



NOČNÍ FOTOLOV V METRU
PROBÍHÁ INVENTURA. DVEŘE OTEVŘENÉ
NEŽ STAČÍTE ŘÍCT – INFOCENTRUM



Zastavte se pro čtení v Infocentrech DPP

DP kontakt exklusivně
v Infocentru Můstek
ZDARMA

Výroční brožury

- 90 let vozovny Pankrác
- 40 let tratě A pražského metra
- 80 let vozovny Motol
- 40 let Centrálního dispečinku MHD
- 50 let Opravny tramvají

jednotná
cena
40 Kč

Výroční plakáty pražských autobusů, elektrických tramvají a vozů metra

30 Kč

Autobusy,
tramvaje
Formát: A1

30 Kč

Metro
Formát: A2

Aktuální nabídku a otevírací doby na:
www.dpp.cz/infocentra

 **Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

OBSAH 9 / 2018

DP
kontakt

AKTUÁLNĚ

- 4 Z DVORANY STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY
5 – 7 AKTUÁLNĚ
8 TRVALÉ ZMĚNY PID OD 1. 9. 2018

PROJEKT

- 9 – 11 PROBÍHÁ INVENTURA. DVEŘE OTEVŘENÉ

DPP V SÍTI

- 12 – 13 PODZIM SE BLÍŽÍ A S NÍM ZÚČTOVÁNÍ S T3 COUPÉ

REKONSTRUKCE

- 14 VINOHRADSKÁ PO PRVNÍ ETAPĚ
15 – 17 PŘEŽIJE ROK 2050?

FOTOREPORTÁŽ

- 18 – 19 NOČNÍ FOTOLOV V METRU

TECHNIKA

- 20 – 21 NA STAVBU I DO ULIC ANEB NOVÉ PŘÍRŮSTKY
V AUTOPARKU

PEL MEL

- 22 Z ČESKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

VÝROČÍ

- 23 – 25 STRAŠNICE: NAROZENINY S ČÍSLOVKOU 110

BEZPEČNOST

- 26 – 27 OD TEORIE K PRAXI DŘÍV NEŽ ŘEKNETE
– INFOCENTRUM
28 – 29 POLICEJNÍ ZÁKROKY V MHD

KALEIDOSKOP

- 30 – 31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 32 – 33 TRAMVAJE BEZ TROLEJÍ NEBO I BEZ KOLEJÍ?
34 KULTURA / SOUTĚŽ
35 KŘÍŽOVKA O CENY

Obálka: Pracovnice Infocentru DPP Anna Mikloš, Klára Víšková a Adéla Černá
Foto: 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, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová,
Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Cabelka, Martin Doubek,
Miroslav Grossmann, Zora Karmazin Blümllová, Soňa Kemrová, Jaroslav Kristen,
Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 31. srpna 2018
NEPRODEJNÉ

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

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



9



14



18



20



23



Foto: Anna Kettnerová



Foto: Jakub Šurovský



Foto: Zdeněk Bek

Z DVORANY STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY



Text: Jan Šurovský

V sobotu 25. srpna 2018 vypravila vozovna Střešovice na **linku 41, pořadí 2, vůz T1 ev. č. 5002**. Zájem o svezení byl značný, ačkoliv bylo avízo veřejnosti dáno na poslední chvíli, tj. v momentu, kdy bylo jasné, že úmorná letní vedra polevila.

Vůz T1 na lince 41 není úplným nováčkem, protože je dlouholetým zvykem jej vypravit vždy na konci sezóny, tedy 17. listopadu, a to současně i s vozem T3 ev. č. 6102.

Hned následující sobotu, 1. září 2018, došlo ke změně ve vypravení **linky 23**. Od tohoto data se do vypravení zapojila vozovna Střešovice, která nyní denně vypravuje jedno pořadí, jmenovitě hned to první. Návrat pravidelného provozu nastal přesně po 28 letech od oficiálního ukončení provozu, byť poslední pravidelný vlak (konkrétně vůz ev. č. 7098) vyjel na lince 57 už 29. srpna 1992.

První den obnoveného provozu byla vypravena **souprava vozů T3 ev. č. 6892 + 6921** (rok výroby 1974), jejíž zadní vůz (6921) byl v období 1976 – 1978 a 1981 – 1984 kmenově střešovický. Vypravení této soupravy na pravidelnou linku je také velkým návratem, neboť právě tento vlak ukončil provoz vozů T3 na pravidelných linkách 19. prosince 2011. Tato souprava byla následně převzata do Střešovic, kde byla bez většího využití deponována téměř 7 let před halou vozovny, což se negativně projevuje zejména na špatném stavu střechy obou vozů.

Doufejme, že tyto zcela poslední klasické „Té-trojky“, které DPP vlastní a které již v lednu oslaví 45 let existence, čeká mnoho úspěšných kilometrů na lince 23 a následně i pořádná ozdravná kúra.

Poslední novinka ze Střešovic je spíše kosmetického rázu, leč nesmí v našem výčtu chybět. Pražské Muzeum MHD se totiž dočkalo svého loga, s jehož podobou se budete v následujících letech setkávat.

Na první pohled nečitelná spodní fotografie zve k prohlídce Muzea MHD, které má letos otevřeno do neděle 18. listopadu. Je na ní dobově koncipovaný interiér tramvajového sněhového pluhu ve stavu, v jakém se v podobě zahradní chatky vloni do Střešovic, zejména zásluhou předčasně zesnulého Jana Arazima, dostal.



Foto: Petr Ludvíček

OTEVÍRÁ SE ZÁZEMÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU!

Jak se řídí metro? Je těžké couvat s tramvají? Kolik váží autobus? Opravdu jsem v tom zrcátku špatně vidět? Pokud chcete znát odpovědi na své otázky, navštivte náš letošní Den otevřených dveří, který proběhne v depu Zličín, vozovně Motol a garáži Řepy, a to v sobotu 22. září 2018 od 10 do 16 hodin.

V rámci Evropského týdne mobility se tak zpřístupní zázemí Dopravního podniku všem příznivcům dopravy, kteří tak nahlédnou do zákulisí největšího městského dopravce. Těšit se samozřejmě můžete na známé dopravní prostředky, ve stínu však nezůstanou ani ostatní formy podpory provozu. Kompletní informace o bohatém programu naleznete na www.dpp.cz/dod (zb)



Foto: Petr Hejna

AUTOBUS SOR NB 12 EURO VI STEP C V OVĚŘOVACÍM PROVOZU



Foto: Zdeněk Bek

lažních autobusů Dopravnímu podniku, uzavřené s vítězným uchazečem, tedy společností SOR Libchavy, bylo možné od 25. července do 30. srpna 2018 spatřit v ulicích hlavního města autobus SOR NB 12 v provedení Euro VI Step C. Jedná se o první tzv. předsériový kus vyrobený v souladu s technickou specifikací DPP. Smyslem jeho vypravení do provozu na standardní linky MHD bylo ověření očekávaných provozních vlastností a sběr poznatků či připomínek zejména od samotných řidičů. Získané závěry budou dále konzultovány s výrobcem za účelem provedení dílčích úprav a odstranění případných nedostatků. (mh)

Na základě smlouvy o výpůjčce, která tvoří nedílnou součást rámcové smlouvy na dodávku až 300 standardních nízkopod-

NOVÉ KOLEJE U NÁRODNÍHO MUZEA



Foto: Zdeněk Bek

Dopravní podnik dokončil realizaci nového úseku tramvajové trati ve Vinohradské ulici mezi historickou a novou budovou Národního muzea. Tento úsek zatím není napojen na stávající kolejovou síť, jedná se však o důležitý základ pro budoucí novou tramvajovou trať. Nový úsek přibližně 70 metrů přímých kolejí byl položen v předstihu proto, aby se

předešlo nutnosti budoucích stavebních prací v místě, které se letos kompletně upravovalo včetně inženýrských sítí v rámci probíhající rekonstrukce Národního muzea.

DPP v současné době zajišťuje projektovou přípravu pro napojení tohoto úseku na tramvajové tratě ve Škréťové a Vinohradské ulici. Záměry koordinuje s koncepčními požadavky IPR hl. m. Prahy i se záměry TSK hl. m. Prahy. Po napojení úseku na tramvajovou síť se uvažuje o zřízení kolejové spojky. V příštím čísle se budeme této tramvajové trati věnovat podrobněji. (ZdR)

Testování antikolizního systému

V areálu Ústředních dílen Hostivař probíhají v současných dnech první testy antikolizního systému tramvají, jehož hlavním úkolem je jediné: zabránit tramvajovým nehodám v pražské dopravě. Ve spolupráci s ČVUT a společností Protran Technology probíhá testování na tramvajích typu T6A5, na kterých se plně ověří funkčnost systému, následně dojde k rozšíření i na jiné vybrané typy.

Systém funguje na principu směrových antén a komunikačním přenosu krátkých datových zpráv mezi jednotlivými vozidly. Podle nastavených kritických parametrů pak toto zařízení vyhodnocuje míru rizika srážky tramvaje a varuje řidiče tramvaje. U starších typů tramvají lze toto varování zajistit akustickým signálem a u nových tramvají může tento antikolizní systém zastavit tramvaj bez zásahu řidiče. Pokud bude tento systém vyhovovat požadavkům pro městskou tramvajovou dopravu a splňovat požadované funkce, bude testování a schvalovací proces ukončen po šesti měsících. (red)

Dejvická jde do finále

Ve stanici Dejvická byla úpravami trakčního zařízení 3. září 2018 zahájena poslední ze seriálu akcí, tato pod názvem Sanace kolejového svršku. Proběhne bez vlivu na provoz vlakové dopravy na trati A. Plánované ukončení výměny dvojitých kolejových spojek a čtyř výhybek ve štěrkovém loži je 19. prosince 2018. V tomto případě jde o první a jedinou modifikaci těchto prací bez omezení provozu s cestujícími. (ZdR)

ZE ŠKOLY ROVNOU DO PRÁCE

Odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců se věnuje nejen stávajícím zaměstnancům, ale zajišťuje rozvojové programy i pro budoucí zaměstnance, kteří se teprve na svou profesní dráhu připravují. Najít a získat šikovné, kvalifikované a spolehlivé zaměstnance v generacích Y či Z, se zájmem o celoživotní uplatnění není snadné. Z tohoto důvodu jsou hledání žáci a studenti středních a vysokých škol, kterým DPP již šest let nabízí Absolventský motivační program. K tomuto již zaběhlému programu byl letos zaveden další, a to Stipendijní program. Od právě probíhajícího školního roku tak mohou žáci vybraných technických oborů získat stipendium, jehož hlavním cílem je motivace k úspěšnému ukončení studia – tj. získání výučního listu nebo maturity – s následným nástupem do DPP na manuální profesi.

I stipendijní program má však své síto pro výběr žáků. Tím nejdůležitějším předpokladem je studium oborů uplatnitelných v DPP, konkrétně se jedná o elektro obory (elektrikář, mechanik elektrotechnik atd.), opravárenské obory (automechanik, karosář, lakýrník) a strojní obory (strojní mechanik – zámečnický, zámečnický kolejových vozidel), a písemný závazek k nástupu a setrvání v DPP. Více informací o rozvojových programech pro žáky, studenty a absolventy je možno získat na webových stránkách www.dpp.cz/absolventi a www.dpp.cz/stipendium (jn)



Foto: Dana Vohralíková

PĚVECKÝ SBOR DPP ANI V LÉTĚ NEZAHÁLEL

Letošní letní měsíce nebyly pro členy Pěveckého sboru DPP dobou odpočinku, jak bývá zvykem, ale spíše naopak. V kostele sv. Martina ve zdi na pražském Starém Městě se v sobotu 16. června 2018 uskutečnil narozeninový koncert uspořádaný u příležitosti oslavy kulinárního sbormistra Lukáše Janírky. Během vystoupení bylo pokřtěno také první CD pěveckého sboru s názvem „Vezeme vám muziku“, jehož kmotrem se stal Martin Buchta, sbormistr operního sboru Národního divadla v Praze.

V průběhu července vyrazil pěvecký sbor natáčet na jižní Moravu, společně s Cimbálovou muzikou Lašár z Velkých Pavlovic, nové album „Z Moravy, Slovenska, Čech...“. Spojením těchto dvou těles vzniklo velmi zajímavé provedení jednotlivých skladeb, tudíž se příznivci sboru mají na co těšit.

Pokud jste hudebními fanoušky a ještě raději zpíváte, můžete se stát členy Pěveckého sboru i vy! Stačí napsat na emailovou adresu: sbordpp@seznam.cz. Vítání jsou všichni zpěváci, bez rozdílů hlasového fondu. Zkoušky probíhají pravidelně, a to každé pondělí (kromě svátků) v konferenčním sále Vozovny Žižkov. Podrobné informace o pěveckém sboru naleznete na stránkách www.sbordpp.cz. (dol)



Foto: Petr Hejna

Ze zasedání orgánů DPP

Představenstvo DPP na svém letošním 17. zasedání 13. srpna 2018 vzalo na vědomí usnesení dozorčí rady z 20. června a návazně na rozdělení působnosti jednotlivých členů představenstva rozhodlo o tom, že PhDr. Jiří Špička vykonává působnost v oboru personálním a náleží mu pozice personálního ředitele. V rámci pravidelně zařazovaných bodů představenstvo projednalo mj. krycí list veřejných zakázek, rozbor nehodovosti, majetkoprávní záležitosti, problematiku smluvního vztahu se společnostmi Rencar a euroAWK.

Představenstvo dále schválilo návrh změny bodu 5.2 přílohy Kolektivní smlouvy včetně dodatku č. 3 ke smlouvě, uzavřené na období 2016 – 2017 a také mzdový předpis – Pravidla pro odměňování zaměstnanců ve znění dodatku č. 1 a 2 s účinností od 1. října 2018. Rovněž schválilo zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za první pololetí, konání zasedání Mezinárodní asociace Metro v Praze a uložilo investičnímu řediteli zajistit přípravu a realizaci nákupu 124 klimatizačních jednotek pro salóny tramvají 15T.

Dozorčí rada DPP se sešla 29. srpna 2018 na svém letošním desátém jednání. Souhlasila se změnou varianty fázování výstavby metra I.D. Dále projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí roku 2018, majetkoprávní záležitosti z jednání představenstva a souhlasila se zrušením usnesení představenstva a vypořádáním podílového spoluvlastnictví nemovitých věcí v k.ú. Libeň. Dozorčí rada byla také seznámena mj. se strategií DPP do roku 2020 a přehledem plnění nápravných opatření za 2. čtvrtletí roku 2018.

