



KDY A JAK SE RODILA TRASA METRA D
EMA UMÍ MAZAT ČI OMEZIT RYCHLOST
CHLAPI MĚ PŘIJALI S ÚSMĚVEM

A large, three-dimensional, metallic sign that reads 'T3 Coupé' in a stylized, cursive font. The sign is mounted on a wall and is the central focus of the background image.

T3 Coupé



DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM A S MATURITOU

DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

Motol:
Plzeňská 298/217a, Praha 5

Vinohrady:
Moravská 3/965, Praha 2

15. 02. 2018 (čtvrtek)

17. 02. 2018 (sobota)

Pořádáme zkoušky nanečisto, řemeslné kroužky a exkurze pro základní školy a pro rodiny s dětmi. Více informací na webu www.sps-dopravni.cz



OBSAH 1 / 2018

AKTUÁLNĚ

4-5

KALENDÁRIUM

6-7 ROK 2017 V KOSTCE

POD LUPOU

8-9 VÝRAZNÁ STOPA V ZAHRANIČNÍM TISKU

ŽENY V DPP

10-11 CHLAPI MĚ PŘIJALI S ÚSMĚVEM

TECHNOLOGIE

12-14 EMA UMÍ MAZAT ČI OMEZIT RYCHLOST

SPECIÁL DP KONTAKTU

15-22 KDY A JAK SE RODILA TRASA METRA D

DPP V SÍTI

23 BĚBĚZETKA V NOVÉM STŘIHU

PROFIL

24-27 NEJOBLÍBENĚJŠÍ APLIKACÍ JE DOPRAVNÍ SPOJENÍ

AKCE

28-30 SEVEROZÁPAD HLÁSÍ SEČTENO

ZAJÍMAVOST

31 KOTLÁRKA MÍSTEM PŘÍJEMNÉHO SETKÁNÍ

KALEIDOSKOP

32-33 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

34 KULTURA / SOUTĚŽ

35 KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

36 MUZEJNÍ PRAGOVKA ROSTE DO KRÁSY

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 23. ročník

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 332; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědná redaktorka:** Jana Šejnohová
Redakční rada

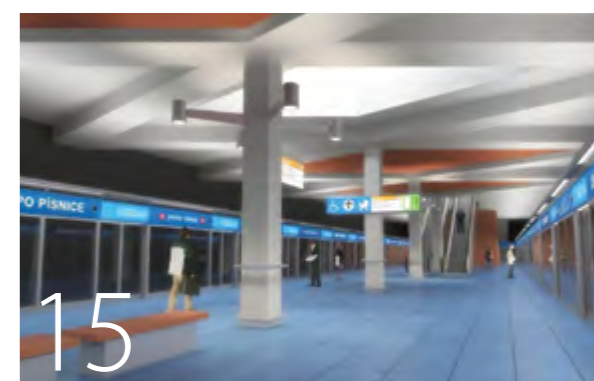
Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Soňa Jindráková, Zora Karmazín Blümlová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf
Grafická úprava, sazba, výroba: Baze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 29. prosince 2017

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístitovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód



NOVÉ AUTOBUSY S KLIMATIZACÍ I SČÍTÁNÍM

Vánočním dárkem pro autobusové jednotky DPP bylo zahájení další dlouho očekávané etapy obnovy vozového parku. Více než 18 měsíců dlouhá přestávka v dřívě pravidelných dodávkách nových autobusů znamenala totiž nejen zhoršení průměrného stáří, ale také zvýšení nákladů na údržbu a opravy.

První nové kloubové nízkopodlažní autobusy SOR NB 18 se v garážích objevily v předvánočním týdnu a do července 2018 jich bude podle uzavřené smlouvy dodáno celkem 60 ks. Souběžně je připravováno dodání 50 ks dvoudveřových částečně nízkopodlažních autobusů SOR BN 12 ve specifikaci dle standardů PID pro příměstské linky.

Nové vozy samozřejmě splňují aktuálně nejpřísnější emisní normu EURO VI. Oproti předchozím sériím jsou např. vybaveny plnohodnotnou klimatizací prostoru pro cestující i kabiny řidiče nebo automatickým hasicím systémem motorového prostoru. Kamerový systém je



Foto: JPA

doplňen o čelní (nehodovou) kameru a je připraven pro kontinuální nahrávání v souladu s podanou registrací k ÚOOÚ. Novinkou je také systém automatického počítání cestujících. Kloubové autobusy jsou homologovány pro současnou přepravu dvou invalidních vozíků. Autobusy pro příměstské linky budou vybaveny odbavovacím zařízením pro akceptaci bezkontaktních plateb. (jb)



Foto: Zdeněk Bek

MODERNIZACE V PLNÉM PROUDU

Dopravní podnik pokračuje v rekonstrukcích pohyblivých schodů ve stanicích metra. Za tímto účelem od 2. ledna 2018 omezil výstup ze stanice Náměstí Republiky směrem k Palladiu, stanice je přístupná jen vstupem od Masarykova nádraží. Kromě modernizace pohyblivých schodů dojde také k instalaci nového osvětlení včetně podhledů ve vestibulu i podchodu. Dokončení stavby se předpokládá cca v srpnu 2018. (red)

ZMĚNY V DOZORČÍ RADĚ DPP

Rada hl. m. Prahy v působnosti valné hromady DPP projednala ukončení činnosti předsedy dozorčí rady Petra Dolínka ke dni 9. ledna 2018. Novým členem dozorčí rady DPP k 10. lednu 2018 zvolila Lukáše Kauckého. Ten je od roku 2010 pražským zastupitelem, problematikou dopravy se zabýval v rámci výboru pro dopravu ZHMP. Naposledy působil jako náměstek ministra zahraničních věcí. Členové dozorčí rady DPP jsou podle platných stanov voleni výhradně valnou hromadou, tedy Radou hl. m. Prahy. Dozorčí rada DPP má podle stanov společnosti 15 členů volených na čtyřleté období.



Foto: Jiří Beneš

O tom, že lze dopravit vlakem náklad téměř až do cílového místa, přesvědčil Dopravní podnik a společnost ČD Cargo. Přeprava pražců na stavbu RTT Kolbenova, která proběhne v tomto roce, byla realizována po železnici. Náklad vyrazil po kolejích z areálu ŽPSV v Borohrádku ve východních Čechách, odkud doputoval v nákladních vagoncích do železniční stanice Praha-Libeň. Celkem bylo na konci minulého roku převezeno 4810 pražců třemi vlaky v celkem 21 vagoncích. Materiál je uskladněn převážně na libeňském nádraží. Poslední míli při přesunu na staveniště budou zajišťovat operativně nákladní automobily v režii Vrchní stavby DPP. Ještě blíže než libeňské nádraží je ke Kolbenově ulici nádraží Vysočany. To ovšem nenabízí dostatečné plochy pro skladování materiálů. Přesto náklad pražců využil na 99 % délky přepravy železnici. Většina cesty proběhla po kolejích i v rámci hlavního města. (mig)

PRAŽCE PRO KOLBENOVU DORAZILY VLAKEM

DPP SMĚŘUJE K NOVÉ BUDOVĚ VOZOVNY HLOUBĚTÍN

V pondělí 15. ledna 2018 DPP ukončil vypravování tramvají z haly hloubětínské vozovny. Jde o důsledek bezpečnostních opatření po sdělení společnosti Pontex, že nadále není možno zajistit bezpečnost provozu a osob pracujících v hale. Již přes čtyři roky byl provoz z důvodu závad konstrukce střechy částečně omezen. Nyní je provoz snížen na dvě třetiny vozů, které jsou na dvoře vozovny, a zbylé tramvaje jsou vypravovány z Opravny tramvají v Hostivaři.

První deformace střechy byla zaznamenána v roce 2013. Zadané statické posudky prokázaly významné poruchy střešní konstrukce. V roce 2014 byl vypracován plán správy a údržby konstrukce – některé střešní skořepiny byly podepřeny, v části haly byl zakázán běžný provoz a byl zaveden nepřetržitý monitoring konstrukce. V závěru roku 2014 byla vypracována studie s variantami dalšího postupu, která byla v následujícím roce projednávána. Od roku 2016 připravuje DPP projekt pro územní rozhodnutí „Výstavba nové vozovny Hloubětín“, který počítá



Foto: Robert Janulík

s demolicí stávající haly a výstavbou nové. DPP má dnes již k nové hale posouzení vlivu na životní prostředí a probíhá územní řízení. Po získání stavebního povolení by měla být v příštím roce zahájena stavba s tím, že by nová hala měla za zhruba 1,6 mld. korun stát v roce 2021.

K okolnostem rozhodnutí o demolicí hloubětínské haly se vrátíme v příštím čísle. (red)



Foto: Zdeněk Bek

VELKÁ VÝLUKA ZENKLOVY

Dopravní podnik přerušil tramvajový provoz na trati v Zenklově ulici, a to v koordinaci s pracemi na rekonstrukci vodovodu, kanalizace, dalších inženýrských sítí, vozovek a chodníků. Od středy 3. ledna 2018 je obousměrně přerušen provoz tramvají v úseku Palmovka – Bulovka. 19. února bude zahájena vlastní rekonstrukce trati mezi Elsnicovým náměstím a Bulovkou, tedy v posledním úseku Zenklovy, který v posledním desetiletí neprošel zásadním zásahem. Všechny práce, které vyžadují výluky tramvajového provozu, budou provedeny do konce září 2018. (red)

KAMARÁD V TRAMVAJOVÉM NEBI – VZPOMÍNKA NA JANA ARAZIMA

Pojem „tramvajové nebe“ znají dobře lidé, kteří mají něco společného s Muzeem městské dopravy v Praze. Používám ho ale také v souvislosti s lidmi, kteří se zasloužili o historii pražské dopravy, pro označení toho „neznámého“, kam musíme jednou všichni. V našem seriálu o fotografích jsme před časem představili Honzu Arazima, nezištného kamaráda, který se vždycky ochotně dělil o své nově získané fotografie, které „vyaukřil“ anebo získal od svých známých či zcela cizích lidí. Přispěl mnoha svými fotografiemi do knížek Tramvaje a tramvajové tratě, které jsem před několika lety psal. Snímky z jeho sbírky anebo ty jeho vlastní autorské známe všichni

dobře i z dosud vydaných svazků Encyklopedie pražské MHD. Jako každý, kdo se zajímal o historii pražské dopravy, měl i svoji specializaci – snad nikdo neměl takové povědomí o vracích různých „plecháčů“ a „krasinů“ jako on. Dokázal dohledat neuvěřitelné množství fotografií pražských trolejbusů, kdy mnohdy ani zkušené badatele nenapadlo, že by je v daném místě mohl někdo fotografovat. Zůstaly po něm i tři krásné knížky o pražských trolejbusích. I tady platí moje oblíbené rčení Litera scripta manet. Napsané zůstává. V pondělí 18. prosince 2017 se Honza Arazim nečekaně odebral do toho tramvajového nebe. Snad se tam setká se Stanislavem



Linertem, Pavlem Flajšhansem či Miroslavem Knížkem, s lidmi, s nimiž úzce spolupracoval, a kteří v tramvajovém nebi několik let jsou. Dokumenty, které si před několika dny objednal ke studiu v archivu, si už bohužel neprohledá. S tou pondělní zprávou se budeme hodně dlouho vyrovnávat.

Pavel Fojtík

Připravila: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna, Bohdan Pardubický,
Kryštof Čefovský a Václav Holíč

ROK 2017 V KOSTCE

LEDEN

11. ledna uplynulo přesně 25 let od chvíle, kdy poprvé vyrazily za hranice Prahy příměstské autobusy. První dvojici linek byly linky č. 351 a 352, přičemž první jmenovaná jezdila z Českomoravské do Hovorčovic a druhá ze Stodůlek do Ořecha.

ÚNOR

Ve čtvrtek 9. února byla v obratišti na Těšnově slavnostně pokřtěna dvoustá dodaná tramvaj typu 15T, a to po olympijském medailistovi, vzpěrači a také bývalém zaměstnanci Elektrických podniků Václavu Pšeničce.

Po roce a půl běžného provozu s cestujícími pokořil elektrobuses SOR EBN 11 hranici sta tisíc kilometrů. Tuto metu dosáhl vozidlo, dlouhodobě testované Dopravním podnikem na lince 213, ve středu 22. února v 7.57 hodin v místě mezi zastávkami Bělocerkevská a Želivského.



BŘEZEN

V pátek 24. března ve 20.05 hodin skončil zatažením soupravy ev. č. 7269+7174 do vozovny Žižkov pravidelný provoz tramvají T3SUCS.

Sobota 25. března se stala pro fanoušky pražských tramvají a historie skutečným svátkem. V dopoledních hodinách byl ve smyčce Královka slavnostně odstartován provoz nostalgické linky č. 23 a zároveň došlo k pojmenování tramvaje 15T po designérovi vozů Františku Kardausovi. Do své 25. sezóny vstoupilo Muzeum MHD.



DUBEN

Velikonoční výluka na trati metra C, konkrétně ve stanici Vltavská, posloužila instruktáži „Nevidomí v metru“. Za pomoci hasičů DPP a zaměstnanců JPM si mohli zrakově hendikepovaní zájemci vyzkoušet pohyb ve stanici metra, zmapovat prostor v soupravě i mimo ni a prozkoumat kolejiště s doporučeními, co dělat v případě pádu do něho.

Střední obnova výhybek a křížení ve stanici Florenc C byla provedena v době velikonočních svátků od 14. do 18. dubna 2017. Práce zahrnovaly mj. kompletní výměnu kolejnicové části výhybek. V rámci této výluky byly také vyměněny kolejnice v délce zhruba 1200 m v úseku I. P. Pavlova – Florenc, 1. kolej.

