

listopad 2010 / ročník 15 / zdarma

číslo **11** / 2010

DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



**13. listopad 2010:
konec papírových jízdenek**

Migrace časových kupónů PID na Opencard

7

Tři roky v Dopravním podniku

Hledání úspor i zahájení klíčových investičních projektů

20

- 3 **Aktuálně**
- 7 **Rozhovor**
- 8 **Metro**
- 12 **Tramvaje**
- 17 **Autobusy**
- 20 **Z podniku**
- 24 **Ze světa**
- 26 **Zajímavosti**
- 33 **Historie**



DP KONTAKT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

Redakční rada: Ilona Vysoudilová (předsedkyně), Petr Malík (místopředseda), Milan Slezák, Viktor Baier, Jana Benzinová, Zuzana Nesvadbová, Michal Brunner, Jan Urban a Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Dana Reinišová
Grafická úprava, sazba, výroba:
Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 15. listopadu 2010



Milí čtenáři,

i v listopadu jsme pro vás v magazínu DP Kontakt připravili mnoho zajímavých informací, které již čekají na vaši pozornost. Na co se tedy můžete těšit?

V polovině listopadu skončil v Praze prodej papírových časových jízdenek pro tři hlavní tarifní kategorie a cestující si tak budou moci pořizovat už jen elektronické jízdné. V rozhovoru s ekonomickým ředitelem Dopravního podniku Martinem Horákem se dozvíte, co to pro Dopravní podnik znamená a v jaké fázi se nyní nachází projekt *Migrace časových kuponů PID na Opencard 2010*, který tuto změnu zaštiťuje.

Z Plzně dorazily do Prahy podvozky ruských vozů metra 81-71. Proč sem byly přesunuty a jak dlouho zde budou? Odpověď na tyto otázky vás čeká v *rubrice Metro*. Pokud máte ale raději *rubriku Tramvaje*, nenechte si ujít článek o výrazném poklesu hluku od tramvají na Poděbradské nebo rekonstrukci tratě v ulicích Vyšehradská a Na Slupi. V říjnu se cestující DP mohli svézt modrým autobusem ostravského dopravního podniku. O tom, jaká byla cesta tímto unikátním autobusem s elektromotorem, se dozvíte v reportáži *Ostravský tichošlápek v ulicích Prahy*. Vůně dále na vás dýchne po přečtení článku o cestování po dalekém Bangkoku.

Před třemi lety byl v Dopravním podniku zahájen proces transformace, jehož cílem bylo hlavně efektivnější hospodaření. Jeho výsledky odhalí rubrika *Z podniku*.

Závěrem bych vás ráda informovala, že externí komunikace v naší společnosti se od 1. prosince přesouvá do nově zřízeného Tiskového oddělení, které bude přímo podléhat Kanceláři GR. Snahou Tiskového oddělení bude i nadále, aby obraz naší společnosti byl v médiích co nejlepší a aby zprávy odpovídaly realitě.

Přejeme vám příjemné čtení.

Za redakci DP Kontaktu
Ilona Vysoudilová, tisková mluvčí DPP



Co o nás píší média

Střešovické muzeum má na 15. koleji nový skvost

Pražský deník, 20. října 2010

A je doma. Nový a trvalý domov získala čelní část soupravy metra 81-71M. Tento typ v Praze jezdil od roku 1978 až do konce roku 2009. Od včerejšího dne je novým exponátem Muzea MHD ve Střešovicích v Praze 6. Převezena sem byla z Depa Kačerov, přes Jižní spojku a Petřiny. Vůz, kterému se lidově říkalo „černá huba“ nebo „briketa“ podle barvy čela, si lidé ještě mohou dobře pamatovat z trasy metra B. Muzejní kus je už ale poslední svého druhu, ostatní čekala modernizace na typ, jenž dnes jezdí na trase A a B.

Příběh tramvajové sedačky. Aneb návrat doby dřevěné

Sedmička, 28. října 2010

Nejprve bylo dřevo, pak koženka, laminát a nakonec textilie. S novou tramvají ForCity se kruh uzavírá. Sedačky jsou opět dřevěné. Před šesti lety se ve stovkách pražských domácností rozeznal telefon. Výzkumníci agentury veřejného mínění STEM/MARK překvapil Pražany jednoduchou otázkou. Na jaké sedačce v městské hromadné dopravě byste chtěli sedět? Se 63 procenty zvítězily sedačky potažené látkou, na druhém místě skončila koženka, na třetím plast. O dva roky později vyjždí do ulice 14T zvaná Porsche s čalouněním z textilu. Po čase bylo jasné, že látka není správnou volbou. A ta samá otázka se objevila znovu. Tentokrát ale dopravní podnik vsadil na internet a všemožné dostupné materiály. K plastům, textilu a koženke přibyl i staré dobré dřevo. Dřevo kralovalo na sedačkách pražských tramvají už před sto lety. Legendární tramvaje řady 200 je měly pěkně proužkované, pod pozadím cestujících se střídaly látky z mahagonu a jasanu. Jednoduché, účelné efektivní. Jak by ne, když autorem návrhu byl slavný architekt Jan Kotěra.

Prodloužení tramvajové trati v Podbabě má povolení i stavitele

Zpravodajství ČTK, 2. listopadu 2010

Prodloužení tramvajové trati v pražské Podbabě postaví společnost Eurovias CS. Stavba už má také stavební povolení. Dopravní podnik hlavního města Prahy na vybudování získá peníze z evropských fondů. Tramvajová trať, která nyní končí před hotelem Crowne Plaza (někdejší hotel International) na bývalém náměstí Družby, bude prodloužena zhruba o 260 metrů nové dvoukolejné trasy. Dalších asi 290 metrů kolejí bude položeno v nové tramvajové smyčce u plánované železniční zastávky Praha – Podbaba. Zároveň bude rekonstruováno asi 300 metrů současné tratě z Vítězného náměstí. Během výstavby bude zrušena současná smyčka. Nový úsek bude pokračovat Podbabskou ulicí ke křižovatce s ulicemi Pod Paťankou a Ve Struhách. Na tuto křižovatku naváže vjezd do nové smyčky, kde bude vybudováno také nové sociální zařízení. Kvůli nové smyčce bude částečně přeložena ulice Pod Paťankou a bude demolován most železniční vlečky.

Trasa B měla být první. Stavět se však začala až jako poslední

MF Dnes, 4. listopadu 2010

Už nejstarší plány metra počítaly se spojením Karlína a Smíchova. Přednost nakonec dostaly jiné části Prahy.



Karlín se Smíchovem spojovala už první trať pražské kočky, a to od roku 1876. Když se pak začalo uvažovat o zavedení dopravy pod zemí, jeden z prvních návrhů počítal s tím, že nejprve se postaví propojení právě těchto pražských částí. Tedy v trase, kterou dnes kopíruje linka metra B. „Poprvé takovou trať podzemím navrhli v roce 1926 inženýři List a Belada, kteří u nás zřejmě i poprvé použili termín metro. Jimi navrhovaná trať měla označení A,“ říká historik Pavel Fojtík. Podle něj měla tato trasa vést z Palmovky přes Karlín, Příkopy a poté Národní třídu k Národnímu divadlu. Pak se stáčela směrem k dnešnímu Jiráskovu náměstí. Odtud pak měla pod Vltavou vést ke smíchovskému Andělu. Všechny další projekty si význam tohoto spojení uvědomovaly. „Naprostá většina projektů, které vznikly mezi světovými válkami, počítala pochopitelně i s nějakou tratí ve směru Karlín (Libeň) – Smíchov,“ dodává Fojtík. O několik let později se rozhodlo o výstavbě podpovrchové tramvaje. První úsek se dokonce už stavěl, když tehdejší vláda rozhodla, že v Praze postaví metro, jaké bylo v Moskvě. „Bylo to v srpnu 1967. Následovala rychlá příprava zcela nového systému MHD v Praze. V této koncepci se trať B objevila směrově v zásadě v té podobě, jak ji známe dnes. Ale i tady najdeme odlišnosti, především v koncových úsecích,“ říká Fojtík. Nejzásadnějším rozdílem oproti dnešnímu stavu mělo být větvení tratě na Palmovce. Odtud měla vést na Harfu. Konec měl být v Hloubětíně. Také na opačném konci „běčka“, v Jihozápadním Městě, se později počítalo s větvením tratě. „Ostatně i dnešní stanice Stodůlky je na takové rozvětvení stavebně připravena. Několikrát se později v koncových částech – především ve vysočanské oblasti – trasa modifikovala, nebyl jasný ani počet stanic a ukončení jednotlivých etap,“ popisuje dřívější plány vedení trasy metra B historik Pavel Fojtík. Při výstavbě metra se první úsek trati B začal stavět až jako poslední. Předběhla ho trasa metra C a A. Linka se začala projektovat v roce 1970 a první stanic, která se začala stavět, bylo Smíchovské nádraží. Tehdy se psal rok 1978 a v tentýž rok se začalo s ražbou tunelů mezi Můstkem a náměstím Republiky. Po prvním otevřeném úseku linky B se projeli první cestující v roce 1985. Tehdy se jezdilo mezi stanicí Smíchovské nádraží a dnešní Florencí. O tři roky později se prodloužil směrem k dnešní stanici Zličín do zastávky Nové Butovice.



Rozloučení



Milí zaměstnanci
Dopravního pod-
niku, naši čtenáři,

dnes nebudu psát
jako již tradičně
o obsahu čísla.

Tentokrát budu
mluvit o vztahu nás třech – o mně,
DP KONT@KTu a vás.

Když jsem před několika lety do-
stala nabídku dělat šéfredaktorku
podnikového časopisu, kývla jsem
bez váhání, i přestože to pro mě
znamenalo zcela novou zkušenost.
Začal tak nový vztah, náš vztah.
Každý vztah se musí udržovat,
hýčkat a upevňovat, a to se nám,
myslím, dařilo. Překážky a nepří-
jemné události jsme překonávali,
posilovaly nás, každá krize nás
utužila. Vzájemně jsme si předávali
pozitivní energii, a to nás motivo-
valo pokračovat dál v našem partner-
ství.

Někdy však ve vztahu nastanou
situace, kdy i přestože se snažíte,
co vám síly stačí, a chcete být spolu
nadále, zasáhne jiná síla – řekně-
me tomu vyšší moc – která vztah
přeruší a ukončí. A to se stalo
(k mé velké lítosti) právě nám.
Strávili jsme spolu krásné skoro
tři roky a teď čtete naše poslední
společné číslo (nikoli však poslední
DP KONT@KTu!). Proto vám chci
poděkovat za milé partnerství,
které mezi námi vzniklo a na které
budu ráda vzpomínat.

Milí zaměstnanci Dopravního pod-
niku a naši čtenáři, přeji vám, ať
k vám můj nástupce chová alespoň
stejně vřelý cit, jako byl ten můj,
a ať se snaží s alespoň stejnou
láskou přinášet články z dění
v Dopravním podniku a v městské
hromadné dopravě.

A tobě, milý DP KONT@KTe, přeji,
ať rosteš do krásy a vyvíjíš se k vel-
ké čtivosti a pestrosti.

Přeji vám krásné dny v Dopravním
podniku...
...a s DP KONT@KTem.

Dana Reinišová

Došlo do DP

Vážený pane řediteli,

dovolte mi jménem naší neziskové
organizace Vám velice poděkovat
za Vaši vstřícnost a za podporu
přípravy a výcviku asistenčních,
státem nedotovaných psů – projekt



Pomoc přichází na čtyřech tlapkách.
Všichni asistenční psi se musí
naučit v průběhu výchovy a výcviku
nejen slušně chovat v dopravních

prostředcích, ale proto, aby mohli
být skutečnými a platnými po-
mocníky svých handicapovaných
majitelů, musí se naučit také
pracovat a pomáhat v každém
prostředí, městskou hromadnou
dopravu nevyjímaje. Pro naši orga-
nizaci byly až do této doby veškeré
nutné tréninky asistenčních psů
v prostředcích MHD poměrně velkou
finanční zátěží. Protože pouze vodící
psi jsou všem subjektům, které
je cvičí, plně hrazení až do výše
nákladů 210 000 Kč a na asistenční
psy stát nepřispívá vůbec a naše
organizace se zabývá, jako jediná
v Praze, převážně přípravou psů
asistenčních, je pro naši organizaci
a naše klienty Vaše pomoc skutečně
velmi významná.

Nesmírně si vážíme Vašeho osob-
ního pochopení celé problematiky
a Vaší podpory pro naši neziskovou
organizaci, s významným dopadem
na naše klienty – čekatele na psí
pomocníky – lidi s postižením.
V přílohách si Vám dovoluujeme
vyjádřit naše velké poděkování tro-
chu symbolicky a doufáme v zacho-
vání Vaší přízně.

Za Helpes – Centrum výcviku psů
pro postižené o. s.
Zuzana Daušová – ředitelka
(24. září 2010)

Dobrý den,

rád bych se s Vámi podělil o zážitek
z dnešní jízdy novou nízkopodlažní
tramvají Škoda na lince 18. Ab-
solvoval jsem ji se svým synem
nar. 2003 ve směru Národní třída –
Vozovna Pankrác. Zážitky byly veliké,
posíláme Vám obrázek pro radost.

S tramvajovým pozdravem cestující
Petr a Matěj Škarvanovi
(26. října 2010)



DĚKUJEME

Dopravnímu podniku hl. m. Prahy a.s.





Dopravní podnik zahájí práce na rekonstrukci a prodloužení tramvajové tratě Podbaba

Projekt Tramvajová trať Podbaba je koncipován jako kombinace rekonstrukce stávající tramvajové tratě a tramvajové novostavby



Vizualizace stavby nové tramvajové trati – pohled od ulice Zelená.

Díky kvalitnímu výběrovému řízení – přesné zadávací dokumentaci, podrobným parametrům a vývoji cen stavebních prací na trhu – se podařilo Dopravnímu podniku vysoutěžit nižší cenu, než byly původně odhadované náklady. Rozdíl bude čerpán na další připravované rekonstrukce tramvajových tratí. Stavební práce bude provádět firma Eurovia, její nabídka byla vyhodnocena výběrovou komisí jako nejvýhodnější. Náklady na stavební část jsou v řádu 217 mil. Kč a rekonstrukce a výstavba nové části tramvajové tratě bude hrazena z fondů EU.

Začátek úpravy, resp. rekonstrukce tramvajové tratě, je situován na jižní okraj křižovatky ulic Zelená a Jugoslávských partyzánů. Trať je vedena ulicí Jugoslávských partyzánů do prostoru současné tramvajové smyčky a pokračovat bude novým úsekem středem Podbabské ulice ke křižovatce s ulicemi Pod Paňankou, Ve Struhách. Na tuto křižovatku bude navazovat vjezd do nové tramvajové smyčky.



Vizualizace stavby nové tramvajové trati – bývalé náměstí Družby.



Vizualizace nové tramvajové smyčky u plánované železniční zastávky Praha – Podbaba.

Dopravní podnik vybuduje 2 páry nových bezbariérově přístupných zastávek s pracovními názvy Zelená a Podbaba.

Zastávka Podbaba ve směru do centra bude využívána i pro autobusovou dopravu.

Zahájení prací začne na konci listopadu a ukončení projektu je plánováno na konec června 2011.



Opencard: Migrace časových kuponů PID na opencard 2010

Od března 2010 se v Dopravním podniku rozběhl projekt „Migrace časových kuponů PID na opencard 2010“. Projekt schválila Rada i Zastupitelstvo hl. města Prahy jako jeden z cílů „Strategie rozvoje opencard“.