Rada hlavního města Prahy v působnosti valné hromady DPP vzala 30. srpna 2018 na vědomí rezignaci PhDr. Lukáše Kaucského na členství v dozorčí radě. Na jeho místo následně zvolila Mgr. Jana Smetanu. (red)

NÁMĚSTÍ REPUBLIKY OTEVŘENO

Po osmi měsících došlo k otevření vestibulu Palladium ve stanici metra Náměstí Republiky. V sobotu 1. září 2018 tak skončila rekonstrukce tří ramen pohyblivých schodů, včetně výměny silových kabelů, rozvaděčů a dalších technologií. Ze stavebních prací lze jmenovat především sanace průsaků v eskalátorovém tunelu, repase a výměny poškozených obkladů a dlažeb, výměny podhledových prvků s osvětlením v celém rozsahu vestibulu a podchodu. Dělníci se však do stanice ještě vrátí, rekonstrukce druhého vestibulu, ve směru Masarykovo nádraží, se plánuje na rok 2020. Modernizace stanic v pražském metru však ani zdaleka nekončí. Ještě v tomto roce plánuje DPP zahájit výměnu eskalátorů ve stanici Karlovo náměstí (východní vestibul). (red)



Foto: Petr Hejna

SLUŽBA VE DNE V NOCI. PODNIKOVÍ HASIČI SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE

Když se 9. května 1974 slavnostně otvírala trasa C, byli podnikoví hasiči již plně připraveni pro případný zásah. Jejich kapitola se začala psát již o devět měsíců dříve: 21. srpna 1973 nastoupili poprvé do služby, a to v areálu depa Kačerov, v provizorní požární stanici. Z jakého důvodu? Tehdejší státní správa stanovila, že dopravce musí zřídit profesionální požární jednotku, specializovanou na hašení požárů a záchranné práce v metru. Profesionálové však potřebují i kvalitní zázemí, proto došlo v roce 1975 k přestěhování hasičů do moderní kačerovské požární stanice. O deset let později byl zahájen provoz na druhé požární stanici na Hostivaři a v roce 1994 byla otevřena třetí stanice, a to v areálu zlíčského depa.

Listopad 1978 – vykolejení soupravy metra ve stanici Leninova, srpen 1987 – požár ve stanici Kosmonautů, srpen 2002 – zaplavené metro, březen 2005 – vykolejení tramvaje na Karlově náměstí..., tady všude zasahovali hasiči DPP, jejichž práce se již neorientuje výlučně na provoz metra. Sbor dnes tvoří celkem 147 zaměstnanců, profesionálních hasičů, kteří slouží ve dne v noci, připraveni podstoupit specifické zásahy nejen v metru, ale i v městské hromadné dopravě obecně. (zb)



Foto: Petr Ludvíček

S lepší náladou do práce

Přeplněný autobus nebo tramvaj a téměř nedovírající se dveře metra. Důvěrně známý způsob cestování téměř všem Pražanům. Ideální příležitost na změnu tak představilo sdružení Auto*Mat s projektem Do práce na kole, jehož 8. ročník se uskutečnil v květnu letošního roku. Jízda na kole, skateboardu či bruslích, případně běh nebo „jen“ chůze, možnost, jak se zúčastnit tohoto projektu, měli zájemci několik.

Ani zaměstnanci Dopravního podniku nezůstali vůči této akci zcela imunní a hned 14 týmů pod hlavičkou DPP tak začátkem května odstartovalo ze svých domovů s jediným cílem, urazit – jedním z výše uvedených způsobů – co nejvíce kilometrů do práce (na snímku část týmu Sokolík – Kristina Staňková, Tomáš Novák a Milan Zeman).

Ať již prostřednictvím mobilní aplikace či „ručně“ na webových stránkách projektu mohli účastníci zaznamenávat své ujeté kilometry, což usnadnilo jejich porovnávání s ostatními soutěžícími a hlavně osobní evidenci. Pozadu nezůstala ani pomoc zaměstnavatele, který nakoupil stojany na kola. Nejvíce kilometrů v soutěži najezdil, z pracovníků DPP, Robert Klust, a to závratných 1 740,1 kilometrů. Nejlepší ženou se pak stala Tereza Kárová s 274,6 naběhanými kilometry. (zb)



Foto: Petr Ludvíček



- **Linka C** – je zrušen pásmový provoz v úseku **Ládví – Letňany** (všechny spoje tak jedou celotýdenně v celé trase linky C Háje – Letňany);
- **Linka B a C** – v sobotu přibližně od 9:00 do 20:00 hodin a v neděli od 13:00 do 20:00 hodin jsou zkráceny intervaly na lince **B** ze 7,5 na 6 minut a na lince **C** ze 7,5 na 5 minut;
- **Všechny linky** – v neděli přibližně od 10:00 do 12:30 hodin jsou zkráceny intervaly z 10 na 7,5 minuty;
- V souvislosti se zkrácením intervalů na všech linkách metra jsou, s ohledem na zajištění návaznosti na metro, v povrchové dopravě (tramvaje a autobusy) v neděli přibližně od 10:00 do 12:30 hodin zkráceny základní intervaly z 10–20 minut na 7,5–15 minut a ze 40 minut na 30 minut.



- Zastávka **Stejskalova** je přejmenována na **Libeňský zámek**;
- Pro linky **14, 16 a 94** je zřízena zastávka **Vysočanská** (pro linku **14** jako výstupní, pro linky **16 a 94** ve směru Lehovec).



Linky se změnou trasy:

- Linka **124** je zkrácena do trasy **Želivského – Zelený pruh** (v úseku **Habrová – Želivského** je nahrazena posílenou linkou **155** a v úseku **Zelený pruh – Dvorce** je nahrazena linkou **134**);
- Linka **134** je prodloužena o úsek **Zelený pruh – Dvorce** jako náhrada za zkrácenou linku **124** a jede v trase **Podolská vodárna – Pražského povstání – Pankrác – Budějovická – Poliklinika Budějovická – Zelený pruh – Zemanka – Dobeška – U Školy – Dvorce**;
- Pro linku **155** je zřízena v obou směrech zastávka **Habrová**. V úseku **Želivského – Habrová** je linka posílena jako náhrada za linku **124**;
- Linka **163** je zkrácena do trasy **Depo Hostivař – Sídliště Rohožník** (v úseku **Želivského – Sídliště Malešice** je nahrazena linkou

199, v úseku **Poliklinika Malešice – Depo Hostivař – OC Štěrboholy** linkou **228**);

- Linka **228** je z Uhříněvsi prodloužena přes Dubeč, Štěrboholy a Depo Hostivař do Malešic. Jede v trase **Poliklinika Malešice – Depo Hostivař – OC Štěrboholy – Škola Dubeč – Dubečský hřbitov – Bečovská – Nádraží Uhříněves – Benice**;
- Vybrané spoje linky **229** jsou prodlouženy do nově zřízené zastávky **Sídliště Uhříněves**;
- Noční linka **912** je nově vedena v trase **Hloubětínská – Hloubětín – Sídliště Hloubětín – Sídliště Lehovec – Žárská – Hejtmanská – Černý Most – Nádraží Horní Počernice – Ve Žlíbku**.

Nové linky:

- **199** (v trase **Želivského – Plaňanská – Sídliště Malešice** (nahrazuje zkrácenou linku č. **163**);
- **247** (v trase **Nádraží Radotín – Lahovice – Zbraslavské náměstí – Sídliště Zbraslav**);
- **248** (v trase **Nádraží Radotín – Otínská – Na Viničkách – Kolová – Viničky – Příbramská – Dehtínská – Vojetická – Zdicická – Sídliště Radotín – Otínská – Nádraží Radotín** (každý druhý spoj je v provozu pouze v trase **Nádraží Radotín – Sídliště Radotín**)).

Zrušené linky:

- **253** (nahrazena pravidelnou linkou **228**);
- **304** (nahrazena linkou **344**);
- **357** (v úseku **Benice – Nádraží Uhříněves** nahrazena spojem linky **228**).

Pro linku **348** jsou mezi zastávkami **Bulovka** a **Ládví** zřízeny zastávky **Vinopalnická** a **Na Slovance**.



Nově zřízené zastávky

- Pro linku **228** jsou zřízeny nové zastávky:
- **Bečovská** – obousměrně v ulici Bečovské, na úrovni objektů č. p. 10 a 12 (na znamení);
 - **Dubečský hřbitov** – obousměrně v ulici K Vilkám, u křižovatky s ulicí K Hádce (na znamení);
 - **Perspektivní** – obousměrně v ulici K Lesíku, v blízkosti křižovatky s ulicí Perspektivní (na znamení);

- **Poliklinika Malešice** (výstup) – v ulici Plaňanské (i pro linku 155) u budovy polikliniky.

Pro linku **229** jsou zřízeny nové zastávky:

- **Sídliště Uhříněves** nástupní – v jízdním pruhu ulice K Uhříněvsi, 30 m za křižovatkou s ulicí Václava Trojana a výstupní – na komunikační spojnici mezi ulicí Přátelství a ulicí K Uhříněvsi.

Pro linku **248** jsou zřízeny nové zastávky (všechny zastávky jsou jednosměrné):

- **Kolová** – v ulici Na Viničkách, mezi křižovatkami s ulicí U Viniček a Kolovou (na znamení);
- **Viničky** – v ulici Na Viničkách, za vjezdem do garáže domu Kolová 921/21 (na znamení);
- **Příbramská** – v ulici Na Viničkách, před domem Na Viničkách 1270/57 (na znamení);
- **Dehtínská** – v ulici Na Viničkách, za křižovatkou s ulicí Dehtínskou (na znamení);
- **Vojetická** – v ulici Zdicické před domem Zdicická 1511/11 (na znamení);
- **Zdicická** – v ulici Karlické před domem Karlická 1336/35 (na znamení).

Ke zřízení několika autobusových zastávek dochází také na území Středočeského kraje (bližší informace na www.pid.cz).

Přemístěné zastávky:

Pro linky **332, 335, 337, 339 a 362** se zastávka **Budějovická** přemísťuje z Budějovické ulice do Olbrachtovy ulice.

ZMĚNA NÁZVU ZASTÁVEK TRAM + BUS

Původní název	Nový název
Poliklinika Vltavská	Bubenská (týká se linky 156)
Stejskalova	Libeňský zámek (týká se tramvajových a nočních autobusových linek)

Text obsahuje výběr nejdůležitějších trvalých změn v provozu Pražské integrované dopravy, platných k 1. 9. 2018.

Úplný přehled změn naleznete na webových stránkách: www.pid.cz



PROBÍHÁ INVENTURA. DVEŘE OTEVŘENÉ

POD STŘECHOU PRAŽSKÉHO DUSNÉHO LETNÍHO NEBE JSME SE VYDALI DO HOSTIVAŘE. POD STŘECHOU TRAMVAJOVÝCH OPRAVEN NA SVÉM STANOVIŠTI ČEKÁ VŮZ T3 COUPÉ. POD STŘECHOU KUPÁTKA, JAK JE TRAMVAJ NAZÝVÁNA, PRÁVĚ PROBÍHAJÍ DOKONČOVACÍ PRÁCE PŘI POKLÁDCE PODLAHY. NEMĚLY BÝT PÁSY PODLAHY POLOŽENY PŘÍČNĚ? CO VY NA TO, ANNO MAREŠOVÁ?

A právě proto jsme tu. Pod střechami. Od prvních skic z počátku roku 2017 se Libeňský most pod tramvajemi zachvěl mnohokrát, než se papírové mimino původního kabrioletu transformovalo do dnešní podoby kupé. K porovnání stavu původního a současného nám postačí paměť Anny a paměť jejího jablíčkového notasu.

To video ze sociálních sítí znáte – designerský tým si prohlíží zbouraný vůz T3R.P č. 8497. Jen oni vědí, že jim v hlavách roste podoba budoucí tramvajové chlouby hlavního města. To byly počátky, historii listujeme i ve složkách fotografií: první skici, inspirace Lipskem, několik variant na



kabriolet. Snímky několika oldtimerů, které přinesly inspiraci mj. pro unikátní barevnou kombinaci.

Předpisy a normy ale brzy udělaly jasno – žádné kabrio s otevřenou zádi nebude, půjdeme cestou coupé. „Přesto pár návrhů na finální podobu kabria vzniklo,“ říká Anna, a to proto, „aby všichni viděli možnosti a úskalí takového vozu. Když byla definitivně zvolena cesta směrem ke kupé, začal se místo rekonstrukce původní bourané tramvaje na jejím podvozku stavět zcela nový vůz.“ Zásadní změna. Času málo, blížil se říjen 2017 a Designblok.

Cena za tramvaj, která ještě neexistuje? Stalo se právě na veletrhu designu na Výstavišti, kdy vizualizace a virtuální jízda vozu T3 Coupé získala ocenění „za mimořádný počin mimo kategorie“. Tramvajový vůz T3 Coupé, který si z původních návrhů podržel slavné „té-trojkové“ sedačky Miroslava Navrátila. Anna Marešová měla za sebou mnoho návštěv vozoven a skladů, takže měla jasno i v dalších komponentech z původních vozů T1 a T3, jakými by znehodnocovač jízdenek, stropní světla, reflektory, blinkry, podsvícený transparent a další a další. A přidává další tutovku: „Od té doby, co jsem na snímcích spatřila výletní autobus Škoda 706 RTO LUX, věděla jsem, že zaoblená střešní okna musíme mít.“

SOUTĚŽ O 2 VSTUPENKY NA DESIGNBLOK

Co na stropě bude a není zakresleno ve vizualizacích?

Odpověď zašlete do 4. 10. 2018 na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: T3 Coupé)

Vůz byl ale již „očištěn“ o původní nápady typu: průhled podlahou na podvozek, dřevěné obložení boků za sedačkami, zadní průhledné okno, tzv. nebičko apod. Došlo i na přerod v sezení: zadní dřevěné lavice jsou nahrazeny sklopnými lavicemi, takovými gaučičky: „Jde o polstrované podélné lavice obdobné jako v T1, prosím ovšem příčně a s koženými poutky,“ říká Anna a dodává, „že zmíněných bílých té-trojkových sedaček je ve voze ve finále devět. Kapacita vozu tak vychází na 31 cestujících.“ Se světlým sezením ladí podlaha ze speciálního materiálu pro palubu lodí a jachet, osazená v tramvaji proti původ-



Třeba tvoříme ikonickou tramvaj – bude to sice jen jeden vůz, ale velká pocta Františku Kardausovi.

Anna Marešová

nímu plánu podélně, čímž opticky dodává vozu větší prostor. Ve finále si počká na vrchní ošetření politurou.

Mezi všemi původními návrhy vnější barvy tramvaje vždy převládala modrá, o které Anna říká, že ladí s konceptem vozů ve stylu oldtimeru a dodává: „Zmizely všechny původní variace rušivých dekorací, takže kupátko je typické velkou čistou plochou. K tomu přispívá plocha oken, která povedou vně přes sloupky.“ Za pochodu vznikla varianta možnosti uzavření zadní části vozu v zimmích měsících. Jde o polykarbonátová odnímatelná okna. Přibyla soustava chromovaných tyčí v druhé polovině vozu. „Celé je to zajímavé, protože jsme najednou řešili topení, zasklení, pevnost střechy v případě vrstvy sněhu a ještě nedávno jsme uvažovali o kabrioletu. To je život.“ Čistotu provedení dokresluje bílá střecha v celé své ploše, a to i v místech protiskluzové úpravy. Původně bylo zamýšleno využití standardních šedých ploch s protiskluzem.

A jsme u poslední, ale zásadní změny proti původním představám – baru. Jak známo, vychází z pokladny, typické pro Té-jedničku. Měl být v první části vozu, jak dokládá jeden z původních nákrešů. „Ve chvíli, kdy se přestalo jednat o rekonstrukci vozu, ale stavbu nového na původní podvozek, bylo technicky možné i designově schůdnější pokladnu resp. bar pře-



S ČERSTVĚ VYROBENÝM LOGEM DESIGNÉŘI ANNA MAREŠOVÁ A TOMÁŠ CHLUDIL

stěhovat dále do vozu, v podstatě na střed,“ dnes vítá Anna a vypočítává výhody: volný průchod do vozu, bar je větší a schová i sudy s pivem, ledničku či topení. Odpadkový koš i zesilovač mají nakonec své místo ve skříni za řidičem.