KVĚTEN

Vestibuly pražského metra se ve středu 24. května proměnily v taneční parket. Druhý ročník unikátního projektu DPP a spolku Tanec v Praze roztančil a bavil cestující celkem v šesti vestibulech pražského metra. Během třiceti vystoupení si mohli kolemjdoucí vyzkoušet různé taneční styly od standardu, přes latino, tango, swing, country až po moderní a méně známé tance.



ČERVEN

Druhá červnová sobota patřila již tradičně Pražské muzejní noci. Dopravu mezi jednotlivými objekty zajistil i tentokrát Dopravní podnik, a to prostřednictvím 10 speciálních muzejních autobusových linek.

19. června se vydal na své jubilejní desáté filmové turné populární Kinobus. Celkem 57 promítacích večerů navštívilo více než 14 tisíc diváků, kteří mohli zhlédnout jak nové české filmy a komedie, tak i perličky ze zahraniční produkce.



ČERVENEC

Oprava trati zastavila na devět dní provoz metra linky C v úseku Florenc – Pražského povstání. Stalo se tak v období 1. – 9. července. Dopravní podnik využil této výluky k výměně pražců, některých kolejí, dilatačních zařízení a konzolí přírodní kolejnice, přičemž neopomenul ani přemístění stykových transformátorů.

Nevyžitéjší Infocentrum Dopravního podniku se dočkalo svého dvojčete. Necelé čtyři roky poté, co byl otevřen první infokiosk v severní části Hlavního nádraží, se otevřelo veřejnosti druhé Infocentrum v jižní části odbavovací haly.

Dne 3. července zahájila zkušební provoz s rozšířenou funkcí oblíbená mazačká tramvaj. Pravděpodobně nejoblíbenější pražská tramvaj kromě mazání již zvládá také zavlažování zatrávněných tramvajových úseků a nově umí sledovat teplotu i kvalitu ovzduší.



SRPEN

Dopravní podnik ve středu 23. srpna otevřel znovu pro cestující stanici metra B Jinonice. K rekonstrukci, která trvala od 7. ledna a vyžádala si vyloučení stanice z provozu, přistoupil Dopravní podnik kvůli masivním průsakům podzemní vody, degradaci odvodňovacích systémů a nosných obkladů stanice.



ZÁŘÍ

V pátek 1. září si DPP připomněl 120 let od zahájení činnosti Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, jichž je přímým nástupcem. Ustanoveny byly k 1. září roku 1897 a v prvních měsících své existence vystupovaly také pod názvem Městské elektrické podniky. Kromě provozování městské hromadné dopravy se zabývaly také výrobou a distribucí elektřiny.

V den 120. výročí založení Elektrických podniků královského hl. m. Prahy byla pojmenována další z tramvají 15T, a to po prvním řediteli, kterým se ve svých 42 letech stal „chefinženýr“ Elektrických podniků František Pelikán.

V sobotu 16. září otevřel Dopravní podnik své brány veřejnosti. Zvědaví návštěvníci mohli nahlédnout do zázemí provozu vozovny Pankrác, garáže a depa Kačerov.



ŘÍJEN

V neděli 15. října Dopravní podnik slavnostně uvedl do provozu novou trolejovou trať v Prosecké ulici v Libni. Zároveň zahájil zkušební provoz elektrobuse s dynamickým nabíjením SOR TNB 12 a statického elektrobuse SOR NS 12. Dopolední akce, při níž pamětníci stylově zavzpomínali na ukončení provozu trolejbusů v Praze před 45 lety, se setkala s nebyvalým zájmem veřejnosti.

Dne 10. října oslavila kulaté devadesáté narozeniny vozovna Pankrác.

Návrh tramvaje T3 Coupé zaujal porotu na 19. ročníku veletrhu designu a módy Designblok natolik, že mu udělila speciální cenu „za mimořádný počín mimo kategorie“.



LISTOPAD

Již poosmé uspořádal DPP ve spolupráci s Policií ČR dopravě-bezpečnostní akci „Není cesty zpět“.

Třetí nejmladší pražská vozovna, Motol, si prostřednictvím komentovaných prohlídek pro veřejnost připomněla 80. výročí od zahájení provozu.

PROSINEC

Celkem 9 tuzemských měst s tramvajovým provozem se v pátek 1. prosince zapojilo do osvětové kampaně „Dopravní podnik proti AIDS“. V den, kdy si lidé celosvětově připomínají Světový den boje proti této zákeřné nemoci, vyjela speciálně vyzdobená tramvaj také do pražských ulic.

První prosincová sobota ve střešovické vozovně patří již tradičně mikulášské nadílce DPP a ani letošní rok nebyl výjimkou.

Od prvního prosincového dne až do Tří králů mohli cestující potkávat či jezdit vozem 15T ForCity č. 9401 na lince 9. Speciálně vyzdobená vánoční tramvaj rozzářila ulice Prahy 9 tisíci světýlky a přispěla k vánoční atmosféře také svítící siluetou anděla na zadní plošině vozu.



Text: Jiří Došlý

VÝRAZNÁ STOPA V ZAHRANIČNÍM TISKU

PRVNÍ MĚSÍC KAŽDÉHO ROKU JE SPOJOVÁN S BILANCOVÁNÍM TOHO UPLYNULÉHO. POSLEDNÍCH 12 MĚSÍCŮ SE TAK S ODSTUPEM ČASU ZÚJÍ DO NĚKOLIKA SILNÝCH MOMENTŮ, KTERÉ SE NÁM VRYJÍ DO PAMĚTI. Z POHLEDU ZAHRANIČNÍ AGENDY DPP TAK ROK 2017 LZE BEZOSTYŠNĚ OZNAČIT ROKEM, VE KTERÉM TÉMATA DPP REZONOVALA V ZAHRANIČNÍCH ODBORNÝCH ČASOPISECH.



První vydání Eurotransportu roku 2017 přineslo článek **generálního ředitele DPP Martina Gillara** na téma komplexnosti služeb DPP jako městského dopravce. Hlavním sdělením byla oblíbenost MHD v Praze mezi obyvateli a návštěvníky metropole, význam kolejové dopravy pro život města či jednoduchost přestupů mezi jednotlivými módy MHD. Prostor dostalo i představení několika probíhajících projektů včetně bezbariérovosti ve stanicích metra.

V jarním vydání Eurotransportu seznámil **vedoucí služby Stavby a tratě z jednotky Dopravní cesta Metro Ondřej Krulikovský** čtenáře s problematikou údržby kolejového svršku v podmínkách pražského metra. V tomto článku tak byly popsány základní druhy údržbových prací na kolejovém svršku prováděných během nočních přepravních výluk. Konkrétně byl popisován proces výměny dřevěných pražců za betonové, proces výměny kolejnic, sanace bezpražčového upevnění nebo systémové broušení kolejnic.

Červencové číslo Eurotransportu přiblížilo modernizaci tramvajové infrastruktury v Praze. **Vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje Miroslav Penc** se v textu a doprovodné grafice zaměřil na činnosti, díky kterým se podařilo během uplynulých osmi let zrekonstruovat více jak 40 % délky pražské tramvajové sítě. Zahraniční čtenáři tak měli možnost hlouběji pochopit komplexnost prováděných prací, v rámci kterých se pozornost kromě tramvajového kolejového spodku a svršku zaměřila i na dynamické řízení signalizace za pomoci detekce projíždějících vlaků a detekce postavení výhybek.

V říjnu 2017 spatřil světlo světa časopis Intelligent Transport jako nástupce úspěšného předchůdce, Eurotransportu. DPP tak získal unikátní příležitost mít příspěvek v prvním čísle prvního ročníku. Velmi důstojně se tohoto úkolu zhostil **zástupce vedoucího jednotky Provoz Autobusy Jan Barchánek**. Pozorní čtenáři DP kontaktu tuší, že jeho příspěvek se musel věnovat projektům elektrifi-

kace autobusové dopravy DPP. Od obecných historických východisek (DPP se problematice snižování emisí autobusové dopravy a prověřování alternativních technologií a paliv věnuje dlouhodobě) byly popsány zkušenosti s dvouletým testováním bateriového autobusu SOR EBN 11 s ve světě bezprecedentním celkovým kilometrickým proběhem 144 tisíc km. Článek byl zakončen přiblížením aktuálního projektu elektrobuse s tzv. dynamickým nabíjením a informacemi k připravované plně elektrifikaci autobusové linky 207.

Zahraniční odborníci se bezesporu zajímají o informace o rozvojových projektech DPP a obecně o dění v pražské MHD. Přejme si proto, abychom v nadcházejícím období měli dostatek příležitostí se opět po čase pochlubit i zahraničním čtenářům na stránkách světového odborného tisku. ■

Text: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna

CHLAPI MĚ PŘIJALI S ÚSMĚVEM

JE MLADÁ, PERSPEKTIVNÍ A – JAK I JEJÍ PŘÍJMENÍ NAPOVÍDÁ, JE ŠIK. JANA ŠIKOVÁ, MLADÁ DÁMA, KTERÁ MÁ TU JEDINEČNOU PŘÍLEŽITOST UDĚLAT ČESTNÝ VÝKOP NOVÉHO SERIÁLU, V NĚMŽ VÁM BUDEME PŘEDSTAVOVAT ŽENY PRACUJÍCÍ V DOPRAVNÍM PODNIKU V NEOBÝKLÝCH PROFESÍCH. A ZAČNEME ROVNOU U ŘÍZENÍ DOPRAVY, PROTOŽE GRAFIKON, TO JE ZÁKON A ŘÁD.

Od vládků k letectví

Začala bych asi tím, že u dopravy jsem původně vůbec skončit nechtěla. Je pravdou, že díky staršímu bratrovi jsem si zřejmě víc než jiná děvčata hrála s vláčky a autíčky, ale ani tam bych jádro zájmu o dopravu nehledala. Když jsme se v deváté třídě rozhodovali, kam dál po škole, vybrala jsem si Střední odbornou školu civilního letectví. V republice je pouze jedna střední škola s tímto zaměřením, takže dostat se tam, byla pro mě svým způsobem výzva.

Rozhodla exkurze

Po střední škole jsem měla v zásadě dvě možnosti – buď jít na dopravní fakultu do Prahy na ČVUT, nebo na Univerzitu v Pardubicích. A protože jsem chtěla poznat nový kraj a v Pardubicích je obor Technologie a řízení dopravy s volitelnými předměty zaměřenými na letectví, bylo rozhodnuto. A tím se pomalu dostáváme k exkurzi na centrálním dispečinku Dopravního podniku hl. m. Prahy, kterou jsme absolvovali ve čtvrtém ročníku a při níž mě oslovila možnost spolupráce na diplomové práci. Domluvili jsme se s panem Jeníčkem a vznikla práce, na základě které si mě u nich tak nějak „chytili“ a nabídli mi pracovní pozici.

Přijetí od starších kolegů ji překvapilo

Po pravdě, bála jsem se nastoupit do téměř čistě mužského kolektivu, protože jsem se obávala, jak mě vezmou. Přijali mě ale s úsměvem. Myslím, že to pro mě byla podobná výzva, jako pro mě. Když mám nějaký dotaz, ochotně mi všichni poradí. Nemají s tím žádný problém a věty typu: „To už máš dávno vědět“ nebo „Říkali jsme ti to už třikrát“ neslyším, což mě těší.

Zajímavá práce, která naplňuje

Konstruuji grafikony vlakové dopravy. Základní podklady dostávám od organizace ROPID, a kdybych vytvářela grafikon od samého

Ing. Jana Šiková (25 let)

pracuje jako technická pracovnice v oddělení Příprava a vyhodnocení provozu. Do Dopravního podniku ji přivedla vlastní náhoda – exkurze na centrálním dispečinku v rámci čtvrtého ročníku studia na Univerzitě v Pardubicích. Je „produktem“ Absolventského programu DPP a na své práci nejvíce oceňuje stabilitu zaměstnání a kolektiv, připravený vždy pomoci.



ADRENALIN NEVYHLEDÁVÁM. RADĚJI SI VŠE V KLIDU ROZMYSLÍM, ŘÍKÁ U TVORBY GRAFIKONŮ METRA JANA ŠIKOVÁ



počátku, nejspíš by mi to zabralo i týden. Většinou dělám úpravy stávajícího grafikonu, případně posílení, třeba na koncerty. Je to sice kratší proces, ve kterém je ale velice důležité podchytit veškeré chyby a nedostatky.

Počáteční krize...?

Krize mě minula. Pravděpodobně i díky tomu, že ze začátku jsem pracovala jen na částečný úvazek, což znamenalo dva dny v práci, tři dny ve škole. Během této doby jsem navštívila také různá jiná oddělení, abych se seznámila s jejich prací a měla větší přehled. To mi také hodně pomohlo.

Práce na dispečerském sále jako sen?

Raději bych zůstala, kde jsem. Ten adrenalin, kdy se něco řeší hned, by mi asi úplně nevyhovoval. Při své práci si všechno ráda v klidu rozmyslím a necítím na svou osobu takový

tlak, který vidím u lidí na sále.

Co mě na práci baví

Baví mě kolektiv, který mám kolem sebe, a také to, že moje práce má určitý řád a svým způsobem i vývoj.