Magdalena Češková

Pro rok 2010 byly v rámci projektu vytyčeny následující cíle – ukončit prodej papírových kuponů pro tarifní skupiny Dítě, Junior, Dospělý, Senior; převést 260 až 300 tisíc cestujících PID na elektronické časové kupony; navýšit počet vydaných opencard o 200 až 240 tisíc a připravit podmínky pro dokončení migrace v roce 2011 (studenti, cestující mimo, pásma P+0).

Časový harmonogram projektu byl rozpracován s ohledem na 2 stěžejní milníky, a to:

- 1) ukončení prodeje papírových časových kuponů pro tarifní kategorie Dítě, Junior k 12. 6. 2010,
- 2) ukončení prodeje papírových časových kuponů pro tarifní kategorie Dospělý, Senior k 13. 11. 2010.

Stav projektu k 30. září 2010

V rámci projektu byl splněn 1. milník migrace, konkrétně změny k 13. 6. 2010, což znamená:

- byl ukončen prodej papírových kuponů pro tarifní kategorii Dítě, Junior (do 19 let) v Praze,
- na opencard byly zavedeny nové měsíční a čtvrtletní časové jízdenky,
- byl zrušen prodej všech papírových kuponů na e-shopu DP,
- do prodeje byla zavedena Překlenovací jízdenka pro Děti a Juniory (řeší situaci do vyřízení opencard),
- začal platit nový Tarif a SPP, které byly připraveny ROPIDem,
- od 1. 7. 2010 byl zaveden prodej a přerušeni ročního kuponu,
- byla rozšířena prodejní síť elektronického jízdného o 10 míst,
- byla zavedena „Průkazka děti 6 až 10“ (pro děti, které jezdí zdarma a průkazkou prokazují svůj věk),
- na opencard byl zaveden „Kupon 70+“,
- na opencard byla zavedena školní a semestrální jízdenka,
- byly nainstalovány další validátory ve vestibulech 13 stanic linky A metra a na dalších 5 stanicích linek B a C metra, dále také na Centrálním dispečinku v ulici Na Bojišti. Do konce letošního roku budou nainstalovány poslední validátory ve stanicích metra Střížkov a Pankrác.
- bylo zřízeno nové velkokapacitní prodejní místo ve stanici Hradčanská.

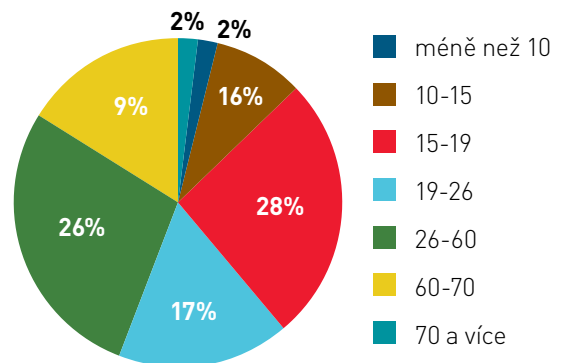
V současné době probíhá marketingová kampaň vztahující se k 2. milníku projektu, a to k ukončení prodeje papírových kuponů pro tarifní skupinu Dospělý, Senior. Dále se pracuje na zahájení přípravy migrace pro rok 2011, kdy budou mi-

grováni studenti a cestující ve vnějších pásmech.

Od 1. července do 5. září bylo přijato přes 67 tisíc žádostí o opencard. Největší nárůst byl zaznamenán v týdnu od 30. 8. do 5. 9. 2010, kdy bylo z důvodu začátku školního roku přijato přes 14 tisíc žádostí.

Od 1. 5. 2010 mají zájemci o opencard možnost žádat o kartu prostřednictvím internetu. Od 1. července využilo možnost podání on-line žádosti 18 % žadatelů o opencard.

Podíl přijatých žádostí podle věku žadatele



V období od 1. 7. – 5. 9. žádali nejvíce o kartu Junioři 28 % a Dospělí 26 %.

Elektronické kupony

Od 1. 7. 2010 bylo prodáno celkem přes 159 tisíc všech elektronických kuponů na opencard. Počet kuponů platných v určitém období se zvýšil o zhruba 51 tisíc, z 229 tisíc platných kuponů k 1. 7. 2010 na 280 tisíc platných kuponů k 5. 9. 2010. Aktuálně platný kupon k 5. 9. 2010 má podle odhadované velikosti skupin 75 % Juniorů, 69 % Děti, 56 % Dospělých, 24 % Seniorů a 19 % Studentů.

Využití kontaktních míst pro prodej elektronických kuponů

Dlouhodobě nejvytíženějšími kontaktními místy jsou Infocentra Muzeum, Anděl a Škodův Palác, z Cross Pointu byl největší zájem o elektronické kupony na kontaktních místech Anděl (Na Knížecí), Můstek B, Kobylisy a Luka

Klouzavé roční kupony a přerušeni platnosti ročního kuponu

Od 1. 7. 2010 má tarifní kategorie Dospělý možnost zakoupit si klouzavé roční kupony (od 1. 7. se prodalo téměř 3 tisíce těchto ročních kuponů). Od 1. 7. mají také možnost přerušeni platnosti ročního kuponu. Do 5. 9. bylo přerušeno téměř 4 tisíce ročních kuponů.

5měsíční a 10měsíční jízdenky

Od 31. 7. 2010 mají tarifní kategorie Dítě, Junior a Student možnost zakoupit si školní a studentské 5měsíční a 10měsíční kupony. Za sledované období bylo prodáno přes 8 tisíc 5měsíčních a téměř 5 tisíc 10měsíčních kuponů.



13. listopad 2010: konec papírových jízdenek



V sobotu 13. listopadu skončil prodej papírových časových jízdenek pro tarifní kategorie „Dospělý“ a „Senior 60–70 let“ a „Občan v hmotné nouzi“ na území Prahy s volitelným začátkem doby platnosti. Od 14. listopadu tak již v prodeji nebudou a cestující si budou pořizovat pouze elektronické jízdné. Co to znamená pro Dopravní podnik a v jaké fázi se nachází projekt „Migrace časových kuponů PID na Opencard 2010“ jsme se zašli zeptat ekonomického ředitele Dopravního podniku Martina Horáka.

Ilona Vysoudilová
Foto: Petr Hejna

Co si vlastně má zaměstnanec představit pod celkem tajemným pojmem: „Migrace časových kuponů PID na Opencard 2010“?

Na to je jednoduchá odpověď: migrací časových kuponů PID na Opencard se rozumí postupný převod papírových kuponů PID na elektronické jízdné. Úplně laicky řečeno: chceme, aby veškeré časové jízdné Dopravního podniku bylo již pouze v elektronické formě.

Co je důvodem k této radikální změně koncepce jízdních dokladů?

Důvod je nasnadě. Trend v evropských městech, ale i po celém světě, vede jednoznačně k zefektivnění a zlevnění distribuce a prodeje jízdních dokladů, do čehož zavedení elektronického jízdného jednoznačně patří. Z tohoto pohledu je jasné, že ani tak významná metropole, jako je Praha, nemohla zůstat pozadu.

Mluvíte o zefektivnění a zjednodušení distribuce jízdních dokladů, jakou tedy mají elektronické kupony výhodu oproti papírovým?

Výhoda elektronického jízdného oproti klasickému papírovému má několik rovin: rovinu ekonomickou, rovinu ekologickou a rovinu jakési „zákaznické spokojenosti“. Rovina ekonomická: odpadá velmi nákladný tisk papírových kuponů (včetně jejich distribuce), vytváření nutných rezerv a v neposlední řadě též v případě změny tarifu není potřeba skartovat celou emisi a nechat vytisknout novou, tím jsme si ozřejmili i ekologickou rovinu.

Co se týče „zákaznické spokojenosti“, je zde mnoho výhod; od triviálních: zákazník nemusí stát dlouhé fronty na předprodejních místech, ale může si zakoupit časové jízdné přes e-shop Dopravního podniku a nabít si jej v tzv. validátoru, až po složitější operace, jako je přerušení platnosti ročního kuponu, při ztrátě Opencard lze dodat novou kartu s původním kuponem apod.

Vraťme se nyní k migraci. Migrace tak velkého počtu uživatelů předplaceného jízdného, musí být složitá operace...

To máte pravdu. Uvědomte si, co je potřeba zajistit: nastavit systém prodeje elektronického jízdného tak, aby de facto obsáhl systém prodeje papírových jízdenek a uživatel mohl bez problému přejít z jednoho systému prodeje do druhého.

To mi nepříjde jako příliš složitě...

Zní to tak, ale je nutné si uvědomit, kolik činností, firem a lidí je potřeba zkoordinovat. Za Dopravní podnik se na migraci podílí, z titulu své působnosti, odbor 400300 Jízdní doklady a odbavovací systém. Ten má na starosti technickou a implementační stránku věci, což znamená nastavení systému a vybavení prodejních míst technikou. Oddělení Marketing zajišťuje veškerou komunikaci s veřejností, Magistrátem hlavního města Prahy a má na starost také informační kampaň. Tiskové oddělení poskytuje informace o změnách novinářům, které informují cestující prostřednictvím médií. Právnícké oddělení dohlíží na právní stránku problematiky.

Z firem mimo Dopravní podnik se na migraci podílí společnost ROPID, která zajišťuje a dohlíží na tarifní podmínky a komunikuje s externími dopravci. Firma Haguess je zase dodavatelem software DOS (Dopravně odbavovací systém) a v neposlední řadě firma Deloitte, která je jakýmsi garantem celého projektu.

Kolik se na projektu migrace tedy podílí celkem lidí?

Přímo na projektu je to téměř čtyřicet odborníků.

Potýkáte se při tomto projektu s nějakými problémy?

Spíše je očekáváme. Ani ne tak technického rázu jako spíše problémy způsobené lidskou vlastností nechat vše na poslední chvíli. Přestože jsme si udělali v každé fázi migrace kvalifikovaný odhad velikosti migrované skupiny, na kterou jsme zacílili mediální kampaň, vždy došlo k situaci, že největší nápor nastal až v den zrušení papírového jízdného pro danou skupinu. Vzhledem k tomu, že nás v listopadu čeká migrace nejpočetnější skupiny zákazníků (dospělí a seniori), mám jisté obavy.

Poslední otázka trochu osobní. Vy sám máte Opencard?

Ne, ale určitě si ji pořídím, a to minimálně z toho důvodu, že od roku 2012 bude zaměstnanecké jízdné elektronické.



Podvozky se „na skok“ vracejí do Prahy



Podvozek po příjezdu z Plzně před odstrojením.

Podvozky původních ruských vozů metra 81-71 se vracejí z Plzně na speciálně upravené plošině silničního návěsu zpět do Prahy, aby zde i ony, v hostivařské Opravárenské základně metra, prošly svou kompletní repasí.

Petr Havlíček

Opravárenská základna metra (OZM) vznikla v pražské Hostivaři v polovině roku 1993, a to za účelem provádění údržby a oprav vyššího stupně. U původních ruských vozů 81-71 se konkrétně jednalo o opravy typu P5 a na rekonstruovaných vozech 81-71M zde v současné době probíhají střední opravy stupně údržby R4 (zkušebně prošly v roce 1995/1996 na OZM dva čelní vozy 81-717.1 evidenčních čísel 2121 a 2131 i generální opravou typu P6 a soupravy M1 tu zas byly do března 2009 podrobovány střední opravě I. stupně N5).

Hlavní výkonný prostor OZM je v podstatě jedním halovým komplexem. V něm jsou umístěna jednotlivá technologická pracoviště, tvořená především pracovními kolejemi 1 až 22, přesuvnou, mechanickými zvedáky vozů, lakovnou vozů, strojní myčkou podvozků a menších součástí, svařovnou skříní, obslužnými lávkami, zavazovacími kanály podvozků a podobně. V přístavku haly bychom pak našli administrativní prostory, sklady náhradních dílů, dílnu pneumatikové výzbroje, zámečnickou dílnu, truhlárnu a další doplňkový provoz. Od 15. prosince 2009 přešla údržba vozidel metra 81-71M, a s ní spojený provoz na OZM, do péče Škody Transportation a.s. – Full Service Praha.

Namísto starých podvozků rekonstruované

Na úvod je třeba říci, že nadcházející repase podvozků (neboli generální oprava P6) není v jejich historii opravou první. Za tou se musíme vrátit zpět do roku 1993, kdy tehdejší Škoda – Dopravní technika, ve spolupráci s firmou DIOSS

–ELCOM, s.r.o., na objednávku Dopravního podniku hl. m. Prahy vypracovala komplexní studii „Řešení mechanických závad na pojezdu vozidel pražského metra“. Ta se detailně zabývala (jak z jejího názvu také vyplývá) zpracováním návrhu konstrukčních a technologických opatření, vedoucích k zamezení nekontrolovatelně rostoucích mechanických poruch původních podvozků vozů 81-71.

Z vodítek na čepy

Bezrozsochové vedení jednotlivých dvojkolí u nich totiž dříve probíhalo prostřednictvím vodítek (tvořených pásy z pružinové oceli), která zachycovala jak síly příčné (vyvolávané interakcí kolo – kolejnice), tak společně s prvotním vypružením i síly podélné (tažné a brzdné). K tomuto se využívalo celkem tří typů vodítek: vodítka kompenzačního (ohnutého do pravého úhlu a připevněného z čelní strany na podélník), přímého vnitřního (uchyceného na nálitku ložiskového domku a na držáku, navařeném na podélný rám podvozků) a přímého vnějšího (z jedné strany shodně zachyceného na nálitku ložiskového domku a na konci druhém spojeného

Kompletně odstrojený rám podvozků.





Opískovaný rám podvozku uchycený v polohovadle na pracovišti defektoskopie.

zubovým spojem s vodičkem kompenzačním). V případě zlomení jednoho či více vodiček, měl funkci vedení dvojkolí nouzově převzít vodící čep, umístěný kolmo na horní části ložiskové skříně.

Čep se při sestavování podvozku vsunul do vodícího pouzdra v podélníku podvozku, přičemž toto uložení bylo konstrukčně téměř bez vůle. Díky tomu ale za provozu docházelo k neustálým nárazům čepu na vnitřní stranu vodícího pouzdra, což vedlo jednak k deformaci samotného čepu a zároveň k nadměrnému namáhání jeho svaru s ložiskovou skříní. To si vyžádalo zásadnější renovaci obou dílů, která probíhala mezi roky 1991–1992 v depu Kačerov a opakovaně i v letech 1993–1994 v ČKD Kutná Hora.

Praskání svarů se však po určitém čase vyskytovalo vždy znovu. Bylo proto rozhodnuto o celkové rekonstrukci stávajících podvozků, a to i s ohledem na modernizaci dalších částí vozu (v této souvislosti především pohonu).

První fáze v rekonstrukci podvozků

Ta tedy spočívala zejména v zásadní změně vedení dvojkolí. V rámci ní se odstranily problematické komponenty původního uspořádání vedení (tj. podélná vodička včetně vodících zarážek nad ložisky) a nahradily se svislými vodícími čepy, zasahujícími z rámu podvozku do ložiskových skříní. S tímto pak přímo souvisely i další modifikace pojezdu, jako změna vzpruh, úprava ložiskových skříní pro zabudování nového vedení a nutné úpravy na podélnících rámu podvozku. Do nich byly vždy po dvou vlisovány ony výše zmíněné svislé vodící čepy, zasahující druhým koncem do ložiskových skříní, kde jsou vedeny v kluzných pouzdrech ze samomazného materiálu (bez potřeby dalšího mazání ani jiné údržby). Vedení je zakryto pláštěm z ocelové trubky a čepy jsou utěsněny proti vnikání prachu a vlhkosti dvěma pístitními kroužky, umístěnými v samostatném pouzdře. Hlavním úlohou těchto nových vodících čepů je především

Náprava s velkým ozubeným kolem převodovky a labyrintovými kroužky. V pozadí lis.



