

11 | 2017
ročník 22

DP

kontakt

DO TŘETÍ ZIMY S GLYCERINEM
NOVÁ SMYČKA DEPO HOSTIVAŘ
PRAŽSKÉ SMART CITY PROJEKTY



Pro knihy pod stromeček na Infocentrum Můstek

Tramvaje a tramvajové tratě 1-4

360 Kč (za každou knihu)

Trolejbusy a trolejbusové tratě 1-2

360 Kč (za každou knihu)



Encyklopedie pražské MHD 4. svazek: Vozidla - Tramvaje

380 Kč

111 míst v Praze, která musíte vidět

349 Kč

V prodeji v Infocentru Můstek
Otvírací doba: 7:00-21:00

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

OBSAH 11 / 2017

DP
kontakt

AKTUÁLNĚ

4-6

TECHNOLOGIE

7-9 DO TŘETÍ ZIMY S GLYCERINEM

UITP

10-11 BEZPEČNOSTNÍ EXPERTI SE SETKALI V PRAZE

AKCE

12-13 HLAVOLAM ZVANÝ PŘESTUP NA MUZEU

TÉMA

14-15 ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE
DÍL SEDMÝ: SMYČKA DEPO HOSTIVAŘ

KALEIDOSKOP

16-17 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

FOTOREPORTÁŽ

18-19 PRAŽSKÉ AUTOBUSY POD NAPĚTÍM

SMART CITY

20-21 SMART CITY PROJEKTY ANEB JSME „CHYTŘÍ“

AKCE

22-23 ZLIČÍN A HOSTIVAŘ: OPRAVNÉ PRÁCE V DEPECH

DOKUMENT

24-25 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – JAN ŠUROVSKÝ

TECHNIKA

26-27 I ZA ZETOREM HLEDEJ KARDAUSE

ABSOLVENT

28-30 ABY BYLY VOZY BEZPEČNÉ A V DOKONALÉM STAVU

31 KULTURA / SOUTĚŽ

ZE SVĚTA

32-33 STRMÝ PÁD MOSKEVSKÝCH TROLEJBUSŮ

34 KRÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

VÝROČÍ

36 MOTOLSKÁ VOZOVNA JE OSMDESÁTNICÍ

Foto na obálce: Petr Vítů

DP kontakt

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

Adresa redakce: oddělení Komunikace DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner,

Jiří Došlý, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Soňa Jindráková,

Zora Karmazín Blümllová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan

Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 27. října 2017

NEPRODEJNÉ

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



ÚSPĚCH DYNAMICKÉHO NABÍJENÍ ELEKTROBUSŮ NA PŮDĚ UITP

dosáhnout historicky rekordní účasti na obou akcích. Stěžejními tématy konference i výstavy byly automatizace provozu a elektromobilita. Zatímco na využívání bezobslužných autobusů v hustém městském provozu si ještě budeme muset nějaký čas počkat, v oblasti elektrifikace autobusové dopravy jsou probíhající a připravované projekty DPP technologicky plně srovnatelné s aktuálními rozvojovými trendy. V rámci konference prezentoval za DPP Ing. Barchánek projekt dynamického nabíjení elektrobuses v ulici Prosecká. Ze strany účastníků konference byla velmi pozitivně hodnocena jak inovativní kombinace technologických výhod elektrobuses a trolejbusů, tak i maximalizace synergických efektů s napájecí infrastrukturou tramvají. (jb)



Foto: Jan Barchánek

Po květnovém dopravním summitu UITP v Montrealu (viz článek v letním dvojčísle DPK) se v termínu 23. – 25. října 2017 uskutečnila v belgickém Kortrijku letošní druhá nejvýznamnější celosvětová dopravní akce – Autobusová konference UITP. Díky koordinaci konference s tradiční autobusovou výstavou BusWorld se podařilo

VÝUKA CIZÍCH JAZYKŮ V DPP POKRAČUJE

V červnu 2017 byl ukončen 1. ročník jazykového vzdělávání v DPP. Výuka byla zaměstnanci velice kladně hodnocena, přispěla k prohloubení znalostí cizího jazyka a k jejich dalšímu rozvoji. Na úspěšnou výuku proto navazujeme i v dalším školním roce 2017–2018. Dodavatelem služby je opět jazyková škola Caledonian School, se kterou máme uzavřenu rámcovou smlouvu o provádění jazykové výuky. V letošním roce se do výuky přihlásilo 100 zaměstnanců (81 na angličtinu a 19 na němčinu). Vzdělávání je realizováno ve skupinách podle úrovně vstupních znalostí, které musel každý zájemce prokázat v povinném online testu. Výuka byla zahájena v týdnu od 18. 9. 2017 a potrvá až do června 2018, vždy 1x týdně v délce 60 minut na pracovištích Centrální dispečink, depo Hostivař, depo Kačerov, depo Zličín, ÚD Hostivař, Sokolovská a musí být součástí pracovní doby. Věříme, že nově nabyté znalosti budou zaměstnancům dalším přínosem pro zkvalitnění jejich práce v DPP.

Veškeré informace k jazykové výuce podá odd. Rozvojové programy, Pavlína Pecháčková, tel.: 95005, e-mail: pechackovap@dpp.cz (spa)

BLÍŽÍ SE TURNAJ VE STOLNÍM TENISE

Již čtrnáctý ročník předvánočního turnaje ve stolním tenise se uskuteční 3. prosince 2017 v hale Table tenis klubu Eliza v ulici Brandlova 21 nedaleko stanice metra Háje. Turnaj je určen pro všechny zaměstnance DPP a je rozdělený na open a amatérskou část. Registrace přihlášených bude probíhat na místě od 13 hodin, začátek je ve 14 hod. Přihlášky přijímá Zdeněk Kolumpek: blazen.3@seznam.cz, tel: 732 315 940. Blíží informace najdete na stránkách pořadatele: ospea.cz. (red)

PŘES STAVBU NA SLUPI JEZDÍ NÁHRADNÍ AUTOBUS



Foto: Miroslav Grossmann

Rekonstrukce tramvajové trati v úseku mezi Albertovem a Otakarovou je v plném proudu. Práce dle plánu pomalu opouštějí Prahu 2 a dostávají se za železniční viadukt, kde se nachází Praha 4. Neplánovanou změnou však prošla náhradní autobusová doprava mezi Výtoní a Otakarovou. Ta byla první téměř dva měsíce rozdělena na dvě linky s nevšedním přestupem podchodem pod železniční trať Smíchov – Hlavní nádraží. Na základě požadavku živnostníků a obyvatel na Praze 2 byla proti plánům o měsíc dříve spojena do jedné linky. Umožnil to fakt, že Dopravní podnik již práce v nejužším místě akce, v ulici Na Slupi, dokončil a že Technická správa komunikací, která provádí rekonstrukci vozovek a chodníků, upravila svá dopravně inženýrská opatření. Na komunikaci byl dosazen semafor, který kyvadlově řídí celý úsek o délce 230 metrů. Jezdit zde smí pouze autobusy MHD, stavba a rezidenti. Tramvajová trať bude uvedena do provozu 9. prosince 2017. Práce TSK budou pokračovat i příští rok. (mig)

POZVÁNKA DO ZÁZEMÍ MOTOLA

U příležitosti 80. výročí zahájení provozu ve vozovně Motol pořádá DPP komentované prohlídky, a to v sobotu 2. prosince 2017 v 10 a ve 14 hodin. Vstupenky za 145 korun na tyto 90minutové akce je možné objednávat v rámci Zázitkové turistiky na webu prahatechnicka.cz. Více o historii vozovny se dočtete na str. 36 tohoto čísla. Motol je ve stejný den spojen i s oslavami 65. výročí Střední průmyslové školy dopravní, a. s. V rámci školních dnů otevřených dveří v obou budovách školy budou mít uchazeči, ale také absolventi nebo zaměstnanci Dopravního podniku, možnost nahlédnout do učeben, popovídat si s pedagogy nebo žáky a seznámit se s historií i současností školy. V budově v Motole budou navíc připraveny řemeslné workshopy ve školních dílnách, komentovaná prohlídka školy, zkoušky nanečisto a setkání s absolventy školy. Přijďte se podívat do školy, která „vás dopraví za vzděláním“. (red)



Foto: Archiv DPP

ŘÍJNOVÉ ZAHRA NIČNÍ NÁVŠTĚVY

Na první dny v říjnu jsme připravili program pro zástupce magistrátu města Sofie, kteří navštívili Prahu v rámci mezinárodního projektu CIVITAS. Hlavním tématem této iniciativy je spolupráce měst v oblasti čistší a lepší dopravy. Prezentovány byly pražské projekty elektrobuses, modernizace tramvajových tratí a to včetně ukázky konkrétních příkladů v terénu (na snímku). Proběhla také exkurze na dispečincích řízení provozu. Mezi další významné zahraniční návštěvy patřila delegace z bruselského DP, která zavítala na vlakový a tramvajový dispečink. Skupina odborníků na kolejovou dopravu ze Švédska zavítala do budovy Sokolovská, kde se formou prezentace seznámila s komplexností činnosti vykonávaných DPP. Asijský kontinent reprezentovala v říjnu jihokorejská delegace, zajímaví se o rozsah služeb DPP a pracovní právní problematiku zaměstnanců největší společnosti v Praze. Mimo tyto návštěvy jsme v říjnu hostili zasedání Bezpečnosti komise UITP, čemuž je věnován samostatný článek na následující dvoustraně. (jd)



Foto: Radka Herglová

AUTOMATICKÉ METRO NA KAČEROVĚ

Ve společenském sále depa Kačerov proběhla v úterý 31. října 2017 prezentace expertní konzultační firmy SYSTRA z Francie na téma „Organizace a řízení projektů automatického metra bez obsluhy“. Zajímavý čtyřhodinový program, poutavě připravený z dlouholetých zkušeností firmy, byl cílený k projektu trati D pražského metra. Sled informací, skvěle vedený Hervé Mazzonim a doplňovaný Elisabeth Varvarianovou či Loic Guignotem, si ale zasloužil daleko větší pozornost. Na vině bylo zřejmě již několikrát přeložené datum konání akce, měnilo se i místo provedení prezentace. Navíc pozvánka byla doručena necelý týden před termínem, takže spousta zájemců už měla sjednaný jiný program a prezentaci musela ke své lítosti oželeť. (ZdR)

NA NOTOVÉ LINCE PĚVECKÉHO SBORU DPP

Z léta rovnou do Vánoc. Tak by se dal charakterizovat začátek dalšího školního resp. sborového roku. Na prodloužených pondělních a dokonce i dvou celodenních víkendových zkouškách pilujeme soutěžní skladby na Mezinárodní festival adventní a vánoční hudby s cenou Petra Ebena, který se koná 1. až 2. prosince 2017. Chystáme se také na zimní vystoupení při Adventním koncertu v pondělí 11. prosince od 19 hodin na Vyšehradě a Vánočním koncertu ve čtvrtek 4. ledna 2018 od 19 hodin v kostele sv. Václava ve Vršovicích. Pilně nacvičujeme méně známou, ale stejně krásnou melodickou II. mši Jakuba Jana Ryby – Českou mši půlnoční. Tohoto oblíbeného autora představíme i v dalších čtyřhlasých písních. Náš nový vánoční repertoár dále obsahuje např. roráty (liturgicko-hudební forma ranní mariánské mše svaté, která se koná v adventní době) Jiřího Těmle, Hymnus Pastoralis J. A. Vitáska aj. Chybět nebude ani směr koled. Více se dozvíte na webu sbordpp.cz. (dol)

Text: Antonín Altner
Foto: Martin Brejša a Petr Ludvíček

JUBILEJNÍ KINOBUS V ČÍSLECH A S POMOCÍ

Velkou hodnotu má hned první číslo spojené s jubilejním, desátým turné Kinobusu DPP. Díky divákům byla výrazně překonána finanční částka každoročně vybraná při promítacích večerech na charitativní projekty. Letos se obnos vyšplhal na 32 318 korun, který pod patronací Nadace Nova poputuje k synovi jednoho ze zaměstnanců DPP – šestiletému Nikolasi Medunovi, který trpí od narození Klinefelterovým a centrálním hypotonickým syndromem a neobejde se bez terapií Kosmík, spojujících klasickou rehabilitaci s nejnovějšími objevy na poli neurologie a neuroplasticity mozku. Vlastní Kinobus letos absolvoval 57 promítacích večerů, na které dorazilo na 14,5 tisíce diváků. Nejnavštěvovanějším filmem byla česká komedie Špunti na vodě s průměrnou návštěvností 490 diváků na jedno promítání. Na druhém místě zájmu skončil film Zootropolis a za ním Rande naslepo. (red)

T3 COUPÉ OCENĚNA NA DESIGNBLOKU

Návrh tramvaje T3 Coupé zaujal porotu na 19. ročníku veletrhu designu a módy Designblok natolik, že mu udělila speciální cenu „za mimořádný počin mimo kategorie“. Čistě řešená expozice nabídla návštěvníkům, usazeným v typických „té-trojkových“ sedáčkách, virtuální projížďku tímto vozem i možnost v mechanickém strojku označit si originální jízdenku. Stánek doplnily reálné díly této výletní tramvaje DPP, která by se poprvé měla představit za rok na veletrhu InnoTrans v Berlíně. Rozhovor s designérkou Annou Marešovou si budete moci přečíst v příštím čísle. (pel)

Foto: Petr Ludvíček



Foto: Petr Ludvíček

PAMĚTNÍCI U ZNOVUZROZENÍ TROLEJBUSŮ V PRAZE



Foto: Petr Hejma

Na prostřední dvoustraně tohoto DP kontaktu nenajdete fotografii pamětníků, kteří před 45 lety ukončovali provoz trolejbusů v Praze a 15. října 2017 stáli u zprovoznění trolejové trati v Prosecké ulici. Důvod je jednoduchý – pánové, kteří si onu letošní říjnovou neděli připravili originální zahájení slavnosti, dostanou prostor v prosincovém čísle. (red)

Z ŘÍJNOVÝCH ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

V říjnu 2017 mělo představenstvo DPP v plánu v pořadí 20. a 21. zasedání v tomto roce. Projednalo mimo jiné analýzu proveditelnosti zapojení DPP do zahraničních projektů typu PPP (Public Private Partnership – forma spolupráce mezi orgány veřejné správy a podnikatelským sektorem za účelem zajištění financování, výstavby, obnovy, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby). Dále projednalo plánovaná organizační opatření, majetkoprávní záležitosti, aktualizaci směrnic týkající se organizace zimní služby, plnění plánu investic za první až třetí čtvrtletí letošního roku, audit smluvních vztahů na odboru Technická správa objektů. Také schválilo prodej podvozku dvounápravové tramvaje Národnímu technickému muzeu a 1 ks autobusu Karosa Ing. Ryšánkovi.

Dozorčí rada DPP na svém 9. zasedání projednala informace v rámci plnění úkolů a usnesení dozorčí rady a vzala na vědomí informaci k metru I.D, týkající se geotechnického průzkumu pro geologický průzkum. Dále se zabývala informací k řidičům MHD, k následníkům a perspektivním zaměstnancům DPP. Závěrem se zabývala problematikou smluvního vztahu se společností Rencar a aktuálním plněním plánu zadávacích řízení. (red)



Foto: Jan Štojdl

ZÁVODNÍ PRŮBĚH „KÁTĚČKEM“

Dopravní podnik se stal již potřetí partnerem sportovní akce City Cross Run & Walk Prague, kdy závodníkům opět připravil „překážku“ na trati v podobě proběhnutí tramvaje typu KT. Každý z účastníků musel v rámci trasy z Petřína do Bohnic vůz přistavený ve Stromovce proběhnout dvakrát, a to druhými a předposledními dveřmi. Tramvaj bývá polepena bannery s poučným či vtipným textem: Dneska proběhni, zítra dej přednost; Počet k stánům 0, počet k proběhnutí 1500. S tratí dlouhou 16 km si v neděli 16. října nejrychleji poradil Tomáš Hudec a Kateřina Kratochvílová Kriegerlová. (što)

DO TŘETÍ ZIMY S GLYCERINEM

V TOMTO POJEDNÁNÍ BYCH RÁD NAVÁZAL NA ČLÁNEK Z DP KONTAKTU Č. 2 Z ROKU 2016 A PODĚLIL SE O ZKUŠENOSTI ZE ZKUŠEBNÍHO PROVOZU VOZŮ EVIDENČNÍCH ČÍSEL 5412 A 5417, KTERÉ BYLY KROMĚ SNĚŽNÉHO PLUHU NAVÍC VYBAVENY ZAŘÍZENÍM ZABRAŇUJÍCÍM VZNIKU NÁMRAZY NA TROLEJOVÉM DRÁTU.