Jak trávím volný čas

Ráda cestuju a pak mám takové ty klasické koníčky, jako jsou filmy, cestování a tvorba rukodělných výrobků, především bižuterie. Bižuterie mám hodně, ale sama ji nosím málo. Spíš ji dělám pro radost někomu jinému. Ohledně cestování, mám takový sen, o kterém vím, že se asi neuskuteční – chtěla bych navštívit všechny divy světa. Skromnějším cílem je pak objet památky UNESCO v rámci České republiky. Zatím mám navštívenou cca půlku a nejvíce mě uchvátila Lito-myšl. ■

Text: Rostislav Horňák
Foto: Petr Hejna, Petr Šmerák a autor

EMA UMÍ MAZAT ČI OMEZIT RYCHLOST

OD PRVNÍHO PŘEDSTAVENÍ SYSTÉMU ELEKTRONICKÉ MAPY PRO TRAMVAJE (EMA) V DP KONTAKTU JIŽ VE VLTAVĚ UPLYNULO HODNĚ VODY, A TAK BYCH VÁS RÁD SEZNÁMIL S DALŠÍM POSTUPEM PRACÍ NA TOMTO ZAJÍMAVÉM PROJEKTU.



NA LINCĚ Č. 9 BUDOU VOZY 15T FACELIFT OD 1. ÚNORA 2018 OSAZENY SYSTÉMEM EMA

Připomeňme si, že jde o systém, který v předem určeném místě tramvajové tratě vykoná definovanou událost. Systém EMA však nikdy nebyl koncipován pro automatické vedení vlaku a jeho funkce jsou pro řidiče podpůrné. Jaké povely dnes EMA umí, které se připravují a co se odehraje 1. února 2018, se dočtete v závěru článku.

Již na začátku projektu bylo stanoveno, že maximální odchylka v přesnosti určení polohy vlaku v kolejové síti musí být v toleranci dvou metrů. Tato přesnost je nutná především z důvodu určení kolejových křížení. Při testech technologie GPS ovšem nebylo ani při současném použití triangulace s využitím vysílačů mobilních operátorů této přesnosti dosaženo.

Po konzultacích s dopravní fakultou ČVUT bylo navrženo řešení, aby byla poloha vlaku určována pomocí ujeté vzdálenosti na předem digitalizované mapě kolejové sítě. Určení polohy však nemůže být závislé na linkovém vedení a přesnost měření ujeté vzdálenosti má své limity. Při určování polohy pomocí ujeté vzdálenosti je třeba polohu kalibrovat pomocí bodů na trati.

V té době byla na vozidlech pouze dvě zařízení pro určení polohy - přijímač GPS a IrCom (zařízení přijímající infračervený signál vysílaný stacionárními vysílači se známou polohou). Bohužel, přesnost určení ani jednoho zařízení nebyla dostatečná. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto o použití technologie RFID s tím, že pasivní část bude umístěna v tramvajové trati a čtečka na podvozku vozidla.



V TRAMVAJOVÉ TRATI UMÍSTĚNÉ STACIONÁRNÍ ČÁSTI - TAGY

ČTEČKA RFID TAGŮ, UMÍSTĚNÁ NA PODVOZKU TRAMVAJE

Pro zachování přesnosti určení polohy je nutné, aby **vzdálenost mezi kalibračními body** (pasivní část RFID) nebyla větší než cca 2000 m na rovných tratích a méně než

1500 m v ostatních případech. To je však poměrně náročné na množství bodů (jejich kontrolu), a tak je v některých případech vzdálenost větší. Kalibrační bod je pak umístěn cca 500 m před místem, kde má dojít k omezení nebo jiné plánované události.

Po osazení kalibračních bodů na lince 18 bylo nutné převést data o kolejové síti do digitální podoby, které by systém EMA „rozuměl“. Před zkušebními provozem na lince 18 bylo využito plánů kolejové sítě oddělení GIS a posuzování PD. Tento převod byl přesný, ale velmi pracný. Takto získaná data byla použita pro porovnání s dalšími metodami digitalizace.

Při hledání řešení digitalizace tramvajových sítí nám byla poskytnuta data vybraného úseku z měřicího zařízení „Krab“ z odboru Správa a technické zajištění Dopravní cesty Tramvaje. Data z tohoto zařízení měla podobnou přesnost jako data získaná převodem. Určení tohoto zařízení je však jiné, a protože měří i rozchod kolejnic, nebylo pro digitalizaci celé sítě vhodné. **Na jaře roku 2016 byl proto pro digitalizaci tratí upraven manipulační podvozek pro vozidla typu 15T.**

Tento podvozek byl zvolen především pro absenci os mezi koly a **každé kolo bylo doplněno o snímač otáček.** Rozdílem otáček kol byl vypočten poloměr oblouku a na vyvýšené konstrukci byl umístěn elektronický kompas pro určení jeho směru. Po odladění konstrukce a elektroniky podvozku bylo nutné osadit celou kolejovou síť kalibračními body, což bylo velmi zdoluhavé z důvodu nutnosti vrtání nejen do žulových kostek a panelů.

Sběr dat o tramvajových tratích probíhal od května do poloviny července roku 2016, protože bylo nutné každý úsek kolejové sítě projet nejméně třikrát a výsledky průměrovat. Při zkušebních jízdách z takto získaných dat se vyskytl problém s určením polohy výhybek a křížení, které byly v průběhu jízd zaznamenávány pouze stiskem tlačítka, pokud byla výhybka nebo křížení v konkrétním bodě zorného pole. Protože byla známa vzdálenost kalibračního bodu od konkrétní výhybky, bylo nutné přeměřit vzdálenosti (hroty výhybek, křížení) ve všech uzlech tramvajové tratě.

V létě roku 2016 došlo k dokončení softwarové části systému EMA a předání odpovědnosti za tvorbu digitalizace map a vytvoření událostí na DPP. Systém byl na podzim roku 2016 nasazen na tři vozy typu 15T, kde jeho úkolem je dávkování maziva systému TOR

v obloucích. Povel k dávkování maziva je dán ve vzdálenosti jednoho metru před začátkem oblouku o poloměru menším než 30 m a dále každých 25 m pokud se vozidlo nachází v oblouku. Po dokončení převodu dat získaných z měřicího podvozku bylo přidáno dávkování maziva jeden metr před vjezdem do výhybky.

V roce 2017 probíhaly zkušební jízdy pro ověření převedených dat, při kterých probíhala jejich konečná optimalizace. **Následně bylo na podzim roku 2017 požádáno o zkušební provoz** a systém již s omezeními rychlostí byl nasazen na tři vozy. Bohužel se však ukázalo, že největší slabinou systému je uložení kalibračních bodů zejména v místech, kde jsou přejížďeny osobními nebo nákladními vozidly. Došlo tak ke zvýšení počtu kalibračních bodů (RFID Tagů) a vytvoření systému, který automaticky nahlásí opakovaně nepřetčené.

Původně nebylo uvažováno o digitalizaci obratišť vzhledem k nutnosti osazení většího množství kalibračních bodů a tak časté výtoky řidičů směřovaly k nutnosti potvrzování informace o tom, že systém EMA ztratil informace o poloze.

Určování polohy vozidla v kolejové síti probíhá měřením ujeté vzdálenosti po správném načtení kalibračního bodu (přesnost určení polohy na tomto bodu je 0,1 m). Trať před vozidlem je vypočtena z odhlášené následné zastávky v systému OIS. V případě vyhlášení nesprávné následné zastávky tedy může, například při průjezdu křížovatkou, dojít k nesprávné funkci omezení rychlosti nebo povelu mazání. Kalibrační body jsou nejčastěji instalovány za poslední sjezdovou výhybkou, po projetí křížovatkou dojde ke kalibraci vozidla na správný úsek.

V současné době jsou v systému definovány pouze **povely k mazání, omezení rychlosti a předávání informace palubnímu počítači OIS o vzdálenosti k nejbližší zastávce.** Palubní počítač pak dle svého nastavení zastávku vyhlásí. Rychlost je omezoována v místech daných předpisem D1/2, tedy v obloucích o poloměru menším než 25 m, výhybkách, kolejových kříženích, ve svazích (Trojská, Barrandov) a v místech s trvalou úpravou rychlosti (např. oblouk v obratišti Levského). Do systému nebudou vkládány informace o dočasných omezeních rychlosti.

Systém EMA omezuje rychlost vozidla pomocí elektrodynamické nebo zajišťovací brzdy. Použití konkrétního způsobu závisí na rychlosti vozidla a vzdálenosti k omezení. Po-

kud systém výpočtem zjistí, že rychlost vozidla v následujícím omezení bude i při použití dynamické brzdy vyšší o více než 5 km.h⁻¹ než je rychlost povolená, použije k omezení rychlosti po nezbytně dlouhou dobu brzdu zajišťovací. Rychlost je omezoována po dobu, než vozidlo celou délkou opustí úsek s omezením rychlosti. I v případě vypnutí systému EMA je jí požadovaná rychlost vozidla uložena v tachografu.

Práce na projektu EMA pokračují např. digitalizací obratišť a částečně dep především z důvodu nutnosti mazání oblouků. První únorový den roku 2018 bude spuštěn systém EMA na vozech typu 15T (facelift) nejdříve na lince č. 9. Postupně budeme systém EMA instalovat i do prvních dodaných 125 ks tramvají 15T, které musí Škoda Transportation dovybavit počítačem a čtečkou RFID Tagů.

Závěrem bych rád za vývoj a instalaci tohoto složitého systému, v MHD ojedinělého, poděkoval těmto pánům: Ing. Petr Šmerák (Škoda Transportation), Ing. Pavel Zobal (DPP), Radek Elhota (Škoda Transportation), doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D. (ČVUT, Fakulta dopravní). ■



MODRÁ IKONA EMA NA ŘIDIČOVÉ PANELU ZNAMENÁ, ŽE SYSTÉM ZNÁ SVOU POLOHU. MODRÉ ZVÝRAZNĚNÍ NA RYCHLOSTI 20 KM.H⁻¹ JE AKTUÁLNÍ OMEZENÍ



PRO DIGITALIZACI TRAMVAJOVÝCH TRATÍ UPRAVENÝ MANIPULAČNÍ PODVOZEK VOZIDLA TYPU 15T. SÍŤ ZMAPOVAL BĚHEM ROKU 2016

KDY A JAK SE RODILA TRASA METRA D

K JEDNOZNAČNÝM PRIORITYM V OBLASTI BUDOVNÍ A OPTIMALIZACE DOPRAVNÍHO SYSTÉMU V PRAZE PATŘÍ ROZVOJ SÍTĚ METRA. METRO JAKO NOSITEL ROZHODUJÍCÍCH DIAMETRÁLNÍCH A RADIÁLNÍCH PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ JE PÁTEŘNÍ SOUČÁSTÍ SYSTÉMU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. TOMU ODPOVÍDÁ ZCELA MIMOŘÁDNÁ POZORNOST, KTERÁ JE MU VĚNOVÁNA VE VŠECH ZÁSADNÍCH ROZVOJOVÝCH MATERIÁLECH MĚSTA (PRVOŘADĚ V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI) A PŘI POSTUPNÉ REALIZACI JEDNOTLIVÝCH VÝSLEDNÝCH ZÁMĚŘŮ. TROUFNETE SI ODHADNOUT, KOLIK DESETILETÍ PROBÍHAJÍ DISKUSE O DEFINITIVNÍ PODOBĚ TRASY METRA D?

Vizualizace stanic, použité v tomto článku, představují (s jedinou výjimkou) návrhy z posledních let přípravy, nejedná se vždy o řešení definitivní.





Poslední období je spojeno se zvýšenou aktivitou v oblasti přípravy realizace úvodní části trasy metra D, konkrétně provozního úseku I.D Náměstí Míru – Depo Písnice s vlastním depem v Písnici. Pro tuto stavbu bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí, které nabylo právní moci v roce 2014. Na dílčí úsek Pankrác – Depo Písnice je u speciálního stavebního úřadu MHMP – ODA požádáno i o vydání stavebního povolení.

Mimořádná pozornost, spojená i s předpokladem využití zcela nových přístupů, je soustředěna na majetkoprávní zajištění akce, neboť výkupy pozemků jsou hlavním problémem komplikujícím její přípravu, obdobně jako u ostatních aktuálně připravovaných staveb městské kolejové dopravy. Jsou rovněž zajišťovány legislativně stanovené činnosti, související s možností zabezpečení spolufinancování dané stavby metra z evropských fondů. V souvislosti se záměrem byla vedením města přijata řada významných rozhodnutí, konkretizujících podmínky pro přípravné práce.

V posledních letech z usnesení Rady hl. m. Prahy vyplynulo zejména potvrzení realizace záměru ve formě automatického metra bez strojvedoucího s novým vozovým parkem. V oblasti realizační etapizace je klíčové rozhodnutí o upřednostnění jižní části trasy s prioritním zaměřením na úsek Pankrác – Olbrachtova. Tato etapizace má zajistit podmínky pro urychlené zahájení realizace stavby metra. Současně vytvoří časové předpoklady na značně problematické výkupy pozemků na pokračování výstavby za stanicí Olbrachtova.

Cílem tohoto článku ovšem není podrobná informace o aktuálním stavu přípravy realizace provozního úseku metra I.D, ani o následném postupu v nejbližších letech. Lze předpokládat, že toto téma budou v některém z budoucích čísel DP kontaktu prezentovat pracovníci Dopravního podniku, kteří se danému záměru v současnosti věnují. Obsah tohoto článku je tedy zaměřen na historii trasy metra D a přípravy její realizace, s akcentem na její úvodní úsek.

Tato problematika je spojena s více než třemi desetiletími poměrně razantního názorového vývoje, týkajícího se hodnocení realizační naléhavosti, trasování, volby dopravního systému, etapizace výstavby, způsobu financování i dalších určujících aspektů záměru. V minulosti tak lze nalézt období, kdy příprava několik let stagnovala, nebo naopak časové úseky, kdy byla v zájmu cíleného urychlení



SUBVARIANTA PODOBY NÁSTUPIŠTĚ STANICE PÍSNICE



DVA POHLEDY NA VSTUP DO STANICE OLBRACHTOVA



VIZUALIZACE STANICE NEMOCNICE KRČ



mimořádně intenzivní, někdy i s kroky, jež vyvolávaly značné diskuze.