„Bylo těžké do baru vše poskládat, ale konečně řešení je pro mě velkou úlevou. I když původní návrh byl můj, stále jsem s ním nebyla spokojena. Po vstupu do vozu jedinými, tedy předními dveřmi, nebylo přes bar vidět a procházelo by se zúženým prostorem. Nové řešení a umístění dělají interiér celkově světlejší, po vizuální

i praktické stránce je určitě vhodnější. Stručně řečeno, interiér se odlehčil a uspořádání je logické,“ hodnotí jeden z největších zásahů do kupátka Anna.

Co se tam nevešlo, nerealizovalo se? „Musím říct, že jsme se nakonec vždy dohodli, třeba i v případě reproduktorů, což nebylo jednoduché. Budou stropní a v řadě po dvou střídavě se světlý. Další světla budou stropní podélná po stranách.“ V toku času to vypadá na mnoho významných změn, ale Anna Marešová vidí udržení základního konceptu se zachováním hlavních prvků: „Jsem ráda za všechny změny, které byly nutné, ale nikoliv převratné. To, že bylo nutno někde ubrat a nerealizovat vše z nápadů, je dobře, protože to celkovému výsledku na kvalitě a kráse nepřidá. Těším se, půjde o výjimečný vůz, vymykající se běžnému provozu.“ ■



1908 – 1918 – 1968 – 2018

110 let od narození návrháře Františka Kardause

100 let od narození republiky

50 let Opravny tramvají

Zrozen vůz T3 Coupé

Na sociálních sítích vybral: Zdeněk Bek

PODZIM SE BLÍŽÍ A S NÍM I ZÚČTOVÁNÍ S T3 Coupé

PODZIMNÍ TRAMVAJOVÁ UDÁLOST ROKU SE V HOSTIVAŘSKÉM AREÁLU STÁLE SCHOVÁVÁ ZA POMYSLNOU PLENTOU. JEŠTĚ PŘEDTÍM, NEŽ DOJDE K JEJÍMU SLAVNOSTNÍMU STRHNUTÍ, JE NA ČASE UDĚLAT PRŮBĚŽNOU REKAPITULACI NA TÉMA: VÝLETNÍ TRAMVAJ T3 COUPÉ!

Říjen 2017



Listopad 2017

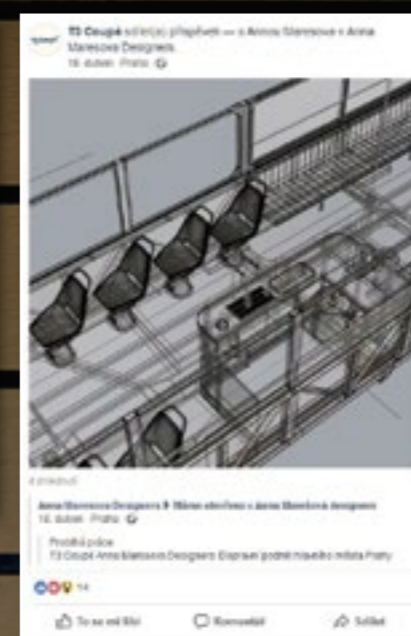


Březen 2018

Duben 2018



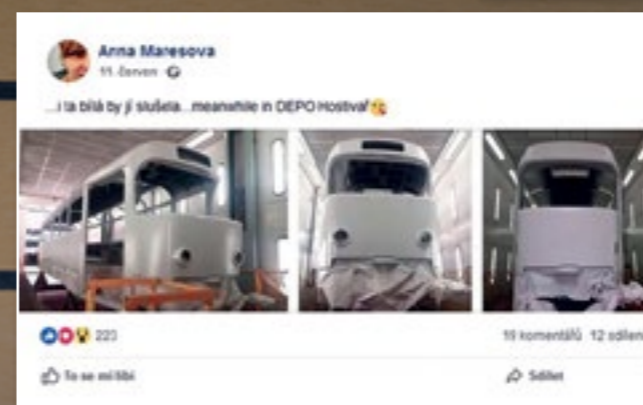
Duben 2018



Květen 2018



Červen 2018



Červen 2018



Červen 2018



Srpen 2018



Září 2018



Text: Miroslav Grossmann
Foto: Zdeněk Bek

VINOHRADSKÁ PO PRVNÍ ETAPĚ



RTT Vinohradská v úseku Hradecká – Jana Želivského

Délka trati:	0,6 km
Původní trať:	velkoplošné panely s blokovou kolejnicí
Nová trať:	klasická konstrukce s příčnými betonovými nebo dřevěnými pražci ve štěrkovém loži
Zhotovitel:	Společnost RTT Vinohradská STRABAG Rail – EUROVIA CS
Investor:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, odbor Investice
Obstaratel:	IDS Praha
Projektant:	Metroprojekt
Termín realizace:	30. 6. – 31. 8. 2018

VYTÍŽENÁ TRAMVAJOVÁ TRÁŤ MEZI FLOROU A ŽELIVSKÉHO JE ZREKONSTRUOVÁNA. PRVNÍ ETAPU AKCE RTT VINOHRADSKÁ STAVBAŘI STIHLI ZA DVA PRÁZDNINOVÉ MĚSÍCE. MÍSTO PANELOVÉ TRATI TAK VZNIKLA ZATRAVNĚNÁ TRÁŤ VE ŠTĚRKU NA PRAŽCÍCH. A VÝMĚNY SE DOČKALA I DOŽITÁ KOLEJOVÁ KONSTRUKCE NA OLŠANSKÝCH HŘBITOVECH.

Dopravní podnik si původně na Vinohradské myslel na mnohem větší sousto, než je 600 metrů trati na „horní“ Vinohradské. Součástí akce je také úsek od Muzea až téměř na Floru, tedy 1900 m trati v sevěřené zástavbě. Nutnost značných dopravních omezení při výstavbě a současně uzavření Husitské ulice, které samo o sobě vyvolalo v části města dopravní kolaps, přineslo odložení západní části stavby na příští rok.

Aktuální dílo přesto není nepodstatné. Jeho odložení na příští rok nebylo možné s ohledem na hrozící zastavení provozu v kolejové konstrukci Olšanské hřbitovy z důvodů technického stavu. V letos rekonstruovaném úseku jezdí 6 tramvajových linek, což je trojnásobek proti části, která se letos vynechala. Navíc křižovatka Flora (a přilehlé úseky Vinohradské, celkem v délce 300 m) byly již rekonstruovány v roce 2012, takže práce, které proběhnou příští rok, již nevyvolají tak rozsáhlé výluky.

Stavba tedy ve směru z centra začíná nikoli přesně na Floře, ale až u křižovatky s Hradeckou ulicí. V úseku Hradecká – Jana Želivského je trať vedena na zvýšeném tělese. Nová konstrukce tramvajové trati je s příčnými betonovými pražci ve štěrkovém loži, v kolejových konstrukcích a kolejových obvodech s pražci dřevěnými. Povrch tramvajového tělesa je typicky zatravněný, opatřený automatickou závlahou. V prostoru přejezdu, zastávek a v místech kolejových konstrukcí je povrch dlážděný, případně asfaltový.

V úseku jsou dva páry tramvajových zastávek, Olšanské hřbitovy a Želivského (u Strojimportu). Tyto zastávky jsou provedeny jako bezbariérově přístupné nástupní ostrůvky s povrchem z mozaiky. Volná šířka perónů je přibližně 3 metry a nástupní hrana má výšku komfortních 24 centimetrů.

Všechny čtyři rozjezdové výhybky v oblasti smyčky Olšanské hřbitovy mají nově rádiové ovládání namísto původního ovládání přes pracovní trolejový kontakt. V rámci akce bylo vybudováno vzdálené rádio pro SSZ Vinohradská – Želivského, zatím na ně však řízení nereaguje, neboť ještě nebyl upraven software signalizace.

Výluku využila jednotka Dopravní cesta Tramvaje k výměně části kolejové konstrukce u Strojimportu, tedy u východního konce stavby. A také k opravě tratě ve Škrétově ulici mezi I. P. Pavlova a Muzeem. Tato trať je jednou z nejstarších nepřetržitě provozovaných bez rekonstrukce, a to už od roku 1966, tedy 52 let. Po této úctyhodné době stačilo pouze provést výměnu pražců a kolejnic. Srovnajme to s jakoukoliv tratí z BKV panelů stavěnou v 90. letech... Na tuto opravu by měla fyzicky navázat v příštím roce druhá etapa stavby RTT Vinohradská. ■

Text: Miroslav Grossmann
Foto: Josef Režný a autor

ZASTÁVKA STEJSKALOVA SE PŘESUNULA O NĚKOLIK DESÍTEK METRŮ DO CENTRA A DOSTALA NOVÉ JMÉNO: LIBEŇSKÝ ZÁMEK

PŘEŽIJE ROK 2050?

ZENKLOVU ULICI SI BEZ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY STĚŽÍ DOVEDEME PŘEDSTAVIT. POSLEDNÍ LÉTA VŠAK LIBEŇSKÁ TEPNA, KTERÁ SE VINE OD PALMOVKY AŽ NA STÍRKU A PŘEKONÁVÁ STOMETROVÉ PŘEVÝŠENÍ, DĚLALA PRO SVŮJ TECHNICKÝ STAV STAROSTI DOPRAVNÍMU PODNIKU I CESTUJÍCÍM. PROTO ZAČALA JEJÍ POSTUPNÁ REKONSTRUKCE, KTERÁ PROBĚHLA VE TŘECH ETAPÁCH MEZI LETY 2011 A 2018. LETOS DOŠLO NA CENTRÁLNÍ ÚSEK MEZI ELSNICOVÝM NÁMĚSTÍM A BULOVKOU.

Rozložení celé rekonstrukce do 8 let nebylo zcela ideální. Na počátku však nebylo jasné, k jaké podobě střední část Zenklovy směřuje. V roce 2010 byla očekávána brzká výstavba „Blanky 2“ a také Libeňské spojky, která měla auta ze Zenklovy skrýt do podzemí. Rekonstrukci trati navíc musela předcházet rekonstrukce mostu přes Rokytku na Elsnicově náměstí.

Tudíž bylo možné stavět pouze v obou krajních úsecích, které se naštěstí začaly rozpadat dříve než úsek mezi Elsnicovým náměstím a Bulovkou. Ten ještě chvíli vydržel, protože jeho značná část byla repanelizována v roce 2007. Následně bylo výrazně zpomaleno tempo příprav nových silničních staveb v lokalitě, takže bylo možné připravit **akci RTT Zenklova ve středním úseku o délce 1,6 kilometru**. Nebylo to však hned. Akce na sebe nabíla mnoho dalších stavebních činností v uličním prostoru. S těmi se DPP koordinoval několik let.

Hlavním partnerem v Libni byla Technická správa komunikací (zhotovitelé Colas a Strabag), která se postarala o časově nejnáročnější stavbu, rekonstrukci mostu přes Rokytku na spodním konci. Dále měla v gesci rekonstrukci vozovek, chodníků od mostu až po zastávku Vosmíkových, včetně výstavby mysových nástupišť, tedy linii o délce 1,2 kilometru.

Druhým významným hráčem na staveništi byla Pražská vodohospodářská společnost (zhotovitel Čermák a Hrachovec), která prováděla rekonstrukci kanalizace a vodovodu. Měla ze všech zhotovitelů nejhlubší výkopy – až 6,2 metru. Dále jsme se koordinovali s kolegy od Pražské energetiky, veřejného osvětlení, světelných signalizací, sdělovacích kabelů.

Rozsah prací si vyžádal zásadní dopravní omezení – kompletní neprůjezdnost Zenklovy ulice. Krátkodobé naštvání lidí z rozhrabání úplně všeho na konci vystřídá spokojenost nad tím, že teď se dlouho kopat nebude. Na to je však třeba ještě pár měsíců počkat. Skončila rekonstrukce trati (nikoli vozovek a chodníků) a o té je tento článek.

Přestože tramvajová výluka začala už v lednu 2018, Dopravní podnik musel s ohledem na koordinaci prací počkat na zahájení svého díla až na konec února. **Postupovalo se zásadně v pořadí kanalizace, vodovod, tramvajová trať a nakonec vozovky a chodníky.** Směr prací byl také odspodu, tedy z Libně, směrem na Bulovku.

Projekt nové trati se snažil v dostupné míře zlepšit její geometrii. Vždyť dvě třetiny kolejí jsou v obloucích, často o poloměrech menších než 100 metrů. To se projevovalo v posledních letech poruchami. Na rekonstruované trati jsou všechny oblouky vybavené přechodnicemi, které zajišťují komfortnější průjezd vlaků a menší opotřebení trati. Rovněž jsou všechny oblouky v příznivém převýšení kolejí, byť v malém, což se třeba v zákrutě nad zastávkou Vosmíkových může ukázat jako na škodu.

Na řadě míst je tramvajová trať opatřena preferenčními prvky, které ji oddělují od vozovky. Ty proti původnímu stavu přibýly zejména v úseku mezi zastávkou Vosmíkových a U Kříže ve směru do centra. Pro odstranění negativního příčného převýšení vozovek v zatáčkách jsou na některých místech použity místo bumlíků zkosené obrubníky, které umožnily dosáhnout požadovaného výškového rozdílu mezi vozovkou a tratí.



ZENKLOVA K NEPOZNÁNÍ. PŘEDTÍM, NEŽ MOHL PRÁCE ZAHÁJIT DOPRAVNÍ PODNIK, MUSELY BÝT PROVEDENY INŽENÝRSKÉ SÍTĚ POD VOZOVKOU. SNÍMEK BYL POŘÍZEN NA KONCI DUBNA 2018 POD ZASTÁVKOU VOSMÍKOVÝCH

V oblouku nad zastávkou Vosmíkových, kde býval bumlík, jsou obruby zapuštěné a připravené na rekonstrukci vozovek, která zde vozovku sníží, čímž odstraní negativní převýšení vozovky a současně obnoví fyzické oddělení od trati.

Speciální kapitolou projektu jsou zastávky. Velká očekávání jsou vkládána do nového řešení zastávky Libeňský zámek (dříve Stejskalova). Zastávka byla v obou směrech po složitých jednáních s dotčenými orgány vysunuta do prostoru před zámeček. Místo nástupu z vozovky či chodníku tak vznikly

v obou směrech nástupní ostrůvky. Přesun stanicující tramvaje mimo soutěsku tak zvýší kapacitu komunikace, po níž v ranní špičce jezdí tisíc vozidel za hodinu.

Naopak zastávky U Kříže, které byly původně ostrůvkové, jsou nově zřízeny jako mys s nájžděním aut na tramvajové těleso. Obdobně je řešena zastávka Vosmíkových do centra, kde se nastupovalo z vozovky. V těchto úsecích jsou sice menší intenzity automobilové dopravy, ovšem řešení může vést ke snížení plynulosti tramvajové dopravy, ale také celkové bezpečnosti provozu a nárůstu neho-

dovosti. Zastávka U Kříže ve směru do centra byla přesunuta až pod Podlipného ulici a je tedy lépe připravena pro možný budoucí přestup na vlak. Všechny zastávky jsou nové pro jeden vlak a jsou bezbariérové.

Na Elsnicově náměstí došlo k obnově SSZ 8.251 Zenklova – Elsnicovo náměstí. Zatí funguje v pevném řízení bez preference tramvají. Její součástí byla dříve i světla na přechodu u zastávky Stejskalova. Ta se nyní osamostatnila, řídí celou křižovatku a dostala název SSZ 8.951 Zenklova – U Meteoru. Od počátku funguje v dynamickém řízení s preferencí tramvají. Úpravou pro zlepšení podmínek pro chodce a vyladění preference tramvají a autobusů prošlo s uvedením tratě do provozu také SSZ 8.235 na Bulovce.