Rám podvozku, osazený prvotním vypružením, je usazován na kolébku s vypružením druhotným.

zajistit přenos podélných a příčných sil mezi dvojkolími a rámem podvozku, s možností následného posuvu čepů ve svislém směru, nutného při pružení podvozku. K tomu dochází prostřednictvím jednoduchých šroubovitých pružin nové konstrukce (s průměrem drátu 31,000mm, tuhostí 477,400 N/mm, počtem závitů 6,5 a výškou při dosednutí závitu 186,000 mm). Vedení ložiskových skříní pracuje v podélném i příčném směru prakticky bez vůle a je opatřeno pryžovými pouzdry, která změkčují radiální spojení dvojkolí s rámem podvozku, což příznivě ovlivňuje silové účinky mezi dvojkolími a rámem podvozku.

Pro udržení dvojkolí podvozkovým rámem (například při zvedání kompletních podvozků) je každá ložisková skřín na svém víku opatřena podchytka, která se při vyzdvihnutí podvozku zachytí o hranol velikosti 20 x 500 mm, přivařený na podélnících podvozkového rámu. Tento takzvaný „návařek“ je v oku podchytky horizontálně i vertikálně vystředěn s vůlí v obou směrech, tudíž není v běžném provozu prakticky nijak namáhán.

Po definitivní demontáži nepotřebných součástí, souvisejících s původním vedením ložiskových skříní podélnými vodičky, přišla na řadu rekonstrukce konzoly závěsu převedové skříně na rámu podvozku. Životnost někdejší konzoly (držáku) na rámu podvozku byla totiž vzhledem k velikosti při jízdě vznikajících rázů nedostatečná a docházelo u ní v poměrně krátké době (kolem cca tří let) k trhlinám až lomům. Z několika případných řešení byla nakonec vybrána konstrukce nové konzoly odlité, která tvarem nejméně odpovídá původní konstrukci držáku i celkovému designu podvozku. Přesto je však svou strukturou a dimensemi pevnostně příznivější.

Touto úvodní plzeňskou rekonstrukcí prošly v letech 1994–1999, během své opravy stupně P5, rámy všech podvozků vozů 81-71, splňující stanovená kritéria (nevyhovující rámy byly vyřazeny).

Částečně osazené dvojkolí s ložisky.





Rekonstruovaná skříň motoru s novými póly a kabeláží.

Čepové vedení z Mytišče

V souvislosti s rekonstrukcí systému vedení dvojkolí z vodíkového uspořádání na čepové stojí ještě za zmínku, že obdobný systém vodicích čepů s pružinami byl počátkem devadesátých let testován i samotným původním mytiščin-ským výrobcem, a to na voze pražského metra č. 2382. Vůz byl 29. 11. 1988 s touto modifikací podvozku přímo vyroben a v někdejší domovském depu Hostivař také 22. 5. 1989 uveden do provozu.

Jeho původní podvozky nakonec prošly v polovině dubna roku 1995 v Plzni rovněž rekonstrukcí a dnes bychom se s nimi mohli setkat na voze 3670.

Jak probíhá rekonstrukce podvozků dnes

Nadcházející rekonstrukce se svou náročností a rozsahem ovšem nemůže s tou předcházející vůbec srovnávat. Poté co jsou podvozky sundány z ložné plochy návěsu, přemístí je mostový jeřáb na kompletní rozebrírku, prováděnou v místě jedenácté koleje.

Hoté rámy podvozků následně putují místní dopravou do blízkých Ústředních dílen DP. Tam je opískováním zba-ví veškerých původních nátěrů a na holý materiál očištěné vrátí zpět OZM. Na zdejších pracovišti defektoskopie jsou pak pečlivě zkontrolovány všechny jejich svary a vyčtené konstrukční rozměry (křížové míry). Splní-li stanovené tolerance, opatří se rámy novými návarky pro uchycení kabeláže, prvotním vypružením tvořeným dvěma sadami duplexních pružin (vnitřní pružina je s pravochodým a vnější s levochodým vinutím šroubovice) a prostřednictvím jeřábu se centrovane uloží na předem připravené vypružení dru-hotné vozu, uloženou prostřednictvím válečky pro opření skříně kolébku s opěrnými pryžovými válečky pro opření skříně voz, uloženou prostřednictvím dvou duplexních sad šroubových pružin na dvojitě misce, se kterou ji z obou stran pojí závěsné ojníčky s třmeny). Pro eliminaci vzniku bočního kmitání se kolébka s rámem ještě v příčné ose oboustranně spojí dvojitými hydraulickými tlumiči. Na tomto stanovišti podvozek ještě navíc získá potrubí rozvodů brzdového systému, na pneumatické dílně repasovaný, seřízený a odzkoušený brzdový válec a brzdový blok (opatřený střadačovou brzdou), a v neposlední řadě také opěrnou miskou torny (s otvorem pro zasunutí středního otočného čepu skříně). Nyní čeká na takto částečně vystrojený rám podvozku nanesení nové vrstvy barvy v lakovacím boxu. Po vytvrzení laku přechází rám na místo prvního ze tří podúrovňových montážních kanálů, kde se nasadí na dvojici dvojkolí.

Ta se skládají nalisováním dvou celistvých kol kuželového profilu 2a na ocelovou nápravu, předem opatřenou ozubeným kolem převodovky, vnějšími velkými těsnicemi labyrin-



Zcela nová kotva motoru.

tovými kroužky, vnitřními labyrintovými kroužky a kroužky válečkových ložisek. Na takto zformovaná dvojkolí dělníci namontují ložiskové domky (skládající se ze skříně, víka, liti-nového kontrolního víka a labyrintového kroužku s plstěným těsněním), pastorek převodovky zajišťující převodový poměr 5,33 a zbylou část skříně převodovky.

Po zavázání dvojkolí s podvozkem přichází montáž zvlášt' lakované kompletní brzdové výstroje podvozku (vnitřních a vnějších brzdových pák spojených paralelními táhly, závěsy pák, stabilizační zařízení brzdového pákoví, stabilizátoru brzdové páky a jiné), závěsu převodovky, případně u prvních podvozků čelních vozů také držáků snímačů mobilní části zabezpečovacího zařízení (ARS nebo LZA).

V této podobě jsou podvozky prostřednictvím montážní koleje a systému točen ručně přesouvány na další stanoviště. Na tom sousedním dostanou trakční motor repasovaný v plzeňské Škodě Electric, a.s. (s níž vás blíže seznámíme v příštím čísle DP KONTAKTu, a to v souvislosti s výrobou elektrovýbroje a pohonu vozů).

Motory nyní mají kompletně novou kotvu (u níž je samozřejmostí bezdrážková hřídel, nový komutátor, nové plechy a ventilátor), odklápací sběrací ústrojí s uhlíky a nově dodané hlavní a pomocné póly. Motor se prostřednictvím kompaktní lisované spojky spojí s převodovkou. Zkontroluje se souosost celého ústrojí, doplní se brzdové hadice mezi brzdovým potrubím a brzdovými válci, a podvozek je předán na vyzbrojení kabeláží.

Na závěr jsou dodána provozní maziva, přezkouší se funkce obou motorů, brzdové soustavy a podvozky se skryjí pod přepravní plachtu. Po krátké návštěvě Prahy je nyní čeká cesta zpět do Plzně, kde na ně za pár týdnů budou nasazeny jejich rekonstruované skříně.



Kompletně sestavený podvozek.



Jak vidí údržbu vozidel pražského metra ŠKODA TRANSPORTATION a.s.

V prosinci roku 2009 ŠKODA TRANSPORTATION a.s., v rámci projektu Full Service vozů metra 81-71M, převzala do své správy celkem tři provozovny – Depo Zličín, Depo Hostivař a Opravárenskou základnu metra Hostivař (OZM). Odkoupila i technologie a nezbytná zařízení, zásoby a s nimi přijala zhruba 280 místních zaměstnanců. Jejím hlavním mottem je: „vybudovat kompletní servis metra pro pražskou městskou dopravu a být spolehlivým dodavatelem služeb pro Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.“.

na základě podkladů zpracovala jednotka Správa vozidel Metro

J eště donedávna byla na českém trhu servisní činnost v rámci dodávek dopravní techniky některými výrobci podceňována. Po provedení zakázky a s ní spojených garančních prací z jejich strany veškerý servis dodaných výrobků prakticky končil. Je však nutné podotknout, že to bylo způsobeno především malou poptávkou zákazníků po této službě. Dnes je ale situace jiná – pro samotné dopravce je v řadě případů finančně nevhodné zajišťovat údržbu vlastními kapacitami, a obracují se tak na externí dodavatele těchto služeb. ŠKODA TRANSPORTATION a.s. sama u vybraných zakázek nabízí takzvaný Full Service, tedy zajištění komplexního řešení servisních služeb. Tento dlouhodobý smluvní vztah dopravcům přináší garantovanou službu, kterou doposud museli zajistit sami vlastními silami, což ne vždy bylo nákladově či organizačně výhodné.

ŠKODA TRANSPORTATION a.s. od roku 1996 provádí pro linky pražského metra kompletní modernizaci původních vozů metra sovětské výroby. „Je třeba si tedy uvědomit, že takto modernizované metro je z nemalé části nadneseně řečeno „naším“ výrobkem, a jsme tedy tím, kdo má předpoklady poskytnout ten nejlepší servis. Považujeme proto za přirozený proces, aby se o technický stav vozidla staral výrobce, tedy ten, kdo má s jeho konstrukcí největší zkušenosti. Chceme být se zákazníkem ve styku i potom, co mu předáme naše výrobky a služby. Ve světě je běžné, že se dopravci soustředí na klíčovou činnost, tedy přepravu cestujících a činnosti, které s tímto primárně nesouvisejí, předávají specialistům,“ řekl Marek Herbst, ředitel Full service Praha ŠKODA TRANSPORTATION a.s. Bezmála rok fungování Full Service prokázalo, že ŠKODA TRANSPORTATION a.s. je schopna kvalitně začle-

Pracovníci ŠKODA TRANSPORTATION a.s. Opravárenské základny metra v Praze Hostivaři

nit tyto činnosti do svého portfolia. „Zásadně dbáme na kvalitu práce, kvalitu poskytovaných služeb a na vysokou míru flexibility. Provozy pružně reagují na potřeby zákazníka a tým spolupracovníků vede tento náročný proces do zdárného konce,“ dodává Marek Herbst.

Jedním ze základních ukazatelů plnění smluvních podmínek Full servisu vozů pražského metra je splnění stanovené výše disponibility (míry dostupnosti vozového parku Dopravního podniku pro použití dle jeho potřeby, tedy poměr počtu provozuschopných souprav k počtu provozních souprav vyjádřený v procentech). K dosažení lepších výsledků napomáhá např. optimalizace neproduktivních časů (logistických, přepravných atd.) při jednotlivých revizních stupních, minimalizace počtu souběhů prováděných revizí, rychlá reakce na mimořádné opravy (v co nejkratší době odstavení soupravy z provozu) a vysoká kvalita prováděných revizí. To vše s maximální orientací na potřeby zákazníka. ŠKODA TRANSPORTATION a.s. proto vytvořila vlastní plán jakosti včetně vnitřních kontrolních mechanismů. Jedním z nich je oddělení Technické kontroly, jako supervizor kvality prováděných prací, jehož pracovníci pravidelně a velmi úzce komunikují s odborem Technické kontroly jednotky Správa vozidel Metro. Případné požadavky se následně zpracovávají do plánu jakosti. Dosavadní výsledky jsou více než přesvědčivé – disponibilita se dlouhodobě pohybuje nad 90 %. Tohoto výsledku by rozhodně nebylo možné dosáhnout bez velmi úzké spolupráce přímo se zákazníkem, tedy se zástupci jednotky Správa vozidel Metro. Pravidelná jednání s nimi, jejich náměty, připomínky a požadavky vedou k dalšímu zkvalitnění vzájemné spolupráce a uspokojování provozních požadavků, což napomůže k zlepšení samotného servisu a služeb. Full Service je běh na dlouhou trať, smluvní vztahy jsou sjednávány mnohdy na deset i více let. ŠKODA TRANSPORTATION a.s. se chce tedy dívat nejen do současnosti, ale i do budoucnosti a ráda by se Dopravním podnikem stala spolehlivým a důvěryhodným partnerem v procesu dopravy cestujících.





Hluk od tramvají na Poděbradské výrazně klesl

Poděbradská ulice, stav po opravě, při které byla použita konstrukce s otevřeným svrškem.

Na jaře byla provedena rekonstrukce tramvajové trati v Poděbradské ulici v úseku Kbelská – Lehovec. Jedním z důvodů obnovy byl značný hluk z tramvajové dopravy, který obtěžoval obyvatele přilehlých domů. Na trati platila omezená rychlost 40 km/h v době mezi 22. a 6. hodinou, hlukové poměry to však znatelně nezlepšilo.

Miroslav Grossmann

Foto: Michal Váňa, Miroslav Grossmann

Ani nemohlo, protože pokles rychlosti má u tramvají zanedbatelný vliv na snížení hlučnosti. Zásadní změna přišla po rekonstrukci trati. Provoz je na poslech výrazně tišší než před rekonstrukcí a zlepšení potvrzuje i provedené měření hluku. To proběhlo na dvou stanovištích krátce před rekonstrukcí, následně krátce po obnovení provozu a nakonec v srpnu.

Rekonstrukce snížila hlučnost

Z výsledků je patrné, že hluk z tramvajové dopravy klesl

ihned po rekonstrukci až o 5,1 dB. Po 4 měsících provozu došlo k dalšímu poklesu a celkové snížení hluku je v noci až 6,5 dB na 51,9 dB. Pro představu, to odpovídá snížení akustického tlaku o 52 %, energeticky je hluk až 4,5krát nižší. (Stupnice zaznamenání hluku neprobíhá lineárně, nýbrž logaritmicky. Zvuk o hodnotě 60 dB je fyzikálně desetkrát energičtější než zvuk 50 dB.) Důvodem pokračujícího snižování hlučnosti během provozu je především zánik vzorku, který měly kolejnice na svém povrchu po přebroušení. Pojžděním tramvají se vytvořila hladká plocha. V závislosti na výsledcích měření bylo odstraněno noční omezení rychlosti tramvají. Právě v noci je zlepšení hlukových poměrů výraznější. Přes den činil útlum jen kolem 3 dB, což je dáno značným vlivem hluku z dopravy silniční. Ta tvoří za běžného denního provozu tak významné hlukové pozadí, že hluk z tramvaje v něm zaniká a rozdíly při měření „před“ a „po“ již nejsou tak velké.