Jak nám sdělil Udo Scholz, manažer firmy Faiveley, dříve Stemmann – Technik, doposud vyrobili pro různé odběratele celkem 35 „protinámrazových pantografů“. A zde se opět projevila známá skutečnost, že v každém dopravním podniku jsou jiné provozní a technic-

ké podmínky. Jinými slovy, to co jinde funguje, nemusí být plně funkční a spolehlivé u nás a opačně. V tomto směru jsme byli příjemně překvapeni, že oproti německému Kasselu nemusíme stahovat mazací pantograf například při průjezdu přes trolejová křížení.

VOKOVICKÁ
"PADESÁTČTYŘISEDMNÁCTKA"
V AKCI S AKTIVNÍM MAZACÍM
PANTOGRAFEM



Co vše má na starosti posádka

Zde jen malá technická odbočka – málokdo si všimne mírného zaoblení sběracích lišt klasických pantografů, které značně ulehčují chod hlavice pantografu při sbíhání dvou, nebo více trolejí z bočních směrů. U mazacího válce, který se nachází místo sběracích lišt, je zaoblení nemožné, spíše naopak dochází k úbytku filcové hmoty ve střední partii. Při sjezdu dvou trolejí z bočních směrů pak mají mnohem více práce boční opalovací rohy po stranách hlavice pantografu.

Samotný provoz první sezonu probíhal v režii odboru Technická kontrola. Po schválení Drážním úřadem došlo na zaškolení vybraných pracovníků vozoven Kobylisy a Vokovice (mateřských vozoven vozů 5412 a 5417). Od počátku druhé sezony byla posádka složena z jednoho pracovníka jednotky Provoz Tramvaje ve funkci řidiče a jednoho pracovníka jednotky Správa Vozidel Tramvaje ve funkci obsluha soustrojí. Služba na těchto vozidlech by se zdánlivě mohla zdát idylickou, leč pro oba členy posádky vyplývají specifické povinnosti.

Pro řidiče je to především nutnost dodržovat rychlost do 30 km/h při mazání troleje. Aby nezdržoval provoz, pak je nezbytné projíždět zastávky rychlostí do 15 km/h. Zde také hrozí,

že pokud řidič následujícího vlaku nedodrží požadovanou vzdálenost za tímto vozem, zvýšený přítlak všech pantografů na trolej v krátkém úseku způsobí její přizvednutí a tím se zvyšuje reálná možnost poškození mazací hlavice zachycením příčného vedení o opalovací rohy! V extrémním případě i stržení troleje.

V centru pozornosti glycerin

Dále musí řidič dbát zvýšené opatrnosti při průjezdu kritických trolejových míst (souběhy, křížení trolejí, úsekové děliče, podjezdy), neboť filcová mazací hlavice je podstatně choulostivější než klasická grafitová lišta pro odběr elektrické energie. Jako ulehčení pro řidiče je vůz č. 5412 zkušebně vybaven akustickou signalizací při překročení rychlosti nad 35 km/h s aktivním mazacím pantografem.

Obsluha zařízení má také svá úskalí. Po dobružení glycerinem si neustále hlídá tlak vzduchu v jímce, tlak zásobování glycerinu do hlavice, přítlak hlavice mazacího pantografu, úbytek čistého glycerinu a stav odpadního glycerinu. Zde se projevila zajímavá a zákeřná fyzikální vlastnost – závislost viskozity na teplotě. Když klesne teplota, musí obsluha přiměřeně zvýšit tlak zásobování a opačně, přičemž je nutné tomu úměrně upravit přítlak mazacího válce na trolej. Vše

se děje s určitou setrvačností, spotřeba se odečítá ze stavoznaků a ujetých kilometrů. Vzhledem k tomu, že teplota se během dne i noci neustále mění, i obsluha musí reagovat.

Před koncem druhé sezony se zkušebně začal glycerin ředit destilovanou vodou v poměru 5:1 pro potlačení tohoto jevu a pro snížení tlaku do hlavice. Spotřeba glycerinu byla udávána výrobcem přibližně 1 litr na 10 kilometrů, v praxi jsme se zatím pohybovali kolem 1 litru na 5 kilometrů. Životnost plstěného návleku válce není příliš velká. U vozu ev. č. 5412 byla zhruba 3800 kilometrů, u vozu 5417 ještě méně.

Statický měnič nebo motorgenerátor?

Oba vozy jsou tzv. tyristorky, vůz 5412 je vybaven statickým měničem oproti vozu 5417, který jezdí s původním motorgenerátorem, a tento jakýsi soubor technologií je kupodivu nerozhodný. Pro statický měnič hovoří nižší hlučnost a především větší výkonová rezerva v napájení vozu soustavou 24 V, která je bohužel degradována původní kabeláží s menším průřezem, než by bylo vhodné. V případě doplnění kabeláže by bylo možné větší využití této moderní techniky. Pro motorgenerátor hovoří jediný fakt, že po průjezdu sekcí pracuje takřka bez přerušování, na rozdíl od statického měniče, který nabíhá několik

vteřin. Proto zpočátku u vozu 5412 docházelo k častějšímu odstavení mazacího soustrojí, což bylo vyřešeno přidáním bezpečnostně-provozní funkce do obvodu mazacího soustrojí. Proti motorgenerátoru hovoří fakt, že většinou pracuje hluboko za hranicí jmenovitého výkonu.

Samotná tyristorová výzbroj TV1 je pro daný účel velmi vhodná, snad až na obvod RMA, kde vlivem úpravy trakční výzbroje „Barrandov“ dochází k přehřívání tlumicích odporů. Výzbroj se zrychlovačem by vzhledem k nízké rychlosti při mazání troleje do 30 km/h byla nevhodná, možná i problematická.

Řada kvalitních vychytávek

Zabudování mazacího soustrojí a pantografu ještě předcházela úprava zaslepení druhého střešního větráku a přemístění brzdového odporníku. Jako velice prozřetelné se ukázalo namontování zachytňné vany pod mazací agregát dle návrhu technologů z ústředních dílen. Tato jednoduchá věc nám velmi pomohla udržet vůz v čistotě, zejména při proplachování agregátu a potrubí.

Další úpravy a návrhy úprav vyplynuly už během zkušebního provozu. Jako první byla realizována změna zbrojení glycerinem. Glycerin má velkou viskozitu (je příliš hustý) a jeho přelévání z kanystru přes trychtýř do jímky bylo dost zdoluhavé (i 3 hodiny). Znovu technologové z ústředních dílen navrhli řešení, a to dopravu elektrickým čerpadlem pro viskózní tekutiny, což se opět osvědčilo.

V případě, že budou realizovány další dodávky těchto soustrojí do Prahy, navrhuje společnost Faiveley čerpadlo poháněné vzduchem. Bohužel se vzhledem k záruce na soustrojí nepodařilo prosadit jiné řešení zapojení stavoznaku čistého glycerinu, který při plnění nefunguje, neboť část média proudí právě přes něj, tudíž obsluha nemá žádnou kontrolu o aktuálním stavu. Návrh jiného řešení byl podán firmě Faiveley k posouzení a schválení.

Náměty na vylepšení existují

Jako problém se jeví skutečnost ucpávání odpadního vedení, jednak grafitovými šupinami smývanými z trolejového vedení, dále zbytky filce (chomáčky) a ostatními nečistotami. Tomuto jevu napomohlo, že soustrojí není umístěno přímo pod mazací pantograf, tudíž nemá patřičný spád. Takovému umístění brání fakt, že vozy slouží navíc jako sněžné pluhy a prostor pod pantografem je zaplněn zásobníky soli a písku.

Proti ucpávání se podařilo vymyslet způsob čištění teplou vodou a dodavatel navrhl změnit průchod střechou a přemístění nádrže na odpadní glycerin blíže k ose 2. podvozku. Dále byl realizován návrh filtrování děrovaným plechem u vozu č. 5417 a u vozu 5412 by se měla zkoušet navíc filtrace ze sítí.

Pro obsluhu je ale zřejmě nejproblematičtější malá možnost kontroly správného nastavení všech hodnot a tudíž správné aplikace glycerinu. U kteréhokoliv pantografu libovolného vozidla je výsledek jeho správné pracovní činnosti indikován přítomností napětí, což zde nelze. Proto byla navržena signalizace polohy pantografu a je jistá idea snímat otáčky válce, aby byl zaručen řádný nános glycerinu na trolej a nedocházelo k prodrávání válce. Zde se zatím nepodařilo najít řešení, které by zajistilo dostatečnou odolnost čidla vůči špině, vodě, glycerinu, grafitu, přítom bylo spolehlivé, bezpečné a legislativně vyhovující.

Určitě je limitující pokrytí celé tramvajové sítě dvěma vozy. V případě poruchy nebo nehody má druhý vůz co dělat. Navíc v případě potřeby pluzení se musí tyto dva vozy nahradit jinými. Dále Dopravní podnik navrhoval ještě několik úprav, které by měly zjednodušit ovládání, zamezit zvýšenému opotřebení, respektive poškození celého zařízení, a zlepšení aplikace glycerinu. Firma Faiveley je rovněž ochotná naslouchat dialogu o přizpůsobení jejich výrobku pražským podmínkám a aktivně spolupracuje.

Noční mra všech, zastavení celého provozu vinou ledovky na trolej, je příliš velká. Kdo někdy zůstal bezmocně v zamrzlé tramvaji na širé trati, jistě ví, o čem píše. Určitě se tedy vyplatí proti ledovce alespoň něco udělat, než sedět v nečinnosti, čekat až přijde a pak naříkat, že se tomu nedalo nijak předejít. Vzhůru do třetí sezony!



Mezi oběma tyristorovými vozy probíhá jakýsi soubor technologií. Mazacím pantografem je osazen jak vůz 5412, se statickým měničem, tak vůz 5417 s původním motorgenerátorem. A stav je zatím nerozhodný.

Text: Michal Brunner a Tomáš Dobrovolný
Foto: Petr Hejna a Karel Stárek

BEZPEČNOSTNÍ EXPERTI SE SETKALI V PRAZE

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY HOSTIL 24. SETKÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ KOMISE MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP.



TŘICÍTKA ÚČASTNÍKŮ ZASEDÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ KOMISE UITP VYSLECHLA MJ. PREZENTACI HOSTITELSKÉHO DPP

Setkání probíhalo od středy 25. do pátku 27. října 2017 na půdě Dopravního podniku i v dalších atraktivních pražských lokalitách. V čele komise se vůbec poprvé představil její nově zvolený předseda Jan Politiék z holandské pobočky společnosti Arriva. Českou republiku reprezentovali Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel DPP, a Tomáš Dobrovolný, odborný pracovník HZS DP. Celkem bylo na setkání přihlášeno 29 členů komise ze tří kontinentů, včetně čtyř členů z belgického ústředí UITP, a jako hosté dva zástupci Mezinárodní železniční unie UIC z Francie.

Ve středu 25. října odpoledne, ještě před začátkem oficiálního programu, navštívil

předseda komise Jan Politiék pracoviště bezpečnostního úseku DPP v ústřední budově na Sokolovské a následně centrální požární stanici Hasičského záchranného sboru DP v Hostivaři. Večer již bezpečnostní ředitel Antonín Fedorko slavnostně přivítal všechny účastníky akce na zahajovací recepci v hotelu Clarion ve Vysočanech.

Čtvrteční dopoledne bylo věnováno pracovní agendě. Na úvod proběhla minuta ticha k počtě před rokem zesnulého Jiřího Šubrta, který řadu let reprezentoval DPP v Autobusové komisi a Bezpečnostní komisi UITP. Následovala prezentace hostitelského DPP, poté přišly na řady novinky od jednotlivých členů

UITP (z francouzského **L'Union Internationale des Transports Publics**, česky **Mezinárodní svaz veřejné dopravy**) je světová organizace provozovatelů a objednatelů veřejné dopravy, výzkumných organizací a dalších významných subjektů působících v oboru. Zabývá se zejména všemi formami městské a regionální dopravy, její udržitelností, inovacemi, bezpečností a propagací. Organizace má přibližně 1400 členů z 96 států světa. Založena byla 17. srpna 1885 a sídlí v Bruselu.



Bezpečnostní komise UITP v Praze netradičním pohledem statistiky:

Pořadí zasedání Bezpečnostní komise v Praze:	24
Počet účastníků pražského zasedání:	31
Počet zastoupených světadílů:	3
Počet zastoupených zemí:	17
Nejvzdálenější účastník:	9900 km (Singapur)

JEDNÍM Z NAVŠTÍVENÝCH MÍST BYL CENTRÁLNÍ DISPEČINK NA BOJIŠTI

a hosté z UIC a byly stanoveny hlavní pracovní záměry komise na období 2017–2019. Na odpolední hodiny byla připravena odborná exkurze v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti. Po pracovním programu převezla účastníky zvláštní tramvaj k budově Mánesa na oficiální večeři, kde byli hosté přivítáni místopředsedou představenstva DPP Janem Blechou.

V pátek 27. října pokračovalo projednávání hlavních pracovních záměrů komise, kterými se pro další období staly kybernetická bezpečnost, kamerové dohledové a rozpoznávací systémy a především protiteroristický projekt. Ten rozpracovává typové rizikové situace ve veřejné dopravě, jako jsou nález podezřelého zavazadla, výskyt podezřelého chování a aktivní útok ozbrojeného jednotlivce. Byl představen systém bezpečnostních kontrol v moskevském metru, který za rok 2016 umožnil odhalit 77 743 (!) nebezpečných předmětů u cestujících. Závěr konference patřil představení pražského projektu bezpečnostní WiFi sítě v metru a novinkám z UITP.

Důležitost podobných setkání není třeba v dnešní době zdůrazňovat. Riziko excentrického jednání jednotlivců i plánovaných teroristických útoků je nezanedbatelné a hromadná doprava patří k nejpravděpodobnějším cílům. Aktuální bezpečnostní projekty směřují k co nejčasnějšímu předvídání a odhalování potenciálně rizikových situací pomocí sofistikovaných dohledových a vyhodnocovacích technologií, jakož i ke stanovení efektivních postupů při vzniku rozsáhlých mimořádných událostí.

S potěšením můžeme konstatovat, že pražský DP si v těchto ohledech stojí velmi dobře. Pražské setkání Bezpečnostní komise UITP můžeme uzavřít jako vydařené. Dopravní podnik připravil pro účastníky pestrý a poutavý program, naše krásné hlavní město přispělo podmanivou podzimní atmosférou. Další setkání bezpečnostní komise UITP proběhne v termínu 23.–24. dubna 2018 v Dubaji.



PŘEDSEDA BEZPEČNOSTNÍ KOMISE UITP JAN POLITIEK A ČLENKA ANDREA SOEHNCHEN NA NAVŠTĚVĚ POŽÁRNÍ STANICE HZS DP HOSTIVAŘ

Text: Zdeněk Rampa
Foto: Petr Hejna a Petr Ludvíček

HLAVOLAM ZVANÝ PŘESTUP NA MUZEU

OD 11. ČERVENCE LETOŠNÍHO ROKU FUNGUJE PRO CESTUJÍCÍ VE STANICI METRA MUZEUM NA LINCE A POUZE POLOVINA NÁSTUPIŠTĚ, A SICE TA U 2. KOLEJE – TEDY VE SMĚRU NA DEJVICKOU A DÁLE AŽ DO KONEČNÉ STANICE NEMOCNICE MOTOL. DRUHÁ POLOVINA PERÓNU JE UZAVŘENA ZÁBOREM A VLAKY S CESTUJÍCÍMI PO PŘILEHLÉ 1. KOLEJI PROJÍŽDĚJÍ SNÍŽENOU RYCHLOSTÍ BEZ ZASTAVENÍ. PROČ TO?



Tato stanice byla jediná, kterou zasáhly srpnové povodně v roce 2002, ale poté neprošla žádnou rozsáhlejší opravou. Pravda, nebyla pod vodou zcela; vodnímu útoku však

byla vystavena podstatná část stanice, která byla pouze vyčištěna a zprovozněna. Pak bylo jen otázkou času, jak dlouho vydrží vodou poškozené stavební konstrukce za plné-

ho provozu bez toho, že by došlo k ohrožení bezpečnosti cestujících i vlastního provozu. Proto se postup prací připravoval několik let – a stále „to nebylo ono“.