Je samozřejmě realitou, že s podstatnou částí výše naznačených problémových okruhů bylo spojeno například i rozhodování o severním prodloužení trasy metra C za stanici Nádraží Holešovice a o pokračování trasy metra A za stanici Dejvická. K výsledným rozhodnutím však zde došlo rychleji, což spolu s vazbou na vývoj v prioritách vedení města, vyplývající ze změn jeho politické reprezentace, vyústilo do situace, že provozní úseky metra IV.C1, IV.C2 a V.A již plně slouží cestujícím, zatímco úsek metra I.D se nadále nachází

jen ve stadiu přípravy realizace. Na detailním koncipování trasy metra D bylo přitom velmi intenzivně pracováno již na počátku devadesátých let minulého století. Tedy v období, kdy se například neuvažovalo s prodloužením trasy metra A za stanici Dejvická, které tak ani původně nebylo včleněno do dosud platného Územního plánu SÚ hl. m. Prahy, schváleného v roce 1999 (k zohlednění tohoto záměru došlo až dodatečně jeho změnou Z 1344/00 v roce 2008).

V několika volebních obdobích patřila trasa metra D k výrazným tématům. Vlastní realizace jejího úvodního úseku však nabývá

konkrétnějších obrysů až v současné době, po zvýšené aktivitě v posledních letech, což dokládá i skutečnost, že v letošním roce bude zahájen geologický průzkum.

Úvodem nahlédnutí do historie záměru je žádoucí přiblížit jeho zohlednění v platné územně plánovací dokumentaci. V Územním plánu SÚ hl. m. Prahy z roku 1999 došlo k podchycení trasy metra D v rozsahu Písnice – Vysočanská. Trasování z Písnice přes Libuš, Krč, Pankrác, Nusle, Vinohrady, Žižkov a Libeň do Vysočan, zabezpečuje vytvoření vazeb na všechny trasy metra i na zásadní železniční tratě. Současně dochází k podstatnému zlepšení dopravní obsluhy řady kapacitních

obytných celků, s redukcí autobusové i automobilové dopravy, jakož i k dalším přínosům.

Realizační etapizace vycházela z úseků I.D Náměstí Míru – Nové Dvory (se stanicemi Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Zálesí, Nové Dvory) a dále II.D Nové Dvory (mimo) – Písnice (se stanicemi Libuš, Písnice). Ve formě územní rezervy byly zohledněny úseky III.D Náměstí Míru (mimo) – Basilejské náměstí (se stanicemi Hlavní nádraží, Prokopovo náměstí, Basilejské náměstí) a IV.D Basilejské náměstí (mimo) – Vysočanská (se stanicemi Chmelnice, Harfa, Vysočanská). Depo pro novou trasu metra bylo lokalizováno v Písnici.

V následujících letech byly navrženy optimalizační zásahy do řešení jižní části trasy, které byly v Územním plánu SÚ hl. m. Prahy zohledněny jeho změnou č. Z 2440/00, jejíž vydání Zastupitelstvem hl. m. Prahy schválilo v roce 2012. V územně plánovací dokumentaci tak bylo potvrzeno především rozšíření úvodního úseku o stanici Depo Písnice, náhrada stanice Zálesí stanicí Nemocnice Krč, založení větvení do Modřan, korekce polohy některých stanic i počtu vestibulů atd. Následkem soudních sporů s některými vlastníky pozemků dotčených připravovanou stavbou metra však v roce 2016 došlo ke zrušení předmětné změny územního plánu a v současné době probíhá její opětovné pořízení.

Věnujeme-li se podchycení trasy metra D v územním plánu, je nutné přiblížit vlastní počátky koncipování tohoto záměru. V osmdesátých letech minulého století byla zpracována řada zásadních dopravních studií, zaměřených na koncepci hromadné dopravy v Praze, se značným akcentem na rozvoj sítě metra. Završením této etapy koncipování rozvojových záměrů v oblasti MHD byly dva zcela klíčové rozsáhlé výstupy: Komplexní studie výhledového řešení hromadné dopravy v Praze (1988) a Srovnávací studie variant kolejové sítě MHD (1989). Byly výsledkem spolupráce Metroprojektu Praha a tehdejších městských organizací – Útvaru hlavního architekta hl. m. Prahy, Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy a Dopravního podniku.

Byla prověřována a porovnáována rozsáhlá škála variant řešení rozvoje sítě metra s různým začleněním a působností trasy D. Postupně byly odmítnuty úvahy o využití formy větvení trasy C (zde je však nutné připomenout, že tento záměr byl opětovně zvažován o několik desetiletí později) i o řešení systému metra na bázi tří (A, B, C) nebo čtyř (A, B, C, D) diametrálních tras, doplněných trasou polookružní (E) nebo okružní (O). Rozhodnutím tehdejšího vedení města se řešení rozvoje sítě metra dostalo do dimenzí, z nichž v zásadě vychází stávající územně plánovací dokumentace.

Zcela zásadní názorový vývoj je spojen s problematikou severní části trasy metra D za stanicí Náměstí Míru, u něhož je trasování zohledněné v Územním plánu SÚ hl. m. Prahy již vnímáno jako překonané. V současné době je pořizován Metropolitní plán, což je nový územní plán města, který má vstoupit v platnost v roce 2022. Pokračování trasy metra D ze stanice Náměstí Míru bude v jeho návrhu směřováno do stanice Náměstí Republiky s nácestnou stanicí Hlavní nádraží. Vedle vazeb na trasy metra C, B a na železnici bude za-



jištěn především velmi žádoucí průnik trasy metra D do centra města.

Původní vedení metra na Žižkov a do Vysočan je dlouhodobě předmětem diskuzí, zejména z hlediska jeho dopravní opodstatněnosti a v návrhu pořizovaného nového územního plánu již s ním není uvažováno. V krajním případě (např. na základě politických rozhodnutí), že by se průnik trasy metra D na Žižkov stal znovu aktuálním, je dle výsledků zpracovaných variantních studií preferován zcela nový způsob jeho řešení, konkrétně samostatným úsekem Náměstí Republiky – Žižkov (Basilejské náměstí). Další pokračování do Vysočan již není předmětem úvah, původně vycházelo především z vývojem překonané potřeby přepravy obyvatel sídlišť na jihu města do podniku ČKD a dalších výrobních kapacit vysočanské průmyslové oblasti, které však byly postupně zrušeny.

žení trasy metra C ze stanice Ládví na Prosek a do Letňan vůči řešení daného přepravního vztahu prodloužením trasy metra D ze stanice Vysočanská. Mírně příznivějších výsledků dosáhlo využití trasy metra D, rozdíl však nebyl natolik výrazný, aby bylo možné danou variantu jednoznačně směrodatně doporučit. Následný vývoj vyústil do využití prodloužené trasy metra C.

V pořizovaném Metropolitním plánu nebude průlomovým pouze nové řešení severní části trasy metra D. Obdobně lze totiž nahlížet i na předpokládané zohlednění územní rezervy pro průnik trasy metra D do oblasti Modřan větví Nové Dvory – Poliklinika Modřany.

Hlavní přínosy trasy metra D byly vždy spojovány zejména s jejím úvodním provozním úsekem I.D. Jeho dopravní působnost vývojem záměru postupně narůstala. Od původního vy-

Prínosy provozního úseku metra I.D Náměstí Míru – Depo Písnice (délka 10,6 km, stanice Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice, Depo Písnice) jsou velmi komplexní. Prvořadě přinese významnou změnu v dopravní obsluze kapacitních sídlištních celků v západní části jižního sektoru Prahy (zejména Krč, Libuš, Lhotka). Ty jsou v současnosti odkázány na nevyhovující autobusový návoz ke stanicím trasy metra C s kritickým stavem prvořadě v profilu ulice Vídeňská.

Dopravní působnost trasy metra D umožní nejen odlehčení trasy metra C, ale současně bude vytvořena i velmi potřebná dopravní alternativa ke stávajícímu vedení metra přes Nuselský most pro případy jeho oprav a mimořádných provozních stavů. Svými stanicemi prováže stávající trasy metra (Pankrác/ trasa C, Náměstí Míru/ trasa A), vytvoří další

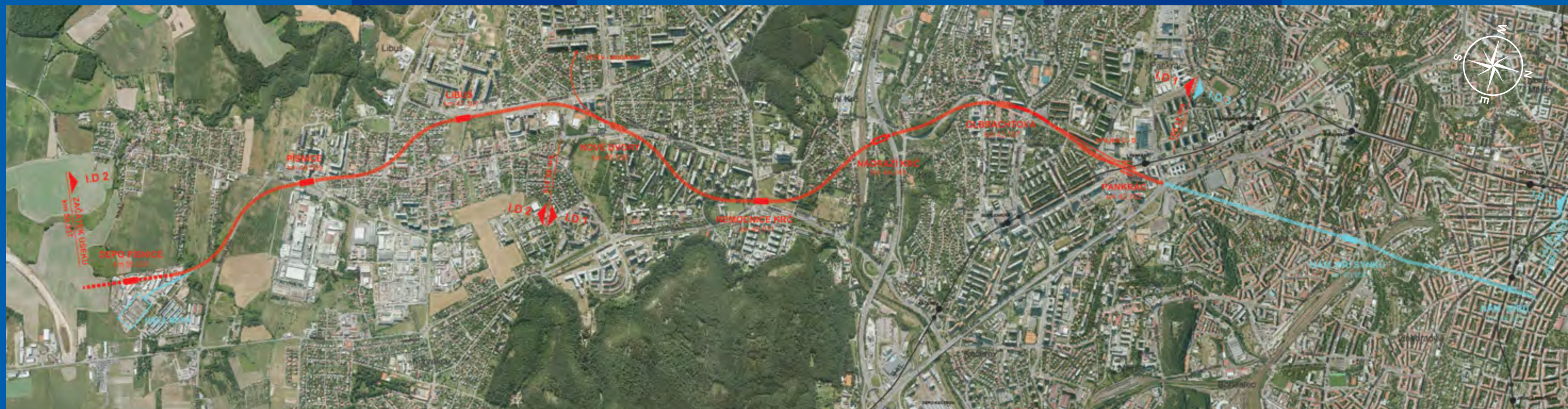
jako zcela samostatný systém s vazbami na stávající síť metra, redukovánými na záležitost přestupů a případně na manipulační propojení k dosažení stávajících opravárenských kapacit.

S tím byly spojeny i úvahy o využití jiného dopravního systému, než klasické metro. Vedle trendu využívání lehkých kolejových, případně i nekonvenčních systémů, k tomu přispěla i skutečnost, že zatížení trasy metra D bude oproti stávajícím trasám nižší. V úvodních fázích přípravných prací tak bylo s klasickým metrem srovnáváno využití lehkého kolejového metra, metra na pneumatikách (systém VAL) a rychlodrážní tramvaje.

Prvořadě vyšší podélný sklon trati, menší poloměry traťových oblouků a nižší nároky na profil tunelů zde byly spojovány s možností optimalizace trasování s maximálním



NÁVRH NÁSTUPISTĚ STANICE NOVÉ DVORY



FOTOMAPA S NAVRŽENÝMI ETAPIZACEMI TRASY METRA D

Pro úplnost je zde nutné připomenout, že ukončení trasy metra D ve stanici Vysočanská obecně nebylo pojmáno jako optimální a v již historických studiích bylo uvažováno i s pokračováním trasy na Prosek a do Letňan. Nejpodrobněji se touto problematikou zabývala „Studie pokračování metra v severní oblasti Prahy“, zpracovaná v roce 1993 DP – Inženýrské služby MHD, závod projekce, ve spolupráci s Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy. Velmi důkladným multikriteriálním porovnáním zde prošla varianta prodlou-

žení trasy metra D do Náměstí Míru – Zálesí, přes v územním plánu podchycený rozsah Náměstí Míru – Nové Dvory, dospěl až k vymezení Náměstí Míru – Písnice, resp. Náměstí Míru – Depo Písnice (v intencích změny územního plánu č. Z 2440/00), samozřejmě s předpokladem realizační etapizace. V některých obdobích byly přípravné práce spojeny i s rozšířením rozsahu úvodního úseku o stanici Hlavní nádraží. Tento záměr ale nakonec nebyl zohledněn v územním plánu, neboť determinoval další směrové vedení trasy a omezil tak jeho variabilitu.

vazby na železnici (Nádraží Krč), zabezpečí redukcí autobusové dopravy, jakož i podchycení vnější autobusové a individuální automobilové dopravy v okrajové části města (Písnice, Depo Písnice).

Směrové vedení základní části trasy metra D a provozní technologie jsou výsledkem dlouhodobého názorového vývoje. Vedle diskuze o trasování zde totiž od počátku sehrávala významnou roli i skutečnost, že nová trasa metra s vlastním depem může být budována

přiblížením stanic k povrchu a souvisejícím snížením investičních a provozních nákladů. Současně byly prověřovány podmínky pro maximalizaci povrchových úseků trasy.

Již v roce 1991 bylo Metroprojektem Praha s poměrně vysokou podrobností zpracováno zadání stavby I.D pro rozsah Zálesí – Náměstí Míru (6,7 km, 6 stanic), samozřejmě ve variantě klasického metra. Pro zajímavost, ve vztahu k přiblížení tehdejšího postavení záměru zde lze uvést, že přípravné práce probíhaly

na základě pokynu k investorské činnosti, vydaného tehdejšími Národním výborem hl. m. Prahy, s původním předpokladem realizace stavby v letech 1994 – 2001 (se zprovozněním úseku v roce 2000). Na základě vývoje však ve skutečnosti následovalo mnoho let jeho dalšího prověřování ve formě různorodých studií.