Stavba RTT byla dokončena s měsíčním předstihem proti původnímu plánu, a to přestože dva týdny před uvedením do provozu se musela Vrchní stavba a také další složky DPP utkat s vážným problémem. Při práci v Brně se rozbila podbíječka, kterou si podnik půjčuje v Německu. Vzhledem k tomu, že podobné stroje jsou v Evropě pouze dva a druhý byl vytížený, muselo se čekat dalších 6 dní (do 23. 8.) na podbití trati v oblouku nad zastávkou Vosmíkových. Přestože trať

bylo poté nutné ještě upravit, zabetonovat, svařit, opatřit bokovnicemi, dobetonovat a zaasfaltovat, vše nakonec klaplo.

V současné době probíhají na Zenklově práce především na chodnicích mezi Horovým náměstím a zastávkou Vosmíkových, ovšem již za provozu tramvají. Dokončení této části lze čekat až na jaře příštího roku. TSK chystá také opravy vozovek mezi Vosmíkových a Bulovkou.

Plány pro Zenklovu však ani tím zcela nekončí. Možná jednou tranzitující auta opravdu zamíří do zamýšleného tunelu Libeňské spojky. I proto byla trať v úseku U Kříže – Bulovka provedena nikoli na betonové desce jako pevná jízdní dráha, ale snadno rozebíratelná, tedy klasicky ve šterku na pražcích, vytěžených z Modřan. Můžeme se vsadit, zda se dožije svého plného věku. ■

RTT Zenklova (Elsnicovo náměstí – Bulovka)

Délka trati:	1,6 km
Původní trať:	velkoplošné panely s blokovou kolejnicí
Nová trať:	betonová deska s upevněním W-tram, žlábková kolejnice NT1, živičný kryt v úseku Elsnicovo náměstí – Prosecká ulice klasická kolejová konstrukce na železobetonových pražcích ve šterku, žlábková kolejnice NT1, převážně živičný kryt v úseku Prosecká ulice – Bulovka
Zhotovitel, investor, obstaratel:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, jednotka Dopravní cesta Tramvaje
Projektant:	Pragoprojekt
Termín realizace:	20. 2. 2018 – 31. 8. 2018 (původní plánovaný termín dokončení 30. 9. 2018)



VE STŘEDNÍ ČÁSTI ZENKLOVY JEŠTĚ NEJSOU DOKONČENY VŠECHNY PRÁCE NA VOZOVKÁCH A CHODNÍCÍCH. NEJVÍCE SE PRACUJE MEZI ZASTÁVKOU VOSMÍKOVÝCH A U KŘÍŽE

NOČNÍ FOTOLOV V METRU



SOBOTA 11. SRPNA 2018,
TŘICET MINUT PO PŮLNOCI.
PROSTOR PŘED STANICÍ METRA
KAČEROV OSVĚTLUJÍ ZÁŘIVKY
A JEN NEZVYKLÉ MNOŽSTVÍ
STÍNŮ OD POSTÁVAJÍCÍCH
OSOB DÁVÁ TUŠIT, ŽE SE ZDE
KONÁ NĚCO VÝJIMEČNÉHO.

Pro návštěvníky zde totiž byla připravena dobře známá, tentokrát však unikátní, noční exkurze do prostor pražského metra, a to u příležitosti 40. výročí od zahájení provozu prvního úseku trasy A.

Návštěvníci akce si tak mohli zopakovat jízdu metra soupravou 81-71 přesně v té podobě, v jaké docházelo k jejím každodenním přejezdům z depa Kačerov na nově vzniklou trasu. Vůbec poprvé v historii metra tak došlo k jízdě po „zapovězené“ traťové spojnici mezi trasami C a A, a to za účasti veřejnosti. V úseku Náměstí Míru – Dejvická si pak všichni zúčastnění mohli vyfotografovat historickou soupravu metra, včetně designově unikátních obkladů stanic, díky nimž se právě trasa A stala na dlouhá léta doslova ikonou pražského metra.

Jeden z vrcholů akce proběhl ve stanici Malostranská. Čtenáři prázdninového dvojčísla tuší, návštěvníci s úsměvem vzpomínají. V této stanici došlo doslova k návratu do minulosti. Po měsících náročných příprav se povedlo uskutečnit jedinečný záměr: opětovné fotografování dobového reklamního plakátu, pořízeného těsně před samotným zahájením provozu úseku I.A. Na totožném místě tak znovu za pultem řízení vozu 81-71 pózoval původně zachycený strojevedoucí Boleslav Láska, oblečený v historické uniformě, a samozřejmě plakát ve fyzické podobě s jediným drobným dovětkem: všichni jsou o čtyřicet let starší. Ostatně, podívejte se na fotografiích sami, jak tato výjimečná akce probíhala.



NOVÉ ZASTÁVKY – KDY JEŠTĚ **ANO** A KDYŽ UŽ **NE**?



OD ROKU 2009 BYLO V PRAZE VYBUDOVÁNO 400 METRŮ NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. SOUČASNĚ PŘIBYLO 20 NOVÝCH ZASTÁVEK. DO STÁVAJÍCÍ TRAMVAJOVÉ SÍTĚ JSOU TOTIŽ NOVÉ ZASTÁVKY PŘIDÁVÁNY, OBVYKLE PŘI REKONSTRUKCÍCH TRATÍ. OBECNÝM CÍLEM BÝVÁ ZKRÁCENÍ DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI NA NEJBLIŽŠÍ ZASTÁVKU. NENÍ TO OVŠEM ZADARMO – KAŽDÁ NOVÁ ZASTÁVKA PŘINÁŠÍ SNÍŽENÍ CESTOVNÍ RYCHLOSTI VEŘEJNÉ DOPRAVY.

Každý chce zastávku, ale nikdo nechce cestovat tramvají, která všude zastavuje. Pokud dáme jednomu člověku navrhnout polohu zastávek, jak by vyhovovaly jemu; jeho sousedovi o 150 m vedle; a jak by vycházely ideálně vzhledem k území, výsledkem by zřejmě byla tři rozdílná řešení. K vlastní spokojenosti pak musí většina lidí jezdit individuálně, tedy autem, protože to zastávky nemá. Jenže i tato myšlenka padá v okamžiku, když zjistíme, že pro tolik aut ve městě nikdy nebude místo a automobily by ve výsledku postávaly ještě více než tramvaje.

Tramvajová doprava je páteří povrchové dopravy města, která slouží k plošné obsluze území. Pro hledání odpovědi na otázku, kdy je vybudování nové zastávky přínosem, je třeba zjistit, jaká vzdálenost zastávek je optimální. Najít takovou, při které je celková doba přesunu dveře – dveře pro cestující co nejkratší. Tedy, aby součet 2x docházkového času a 1x jízdní doby dával co nejnižší číslo. A ještě jinak: kritériem pro stanovení optimální vzdálenosti zastávek je minimální čas na přemístění.

K určení této rovnováhy je potřeba znát průměrnou délku cesty v MHD (bez započtení úseků projitých metrem, případně železnicí). Z průměrné přepravní vzdálenosti a průměrného počtu přestupů v povrchové dopravě lze tuto vzdálenost dovodit na celých 6 kilometrech.

Uvážíme-li jako typickou šířku obsluhovaného území 500 m, nejkratší čas na přemístění vychází při vzdálenosti zastávek cca 600 metrů (viz graf č. 1), konkrétně 24 minut a 9 sekund (z toho chůze tvoří 5 min a 51 s). **Za optimum by se dalo označit rozmezí 500 – 700 metrů.** Při poklesu vzdálenosti zastávek na méně než 400 metrů už jsou časové ztráty cestujících v řádu minut. U vzdá-

leností nad 700 metrů je poměrně velká část území zasažena docházkovým časem nad pět minut. V konkrétních případech je třeba studovat propustnost území nebo hustotu zdrojů dopravy.

Současně by měla být dodržena norma ČSN 73 6425-1, která uvádí, že docházka na zastávku by neměla překročit 500 metrů a že vzdálenost zastávek se má pohybovat mezi 300 a 700 m.

Pokud se podíváme na seznam zastávek zřízených od roku 2009, vidíme, že ve většině případů bylo doporučeno normy ignorováno. Mezi extrémy patří zastávka Korunovačnická, jež vznikla 215 metrů od zastávky Letenské náměstí. Pokud bychom uvažovali pouze délku mezi nástupišti, jedná se o pouhých 150 metrů. Přitom bez této nové zastávky by činila mezizastávková vzdálenost optimálních 515 metrů.

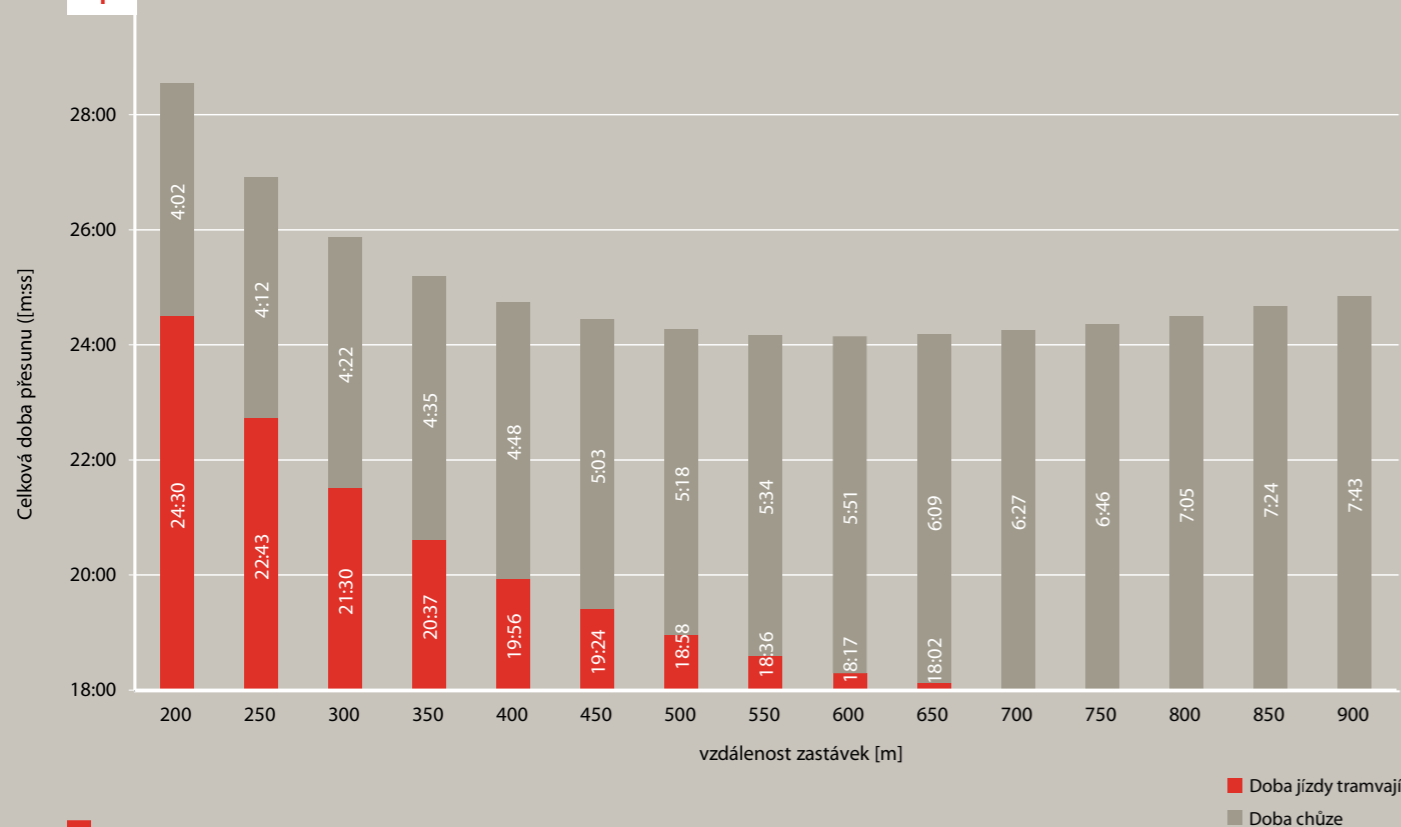
Čím je vlastně přidávání zastávek vyvoláno? Obvykle se jedná o pochopitelné přání místních či jejich zástupců. Většina lidí chce mít zastávku co nejbližší, i když to nemusí být zcela v jejich zájmu, protože chůze obvykle prospívá zdraví člověka. Ke vzniku dalších zastávek, které dotýknou nepotřebuje, už je

ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1, odst. 5. 4. 2:

V úsecích linek zajišťujících místní dopravní obslužnost se mají zastávky umísťovat tak, aby vzájemná vzdálenost zastávek na lince byla v rozmezí 300 až 700 m s tím, že docházková vzdálenost z výchozích a cílových míst v obci nebo v blízkosti komunikace nebude větší než 500 m.

jeho postoj chladnější, ale i takové zastávky najdou ve své blízkosti podporu a využití. Všem budiž vyhověno – vznikne tedy více nových zastávek. Výsledkem je prodloužení doby přemístění, snížení podílu chůze na dopravě a vyšší provozní náklady.

GRAF 1 VYHLEDÁNÍ OPTIMÁLNÍ MEZIZASTÁVKOVÉ VZDÁLENOSTI



NEJKRATŠÍ ČAS NA PŘEMÍSTĚNÍ VYCHÁZÍ PŘI VZDÁLENOSTI ZASTÁVEK CCA 600 METRŮ

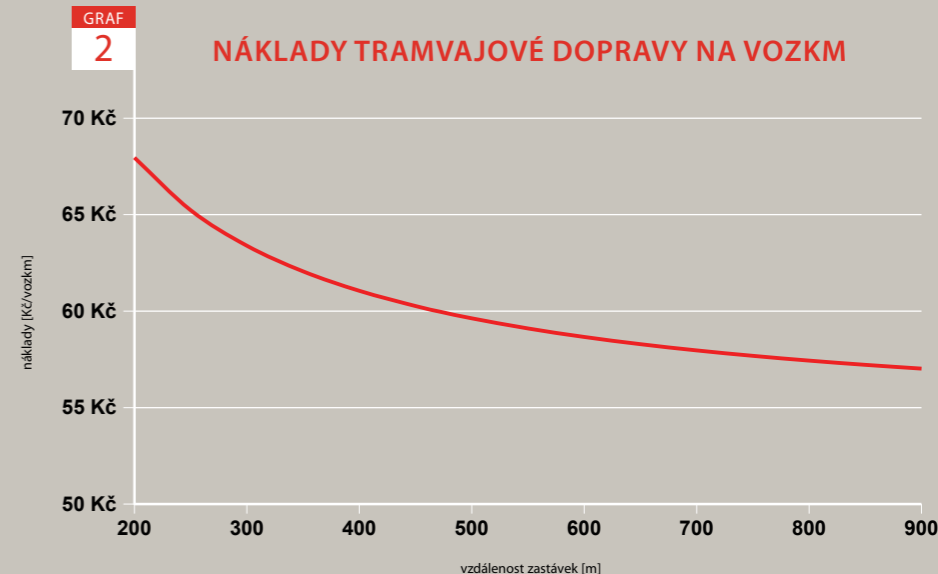
Ani ty není dobré opomíjet. Několik let žijeme v konjunktuře, přitom nejsou připravovány velké investiční projekty (nové tratě), na které jsou peníze. Stavíme tedy – zastávky. Zapomněli jsme na období krize, které znamená škrtnání ve veřejné dopravě. Čím více budeme mít zastávek, tím méně si budeme moci dovolit spojů.