KAŽDOU NOC JE MOŽNÉ VYUŽÍT KOLEJIŠTĚ PRO REKONSTRUKČNÍ PRÁCE V 1. KOLEJI JEN NA PÁR HODIN

Klasické modely, podle nichž se doposud prováděly rekonstrukce běžných stanic, tu najednou přestávaly stačit. Bylo nutno zohlednit, že jde o velmi silně zatíženou přestupní stanici se silnými vazbami na linku C, rovněž přímý vstup i výstup do horní části Václavského náměstí je poměrně exponovaný. Dále bylo nutno zachovat zpřístupnění osobními výtahy, protože se sousední stanici Můstek jde o jediné dvě bezbariérově dostupné stanice linky A v centru města. A přemýšlet v této situaci o náhradní povrchové dopravě mezi stanicemi Můstek a Náměstí Míru? Při nynějším uspořádání dopravy v dané lokalitě prakticky nespílitelný úkol.

Z předložených variant bylo pár vyloženě nepřijatelných (např. úplné uzavření celé stanice na dobu sedm až osm měsíců, nebo postupné rozfázování prací s dílčími zábery souvisle po dobu dvou let). Pár dalších bylo rovněž ne zcela přesvědčivých a dotažených – třeba perón příčně rozdělit po třetinách a vyloučit napřed výtahový vstup, pak přímý výstup a nakonec přestup na linku C. Nikdo ale nevymyslel, jak se v takovém případě zachovat k cestujícím a přesvědčit je, aby do stanice Muzeum necestovali třeba v prostředním voze...

Společnou nevýhodou všech projednávaných postupů je ale možnost naplno pracovat jen v době noční přepravní výluky, aby nebyla ohrožena bezpečnost vlakové dopravy – proto se celkový čas provádění prací zdá být neúměrně dlouhým. Nakonec se však podařilo vykřesat způsob, jak zachovat po celou dobu prací všechny tři možnosti přístupu do stanice i výstupu z ní (přímo, přestupem i výtahem) a zároveň se obejít bez náhrady na povrchu. A který to je?

Jde o současný způsob provozu s podélným rozdělením nástupiště, kdy cestující vyloučenou část nástupiště „přejede“ do následující stanice a vrátí se zpátky po sousední koleji vlakem opačného směru. Prodloužení jízdní doby je v tomto případě pro cestujícího určitě kratší, než by byl teoreticky dosažitelný čas s použitím autobusů. Přínosem může být i fakt, že si cestující mohou nalézt svou alternativní náhradní variantu, např. kombinací přepravy tramvají a krátké pěší docházky.

Bez chybiček nebyl systém informování cestujících. Původně slibovaná „masivní informační kampaň“ neproběhla dostatečně

a např. „běžící text“ na panelech BUSE ve vozech metra na trati A se v anglické verzi postupně objevoval až v průběhu září – do té doby především cizinci při průjezdu stanicí marně zjišťovali, co se to děje...

Nynější výluka částí nástupiště u 1. koleje skončí provozním dnem 11. prosince 2017 a od následujícího dne až do konce roku bude ve stanici Muzeum A zdánlivě normální provoz. To proto, aby zesílený předvánoční a pak i sváteční provoz na trati A byl bez komplikací. Od středy 3. ledna 2018 ale půjde do výluky opačná část nástupiště, tedy u 2. koleje. Princip výlukového provozu zůstane plně zachován, cestující budou opět ve vlacích po 2. koleji přejíždět až na Můstek a vracet se po 1. koleji. Tento výlukový režim by měl dle harmonogramu končit 20. května s ukončením provozu.

Následovat budou finální práce ve střední lodi – ty budou probíhat většinou také jen v přepravních výlukách. Napojování obou rekonstruovaných polovin nástupiště je však technologicky poměrně složitým a pracným úkolem, takže úplné dokončení prací si vyžádá i souvislé práce během provozního dne, a tím pádem celkem čtyři víkendy s úplnou výlukou pohybu cestujících na nástupišti – vlaky budou bez zastavení projíždět v obou směrech. Nalezení náhradního způsobu přepravy bude v tomto případě složitějším rébusem – variant bude jistě mnoho i s přihlédnutím k absenci tramvajové dopravy v okolí stanice Můstek.

Nezbývá, než se pomalu začít těšit na datum 25. srpna 2018! Toho dne od ranního výjezdu začne rekonstruovaná stanice metra Muzeum na trati A opět plně sloužit cestujícím veřejnosti, ale ve stavu mnohem lepším, než v jakém byla před zahájením prací.



PRVNÍ DNY VÝLUKY SE VE STANICI NEOBEŠLY BEZ TRPĚLIVÉHO PODÁVÁNÍ INFORMACÍ CESTUJÍCÍM

Stávající výluka ve stanici Muzeum skončí 11. prosince 2017, naváže na ni výluka od 3. ledna 2018 z důvodu rekonstrukce druhé části nástupiště. Následovat budou 4 letní víkendové úplné výluky celé stanice.

Text: Filip Jiřík
Vizualizace: Metroprojekt Praha a.s. a Baze3

ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

DÍL SEDMÝ:
SMYČKA DEPO HOSTIVAŘ

POSLEDNÍM ROZVOJOVÝM ZÁMĚREM TRAMVAJOVÉ SÍTĚ S AMBICEMI UVEDENÍ DO PROVOZU DO PĚTI LET JE NENÁPADNÁ STAVBA NA ÚZEMÍ PRAHY 10 – TRAMVAJOVÁ SMYČKA DEPO HOSTIVAŘ, UMÍSTĚNÁ V LOKALITĚ SOUČASNÉHO AUTOBUSOVÉHO TERMINÁLU.



VIZUALIZACE SE ZÁKRESEM NOVÉ SMYČKY TRAMVAJÍ V LETECKÉM POHLEDU OD SEVERU

Stanice metra Depo Hostivař byla uvedena do provozu v roce 2006 s cílem obsloužit nové zřízený autobusový terminál určený převážně pro příměstskou dopravu přemístěnou ze stanice Skalka. Větší část příměstských linek se však v letech 2008–2009 přemístila

k metru C Háje a autobusový terminál Depo Hostivař tak není využit v plné kapacitě. Primárním cílem stanice metra nebyl přestup na tramvaje, proto byla někdejší zastávka tramvají Hutní základna v Černokostelecké

ulici ponechána ve stávající podobě a přes nový název Depo Hostivař z ní je vzdálenost pěší chůze do stejnojmenné stanice metra cca 400 metrů. Na tramvajové trati je provozována pouze jedna linka (č. 5), další dvě linky (č. 7 a 13) končí ve směru z centra o jednu

KOORDINAČNÍ SITUACE NAVRŽENÉ STAVBY
SMYČKA DEPO HOSTIVAŘ

zastávku dříve na smyčce Černokostelecká, která není od stanice metra Depo Hostivař pěšky dosažitelná.

Důvody zřízení smyčky Depo Hostivař

Smyčka Depo Hostivař je navržena tak, aby na ní mohly spoje tramvajových linek nejen končit, ale také projíždět a po zastavení dále pokračovat. Okamžitým přínosem smyčky Depo Hostivař tedy bude možnost prodloužení tramvajových linek ze smyčky Černokostelecká k metru i autobusům a zkrácení přístupných vazeb mezi metrem, tramvajemi a autobusy.

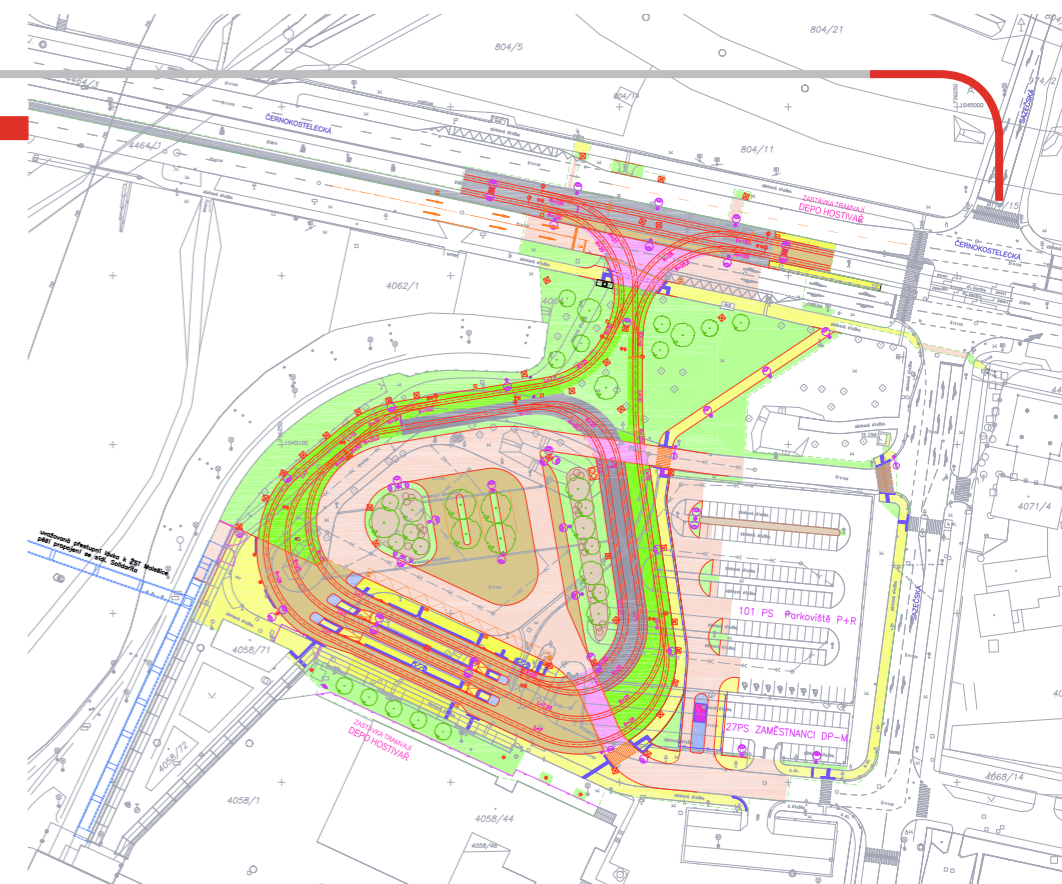
Velmi významným aspektem pro význam smyčky Depo Hostivař je koordinace s budoucími stavbami. Současné parkoviště P+R Depo Hostivař o kapacitě 177 stání, do kterého smyčka částečně zasahuje, má být v koordinaci se stavbou smyčky zvětšeno zřízením parkovacího domu o kapacitě cca 500 parkovacích míst. Tuto investiční akci připravuje Odbor strategických investic hlavního města Prahy.

Hudbou vzdálenější budoucnosti je připravovaná stavba železniční zastávky Praha-Malešice na přilehlé trati, která sice dnes má význam převážně pro nákladní dopravu, ale v budoucnu by měla být využita k osobní dopravě. Z nové stanice vlaků má vést lávka ke vstupu do stanice metra, čímž bude do terminálu Depo Hostivař zapojen další dopravní prostředek. Současně bude lávkou přes železniční trať zajištěn přístup pro pěší od metra do lokality Nových Strašnic.

V horizontu do roku 2030 je dále uvažováno s projekční přípravou nové tramvajové trati Ústřední dílny DP – Průmyslová – Štěrboholy, která by obsloužila rozrůstající se obchodní areály ve Štěrboholech. Po realizaci této trati bude stanice Depo Hostivař pro tento směr vhodným přístupným bodem z tramvají na metro.

Technické řešení budoucí tramvajové smyčky

Podoba nové tramvajové smyčky Depo Hostivař vzešla ze studie pořízené v roce 2016, kdy bylo vedením hl. m. Prahy rozhodnuto dále připravovat variantu preferovanou městskými architekty s umístěním zastávek tramvají v poloze co nejbližší výstupům z metra, a to i za cenu většího prostorového nároku na smyčku. Projekt je od počátku konzultován s Institutem plánování a rozvoje



hl. m. Prahy s cílem vytvořit dílo nikoliv čistě technokratické (jako současný autobusový terminál), ale také akceptovatelné z hlediska městské architektury a kvality veřejného prostoru. Pro běžné uživatele se tento přístup projeví zejména větším rozsahem ploch pro pěší, snahou o minimalizaci jeho dělení zábradlím, intuitivními a bezbariérovými přístupy k zastávkám a větším podílem zeleně v lokalitě.

Tramvajová trať do smyčky odbočí z hlavní tratě v Černokostelecké ulici novým kolejovým trojúhelníkem západně od křižovatky s ulicí Sazečskou. Smyčka samotná bude tříkolejná se samostatným nástupištěm u každé koleje, vnitřní kolej smyčky se následně dělí do dvou odstavňových kolejí. Toto poměrně složitě řešení vzniklo dle návrhů preferovaných z hlediska veřejného prostoru odborníky z IPR hl. m. Prahy a z hlediska plánování provozu MHD organizací ROIPID. Povrch kolejí smyčky je uvažován v maximální míře zatravněný.

Kolejové řešení smyčky předpokládá, že nástupiště vnější koleje bude sloužit pro průjezdné spoje ve směru z centra, střední pak pro zde začínající i průjezdné spoje ve směru do centra a zastávka u vnitřní koleje bude pouze výstupní pro linky zde ukončené. Uvnitř tramvajové smyčky bude umístěn v redukované podobě autobusový terminál, přičemž zastávky autobusů budou soustředěny na jedno nástupiště rovnoběžné s tramvajovými zastávkami.

Jaký je časový harmonogram přípravy smyčky Depo Hostivař?

Projektantem tramvajové smyčky Depo Hostivař a smluvním obstaravatelem příslušných povolení je společnost Metroprojekt Praha, a. s. V letošním roce byl vypracován projekt k územnímu řízení, v roce 2018 se předpokládá získání územního rozhodnutí a v roce 2019 pak vydání stavebního povolení. Stavba smyčky pak může proběhnout již v roce 2020, skutečný termín realizace stavby však bude určen koordinací s výstavbou parkovacího domu ve stejné lokalitě, která by v ideálním případě měla probíhat současně. Na rozdíl od mnoha jiných připravovaných staveb nestojí v cestě realizace smyčky Depo Hostivař problémy majetkoprávního rázu, neboť stavba se nachází na pozemcích Dopravního podniku a hlavního města Prahy.

Pokud se stavba smyčky podaří dle vizí architektů z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kteří nyní připravovanou variantu prosazovali již ve studii, získá prostor u stanice Depo Hostivař unikátní charakter kvalitního veřejného prostoru a půjde příkladem pro případné další realizace.

V současné době se však záměr nachází teprve před prvním poločasem své cesty a na základě připomínek dotčených orgánů v územním řízení dochází ještě k upřesňování technického řešení. Exkluzivně pro čtenáře DP kontaktu tak přinášíme jednu z prvních vizualizací smyčky v zákresu do letecké fotografie s upozorněním, že zobrazené řešení se ještě může změnit.

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP a Vladimír Paleček

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

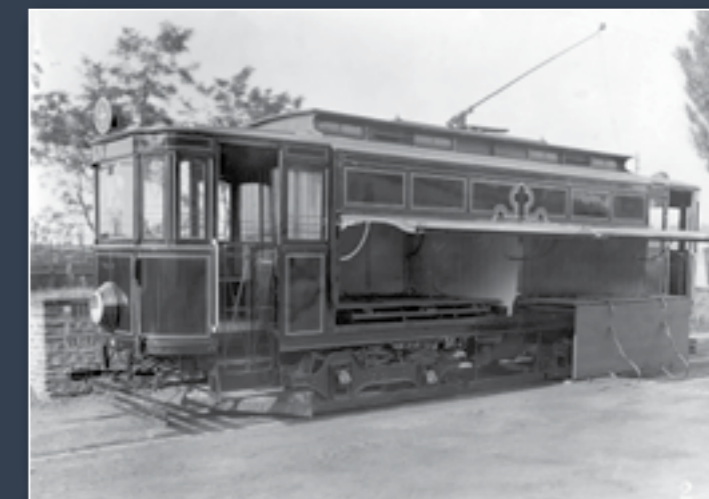
Před časem jsme v archivu získali od spolupracovníka a bývalého zaměstnance DPP Karla Dušánka tuto xerografickou kopii skupiny pražských tramvajáků pózujících před soupravou linky číslo 19. Zatím se nám nepodařilo identifikovat místo, kde byla fotografie pořízena. Vodítkem nám zatím není ani směrová tabulka se jménem Spořilov, kam devatenáctka začala jezdit 3. ledna 1932, kdy se současně změnila i její druhá konečná, kterou se stala Kolbenova továrna ve Vysočanech. Ale ani na jednu konečnou to nevypadá. Fotografie byla pořízena ještě před zavedením pravostranného provozu v březnu 1939. Na zastávkovém sloupku jsou dvě „čočky“, ale číslo, které by možná prozradilo druhou linku, není čitelné. Kde tedy fotograf stisknul spoušť?