V zájmu zvýšení dopravní účinnosti byl úvodní úsek trasy metra D následně rozšířen o stanici Nové Dvory. V dané podobě, jako

sedmístaniční, s délkou cca 7,7 km a přestupem na trasu metra C ve stanici Pankrác, byl v roce 1999 potvrzen v Územním plánu SÚ hl. m. Prahy.

V mezidobí do konečného zohlednění této podoby daného úseku trasy metra D v územně plánovací dokumentaci však byla zpracována řada studií, jež se záměr snažily řešit i odlišnými způsoby. V roce 1992 byla firmou ABP (s kooperanty Metroprojekt Praha



STANICE NÁDRAŽÍ KRČ – VIZUALIZACE

a Ateliér DUK) rozpracována a se základní raženou trasou porovnává varianta se stanicemi Náměstí Míru, Nusle, Michle, Kačerov (přestup na trasu C), Zálesí, Nové Dvory. Byla koncepčně směřována na maximalizaci podílu povrchového a mělce založeného vedení trasy s částečným využitím koridoru železniční tratě. Z celkové délky cca 8,8 km bylo dosaženo cca 37% podílu povrchových a estakádových úseků, na nichž však bylo navrženo zakrytí trasy vzhledem k předpokladu využití standardních vozových souprav.

V roce 1993 byl provozní úsek I.D s rozšířeným rozsahem Nové Dvory – Hlavní nádraží prověřen Metroprojektem Praha ve variantách, využívajících lehkých dopravních systémů. Konkrétně se jednalo o automatické metro na pneumatikách systému VAL. Druhou prověřovanou variantou (pracovní název RT) bylo využití tehdy aktuální nízkopodlažní tramvaje RT6 N1 s předpokladem nasazení až třívozových souprav těchto vozidel.

Rovněž zde se projevil určitý snahy o optimalizaci trasování (prvořadě ve vztahu k přiblížení trasy D k železničnímu nádraží Vršovice) a pro oba dopravní systémy byly prověřeny dva koridory. Byl to jednak tzv. koridor „P“

(křížení s trasou metra C ve stanici Pankrác, s depem v Krči) a koridor „K“ (křížení s trasou metra C ve stanici Kačerov, s depem na Kačerově). Na základě specifik prověřovaných dopravních systémů byly trasy mírně odlišné i ve stanovených základních koridorech.

Koridor „P“ pro systém VAL byl vymezen stanicemi Nové Dvory, Zálesí, Krč, Olbrachtova, Pankrác, Nuselská, Náměstí Míru, Hlavní nádraží (v modifikaci s doplněním stanice Štúrova). U varianty RT byla mezi stanice Pankrác a Nuselská včleněna stanice Kloboučnická. Koridor „K“ byl pro VAL určen stanicemi Nové Dvory, Zálesí, Kačerov, Michle, Nusle, Náměstí Míru, Hlavní nádraží. U varianty RT byla stanice Nusle nahrazena dvěma stanicemi – Nádraží Vršovice a Otakarova. Rámcově zde pro oba systémy byla prověřena i možnost ukončení úseku ve stanici Náměstí Republiky s přestupem na trasu metra B.

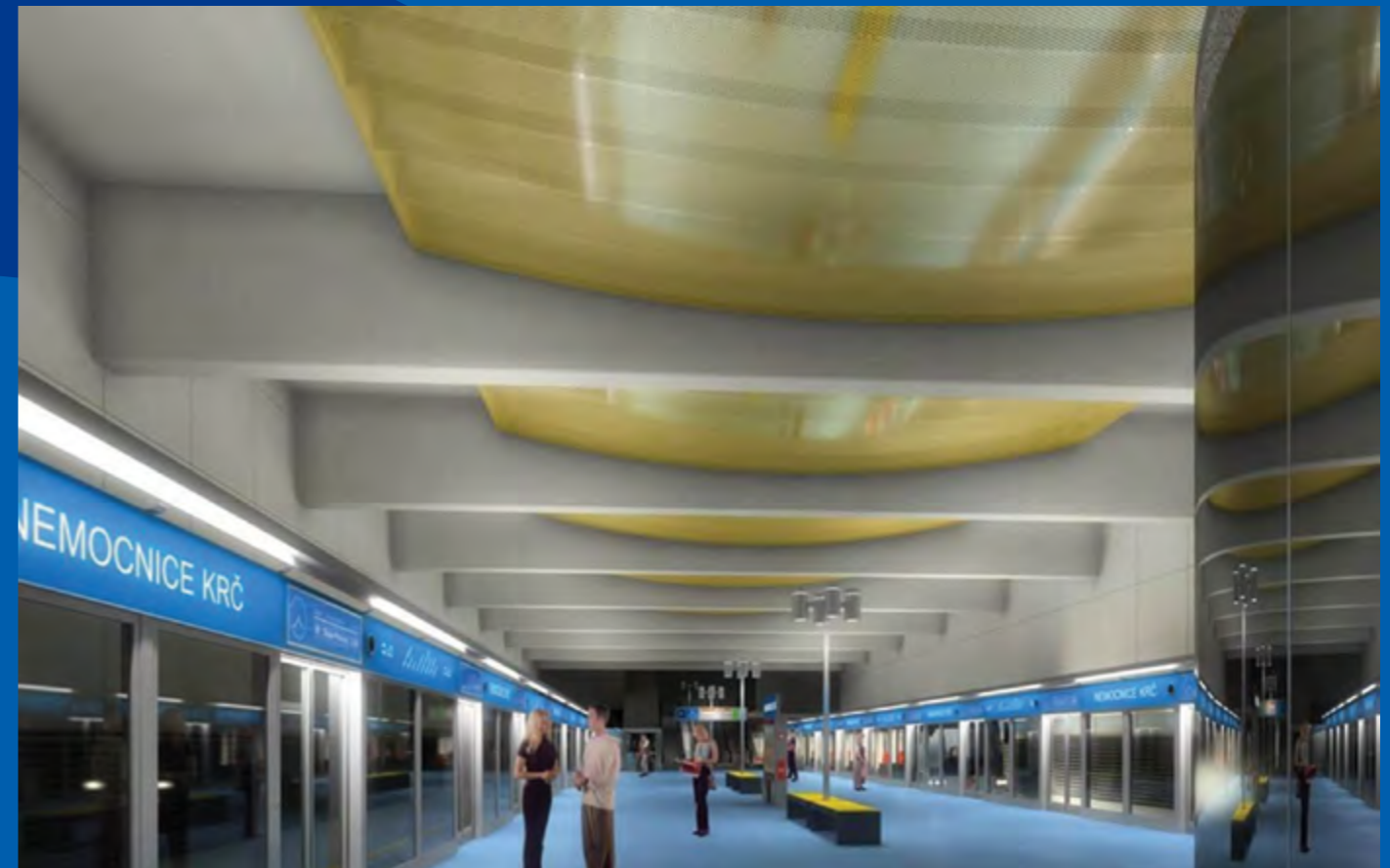
Stavební délka jednotlivých variant se pohybovala mezi 8,9 – 9,6 km, v koridoru „K“ se u systému VAL podařilo dosáhnout 46% podílu povrchového vedení trasy, u systému RT tento podíl činil 54,2%. Investiční náklady systému VAL byly oproti variantě rychlodrážní tramvaje vyšší o více než 80%.

Alternativní vedení trasy metra D s křížením trasy metra C ve stanici Kačerov obecně přinášelo některé dílčí výhody. Po všestranném posouzení problematiky zainteresovanými městskými institucemi však bylo setrváno u řešení s přestupní stanicí Pankrác.

V období do roku 1993 byly rovněž zpracovány samostatné studie provozních úseků metra III.D Náměstí Míru (mimo) – Basilejské náměstí a II.D Nové Dvory (mimo) – Písnice včetně depa Písnice. Došlo také k ověření možností alternativního křížení s trasou metra A ve stanicích Jiřího z Poděbrad, Flora a Želivského, jehož výsledkem bylo potvrzení křižovatkové stanice Náměstí Míru.

V následujících letech však příprava trasy metra D v podstatě nepokračovala, neboť pozornost byla soustředěna na realizaci nového úseku trasy metra B a koncipování preferovaného severního prodloužení trasy metra C za stanici Nádraží Holešovice.

Poměrně intenzivní návrat k řešení problematiky čtvrté trasy pražského metra D znamenal až rok 2001. Prvořadě z důvodu potřeby aktuálních podkladů k vyhlášení nařízení hlavního města Prahy o stavební uzavěře pro trasy



JEDNA Z VARIANT PODOBY STANICE NEMOCNICE KRČ

městské kolejové dopravy došlo k aktualizovanému podrobnému prověření provozního úseku I.D v rozsahu Nové Dvory – Náměstí Míru. Návazné úseky II.D a III.D byly prověřeny pouze rámcově s dodatečným zpřesněním pouze u stanice Hlavní nádraží.

Tato studie základního sedmistaničního provozního úseku o stavební délce 7,47 km vycházela z koncepce klasického metra. Poprvé zde byla variantně rozpracována i modifikace, spočívající v náhradě stanice Zálesí stanicí Nemocnice Krč se souvisejícím prodloužením trasy o zhruba 0,2 km. Daný záměr, spojený s preferencí přímé dopravní obsluhy krčské Thomayerovy nemocnice, se setkal se všeobecnou podporou a v následujících letech došlo k jeho využití.

V roce 2004 byla pozornost opětovně zaměřena na oživení myšlenky lehkého metra. Metroprojektem Praha a Studiem designu a architektury byla zpracována koncepční studie, která pro tehdy preferovaný rozšířený cílový rozsah provozního úseku I.D Písnice – Hlavní nádraží vůči základní variantě klasického metra vyspecifikovala a porovnála 2 subvarianty lehkého metra – povrchovou a podzemní.

Povrchová subvarianta byla založena na kombinaci tunelového a estakádového vedení trasy. Od stanice Hlavní nádraží po stanici Olbrachtova byla navržena jako ražená a přechod Krčského údolí byl řešen estakádou. Další pokračování do Písnice s výjimkou krátkého tunelového úseku mezi stanicemi Nádraží Krč a Zálesí bylo rovněž na estakádě. Způsob vedení trasy navýšil její provozní délku a její část směrovým vedením neodpovídala územnímu plánu.

Podzemní subvarianta lehkého metra v podstatě kopírovala dříve prověřenou trasu klasického metra, do níž však promítla přednosti lehkého metra, vyúsťující především do maximálního přiblížení stanic k povrchu. Upravena byla pouze poloha stanice Hlavní nádraží s přihlédnutím k připravované zástavbě okolí náměstí Winstona Churchilla. U povrchové varianty lehkého metra bylo ve srovnání s klasickým metrem dosaženo snížení investičních nákladů o 13,3%, u podzemní varianty lehkého metra pouze o 3,7%.

Výsledky této koncepční studie se zabývala Rada hl. m. Prahy, která konstatovala potřebu dalšího prohloubení multikriteriálního porovnání základních variant z hlediska vy-

užitelných dopravních technologií a uložila zpracování nezávislé srovnávací studie. Práce na tomto srovnávacím materiálu byly městem svěřeny Inženýrské akademii ČR, společností GRE (Gauß Rail Engineering GmbH & Company) a CWE. Jeho výsledky byly k dispozici v závěru I. čtvrtletí 2006.

Zpracovatelé zde prvořadě využili předpokladů nižších zátěží na trase D oproti stávajícím trasám a maximalizace podélného sklonu u některých subsystémů lehkého metra, na základě čehož vyspecifikovali účelově optimalizované varianty řešení. Materiál tak byl založen na porovnání 4 variant provozního úseku I.D, směrově respektujících územní plán. V zásadě došlo k porovnání klasického metra (pětivozové soupravy, délka nástupiště 100 m), podzemního lehkého metra dle příslušné subvarianty výše uvedené koncepční studie (maximální sklon 60%, nástupiště délky 100 m) a optimalizovaných variant, představovaných klasickým metrem (třívozové soupravy, délka nástupiště 65 m) a lehkým metrem na pneumatikách (maximální sklon 70%, nástupiště délky 65 m).

Na základě provedené analýzy zpracovatel vyhodnotil jako nejvýhodnější variantu



NETRADIČNÍ ŘEŠENÍ PŘEDSTAVOVALA POVRCHOVÁ (ESTAKÁDOVÁ) VARIANTA STANICE ZÁLEŠÍ DLE KONCEPČNÍ STUDIE Z ROKU 2004

lehkého automatického metra na pneumatikách. Výsledek však byl velmi negativně ovlivněn skutečností, že pro zpracovatele byl určujícím výchozím parametrem předpoklad nižších zátěží na trase D. Podrobné porovnávání tak zaměřil na optimalizované varianty (jednoznačně spojené s problémem kapacitních limitů) a charakteristiky obou základních kolejových systémů přiřazoval jen rámcově. Navíc podcenil možnosti využití kolejového systému (zejména v případě vytvoření předpokladů pro zvýšenou stoupavost), jenž má na rozdíl od metra na pneumatikách větší rozvojové možnosti.

Danou studií bylo v podstatě ukončeno přímé porovnávání klasického metra s různými subsystemy lehkého metra. Rada hl. m. Prahy ve svém programovém prohlášení na volební období 2006–2010 determinovala další vývoj ustanovením, že pro trasu metra D mají být preferovány parametry lehkého metra. Později ale došlo ke korekcím tohoto náhledu.

Mimořádná pozornost se však v daném období zaměřila na zcela nový aspekt přípravy realizace čtvrté trasy metra – vytvoření podmínek pro její financování. Jednalo se o dobu spojenou s jednoznačnou preferencí realizace prodloužení trasy metra A za stanici Dejvická, přičemž možnost využití finančních prostředků z evropských fondů na rozvoj sítě metra měla být na základě rozhodnutí vedení města spojena výhradně s tímto záměrem. Tehdejší předpoklad souběžné realizace provozního úseku metra V.A s úvodním úsekem trasy metra D tak vzhledem k limitovaným investičním možnostem města, malé pravděpodobnosti získání státních dotací a problematičnosti využití standardních úvěrů vyžadoval hledání nových možností financování.