Růst provozních nákladů vyjadřuje graf č. 2. Při zastávkách ve vzdálenostech výrazně pod 400 m, kdy jízda setrvačností tvoří v ideálním případě jen polovinu času, se velmi stírá jedna z výhod kolejové dopravy, a sice nízký valivý odpor kol. A naopak se zvýrazňuje nevýhoda – vyšší hmotnost kolejových vozidel. Nová tramvaj váží přes 40 tun a spotřeba energie u ní, i přes schopnost rekuperace, je vyšší než u starších modernizovaných vozů. Energii je přitom třeba někde vyrobit, nakoupit a přepravit.

Zastávka Novoměstská radnice, zřízená v roce 2013 jen 160 metrů od sousední zastávky Karlovo náměstí, tehdy přinesla roční růst nákladů na provoz MHD cca 1,2 mil. korun na spotřebovaném čase a cca 0,6 mil. Kč na energiích. Celkem tedy cca 1,8 mil Kč ročně, a to bez započtení zastávkové péče. Zanedbatelné nejsou ani investiční náklady. Jeden bezbariérový ostrůvek pro dva vlaky podle normy stojí skoro jeden milion korun.

Nová zastávka přinese příležitosti v území. V její blízkosti se objevuje více lidí. Pokud však stejní lidé dosud chodili na sousední zastávku, u ní lidé naopak ubývají. A celkově klesá aktivita chodců v území, protože tramvaj doveze člověka blíže k cíli. Navíc roste spotřeba času na odbavení jednoho pasažéra při stanicování, jak ukazuje graf č. 3.

V případě zastávky Korunovačnická byla důležitým vodítkem pro její zřízení anketa mezi míst-



ZAHRNUJE RŮST NÁKLADŮ OD RŮSTU OBĚŽNÉ DOBY VLAKU. TO JE ČAS, ZA KTERÝ VLAK VYKONÁ JEDNO KOLO. ČÍM VĚTŠÍ JE TATO DOBA, TÍM VÍCE VLAKŮ A ŘIDIČŮ JE NA LINKU POTŘEBA. A SOUČASNĚ VYJADŘUJE RŮST NÁKLADŮ NA ENERGIE ZPŮSOBENÝCH ČASTĚJŠÍMI ROZJEZDY VLAKŮ. HODNOTY VYCHÁZÍ Z CEN ROKU 2013

ními občany, kteří vznik zastávky podpořili.

Nová zastávka přináší nárůst jízdní doby o cca 20–40 sekund. Od roku 2009 přibývalo 20 zastávek. Na lince 22 přibýlo 9 zastávek. Mohou být i ku prospěchu. Zastávka OC Hostivař dlouho chyběla. Obora Hvězda obsloužila nové nákupní centrum a přilehlou lokalitu. Většina z nich však jen kanibalizuje zastávky sousední. A vliv na jízdní dobu je nepochybnitelný. Přicházejí další požadavky.

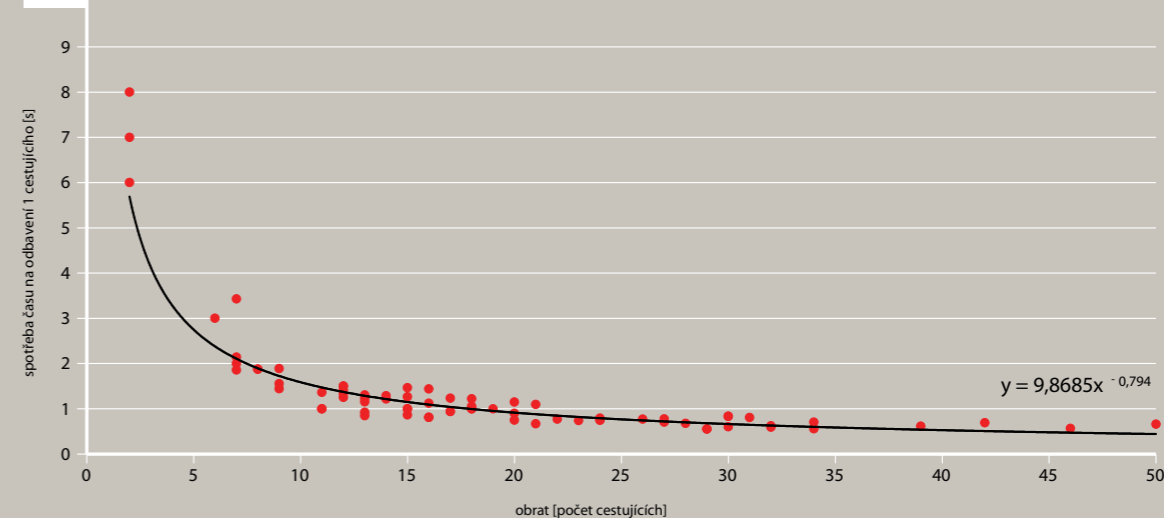
Tramvaj, ač může dobře posloužit mnoha účelům, včetně zklidnění dopravy, nebo humanizaci prostoru, je v první řadě dopravní prostředek. Každé jednotlivé řešení může mít dobrý úmysl řešit detail místa, ale pokud neprojeví dostatek citu k dalším potřebám města, neúprosně se s odstupem projeví zhoršením konkurenceschopnosti veřejné dopravy (zvláště při fenoménu elektronických vyhledávačů spojení, které s cestovní

dobou pracují). Dalším důsledkem malých vzdáleností zastávek je neochota leckde budovat a udržovat delší zastávky a z toho plynoucí vývoj zabraňující do budoucna zvýšit délku tramvají a tím zefektivnit a zlevnit veřejnou dopravu, a také, do určité míry, eliminovat delšími vlaky reálnou docházkovou vzdálenost ke dveřím tramvaje.

Průměrná vzdálenost zastávek v roce 2018 činila 517 metrů. Číslo není kritické. Nachází se však u spodní hranice optima a je tvořeno i z dlouhých úseků bez zastávek, jež jsou obklopeny minimální zastávkou (části tratí do Modřan, na Barrandov, v Kolbenově, přes Krejčárek, většina mostů a další). Ani trend není příznivý. V roce 2009 byla průměrná vzdálenost zastávek 534 m, tedy o 17 m více.

Ve městě je zatím našťastí jen několik oblastí, kde je velmi přezastávkováno, především Vinice (na snímku), Kobylisy, Letenské ná-

GRAF 3 SPOTŘEBA ČASU PŘI STANICOVÁNÍ V ZÁVISLOSTI NA OBRATU CESTUJÍCÍCH



GRAF SDĚLUJE, ŽE VYŠŠÍ OBRATY (VÝSTUPY A NÁSTUPY) CESTUJÍCÍCH V ZASTÁVCE JSOU VÝHODNĚJŠÍ NEŽ NIŽŠÍ. PŘI POKLESU OBRATU V ZASTÁVCE O 50 % OBVYKLE DOCHÁZÍ K POKLESU DOBY STANICOVÁNÍ POUZE O 15 %. V GRAFU NAVÍC NEJSOU ZAPOČTENY ČASOVÉ ZTRÁTY, KTERÉ VZNIKAJÍ BRZDĚNÍM A ROZJEZDEM VLAKU

městí, Průběžná ulice, úsek Karlovo náměstí – Václavské náměstí, Moskevská ulice. Od realizace některých zastávek bylo upuštěno (například Eden u Kodaňské, v dolní části Bělehradské, Sokolovská u horní Palmovky). A některé tratě jsou svými parametry vyloženě atraktivní (například Podolské nábřeží, Plzeňská, Sokolovská, Vršovická, Seifertova).

Jaký bude další vývoj? Lokální oporou je nový manuál Standard zastávek od ROPIDu

a IDSK, organizátorů dopravy v Praze a Středočeském kraji. Doporučení manuálu jsou podobná. Optimální vzdálenost zastávek uvádí 400 – 600 m, tedy o 100 m méně. Na druhou stranu připouští i pro oblast s vyšší zástavbou, tedy pro území typické pro Prahu, docházkové vzdálenosti běžně do 400 metrů, a pro 20 % plochy sídelní části až 600 metrů.

Pokud by se dodržovala pravidla, nejméně polovina uvedených zastávek by nevznikla.

V budoucnosti je dobré mít na paměti větu, která je obsažena právě ve Standardu zastávek a kterou je možné vztáhnout na veškerou povrchovou dopravu, nejen tramvaje: „Vždy platí, že čím je linka veřejné dopravy atraktivnější (vysoká cestovní rychlost a spolehlivost, krátký interval), tím vyšší je ochota cestujících při docházce na ni překonat větší vzdálenost.“

NOVÉ ZASTÁVKY V POSLEDNÍCH 10 LETECH

Zastávka	Vzdálenost od nejbližší zastávky [m] *	Průměrný obrat [cestujících / spoj]	Koeficient (násobek vzdálenosti v km a obratu)
Vozovna Kobylisy DC	115	2,1	0,24
Vysočanská ZC	145 x		
Vozovna Hloubětín DC / ZC	200 x	1,4	0,28
Dubečská DC a ZC	170 x	2,8	0,48
Štvanice DC / ZC	420	2,6	1,09
Pod Karlovem DC	250	4,9	1,23
Korunovační	215	5,8	1,25
Vozovna Strašnice ve Starostrašnické	175	8,6	1,51
Novoměstská radnice	160	12,2	1,98
Čechovo náměstí DC	185	13,8	2,55
Kabešova DC / ZC	385	8,2	3,16
Obora Hvězda DC a ZC	465	7,2	3,35
Krymská DC	280	12,4	3,47
OC Hostivař DC a ZC	355	10,8	3,83

x Provizorní stav

NĚKTERÉ AKTUÁLNÍ POŽADAVKY NA DALŠÍ ZASTÁVKY

Zastávka	Předpokládaná vzdálenost od nejbližší zastávky *
Seifertova – Italská DC a ZC	250 m
západní předmostí mostu Legií DC	210 m
Karlovy lázně ZC	265 m
Plzeňská – Kartouzská DC / ZC	300 / 375 m
Kotorská DC / ZC	260 m
Radlická – Bieblova DC / ZC	290 / 215 m

Pozn.: Vzdálenosti jsou měřeny vzdušnou čarou mezi středy nástupišť

Zastávky se v historii Prahy pouze nepřidávaly. Mnoho jich bylo také zrušeno. V roce 1910 bylo například v úseku mezi dnešní zastávkou Národní divadlo u Žofína a Výtoní celkem 6 stanic, místo současných 2, a průměrná vzdálenost stanic činila 200 m. Velké rušení proběhlo

například v roce 1961 při akci PLYN. V letech 1977–1979 byly při přestavbě Plzeňské ulice zrušeny zastávky Demartinka a Zámečnice. Poslední zrušenou zastávkou bylo Nábřeží Kapitána Jaroše z centra v roce 2001. Dotčená linka 17 má zastávky v průměru 572 m (celosíťový průměr 517 m) od sebe a je nyní nejrychlejší průjezdní linkou skrz centrum města, k čemuž přispívá také směrové vedení tratí a preference. Její interval byl mezi lety 2008 a 2016 zkrácen na polovinu, počet cestujících se zvýšil o 29 % a přepravní výkon o 31 %.

CESTOVNÍ RYCHLOST TRAMVAJÍ

Rok	km/h
1981	15,7
1990	18,7
1995	19,0
2000	18,9
2005	18,7
2010	19,0
2015	18,8
2016	18,8
2017	18,7



Text: Zdeněk Bek
Foto: Jakub Lachout a autor

NA STAVBU I DO ULIC ANEB NOVÉ PŘÍRŮSTKY V AUTOPARKU



V PRŮBĚHU LETOŠNÍHO ROKU BYLO V RÁMCI POSTUPNÉ OBMĚNY TECHNIKY DODÁNO DO SLUŽEB DOPRAVNÍHO PODNIKU HLEDNĚ NĚKOLIK NOVÝCH VOZIDEL. V TOMTO PŘEHLEDU SI PŘEDSTAVÍME TŘI NOVÉ POSILY, SE KTERÝMI SE LZE POTKAT PŘI JEJICH ČINNOSTECH NA MNOHA MÍSTECH PRAHY.



Multicar M31, Euro VI s nástavbovou pracovní plošinou GSR E140P 7412

Využití: Podpůrné vozidlo pro vrchní vedení tramvajových tratí, při správě nemovitého majetku (veřejného osvětlení) či kontrolách bezpečnostních kamer

Předchůdce: Multicar M25 s nástavbou MP10

Výbava: Zábleskové majáky na kabině vozidla, světelné predátory umístěné vpředu a vzadu na vozidle, motohodiny, izolovaná plošina pro práci pod napětím (napětí do max. 1000 V AC 50 Hz (střídavé) a 1500 V DS (stejnoseměrné napětí) – umožňuje i provádění prací pod napětím za vlhka a za deště)

Parametry vozidla:

- Délka: 4850 mm
- Šířka: 1760 mm
- Výška: 3040 mm
- Rozvor: 2990 mm
- Užitečná hmotnost: 1220 kg
- Provozní hmotnost: 3980 kg
- Největší technicky přípustná hmotnost: 5200 kg
- Maximální nosnost laminátového koše: 250 kg
- Výška zdvihu plošiny v pracovní poloze: 11,65 m
- Otoč plošiny v pracovní poloze: 360°
- Maximální rychlost 90 km/h



Autojeřáb Mercedes-Benz Arocs 4x2 s jeřábovým zařízením ČKD AD-14

Využití: Při rekonstrukcích tramvajových tratí (stavění stožárů), při přepravách materiálů mezi areály DPP, při manipulaci s vyřazenými autobusy

Předchůdce: LIAZ 150.850 s jeřábovým zařízením ČKD AD-14

Popis: Hydraulicky ovládané opěry umožňují široký rozsah použitelnosti jeřábu, a to i na terénu se sklonem. Jako podvozek slouží dvounápravové šasi s rámovým podvozkem, závěsem pro přívěs, s pohonem zadní nápravy a vývodem nezávislého pohonu. Kabina řidiče je dvoumístná a stejně jako kabina jeřábníka je vybavena klimatizací. Jeřáb je stejně tak vybaven couvací kamerou. Manipulace s břemeny je možná až do hmotnosti 14 tun.

Parametry vozidla:

- Délka jeřábu: 8500 mm
- Výška jeřábu: 3900 mm
- Maximální rychlost 90 km/hod.
- Úhel otáčení jeřábního vršku 360°

Užitkový vůz Fiat Talento

Využití: Provozní zabezpečení zastávek (opravy zastávkových sloupků, výměny jízdních řádů, případně čísel linek)

Předchůdce: Volkswagen Transporter T5

Popis: Vozy jsou vybaveny ochranným rámem ze dřeva v zavazadlovém prostoru, spolu s držáky slouží pro převoz potřebného materiálu (náhradní víka skříní, skříně samotné, plechy pod vrchní označení zastávek a čísel linek). Na vozidla, která jezdí pod označením KGX 72 a KGX 75, byla namontována i výstražná světla oranžové barvy. Pod kapotou vozů se skrývá motor s obsahem 1598 cm³ s tzv. Twin Turbem o výkonu 107 kW. Ve spojení s šestistupňovou manuální převodovkou hravě předčí svého předchůdce, který byl vybaven dvoulitrovým diesellovým motorem o výkonu 62 kW.



