme vrtnou soupravu s vlakem linky č. 21 vjíždějící ze Spálené ulice do Lazarské.



Čas od času musela být tramvajová doprava v Praze převedena na provizorní koleje. Nejčastěji šlo o jednokolejky zřízené souběžně se stávající tratí. Ojedinelé se ale objevily i provizorní tratě, které vedly krátkodobě místy, kudy tramvaje jinak nejezdí. Bylo tak tomu například v roce 1932 při úpravách novoměstského předmostí Jiráskova mostu, v roce 1966 na náměstí Říjnové revoluce (Vítězném náměstí v Dejvicích) či v roce 1982 ve Vysočanech v ulici Na Rozcestí. Provizorní trať na naší fotografii existovala od 13. dubna do 4. srpna 1969 při rekonstrukci křižovatky Výtoň pod čtvrtým otvorem železničního viaduktu (počítáno od Vltavy) a zajišťovala provoz v relaci Albertov – Podolí. Autora snímku vlaku linky č. 21 na zmíněném provizoriu neznáme. Snímek byl zvětšen na fotopapír o rozměru 9 x 13 cm.

Text a foto: Aneta Řehková

LETEM SVĚTEM... ČÍNSKÝM RYCHLOVLAKEM

ČÍNSKÁ LIDOVÁ REPUBLIKA SI 1. ŘÍJNA 2019 PŘIPOMNĚLA 70. VÝROČÍ OD SVÉHO ZALOŽENÍ. ZA TU DOBU SE ČÍNSKÁ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA VYVINULA SKUTEČNĚ NA SVĚTOVOU ŠPIČKU A JSOU DO NÍ VKLÁDÁNY OHROMNÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY. POJĎME NAHLÉDNOUT DO ZEMĚ S NEJVĚŠTÍ DÉLKOU VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ NA SVĚTĚ. TAM, KDE PŘI ZAPOČÍTÁNÍ CESTY NA LETIŠTĚ SE DOBA JÍZDY VE VLAKU BLÍŽÍ CESTOVNÍ DOBĚ V LETECKÉ PŘEPRAVĚ. A PŘI NAŠEM PUTOVÁNÍ NEOPOMEŇME POHLED NA METRO.



RYCHLOVLAKY NA NÁDRAŽÍ V ŠANGHAJI

Jak to vše začalo?

Před vznikem tzv. Nové Číny (před rokem 1949) země eviduje historický milník v podobě **Shanghai Wusong Railway**, což byla na území Číny první železniční trať, otevřena v r. 1876 (před 143 lety). Do roku 1949 Čína čítala okolo 21 800 km železničních tratí. První železnice v tzv. Nové Číně byla: **Chengdu – Chongqing Railway**, dokončena v červnu 1952, v celkové délce 504 km. Dále stojí za zmínku známá trať z **Chengdu do Kunmingu**, impozantní technické dílo (dokončené v roce 1970). Trať vede komplikovanými topografickými a geologickými podmínkami, a tak nikoho nepřekvapí, že se jí přezdívá „geolo-

gické muzeum“. Do roku 1998 Čína čítala již okolo 66 000 km železničních tratí.

Po roce 2000 pak Čína zahájila období velkého rozvoje železnice a vstoupila do vrcholné fáze vývoje železnice. Lze říci, že v posledních letech přibývají v této zemi dálkové a vysokorychlostní tratě jedna za druhou. Mezi nejdelší patří 977 km dlouhá železniční trať **Wuhan – Guangzhou**, zprovozněná v roce 2009, s maximální rychlostí 350 km/h. Trať **Chongqing – Lichuan Railway** byla dokončena v roce 2014 s celkovou délkou 264,4 km. Nachází se zde např. Caijiagou Super Major Bridge (most s největšími pilíři ve tvaru A na světě).



JEDNO Z NÁSTUPIŠŤ ŠANGHAJSKÉHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ

- Čína má v provozu síť cca 29 tis. kilometrů vysokorychlostních tratí (světová jednička), podle plánů by se do roku 2020 měla síť přiblížit 30 tis. km
- V roce 2018 čínská vlaková doprava přepravila 3,375 mld. pasažérů, což je meziroční nárůst o 9,4 %.
- V roce 2018 čínské vlaky přepravily celkem 4,026 mld. tun zboží, což je meziroční nárůst o 9,1 %.



JAKO NA LETIŠTI. V ČÍNSKÉM METRU VÁS NEMINE RENTGEN ZAVAZADEL



EXKURZE NA VÝSTAVBĚ NOVÉ LINKY METRA V CHENGDU

Celková délka železničních tratí je nyní zhruba 131 000 km. Čínská vláda má ale i ambice pro budování vysokorychlostních tratí v jiných zemích i na jiných kontinentech, mimo jiné na území Jižní Ameriky.