Tyto skutečnosti vyústily do návrhu prověřit možnost zajištění zdrojů pro financování vý-

stavby trasy metra D vstupem soukromého kapitálu formou PPP (Public Private Partnership – Partnerství veřejného a soukromého sektoru). Při daném způsobu financování se předpokládala realizace trasy metra D formou „stavby na klíč“ vítězem výběrového řízení. Ten měl zajistit vlastní financování výstavby a následně dlouhodobě zajišťovat i správu, opravy a údržbu trasy, případně i vozidel. Dopravní podnik měl zabezpečovat jen vlastní provoz na trase včetně dispečerského řízení. Související úhrady nákladů soukromému subjektu se měly stát aktuálními až v období provozu na nových úsecích metra.

Pro potvrzení vhodnosti daného způsobu financování trasy metra D bylo poradenské organizaci PRO–SERV (úzce spolupracující s firmami DELOITTE a Metroprojekt Praha) zadáno zpracování „Studie možností financování projektu trasy D pražského metra“ s termínem dokončení v závěru roku 2007. V průběhu prací na studii byly opětovně, často s novými přístupy, analyzovány problémové okruhy (provozní technologie, etapizace atd.), jež byly předmětem studií v předcházejících desetiletích. Klíčová však byla vlastní finanční část studie, podrobně analyzující využití projektu PPP a naznačující zásady pro jeho implementaci.

Vzhledem k negativním zkušenostem s financováním velkých projektů formou PPP byl pro vedení města ve spolupráci s právními firmami a ekonomickými poradci v roce 2009 zpracován „Koncesní projekt na výstavbu trasy D s využitím formy financování pomocí PPP“, dále zpřesňující informace o dané problematice. V dalším období přípravy realizace trasy metra D však již forma financování s využitím PPP nebyla předmětem dalšího ověřování ani jakýchkoliv rozhodnutí a činnosti týkající se financování byly směřovány na možnost získání dotace z evropských fondů.

Výběrová řízení, zabezpečující kompletní přípravu realizace provozního úseku metra I.D. Vítězem výběrového řízení na veřejnou zakázku, týkající se zpracování projektové dokumentace pro územní a stavební řízení včetně výkonu autorského dozoru, se stala společnost Metroprojekt Praha. Ve výběrovém řízení na inženýrskou a poradenskou činnost při přípravě a realizaci stavby metra zvítězila společnost Inženýring dopravních staveb.

Provozní úsek metra I.D Náměstí Míru – Depo Písnice se tak podařilo posunout do pokročilého stadia přípravy. Detailní přiblížení několika posledních let tohoto procesu je však již nad rámec tohoto článku.

Závěrem je nutné připomenout, že blok základních historických údajů o trase metra D vychází z již dříve připravovaných podkladů pro DP kontakt, neboť historie zůstává neměnná. Dané materiály byly v minulosti využity ve zprávách DPP, koncipovaných především pro vedení města. V různém rozsahu byly opakovaně přebírány městskými institucemi a projektovými organizacemi do jimi zpracovávané dokumentace i prezentací. Nelze tak vyloučit, že s některými pasážemi se čtenář tohoto článku již setkal. Terminologie používaná v textu, např. „trasa metra (A – D)“ vychází z názvosloví standardně využívaného v územně plánovací dokumentaci, studiích i v další dokumentaci popisovaného záměru.

KDY A JAK SE RODILA TRASA METRA D

Text: Josef Stehlík
 Vizualizace: Metroprojekt Praha a.s.
 Atelier designu a architektury
 Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček



leden 2018



BÉBÉZETKA V NOVÉM STŘIHU

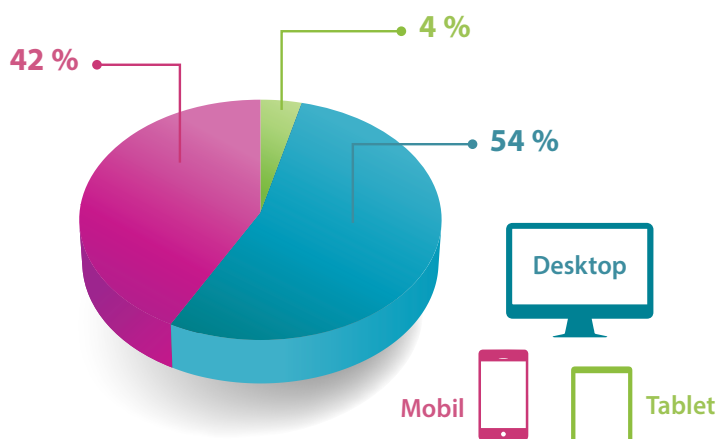
Vyhledávání spojení, jízdní řády a jízdné – to jsou nejčastěji vyhledávané informace na webových stránkách DPP. V uplynulém roce zadalo adresu www.dpp.cz ve svém prohlížeči více než 20 milionů uživatelů a stránky tak atakují průměrnou denní návštěvu 56 tisíc.

Webové stránky plní roli důležitého informačního kanálu, kterým proudí každou vteřinu velké množství informací přímo z provozu. Jedná se například o mimořádné události, které jsou zveřejňovány dispečery pomocí vnitropodnikové aplikace VYMI (Výluky Mimořádnosti) nebo aktuální stav bezbariérových zařízení v metru (BBZ).

Právě aplikace BBZ prošla v roce 2017 aktualizací a nově nabízí možnost výběru konkrétních stanic metra, o nichž chcete být informováni. Služba je poskytována bezplatně na čísla českých operátorů a zaregistrovat se do této služby můžete na adrese www.dpp.cz/registrace.

Trend chytrých telefonů a internetu „v kapse“ se projevuje i v počtu návštěvníků. Téměř polovina návštěv webových stránek je realizována prostřednictvím těchto zařízení a i díky těmto datům z analytického prostředí je možné předurčit budoucí směřování webových stránek DPP.

DETAIL SCHÉMATU S UKÁZKOU INFORMACÍ O STAVU BBZ V KONKRÉTNÍ STANICI METRA (HLAVNÍ NÁDRAŽÍ)



Čísla roku 2017

Celkový počet návštěv:	20 461 203
Průměrný počet návštěv:	56 tisíc za den
Průměrný počet vyhledávání spojení:	2,7 mil. za měsíc
Nejvyšší návštěvnost za den:	85 989 (4. září 2017)

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna a AMD



NEJOBĽIBENĚJŠÍ APLIKACÍ JE DOPRAVNÍ SPOJENÍ

KUPÁTKO, KUPÉ ČI COUPÉ. NEJEN V PRAZE POPULÁRNÍ MAZAČKA MŮŽE MÍT BRZY STEJNĚ SLAVNOU, NE-LI SLAVNĚJŠÍ, SESTRU. NA LINCĚ DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY – STUDIO ANNA MAREŠOVÁ DESIGNERS SE TOTIŽ NA PODVOZKU LEGENDÁRNÍ PRAŽSKÉ TRAMVAJE RODÍ VÝLETNÍ A ZÁBAVNÍ VŮZ S OZNAČENÍM T3 COUPÉ. A MOŽNÁ BUDETE PŘEKVAPENI, KOLIK TOHO MLADÁ NÁVRHÁŘKA NA CESTĚ ZA PRAŽSKÝMI TRAMVAJEMI PROŽILA.

Na veletrhu Designblok byla na podzim poprvé veřejnosti oficiálně představena tramvaj T3 Coupé. Vy jste ale původně měla záměr vytvořit kabriolet...

Zadání původně opravdu znělo na vytvoření obdobně neobvyklé tramvaje, jakou je například mazačka. Jednalo by se o vyhlídkový vůz, jaký známe například z Lipska. Dopravní podnik postupně zjišťoval, jaké je třeba splnit bezpečnostní normy, a tak jsme se v rámci diskusí posunuli ke kupátku, jak vozu T3 Coupé říkáme. Zůstal ale záměr připravit zadní prostor vozu jako otevřený.

Původní záměr na kabriolet vám byl bližší?

Projekt kabrioletu nežil moc dlouho, takže nemohu říct, že by se mi zamlouval víc. A tím, že tento vůz má jen přední dveře, poměrně rychle přišel nápad na kupé, tedy jednodřevovou tramvaj.

Kdo koho vlastně oslovil jako první?

Iniciativa vzešla od Dopravního podniku poté, co si prostudoval moje práce, ale zejména moji bakalářskou práci „Tramvaj pro Prahu“. Koncept kupé vznikl v létě roku 2016, takže to není žádná rychlá akce. Nejprve bylo třeba z naší strany něco předvést a pak začít diskutovat o konečné podobě. Napínavé to bylo v tom, jestli skončíme u návrhů anebo se projekt stane realitou. To, že se tramvaj nyní po té době líbí, je skvělá zpětná vazba.

Kde se u studentky ústecké fakulty umění a designu zrodil návrh pražské tramvaje?

Je to poměrně jednoduché. Narodila jsem se v Praze, mám toto město ráda a jezdím MHD. Moji nejoblíbenější aplikací v mobilu je dopravní spojení, bez něhož nejsem schopná fungovat. A samotné Tě-trojky jsou pro mě ikonou města, k Praze patří, jsou nadčasové. Tak jako lidé spojují double-decker s Londýnem, je to s touto tramvají v Praze.

Na druhou stranu se netajíte kritikou nových tramvajových vozů...

Z pohledu designérky jsem se těšila, až mi na zastávku poprvé přijede tzv. porsche, tedy tramvaj 14T. Vždyť je to krásná práce vytvářet nový vůz pro Prahu, navíc je na co navazovat, což je vždy pro design dobré. Můžete převzít osvědčené věci a koncept dále posunout s využitím nových technologií. A pak přijela tramvaj, která mě rozladila. Nejen exteriérem, ale i interiérem, kde se cestující evidentně necítili dobře.

To byl také jeden z důvodů začít přemýšlet o vlastním návrhu?

Po této negativní zkušenosti jsem kritiku přetavila v tvorbu konceptu podle svých

představ. Začala jsem dotazníkem mezi lidmi, abych odpovědi korigovala s vlastními představami. Zajímala jsem se např. o větrání, povrch a rozmístění sedáček. Ona Tramvaj pro Prahu vznikla v roce 2009 a zachovala si některé Kotěrovovy prvky, jako např. jedno přední světlo. Praha je tak malebná a typická svými uličkami, že se dá propojit historie a současnost, tedy moderní technologie s designem, který k městu patří. Tramvaj je vizitkou města. A pro mě jsou nové tramvaje příliš robustní. Všichni si zvykneme, ale to je právě škoda, že nemáme vozy více vhodné pro toto město. A technické problémy, které vozy zpočátku doprovázely...

Máte dost nastudováno...

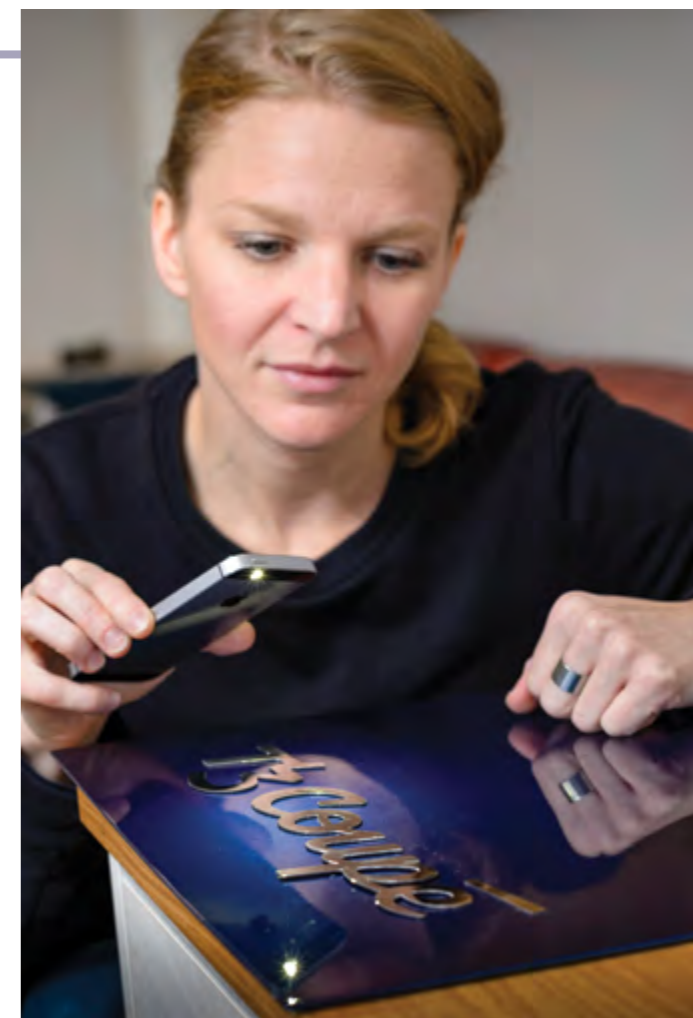
Vůbec jsem nevěděla, jak se tramvaj dělá. Byla jsem proto na návštěvě i v plzeňské Škodovce. Chodila jsem tehdy do čtvrtáku a nevěděla, odkud začít. Víte, že řešíte pojízdnou architekturu a musíte ji pojímat ze všech stran a mít vše v souladu. Chodila jsem se i do vozoven ptát se řidičů, čím a proč se jim jezdí nejlíp, a asi je vám jasné, která tramvaj vyhrála. A nyní díky projektu kupé už třeba vím, jak je náročná údržba nových vozidel v depech. Vidím tu nevyváženost technické a finanční náročnosti oproti tramvajím, která si zaslouží pozornost a přítom dožívá. Tak třeba se nám podaří vytvořit ikonickou tramvaj – bude to sice jen jeden vůz, ale velká pocta Františku Kardausovi.