Nezvyklý pohled do Chotkovy ulice nám zachytil na kinofilm 10. prosince 1964 Vladimír Paleček. V té době zrovna probíhala rekonstrukce tramvajové tratě i samotné ulice jako příprava na III. celostátní spartakiádu. Pamětníci této podoby ulice možná pokývají hlavou a řeknou si „Ano, tak to tam vypadalo“. Pro ty mladší je asi podoba Chotkovy ulice s městskými domy po obou stranách nečekaná. Domy vzaly zasloužit proto, aby bylo možné ulici rozšířit a také zpřehlednit zatáčku nad Klárovem. Snímek jsme zařadili jako poctu autorovi, který pořídil během svého života mnoho fotografií, a tedy by si zasloužil být zařazen do našeho seriálu o fotografech. Bohužel letos v srpnu zemřel.



„Pohřební vůz elektrických podniků pražských. V pražských ulicích vzbudila včera pozornost novinka v provozu pražských elektrických drah: pohřební vůz elektrických podniků. Černý motorový vůz s černými kříži po straně i místo čísla. Zatím určen k vojenským pohřbům.“ Touto stručnou zprávou před sto lety, 26. října 1917, zaznamenaly noviny Národní politika počátek neobvyklé, i když krátké kapitoly v historii pražské městské hromadné dopravy. Zajímavé ale je, že si novináři novinky všimli až po několika dnech. První jízda se totiž uskutečnila v pondělí 22. října ve tři hodiny odpoledne. Elektrické podniky si v ústředních dílnách pořídily dvě fotografie právě dokončené pohřební tramvaje. Nejčastěji je prezentována tramvaj zavřená, které dominuje na boku velký kříž. My si ale ukážeme druhý snímek, na kterém je alespoň částečně vidět vnitřek vozu. Pohřební tramvaj jezdila k pražským hřbitovům do 17. června 1919. Za tu dobu přepravila 1042 mrtvých vojáků. Provozní snímek pohřební tramvaje z pražských ulic není znám.



Malá fotografie o rozměru asi 6 x 9 cm od Jiřího Kirniga nám připomíná, jak před pěti desítkami let vypadalo náměstí I. P. Pavlova. V té době ještě tramvaje jezdily i Mezibranskou a Sokolskou ulicí, což je rozeznatelné na soupravě částečně skryté za „šestsettrojkou“. Tamní tramvajová trať byla zrušena 4. března 1969. Na snímku je krásně vidět, jak cestující běžně doslova viseli na „krasinech“ (vlečných vozecích se středním vstupem). Pro zajímavost dodejme, že na lince č. 16 stojící v zastávce začaly jezdit tramvaje T3 poměrně pozdě. Ty první až 11. února 1970. Dnes je tato křižovatka z hlediska automobilové dopravy jedním z nejfrekventovanějších míst v Praze.

Jestli si chete ověřit odpověď na otázku z minulého čísla, kde stál výhybkář, tady je: fotografie byla pořízena u Muzea ve směru od rampy (či kašny) směrem k Vinohradské.



PRAŽSKÉ AUTOBUSY POD NAPĚTÍM

15. října 2017

- Setkání pamětníků ukončení trolejbusového provozu 15. 10. 1972
- Výstavka o historii trolejbusů v Praze
- Prezentační jízdy historickým trolejbusem Tatra T400
- Otevření nové trolejové trati v Prosecké ulici v Praze Libni
- Zahájení zkušebního provozu elektrobuse s dynamickým nabíjením SOR TNB 12 a statického elektrobuse SOR NS 12



Text: Jiří Došlý
Foto: Petr Hejna

SMART CITY PROJEKTY ANEB JSME „CHYTŘÍ“



ELEKTROBUS S DYNAMICKÝM DOBÍJENÍM JE NOVÝM PROJEKTEM DPP, ZKOUŠENÝM V ULICI PROSECKÁ

V MÉDIÍCH SE ČASTO POJEDNÁVÁ O SMART MĚSTECH NEBO O SMART CITY PROJEKTECH A DOVÍDÁME SE, JAKÉ MĚSTO JE VÍCE „CHYTŘÍ“. VĚDĚLI JSTE, ŽE DPP PŘÍSPÍVÁ DO RODINY SMART CITY PROJEKTŮ V PRAZE VÍCE JAK DESÍTKOU PROJEKTŮ?

Smart City je jedním z konceptů uplatnění principů udržitelného rozvoje do organizace města. Tento koncept využívá digitální, informační a komunikační technologie s cílem zlepšit kvalitu života obyvatel a návštěvníků města.

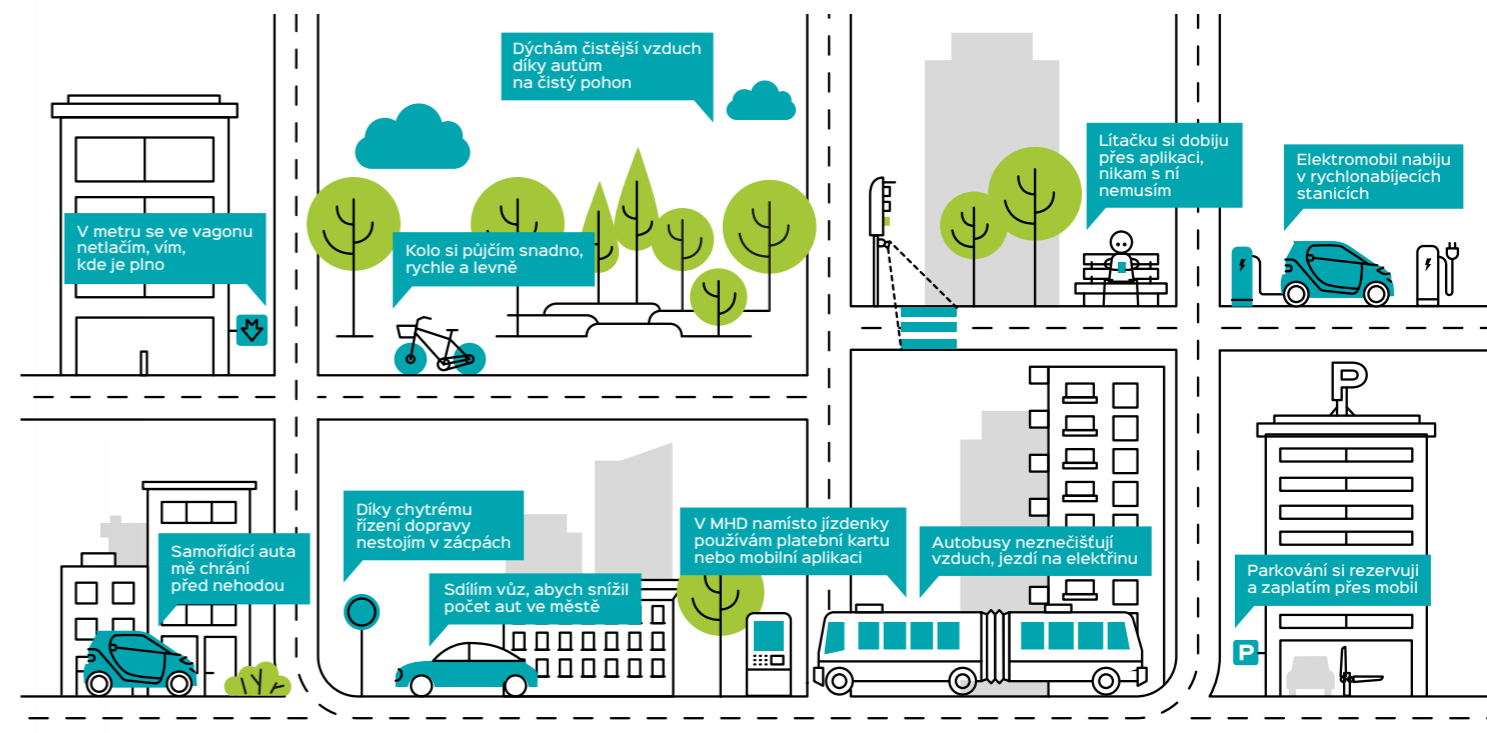
Významnou částí programu Smart City je doprava jako součást městské infrastruktury. Cílem konceptu Smart City v oblasti dopravy je poskytnout efektivní, bezpečné a pohodlné dopravní systémy, které jsou propojeny s infrastrukturou informačních i komunikačních technologií a otevřených dat. Zaměřuje se

tak na efektivní využívání stávajících a hledání nových zdrojů, snižování spotřeby energií, eliminaci zátěží životního prostředí, optimalizaci dopravy a sdílení dat pro veřejné účely. K naplnění tohoto programu v dopravě je využíváno inteligentní řízení dopravy, optimalizace veřejné dopravy a její popularizace mezi veřejností, elektromobility, systému sledování provozu nebo sdílení dopravních prostředků.

Praha se stává hybatelem Smart City projektů. Město Praha pověřilo zajišťováním agendy a řízením projektů Smart City městskou

společnost Operátor ICT. Operátor ICT tak zastřešuje realizaci Smart City strategie na celopražské úrovni. Strategie v dopravě podporuje zavádění moderních technologií a inovací. Doprava v Praze má být tak plynulejší a pro cestujícího pohodlnější díky inteligentnímu řízení.

Z definice Smart City vyplývá, že jde o projekt zkvalitňující pohyb a život obyvatelům a návštěvníkům Prahy za předpokladu využití informačních technologií. Jelikož DPP sleduje světové trendy provozovatelů veřejné dopravy (i proto je vnímán jako lídr nejen ve stře-



Zdroj: Operátor ICT

SMART PRAGUE 2030 – MOBILITA BUDOUCNOSTI: ČISTÁ, SDÍLENÁ, INTELIGENTNÍ, MOBILNÍ A SAMOŘÍDÍCÍ

doevropském regionu), je zřejmé, že mnoho projektů bylo nebo nyní je připravováno s přívlastkem Smart City. V současné době je připravována více jak desítka aktivit se zapojením výpočetní techniky, jejichž primárním cílem je zkvalitnění cestování v Praze.

Nejaktuálnějším projektem, který byl připravován jako Smart City, je připojení k bezpečnostní WiFi síti v šesti pilotních stanicích metra. Tento počín byl spuštěn v uplynulém měsíci, a z mého pohledu se jedná o učebnicový projekt vhodný k označení „Smart City“. Cestující, který využije připojení k nabízené síti internetu, bude v případě mimořádných událostí informován pomocí tzv. push notifikace. Push notifikace je způsob komunikace na internetu, kdy požadavek na informaci nezadává cestující, ale komunikaci proaktivně iniciuje DPP.

Mezi další připravované činnosti DPP s označením Smart City patří inteligentní řízení povrchové městské hromadné dopravy nebo zavádění elektrobuses do pražské MHD (připravované aktivity dynamického nabíjení při jízdě vozidla na lince 140 nebo elektrifikace autobusové linky 207). Mezi Smart City projekty tramvajové trasy patří mj. antikolizní systém pro tramvaje nebo LCD monitory v tramvajích ke zvýšení komfortu pro cestující a vyšší informovanosti zejména slabozrakých a nevidomých cestující-

cích. V metru se připravuje nový informační systém pro cestující ve vozech Siemens M1.

Přehled všech aktuálních projektů DPP připravovaných jako Smart City se zařazením do příslušné oblasti Operátora ICT je uveden v tabulce:

AKTUÁLNÍ SMART CITY PROJEKTY DPP VE 3 OBLASTECH SPRÁVOVANÝCH OPERÁTOREM ICT

Mobilita budoucnosti

- Inteligentní řízení povrchové MHD
- Zavádění elektrobuses do pražské MHD
- Elektromobily jako služební auta DPP
- Využití fotovoltaiky a rekuperované energie pro provoz tramvají
- Antikolizní systém pro tramvaje
- Nehodové kamery tramvají
- LCD monitory v tramvajích
- Nový informační systém pro cestující ve vozech metra M1
- Bezkontaktní platba jízdného

LIDÉ A MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ

- Připojení k bezpečnostní WiFi síti ve stanicích metra

CHYTŘÉ BUDOVY A ENERGIE

- Energetická opatření v DPP

Mimo projekty, u kterých je realizátorem DPP, je náš podnik zapojen i do pěti průřezových projektů několika městských organizací. Těmito aktivitami je Pralinka (systém online

monitorování obsazenosti jednotlivých vagonů metra), elektrobusev linka Airport Express eBus (otestování standardizovaného čtyřpólového řešení nabíjecí infrastruktury a provoz elektrobuses na trase z Hlavního nádraží na Letiště Václava Havla), nabídka wifi na lanové dráze Petřín, připravovaná půjčovna elektromobilů na území Prahy a Datová platforma.

Posledně jmenovaná Datová platforma je z pohledu Smart City určitě nejdůležitějším průřezovým projektem pro Prahu. Datová platforma umožní propojení městských aplikací, dat i práci s velkými objemy dat. Pomůže proto pracovat i s daty, která dosud měla malé využití kvůli různým technickým nebo právním omezením. Datová platforma bude připravena ke spuštění a integraci prvních balíků dat z různých čidel koncem letošního roku. Z charakteru platformy je zřejmé, že zapojení DPP je velmi důležité. Lze předpokládat, že množství dat z DPP, které se v budoucím období promítnou do Datové platformy, bude stále růst. Je proto možné očekávat, že DPP bude nadále hrát roli klíčové městské společnosti. A to i v oblasti Smart City aktivit naší metropole.

Průběžně aktualizovaný přehled projektů Smart City je k dispozici na stránkách Operátora ICT www.smartprague.eu v sekci Projekty.

ZLIČÍN A HOSTIVAŘ: OPRAVNÉ PRÁCE V DEPECH



BETONÁŽ VRCHNÍ VRSTVY
VÝPLŇOVÝCH BETONŮ
NA POŽÁRNÍ KOMUNIKACI
PŘED HALOU DEPA ZLIČÍN

NEJEN PRÁCE V TUNELECH PRAŽSKÉHO METRA JSOU DŮLEŽITÉ PRO BEZPEČNÝ A PLYNULÝ PROVOZ, PRO VÝCVIK STROJVEDOUČÍCH, PROVÁDĚNÍ ZKOUŠEK NA VOZIDLECH APOD. TENTO ČLÁNEK SE VĚNUJE JINÉ ČÁSTI KOLEJOVÉHO SVRŠKU – OPRAVNÝM PRACÍM V DEPECH, PROVÁDĚNÝM OD ČERVENCE DO ŘÍJNA LETOŠNÍHO ROKU PRACOVNÍKY SLUŽBY STAVBY A TRATĚ.

Oprava požární komunikace v depu Zličín

Každoročně je nejmocnější spád sněhu v depu Zličín – tomu pak odpovídal i stav požární komunikace před halou depa, který se po každé zimě znatelně zhoršoval. Jízda po ní připomínala horskou dráhu a odklizení sněhu z ní? Rok od roku bylo čím dál obtížnější a problematictější... až padlo rozhodnutí o provedení kompletní opravy celé požární komunikace.

Na rozdíl od požární komunikace v depu Kačerov jsme hledali systém, který by umožňoval provádět údržbu kolejového svršku, ze-

jména výměnu kolejnic a podbití pražců, bez nutnosti vybourání asfaltů a betonů. Dalším kritériem pro výběr vhodné přejezdové konstrukce bylo použití betonových pražců.

Nakonec byla vybrána přejezdová konstrukce BRENS šířky 8,4 m od společnosti ŽPSV. Kolej v přejezdech je tvořena betonovými pražci B03 a kolejnicemi 49E1. Samotná rozebíratelná konstrukce přejezdu je pak tvořena vnitřními a vnějšími panely, které jsou na vnější straně položeny na závěrných zídkách. Jinak jsou panely položeny přes opěrky na betonových pražcích. Mezi kolejemi byl prostor vyplněn

kamenivem a zhuštěným zavlhlým betonem C 16/20 do výšky cca 100 mm pod temenem kolejnice.

Vrchní pojezdová vrstva byla u menších ploch mezi kolejemi 18 až 39 zhotovena z betonu C 25/30 s vlákny proti jeho praskání. Aby nebyl beton hladký, byla na něm zhotovena povrchová úprava pomocí rýžových košťat stejně jako na panelech. U větších ploch u dozorčího depa a mezi kolejemi č. 40 až 42 byla vrchní vrstva zhotovena litým asfaltem. Celkem byla nová přejezdová konstrukce zhotovena ve 24 kolejích.