DOPRAVNÍ PODNIK KARLOVY VARY

Z webových stránek jednotlivých DP
připravil Zdeněk Bek

I KARLOVARSKÁ MHD SE OTEVŘE VEŘEJNOSTI

Rostou jako houby po dešti. I tak by se dal charakterizovat přelom letních prázdnin a podzimu, který je již tradičně přehlídkou akcí pro veřejnost, alias dnů otevřených dveří. Karlovarský DP tak třetím ročníkem navazuje na oblíbené dny z minulých let. I v letošním roce můžete navštívit, a to v areálu v ulici Sportovní 1, zázemí lázeňského dopravce včetně zážitkových atrakcí, např. možnost řízení autobusu. Exkluzivně také budete mít možnost navštívit i strojovnu lanové dráhy hotelu Imperial, jedné z dominant města. Kdy? V sobotu 29. září 2018, podrobné informace o akci naleznete na webových stránkách dopravce.



HRADEC KRÁLOVÉ CHYSTÁ DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

V sobotu 6. října 2018 se po pěti letech, v rámci 90. výročí MHD, koná den otevřených dveří hradeckého městského dopravce. V prostorách areálů v Pouchovské ulici 153 a v Terminálu hromadné dopravy u Hlavního nádraží ČD se můžete těšit na současnou ale i historickou techniku. Oba dva areály propojí mimořádná linka, jejíž obsluhu zajistí historická vozidla. Jako lákadlo na letošní akci je možné na facebookovém profilu sledovat příspěvky o historii MHD ve východočeské metropoli.

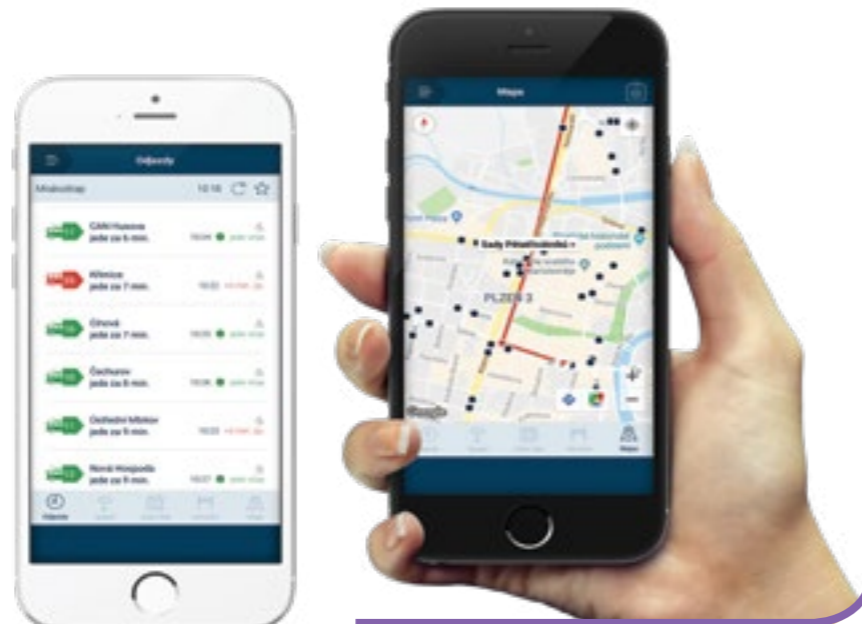


HISTORICKÁ TRAMVAJ 4MT POD DROBNOHLEDEM BRNĚNSKÝCH DÍLEN

Ani prázdniny nezabránilly tomu, aby dílny brněnského dopravce pracovaly na plné obrátky. Pracovníci nejstaršího provozovatele tramvají v České republice totiž aktuálně rekonstruují historickou tramvaj 4MT s vlečným vozem. Vůz, který původem sloužil jako šatna, tak prochází pečlivou renovací, která ho uvede do stavu na přelomu 50. a 60. let. V plné své kráse se vůz představí příští rok při srpnových oslavách v Lidické ulici, kde na tzv. „Streetparty 150“ dojde i k přehlídce historických vozů. Podrobné informace o kompletním průběhu oslav naleznete na webových stránkách www.projekt150.cz.

MOJE PMDP – NOVÁ MOBILNÍ APLIKACE V PLZNI

Odjezdy ze zastávek, vyhledávání spojení, jízdní řády, aktualita z dopravy ale i interaktivní mapa s možností zobrazení tras vybraných linek či zastávek. To vše nabízí nová mobilní aplikace Moje PMDP, která tak poskytuje komplexní informace o cestování MHD v Plzni. Každodenní cestování zpříjemní ukládání zastávek do oblíbených či možnost výběru té nejbližší dle polohy cestujícího. Aplikaci je možné si zdarma stáhnout pro operační systémy Android a iOS.



STRAŠNICE: NAROZENINY S ČÍSLOVKOU 110

V ROCE 1906 SPRÁVNÍ RADA ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY ROZHODLA O POTŘEBĚ VÝSTAVBY NĚKOLIKA NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. JEDNOU Z NICH BYLA PRÁVĚ TA, VEDOUcí VINOHRADSKOU ULICÍ K VINOHRADSKÝM HŘBITOVŮM A DÁLE DO OBCE STRAŠNICE. PRO TAKOVÉ ROZŠÍŘENÍ BYLO ALE ZAPOTŘEBÍ NAVÝŠIT POČET VOZŮ. A TAK BYLA 25. ŘÍJNA 1907 ZAHÁJENA VÝSTAVBA DNEŠNÍ VOZOVNY STRAŠNICE.

Stavba byla hotova 25. července 1908 a do užívání byla předána 8. října 1908, tedy před 110 lety. Původně měla tři lodě po pěti kolejích, ale už v roce 1929 začala její velká přestavba prodloužením stávajících 3 lodí a stavbou 4. lodě. Přestavba a rozšíření bylo administrativně ukončeno v roce 1932, ale užívací povolení vydalo ministerstvo železnic až 9. února 1934. V té době patřila vozovna k jedněm z největších a vypravovala denně až 97 vlaků.

Druhá světová válka

Druhá světová válka měla za následek utlumení jakéhokoliv rozvoje vozovny nebo tramvajových tratí, zejména pro nedostatek materiálu. Ale jedna novinka přece jen byla zavedena do provozu, a to pravosměrný provoz, do té doby se jezdilo vlevo. I přes těžké období světové války vozovna patřila k největším – bylo v ní v roce 1943 zaměstnáno



POHLED NA STAVENIŠTĚ
NOVÉ PRVNÍ LODI
STRAŠNICKÉ VOZOVNY



PŘÍCHOD ČTYŘNÁPRAVÝCH
VOZŮ T1 DO STRAŠNIC
ZNAMENAL POČÁTEK
REKONSTRUKCE VOZOVNY
V ROCE 1955



638 osob, 509 mužů a 129 žen. V roce 1944 se vypravovalo 101 motorových vozů, z toho 37 obousměrných a 109 vlečných vozů: 51 krasinů, 55 „plecháčů“ a 3 „vamberáky“ a 2 pracovní stroje, celkem tedy 212 vozů. Během války zde našly útočiště i autobusy, aby nemusely jezdit až do pankráckých garáží, zejména pro úsporu pohonných hmot.

Legenda jménem T

Strašnická vozovna byla jako jedna z prvních, která začala vypravovat do ulic nové a moderní vozy typu T1. Nasazení těchto nových typů tramvají vyžadovalo i zvýšené nároky na údržbu. Proto bylo rozhodnuto v ro-

ce 1955 o rekonstrukci lodí vozovny. K tomu však došlo až v roce 1959, kdy byly zahájeny práce na první lodi a v roce 1960 na lodi druhé. V té době začala Tatra Smíchov připravovat modernější typ vozu – T3.

V březnu 1961 zažilo linkové vedení první „velké zemětřesení“ a došlo k zásadní reorganizaci linek. Bylo změněno deset denních a jedna noční linka, jedna noční byla přidána. Zároveň přibýly i dvě denní linky 26 a 27. Dá se říci, že většina změn v linkovém vedení se dotkla právě vozovny Strašnice. Proto se musel navýšit vozový park a 21. listopadu 1962 vyjela jako první ze strašnické vozovny na pravidelně poježděné linky legendární T3.

V té době měla vozovna pestrý vozový park od jednosměrných a obousměrných dvounápravových motorových vozů, přes T1, T2 až po T3 a vlečné plecháče a krasiny. Celkový vozový park tak překračoval kapacitu krytých stání vlaků o 34. V roce 1967 naposledy vyjel jednosměrný dvounápravový vůz, tzv. ponorka. V lednu 1974 skončil provoz starých tramvají a veškerý provoz nahradily vozy typu T.

Rekonstrukce v roce 1972

Postupně dodávání tramvají typu T3 a nasazení do běžného provozu si v roce 1971–1972 vyžádalo zásadní rekonstrukci celého dvora vozovny. Minimální poloměr oblouku



musel být 20 metrů, přímá kolej mezi protisměrnými oblouky 7 metrů a musela být dodržena dostatečná vzdálenost pevných předmětů od koleje. Byla dokončena objízdná kolej, zprovozněn mycí rám a umožněn vjezd od Průběžné. Zároveň se postavila nová budova vrátnice.

Současnost

S příchodem nového věku a nástupu moderních technologií se postupně stávaly tramvaje zastaralými. Bylo potřeba vyřešit i otázku přepravy handicapovaných a imobilních osob. Proto částečně nízkopodlažní tramvaje typu 14T, které začala dodávat Škoda

Transportation do DPP, začala vypravovat i strašnická vozovna. První dodaný vůz byl ve vozovně Motol a potom došlo k dělení; vozy s lichým číslem patřily Motolu, všechna sudá čísla deponovala ve Strašnicích. V roce 2008 došlo k přesunu všech 14T do motolské vozovny a jako náhrada do Strašnic přijely T6A5. Postupně rekonstruované vozy typu T3, které nesou označení T3R.P, „vytlačily“ z vozovny T6A5, které zde byly do července 2013.

Další novinkou byla celonízkopodlažní tram EVO1. Ta zde byla vypravována ve zkušebním provozu s cestujícími od 9. 6. 2015 do 14. 7. 2016. Poté se přestěhovala do mosteckého dopravního podniku.

Postupně byly dodávány T3 rekonstruované na částečně nízkopodlažní ve střední části vozu. Tyto tramvaje nesou označení T3R.PLF. V současné době je ve vozovně deponováno 35 nízkopodlažních vozů T3R.PLF, 106 vozů T3R.P a jeden pracovní T3M (sněžný pluh), o které se stará 60 zaměstnanců depa. Na vypravení vlaků se podílí 179 řidičů na hlavní pracovní poměr a 60 řidičů na dohody o provedení práce.

Zdroje:
brožura Vozovna Strašnice
1908–2003,
prazsketramvaje.cz

Text a foto: Petr Ludvíček



PRO PODĚKOVÁNÍ ZA ZÁCHRANU SI KE GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP MARTINU GILLAROVÍ ZA DOPROVODU VEDOUČÍHO ODDĚLENÍ STŘEDISKA DOPRAVNÍCH INFORMACÍ MIROSLAVA SEDLMAJERA PŘIŠLY: ADÉLA ČERNÁ, ANNA MIKLOŠ A KLÁRA VÍŠKOVÁ

TŘI USMĚVAVÉ, PŘÍJEMNÉ A NAVÍC PŘEDPISOVĚ USTROJENÉ DÁMY OBSADILY VOLNÁ MÍSTA U STOLU V KANCELÁŘI GENERÁLNÍHO ŘEDITELE. DNEŠNÍ DOBA TAK ÚPLNĚ NEPŘEJE BEZSTAROSTNÝM ČASŮM. O TO VÍCE PŮSOBÍ TOTO PŘÍJEMNÉ SETKÁNÍ S POHODOVĚ NALADĚNÝMI LIDMI JAK Z JINÉHO SVĚTA. A PŘÍBĚH K TOMU: KOLAPS, STRES, RYCHLÁ REAKCE, ZÁCHRANA, ŠTASTNÝ KONEC. CO JINÉHO SI PŘÁT?

OD TEORIE K PRAXI DŘÍV NEŽ ŘEKNETE – INFOCENTRUM

„Dne 19. června 2018 došlo ke kolapsu starší zákaznice Infocentra Hradčanská, která upadla do bezvědomí. Zaměstnankyně **Klára Víšková**, **Adéla Štancová** (dnes již Černá) a **Anna Mikloš** bezodkladně na základě znalostí získaných na absolvovaném kurzu a s pomocí operátora tísňové linky zajistily stabilizaci a průchodnost dýchacích cest zákaznice až do příjezdu zdravotnické záchranné služby.“ Tolik strohá informace, za kterou se skrývá nejen souhra okolností, ale i přetavení teorie v praxi v pravý čas na správném místě.

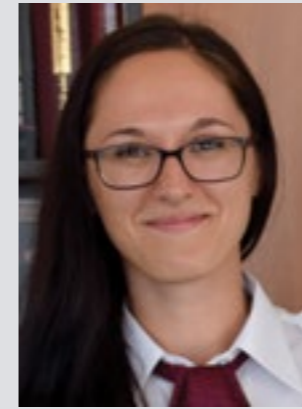
Musely jsme fungovat jako hlasitá pošta

„Byla jsem ten den na místě ekonoma v zadní místnosti Infocentra Hradčanská a kolegyně pracovaly za přepážkou,“ začíná vyprávění **Klára Víšková** a pokračuje: „Z vestibulu přivedl pán starší paní s tím, že jí není dobře, jestli si může u nás na chvíli sednout a odpočinout si.

Paní, jen co dosedla, zkolabovala a spadla ze židle na zem.“ Tady končila legrace, takže kolegyně od přepážky zavolaly na Kláru, ať volá záchranku, a už běžely před přepážkou k paní.

V tu chvíli vyrostla první překážka – na pobočce je slabý mobilní signál. Bylo tedy třeba volat z pevné linky, což je za zadní místností za přepážkami. Klára Víšková popisuje zásah dále: „Znamenalo to koordinaci postupu. Když dispečerka ze záchranné služby chtěla vědět stav paní, tak jsme si informace předávaly mezi sebou jak při tiché poště, jenže v našem případě to bylo tam a zpět a nahlas. Mezitím jsme musely uzavřít středisko a plně se věnovat první pomoci a postupovat podle pokynů záchranky.“

Zachránkyně se shodují v tom, že za jiných okolností mohla akce probíhat zmatečně, jenže ony měly za sebou čerstvě absolvované školení a řešení obdobné situace měly v čer-



Adéla Černá

jako informátorka je na Infocentrech teprve šest měsíců, ale má jasno: Moc se jí tu líbí, mám totiž ráda práci a s lidmi obzvláště. Manžela mám také z Dopravního podniku, takže se dobře doplňujeme. Sice se zrovna dnes stěhuji na jinou pobočku, ale to k této práci patří. A pomoc? Mám za to, že bychom příště neudělaly nic jinak, pomoc je pomoc.



Anna Mikloš

pracuje na Infocentru 6 měsíců a říká: Líbí se mi tu, zaujala mě pracovní náplň i pracovní doba. Samozřejmě to není vždy jednoduché, když pracujete s lidmi, ale každá práce má své plusy a mínusy. I když záchrana pochopitelně nebyl příjemný zážitek, postupovala bych stejně. Zcela automaticky bych chtěla pomoci, není čas přemýšlet jinak.