Model vaší studentské Tramvaje pro Prahu rychle přeparkoval do Národního technického muzea. Nemrzelo vás to?

Je pravda, že doma na ni odezva téměř nebyla, ale já jsem návrh ani s cílem obházet výrobce, sponzory či politiky netvořila. S tramvajím pro Prahu jsem ale vyhrála cenu na bienále v Lublani, kterou jsem přebírala od ministra průmyslu. Řekl mi, že ho mrzí, že nemají v Lublani tramvaje, protože by určitě chtěl tu, kterou jsem navrhla.

Měla vlastně tato tramvaj nějaké označení?

Z anglického Tram for Prague vzniklo TFP a jednička k tomu, jako moje první tramvaj.



PŘI VÝBĚRU MODRÉHO LAKU TRAMVAJE T3 COUPÉ ROZHODLA MJ. I STÁLOST ODSŤINU PO NASVÍCENÍ

Živit jste se ale začala v úplně jiném oboru. Co říkáte tomu životnímu oblouku od tramvaje k erotickým pomůckám a opět k tramvajím? To se určitě nedá napláňovat...

Z dlouhodobějšího hlediska o tom nepřemýšlím tak, že bych plánovala. Ani tu tramvaj jsem neměla v plánech. Ale zajímala mě a při výběru témat pro závěrečnou práci jsem měla nablízku profesora Appla. Tramvaj mi přišla jako případné téma pro diplomku, ale on mě přesvědčil, ať do toho jdu už o dva roky dříve. Vzala jsem si ji tedy jako výzvu, práce na ní bylo hodně a dnes vím, že bych mnohé řešila jednodušeji. Ale o tom je škola, že do toho dáte více energie, než musíte. Na základě tohoto hodně velkého klučíhoho projektu jsem hledala za dva roky opak s tím, že si chci vyzkoušet vedle projektu i tu výrobní část. Já navíc musela ty dodavatele shánět a přesvědčovat.

To byla a je etapa značky Whoop.de.doo. A pak přišla modrá kráska na kolejkách. Mimochodem, modrá barva na pražské tramvajím – to byla odvážná vize...

Kolega Tomáš připravil několik barevných variant a vyšla nám jako vhodná modrá, která navíc ladí s konceptem vozů ve stylu oldti-



VELETRH DESIGNBLOK OŽIVILA EXPOZICE VIRTUÁLNÍ PROJÍŽDKY PRAHOU. SAMOZŘEJMĚ VOZEM KUPÉ

meru. I tato tramvaj má takto působit. Mohli jsme jít do šedých tónů, antracitu, ale modrá je k tomuto tématu nosná a myslím, že v této barvě bude vůz působit subtilně.

Ten originální odstín modré je váš původní nápad?

Ano, vybírala jsem ve firmě dodávající laky dopravním firmám a začínali jsme na 40 tisících odstínech. Bylo to naprosto úžasné, protože výběr spočívá i v simulaci slunečního svitu umělým nasvícením laku, kdy se mění odstín, nebo některé modré např. z fialovější či zezelenají. A tak jsme postupně vyřazovali. Vítězná barva je z mercedesácké řady a už se oficiálně jmenuje T3 Coupé.

Hovořila jste o počtější starému řemeslu v kombinaci s moderními prvky. Jak se to u T3 Coupé potkává?

Původně jsme pracovali s myšlenkou využití původních oken a sloupků i v zadní části. Vypadalo to vtipně, ale nepůsobil to jako celek. Měli jsme snahu tramvaj odlehčit a vznikla tak varianta s novými okny. Vizualita zůstala v tom, že jsou okna velká a otevřená. Vršek zadní plošiny tvoří nová konstrukce a v celku se potkávají původní součásti s moderními prvky. I když rekonstruuje starou tramvaj, od podvozku nahoru stavíme tramvaj zcela novou.

V čem teď aktuálně spočívá vaše práce?

Je uzavřený návrh koncepce designu, v interiéru se nám vyjasňují prvky a čekáme na

výkresy z konstrukční kanceláře, a pak do detailů řešíme jednotlivé prvky. Sedáváme na tříhodinových schůzkách a říkáme si, jak řešit vnitřní obložení, osvětlení, podlahu a spoustu dalších prvků. Jedna věc je papír, ale při samotné realizaci se může leccos pozměnit.

Máte po ruce nějaký příklad debat?

Třeba – za řídicím měl být rozvaděč, z čehož jsem rozhodně nadšená nebyla. Našlo se ale



AUTOŘI POJALI VIDEO JAKO ZÁŽITEK Z ANIMAČNÍ JÍZDY PRAHOU, PŘI KTERÉ MJ. NA KŘÍŽOVATCE DÁVÁTE PŘEDNOST VOZU T3 COUPÉ

řešení a můžeme pro něj využít místo po neexistujících dveřích a schodech, takže může zůstat skrytý v podlaze. V zadní části třeba řešíme přídavný rám se sklem, aby tramvaj mohla jezdit i v zimě, a řešíme také topení. Čekají nás další detaily a další diskuse, třeba o podobě kabiny řidiče. A tak jdeme krůček po krůčku. Je to vždy o kompromisech a také o argumentech – na miskách vah zvažujeme

technická pravidla, funkční výhody a finanční nákladnost apod. Design se musí nejen líbit, ale lidé se v tom prostředí, navíc funkčním, mají cítit dobře.

To je běh na dlouhou trať a zářijová výstava v Berlíně se mi zdá jako šibeniční termín...

Mně také. Čekají nás formy na skla mimo jiné... K těm nás mimochodem přivedl historický výletní autobus RTO se střešními okny. Ale inspirace byla i v tramvajích T1 – barový pultík vychází z místa, kde se prodávaly jízdenky. Jinak v první části budou známé sedačky od Miroslava Navrátila, ale v bílé barvě, v zadní části pak sklopné sedačky.

Váš stánek na Designbloku zaujal mimo jiné promítáním virtuální reality z jízdy kupátkem...

Tam je zajímavé, že se nejednalo o fotorealistické prostředí, ale animaci. Chtěli jsme lidem přenést do brýlí zážitky z jízdy, ne ukazovat technické parametry – tady je půdorys, tady bude to či ono. To mi přišlo málo, proto jsme přišli se zážitkem z jízdy a zároveň ukázali vůz zvenku, což se stalo na křižovatce, kdy před vámi kupé projíždí. Hodně mě na tom bavilo, že jsme to podpořili zvuky a hudbou přímo na míru.

Můžete nám představit tým vašeho studia?

Vedle slečen z produkční části jsou tu kreativci – Tomáš Chudil, Michal Pražský a Jiří Toman, můj spolužák a autor loga T3 Coupé i Whoop.de.doo. Většinou vám škola přivane lidi, protože už tam máte s nimi spolupráci oťukanou. Michal šel v Ústí do právku, když já končila, ale potkali jsme se a jsem ráda, že je

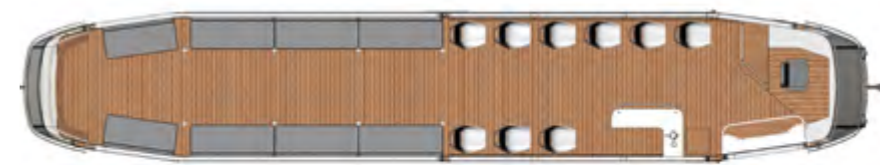
Anna Marešová (*1980)

je produktová designérka zaměřující se na průmyslový design. Vystudovala produktový design na Fakultě umění a designu na univerzitě v Ústí nad Labem a University of Derby. Za svou bakalářskou práci Tramvaj pro Prahu získala řadu ocenění – obdržela cenu Národního technického muzea, Excelentní studentský design 2009 a prestižní cenu na Biennial of industrial design v Lublani, kde obdržela cenu za nejlepší studentskou práci. Její diplomová práce Whoop.de.doo – sada erotických pomůcek pro ženy – získala hodně pozornosti v médiích. Byla oceněna Národní cenou za studentský design 2011, Exit design 2011 a byla hodnocena jako prototyp roku magazínem Dolce Vita. Anna byla dvakrát nominována na Czech Grand Design v kategorii objev roku. V roce 2012 založila vlastní studio Anna Marešová designers, ve kterém spolupracuje s několika svými kolegy. V současnosti se věnuje udržitelnému designu a svojí značce Whoop.de.doo. Její práce se objevily na výstavách v Praze, Londýně i New Yorku. Projekt T3 Coupé získal na 19. ročníku veletrhu Designblok speciální cenu za mimořádný počin mimo kategorii.

zaměřen na dopravní design. A Tomáše jsem poznala jako členka poroty a je autorem skic a kreseb domů v animaci jízdy kupátka. Ráda si vyslechnu jejich názory a pak nad tím diskutujeme, protože kdyby to tak nebylo, asi by to nebavilo mě ani je. A v projektu tramvaje má každý z nich svůj výrazný podíl. Řešili jsme třeba přítomnost spřáhla a bylo třeba se o tom v týmu podrobně ze všech stran pobavit. Člověk se posouvá někam po konzultaci s druhými, ne tím, že protlačí svoje ego. Na animaci jsem oslovila s animátory z Brainz, hudbu dělal Martin Tvrdý. A k tomu točím o celém projektu dokument, na němž spolupracují Klára Jakubová a Martin Bražina.

Vášim krédem je udržitelný design. Jak tento pojem chápat?

Udržitelný design byl tématem mé disertační práce. Pro mne to představuje udržet technologie a výrobu lokálně, snažím se tedy zakázky udržet v Čechách. Víme, že se výroby hrnuly na východ a díky času a množství se Čína dostala dopředu i v technologiích. Ale jak jsou dobří kopírovači, tak jim chybí vlastní invence, zatím. U nás se vždy vyrábělo a jsem ráda, když se v některých odvětvích tak stále děje. A za druhé se snažím produkty tvořit šetrně. I v rámci značky Whoop.de.doo pracuji s menšími sériemi a poptávka je pak větší nad nabídkou. V závěru své disertační práce jsem si položila otázku, jak můžu jako designér přispět této planetě. Moje odpověď je, že často tím, že některou věc ani nenavrhnou.



PRACOVNÍ VERZE POHLEDU SHORA DO VOZU T3 COUPÉ



ANNA MAREŠOVÁ ZVE ČTENÁŘE DP KONTAKTU KE SVEZENÍ V NOVÉM KUPÁTKU

Jak to chápat?

Podle mne se vymyšlejí zbytečnosti, často produkty jen pro byznys. Takže můj příspěvek životnímu prostředí je takovou zakázku odmítnout. Viděla jsem zlepšovák na odhnutí peřiny. Máme silikonové obaly na krabičky cigaret, specializované boty na všechno. Mnoho z toho je pro mě nepochopitelné, extrémní, zbytečný. Přijde mi užitečnější nepřidat do této hromady další věc.

Myslíte, že bude mít kupátko v budoucnu sestru?

Uvidíme, ukáže to průběh výstavby této tramvaje. Podle ohlasů na Designbloku jsem si řekla, že to na sestru možná vypadá. Ale to je daleko a nemůžu mluvit za Dopravní podnik, jakožto realizátora a investora.

Té-trojky, které máte ráda, v Praze ubývají. Cítíte tedy, že zachováte nějaký fenomén?

Určitě ano. Možná mě to už dnes baví víc,

než dělat novou tramvaj. Jak chodíme do vozovny a hledáme staré prvky, dělá mi radost, když se ta či ona součástka fyzicky objeví na kupěčku. Naposledy jsme řešili umístění blinkrů a pozičních světel a při tom řešení nám napomáhá že nejde o rekonstrukci, tedy o přesnou kopii T3. Zachováváme duch původní tramvaje s respektem k novým normám. Obrazně, neutíkáme k hranatým blinkrům. Budu hodně napjatá, třeba ve fázi laku. Konstrukčně velký zásah jsou okna a očekávám to při realizaci jako jeden z oříšků.

Máte oblíbený dopravní prostředek?

Určitě je to mazačka. Když ji potkám, tak si řeknu, že budu mít dobrý den. Ona je sama o sobě srandovná, takže pohled na ni vás rozesměje. Je skvělý, že tato věc baví mladý i starší. Ale i další Té-trojky jsou zajímavé – cvičné vozy, pluky – všechny to v Praze odmakají a díky tomu tady musejí zůstat. ■

Text a foto: Václav Studnička



SEVEROZÁPAD HLÁSÍ SEČTENO

NAJÍT TO SPRÁVNÉ „OKÉNKO“ V POMYSLNÉM KALENDÁŘI VŠECH PLÁNOVANÝCH I NEPLÁNOVANÝCH UDÁLOSTÍ V PROVOZU PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY A VTĚSNAT DO NĚHO REALIZACI PŘEPRAVNÍHO PRŮZKUMU TAK, ABY JEJÍ TERMÍN, OBVYKLE PEVNĚ UKOTVENÝ JIŽ 2 MĚSÍCE DOPŘEDU, MĚL MINIMUM Oponentů, JE POKAŽDÉ VELMI OBTÍŽNÉ.

V rámci spolupráce DPP a organizace ROPID při sledování zatížení sítě Pražské integrované dopravy se uskutečnil v polovině

října 2017 přepravní průzkum 25 městských (včetně 3 školních linek) a 14 příměstských autobusových linek PID, obsluhujících seve-

Průzkumu se účastnilo 239 studentů a žáků SPŠD. Zaměstnanci DPP a ROPID odpracovali celkem 210 směn.

rozápadní oblast hl. m. Prahy včetně přilehlé části Středočeského kraje.