POKLÁDKA VNĚJŠÍCH PANELŮ NA POŽÁRNÍ KOMUNIKACI NA ZLIČÍNĚ

Aby byl co nejméně omezen provoz depa, byly práce prováděny ve dvojicích víkendových výluk, a to vždy od soboty 1:10 do pondělí 3:50 hod., kdy bylo vypnuto napájení jen v příslušné sekci depa. Pouze o víkendu 26. až 28. srpna bylo vypnuto napájení celého zhlaví depa. Práce byly prováděny po jednotlivých skupinách kolejí. Vždy o prvním z dvojice víkendů byla rozebrána původní konstrukce tvořená silničními panely, vytržena a rozebrána kolej na dřevěných pražcích, odtěžen starý štěrku, zhuštěna pláň, položeny nové betonové pražce a nakonec smontována a dvakrát podbita kolej.

Vždy během druhého víkendu byly usazeny do betonu závěrné zídky, položeny panely ÚRTŘ, obrubníky mezi kolejemi a výplňový beton. Vrchní betonová vrstva byla zhotovena o víkendech 26. až 28. srpna a 23. až 25. září. Litý asfalt včetně zálivek byl položen během víkendu 7. až 9. října.

Všechny práce prováděli během 11 víkendů v období od 29. 7. do 9. 10. 2017 zaměstnanci středisek Trať B, Mechanizace a údržby, Doprava a údržba Depo Kačerov a Depo Zličín.

Výměna dřevěných pražců za betonové v kolejích v depu Zličín

Jelikož stav dřevěných pražců v kolejích 5a, 5b a 5c nebyl dobrý a tyto koleje tvoří tri-angl, na kterém jsou mimo jiné otáčeny celé elektrické soupravy, bylo rozhodnuto o jejich nahrazení pražci betonovými B03 RM s rozšířením rozchodu +15 mm. V příštím roce bude navazovat výměna pražců na zkušební trati v délce 1650 m.

Jako první byly vyměněny pražce v koleji 5a mezi výhybkami č. 5 a 101 v délce 380 m.

Práce byly provedeny v termínu 13. až 21. srpna v nočních směnách od 20 do 8 hodin. Práce na všech kolejích zahrnovaly demontáž přívodní kolejnice, demontáž koleje v ose, odtěžení starého štěrku, zhuštění pláň, pokládku betonových pražců, montáž koleje, podbití strojní podbičkou a zpětnou montáž přívodní kolejnice.

Následovaly koleje 5b (mezi výhybkami č. 101 a 102) a 5c (mezi 101 a 103) v termínech 27. 8.–3. 9. a 10.–18. 9. Délka úseku s výměnou pražců byla v obou kolejích 110 m a vzhledem k poloměru oblouku 70 m byly podbity ručně.

Tyto práce provedli také zaměstnanci výše uvedených středisek.

Výměna dřevěných pražců za betonové na zkušební trati v depu Hostivař

Jako poslední byla provedena výměna pražců na zkušební trati v délce 200 m – mezi kilometry 1,1 až 1,3. Byly použity pražce B03 RM s rozšířením rozchodu +5 mm. Práce zahrnovaly demontáž a montáž traťové části zabezpečovacího zařízení PA 135 i smyček vlakového zabezpečovače LZA, rozebrání koleje v ose, odtěžení starého štěrku, zhuštění pláň, pokládku nových pražců, smontování koleje, její zasypaní a podbití. Vzhledem k tomu, že se tento úsek koleje nachází v převýšení 148 mm a v minulosti již došlo k jejímu vybočení, byly na betonové pražce namontovány pražcové kotvy. Práce byly prováděny za velice nepříznivých klimatických podmínek v termínu 2. až 9. října 2017.



ZÁVĚRNÉ ZÍDKY PŘIPRAVENÉ NA POKLÁDKU VNĚJŠÍCH PANELŮ



DOKONČENÁ KOLEJ Č. 5A ZLIČÍNSKÉHO DEPA – S BETONOVÝMI PRAŽCI

Práce byly – kromě již výše zmíněných středisek – provedeny zaměstnanci střediska Trať A. Další práce provedli zaměstnanci služby v hale depa Kačerov, kde bylo v kolejích č. 18 a 20 zhotoveno bezpražcové upevnění kolejnic v celkové délce 200 m na nově vybudovaných kolejových betonech. V termínu 13. až 16. října proběhlo, jako poslední letošní akce, vložení první výhybky v metru na betonových pražcích. K tomuto počínání se vrátíme v příštím čísle.

Na závěr chci poděkovat všem zaměstnancům napříč DPP, kteří se podíleli na zajištění těchto akcí.

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Jan Šurovský a Petr Hejna

MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – JAN ŠUROVSKÝ

DĚLÁTE-LI PRÁCI, KTERÁ VÁS BAVÍ A NAPLŇUJE, JE TO DAR. A ZATÍMCO NĚKDO JEJ ZÍSKÁ MIMODĚK, JINÝ SE K NĚMU PROPRACOVÁVÁ SYSTEMATICKY, POSTUPNÝMI KRŮČKY, TŘEBA UŽ OD RANÉHO DĚTSTVÍ. PRÁVĚ TO JE PŘÍPAD JANA ŠUROVSKÉHO, KTERÉHO VÁM DNES PŘEDSTAVÍME Z JINÉHO ÚHLU POHLEDU, NEŽ JSTE ZVYKLÍ, A TO JAKO NADŠENÉHO DOKUMENTARISTU. POJĎME TEDY SPOLEČNĚ NAHLÉDNOUT DO RODINNÉHO ALBA A PĚKNĚ POPOŘADĚ ODSTRÍHÁVAT JEDNO POLÍČKO NEGATIVU ZA DRUHÝM...

Políčko první... Cestování

Už jako malý jsem sledoval, co kudy jezdí, a kvůli tomu, že máma se mnou byla poměrně dlouho doma, zatímco táta pracoval, jezdil jsem po městě spíš s ní. Jak mi později vyprávěla, již ve věku nemluvněte, byly mi necelé dva roky, jsem se pořád dožadoval toho, abychom někde cestovali. Hodně jsme spolu jezdili autem - třeba za babičkou z tátovy strany, která bydlela na Václavském náměstí v ulici V Jámě, za známými do Dejvic, nebo na chatu do Černošic. Měl jsem své oblíbené trasy, a pokud jsme se vydali jinudy, prostě jsem se s tím neztotožnil. Určitě jsem nebyl typ, který v autě spí, a jelikož tehdy ještě nebyly povinné autosedačky, měl jsem jako jedináček celé zadní sedadlo pro sebe. To se, panečku, pozorovala doprava ve městě.

Políčko druhé... Plán Prahy

Co už si pamatuju víc, je období, kdy jsem začal chodit do školky. To bylo v září 1978 a byly mi čtyři roky a kus. Asi rok poté vydala Kartografie v nové edici plán Prahy, a ten mi táta vyvěsil na zeď. Křížkem tam vyznačil, kde bydlíme, a vysvětlil mi, že plná čára je trasa tramvaje a čísla, která jsou u ní, jsou linky, které po ní jezdí. Velice živě si vybavuju, jak jsem tehdy dostal čtyřbarevnou propisku, s níž jsem začal plán různě vybarvovat a velmi bádavým způsobem jsem tak zmapoval síť. A protože mě proces poznávání map doslova pohltil, nastalo období intenzivního obtěžování všech různých známých otázkou, co mají za plán Prahy a zda by byli ochotní mi ho přenechat. Tímto způsobem jsem vybudoval poměrně solidní sbírku opotřebovaných map, z nichž jsem pak zjistil, že linkové vedení je záležitost velmi, velmi nestabilní.

Políčko třetí... Fenomén rekonstrukce

Na jaře roku 1980, když mi bylo šest, začala u nás místo sedmadvacítky jezdit dvačtyřicítky. Zjistil jsem, že v důsledku rekonstrukce tramvajové trati probíhá výluka mezi Slavií a Koh-i-noorem, a protože jsme tudy jezdili na chatu do Černošic, sledoval jsem i průběh výstavby. V mapě jsem si hned vyškrtal dvacetšedítku a napsal dvačtyřicítku a začal zkoumat i další změny linek, které jsem si následně vyznačoval. To, že tyto záležitosti mě zajímaly už dávno předtím, dokládá rozhovor, který se mnou pořídil otec na cívkový pásek. Na podzim 1977 jsem tam vedl řeč o tom, že jsme



MÉ PRVNÍ FOTO TRAMVAJE JE ZE 7. LISTOPADU 1986 A ZACHYCUJE TRAMVAJ LINKY 1 V PROVIZORNÍ KONEČNÉ S NÁZVEM POD PALMOVKOU. ZA TRAMVAJÍ BUDOVA ŽST. PRAHA – LIBEŇ DOLNÍ, KTERÁ JE STÁLE NA SVÉM MÍSTĚ A DOKONCE V MAJETKU DPP. MECHANICKÉ ODJEZDOVÉ NÁVĚSTIDLO DO VYSOČAN JE VŠAK UŽ 30 LET PRYČ



PATRNĚ NEJSILNĚJŠÍM ZÁŽITKEM BYLA AKCE 6. ČERVNA 2016, KDY JSEM MĚL MOŽNOST PROJET CELOU DOSTUPNOU TRÁŤ STÁLE FUNKČNÍ RUMUNSKÉ LESNÍ ŽELEZNICE VISEU-DE-SUS. TO JE OPRAVDU CESTOVÁNÍ V ČASE, NÁHLE JSME SE OCTLI V 60. LETECH NA SLOVENSKU



jeli s mámou na Žižkov a byla tam rozkopená trať. Dráty na Ohradě byly ustrížené a měly uzly přivázané na konci – to bylo zrušení trati v Husitské a Koněvově. Když to porovnáte s kalendářem, vše sedí. A já to jako tříapůlletý kluk dost prožíval.

Políčko čtvrté... Smyčka Hostivař

Velkým milníkem z mého pohledu bylo, když jsme se s tátou začali chodit dívat do Hostivaře na výstavbu tramvajové smyčky. Stavěla se asi tři roky. Přesně si pamatuju, jak tam byly koleje na šterku a takový vagoněk v rezavém prostoru, kam zřejmě jednou za měsíc přišli dělníci pracovat. Pak ale i tato nekonečná stavba socialismu dospěla k okamžiku, kdy došlo k propojení s novou tratí. Bylo to v říjnu roku 1982 a bylo mi osm. Vzpomínám si, jak jsem nutil tátu chodit tam denně, abychom mohli sledovat denní postup prací při napojování nové tratě.

Políčko páté... Prahou tramvají T1

Na podzim 1979 jsem dostal ideu projet si všechny pražské tramvajové linky. Začali jsme s tátou pěkně systematicky jedničkou, pokračovali dvojkou, trojkou... Čtyřku se mnou musela absolvovat máma, což ji vůbec netěšilo. A pak přišel čas, když už jsem neměl chuť čekat, až si na mě někdo udělá čas, a začal si je pomalu projíždět sám. Na základě povolení od rodičů jsem mohl jít z družiny už ve tři, což mi umožnilo jít na Solidaritu a odtamtud jet asi 300 metrů tramvají na Vinici, kde jsme v blízkosti vozovny bydleli. Když jsem chtěl být odvážnější, došel jsem až na Zborov a jel domů celé dvě zastávky. Při svých cestách jsem už dříve vyzoroval, že v Praze máme i jiné tramvaje než je T3, a to byla T1! Pozoroval jsem ji na různých linkách, a když byla výlukově převedena k nám linka 26, vždycky jsem si na ni počkal, abych se svezl. K T1 mám asi nejsrdčejší vztah, a proto je mým dlouhodobým cílem, aby do

průvodu k 150 letům MHD vyjela tato tramvaj s modrým číslem a pantografem, tedy v podobě, jak vozila cestující zdaleka nejděle a nejvíce.

Políčko šesté... Minoltou to začalo a první byl vlak

Hlavním fotoaparát v rodině byla Minolta Hi Matic F, kterou si máma koupila v popradském Tuzexu asi za dva tisíce korun. Na tu dobu to byly strašně peníze, a tak k prvnímu samostatnému focení za dozoru jsem se dostal s výjimkou pořizování rodinných fotografií z výletů, až když mi bylo dvanáct. Vzpomínám si, že jsem tehdy fotil vlak v zastávce Vilémovice na Sázavě. Můj druhý film se vyznačoval tím, že se nepovedl. A kupodivu byl to opět vlak – respektive procházka po železniční trati z Vysočan na Těšnov, která už tou dobou byla dva roky bez provozu, už i nákladního. Po velkém nadšení z focení přišlo s vyvolaným filmem obrovské zklamání! Nebylo tam nic, protože došla baterka! Co naplat, museli jsme si s tátou dát repete... Tramvaje jsem začal fotit až později, někdy v letech 1987-88, ale fotografie stály za houby. Byly moc černé, diapozitivy vyložené otřesně.

Políčko sedmé... Od kamery do doby digitální

V červnu 1992 jsem fotit skoro přestal, protože se splnil můj mnohaletý sen, na který jsem několik let koncentroval všechno – pořídil jsem si kameru Video8. Začal jsem točit různé výluky, stavy tratí, a když se na ty záběry podívám dnes, musím uznat, že se město hodně proměnilo k lepšímu. S kamerou jsem následně objel i jiná tramvajová města, primárně v Čechách a na Moravě, a pak trolejbusové provozy, z nichž jsem si vždy natočil malou ukázkou. Když se stala dostupnou barevná fotografie, ke kameře přibyla vcelku radostně pořízená zrcadlovka od Canonu. Ta mi spo-

Z DNEŠNÍHO POHLEDU NEJZAJÍMAVĚJŠÍM NAVŠTÍVENÝM MÍSTEM BYL KRYM, KDE JSEM BYL V SRPNU 2013. TROLEJBUS 14TR JUBILEJNÍHO EV. Č. 2000 JEDE ZE SIMFEROPOLU DO ALUŠTY A VŠEM SDĚLUJE, ŽE MECT HET, TEDY, ŽE JE TENTO POVINNĚ MÍSTENKOVÝ SPOJ PLNĚ OBSAZEN

lečně s kamerou byla odcizena v roce 2008, což vyřešilo můj postoj ke klasické fotografii. O rok později, když jsem jel do Moskvy, zakoupil jsem si kameru, kterou mám doteď a jejíž krásnou vlastností je, že umí zároveň fotit i natáčet.

Políčko osmé... Pokračovatelé ve vlastní rodině

Samozřejmě, že v tom děti podporuji. V létě byly vystaveny rozsáhlejšímu cestování vlakem, a je to u nich různé. Moji kluci mají o dopravu zájem, procestovali se mnou půl Balkánu i kus bývalého Sovětského svazu. Jakub je aktivnější s foťákem, Martin pasivnější, ale zase s rozvinutějším smyslem pro detail. Markéta je éterická princezna, která má k dopravě asi nejdál a spíše řeší, co měl kdo na sobě a co mu sluší. Menší Tereza je velmi praktická – ve svém věku už umí vzít do ruky šroubovák a má k technice blízko. A můj nejmenší? Většina slov, která již umí, se týká dopravních prostředků. U všeho je rád a při cestování rozhodně není limitující. Jsou mu teprve dva roky, tak uvidíme, co předvede. ■



Jan Šurovský (43)

člen představenstva a technický ředitel DPP, nadšený dokumentarista. Jednou týdně, zpravidla v pátek, jezdí jako řidič brigádník tramvají. Nemá rád stereotyp, rád „se hlásí“ do první linie, když se něco děje (např. při posílení dopravy po koncertech, apod.) Jeho posláním, kterému věnuje nemalé úsilí, je rozvoj tramvajových tratí v Praze.

Text a foto: Zdeněk Bek



HOSTIVAŘSKÝ ZETOR PROXIMA 90 (R. V. 2015)

I ZA ZETOREM HLEDEJ KARDAUSE

JAKO SE VŮZ T3 STAL SYNONYMEM PRO SLOVO „TRAMVAJ“, JE NÁZEV SPOLEČNOSTI ZETOR („ZET“ – HLÁSKOVANÉ PÍSMENO Z NÁZVU ZBROJOVKY A „OR“ – KONCOVKA TRAKTOR) POUŽÍVÁN PRO POJMENOVÁNÍ STROJŮ, KTERÉ JIŽ 71 LET BRÁZDÍ POLE, POLŇAČKY A SILNICE NAŠÍ VLASTI. HISTORIE NEJVĚTŠÍHO VÝROBCE TRAKTORŮ U NÁS VŠAK SAHÁ AŽ DO DOB PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY, KDY SE V TOVÁRNÁCH VYRÁBĚLY MNOHEM DŮLEŽITĚJŠÍ PŘEDMĚTY, A TO ZBRANĚ. PO KONCI OBOU SVĚTOVÝCH KONFLIKTŮ DOŠLO K NAsAZENÍ PRVNÍCH TRAKTORŮ I V PRAŽSKÉM DOPRAVNÍM PODNIKU.