Klára Víšková

Proč je věrná Infocentrum DPP již 11. rokem? Rozhodující je kontakt s lidmi, práce tady není monotónní, bývá i kreativní, a to i přes veškerou zodpovědnost. Postup při poskytnutí první pomoci se nám osvědčil, jen bych dříve zabezpečila středisko jeho uzavřením. I díky školení bych volila v případě první pomoci stejný postup.

stvé paměti. „Protože paní špatně dýchala, uvolnily jsme jí dýchací cesty a čekaly do příjezdu záchranky,“ dodává jako by nic Klára Víšková. Zároveň potvrzuje, že právě díky kurzu neztrácely čas přemýšlením, ale že postupy naskočily automaticky. Proto mohly pomoci efektivně.

Při pomoci není na stres čas

„Takové uvolnění dýchacích cest není vůbec jednoduchá záležitost, samy jsme si to na kurzu poměrně dlouho na sobě zkoušely,“ přidává se **Anna Mikloš** a doplňuje: „Člověk je samozřejmě ve stresu, ale ty návyky nám rozhodně pomohly.“ Kolegyně Klára ji doplňuje: „Díky znalostem jsem věděla, jak se mám dispečerky zeptat. Tedy ne 'co mám dělat', ale 'mám zaklonit hlavu a uvolnit dýchací cesty?' Ve stresu bych nechápala, co mi vysvětluje a co mám přesně dělat. Tohle byl velký rozdíl.“

Jakýkoli počín tohoto druhu je pozitivní a dáváte tak příklad davu lidí, který to třeba sleduje, zaznamenává. To už jsou slova generálního ředitele DPP Martina Gillara, který doteď příběh napjatě poslouchal. A směrem k trojici dam dodal: „Myslím, že člověk může být po takové pomoci na sebe hrdý, že takto dokáže zareagovat. A vůbec to v dnešní době nepovažují za samozřejmost. Vážím si toho a děkuji vám.“ Se slovy díky obdržely informátorky nejen věcné ceny, ale hlavně odcházely s vědomím,

že se zachovaly tak, jak dnes není vůbec samozřejmé. Byť jde o pomoc člověku.

Kurs šitý na míru

Když se řešily různé bezpečnostní aspekty provozu přepážek na Infocentrech, přišly dotazy kolegů na konkrétní situace, které v dnešní době mohou nastat. Jako namířená pistole, agresivní útok, napadení nějakým nástrojem. „Necítil jsem se na poskytnutí návodu, jak v podobných situacích postupovat, fundovaný,“ vrací se vedoucí Infocenter **Miroslav Sedlmajer** o rok zpět, kdy měl v rukou závěr auditorů s popisem možných rizik práce na pobočkách. Při úvahách o zadání na školení se jako jeden z námětů objevila i stránka poskytnutí první pomoci. „Když to shrnu, tak jsme měli variantu teroristického útoku, přepadení, živelní pohromy a zdravotnické přípravy. Protože ne každá firma připravuje tak komplexní školení, nebylo jednoduché ji sehnat,“ říká Sedlmajer a vzpomíná, že důležitou součástí kurzu se ukázala příprava na situace ve snaze konfliktu předjet. A nedocenitelné jsou konkrétní modelové situace.

Školení resp. kurs se dotýkal zhruba 60 zaměstnanců a bylo třeba jej připravit tak, aby byl zachován provoz poboček. „Takže jsme v jeden čas na jedno místo svolali vedoucí poboček a jejich zástupce, abychom byli proškoleni, a poté jsme mohli všem kolegům a všem nově přichozím informace a dovednosti pře-

dat. Mohu prozradit, že mezi sebou máme bývalou učitelku, která k tomu má předpoklady,“ chválí Sedlmajer. Šlo o dvoudenní a poměrně intenzivní školení včetně nácviků např. s pepřovým sprejem, s vymezením se útočníkovi apod.

Naučili jsme se rozpoznávat stav dýchání, umíme techniky rozdýchávání. Také víme, že musíme dbát na vlastní bezpečí a vždy použít rukavice. Ideální je pacienta udržet při vědomí do příjezdu záchranky.

Po třech letech se znalosti obnovují, což vedoucí poboček a jejich zástupce znamená naučit se učit, aby byli schopni informace předávat dále, a to v dvou až tříhodinových cyklech včetně zdravotní přípravy. „U ní je důležité umět rozpoznat stav dýchání, umět techniky rozdýchání, myslet na svoji bezpečnost a automaticky nasadit rukavice,“ říká Miroslav Sedlmajer. Uvítal by projít po nějaké době kurzem s aktualizovaným zadáním znovu podle toho, jak se hrozby v čase proměňují. Je třeba být připraven. ■

Text: Jana Příkrylová
Foto: Policie ČR a MV ČR

POLICEJNÍ ZÁKROKY V MHD



NENÍ NIJAK VZÁCNÉ,
ŽE POLICISTÉ
VYJÍZDĚJÍ ŘEŠIT POTÍŽE
V MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ.
UŽ JEN „DOHNAT“ TRAMVAJ NEBO
AUTOBUS NEMUSÍ BÝT ÚPLNĚ
SNADNÉ, NĚKDY ALE I SAMOTNÝ
VSTUP DO PROSTŘEDKU A ZÁKROK
V NĚM MŮŽE ZNAMENAT VELKÝ
OŘÍŠEK. POLICISTÉ Z PRAŽSKÉ STÁLÉ
POŘÁDKOVÉ JEDNOTKY SE PROTO
V RÁMCI VÝCVIKU VĚNUJÍ
I TAKOVÝM SITUACÍM.



„Vidíš, jak je to tady pevný? Musíš si to naříznout ještě níž, pak to vyvrátíme,“ vysvětluje hasič DPP policistovi ze Speciální pořádkové jednotky, jak si „otevřít“ autobus rozbrušovačkou.

Proč se něco takového muži z SPJ učí a proč něco takového opakovaně trénují? Vysvětlení je jednoduché: dopravní nehoda, kolaps řidiče, závažné zdravotní potíže cestujícího, to vše jsou situace, u níž může být policejní hlídka jako první. Podobně dovednosti by také mohli potřebovat například u velkých nehod, kde by mohli pomoci hasičům a urychlit tak pomoc zraněným.

Připravují se také na takové potíže, jako jsou agresivní cestující demolující tramvaj nebo autobus či rvačka v dopravním prostředku. Policisté z pražské Speciální pořádkové jednotky samozřejmě mají s takovými situacemi své zkušenosti, navíc ale nepodceňují přípra-

vu na další podobné možnosti. Právě proto dlouhodobě spolupracují s DPP, který jim podle svých možností poskytuje vyřazené tramvaje, autobusy (nebo v případě některých speciálních činností jejich části), případně prostory metra k jejich speciální přípravě na zákroky v prostředcích MHD. Taktické postupy si tu nacvičují jednotlivci i celé skupiny a nácvik zahrnuje širokou škálu činností po-

činaje vstupem do prostředku, přes služební zákrok a konče vyvedením případného pachatele. I tento popis ale znamená až přílišné zjednodušení.

„Naši příslušníci se neučí jen zjednodušené řečeno otevřít dveře, součástí speciálního výcviku totiž není jen praxe, ale také předávání velmi cenných teoretických poznatků, které

Je skvělé, že technika, která je určena k likvidaci, najde své využití pro výcvik složek IZS. Dopravní podnik dlouhodobě spolupracuje s většinou pražských i celostátních útvarů Policie ČR, s Hasičským záchranným sborem, ale i Zdravotnickou záchrannou službou. Kromě nácviků destruktivního vstupu do vozidel MHD policisté např. nacvičují v polygonu našich hasičů orientaci v neznámém prostředí. Výcvik v reálném prostředí je nejlepší formou přípravy na mimořádné události.

Byl jsem přítomen cvičení ZZS, pro kterou DPP jeřábem položil vyřazenou tramvaj na bok. Spolu s namaskovanými figuranty působila situace až hrozivě skutečně. Máme poznatky z několika cvičení, jichž se jako pozorovatelé účastnili kolegové ze zahraničí, kteří nám doslova závidí úroveň spolupráce se složkami IZS.

Daniel Barták,
bezpečnostní ředitel DPP

nám pak pomáhají přizpůsobit se mnoha různým potenciálně nebezpečným situacím,“ vysvětluje šéf pražské SPJ mjr. Jiří Stejskal a doplňuje, že jinak se samozřejmě vstupuje do autobusu plného rozvázněných fotbalových fanoušků nebo autobusu, kde se perou opilí výtržníci mezi nezúčastněnými cestujícími, a jinak do autobusu po dopravní nehodě, kde jsou zraněné osoby. Policisté z SPJ se proto učí nejen rozřezávat autobusy nebo tramvaje, ale testují také, jak ovlivní rozbitnost oken bezpečnostní a reklamní folie, kterými bývají prostředky polepené.

„To považujeme za velký bonus, tyto folie totiž zvyšují odolnost skel a my tak máme možnost se na to připravit a naučit se postup, kterým i takto odolná skla překonáme,“ chválí si Jiří Stejskal možnosti, které jeho lidé díky spolupráci s DPP mají.

Policisté se ale navíc učí i některé základní bezpečnostní postupy, například jak zastavit tramvaj, odpojit v ní elektřinu nebo vypnout motor a také jak zajistit prostředek proti dalšímu pohybu v případě některých mimořádných událostí. A samozřejmě, že se při nácviku nesoustředí jen na autobusy či tramvaje, pozornost věnují také různým typům zákroků v metru, už jen proto, že například při velkých opatřeních v souvislosti s některými fotbalovými zápasy doprovázejí lidi z SPJ fanoušky už v podzemní dráze.

Při výcviku spolupracují „espéjáci“ s hasiči DPP, kteří jim ukazují třeba právě rozřezání části dopravního prostředku při nehodě a vyprošťování cestujících. Ostatně i pro ně je to součástí zdokonalovacích výcviků. „Například do autobusu po nehodě se dá vstoupit několika způsoby a je potřeba zvolit ten, který



bude znamenat co nejmenší zdržení a co nejrychlejší a nejbezpečnější cestu ke zraněným cestujícím,“ vysvětluje jeden z hasičů DPP a doplňuje, že oni policistům z SPJ ukazují například místa na autobusu, která jsou pevnější, a která naopak půjdou lépe narušit. Zároveň si policisté zkoušejí rozbíjení oken různými nástroji a zjišťují, jaká rizika s sebou různé postupy nesou. „Učí se i brát ohled na rizika, která takový vstup znamená pro ně, tedy počítat například se střepy a ostrými plechy a odstraňovat je,“ vysvětluje šéf SPJ Jiří Stejskal.

Všechno něco stojí a výcvik, jehož výsledkem jsou zničené vozy, rozhodně není nejlevnější. „Ve spolupráci s pracovníky DPP hledáme možnosti, jak mít stále co nejlepší přípravu s co nejnižšími náklady. A protože oběma stranám na spolupráci záleží, zatím vždy najdeme řešení,“ vysvětluje Jiří Stejskal s tím, že logicky zásadně nedochází k poškození

nových vozů a úplné destrukci podléhají jen ty vozy, které už nemohou být v provozu. Problémem navíc může být i výcvik v metru, protože nemůže probíhat během provozu, ve všech případech je proto potřeba najít vždy takový čas a místo, aby výcvik nijak neomezil provoz MHD v Praze.

Historie Stálé pořádkové jednotky

Jednotka vznikla 1. června 1995 pod názvem Stálá pořádková jednotka se sídlem v Praze. V prvním roce bylo v jednotce zařazeno 110 policistů, od roku 1996 se jejich počet zvýšil na 160 policistů. Tehdy se jednalo o sesterský útvar Stálé pořádkové jednotky Ostrava, který vznikl už v roce 1992 o síle 130 policistů a se sídlem ve Frýdku-Místku. V roce 2003 prošla jednotka reorganizací, jejímž účelem bylo sjednocení organizace, činností, materiálového, technického, proviantního a zdravotního zabezpečení. Počet policistů a policistek zařazených v jednotce se zároveň zvýšil na 456. Změnil se i název na Speciální pořádkovou jednotku a její zařazení pod Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy. Policisté z SPJ bývají nasazováni na velká opatření při potenciálně i skutečně problematických sportovních utkáních, na demonstracích, při akcích s vysokým počtem účastníků, ale slouží také každý den v ulicích metropole.

Autorka článku je šéfredaktorkou časopisu Policista



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



Tentokrát si dvě ze zajímavých událostí připomeneme dobovými pohlednicemi. Před 120 lety, 8. září 1898, spojila nová tramvajová trať Karlovo náměstí s Královským Vyšehradem. Kromě toho měla i odbočku z Moráně k Palackého mostu, kterou jsme si připomněli i v letním dvojčísle. Konečná nové linky byla přímo před vyšehradskou radnicí (dnes je v ní Odborné učiliště Vyšehrad). Na toto místo tramvaje přijížděly Vyšehradskou ulicí. Vyšehradská konečná sloužila pravidelnému provozu jen do roku 1910, kdy byla postavena nová trať do Nuselského údolí. Koleje před radnicí sloužily jen manipulačním účelům a vydržely zde až do roku 1927, kdy byly sneseny v souvislosti se stavbou propojení na Výtoň. Vyšehradskou ulicí tramvaje jezdily až do roku 1931, kdy byla trať přeložena do ulice Na Slupi.

Druhá pohlednice nám nepřímou připomíná událost, která se stala 28. září 1898, tedy rovněž před 120 lety. Je na ní zachyceno Josefské náměstí (dnešní náměstí Republiky) současně s elektrickou i koňskou tramvají. K uvedenému datu byl zahájen provoz na prvním elektrifikovaném úseku pražské koňky a elektrické tramvaje odtud jezdily do Královské obory. Známe (zatím) tři pohlednice se stejným námětem. Všechny mohly být pořízeny během jediného roku, protože v roce 1899 začaly odtud elektrické tramvaje jezdit až k Národnímu divadlu. Tento zájem vydavatelů pohlednic svědčí o tom, že si byli vědomi zajímavosti setkání dvou druhů dopravních prostředků.



Pojízdné či převozní měnirny dnes vídáme jen málokdy. V polovině šedesátých let, když nastala potřeba co nejrychleji posílit napájecí síť anebo „zaskočít“ při rekonstrukcích měníren, jich Dopravní podnik nakoupil několik. Jednu z nich umístil v roce 1978 také na nároží ulic Stamíčovy a Na Petřínách. Sloužila zde tramvajím až do roku 1981, kdy ji nahradila definitivní měnirna Petřiny, k níž je příjezd z ulice Velešlavinské. Je poměrně málo známá, protože se skrývá za obytným domem a z hlavní ulice na ni není vidět. Snímek pojízdné měnirny byl pořízen na negativ 6 x 6 cm kolem roku 1972.



Před 140 lety, 1. září 1878, se narodila jedna z nejméně významných osobností v historii pražského městského dopravního podniku, Ing. Eustach Mölzer. Jeho život byl velmi bohatý a zdaleka se nevěnoval jen městské hromadné dopravě, věnoval se i politice. V roce 1919 byl československým delegátem na mírové konferenci v Paříži, zvolen byl do pražského zastupitelstva a stal se mj. i předsedou Státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí. V roce 1923 se stal předsedou správní rady Elektrických podniků a tuto funkci vykonával 16 let až do začátku okupace v roce 1939, kdy byl tento statutární orgán novou správou města po 42 letech existence zrušen. Eustach Mölzer zemřel 27. ledna 1953. Připomeňme si ho výřezem z nedatované skupinové fotografie (originálem je skleněný negativ formátu 18 x 24 cm).