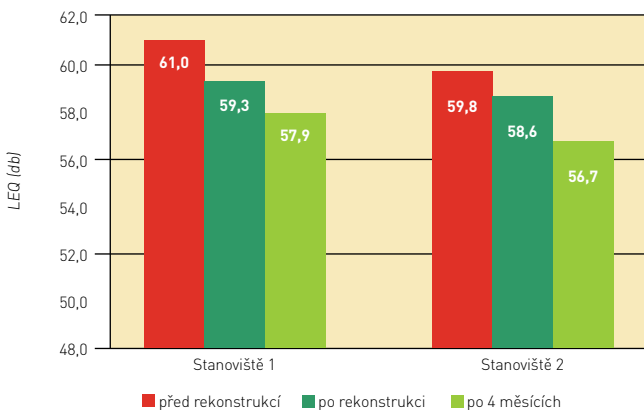
Tento fakt do značné míry vyvrací mýty o tom, že tramvajová doprava je obecně hlučná a ukazuje na výhodnost před dopravou silniční, která navíc na zajištění přepravy stejného množství pasažérů potřebuje mnohonásobně více vozidel, tedy zdrojů hluku i dalších negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Snížení hluku od tramvají však nepřichází automaticky. Je třeba k němu zvolit vhodnou konstrukci trati a v případě potřeby přijmout další opatření. Nutno dodat, že velkoplošné panely BKV, které se dnes vyskytují na převážně většině tramvajové sítě v Praze a které byly

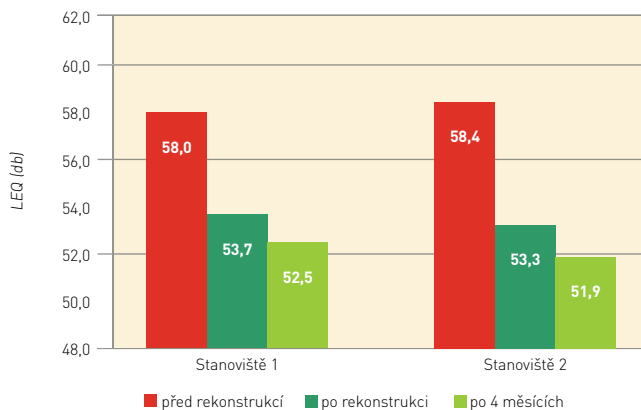


Měření hladiny hluku z tramvajové dopravy odbornou firmou na dvou stanovištích v Poděbradské ulici, vybraných HS HMP.

Poděbradská - hluk z tramvajové dopravy - DEN



Poděbradská - hluk z tramvajové dopravy - NOC



také na Poděbradské, jsou (nejen) z hlediska hluku nevhodné.

Konstrukce s otevřeným svrškem

Před obnovou trati na Poděbradské bylo Dopravním podnikem, jednotkou Dopravní cesta Tramvaje rozhodnuto, že panely půjdou pryč a konstrukce trati bude klasická, tedy na pražcích, ale v pražských podmínkách zároveň unikátní použitým typem kolejnice. Poděbradská se tak stala prvním místem, kde byla použita kolejnice s označením 49E1 (nebo také S49), kterou známe ze železnice. Tato kolejnice je bezžlábková, což je hlavní rozdíl od ostatních typů výhradně žlábkových kolejnic v Praze. A právě typ kolejnice ve spojení s klasickou kolejovou konstrukcí je důvodem snížení hluku. Konstrukce trati s otevřeným svrškem přitom není v Praze dominantní. Je použita na většině tratí na samostatném tělese, třeba do Mořčan nebo na Krejčárku, ale v uličním prostoru se vyskytuje zatím spíše ojediněle (Střelnická, Černokostelecká, Olšanská, Milady Horákové).

Část veřejnosti otevřený svršek vnímá méně příznivě než trať se zákrytem, a to i v porovnání s tratí z velkoplošných panelů. Důvodů je několik: trať není možné pohodlně přecházet ve všech místech, tedy i mimo řádné přechody; trať není možné nouzově pojíždět motorovými vozidly; estetické důvody.

Proti tomu stojí výhody otevřených svršků: levná konstrukce (zákryt zvyšuje pořizovací náklady o cca 75 %); rychlost realizace; snadná a levná oprava závad a údržba [konstrukce trati je trvale dostupná]; delší životnost tratě; nižší hlučnost (kromě zatravněných svršků); lepší adhezni podmínky (méně nečistot na kolejnici); trať není možné pohodlně přecházet ve všech místech, tedy i mimo řádné přechody.

Je patrné, že přínosy otevřeného svršku jsou více na straně správce tratě a provozovatele tramvajové dopravy, kdežto ostatní subjekty (motoristé, chodci) vnímají i nevýhody tohoto řešení. Je třeba neopomíjet, že tramvajová trať je část uličního prostoru určená pro kolejová vozidla a tomu má být stavebně-technicky způsobena. Obdobně je třeba vozovka způsobena pro vozidla silniční. Otevřené svršky se dostávají do popředí i díky tomu, že část tramvajové sítě je v havarijním stavu, je nedostatek finančních prostředků a Dopravní podnik je vyzván k redukci nákladů a ke snižování hluku. Není náhodou, že otevřený svršek se používá na železni-

ci a je také standardem třeba v Německu, zemi s největším množstvím tramvajových provozů na světě. Lze proto očekávat, že v Praze v příštích letech budou tyto tratě přibývat především s dožíváním panelových tratí.

Zatravnování kolejišť

Je tu však ještě jedna varianta řešení. Z důvodů estetického vnímání je populární zatravnování kolejišť. Navíc alespoň na určitou dobu po realizaci dochází ozeleněním k dalšímu snížení hluku.

Dopravní podnik estetické parametry vnímá a zatravnování tratí umožňuje. Je třeba si uvědomit, že tráva je vůbec nejdražším možným zákrytem tramvajového tělesa, které s sebou nese jednak pořizovací náklady na zeleň a zavlažovací zařízení (bez něj tráva usychá) a pak provozní náklady na zavlažování a sekání. A je věcí příslušné městské části, zdali bude zeleň v trati ochotná a schopná finančně unést, nebo zdali má jiné priority. Dopravní podnik pak je ochoten nést zvýšené náklady na opravy a údržbu tratí. Je třeba zhodnotit i možné zkrácení životnosti trati, které má dopady nejen finanční, ale může znamenat i dřívější celkovou opravu s veškerými dopady do života lidí.

V rámci rekonstrukcí tramvajových tratí tedy nelze očekávat masivní zatravnování kolejišť, ale je možné, že na krátkých úsecích k němu dojde. Například v rámci RTT Plzeňská je většina trati realizována bez zákrytu, ale v Makovské ulici bylo pomocí evropských fondů zatravněno několik stovek metrů kolejí. Péče se ujala městská část.

A na závěr: dodatečné zatravnění umožňuje i trať v Poděbradské ulici a je na zvážení, zdali se k němu jednou v některé její části přistoupí.

Pohodlí pro cestující

Opravená trať v Poděbradské patří mezi nejkomfortnější ve městě. Vlak se při jízdě nerozkmitává mezi kolejnicemi (jak známe z mnoha jiných míst v Praze), ale všechny typy vozidel jedou klidně uprostřed kolejového kanálu. Díky tomu se trať tolik neopotřebovává a je předpoklad, že v tomto stavu vydrží déle. Pokud časem dojde ke ztrátě původního směrového a výškového vedení kolejí, lze na trať díky otevřenému svršku bez omezení silniční dopravy nasadit podbíječku a koleje srovnat do správné polohy.



Ve stínu velkých staveb



Zatímco konec léta byl ve znamení dokončení velkých tramvajových staveb, tak jedna komplexní rekonstrukce po prázdninách teprve začala a běžela celkem nenápadně do 7. října 2010. Šlo o trať v ulicích Vyšehradské a Na Slupi.

Jan Šurovský, Michal Váňa

Rekonstrukce tramvajové trati

Ač byl v roce 2010 rekonstruován celý úsek od Moráně po Albertov, tak původně se plánoval rozsah mnohem skromnější. Na jaro 2007 se připravovala výměna BKV panelů v prostoru křižovatky Botanická zahrada (pocházely z roku 1994), kde již nějakou dobu vznikala lokální porucha vyžadující si větší stavební zásah.

Koordinace s rekonstrukcí křižovatky Albertov se však tehdy nepodařila, a tak se tramvaje zase po tomto bolavém místě musely rozjet.

V dalším roce byla zahájena příprava lokální rekonstrukce trati. Už se neuvažovalo s výměnou BKV panelů, ale s novou technologií. Intenzivně se zvažovalo například vyzkoušení velkoplošných panelů systému Light rail Boegl (LRB), pro nějž byl však nakonec vybrán pro zkoušku úsek v křižovatce Střelnická – Klapkova. Po pozitivních zkušenostech z Vyšehradského tunelu zde byla nakonec navržena konstrukce pevné jízdni dráhy (betonová deska) s upevněním W-tram. Lokální rekonstrukce byla připravována na podzim 2009, ale protože stav protioblouků u Botanické zahrady byl setrvalý a kapacita

Likvidace staré tratě a troleje v prvních hodinách výluky.

rozpadl povrch panelů z roku 1985 v ulici Na Slupi a s prvním jarním sluníčkem začal vylézat z panelů oblouk u Emauz (pocházel z roku 1994) a musela zde být výrazně omezena rychlost. Navíc 27. června 2010 došlo vlivem teplotní roztažnosti z důvodu vysokých teplot ke vzduť kolejnici a vyřeznutí dvou velkoplošných panelů BKV v křižovatce Botanická zahrada. Oprava takto poškozené trati byla vykonána provizorně a na trati byl s okamžitou platností zakázán provoz vozů Škoda 14T a 15T (viz letní dvojčíslo DP KONT@KTu).

Samotná rekonstrukce tramvajové trati započala 1. září 2010. Nejprve se práce soustředily do Vyšehradské ulice, přičemž v pátek 3. září začal největší „manévr“ celé rekonstrukce: víkendová výměna kolejového rozvětvení Morán spojená s rekonstrukcí a přeložkou kolejí směrem k Faustovu domu. Koncentrace prací do krátkého úseku byla maximální. Jelikož musel být zachován provoz automobilové dopravy od Moráně do ulice U Nemocnice (vč. linky 291), dochází ke zvláštní situaci, kdy na sebe navazovaly dva nesouhlasné stavy kolejové konstrukce v místě provizorního přejezdu pro automobily. Osa tramvajové tratě je totiž v tomto místě nově posunuta o cca 1,5 m

JDCT byla soustředěna na obnovu úseku Hostivařská – Nádraží Hostivař, padlo rozhodnutí rekonstrukci odložit o rok, ale zato ji uskutečnit v plném rozsahu (od výhybek k výhybkám), protože oblouk u Emauz se začal také povážlivě zhoršovat. Oprávněnost tohoto rozhodnutí se potvrdila záhy. Nejprve se v zimě

Práce v kritickém esíčku u Botanické zahrady 29. září 2010.





Prostor u Faustova domu 27. března 1982 zachytil Jiří Čermák.

východním směrem, což umožnilo optimalizaci průběhu oblouků, a tím došlo k výraznému zklidnění jízdy tramvají z Vyšehradské zejména do centra.

V dalším období byly práce zahájeny i v ulici Na Slupi, kde se postupovalo od Albertova. Důležitým milníkem bylo uzavření křižovatky u Botanické zahrady (25. září), přičemž automobilová doprava byla vedena pouze Vyšehradskou ulicí západně od zastávky z centra. Tato etapa však byla maximálně zkrácena i přesto, že zde v koordinaci proběhla výměna vodovodního řadu a nutné překopy pro kabely výhledově rekonstruovaného SSZ. V závěru výluky byla automobilová doprava vyloučena pouze z ulice Na Slupi, kde pak došlo začátkem října k zkompletování kolejiště. Významnou novinkou je i nový nástupní ostrůvek zastávky Botanická zahrada z centra, který vyhovuje současným předpisům pro bezbariérové zastávky, a navíc je nově vybaven pří-

střeškem JCDecaux. U stejnojmenné zastávky do centra jsou koleje uloženy tak, aby zde správce chodníku (TSK spolu s městskou částí) mohl v budoucnu vybudovat zastávkový mys, případně rekonstruovat prostor náměstíčka před Botanickou zahradou.

Rekonstrukce trolejového vedení

O tom, že je rekonstrukce opravdu míněna vážně, svědčily i přípravné práce pro rekonstrukci trolejového vedení. Nové sloupy se postupně stavěly už od prosince 2009. Úsek Moráň – Albertov se již několik let připravoval na rekonstrukci trolejového vedení, a je jen dobře, že rekonstrukce tratě i trolejí proběhly současně. Zdejší trolejové vedení si rozhodně zaslouží podrobnější pojednání. V posledních dobách se po mnoha letech v Praze opět objevují lampy pouličního osvětlení na plyn. Nyní se jedná pouze o klasické staropraž-

ské lucerny. Plynové osvětlení jsme v Praze neznali od roku 1985, právě tehdy byly elektrizovány poslední lucerny na Hradčanech. Druhů svítidel na plyn však historicky v Praze bylo více, konečně repliky jednoho z nich nalezneme např. v Letenské ulici. Nás však zajímá speciálně jeden druh, kdy na stožáru plynové lampy bylo také zavěšeno trolejové vedení pro tramvaje. Možná ani nevíte, že několik takových stožárů se používá do dnešních dní.

Naprostá většina původních robustních stožárů byla přebudována na veřejné osvětlení elektrické, k čemuž muselo dojít zřejmě nejpozději koncem 50. let. Na fotkách novějších už jsou stožáry od plynovek odstrojené. A kdeže jsou ti poslední mohykáni? Rozhodně vítězí okolí Chotkových sadů, tam jich je zdaleka nejvíce. Nejde jen o prostor kolejového trojúhelníku, ale o část Badeniho ulice. Dole v Chotkově ulici, a to u hotelu Hoffmeister, je tento pozůstatek vyu- →



V pátek 3. září 2010 na témže místě probíhaly přípravné práce pro výměnu rozvětvení.



Špinavá a šedivá ulice Na Slupi se zákrytovými panely dne 3. března 1984. Foto: Jiří Čermák



Stejně místo 29. září 2010.





Bývalá plynovka (sloup s hodinami) sloužila i trolejbusům do roku 1967. Sbírká: Miroslav Dyk

žit i pro relativně nedávno modernizované trolejové vedení. Další pěkné vzorky jsou v Holešovicích, zejména na Zátorách. Domy okolo zmizely, vlastně celé okolí je jiné, ale stožáry přetrvávají dosud, i když trolejové vedení je z nich svěřeno. Jeden je také na Ortenově náměstí, jako jediný dokonce vč. původní patice (neboli panenky), protože na něj se elektrické osvětlení nikdy neinstalovalo. Poslední autorům známé sloupy tohoto druhu můžeme spatřit z linky č. 11, konkrétně jeden kus u zastávky Pod Jezerkou do centra (bez trolejí) a několik lamp je v okolí Demínky podél Anglické ulice.

A jak to všechno souvisí s Vyšehradskou ulicí? Poměrně zásadně, protože se do provedení rekonstrukce jednalo o vyloženu enklávu těchto stožárů, přičemž dva z nich elektrické lampy nikdy nevyužívaly. Trať ve Vyšehradské ulici je jedna z nejstarších v Praze, konkrétně třetí nejstarší postavená Elektrickými podniky, provoz na ní byl zahájen 8. září 1898. Zásadní změna nastala 25. června 1931, od kdy se již nejedí jižní částí Vyšehradské, ale trať

od Moráně se u Botanické zahrady vydává do ulice Na Slupi. Můžeme se celkem přesvědčivě domnívat, že sloupy s plynovkami pocházejí právě z této doby a tramvajové dopravě sloužily téměř 80 let! Některé z nich posloužily v letech 1949–1967 i provozu trolejbusů v relaci Vyšehradská (z jihu) – Benátská. Navíc v několika případech jejich dny ještě nejsou u konce, protože veřejné osvětlení se naší rekonstrukcí nijak nemění. Předposlední pražský trolejový sloup kombinovaný s plynovou lampou byl pracovníky provozu 253400 citlivě vytěžen ve středu 29. září 2010. Jeho vnitřkem stále vedlo staré kovové potrubí na svítiplyn. Toto potrubí procházelo metr a půl vysokým cihlovým základem do útrob chodníku ve Vyšehradské ulici. Sloup byl v podzemí úplně uhníly a byl tedy nejvyšší čas jej vytěžit. Doufejme, že si jej budeme moci v mírně zkrácené verzi prohlédnout v nějaké muzejní expozici...