Základy českého traktorového průmyslu však položila jiná česká společnost. Když se knihkupec Václav Klement a strojný zámečnický Václav Laurin rozčílovali nad vráceným dopisem s reklamací německého jízdního kola (s větou, že reklama musí být napsána „ve srozumitelném jazyce“), zcela jistě tehdy netušili, že už za 16 let bude jejich společnost vyrábět úspěšné motorové pluhy. V roce 1925 sice došlo ke spojení s plzeňskou Škodou, čímž název Laurin & Klement zmizel z trhu, společnost však ve výrobě pluhů pokračovala, což mělo za následek, že o pouhé tři roky později opustil brány závodů první traktor Škoda Fordson HD 30. Strojírenský podnik Škoda však nebyl jediný, který traktory na našem území vyráběl. Dalšími výrobci byly společnosti Praga, Wikov, Pujman-Pluto a Svoboda.

Zetor přichází na scénu

Konec nejkrvavějšího konfliktu v dějinách lidstva znamenal jediné, okamžité zahájení prací na prototypu nového traktoru. Technici Zbrojovky Brno pod vedením Ing. Františka Musila, konstruktéra automobilových a leteckých motorů, za pouhých šest měsíců vyvinuli prototyp traktoru Z25, moderního stroje, který se setkal s obrovským úspěchem. Dvouválcový motor o síle 25 koní spolu s převodovkou 6 rychlostí vpřed a 2 vzad dosahoval v té době neobvyklé

rychlosti, a to až 32 km/h (většina traktorů v té době měla maximální rychlost 20–22 km/h)! Zájem o traktor byl obrovský, hned první rok výroby (1947) se jich vyrobilo 3 500, z toho rovná tisícovka mířila za hranice (Polsko, Irsko, Belgie a Dánsko). V průběhu let samozřejmě docházelo k postupnému konstrukčnímu vylepšování. Tuhá sedačka byla nahrazena odpruženou, instalován byl elektrický startér či hydraulické zdvihací zařízení pro ovládání pluhů nebo kultivátorů. Konstrukce modelu Z25 byla tak úspěšná, že došlo k vyvinutí dalších dvou verzí (Z25A a Z25K). Brněnské traktory tak díky své modernosti a spolehlivosti sklízely úspěchy i na západních trzích, do celého světa se jich vyvezlo přes 97 tisíc kusů.

Od traktoru k tramvajím

Zahájit článek o brněnských traktorech typickým tramvajovým označením – T3, se jeví jako nelogické. Ti z vás, kteří se o toto téma zajímají, zcela jistě vědí, že i mezi tramvaji a traktorem existuje spojitost, a tou je jméno Františka Karause. Exportní potřeby Zbrojovky Brno (a s tím související spolupráci s podnikem zahraničního obchodu Motokov) si samozřejmě zasloužily i náležitou reklamu a několik návrhů, včetně toho pro traktory Zetor Super 35, vypracoval právě František Kardaš.

Traktory řady Super 35 navazovaly na úspěch traktorů předešlé řady. Základem byl motor řady Z25, převodovka a počet rychlostních stupňů byly podobné jako u Zetoru 15. Zetor Super 35 měl však již v základu, pro zvýšení pohodlí, přední nápravu s listovými pružinami a odpruženou sedačku řidiče. V roce 1960 přišel na trh Zetor Super 50, který byl díky své masivní konstrukci a výkonu populární v mnoha zemích Evropy a Asie. Na základě licence se tyto traktory dokonce montovaly v daleké Barmě, Ghaně či Iráku. V roce 1967 společnost Zetor, jako jedna z prvních, montovala na kabiny traktorů trubkové bezpečnostní rámy, což se poprvé dotklo řady Super 50.

Stejný díl, jiný model

Rozšiřující se zemědělství začalo počátkem šedesátých let vyžadovat mnohem více různorodé techniky než kdykoliv předtím. Koncept společných dílů (unifikovaných řad – UR) umožnila vyvíjet řady s širokým rozsahem modelů tak, aby se dal tento požadavek splnit. Vrcholným dílem se staly traktory typu Crystal, které představovaly, již svým masivním vzhledem, to nejlepší pro těžký provoz. Nový a masivní motor o výkonu 80 koní byl přímým nástupcem motoru Super 50. Hydraulicky ovládaný pohon předních kol, odpružení předních kol či systém Zetomatic (hydraulický systém umožňující

přenesení váhy taženého nářadí na zadní nápravu traktoru, čímž dojde ke zlepšení trakční vlastnosti), to vše zajistilo traktoru Crystal náležitou pozornost na mezinárodních trzích. 80. a 90. léta byla dále ve znamení vylepšování konceptu „Unifikovaných řad I a II“ a vývoje nové řady (UR III). Největší změna však přišla v červenci 1993, kdy byla společnost Zetor privatizována.

Současnost? Design by Pininfarina!

Divoké období 90. let je v Zetoru téměř zapomenuto. V minulém roce společnost Zetor oslavila 70. výročí založení a budoucnost se jeví více než růžová. Nové modelové řady jsou na světě – Major, Proxima, Forterra a legendární Crystal jsou znovu v přehledu katalogů a spolupráce se slavným italským designovým studiem Pininfarina přinesla budoucí design traktorů Zetor. Dost možná se společnost vrátí i ke svým kořenům, respektive k vývoji zbraní. Na letošním brněnském zbrojařském veletrhu bylo společností představeno vozidlo pro síly rychlého nasazení.

Ve službách Dopravního podniku

Svou službu v Dopravním podniku zahájily traktory v roce 1951, kdy byl ve vlastnictví DPP jediný traktor, a to paradoxně Škoda 30 z roku 1949. Následoval druhý traktor – Laffly z roku 1941, který byl však typován jako traktor-jeřáb. V současné době využívá pražský dopravní podnik výhradně služby brněnských Zetorů. Ať už se jedná o přetahy nepojízdných vozidel v rámci garáží, pomoc při rekonstrukcích tramvajových tratí, převoz asfaltu či odklízení sněhu.

Nejrozšířenějšími traktory jsou aktuálně modely unifikovaných řad 1 a 2. Nejstarší traktor z těchto sérií se nachází ve vozovně Hloubětín (modernizovaná unifikovaná řada 1), kde se jedná o model typ 10011 z roku 1982. V prostorách DPP je však možné potkat i novější modely v podobě Zetoru 7211 z roku 1986 (garáž Vršovice) i Zetor 8111 z roku 1989 (garáž Vršovice). Vršovický Zetor 7211 je zajímavý i svým využitím. V zimním období se používá pro úklid zastávek a křížení tramvajových kolejí za pomoci zadního kartáče. Mimo zimní období slouží jako provozní záloha. Nejnovějším provozovaným typem je Zetor Proxima 90, se kterým se můžete setkat v prostorách garáží Hostivař či Kačerov nebo ve vozovně Hloubětín.

Popularita a praktičnost traktorů Zetor je i v podmínkách Dopravního podniku zcela oprávněná, což potvrzuje i **Petr Jan Kaprál**, manipulační řidič hostivařských garáží a fanoušek historické techniky: „Před svým



VRŠOVICKÁ DVOJICE TRAKTORŮ V PODOBĚ ZETORŮ 8111 (R. V. 1989) A 7211 (R. V. 1986) S PŘIPOJENÝM KARTÁČEM



NEJSTARŠÍ PROVOZOVANÝ TRAKTOR V DPP – ZETOR 10011 (R. V. 1982) V AREÁLU HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY



PŘÍVĚS NA ASFALT – ZETOR 7745 (R. V. 1989) S PŘIPOJENÝM VOZÍKEM NA PŘEVOZ ASFALTU A ZA NÍM ZETOR PROXIMA 90 (R. V. 2017) VE VOZOVNĚ HLOUBĚTÍN

nástupem do Dopravního podniku jsem jezdil s několika typy traktorů Zetor. S klidným svědomím mohu říci, že i v dnešní době se jedná o jedny z nejlepších strojů na poli těžké techniky, což model Proxima rozsahem svých užitkových vlastností jen potvrzuje.“

Současná flotila traktorů Zetor v Dopravním podniku čítá 10 strojů, které tvoří páteř nepostradatelných pomocníků. Jejich postupná výměna za novější stroje však potrvá ještě několik let, a tak se s těmito stroji budeme ještě dlouho potkávat. ■

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna

ABY BYLY VOZY BEZPEČNÉ A V DOKONALÉM STAVU

BÝT NESTRANNÝ A ROZHODOVAT SE PODLE SVÉHO NEJLEPŠÍHO VĚDOMÍ A SVĚDOMÍ. NENECHAT SE OVLIVNIT OKOLNOSTMI A NESLEVIK NIKOMU, PROTOŽE VE HŘE NENÍ NIC MÍŇ NEŽ LIDSKÉ ŽIVOTY.

V PŘEDPOSLEDNÍM DÍLE NAŠEHO SERIÁLU O ABSOLVENTECH SPŠD NAHLÉDNEME „POD POKLIČKU“ HNED NĚKOLIKA PROVOZOVEN

DOPRAVNÍHO PODNIKU, KTERÝMI PROŠEL VEDOUČÍ ODBORU TECHNICKÁ KONTROLA MARTIN DOUBEK. PRAKTIK, KTERÝ ZPRAVIDLA NESLEDUJE DĚNÍ

Z KANCELÁŘE, ALE RADĚJI JE VŽDY PŘÍMO NA MÍSTĚ, KDE SE NĚCO DĚJE.

Váš rod má v Dopravním podniku opravdu bohatou tradicí, začneme tedy u ní...

Historie sahá až do roku 1903, kdy můj praděda z otcovy strany nastoupil do remízy Královská obora a potom jezdil s tramvají v Košířích až do roku 1939. Při vpádu německých vojsk však zemřel, o čemž jsem ale dosud nic bližšího nezjistil. Otec mé matky v roce 1955 nastoupil do garáží Dejvice a jezdil tam až do důchodu, do roku 1986. Velmi dobře si vzpomínám, že jezdil na autobusech ŠM 11 a Karosa B731. Když byly prázdniny, občas jsem se s ním svezl. A babička? S tou se seznámil právě v Dejvicích, protože tam dělala průvodčí a později vedoucí skladu.

Ve šlépějích rodičů vykročil i váš otec, jak se dalo očekávat...

Můj táta se šel učit do Dopravního podniku do vozovny Motol v době, kdy se stavěla nová škola. Zajímavé je, že tři učitele, které měl můj otec, jsem měl na výuku i já – byli to pánové Meckel a Hora a paní Křikavová.

Byl to tzv. „domácí vzor“, který přivedl do Motola i vás?

Dá se to tak říct. Když jsem ve 14 letech vycházel ze školy, neměl jsem vůbec představu, co jednou budu dělat. Jsou to telecí léta, a tohle je to poslední, co vás zajímá. Rozhodnout se ale musíte. A za mě tak trochu rozhodnul táta. Vzal mě do Motola za mistrem odborného výcviku panem Metelkou, který tátu učil, abych si školu prohlédl. Po této návštěvě jsem si podal na SPŠD přihlášku, a jelikož jsem měl v osmé třídě vyznamenání, vzali mě bez přijímaček do čtyřletého studijního oboru mechanik silnoproudých zařízení.

Od začátku jste měl jasno o tom, že chcete jít k tramvajím?

Rovnou do přihlášky se vyplňovalo, do jaké divize by chtěl být konkrétní student zařazen. Já napsal samozřejmě tramvaje a oni mi dali trolejbusy. Do prvního ročníku jsem nastoupil v roce 1991, tedy v době, kdy se znovu uvažovalo o jejich zavedení v Praze. Když pak za dva roky padlo rozhodnutí, že projekt bude upozaděn, opět se nás ptali, kam chceme zařadit, neváhal jsem ani chvíli a opět napsal tramvaje. A představte si, vybrali mě pro metro. Rozhodně toho ale nelituji. Ve čtvrtém ročníku jsem chodil na praxi do střediska mimořádných oprav na depu Kačerov a mám na to nádherné vzpomínky.

Studentské vzpomínky často směřují také k profesorskému sboru...

V Motole byli profesori výborní, méně oblíbení a pak někteří nepochopitelní. Jako třídní učitelku jsme měli Hanu Ullmanovou. Měli

jsme ji velmi rádi zejména proto, že měla obrovské pochopení a přesto dokázala být přísná. Opravdu rád jsem měl pana profesora Hataše, paní Čárskou, pana Schmiedmajera a paní Salaquardovou, s níž jsme tvořili krásný ilustrovaný almanach. Zapomenout nesmím ani na paní Hnátkovou, pana Mašína i velmi přísného a nekompromisního pana Perlíka. Ten nás učil v prvním ročníku dějepisu. Naopak jen velmi nerad si vybavuji hodiny pana Krause, který nás měl na strojnictví.

Zpravidla každý rád vzpomíná na odbornou praxi, je to i váš případ?

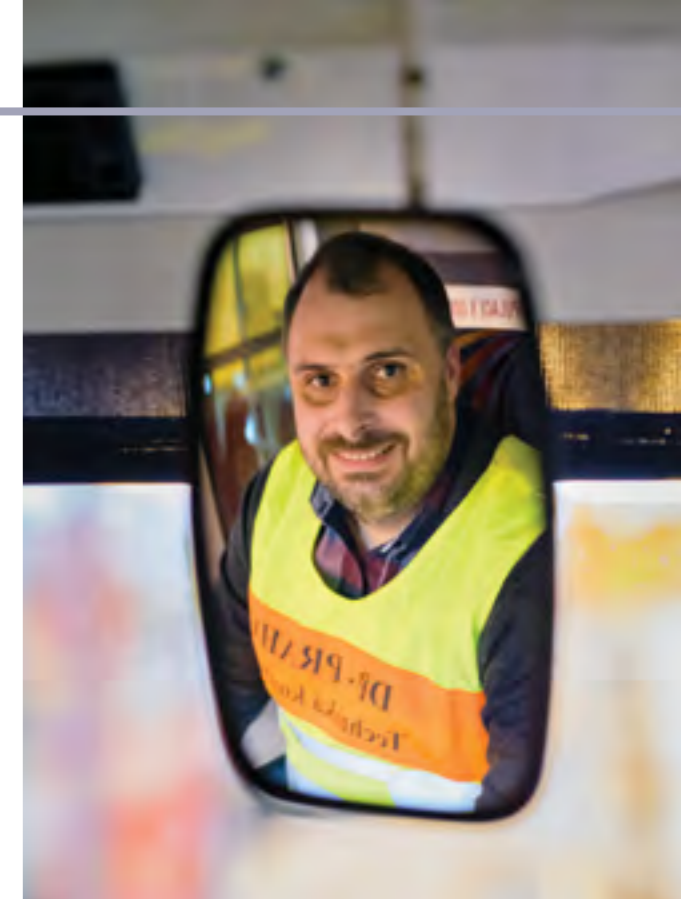
Na odborný výcvik vzpomínám velmi rád. V prvním ročníku jsme chodili do dílen na Třebešíně, kde jsme se učili pilovat, řezat, obrábět, brousit, ale také rýsovat. Ve druhém ročníku se naše praxe přesunula do motolských dílen, které dnes už neexistují. Tam, kde jsme se učili zapojovat elektrické obvody, stojí nyní hala denního ošetření a mycí rám. Ve čtvrtém ročníku, to byl rok 1994, jsme absolvovali praxi na metru. Bylo to v době, kdy se likvidovaly vozy řady Ečs, a my jsme vyvazovali a zavazovali trakční motory. Práce to byla nádherná a moc mě bavila. Věděl jsem, že pokud to jen trochu půjde, chci zkusit štěstí ve vozovně Kobyliš. Jako můj táta.

Což se podařilo...

Do Kobyliš, kam mě přijal pan Jiří Piffel na souběh, jsem nastoupil po prázdninách 1995. A byl jsem tam přesně do konce roku 2000. Setkal jsem se tam se dvěma spolužáky ze školy, s Pavlem Charvátlem, dnes mistrem vozovny Žižkov, a Láďou Povýšilem, dnes vedoucím odboru Technicko-provozní. A ze všech tří jsem tam zůstal nejdéle. Musím uznat, že vozovna Kobyliš mi dala ohromný základ. Byl tam kladen velký důraz na disciplínu, perfektně provedenou práci a zodpovědnost všech pracovníků. Když nechtěl někdo pracovat, nebo nepracoval dobře, zavrhl ho celý kolektiv. To už dnes není.