Asi na začátku šedesátých let minulého století byl pořízen tento snímek na negativu 6 x 6 cm. Jistě poznáváte administrativní budovu střešovické vozovny. Fotograf chtěl zachytit skromnou malou čekárnu pro cestující, která byla instalována do úzkého prostoru mezi budovou a schodištěm. Přesné datum jejího zřízení, ale ani zrušení, zatím neznáme. Bez zajímavosti není ale ani náhodně zachycená signalizace upozorňující na koleje odbočující do vozovny. Ani čekárna, ani signalizace dnes už neexistují.



Text: Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

BEZKOLEJOVÝ VLAK ČÍNSKÉ SPOLEČNOSTI CRRC. TESTOVACÍ JÍZDY „RAILLESS TRAIN“ VE MĚSTĚ ZHUZHOU
FOTO: CHINAPLUS.CRI.CN

TRAMVAJE BEZ TROLEJÍ NEBO I BEZ KOLEJÍ?

V MINULÉM PŘÍSPĚVKU LETEM SVĚTEM JSME SE VĚNOVALI NOVÝM TRENDŮM A VÝVOJI V OBLASTI AUTOBUSŮ – TESTOVÁNÍ A POSTUPNÉMU ZAVÁDĚNÍ AUTONOMNÍCH VOZIDEL, TEDY VOZŮ BEZ ŘIDIČE. V TOMTO ČÍSLE SE ZAMĚŘÍME NA TRAMVAJOVOU DOPRAVU A ZAJÍMAVÉ HYBRIDNÍ FORMY NA POMEZÍ AUTOBUSŮ A KOLEJOVÝCH VOZIDEL.

V oblasti tramvajové dopravy jsou soupravy bez řidiče zatím spíše hudbou budoucnosti. Převratnou novinkou, nejen z hlediska jízdy bez řidiče, je „railless train“ neboli bezkolejový vlak. Tento nový dopravní prostředek spadá do systému „autonomní rychlé kolejové dopravy“ zkráceně ART (Autonomous Rail Rapid Transit), ačkoliv po kolejích vůbec nejede. Vozidlo je hybridem, který využívá výhod konstrukce tramvají a provozu autonomního velkokapacitního elektrobusu.

Tento vůz navrhla a zkonstruovala **čínská společnost CRRC**, největší výrobce kolejových vozidel na světě. Oficiální představení prototypu vozidla proběhlo 2. června 2017

v čínském městě Zhuzhou (česky Ču-čou), koncem roku bylo spuštěno testování v provozu na trati dlouhé 3 km. V roce 2018 by mělo vozidlo začít jezdit na lince o délce 6,5 km.

Na první pohled vypadá tento prostředek veřejné dopravy jako tříčlánková tramvaj o délce 30 m s šířkou 2650 mm. Obousměrný a oboustranný vůz přepraví až 300 cestujících. Pohon zajišťují elektromotory napájené bateriemi umístěnými na střeše vozidla. Není tedy zapotřebí trolejí. Na jedno plné nabití, které trvá pouhých 10 minut, je možné ujet 24 km. Maximální rychlost je 70 km/h.

Proč se jedná spíše o elektrobus? Tento prostředek nemá ocelová kola, ale pneumatiky. Nepohybuje se po kolejích, ale po vozovce. Jeho trať určují dvě přerušované bílé čáry na silnici, které sleduje pomocí senzorů a kamer, nepotřebuje tedy ani řidiče. V první fázi provozu je však řidič přítomen z bezpečnostních důvodů, jízda bez něj je plánována až do budoucna. V případě dopravního omezení je možné při ručním řízení řidičem vyhrazený koridor opustit.

TRAMVAJ ALSTOM CITADIS V ULICÍCH FRANCOUZSKÉHO MĚSTA BORDEAUX
FOTO: RAILFORTHEVALLEY.COM

nám, jsou prostředky, které jezdí bez trolejí. V roce 2000 vyvinula **společnost Alstom** unikátní systém APS (Alimentation Par le Sol – povrchové trakční napájení), který umožňuje provoz tramvaje bez vrchního pantografu. Systém APS tvoří oddělené části umístěné v napájecí kolejnici mezi pojezdovými kolejnicemi. Mezi vozidlem a systémem je přenášen signál, který zapíná segment, z kterého se tramvaj chystá odebrat energii. Je to ten, který se v daném okamžiku nachá-

V současné době zahájila dodávku bateriových tramvají pro turecké město Eskişehir, a to prvního z celkového počtu 14 vozidel ForCity Classic. Město Eskişehir má cca 700 tisíc obyvatel a leží v západní části Turecka. Dopravní podnik města Eskişehir plánuje vybudovat více jak kilometrový úsek bez trolejového vedení, kde budou tramvaje poháněny bateriemi. Jelikož je toto město hodně vzdálené, vybral výrobce pro testování také tratě v Bratislavě, která je geograficky pří-

TRAMVAJ FORCITY CLASSIC S KOMBINACÍ PANTOGRAFU A BATERIOVÉHO POHONU (PRO TURECKÉ MĚSTO ESKIŞEHİR).
FOTO: SKODA.CZ

Svým charakterem by měl provoz tohoto vozidla výrazně redukovat náklady spojené s výstavbou a údržbou tramvajové infrastruktury či tunelů metra a to i přes to, že je nutné vymezit speciální pruh na vozovce či vystavět nový koridor. Jisté náklady s sebou ponese i údržba virtuální dráhy. Pokud se tento druh dopravy osvědčí, byl by aplikován v menších a středních městech. Na to si ale opravdu budeme muset ještě počkat.

Současným trendem ve výrobě tramvajových souprav, který je bližší našim končí-

zí pod tramvají uprostřed soupravy, čímž je zajištěna maximální bezpečnost.

V roce 2003 dodala společnost Alstom 26 tramvají Alstom Citadis do francouzského města Bordeaux. Tyto tramvaje, vybavené kromě pantografu také systémem APS, představují estetické řešení veřejné dopravy v historických částech města, kde nemusejí být vedeny troleje.

Výrobě beztrolejových tramvají se věnuje také **česká společnost Škoda Transportation**.

stupnější a tím pádem flexibilnější a zároveň jsou zde tratě stejně jako v tureckém městě úzkorozchodné.

Pro plzeňskou firmu se nejedná o první zakázku pro Turecko. V minulosti dodala 72 vozů typu ForCity Classic s trakčním bateriovým pohonem pro turecké město Konya. Tyto tramvaje jsou určeny pro nově budovanou 6km trať s 2km úsekem bez trolejového vedení. Dobíjení baterie probíhá při jízdě na části trati s trolejemi nebo při stání v depu.

BATERIOVÁ TRAMVAJ FORCITY CLASSIC JEZDÍ V TURECKÉM MĚSTĚ KONYA
FOTO: SKODA.CZ

ZA ŽIVOTEM KELTŮ DO NÁRODNÍHO MUZEA

Text: Milan Slezák

Nová budova Národního muzea nabízí až do února příštího roku možnost navštívit výstavu nazvanou stručně a výstižně **Keltové**. Ta přibližuje nejen duchovní a běžný každodenní život keltických kmenů, ale i svět doby železné ve střední Evropě. Nechybí zde ani jeden z nejzajímavějších předmětů ze sbírek Národního muzea, a sice opuková hlava Kelta ze Mšeckých Žehrovic. Přichází se ale mohou těšit i na množství dalších unikátních předmětů. Ať už jde o bohatě malovanou keramiku, bronzové šperky, zbraně nebo keltské mince. Do běžného života Keltů pak návštěvníky vtáhnou například kopie keltických obydlí. Expozice se věnuje také fenoménu vzniku výšinných opevněných sídlišť, hradišť a později tzv. oppid, která předcházela sídlištím městského charakteru. Výstava Keltové nabízí svým návštěvníkům pohled nejen na kulturu vládnoucí elity, její honosné pohřby a sídla, ale i na nenakovské osady, využívání krajiny a nerostných zdrojů a s tím související výrobní aktivity a obchod.



JAZZ, BLUES A ROCK V PODÁNÍ KYTAROVÉ LEGENDY

Speciální narozeninový koncert se chystá do Lucerna Music Baru na 26. září. Svě sedmdesátiny tam na pódiu oslaví jeden z našich nejuznávanějších jazzových a bluesových kytaristů **Luboš Andršt**. Na akci, která je koncipována jako oslava jeho skladatelského a muzikantského přínosu pro českou hudbu se objeví hned trojice aktuálních sestav jeho kapel. Jazzově orientované Luboš Andršt Group, do blues laděného Luboš Andršt Blues Bandu a nově sestavené legendární jazzrockové formace Energit. Předpokládá se i účast nejrůznějších dalších hostů a gratulantů.

BERWITZ, ANČE, KUBA, HAJNEJ A ČMELDA S BRUMDOU SPOLEČNĚ V JEDNOM NOTOVÉM SEŠITU

Že spolu vážnost života a dětství nejde dohromady? Není to tak úplně pravda. Ve Dvořákově síni Rudolfiny totiž 6. října zazní, v rámci již čtvrtého pokračování akce s názvem **Pocta českým filmům a pohádkám**, hudba z populárních českých filmů, pohádek a večerníčků.

V podání Symfonického orchestru hl. m. Prahy FOK (Film – Opera – Koncert) pod taktovkou dirigenta Martina Kumžáka, Kühnova smíšeného sboru, dětského sboru Jizerka a sólistů Hany Holíšové a Martina Chodúra jsou na programu melodie ze seriálů Cirkus Humberto, Dobrodružství kriminalistiky, Pan Tau nebo Návštěvníci, filmů Kolja, Ať žijí duchové, Šíleně smutná princezna nebo Jak utopit doktora Mráčka a večerníčků, jako jsou třeba Krkonošské pohádky, Pat a Mat nebo Příběhy včelích medvídků.



Foto: Zdeněk Bek



PO JAKÉ ULICI JEDE AUTOBUS NÁHRADNÍ DOPRAVY?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte USB (3.0) flashdisk 16 GB s motivem autobusu Karosa ŠM 11 a reflexní pásky s logem DPP. Odpověď zašlete nejpozději **do čtvrtka 4. října 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Do jaké zastávky míří autobus linky 188?** z Fotohádky v DP kontaktu 7–8/2018 zněla: **Na Hroudě**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Mazačka“ a reflexními páskami s logem DPP odměněn: **Zdeněk Harsa**.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

První provozní úsek trasy C

V tajence najdete dokončení textu: Napájení prvního provozního úseku metra zajistily tři měnirny, z toho dvě, ve stanicích Sokolovská a Gottwaldova, byly podzemní. Třetí měnirna byla povrchová a nachází se v

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do čtvrtka 4. října 2018** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: powerbanku Samsung EB-P3000C a další dva sadu brožur o výročních provozovněn DPP a reflexními přívěsky s logem DPP.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 7–8/2018 bylo dokončení textu: Jako druhý byl pokřtěn v březnu 2017 vůz po **Františku Kardausovi**, autorovi návrhu vzhledu tramvaji T3. Hlavní cenu – cykloset Sigma Buster 100 a Sigma Nugget II Flash – získává **Dáša Pecková**, publikaci 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD a sedé tričko Nostalgie získávají získávají **Zbyněk Bečvář** a **Jana Ostrolucká**.



Hlavní cena: Powerbanka Samsung EB-P3000C 10000 mAh Gray

KOMPAKTNÍ ROZMĚRY, ELEGANTNÍ DESIGN A VELKÁ KAPACITA BATERIE. TO VŠE DĚLÁ Z TĚTO POWERBANKY IDEÁLNÍHO SPOLEČNÍKA NA CESTY. AŽ UŽ DO VLAKU, NA LOĎ NEBO DO LETADLA, TOTO ZAŘÍZENÍ UDRŽÍ VÁS PŘÍSTROJ VE SLUŽBĚ. AŽ JSTE KDEKOLIV. DÍKY TĚTO POWERBANCE VÁM JIŽ NEUTEČE ŽÁDNÝ HOVOR ANI ZPRÁVA.

	OPAČNĚ	TURECKÁ METRO-POLE	VÝBAVA LODI	DRAVÝ PTÁK	NAPINOUT	HOSPO-DÁRNOST	KÓD KYPRU		OBRYTO	VESNICKÝ BOHÁČ	DIOVA DCERA	ANGL. ZKR. PRO TISKÁŘE	KÓD JEMENU		ROZ-MĚRNĚ	NARKO-TIKUM	NERO-ZUMNÝ	METRIKÁ STOPA	
NA ZÁVĚR								OKRAJE STŘECH						CĚVA					
LYŽAŘSKÉ VĚTROVKY								NÁS BASNIK JAPON. SIDLO NA OS. KAKAGA-SIMA						ALKEN ZÁMEK U TRUT-NOVA					
OSMI-ČLENÝ SOUBOR							AMIER REŽISER						DOMÁCKÝ KLEMET RUSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO						
DRUH BALKONU							ALBÁNSKÁ TISK. AGENTURA KRUTÝ ČLOVĚK			CHARAK-TERIZUJÍCÍ VE VZTAZÍCH	ČESNĚ-KOVÁ POLEVKA PŘÍSLUSNÍK SPOUKU								
DRUH PAPOUSKA				1. část tajenky KYSLUČNÍK HLIVNATÝ													INIC. PROZÁKA ECA JEDNODU-CHOST		
MODEL FORDU			KOREJSKÉ SOU-OSTROVÍ ČPÁVEK						HLAVNÍ MĚSTO FRANCIE	ETIOP. HORA TÁTA						NORMALI- ZOVAC. BULHARSKA DROBNÝ DOPROVNÝ PŘEDMĚT			
	ULICE (Z ITAL)	MUŽSKÉ JMÉNO (21.8.) UROLOGICKÁ NEMOC						RUB POŠTOVNÍ ZNÁMKY NÁS MALÍR								VL. JM. BASNIKA ČESNĚ-KOVÁ SOUBOR TEL. A DECH. OUVĚRNĚ			
AUTODI-DAKT							DÁBEL GENERÁ-TOR							ODLUŠNÝ BISKUPSKÉ ČEPICE					
SPZ TRENČINA			ČALOU-NĚNÁ SEDÁČKA											VODOPÁD V JEMENU				JHOCV-ROPAN	ASUSKÝ SAVEC
ANGL. BĚŽET			ZN. ANTIMONU	UKAZO-VACÍ ZÁJMENO	2. část tajenky MEZNÁ-RODNÍ KÓD ITALIE									POLYVI-NYLOH-D-RID MPZ JORDÁNSKA					
ARISTE-DES AIOLOS											ŽIVOST KONČE-TINA								
ČLOVĚK TRPÍCÍ ČUK-ROVKOU										MĚSÍC V ROCE						DOMÁCKÝ OTAKAR			
FOTBAL KLUB V ATHĚ-NÁCH				PROČ					OTVORY							ETIOP. MĚSTO			

Jsme tu pro vás ve dne v noci!

PŘIJĎTE SE PODÍVAT...

**Den otevřených dveří
Dopravního podniku hlavního města Prahy**



 depo
ZLIČÍN

 vozovna
MOTOL

 garáž
ŘEPY

Sobota **22. září 2018** 10.00–16.00 hodin

Více informací na www.dpp.cz/dod,
etm.praha.eu

**SOUČÁST
PROGRAMU**

EVROPSKÝ
TYDEN
MOBILITY



Dopravní podnik
hlavního města Prahy