Zajímavá data z provozu

Na závěr doplníme ještě nějaká data z provozu: první provozovanou linkou byla „ta s červenými vozy a modrým



Budoucí muzejní exponát opouští po mnoha desítkách let Vyšehradskou ulici.

reflektorem“, čili předchůdkyně dnešní „čtyřky“. Toto číslo však dostala až v roce 1908. Trať opouští 1. prosince 1930. Dne 29. července 1923 byla posílena linkou 18, ale jen do 3. ledna 1932, kdy ji vystřídala linka 14. Zajímavou epizodkou je roční provoz linky 19 od 1. září 1958 do 31. srpna 1959. Zásadní zdejší linkou je „čtyřladvacítka“, která zde jezdí celý svůj provozní život, tj. od 31. srpna 1959. Z důvodu vymístění starých vozů z Prahy 5 došlo 17. ledna 1972 (téměř přesně opět po 40 letech) k záměně linek 14 a 18 v jižním sektoru města, a tak trať ve Vyšehradské ulici patří mezi ty, kde jezdily staré vozy až do svého konce v roce 1974. Aniž bychom někoho podezírali, tak asi bylo třeba maximálně zdůraznit zaostalost tramvajové dopravy na Budějovické ulici a odůvodnit si nutnost její úplné likvidace ve prospěch metra se sovětskými vozy EČs... A od zmíněného roku 1972 již vlastně k žádné trvalé změně denních linek ve Vyšehradské ulici nedošlo, což je v hektickém vývoji našeho města, dokonce centra města, mimořádný unikát!



Ostravský tichošlápek v ulicích Prahy



V měsíci říjnu jsme některé cestující překvapili. Během dvou dnů se mohli na lince 121 a 170 svézt modrým autobusem ostravského dopravního podniku. Barevný vzhled nebyl až tak podstatný, kdyby v útrokách autobusu obvyklý vznětový motor nenahradil elektromotor.

Viktor Baier

Foto: Viktor Baier, Miroslav Brabec

Reakce cestujících byly bezprostřední

Pokud stojíte na autobusové zastávce u stanice metra Kačerov, tak hluk od automobilové dopravy je tak veliký, že příjezd elektrobuse SOR EBN 10,5 sluchem nezachytíte. Sledovat reakce cestujících, jak na zastávce, tak v autobusu bylo zajímavé. Někteří si okamžitě všimli odlišné barvy autobusu, proto následoval rychlý pohled na informační panel, zda je to opravdu ta správná linka. Další překvapení čekalo uvnitř, při rozjezdu jediný zvuk byl od zadní nápravy, kterou výrobce určitě u dalšího vozu ještě upraví, aby hluk utlumil. Kdo si ještě do té doby nevěštil, tak již určitě při zastavení na křižovatce. Ticho bylo takřka absolutní. To už i ostatní cestující se po sobě a po interiéru vozidla začali

nenápadně rozhlížet, co je to vlastně za autobus, který je sice o něco málo kratší, ale uvnitř vypadá jako ostatní. Někteří se navzájem ujišťovali, že se asi jedná o elektrobuse. Oceňovali, že jízda je velice plynulá a příjemná. Ti odvážnější se snažili propracovat k řidiči, aby si prohlédli jeho pracoviště a mohli se v zastávce zeptat na technické podrobnosti. Zajímavé byly odposlechnuté názory cestujících na to, proč ještě nejezdí v provozu více elektromobilů. Vínik byl jednoznačný, ropná lobby.

Obdiv patří řidiči

Není nic snadného, jezdit v cizím městě, při krátké návštěvě, hned na řádné lince a druhý den na jiné. Jen výjimečně se řidič musel svého pražského kolegy zeptat na správnou cestu. Ten s ním celou dobu v auto-

Autobus v plné kráse, zadní okno je jen tapetová imitace.

busu jezdil, aby mu mohl případně pomoci a také za něj prodával jízdenky. Musel se soustředit na jízdu a někdy i odpovídat na zvědavé otázky cestujících. Za volantem vozu byl bodrý Ostravák Lubomír Krayzel, který vše zvládal s bravurou a nonšalancí a jeho „kratky zobak“ nikomu nevalil a svým ochotným přístupem každého získal. Ani na konečných si moc klidu neužil, protože musel trpělivě odpovídat na dotazy kolegů řidičů a ostatních fandů dopravy, kteří si nenechali ujít příležitost svezení elektrobusem. Neváhal otevřít zadní část vozu, kde byla soustředěna nejdůležitější výzbroj autobusu. Samozřejmě jako patriot a domovský řidič tohoto autobusu udivoval trochu optimističtějšími údaji než udává samotný výrobce. Lze ale věřit, že s prázdným vozidlem urazil ze Štrbského plesa 260 km bez toho, aby musel dobíjet. To při cestě z Ostravy do Prahy si musel udělat zastávku v Brně, aby bez problémů dojel. V normálním městském provozu se baterie doporučují, pro delší životnost, vybíjet jen na hranici maximálně 20 % a to v Praze údajně stačilo asi na 150 kilometrů.





Za autobusem hledej společnost IKEA

Opravdu je tomu tak. V úplném začátku byl prvotním impulsem na stavbu elektrobuse požadavek nadnárod-

ní nábytkářské firmy na zajištění dopravní obsluhy prodejny ve Zličíně z blízké stanice metra. Přes výrobcu baterií byla oslovena firma SOR, a tam se rodily první studie. I když

prvotní záměr nevyšel, tak zájem DP Ostrava vše urychlil a umožnil projekt dokončit, a to nejen SORu, ale také několika subdodavatelům, převážně elektro výzbroje. Vše šlo velice rychle.

Náš průvodce a řidič z DP Ostrava Lubomír Krayzel.



Všechna výzbroj je soustředěna do zadního čela. Baterie jsou v samostatné skříni. S 1,6 tuny si poradí vysokozdvizný vozík.





V listopadu 2009 skončily všechny připomínky a již v březnu se uskutečnily první zkoušky prototypu. Vůz byl homologován pro provoz podle předpisu EHK 100 a absolvoval řadu náročných jízdních zkoušek. Schválení do provozu dostal v měsíci květnu a první cestující svezl v srpnu. Vzhledem k funkčnosti autobusu bylo rozhodnuto všechny výzbroj umístit do zadního čela. Z tohoto důvodu byl autobus z běžných 12 metrů zkrácen o zadní převis na 10,5 m, protože delší vozidlo by vyžadovalo více baterií a potom by bylo překročeno povolené zatížení zadní nápravy. Jediné neekologické zařízení na ekologickém vozidle je tzv. bufet – nezávislé naftové vytápění o výkonu 24 kW, které může být nahrazeno případně vytápěním plynovým.

Výhod je nespočet, slabina je jen jedna, ale podstatná

Plynulá a tichá jízda, brzdění s rekuperací. Elektrobuses šetří provozní náklady na údržbu a provoz. Odpadá údržba motoru, doplňování provozních kapalin motoru, odpadá údržba výfukové soustavy atd. Podstatnou výhodou je, že při provozu nezatěžuje životní prostředí, a zejména v městě nezvyšuje hluk z dopravy. Technické řešení je známé a moc se neliší od trolejbusů, takže není třeba nic převratného „vynalézat“. Co brání masovému nasazení? Elektrobuses mají obecně jedinou, ale podstatnou slabinu, a to jsou baterie. Respektive poměr výkon, kapacita baterií, a tím omezený dojezd při značné provozní váze. Je otázkou, zda problém jsou baterie, nebo hlavní problém nesou samotné automobilky, které ve skutečnosti nemají zájem na urychlený vývoj. Hledají se investoři mimo tento průmysl a některé státy, včetně EU začínají toto odvětví podporovat. Je jen otázkou, kdo přijde první a pak to bude jako domino. V této souvislosti stojí za připomenutí situace v oblasti využití sluneční energie, kdy masový rozvoj, a tím dramatické snížení cen technologií, znamenal neočekávaný raketový boom, který mnohé zaskočil. Významným výrobcem v této oblasti se stala Čína, shodou náhod stejný výrobce dodal také baterie do autobusu, takže Elektrobuses SOR EBN 10,5 je natolik zajímavé vozidlo, že by určité stálo za pozornost se v příštím roce ještě v DP KONTAKTu vrátit podrobněji k technickému řešení výzbroje a zjistit zkušenosti z ročního provozu.

Od pražských autobusů byl vnitřek k nerozeznání, včetně informací a osazených reklam.



Ryhlonabíjecí zásuvka na 250 A je robustní konstrukce, vpravo pod krytem je klasická pětikolíková 32 A.



Přístrojové desce vévodí ukazatel kapacity baterií.



Tři roky v Dopravním podniku Hledání úspor i zahájení klíčových investičních projektů



Když nové vedení naší společnosti zahájilo v roce 2007 proces transformace Dopravního podniku (DP), hovořilo se především o nutnosti zefektivnit hospodaření. Management DP si proto nechal zpracovat nezávislý audit a další odborné studie a následně začal realizovat kroky vedoucí k naplnění stanovených cílů, ať již v podobě optimalizace nákladů, navýšení tarifů jízdného, nebo organizačních změn.

Ilona Vysoudilová
Foto: Petr Hejna

Hlavním cílem zvolené strategie bylo snížení finanční závislosti společnosti na rozpočtu hl. m. Prahy a podílu provozní dotace od města v porovnání s tržbami společnosti. Tím nejpodstatnějším opatřením vedoucím k naplnění tohoto cíle bylo snižování nákladů.

Hmatatelné výsledky

Spolu se zvýšením tarifu jízdného v předloňském roce opatření přinesla v roce 2008 úsporu ve výši přesahující 600 milionů korun, a to i přesto, že MHMP pro rok 2008 snížil provozní dotaci DP o více než 500 milionů Kč. Celou situaci navíc komplikovala skutečnost, že více než dvě třetiny nákladů naší společnosti, jako jsou mzdové náklady, odpisy majetku či energie, jsou velmi těžce ovlivnitelné. Konečným důsledkem bylo zvýšení krytí nákladů vlastními tržbami z 38 na 42 procent.

„Velice pozitivním faktem je, že jsme takto vysokou částku uspořili při paralelním navýšení kvality služeb pro cestující v podobě nárůstu dopravních výkonů o 5,9 procenta, zavedení nových platebních systémů či zprovoznění nových úseků tramvajových tratí a metra,“ uvádí generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, Martin Dvořák.

Poprvé v historii také naše společnost vytvořila rezervy na opravy havarijních stavů areálů a tratí (ve výši 1,9 mld. Kč). Dalším dosavadním milníkem bylo zahrnutí plné výše odpisů potřebných k obnově majetku společnosti do rozpočtu DP.

Efektivní politiku hospodaření DP v letech 2007–2009 dokládají následující údaje:

- 1) Růst nákladů naší společnosti (o 4,4 %) je z 94 % ovlivněn zvýšením objemem poskytovaných služeb (růst počtu vozových km o 6,7 %).**
- 2) Nákladový růst dosáhl pouze poloviny výše kumulované inflace (8,8 %) pro dané období.**
- 3) Náklady DP na 1 přepravenou osobu se snížily o 6 %.**
- 4) Počet přepravených osob se zvýšil.**

Smlouva zajistí budoucnost

Klíčovou událostí konce minulého roku bylo uzavření dlouhodobé smlouvy o financování veřejné dopravy v metropoli s organizátorem dopravy ve Středočeském kraji, společností ROPID. *„Tato smlouva naší společnosti zajišťuje příjmy za vozokilometry, které si u nás město, resp. ROPID objedná. Nemělo by již docházet k situacím, kdy jsme na tyto úhrady čekali delší dobu a plánovali prakticky z roku na rok. Garance výnosů nám umožní investovat zpět do dopravních systémů a zvyšovat kvalitu služeb pro naše zákazníky,“* vysvětluje Martin Dvořák.

Podle něj již není hlavní prioritou Dopravního podniku hledání úspor, i když společnost v současné době dokončuje probíhající outsourcingové projekty, ale především efektivní využívání stávajících zdrojů a kapacit DP.

Na začátku roku byla zahájena výstavba čtyř nových stanic linky metra A, které uleví přetížené dopravě na Praze 6. V létě byla realizována největší modernizace tramvajových tratí za posledních 20 let v oblastech Prahy 1, 2, 5 a 17. Pokračovala také obnova vozového parku naší společnosti, který postupně doplňují nízkopodlažní autobusy značky



SOR a zařadí se do něj i tramvaje Škoda 15T ForCity. Tyto supermoderní zcela nízkopodlažní vozy zahájily zkušební jízdy s cestujícími a vedení společnosti předpokládá jejich nasazení do ostrého provozu na začátku příštího roku. K dalšímu zkvalitnění služeb pro Pražany přispělo i prodloužení provozu linek metra o víkendech nebo výstavba nových bezbariérových přístupů do stanic metra Chodov a Háje nebo otevření nového vestibulu ve stanici Stodůlky.

Ve své realizační fázi je také příprava výstavby nové linky metra D, v rámci níž se nyní pracovní skupina naší společnosti věnuje nezbytným krokům potřebným pro zahájení samotné výstavby, jako je například zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí nebo formulování technického zadání. Do konce roku bude zahájeno i budování prodloužení tramvajové trati do Podbaby, jejíž výstavbu město schválilo v průběhu léta.

„Naprostou prioritou je pro nás do budoucna rozvíjet ty činnosti, které umíme nejlépe. Na prvním místě stojí přeprava cestujících, ať již na kolejích, nebo autobusy. Věřím, že nám rozpočet pro letošní rok umožní realizovat většinu z plánovaných investičních projektů,“ uzavírá Martin Dvořák.

Co se nám v Dopravním podniku povedlo

Výstavba stanic metra

- Síť pražského metra byla v květnu 2008 rozšířena o tři nové stanice na trase C (Střížkov, Prosek, Letňany). Došlo tak k výraznému navýšení dopravní obslužnosti v severovýchodní části města. Nejstarší trasa metra byla prodloužena o téměř 5 km na současných 22,4 km. Náklady na výstavbu nových stanic metra dosáhly 15,5 mld. Kč.
- V prosinci 2009 Dopravní podnik hl. m. Prahy podepsal smlouvu o výstavbě nových stanic metra linky A (Červený vrch, Veleslavin, Petřiny, Motol). Náklady na výstavbu nového šestikilometrového úseku trati navazujícího na současnou konečnou stanici Dejvická dosáhnou cca 14 mld. Kč. Samotná výstavba nových stanic, které by měly podpořit dopravní obslužnost v oblasti Prahy 6, byla zahájena v březnu 2010. Podstatná část trasy bude ražena pomocí mechanizovaných štítů a s minimálními zábory na povrchu.
- Ve fázi příprav se nachází výstavba metra zcela nové linky D. V současné době je zpracovávána dokumentace pro územní rozhodnutí, které je nezbytné pro zahájení výstavby trasy. Bylo také ukončeno výběrové řízení na projektanta nové trasy a pracovní skupina DP v současnosti připravuje technické zadání trasy. Nová trasa by měla být vybudována v úseku Náměstí Míru – Depo Písnice, její délka by měla činit cca 10,5 km a její provoz by měl být plně automatizovaný.
- Kromě výstavby nových stanic metra DP postupně pokračuje v budování nových bezbariérových přístupů do starších stanic metra postavených před rokem 1990. V roce 2010 byl otevřen výtah ve stanici metra linky C Chodov nebo zcela nový bezbariérový vestibul stanice linky B Stodůlky. Ve výstavbě je také výtah do stanice metra Háje a Národní třída.

Modernizace a výstavba tramvajových tratí

- V letech 2007–2010 byly zrekonstruovány či nově vybu-

vány tramvajové trati v celkové délce 34,3 km jednokolejně.