Přepravní průzkum vycházel z potřeby pravidelného sledování zatížení sítě PID a z požadavku na zjišťování aktuálního stavu potřebného k projektování veřejné dopravy na území hl. m. Prahy a okolí, jehož cílem je optimální sladění přepravní nabídky s poptávkou.

Rozsah průzkumu byl stanoven v souladu s předchozími průzkumy městských linek řady 100 a 200 od 6 do 20 hod. a příměstských linek řady 300 v celém rozsahu provozu (linky řady 400 nebyly do průzkumu zahrnuty). **Cílem sčítání bylo získat zátěže jednotlivých úseků a hodnoty obrátu cestujících v jednotlivých zastávkách.**

Vzhledem ke značnému rozsahu a s ohledem na omezené personální kapacity byl prů-

zkum rozdělen a připraven do 3 pracovních dnů. Převážná část pracovních směn byla realizována ve středu 11. října 2017. Na úterý 10. a čtvrtek 12. října připadla menší část zejména večerních směn v časovém rozsahu 17 až 20 hodin.

Průzkum byl připraven a organizačně zajištěn zaměstnanci oddělení Dopravně-provozní podpora DPP a zaměstnanci Odboru kvality služby organizace ROPID. Personálně byl průzkum zajištěn zaměstnanci všech úseků DPP, dále zaměstnanci organizace ROPID a studenty SPŠD. Pro účastníky průzkumu byly vydány „Pokyny pro sčítače“ s metodikou průzkumu a v jejich smyslu proběhlo zaškolení.

Účastníci průzkumu sledovali počet cestujících ve voze po odjezdu ze zastávky



a nástup cestujících na každé zastávce (výstup byl následně dopočítán ASW PRŮZKUMY). Údaje byly zapisovány do předem připravených formulářů s předtištěnými údaji (rozsah průzkumu pro danou směru, linka a pořadí, seznam zastávek pro oba směry, časové údaje plánovaných odjezdů z nástupních zastávek) a s kolonkami pro zápis časového údaje odjezdu autobusu z každé zastávky, počtu nastupujících osob a počtu osob ve voze po odjezdu ze zastávky. Počet osob sčítači zapisovali ve skutečných hodnotách, kódy pro odhad obsazenosti nebyly použity.

Vzhledem k odlišnému charakteru linek 100 a 119 ve srovnání s ostatními linkami Pražské integrované dopravy byl průzkum na těchto linkách realizován již v září 2016 tak, aby se do sčítání cestujících promítla letní turistická sezóna.

Průběh průzkumu byl ovlivněn těmito událostmi:

- nepravidelnost na linkách 107, 147, 340 a 350 v ulici Podbabská od 07:15 do 09:30 hod. v důsledku silné IAD (zpoždění až 15 min.);
- nepravidelnost na lince 176 v ulici Holečkova v době od 9:30 do 11:00 hod. z důvodu silné IAD v důsledku dopravního omezení (zpoždění až 25 minut – dispečerské řízení);
- nepravidelnost na lince 180 v ulici Patočkova v době od 17:00 do 20:00 hod. z důvodu silné IAD (zpoždění až 15 minut).

Výše uvedené události neměly zásadní vliv na výsledky průzkumu.

- nepravidelnost v provozu na linkách 108, 191 a 225, kde měřená jízdní doba mezi zastávkami Vlastina a Divoká Šárka v některých dnech dosahovala až 25 minut, způsobila ve zmíněném období prodloužení jízdních dob i v návazných a protilehlých mezizastávkových úsecích.

Uvedené dopravní situace neměly zásadní dopad na průběh celého průzkumu.

Vyhodnocení průzkumu bylo provedeno v následujícím rozsahu:

- zatížení po linkách ve sledované části autobusové sítě
- rozbor zatížení zastávek a úseků
- přehled provozu na linkách
- porovnání skutečného průběhu provozu s plánem, tj. ve vztahu k jízdnímu řádu, a to zejména:
 - přepravní poptávky a nabídky
 - intervalu
 - pravidelnosti provozu

Pro úroveň nabídky byly zvoleny standardy kvality PID používané pro přepravní špičky pracovních dnů:

autobus standardní Sd, SdN 60 osob
autobus kloubový Kb, KbN 90 osob
midibus MdN 40 osob

Na všech 39 sledovaných autobusových linkách bylo přepraveno od 6:00 do 20:00 hod. celkem 207781 cestujících, z toho bylo v tomto období přepraveno 24949 osob na příměstských linkách řady 300. V celém rozsahu provozu bylo na linkách řady 300 přepraveno celkem 27932 osob.

Děkujeme všem účastníkům průzkumu za jejich zodpovědný přístup, který umožnil získat kvalitní data z autobusového provozu pro další zvyšování kvality služeb poskytovaných cestujícím veřejnosti. Těšíme se na spolupráci při dalších průzkumech.



SMĚR TAM	Výstup	Nástup	výstup / nástup	
Zastávka				
Dejvická	0	8378		8378
Čínská x	318	494	318	494
Nádraží Podbaba	507	1445	507	1445
Hydrologický ústav x	171	55	171	55
V Podbabě x	210	150	210	150
Roztocká x	168	69	168	69
V Sedlci x	152	46	152	46
Kamýcká	1336	169	1336	169
Zemědělská univerzita	6415	288	6415	288
Internacionální	504	138	504	138
Suchdol	1402	0	1402	0

Vybrané spoje linky mají v daném směru variantní průběh

SMĚR ZPĚT	Výstup	Nástup	výstup / nástup	
Zastávka				
Suchdol	0	1130		1130
Internacionální	163	788	163	788
Zemědělská univerzita	135	6960	135	6960
Kamýcká	163	1278	163	1278
V Sedlci x	73	135	73	135
Roztocká x	61	95	61	95
V Podbabě x	186	223	186	223
Hydrologický ústav x	152	126	152	126
Nádraží Podbaba	1932	659	1932	659
Čínská x	405	179	405	179
Dejvická	8262	0	8262	0

UKÁZKA ROZBORU ZATÍŽENÍ PODLE ZASTÁVEK:
LINKA 107 VE STŘEDU 11. 10. 2017 OD 6:00 DO 20:00 HOD.

KOTLÁŘKA MÍSTEM PŘÍJEMNÉHO SETKÁNÍ

JE TO ROK, CO ZAČAL DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY POJMENOVÁVAT TRAMVAJE 15T PO VÝZNAMNÝCH OSOBNOSTECH Z HISTORIE PODNIKU, ALE TAKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. OD 13. ČERVNA LOŇSKÉHO ROKU NESE JEDNA Z NICH JMÉNO NĚKDEJŠÍHO KOŠÍŘSKÉHO STAROSTY MATĚJE HLAVÁČKA, KTERÝ NECHAL VYBUDOVAT TRAMVAJOVOU TRATĚ SMÍCHOV – KOŠÍŘE. INFORMACE V DP KONTAKTU ODSTARTOVALA SÉRII KONTAKTŮ A SETKÁNÍ.



RODINNÉ FOTO POTOMKŮ MATĚJE HLAVÁČKA Z 13. ZÁŘÍ 2017 NA KOTLÁŘCE U TRAMVAJE 9397, KTERÁ NESE JMÉNO JEJICH PRA (PRAPRA) DĚDEČKA. ZLEVA KAMIL HOŘEJŠ S MANŽELKOU, MATĚJ, MILADA A JAN HLAVÁČKOVÍ, MILADA CORVINOVÁ, KLÁRA VALOVÁ S MANŽELEM A DĚTMI.

Krátký článek si přečetl Radan Kukul, který následně na technického ředitele DPP směřoval otázku, proč se křtu tramvaje ve smyčce Kotlářka nezúčastnil nikdo z potomků Matěje Hlaváčka. Žádný kontakt na potomky jsme ale neměli a nevlastnil ho ani Pavel Fabini, historik městské části Praha 5, který vloni připravil výstavku věnovanou Hlaváčkově a také brožuru, která byla v červnu vydána.

Následoval kontakt autora těchto řádek s Radanem Kukalem a po několika dnech jsme měli v rukou telefonní číslo na Jana Hlaváčka, pravnuka významné košířské osobnosti. Jan Hlaváček byl potěšen pojmenováním tramvaje a vznikl tak nápad uskutečnit setkání potomků, což se podařilo ve středu 13. září 2017 na Kotlářce.

„Čekal jsem, že u tramvaje bude pouze Jan Hlaváček, uděláme fotku a půjdeme,“ vzpo-

míná **archivář DPP Pavel Fojtík**, který byl v roce 2002 v kontaktu s paní Jungwirthovou, jednou z pokračovatelek rodu. Bohužel ta v témže roce zemřela, a tak po kontaktech na rodinu se slehla zem.

Jaké bylo překvapení, když jsme na Kotlářkou před devátou dorazili. Na místě se sešli tři pravnucci Matěje Hlaváčka; již zmiňovaný Jan Hlaváček s manželkou, Milada Corvinová a její bratr Kamil Hořejš s manželkou. Prapravnuky zastupovali jmenovec Matěj Hlaváček (syn Jana) a Klára Valová (dcera Milady Corvinové) s manželem. Nejmladší generaci rodu zastupovali prapravnuci Tobiáš a Matyáš Valové.

Osobní vzpomínky na Matěje Hlaváčka už samozřejmě nikdo z potomků nemá, neboť jeho život skončil tragicky v roce 1897. Jan Hlaváček ale přinesl knihu Opička z Klamovky, kterou v roce 1948 vydalo nakladatelství Vyšehrad

a napsal ji Oldřich Hlaváček, syn Matěje Hlaváčka, jako vzpomínku na dny strávené nejen v parku na Klamovce. Matěj Hlaváček Klamovku koupil a rozvíjel ji jako významné výletní místo za Prahou, pro dobrou dopravu na Klamovku nechal vybudovat i tramvajovou trať.

Setkání nad odkazem košířského starosty to zřejmě nebylo poslední. „Když jsem procházela náš domek, tak jsem narazila na některé články a fotografie s pradědečkem. Už jsem je chtěla vyhodit, ale nestalo se, a tak se nad tím s rodinou budeme muset sejít a probrat to,“ doplnila **pravnučka Milada Corvinová**. Některé historické materiály má k dispozici i Jan Hlaváček: „Některé papíry jsem využil k mulčování a o několik let později jsem je našel na poli, tak jsem opět sebral a uložil, k velkému poškození našťěsti nedošlo,“ doplnil. Minimálně kopie cenných dobových materiálů potom zamíří i do archivu DPP.

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Před padesáti lety, druhý lednový den roku 1968, zahájila formálně činnost nová opravná tramvaj. Slovo „formálně“ je na místě, protože v novém areálu v Hostivaři ještě zdaleka vše nebylo hotovo. Naše fotografie nám ukazuje, jak to vypadalo na stavbě 1. října 1965. Pokud se neorientujete, tak se díváte do míst, kde dnes stojí tzv. sociální přístavek, tj. administrativní budova. V pozadí za halou je částečně vidět rozestavěná měnárna.



Před 85 lety přijely první tramvaje po nové trati vedoucí k branickým ledárnám, kde pro ně byla zřízena dvoukolejná smyčka. Fotografie ukazuje, jak to na stavbě vypadalo někdy na podzim 1932, kdy se zde pokládaly koleje. Dnes to tu vypadá zcela jinak. Snímek byl pořízen na skleněný negativ formátu 18 x 24 cm.



Ti starší asi snadno poznají Národní třídu, kde hned v sousedství Národního divadla stávaly tzv. Chourové domy. Vlevo vzadu je částečně vidět dodnes stojící kostel sv. Voršily. Na fotografii je zachycen průběh rekonstrukce (rozšíření) podjezdu Divadelní ulice pod Národní třídou v roce 1956, při které musely být na několik měsíců tramvajové koleje provizorně vyzdvíženy a podepřeny, aby byl co nejméně narušen provoz.



Takový byl zájem o návštěvu zoologické zahrady. Fotografie byla pořízena někdy kolem roku 1950 na Pelc-Tyrolce, kde se přestupovalo z tramvají na autobusovou linku J, která odtud k zoo jezdila. Jistě není bez zajímavosti spořádané stání ve frontě. Originální negativ je skleněný, ale má již malý rozměr, jen 6 x 9 cm.

Když se v říjnu 1925 zahajoval slavnostně provoz na druhé pražské autobusové lince, označené písmenem B, akteři události se nechali vyfotografovat v dnešní Vnislavově ulici pod Vyšehradem. Tedy před dnes památkově chráněnou Sequensovou vilou, kterou v roce 1912 navrhl architekt Otakar Novotný. Šestý zleva v ústřední skupince stojí předseda správní rady Elektrických podniků Ing. Eustach Mölzer.



MUZEJNÍ PRAGOVKA ROSTE DO KRÁSY

TROLEJBUS PRAGA TOT č. 303 z r. 1936



Na třech snímcích je zachycen tentýž trolejbus Praga TOT č. 303 v proměnách času: v roce 1936, 1994 a v prosinci 2017.

Jde o první a také jediný dochovaný vůz z celkem 12 kusů trolejbusů vyrobených firmou Praga. Před 82 lety zažil zahajování trolejbusové dopravy v Praze, po kterém byl 23 let v provozu, čímž se řadí do skupiny nejdéle provozovaných trolejbusů v Praze vůbec.

V další životní etapě už mimo DPP byl používán jako sklad všeho možného, nebo třeba i jako prasečí chlívěk, či stál jen jako vybydlený vrak v krajině. Nyní už vypadá, jako by měl pomalu vyrazit na trať. Zdání však klame, práce je na voze ještě mnoho. Přesto je už znát, že z něj bude po dokončení náročné renovace historicky cenný exponát. ■