Z Kobyliš jste po pěti letech zamířil mezi ostřílené borce z technické kontroly...

Na vozovnách se vždycky všichni obávali, aby nepřišli, protože kontrolují lidem práci, a to nemá nikdo v lásce. Je to neoblíbená činnost a já jsem se k nim přesto dal. Měl jsem tu čest pracovat po boku velkých profesionálů, jakými byli Karel Hodík, Jirka Kovář, Petr Pražák a Mirek Veselý. I když jsem byl podstatně mladší, brali mě jako sobě rovného, já si toho



K VYSNĚNÝM TRAMVAJÍM VEDLA CESTA MARTINA DOUBKA PŘES AUTOBUSY I METRO

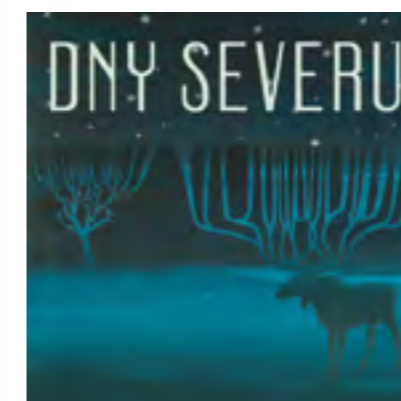
vážil a nikdy jsem toho nezneužil. Bohužel v té době vrcholila restrukturalizace, atmosféra houstla a já cítil tlak i na svou osobu. A tak jsem tehdy požádal vedoucího vozovny Žižkov Radovana Kaprálka a vrchního mistra Leoše Linku, jestli by pro mě neměli místo – a oni mě srdečně přijali. Díky nim jsem mohl zažít nejkrásnější roky svého profesního života.

Proč vaše volba padla právě na Žižkov?

Výhodou bylo, že jsem znal poměry v jednotlivých vozovnách, a tak jednoznačně zvolila vozovna Žižkov. Vládl tam demokratický systém, lidi mohli říct svůj názor, aniž by to mělo nějaké důsledky. A byl tam bezvadný, kamarádský kolektiv lidí. Přitom práce se udělala kvalitně a podle nejlepšího vědomí a svědomí. Byl jsem zařazen do party, kde byl další z tátových spolužáků z Motola, jedinečný Jan Sekal. Výjimečný člověk, jak charakterově, tak i profesně. Na Žižkově jsem pracoval jako elektromechanik, zastupující četař kontrolních prohlídek, zastupoval jsem i četaře v turnusu, a když řeknu, že jsem se do práce těšil, tak nelžu ani půl slovem. Bohužel tato etapa skončila na jaře roku 2009, kdy jsem byl vyzván k účasti ve výběrovém řízení na vedoucího oddělení Technická kontrola - provoz. Na Žižkově mi nic nechybělo, nicméně přesvědčovala mě jak rodina, tak i kolegové. Nakonec jsem se přihlásil s tím, že snad neudělám ostudu, a když neuspěji, vrátím se s čistým svědomím na Žižkov. A já to vyhrál. Bylo to nečekané, vůbec jsem s tím nepočítal.

LADOVA ZIMA ČI HORKÉ FLAMENCO

Galerie Tančící dům společně s rodinou Josefa Lady připravila ke 130. výročí narození a 60. výročí úmrtí tohoto významného českého umělce výstavu s názvem **Sedmičky Josefa Lady**. Výstava, jež je největší přehlídkou Ladovy tvorby v Praze za posledních deset let, nechává nahlédnout nejen do tvorby nezeměnilného výtvarníka, ale i do jeho osobního života. Ve čtyřech patrech Tančícího domu je vystaveno na 400 děl, některá z nich poprvé od roku 1957. Expozice zobrazuje nejnámější Ladovy obrazy, ilustrace, dětskou tvorbu, interaktivní exponáty i umělcovy osobní věci. V prvním patře a druhém podzemním podlaží Tančícího domu jsou k vidění Ladovy obrazy. První podzemní podlaží návštěvníkům předkládá tvorbu pro děti včetně dětské ilustrace, promítání pohádek a řady interaktivních exponátů. V přízemí galerie jsou vystaveny osobní věci Josefa Lady včetně jeho pracovny a rodokmenu. Expozice se ale věnuje i méně známé Ladově tvorbě, především v oblasti karikatury a ilustrace. Výstava trvá do 1. dubna 2018.



Od 22. do 30. listopadu pořádá Skandinávský dům již 8. ročník multižánrového festivalu **Dny Severu**. Přehlídka letos poodkryje severské podoby žánrů fantasy, sci-fi, dystopie, magického realismu či hororu, souhrnně nazývané Nordic Weird. Hosty festivalu budou norská spisovatelka Siri Pettersen, autorka fantasy trilogie Havraní kruhy, a finská spisovatelka Laura Lindstedt, jejíž mystický román Oneiron je čerstvě dostupný i v českém překladu. Festival představí i několik filmových děl. Například grónský hororový snímek Stíny v horách, islandskou komedii inspirovanou počítačovými RPG hrami nazvanou Astropia, nebo švédskou parodii na běčkové sci-fi filmy Kenny Begins.



Hudebním tipem může být kupříkladu koncert australské zpěvačky, skladatelky, herečky a modelky

Natalie Imbruglia. Ta se představí ve čtvrtek 30. listopadu v pražském klubu SaSaZu. Mnozí ji budou znát především díky skladbě Torn z jejího prvního alba Left Of The Middle z roku 1997, s níž sklízela úspěchy nejen v domovské Austrálii, ale i v Evropě a USA. Ovšem Natalie Imbruglia dá v rámci svého vystoupení jistě prostor i dalším skladbám včetně zajímavě pojatých coververzí ze své zatím poslední desky nazvané Male z roku 2015. Na ní se věnovala přetváření písní mužských interpretů a kromě jiných skladeb zde například našly své místo The Waiting (v originále Tom Petty), Friday I'm In Love (The Cure), Instant Crush (Daft Punk) nebo Only Love Can Break Your Heart (Neil Young).

A ještě jeden premiérový divadelní tip. Neodolatelná kombinace romantiky a humoru, silných postav, nádherných melodií a hereckých a pěveckých příležitostí. Vaše taxi směr Madrid čeká! Tak zní pozvánka na premiéru do Divadla Na Fidlovačce pod názvem **Ženy na pokraji nervového zhroutení**. Muzikál plný velkých emocí, pěveckých i tanečních čísel, flamenca a vynikajícího gaspacha je podle The Guardian jedním z nejsilnějších a nejoblíbenějších představení londýnského West Endu poslední doby. Od 7. prosince se na Fidlovačce můžete vidět s Ivou Pazderkovou či Helenou Karochovou, Pavlou Tomicovou či Natálií Drabiškovou, Antonií Talackovou či Martinou Štastnou, Martinou Randovou, Vandou Chaloupkovou, Lukášem Adamem či Danielem Ondráčkem, Petrem Stachem či Lukášem Vlčkem a Lukášem Pečenkou.



Čákovou, Antonií Talackovou či Martinou Štastnou, Martinou Randovou, Vandou Chaloupkovou, Lukášem Adamem či Danielem Ondráčkem, Petrem Stachem či Lukášem Vlčkem a Lukášem Pečenkou.



Foto: Petr Hejna

Správná odpověď na otázku **V jaké zastávce je autobus?** z Fotohádkanky v DP kontaktu 10/2017 zněla: **Nové Podolí**.

Z autorů správných odpovědí byla vylosována a tričkem s mazačkou a publikací Místa paměti národa odměněna: **Martina Maňasová**

FOTOHÁDKANKA O CENY



Z JAKÉHO OBRATIŠTĚ VYJÍŽDÍ AUTOBUS?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte publikaci „140 osobností a událostí“ a CD Romana Tomeše Navěky.

Odpověď zašlete nejpozději **do čtvrtka 30. listopadu 2017** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádkanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).



NA VOZECH NEHLEDÁME ZÁVADY ÚMYSLNĚ, ALE KONTROLUJEME JEJICH TECHNICKÝ STAV. A BUĎ TAM ZÁVADA JE, NEBO NENÍ, ZNÍ ZKRÁCENĚ FILOZOFIE MARTINA DOUBKA

Vozovna Kobylisy mi dala ohromný základ. Byl tam kladen důraz na disciplínu, perfektně provedenou práci a zodpovědnost všech.

Jak těžké bylo prakticky ze dne na den radikálně změnit práci?

Vzhledem k povaze práce a obrovské zodpovědnosti za rozhodování, konání a počinání to naštěstí vyvážil fakt, že tady byl kolektiv inteligentních lidí. Nastavili jsme si mantinely a také uživatelsky příjemné pracovní prostředí, které funguje perfektně dodnes.

Co vše má na starosti technická kontrola, ví přesně asi málokdo. Nastíháme tedy jen velmi stručně, v kostce, její činnost...

Naším hlavním úkolem je zajistit, aby byly vozy bez závad a bezpečně se provozovaly. I proto má náš odbor tři oddělení - odd. Technická kontrola provoz (to je úsek, kde jsem pracoval od roku 2001 do poloviny roku 2004, a který řeší primárně technický stav provozovaných vozů), pak odd. Mobilní četa technické údržby tramvaje (kolegové, kteří jezdí k mimořádným událostem, jak technickým, tak i bohužel těm závažným, týkajícím se například srážky tramvaje s chodcem) a posledním je odd. Technická kontrola - nové vozy (jehož náplní je vše spojené s přejímkami vozů 15T u výrobce, jejich uváděním do provozu a reklamací). Všechna oddělení mají profesionální vedoucí, jak technicky, tak i morálně. Velký důraz kladu na zachování statusu objektivní, nezávislosti a spravedlnosti.

I tak se ovšem najdou někteří, kteří vaši kontrolní činnost, nutnou pro bezpečnost provozu, neocení a berou vás spíš jako ty, kteří hledají chyby...

Někteří si bohužel neuvědomují, že my a provoz, které kontrolujeme, máme stejný cíl. A to, aby byly vozy ve výborném technickém stavu a bezpečné. Jsme tedy každý na jiném běhu, ale jdeme po stejném proudu vody. A máme stejný směr. Kdo má svědomí čisté a má svou práci perfektně odvedenou, nemusí očekávat žádný problém. Nejsme tady od toho, abychom hledali chyby za každou cenu, a vůbec nechodíme po lidech, nás zajímají vozy. Na vozech pak úmyslně nevyhledáváme závady, jenom kontrolujeme technický stav. A buď tam závada je, nebo není. To je celé.

Šéfuje poměrně velkému týmu lidí, což nikdy není úplně jednoduché. Máte nějakou filozofii, kterou se řídíte?

Využívám kombinaci několika stylů vedení a řízení. Člověk musí vědět, že mu důvěřujete, ale zase na druhou stranu jen někteří si vaši důvěru zaslouží. A na to, kdo patří do které kategorie, musíte přijít. S každým se snažím jednat korektně a ke každému přistupuji individuálně.

Vaše práce je hodně o administrativě, ale také o práci v terénu. Jak často vyjždíte třeba k nehodám?

Jakmile dojde k velké materiální újmě, újmě na zdraví více lidí, nedej bože újmě na životě, jedu okamžitě, ať se děje, co se děje. Protože tohle se bude vyšetřovat na nejvyšších úrovních a já chci od počátku vše vidět a analyzovat příčiny. Jakmile jsou to standardní nehody, tak s nimi si bravurně poradí dispečeri.

Řešit na ulici nehody, kdy jde o zdraví, v horším případě o život, musí být velmi psychicky náročné. Vzpomínáte na některou z těchto nehod, řekněme v dobrém?

Vybavuji si jeden případ, který se stal v Ječné ulici, v zastávce Štěpánská, směr I. P. Pavlova. Kluk přebíhal ulici a srazil ho tramvaj. Odhodila ho až na nástupní ostrůvek, o který se zarazil. Tramvaj mu ujela jednu nohu zcela a na druhou mu stála. A naši hasiči, s nimiž úzce spolupracujeme v rámci periodických cvičení a kterých si nesmírně vážím, mu zachránili život. Použili náš nápad vložit vak pod kolejnicovou brzdou a vyprostili ho včas. To byl můj doposud nejmotivnější pracovní zážitek. ■

Text: Jiří Tvarůžek
Foto: Jan Marek
Grafika: Jiří Tvarůžek

STRMÝ PÁD MOSKEVSKÝCH TROLEJBUSŮ

KAŽDÝ, KDO NĚKDY NAVŠTÍVIL MOSKVOU, NEBO ALESPŮŇ VIDĚL NĚJAKÉ OBRÁZKY Z HLAVNÍHO MĚSTA RUSKÉ FEDERACE, VÍ, ŽE K TVÁŘI MĚSTA NEODMYSLITELNĚ PATŘÍ TROLEJBUSOVÁ DOPRAVA. TROLEJBUSY V MOSKVĚ VYJELY V ROCE 1933 A DÉLKA JEJICH SÍTĚ SE DONEDÁVNA POHYBOVALA KOLEM HODNOTY 500 KILOMETRŮ PROVOZNÍCH TRATÍ. POD TOUTO PAVUČINOU SE POHYBOVALO PŘES 1500 TROLEJBUSŮ NA 90 LINKÁCH. PROČ JSOU TYTO VĚTY PSÁNY V MINULÉM ČASE?



Moskva se mohla chlubit největším trolejbusovým provozem na světě. Udržované trolejové vedení, průběžně obnovovaný vozový park i výstavba nových tratí, to vše jednoznačně nasvědčovalo tomu, že to tak zůstane i nadále. Jenomže pak do funkce starosty Moskvy nastoupil Sergej Sobjanin. A ten jednoduše nemá trolejbusy rád. Dokázal to ve svém dřívějším působení v městě Tjumeň, kde už jsou trolejbusy minulostí. Ano, je to tentýž starosta, který přišel též s originálním nápadem zbourat tisíce typických obytných domů „chruščovek“.

Ze strany vedení města i dopravního podniku Mosgortrans se tak začaly ozývat hlasy o nutnosti „optimalizace“ trolejbusové sítě, ačkoliv dosud nic takového nebylo třeba. Pod pojmem optimalizace si představme přetrasování nebo úpravu provozních parametrů části linek, případně zrušení těch nejméně využitých.

V Rusku je ovšem optimalizace v podstatě synonymem pro likvidaci. Nejprve jsou zrušeny nejdůležitější tratě v centru města a vytižené linky tak, aby se mohlo nakonec říci, že torzo sítě vlastně není provozuschopné a daným

NEPŘÍLIŠ PODAŘENÝ, OVŠEM CENNÝ SNÍMEK TROLEJBUSU LINKY 8 NA KONEČNÉ POKLÍŽ RUDÉHO NÁMĚSTÍ. V TĚCHTO MÍSTĚCH JIŽ PO TROLEJBUSECH NENÍ ANI PAMÁTKY

dopravním prostředkem nikdo nejedí a je tudíž nejlepší jej zrušit.