- V říjnu 2008 DP otevřel novou tramvajovou trať v úseku Laurová – Radlická včetně tramvajové smyčky v konečné stanici Radlická. Náklady na výstavbu nové trati, která byla prvním zcela nově zprovozněným úsekem od roku 2003, přesáhly 500 mil. Kč. Souběžně byla zrekonstruována i návazná trať Křížová – Laurová.
- V létě letošního roku DP ve spolupráci se stavebními partnery zrealizoval největší rekonstrukci tramvajových úseků za posledních 20 let. Od letošního června bylo na území Prahy rekonstruováno a opraveno 9,2 kilometrů trati, včetně dopravních úprav nástupních ostrůvků s bezbariérovými prvky, trolejového vedení a inženýrských sítí. Celkové náklady na letní program obnovy dosáhly 982 mil. Kč. Mezi nejvýznamnější stavby patřily rekonstrukce TT na Plzeňské ul., TT Myslíkova a TT Národní – Spálená.
- Magistrát hl. m. Prahy v létě 2010 rozhodl o výstavbě nové tramvajové trati ze stávajícího obratiště Podbaba směrem k budoucí budované železniční stanici poblíž ul. Ve Struhách. Přípravné práce na prodloužení tramvajové trati budou zahájeny na podzim letošního roku, samotná výstavba bude započata na počátku roku 2011. Náklady dosáhnou cca 282 mil. Kč.
- Kromě výše uvedených projektů DP realizoval řadu nezbytných oprav a rekonstrukcí tratí nutných pro plynulý provoz tramvajové dopravy v metropoli. Jednalo se například o opravy a rekonstrukce TT v okolí Vyšehradského tunelu, Olšanské ulici, v ulici Na Moráni včetně křižovatky Palackého náměstí, na Štefánikově mostě včetně křižovatky u Letenského tunelu, trať u Pobřežní cesty, v části Poděbradské ulice (kolejnice S49), ve Vyšehradské ulici a na dvou úsecích Bělohorské ulice.
- Zvláštní zmínku si zaslouží soubor akcí v Praze 8 realizovaných v minulém roce. Jednalo se o rekonstrukci tratě do Ďáblic, křižovatky u stanice metra Kobylisy, a především o úplnou rekonstrukci kolejí a trolejí na dvoře vozovny Kobylisy včetně objízdny koleje.
- Zrekonstruováno bylo i několik úseků trolejového vedení, např. ulice Jaromírova, Štefánikova, Vyšehradská. Pokrok se nevyhnul ani měnírám (dokončeny revitalizace tyristových měníren, prakticky zlikvidována olejová trať, zcela přebudovány byly měnirny Pivovar a Stará Hostivař). Zcela zrušeny byly poslední nebezpečné kabely bez tzv. plášťové ochrany nazývané „hadrák“.

Obnova vozového parku společnosti

- V polovině roku 2009 byl ukončen provoz starých souprav metra typu 81-71, které v pražských tunelech jezdily od počátku zahájení provozu. V současné době se mohou cestující v pražském metru setkávat s repasovanými vozy typu 81-71M a moderními soupravami značky Siemens.
- DP v roce 2006 podepsal první smlouvu na nákup 50 kusů nízkopodlažních tramvajů 15T. Jeho vítězem se stala společnost Škoda Transportation a do roku 2017 dodá celkem 250 těchto tříčlankových stoprocentně nízkopodlažních tramvajů za 17 mld. Kč. Nová tramvaj na začátku října začala vozit první cestující a na začátku roku 2011 by se jejich počet v MHD měl postupně navyšovat.
- Byla uzavřena rámcová smlouva na dodávku nových autobusů. Smlouva byla podepsána v roce 2009 s dodavatelem SOR Libchavy a předpokládá dodávku cca 700 autobusů v letech 2009–2014. To umožní obměnu více než poloviny





současného vozového parku, jehož průměrné stáří se nyní pohybuje kolem 10 let. Všechny nově dodávané autobusy splňují nejpřísnější emisní normu EURO 5 EEV (tzv. čistý diesel).

- Bude dodáno minimálně 20 autobusů s takzvaným „hybridním“ pohonem. Tento pohon je kombinací klasického diesellového motoru s elektromotorem, který používá elektrickou energii „vyrobenou“ při brzdění autobusu. Od těchto autobusů si DP slibuje další snížení spotřeby nafty, a tím i snížení množství emisí.

Energetické úspory

- Za poslední roky se nejvýznamnější úspory elektřiny dosáhlo nasazováním do provozu nových nebo rekonstruovaných vozů, které umožňují rekuperaci elektrické energie. Po dokončené obnově vozového parku metra byly úspory vyčísleny na 28 % ze spotřeby trakční elektrické energie metra, což při současných cenách představuje úsporu 65 mil. Kč za rok. Podobně v tramvajové trakci je nasazováno stále více nových a rekonstruovaných vozů. Je konci srpna z celkového počtu cca 950 tramvajových vozů jich 467 umožňuje rekuperaci. Úspory na trakční energii tramvajů se odhadují na 72 mil. Kč za rok.
- V současné době se dopracovávají další možnosti, jak zlepšit využití rekuperované energie. Pro využití této energie je nutné, aby ve stejném napájecím úseku, do kterého je rekuperovaná energie dodávána, byl současně „spotřebič“ – tedy nejlépe rozjíždějící se vlak metra, který energii může využít. Optimalizace jízdy vlaků zkrátí dobu staničení cca o 5 sekund (při zachování stejného intervalu). Potom by rozjezd vlaků byl plynulejší a dosahovaná rychlost menší. Odhadovaná úspora dosažitelná optimalizací je 8 mil. Kč za rok.
- V metru se při rekonstrukcích a výstavbě nových stanic přešlo z příčného uspořádání svítidel na nástupišti k podélnému se speciálně nasvícenou hranou nástupiště a s užitím úsporných zdrojů světla. V prostorách se smíšeným osvětlením jsou instalována i čidla denního osvětlení, která umožňují plynulou regulaci intenzity umělého osvětlení v závislosti na denním světle. V prostorách mimo metro (depa, vozovny, garáže) je vždy vyžadována instalace úsporných světelných zdrojů.
- V současné době instalované pohyblivé schody jsou nově konstrukčně řešeny. Proti původnímu zařízení mají širší výkonovou řadu použitých elektromotorů, sníženou jmenovitou rychlost schodového pásu, nižší instalovaný výkon pohonu. Úspora spotřeby elektrické energie je cca 15–20 %.
- Provádějí se postupné rekonstrukce otopných soustav na straně zdrojů (kotelny, výměňkové stanice) i na straně areálových a objektových rozvodů, instalují se nové systémy měření a regulace. Díky uvedeným opatřením klesá průběžně spotřeba tepla v DP. Úspora se odhaduje na cca 15 mil. Kč za rok.
- Monitorují se vnitřní teploty v objektech s cílem dosáhnout normovaných hodnot (instalace záznamových teplotních čidel). Pravidelným vyhodnocováním průběhu teplot v těchto objektech a tlakem na provozovatele topné soustavy – firmu České teplo, se podařilo snížit teploty v těchto tradičně přetápěných prostorech až o několik stupňů. Úspora činí cca 12 mil. Kč za rok.
- Se základním zadáním – vyhledávat možná úsporná opatření v oblasti spotřeby energií a pomáhat je uvést do praxe

– vznikl dne 1. 8. 2008 pracovní tým s názvem „Úspory energií“, jehož členové byli vybráni průřezově celou strukturou podniku. Prioritou jsou opatření beznákladová a nízkonákladová. Z iniciativy týmu vznikla řada úsporných opatření, například: omezení osvětlení na tramvajové trati Hlubočepy–Barrandov – úspora 190 tis. Kč za rok, omezení hlavního větrání v metru po dobu ranní energetické špičky – úspora 10 mil. Kč ročně, dosažená nejen snížením spotřeby, ale hlavně snížením maxima v době špičky, omezení osvětlení v administrativní budově Sokolovská – úspora 120 tis. Kč za rok, náhrada parovodu pro jídelnu depa Hostivař parním vyvíječem – úspora 490 tis. Kč za rok. Z prohlídek areálů, které provedli členové týmu, vzniklo množství dalších drobných beznákladových opatření: důsledné zavírání oken a dveří, dotěsnění vrat, vyčištění svítidel, omezení zbytečného svícení, přestěhování zaměstnanců z energeticky nevyhovujících objektů, které není třeba vytápět – stačí pouze temperování.

- Pro DP je dodavatelem elektrické energie Pražská energetika, a.s. (PRE). Smlouvy s PRE se postupem doby vyvíjely. S každou změnou legislativy bylo možné pro DP vyjednat zlepšení podmínek odběru (a tím snížení nákladů). V současné době máme s PRE uzavřený dlouhodobý kontrakt na dodávku elektřiny, kdy dodávka je rozdělena do 3 částí: metro (jako celek), trakce tramvaje a ostatní velkoodběry. Celkový objem dodávek z těchto kontraktů je 350 mil. kWh.



„Dopravní podnik hradí ročně svým dodavatelům energií více než 1,2 miliardy Kč, neboť je v Praze největším odběratelem elektrické energie a současně významným odběratelem tepla, plynu i vody. Snižování nákladů na energie se věnujeme dlouhodobě. Jednou z cest, jak snižovat náklady na energie, je omezení jejich spotřeby. Druhou cestou je zajistit pro DP co nejvýhodnější nákupní cenu jednotlivých energií,“ říká k energetickým úsporám generální ředitel Martin Dvořák.

Úspěšné hledání efektivních cest v personální politice

- V průběhu posledních 4 let bylo zrušeno 1673 pracovních míst (resp. 1924 PM zrušeno, 413 PM převedeno v rámci outsourcingu a 664 PM nově zřízeno). Někteří ze zaměst-



nanců, jímž bylo zrušeno PM, našli jiné uplatnění v DP, hlavně v řidičských profesích. Tato opatření umožnila udržet vývoj mzdových nákladů na přijatelné úrovni i v obdobích s vysokou inflací jako byl např. rok 2008 (viz tabulka Vývoj mzdových nákladů).

- Byla uzavřena Kolektivní smlouva na období tří let, tzn. na rok 2010–2012. V Kolektivní smlouvě se podařilo zachovat všechny benefity a výhody pro zaměstnance.
- Díky náboru a školení nových řidičů a díky opatřením

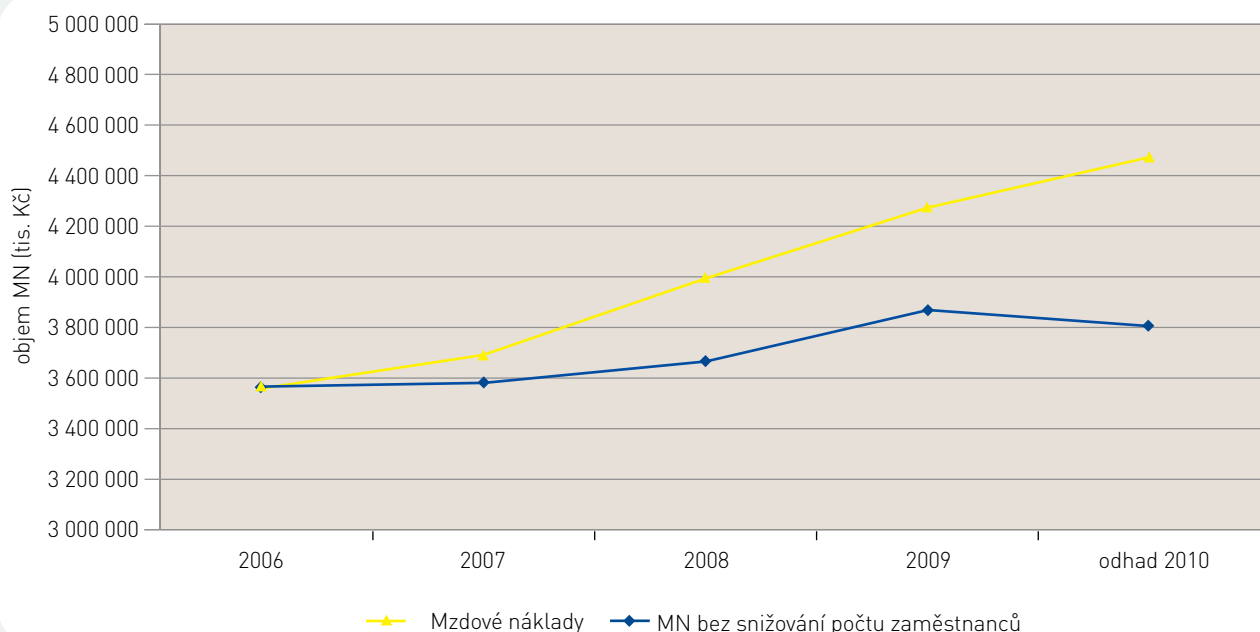
městnanců zařazených do tohoto systému. Před odchodem klíčových pracovníků do důchodu na jejich místo v rámci SPR připravujeme nástupce. S ostatními zaměstnanci v rámci SPR individuálně pracujeme na jejich rozvoji v rámci oboru.

- V roce 2010 došlo ke sloučení personalistek a mzdových účetní. Kromě zefektivnění práce a zrušení 9 pracovních míst se výrazně zlepšil „servis“ pro zaměstnance a provozní jednotky. Každý zaměstnanec má nyní jednu

Mzdový vývoj 2007–2010

	2006	2007	2008	2009	odhad 2010
Mzdové náklady	3 570 443	3 591 042	3 667 994	3 872 283	3 813 120
Počet zaměstnanců	12 594	12 250	11 553	11 408	10 727
Inflace	2,5 %	2,8 %	6,3 %	1,0 %	0,8 %
MN bez snižování počtu zaměstnanců	3 570 443	3 691 884	3 998 504	4 274 854	4 476 781
Systémová úspora	0	100 842	330 510	402 571	663 661

Vývoj mzdových nákladů



v rozvrhování směn se i přes postupné snižování počtu zaměstnanců podařilo výrazně snížit podíl přesčasové práce z 5,69 % v roce 2008 na 4,4 % v roce 2010. Tímto snížením podnik ušetřil přes 5,1 mil. Kč ročně oproti roku 2008.

- Zavedením systému důsledné kontroly dodržování režimu dočasně práce neschopných a dalšími motivačními opatřeními se podařilo značně snížit nemocnost z 10,53 hodiny na zaměstnance na měsíc v roce 2007 na 7,4 v roce 2010.
- V roce 2009 se podařilo zavést resp. zefektivnit systém hodnocení vedoucích zaměstnanců. Byla zavedena jednoduchá softwarová aplikace s přímým napojením na pohyblivé složky mzdy a systém personálních rezerv.
- Dále došlo k zavedení Talent managementu v rámci DP. Tento program nazýváme „Systém personálních rezerv“ (SPR) a spočívá v individuální přípravě jednotlivých za-

konkrétní personalistku, která se mu stará o celou jeho personální agendu.

- Úspěšně se povedlo spustit elektronické vzdělávání, tzv. e-learning.

Co se nám v Dopravním podniku zatím nepovedlo

Nepodařilo se zamezit šíření nepřesných zpráv a spekulací, které vytváří negativní pohled na společnost. Rezervy jsou stále v některých nákladových položkách. V dalším období se zaměříme na produktivitu práce v některých částech Dopravního podniku, kde jsou stále rezervy. Dále připravíme projekty, které našim cestujícím zjednoduší komunikaci s Dopravním podnikem, především prostřednictvím moderních informačních technologií.





Rychlovlak jezdí asi v padesátimetrové výšce na trati ležící na silných sloupech.

Po zemi, pod zemí, po vodě i ve vzduchu: cestování po Bangkoku

Veliké, přelidněné, zdánlivě chaotické velkoměsto, působící jako obrovské mraveniště, to je Bangkok.