A jak se v Číně vyvinulo metro?

První metro zde bylo uvedeno do provozu v roce 1969, a to v hlavním městě Pekingu. Dnes se jedná o jeden z největších systémů metra na světě. Právý boom stavby nových systémů metra v dalších městech Číny, z nichž všechny jsou situovány ve východní či jižní části země, nastal až po roce 2000. Aktuálně se metro rozrůstá o další linky například ve velkoměstech Chengdu a Hefei.

Jízdenky do metra jsou v prodeji v automatech, a to v čínštině, ale nezapomínejte, i v anglickém jazyce. Ceny jsou příznivé, např. v Šanghaji stojí jedna cesta 4 RMB (v přepočtu cca 14 Kč). V čínštině metro běžně narazíte před vstupem do stanic na rentgenovou kontrolu zavazadel, takže je třeba počítat s časovou rezervou. Největším záporem je leckdy přeplněnost všech souprav, ale tak jsme přeci v nejlidnatější zemi světa. Dnes bychom v Číně napočítali celkem 24 provozů metra. Prvenství ve velikosti metra v Číně však patří Šanghaji, které bylo poprvé otevřeno v roce 1993. Dnes čítá 16 linek a 389 stanic metra.

Maglev, světový unikát

V Šanghaji narazíte mj. na unikátní samostatný systém, tzv. maglev, jedoucí až 430 km/h. Systém Maglev je v Šanghaji v provozu od 31. 12. 2002, vznášející se nad tratí díky účinkům magnetického pole. Vysokorychlostní dráha spojuje město s letištem Pudong, který během úseku 30 km jede i max. rychlostí 430 km/h. Maglev zvládá díky průměrné rychlosti 220 km/h urazit 30 km vzdálenost k letišti za 8 minut, ve vybraných časech však jízdní doba klesá na pouhých 7 minut a 20 vteřin (při průměrné rychlosti 254 km/h).



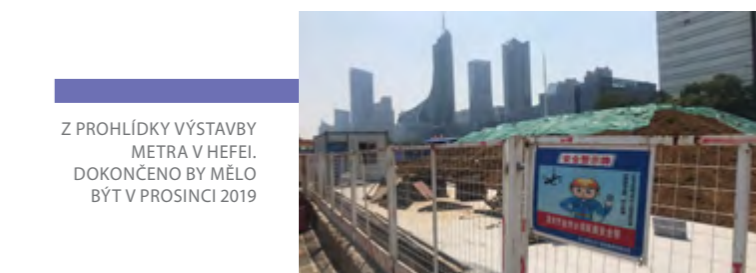
METRO V ŠANGHAJI MÁ VYBUDOVANÉ NÁSTUPIŠTNÍ STĚNY PŘED VSTUPY DO SOUPRAV



TAKŘKA VZÁCNÝ MOMENT. PRAZDNY VŮZ METRA V ŠANGHAJI, BLÍŽÍCÍ SE NA KONEČNOU



INFORMAČNÍ „JEZEVCÍK“ V ŠANGHAJI. MÍSTNÍ METRO JE KUPODIVU PŘEHLEDNÉ



Z PROHLÍDKY VÝSTAVBY METRA V HEFEI. DOKONČENO BY MĚLO BÝT V PROSINCI 2019



MAGLEV PŘED ROZJEZDEM, ANEB JE LIBO SVĚŽT SE V RYCHLOSTI 430 KM/H?

LOSKABELOS S TROFEJÍ PRO VÍTĚZE



FOTO: VÁCLAV HOLIČ

Šestý ročník turnaje generálního ředitele DPP v malé kopané byl uspořádán v sobotu 5. října 2019 v areálu Sportovního klubu Motorlet v Jinonicích. Sedm týmů, každý s účastí minimálně jedné ženy, tak vyběhlo na trávník, převážně za deštivého počasí, zabojovat o co nejlepší umístění.

Třetí místo vybojovali fotbalisté vozovny Kobyliisy, druhé místo patří vítězi minulého ročníku, týmu K130. Prvenství získali a trofej pro vítěze z rukou generálního ředitele Petra Witowského a personálního ředitele Jiřího Špičky převzali hráči hrající pod značkou Loskabelos. Zajímavostí jistě je, že tento tým měl nejpevnější obranu s pouhými pěti obdrženími brankami. Nejlepším střelcem se stal Dominik Jánoš z týmu K130, který z týmových 55 branek zaznamenal rovných 30 zásahů.