Tento „osvědčený“ způsob probíhá nyní i v Moskvě. Vše začalo nenápadně zrušením několika tratí v rámci projektu „Moja ulica“, který zahrnoval revitalizace řady ulic v centru včetně nového mobiliáře. A bylo řečeno, že trolejové vedení se sem nehodí, ba dokonce na nové sloupy veřejného osvětlení nelze



TROLEJBUS ZIU-9 POBLÍŽ ZASTÁVKY KINOTÉATR JEREVAN. LINKA 56, VEDOUcí PO DMITROVSKÉM ŠOSSE JE JEDINÁ, KTERÁ NA TĚTO RADIÁLNÍ TRATI ZBYLA

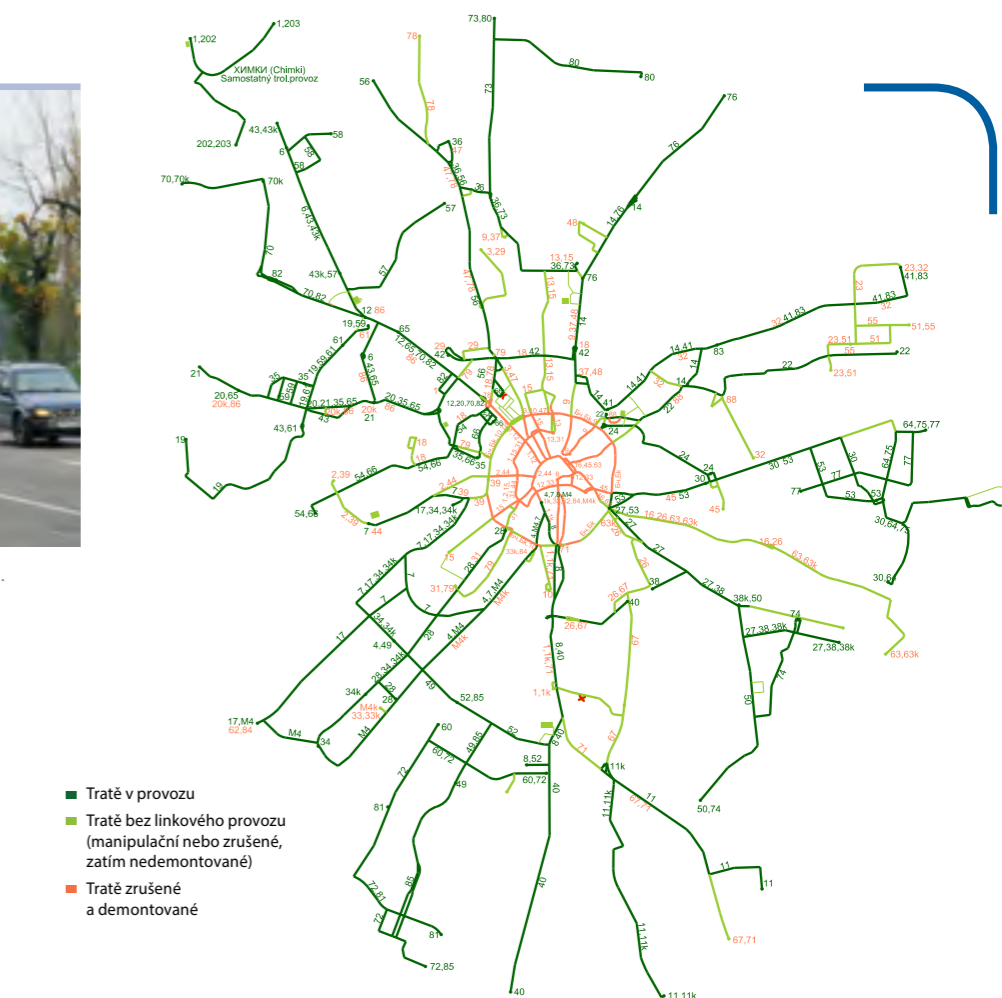
instalovat. Přitom v takto rekonstruovaných ulicích, kde jezdila linka 9, bylo její vedení obnoveno.

Zásadní ránu pak přinesl květen 2016, kdy došlo s výjimkou tří tratí k plošnému zastavení trolejbusové dopravy v celém centru města. Nahrazeno autobusy bylo 6 linek, některé další byly zkráceny. Červenec pak znamenal zastavení provozu na Sadovém okruhu s několika navazujícími tratěmi, což znamenalo konec dalších sedmi trolejbusových linek. A to zejména oblíbené okružní linky B.

Právě tento akt byl doprovázen protesty řady obyvatel Moskvy, pro které je trolejbusová doprava samozřejmou součástí jejich města. Ze strany vedení města bylo tehdy přislíbeno, že trolejbusy na Sadovém okruhu nebudou jezdit pouze po dobu jeho rekonstrukce. Dnes je tato dopravní tepna již zrekonstruována, avšak trolejbusy se sem, za doprovodu mnoha výmluv, již nevrátily. Následně došlo v průběhu roku 2016 k úpravám několika linek, zrušení linky 67 a v prosinci dokonce i k zavedení nové linky 75 ve čtvrti Novokosino. Ta ovšem neznamenala žádnou novostavbu, ale jen zavedení linkového provozu na dříve manipulační trati.

Hned na počátku roku 2017 začal prakticky rozklad trolejbusové sítě. Každý měsíc bylo uzavřeno několik trolejbusových linek a nahrazeno naftovými autobusy. Po zrušení některých kratších a méně důležitých tratí v širším centru jsou již likvidovány i linky na okrajích města a celé dlouhé radiály. Bylo demontováno již několik desítek kilometrů trolejového vedení. Některé tratě sice stále existují, ale z původních mnoha linek zde zůstala jen jediná. Od počátku roku 2016 zmizely z mapy trolejbusové sítě čtyři desítky linek.

Donedávna plně provozuschopná a kompaktní síť se již rozpadla na několik provozně nepropojených částí. Uzavřeny byly i dvě tro-



STAV TROLEJBUSOVÉ SÍTĚ V MOSKVĚ (K ŘÍJNU 2017)

lejbusové vozovny z celkových osmi. Sešrotováno bylo mnoho provozuschopných trolejbusů. Z výše uvedeného je jasné, že o žádnou optimalizaci nejde, ale trolejbusový provoz je nemilosrdně likvidován. Světovou výjimkou může být fakt, že během září k žádnému rušení nedošlo. V říjnu se dokonce po několika měsících vrátily trolejbusy na radiální linku 40. Otázkou je, na jak dlouho. Zrušeny totiž byly ke stejnému datu další dvě linky.

A důvody pro „optimalizaci“ moskevských trolejbusů? Kupříkladu bylo zmíněno, že elektrárny okolo Moskvy, které vyrábějí energii pro trolejbusy, znečišťují ovzduší. Už se ovšem jaksi zapomnělo na to, že elektrárny budou dál fungovat i bez trolejbusů. A také na to, že více než tisícovka autobusů, které trolejbusy nahradí, bude znečišťovat ovzduší přímo v ulicích města. A moskevské ovzduší již nyní nepatří zrovna mezi ta nejčistší. Také bylo zmíněno, že trolejové vedení pochází převážně z 60. let a jeho obnova by vyžadovala příliš vysokou investici. Ovšem jinde je uváděno, že opotřebení sítě činí 40 %. Není tedy ještě ani v polovině své životnosti a nepotřebuje větší investice, než do pravidelné údržby.

Prakticky jednorázový nákup více než tisícovky nových autobusů také nebude nijak levnou záležitostí, zatímco trolejbusy by i nadále vy-



ZÁSTUPCE MODERNÍCH TROLEJBUSŮ ZNAČKY TROLZA NA ULICI AKADEMÍKA KOROLJOVA. TÍMTO MÍSTEM PROJÍZDELO JEŠTĚ V ROCE 2016 ŠEST LINEK. OD ŘÍJNA 2017 ZDE ZBYLY JEN Dvě LINKY: 36 A 73

stačily s průběžnou obnovou vozidel. Jenomže plánem moskevského starosty je, aby v roce 2020 byly zdejší trolejbusy minulostí. Moskevské trolejbusy tedy nyní používají velmi strmý pád, který se pravděpodobně zastaví až na samém dně. Zatímco své 80. narozeniny oslavil tento trolejbusový systém v plné síle a na vrcholu rozvoje, pokud se nestane zázrak, devadesátin se nedočká. A i kdyby snad ano, tak jedině jako dožívající mrzák.

Zatímco do Prahy se po mnoha letech trolejbusy alespoň v modifikované verzi vrací, Moskva likviduje systém, který k tváři města po dlouhá léta neodmyslitelně patří a na který mohla být právem hrdá.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

80 let vozovny Motol

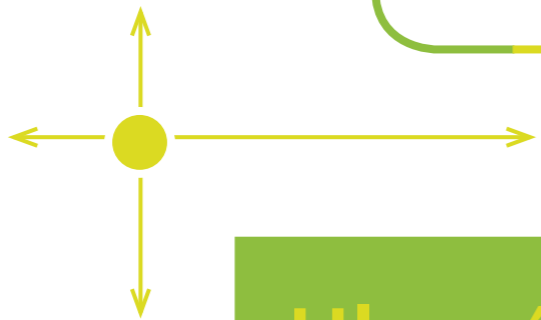
V tajence najdete dokončení textu: Poprvé u pražských tramvajových vozoven byla hala zakryta střechou s (tajenka), která spočívá jednak na obvodové a jednak na budoucí střední zdi.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do čtvrtka 30. listopadu 2017** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraďte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: power banku a další dva flash disk 16 GB „Vůz metra Ečs“.



V tajence křížovky z DP kontaktu č. 10/2017 bylo dokončení textu: V roce 1995 DPP zakoupil jeden pár provizorních povrchových výhybek nazývaných kalifornany. Jejich první praktická zkouška se uskutečnila na **nádvoří vozovny Pankrác**.

Hlavní cenu – sušičku ovoce Sencor – získává **Alexandra Běloubová** a flash disk „Tramvaj T3“ 16 GB získávají **Ondřej Holbička** a **Václav Wellner**.



Hlavní cena:

Power banka Xiaomi 20 000 mAh Dual Quick Charge

MODERNÍ A ZÁROVEŇ ELEGANTNÍ POWER BANKA MÁ VYSOKOU KAPACITU 20 000 MAH. VYUŽIJETE JI TAK K NĚKOLIKANÁSObNĚMU NABÍTÍ VÁŠICH ZAŘÍZENÍ. NOVĚ MODEL PODPORUJE RYCHLÉ NABÍJENÍ QUICK CHARGE 3.0. TENTO EXTERNÍ ZDROJ MŮŽETE VYUŽÍVAT PRO NABÍJENÍ MOBILNÍCH TELEFONŮ, IPODŮ, GPS NAVIGACÍ, MP3 PŘEHRAVAČŮ, FOTOAPARÁTŮ NEBO DIGITÁLNÍCH KAMER. DVOJICE USB UMOŽNÍ NABÍJET DĚ ZÁŘÍZENÍ SOUČASNĚ.



ZÁBAVA

**STŘEDNÍ
PRŮMYSLOVÁ
ŠKOLA
DOPRAVNÍ, a. s.**



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

02. 12. 2017 (sobota)
11. 01. 2018 (čtvrtek)
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

	SPLYNUTÍ TOKU	ITAL RĚKA	DERIVÁT AMONIAKU	SYNOVĚ (ANGLICKÉ PŘÍJMĚ OZNAČENÍ)	KLUS KONĚ		EXISTUJÍ	LATINSKÁ SPOUKA A	ZN. ZKRONKA	NOVINY VYCHÁZEJÍ KAŽDÝ DEN	NÁKLADNÍ AUTOMOBIL	VYMĚŘELÝ DIVOKÝ KUŇ		2. část tajemky	POVLINICE JEDLA	INICJÁLY REŽISERA LIPSKEHO	SPZ ROKYCAN	ČESKÁ KRALOVNA, MARZELKA RUDOLFA II.	STŘEBRO-LESKLY KOVOVÝ PŘEVK	
ROZKŮŠ					CESTOVAT								SLOŽENÍ ZPRÁVĚ							
BÁZEŇ (Z LAT.)					ZÁSAH ZN. CHROMU								KÁMEN FRANCOUZSKÝ DRUŽEB							
JIHOVĚ-ŘICKÁ RĚKA								JEMNĚ PLATNO	NACPAT AMER. BĀNK (1993-2001)							ANGL. MRÁVENEK ZKRATKA (OKTOBRA)				
3. část tajemky										VYSILÁNÍ								AMER. POZDRAV ELEKTRIKY NABÍTE ČÁSTICE		
	ANGL. ZÁPISNÍK	1. část tajemky	GERMÁN	INIC. FR. MOONHO NAVRĀHÁRE		ZKR. ATLETICKO KLUBU	NÁPOJ ČÁST OBLEČENÍ			NEZBEZDŇOST OBYLU VĚEL										
ČÁSTI OBLUČEJE					SLOVENSKY AKR.					VYČERPĀNOST ODRAT								MUZSKĚ JMĚHO (24.) ODBORNE UOLISTĚ		
OHON					DLUŽNÍ UPIS							OBLYHYKĀNÍ KOD KAZACHSTĀN U		SYNJUDŮV ZNUDIT						
JEDNOTKA MAGNET. INDUKCE					TISKOVĀ DESKA PRO KNIHTISK. SLABĚ					LĀT NA ONO MĚSTO (BĀSNICOY)								VŘESOVEC	DOTYKAT SE	
ŠPĀŇ ČLEN			MATEMATICKĀ ZKRATKA	MRĀVNĀNĀ CISTOTY VNĀKLNUTY			ČĀST PODSVĚTĀ (ŘECK. MYTH.)	PŘĚLOM PŘYŽĚ								ANGL. AND SLEZSKĀ RĚKA				
RUSKĀ RĚKA					ŠVĀHĀK					PLĀTIDLO EVROPSKĚ UNĀE								EGYPT. BŪH SLUNICE NĀS MALĀR A GRAFIK (KĀREL)		
OBKLAD					ČESKÝ BĀSNĀK (1834-1891) AKADĚMĚ VĚD						INICJĀLY FOTBĀLISTY PĀNĀNKY	ZVEDNUTĀ NĚČĚHO KOD MĀCAA								
ESKY-MAŠKY ČLUN. VYROBĚNÝ Z KŮŽĀ										OBLOUZ. NĚNĀ (ZĀST)			NOVÝ SVĚT							
PŘĚDLOŽKA			NĀZEVI HLĀSKY Q																	

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Partner



242 481 933 / 778 499 636



POHLED NA MOTOLSKOU VOZOVNU Z ROKU 1937, TEHDY JEŠTĚ POLOVIČNÍ

Text: Pavel Strnad
Foto: Zdeněk Bek a archiv DPP

MOTOLSKÁ VOZOVNA JE OSMDESÁTNICÍ

PRO TŘETÍ NEJMLADŠÍ VOZOVNU V PRAZE BYLO STAVEBNÍ POVOLENÍ ZÍSKÁNO V ROCE 1936 A JEJÍ VÝSTAVBA ZAČALA Z DŮVODU PŘEPLNĚNOSTI DOSAVADNÍCH VOZOVEN (KOŠÍŘSKÉ A SMÍCHOVSKÉ) TĚMĚŘ OKAMŽITĚ. VOZY TAK Z NÍ POPRVÉ VYJELY PŘED 80 LETY.



VOZOVNA MOTOL JE OBLÍBĚNOU ADRESOU PRO POŘÁDÁNÍ DNŮ OTEVŘENÝCH DVEŘÍ DPP

S výstavbou nové vozovny začala rovnou výstavba nové tramvajové tratě do Motola a v sobotu 27. listopadu 1937 byla vozovna za účasti primátora, jeho náměstků a členů Správní rady Elektrických podniků slavnostně předána do provozu.

Nová tramvajová trať „svezla“ cestující poprvé 1. prosince 1937 a hned o dva dny později byl ve vozovně Motol zahájen rutinní provoz. Tramvajová trať tehdy končila u vozovny a prodloužení o jednu zastávku dále bylo vybudováno až v roce 1946. Pražský dopravní podnik s novými vozy typu T započal i výstavbu druhé části vozovny (koleje č. 1–12) a stavba byla dokončena roku 1950. V nové části vozovny byly deponovány nejmodernější vozy té doby, tedy vozy T1, později i vozy T2 a T3. V polovině 90. let přijely do vozovny Motol první vozy T6A5 (některé z těchto vozů jsou v provozu do

dnešního dne), a také první nízkopodlažní vozy 14T, které jsou v dnešní době umístěny ve vozovně Kobylisy. Od roku 2009 začaly zkušební jízdy zcela nového typu tramvaje 15T a po zkušebním provozu, který byl zahájen s cestujícími 5. října 2010, byly do vozovny Motol dodávány vozy tohoto typu pro běžný provoz.

V roce 1971 bylo rekonstruováno kolejiště vozovny a již od roku 1972 byl uveden do provozu druhý (zadní) vjezd do vozovny. Přední vjezd, který byl dvokolejný, byl v roce 1987 přestavěn na jednokolejný, protože vozy zajižděly do vozovny již jen zadním vjezdem. Během posledních 20 let došlo k rekonstrukci celé vozovny – nově bylo vybudováno dilenské zázemí (23. a 24. kolej), kde se nachází soustruh na kola, zvedáky pro možnost otáčení podvozků a sklad. Dále byla uvedena do provozu v roce 1999 hala denního ošetření a za-

řízení pro doplňování písku do tramvají a před 6 lety došlo k postupné rekonstrukci „kozlíků“ za účelem zvýšení jejich únosnosti.

Za zmínku jistě stojí dvě zajímavosti. V letech 1977 až 1979 byla vozovna během dlouhodobé náročné rekonstrukce Plzeňské ulice, spojené s výlukou tramvajové tratě, napojena na kolejovou síť provizorní jednokolejnou manipulační tratí na Vypich. Trochu z jiného soudku je to, že v areálu vozovny bylo v roce 1962 otevřeno Střední odborné učiliště a roku 1990 Střední průmyslová škola dopravní.

V současné době je ve vozovně Motol zaměstnáno cca 320 lidí, z toho 231 řidičů tramvají pracujících na hlavní pracovní poměr a z vozovny Motol je každý všední den vypravováno na trať cca 85 vlaků včetně deseti nočních spojů.