Text a foto: Ilona Vysoudilová

Toto Město andělů, jak mu říkají Thajci, je směsicí historických památek i moderních staveb. Jednou z těchto staveb je i železniční linka – Sky Train – spojující letiště Suvarnabhumi s centrem Bangkoku. Časy, kdy byl v Bangkoku jediným prostředkem hromadné dopravy autobus, jsou již pryč. K překonání obrovských vzdáleností mají domácí i turisté několik možností – po zemi, pod zemí, po vodě i vzduchem (Sky Trainem).

Z letiště do centra „nebeskou dráhou“

Provoz moderního Sky Trainu byl zahájen letos v srpnu. Vzdálenost z letiště do centra města, která je téměř 30 km, lze zvládnout za 15 minut. Autobusem či taxíkem po širokých, pěti až šestiproudových silnicích, které jsou opravdu „mimo-mimo-úrovňové“ (protože už nestačí dvě úrovně, ale často jsou to rovnou tři), trvá více jak hodinu a půl.

Sky Train je provozován ve dvou formách – buď jako Express Line, která vede z letiště do Makkasanu v intervalu 30 minut a délce jízdy 15 minut. Za Express Line zaplatíte 100 THB, což je zhruba 60 Kč. Druhá trasa nazvaná City Line vede z letiště do centra a za ni zaplatíte pouhých 15 THB.

Cena jízdného je zatím zaváděcí, resp. „propagační“ a bude platit do konce tohoto roku. Od 1. ledna 2011 by se mělo jízdné na Express Line zvýšit na 150 THB a na City Line bude výše jízdného závislá na délce trasy, tj. 15–45 THB.

Linka je provozována denně od 6.00 do 24.00 hodin a plánuje se, že od 1. ledna 2011 bude také možné odbavit zavazadla na mezinárodní lety již ve stanici Makkasan (v této stanici lze přestoupit na metro).

Cestování po městě

Metro

V létě roku 2004 byl slavnostně zahájen provoz první trasy metra. Měří cca 20 km a má 18 stanic. Metro postavila italsko-thajská společnost a je prý tak trochu unikát. Proč? Bangkok totiž leží na močálech. Za padesát dva let klesl o celý metr.

Metro a Sky Train představují nejlepší způsob, jak se pohybovat po městě rychle a v klimatizovaném pohodlí.

Sky Train umožní „vznášet se“ nad dopravními zácpami v pohodlí klimatizovaných vozů.

Ze světa



Autobusy

Ve městě potkáte také mnoho autobusových linek. Pro nás, kteří jsme zvyklí na jasné jízdní řády, trasy označené na mapě, jde o naprosto nepochopitelný a zmatečný systém. Autobusy nemají většinou anglické nápisy, pouze číselné značení.

Řeka a kanály

Mezi přístavišti (pier, tha) po obou stranách řeky jezdí přívozy. Jsou rychlé, pohodlné a nehrozí jim uvážnutí v dopravní zácpě, a navíc jsou levné. Jsou v provozu

Neklimatizované autobusy mají červenou nebo zelenomodrou barvu. Jsou levné, ale vždy velice přeplněné. Autobusy končí provoz ve 23 hodin. Pak již ulicemi projíždí jen několik nočních linek.



denně od 8 do 18 hodin a jezdí po deseti minutách. Na řece plují také menší říční přívozy, které kotví hned vedle přístavišť expresních člunů. Veřejné čluny „long-tail bo-

ats“ vyplouvají z přístavišť okamžitě, když se sejde dost zájemců. Do lodí je trochu dobrodružný způsob nastupování – musí se spolu s davem dalších naskočit během několika vteřin – ale tento zážitek opravdu stojí za to.

Lodě po řece i kanálech představují jednoduchý způsob dopravy.



Taxi a tuk tuk

V Bangkoku jezdí spousta taxiků. Pokud se rozhodnete vydat taxikem, měli byste vědět, že s taxikářem je třeba si ujasnit cíl a cenu dopředu. Další možnost jízdy je tuk-tukem, což je tříkolová motorka vzadu s dvousedadlem, která je schopná kličkovat mezi auty, a tak se dostat do cíle daleko rychleji. Tato jízda rozhodně nepatří k těm nejlepším, protože člověk dýchá výfukové zplodiny. 🚫





Technika podnikových hasičů se představuje



Cisternová automobilová stříkačka CAS 24 – Tatra 815 Terrno1.

Možná každý čtenář DP KONT@KTu se již někdy setkal s červeno-bílými hasičskými vozy s logem Dopravního podniku hl. m. Prahy ve znaku na předních dveřích a přemýšlel, jaký je účel těchto vozidel a jaká výzbroj se skrývá za jejich stříbřitými roletami. Náš článek přináší odpověď.

Michal Brunner
Foto: Jakub Seifert

Mobilní technika Hasičského záchranného sboru (HZS) DP je soustředěna na třech požárních stanicích v depech metra Hostivař, Kačerov a Zličín. Vozidlem prvního výjezdu na každé požární stanici je cisternová automobilová stříkačka (CAS) v základním provedení. Za tímto označením se skrývá univerzální hasičský automobil s kabinou pro přepravu šestičlenného požárního družstva s osobními ochrannými prostředky a s nástavbou, která má vestavěné nádrže na vodu a pěnídlo, čerpací zařízení pro dodávku vody z vlastní nádrže nebo nasátím z otevřeného vodního zdroje a úložné prostory pro přepravu požárního příslušenství. Základní požární příslušenství CAS je dané příslušnými vyhláškami ministerstva vnitra. Jedná se především o požární hadice, proudnice a armatury, přenosné žebříky, přenosné hasicí přístroje, vzduchové dýchací přístroje, zdravotnický materiál nebo ženijní nářadí ve stanovených počtech. Základní příslušenství CAS v užívání HZS DP je navíc rozšířeno o speciální prostředky pro zásah v metru a dalších objektech DP. Na prvním místě důležitosti jsou kyslíkové dýchací přístroje Dräger BG 174 s ochrannou dobou 4 hodiny v počtu pěti kusů na každé CAS prvního výjezdu. Dále ve výzbroji podnikové CAS najdeme dvě přenosné zkratovací soupravy pro zkratování přívodní kolejnice metra, dva přístroje Oldham MX 21 pro měření koncentrací toxických a výbušných plynů, a lehkou soupravu hydraulického vyprošťovacího zařízení. V kabině mužstva je přehledně uložena grafická část dokumentace zdolávání požárů, tedy plány jednotlivých podlaží stanic metra a objektů DP s vyznačením polohy čidel elektrické požární signalizace (EPS), hydrantů, suchovodů a dalších údajů relevantních pro úspěšné provedení požárního zásahu. Požární družstvo s CAS prvního výjezdu vyjíždí z nejbližší požární stanice ke všem druhům zásahů. Na signalizaci EPS, osoby uvíznuté ve výťahu nebo na invalidní plošině, menší úniky ropných látek a jiné události malého rozsahu vyjíždí jedno družstvo samostatně. Pokud je na HZS DP hlášena závažnější událost, například pád osoby pod soupravu metra, výskyt kouře ve stanici metra, požár nebo dopravní nehoda prostředku MHD, vykolejení a podobně, vyjíždějí na místo vždy nejméně dvě požární družstva, velitel směny a speciální požární automobily, podle typu mimořádné události.

Požární stanice Hostivař

CAS 24 prvního výjezdu na centrální požární stanici Hostivař je postavena na podvozku Scania 340 a jako jediná navíc přepravuje prostředky pro zásah lezecké skupiny. Označení 24 znamená jmenovitý průtok čerpadla 2400 litrů vody za minutu.

Dále na stanici Hostivař najdeme výjezdový automobil velitele směny Škoda Fabia a větší část flotily speciálních automobilů. V případě potřeby odsud vyjíždí technický automobil TA 1 – LIAZ pro zásahy technického charakteru, protiplýnový automobil PPLA – Avia vybavený dalšími kyslíkovými a vzduchovými dýchacími přístroji, plynový hasičí automobil PLHA 540 – Avia vyzbrojený 18 tlakovými lahvemi s celkovou zásobou 540 kg stlačeného oxidu uhličitého pro hašení elektrických zařízení pod napětím, dopravní automobil DA – Avia s přenosnými čerpadly pro

Cisternová automobilová stříkačka CAS 24 - Scania.






čerpání vody ze zatopených prostor a s prostředky pro likvidaci úniků ropných látek. Nejvíce specializovaný je tzv. účelový automobil UA na podvozku Iveco TurboDaily, který přepravuje protichemické ochranné prostředky a vybavení pro detekci a dekontaminaci toxických chemických látek.

Požární stanice Kačerov

Opěrným bodem pro výjezdy k nehodám vozidel MHD je požární stanice Kačerov, odkud vedle CAS 24 prvního výjezdu na podvozku Tatra 815 vyjíždějí technické automobily TA 2 – Tatra 815 a TA – Iveco EuroCargo, vyzbrojené hydraulickým vyprošťovacím, zvedacím a nakolejovacím zařízením výrobce Lukas, pneumatickými zvedacími vaky Zumro, dřevěnými hranoly na podkládání zvedaných břemen, nářadím pro rozpojení vagonů metra a dalšími prostředky. Technická Tatra je svou koncepcí předurčena pro zásahy v povrchové dopravě a technické Iveco pro zásahy v metru, ale výzbroj

obou automobilů je z 80 % shodná a ke komplikovanějším mimořádným událostem v MHD vyjíždějí oba současně.

Zličínská požární stanice

Na zličínské požární stanici stojí v první linii starší CAS 25 na podvozku LIAZ, která by si již zasloužila modernějšího nástupce. Starší automobily CAS 25 – LIAZ jinak najdeme na každé požární stanici v úloze záložní CAS, vybavené základním požárním příslušenstvím a dýchací technikou, takže i v případě zjištění závady CAS prvního výjezdu může požární družstvo bez prodlení vyjet k zásahu se záložním automobilem. Unikátním doplňkovým řešením jsou požární zbrojnice v úrovni nástupiště jednotlivých stanic metra. Podnikoví hasiči zde v případě potřeby najdou požární hadice, armatury, hasicí přístroje, nosítka, a především manipulační kolejový vozík, který je vítaným pomocníkem při řešení mimořádných událostí v tunelu. 



Plynový hasicí automobil PLHA 540 – Avia 31.



Dopravní automobil DA – Avia 31.



Technický automobil TA 1 – LIAZ 101.860.



Technický automobil TA 2 – Tatra 815 Terrno1 se zařízením Lukas.



Účelový automobil UA – Iveco s protichemickým vybavením.



Velitelský automobil VEA – Škoda Fabia pro velitele směny.



Jak se stěhují tramvaje

Ve chvíli, kdy bylo rozhodnuto, že do sbírky střešovického muzea bude zařazen vůz metra typu 81-71, bylo jasné, že bude nutné nějakým způsobem uvolnit potřebný prostor pro umístění tohoto vozidla. Řešením byl nakonec kompromis v podobě vystěhování dvou tramvajů z kryté haly na tak zvanou zahradu ve spodní části areálu vozovny Střešovice. U obou se jedná o vozy určené pro možnou budoucí rekonstrukci.

Text a foto: Jiří Čermák



Torzo mazače troleje č. 4049 je naložené na trajleru, zanedlouho bude převezeno na nové místo.



Za několik okamžiků dosedne mazač na plochu svého nového působiště.



Nákladní vlečný vůz č. 4542 je ve vzduchu, zbývá už jen podsunout trajler, upevnit, a převoz může začít.



Rovněž skládání nákladního vlečného vozu č. 4542 proběhlo zcela bez problémů.



Doufejme, že pobyt obou vozů na tomto místě bude jen přechodný, a že jejich případná renovace na sebe nenechá příliš dlouho čekat.

V případě mazače troleje, resp. jeho momentálního torza, je další osud zatím nejistý, protože nabízejících se variant je hned několik. Vedle možné obnovy původního vozu ev. č. 447 by to mohla být i rekonstrukce na mazač ev. č. 4049. Tato verze je zatím málo pravděpodobná, ale v případě realizace by znamenala atraktivní přírůstek do kolekce pracovních kolejových vozidel. Samozřejmě se nabízí též možnost rekonstrukce pro komerční jízdy, případně i využití jako zdroje náhradních dílů. To vše však teprve rozhodne čas.

Druhým stěhovaným byl nákladní vlečný vůz ev. č. 4542 (ex 956). Zde se celkem jednoznačně nabízí případná rekonstrukce vozu v dané podobě i určení.

Celá akce se odehrála v pátek 15. října 2010 v dopoledních hodinách. Pro mne, jako pro laika, bylo vskutku úžasné sledovat naprostou profesionalitu všech zúčastněných aktérů. Práce autojeřábu ve velmi stísněných podmínkách, postupné naložení obou vozů na trajler a jejich následné umístění do nové lokality, to byl doslova koncert techniky a lidských rukou a mozků. Dík patří všem zúčastněným bez výjimky!





Vůz 2374 se přestěhoval do Muzea MHD ve Střešovicích

Sbírka bezmála padesáti historických vozidel pražské městské hromadné dopravy, uložených v objektu bývalé tramvajové vozovny Střešovice, se rozrostla o dalšího člena - a ne jen tak ledajakého.

Text a foto: jednotka Správa vozidel Metro



K naložení vozu na podvozek Glodhofer s tahačem Man došlo 18. října 2010. Celková délka soupravy činila 28,60 m, výška 4,45 m a hmotnost 78,20 t.



Celý konvoj nadměrného nákladu v ten samý den po osmé hodině večerní vyrazil do Muzea MHD. Trasa vedla z Kačerova, přes Barrandovský most, po Pražském okruhu, dále ulicí Karlovarskou, Bělohorskou, Na Petřinách až do Patočkovy.



O den později - 19. října čekalo vůz nakolejení na 15. kolej vozovny Střešovice.



Vzhledem k nízkým teplotám trocha pohybu přišla vhod, a tak se k zatlačení vozu pod střechu muzea nakonec přidala většina přihlížejících.



Slavnostní předání klíčů od vozu Petrem Moravcem (vpravo) Milanovi Pokornému (vlevo).

V úterý 19. října 2010 byl jednotkou Správa vozidel Metro (JSVM) Muzeu městské hromadné dopravy v Praze slavnostně předán čelní vůz metra typu 81-717.1. Tento zbrusu nový exponát se tak stal symbolickým zástupcem dlouhé éry dodávek původních sovětských vozidel metra 81-71, kterých bylo mezi lety 1978 až 1990 přes železniční stanici Praha-Krč a kačerovskou vlečku dovezeno 204 v provedení čelním (typově označených 81-717.1) a 303 jako vložených (tedy 81-714.1).

V pořadí 432. dodaný elektrický vůz metra řady 81-71 s evidenčním číslem 2374 byl v Mytiščinském strojírenském závodě u Moskvy vyroben 31. 7. 1988 a v pražském podzemí začal vozit cestující od 19. 1. 1989. Za dvacet let svého provozu najezdil rovných 1 462 804 kilometrů, a bez nehod či vážnějších závad přitom přepravil na statisíce lidí.

Svou úlohu mementa historie podpovrchové části pražské městské hromadné dopravy si vysloužil především díky tomu, že to byl právě on, kdo 2. července 2009 (coby součást soupravy 2374-2392), posledním záťahem do depa Zličín definitivně ukončil pravidelný provoz těchto vozů v rámci pražského Dopravního podniku.

„Těší nás, že tradice uchovávaní vysloužilých vozidel pro budoucí generace pokračuje a nezůstává v tomto směru jen u tramvajů či autobusů,“ říká Milan Pokorný, vedoucí jednotky Historická vozidla. Vedle vozu Ečs evidenčního čísla 1009 a posunovací lokomotivy T212, se tak vůz 2374 stává v pořadí již třetím exponátem muzea, pocházejícím z provozu metra. „Samozřejmě doufáme, že u tohoto počtu nezůstane, a i do budoucna bychom rádi sbírku dále rozšiřovali o exempláře jejich následovníků,“ dodává Milan Pokorný.





Den s pěveckým sborem

Vozovnou Střešovice se linuly hlasy zaměstnanců Dopravního podniku

První listopadový den by se dal zapsat do dějin Dopravního podniku. Poprvé v jeho 113leté existenci má totiž vlastní pěvecký sbor, složený ze svých zaměstnanců. Historické prameny uvádějí, že kdysi na poli Dopravního podniku působil jeho symfonický orchestr, ale o sboru zpěváků zmínka nikde není.

Dana Reinišová

Foto: Dana Reinišová, Milovan Trajkovič, Stanislav Kopinec

Nenechali jsme si tento slavnostní okamžik ujít, a tak vás v následující fotoreportáži provedeme listopadovým večerem, kdy poprvé zazněly hlasy pěveckého sboru pražského dopravního podniku na veřejnosti – na inauguračním koncertu v Muzeu MHD ve Střešovicích.



O hudební vsuvku se postaralo akordeonové kvarteto „Pražské barokní harmoniky“ se skladbami J. S. Bacha a L. Böellmanna.



Ve druhé části vystoupení za doprovodu smyčcového tria zazněly i náročnější „kousky“ – Oči milé a Se lontan ben mio z pera W. A. Mozarta.



Sbormistr Lukáš Janírek uděluje před generální zkouškou členům pěveckého sboru cenné rady.



„Vytleskaný“ přídavek – píseň „Po Palackým mostě vedou koleje“ – si v řadách sboru zazpíval i sbormistr Lukáš Janírek...



Ve chvíli, kdy zazněly tóny první skladby „Pozor, přijíždíme!“, bylo všem divákům jasné, že to sboru ladí a že na ně čeká příjemný kulturní zážitek.



...a diváci se přidali také.



Seznamte se... se sbormistrem pěveckého sboru Dopravního podniku

Představovala jsem si ho jako postaršího prošedivělého pána, ale přišel mladý, velmi sympatický muž. Před dvěma lety začal Lukáš Janírek pracovat jako strojvedoucí pražského metra, a protože je jeho vášní nejen pražská MHD, ale i hudba a zpěv, rozhodl se, že v letošním roce založí pěvecký sbor Dopravního podniku (PSDP) – první v jeho 113leté historii.

Dana Reinišová

Foto: archiv Lukáše Janírka

Co Vás vedlo k tomu založit pěvecký sbor Dopravního podniku?

Dalo by se říci, že myšlenka založit sbor vznikla už na vysoké škole v Ostravě, možná i v Opavě na konzervatoři. Studoval jsem muziku, ale vždy jsem tíhnul k městské hromadné dopravě, zejména pak té pražské, a říkal jsem si, že jednou bych chtěl stejně pracovat v Dopravním podniku, v metru. A tak mě napadlo, že to propojím a skloubím muziku s dopravou.

Sbor jste ale založil až po dvou letech, co jste zaměstnán u DP jako strojvedoucí...

Zvažoval jsem dlouho, jestli svůj záměr uskutečnit, nebo ne. Přece jen – jsem tu nový. Ale řekl jsem si, proč nenabídnout něco, co můžu a co mě baví. Nejde vůbec o mou propagaci, zviditelnění. Ale chci nabídnout lidem něco, co je v mých silách, a něco víc než jen přepravu – ať už posluchačům, či zaměstnancům Dopravního podniku. Čas plynul a já si řekl, že nemám co ztratit. A tak jsem to nakonec zkusil, pozval zaměstnance na první setkání a vše se povedlo...

Pravidelně zkoušíte každé pondělí od 17.00 hodin ve vozovně Žižkov. Jak proběhlo první setkání sboru, které se uskutečnilo 29. března letošního roku, a jak vůbec takové zkoušky vypadají?

První setkání bylo velice zajímavé. Sešlo se 13 zájemců (převážně žen), kterým jsem nastínil, co od nich očekávám a co je mým cílem v repertoáru. Pak jsem jednoho po druhém zavolal do vedlejší místnosti, kde jsem zjistil základní informace – zda už někdy zpívali, umí noty apod., na krátkých intonačních cvičeních jsem je přezkoušel, abych zjistil barvu hlasu, jak intonují. A nakonec jsme si všichni jednohlasně zazpívali Ach synku, synku, abych slyšel, jaká bude barva a kompatibilita sboru a jak bude sbor znít. Už při první zkoušce jsem cítil velký zápal a nadšení dnešních členů sboru a bylo slyšet, že na tom sbor může být dobře. Začali jsme jednohlasnými písněmi, dál jsme rozvíjeli dvojhlasy, kánony, pustili jsme se do tříhlasů, které vyvrcholily těžšími mozartovými nocturnami, a pak jsme přiřadili i čtyřhlasou skladbu.

Kolik má dnes sbor členů?

K dnešnímu dni má sbor 21 stálých členů a dalších pět zájemců by chtělo mezi nás přijít.

Přibíráte tedy ještě další členy? Co musí splňovat pro to, aby byli přijati mezi vás?

Členy přibíráme pořád a není problém se mezi nás začlenit – skladby budeme neustále opakovat. Potřebovali bychom rozšířit hlavně mužskou složku sboru. Podmínkou pro přijetí je být zaměstnancem DP, navštěvovat dle možností učí

směnnému provozu zkoušky a pak už jen mít dobrou náladu a radost ze zpěvu. Všichni noví zájemci mě mohou kontaktovat na e-mailu lukas.janirek@centrum.cz.

V listopadu jste měli svůj první veřejný koncert. Jaké jste měl pocity před koncertem a jaké byly dojmy po koncertu. Jaké byly ohlasy?

Z mého sedmiletého působení ve znojemském sboru Vítězslava Nováka, kdy jsem jako sbormistr uskutečnil asi 80 koncertů, jsem před inauguračním koncertem PSDP věděl, co mohu očekávat od sebe, ale nevěděl jsem, co to udělá s členy sboru. Jsou tam lidé, kteří nikdy nezpívali, neúčinkovali na veřejnosti, netušil jsem, co s nimi udělá tréma. Byl jsem v očekávání, ale zároveň jsem jim velmi věřil, protože jsem cítil jejich důvěru. Koncert jsem hodnotil velice kladně, i samotní zpěváci byli spokojeni s výsledkem koncertu, a diváci také, o čemž svědčil jejich potlesk. Ozval se nám i zástupce Unie českých pěveckých sborů a pogrataloval nám k úspěšnému vydaření koncertu a založení sboru. Dokonce nám přišly dvě pozvánky na zpívání do Chorvatska a Itálie...

Kdy a kde vás zase můžeme slyšet?

V sobotu 4. prosince před 18. hodinou na Staroměstském náměstí, 5. prosince v 9 hodin v husitské církvi ve Farského ulici v Holešovicích, kdy budeme zpívat při bohoslužbě, 16. prosince v 16. a 18. hodin ve vestibulu stanice Muzeum na vánočních koncertech v metru, 20. prosince od 17. hodin v Obci křesťanů na Špejcharu, kde uvedeme Českou mši vánoční Jakuba Jana Ryby za doprovodu orchestru, a stejná věc zazní 2. ledna v 16. hodin u sv. Salvátora u Pařížské ulice. Aktuality z dění PSDP můžete sledovat na našich stránkách www.psdp.wbs.cz.

Má sbor DP nějaký cíl?

Cílem sboru je sdružit všechny zaměstnance, kteří mají rádi sborový zpěv, a také kulturně podpořit akce Dopravního podniku a rozšiřovat jeho dobré jméno mezi širokou veřejností nejen v Praze.



Lukáš Janírek se narodil v roce 1978 ve Znojmě. Zde se vyučil strojním zámečnickem a po nástavbovém studiu získal maturitu. V roce 1993 se začal věnovat hudbě, a sice jako úplný začátečník. Již od roku 1994 působil jako varhaník v kostele sv. Michala v Dyjčovicích, kde prožil také část svého dětství. Od roku 1996 se stal členem Pěveckého sdružení Vítězslav Novák ve Znojmě (založeno 1920), které vedl v letech 2002–2008 jako sbormistr. Od ledna 1996 začal navštěvovat Základní uměleckou školu varhanickou v Brně, kde jeho hlavním oborem byla mj. hra na varhany. Rok 1999 přinesl podstatnou změnu a nastoupil na Církevní konzervatoř do Opavy, kde studoval sbormistrovství v kombinaci varhan, sólového zpěvu a klavíru. Zde studium dokončil v roce 2003 a na severní Moravě setrval dále. Tentokrát na Pedagogické fakultě Ostravské univerzity v Ostravě, jako posluchač pětiletého magisterského studia učitelství pro střední školy v aprobaci sbormistrovství-hudební výchova. Kromě hudby je jeho velkým koníčkem pražská hromadná doprava, zvláště pak pražské metro, kde pracuje jako strojvedoucí. Zároveň vyučuje na Waldorfském lyceu v Praze hudební výchovu a vede zde také pěvecký sbor.





Výstava „**Jak se tvoří město**“ v Národní technické knihovně



Část výstavy s panely je instalována na ochozech knihovny ve třech patrech.

Ve stejný den, kdy pražská městská hromadná doprava oslavovala své 135. narozeniny, byla v prostorách nové budovy Národní technické knihovny v Praze-Dejvicích zahájena za přítomnosti nejvyšších představitelů města, Dopravního podniku, ČVUT a NTK výstava na téma Jak se tvoří město.

Text a foto: Pavel Fojtík

Přibližně tři desítky panelů seznamují návštěvníky knihovny s počátky městské hromadné dopravy v Praze a jejím městotvorným významem. Zájemci si mohou přečíst základní informace o vzniku pražské koňky, první elektrické dráhy, prvních pražských nádraží, lanovkách či autobusech a současně se dozvědí zajímavé údaje o vývoji dopravy v pražských předměstích i jaký význam hrála městská doprava po vzniku Velké Prahy v roce 1922. Protože vývoj MHD jde ruku v ruce s rozvojem města, jsou zde výstavní panely věnovány také asanaci Starého Města a Josefova či vlivu městských hradeb na komunikační rozvoj města.

Zajímavé možnosti skýtá interaktivní část expozice umístěná ve dvoraně knihovny. Zde si mohou s využitím výpočetní techniky návštěvníci výstavy vyzkoušet například znalosti, které získali zhlédnutím výstav ve formě jednoduchých testů. Elektronická část výstavy ale návštěvníkům nabízí i některé archivní dokumenty. Chce to jen nebát se moderní techniky.

Výstavu uspořádala dopravní fakulta Českého vysokého učení technického ve spolupráci s archivem Dopravního



„Panely“ elektronické části výstavy.



První návštěvníci výstavy si při vernisáži prohlížejí panely.



Návštěvníky výstavy, kteří nejsou čtenáři NTK, jistě zaujme i samotné atraktivní moderní prostředí knihovny.

podniku a četnými dalšími institucemi – především Národním archivem, Muzeem hlavního města Prahy a Archivem hlavního města Prahy.

Výstavu mohou navštívit i lidé, kteří nejsou čtenáři Národní technické knihovny. Musí ale v recepci knihovny složit vratnou zálohu 200 Kč, proti které jim bude zapůjčen čip umožňující vstup do knihovny.

Výstava potrvá do konce tohoto roku. Více informací se dozvíte na internetových stránkách www.jaksetvorimesto.cz.



Památník u Orionky

1. díl

připomíná konec pražských trolejbusů

Při slavnostním otevření symbolické „trolejbusové zastávky Orionka“ v místech bývalé smyčky si 8. října 2010 zapůzoval také muzejní trolejbus Škoda 8Tr č. 494. Součástí této vzpomínky na pražské trolejbusy je i krátký úsek trolejového vedení.



Osmého října 2010 bylo u bývalé vinohradské tramvajové a trolejbusové vozovny, kterou známe všeobecně pod označením Orionka (podle nedaleké zaniklé továrny toho jména), předáno veřejnosti do užívání revitalizované prostranství bývalé trolejbusové smyčky. Při té příležitosti tu byla odhalena symbolická zastávka s pamětní deskou, která připomíná ukončení trolejbusové dopravy v Praze. Protože dotazy na důvod zrušení trolejbusů v Praze patří v našem archivu mezi velmi časté, nahlédněme spolu do této uzavřené kapitoly z historie pražské MHD.

Pavel Fojtík

Foto: Pavel Fojtík, archiv DP a Tomáš Dvořák

Malá slavnost před Orionkou

V pátek 8. října 2010 se v dopoledních hodinách objevil na Vinohradech trolejbus. Stál na stejném místě, kde se před necelými 38 lety Pražané se svými trolejbusy loučili. Ve 12 hodin a 25 minut bylo veřejnosti předáno nově upravené prostranství v místech, kde bývala trolejbusová smyčka. Poté, co trolejbusy přestaly jezdit a bylo odstraněno trolejové vedení, se začal celý prostor bývalého obratiště používat k parkování automobilů. Později sem byly navezeny panely, improvizované parkoviště se rozšířilo a celé prostranství začalo pustnout. Tím, že se místo dál neudržovalo, se tu až do současnosti dochovala původní dlažba smyčky. To byla příležitost k tomu, aby Městská část Praha 10 na tomto místě vybudovala památník v podobě symbolické trolejbusové zastávky. Současně bylo rozhodnuto o revitalizaci celého místa. Chodci tu dostali k dispozici hezký odpočinkový prostor. Práce na úpravě prostoru městská část uskutečnila ve spolupráci s Dopravním podnikem hlavního města Prahy a firmou Sekyra Group a. s., architektonickým a projektovým ateliérem CASUA a Pragoprojektem a. s. Městská část Praha 10 odkoupila od Dopravního podniku čtyři zrenovované sloupy. Tři z nich jsou autentické trolej- →





Slavnostní odhalení označnicku trolejbusové zastávky s číslem 51. Skutečná zastávka sice bývala jinde, ale umístění tohoto neobvyklého památníku v místech bývalé smyčky je velmi vhodné. Tady totiž bývala manipulační zastávka, když tu končila v závěru provozu poslední linka. Jen se tehdy pro takovou zastávku nepoužívaly označnicku.

busové a pocházejí z Peroutkovy ulice v Praze 5, kde sloužily v letech 1939–1969. Čtvrtý sloup je vyřazený tramvajový, ale právě takový typ se v poválečné době užíval i pro trolejbusy. Tyto sloupy byly na místě smyčky vztyčeny a řádným způsobem na ně byla zavěšena dvě pole trolejbusového trolejového vedení v délce asi 20 m. Místo bylo symbolicky osazeno označnickem trolejbusové zastávky. Dodejme ještě poděkování Michalu Režnému z provozovny Vrchní vedení, který zajistil maximální historickou věrnost i dalším instalovaným zařízením – například odpojovači u napájecího bodu.

Pár slov k místu, kde památník vznikl

Trolejbusová smyčka Orionka byla postavena v roce 1949 současně s trolejbusovou tratí Karlovo náměstí – Zdravotní ústav, která byla dána do provozu 27. února 1949. Důvodem zřízení této jednostopé smyčky nebylo pravidelné obrácení trolejbusové linky, ale potřeba manipulace při vyjíždění a zatahování trolejbusů z vinohradské vozovny, která byla na přechodnou dobu zřízena z dolní haly bývalé tramvajové vozovny. Smyčka byla zřízena tak, aby umožňovala obousměrnou jízdu ve vazbě na centrum i Vršovice. Teoreticky se na ní tedy dalo jezdit i „kolem dokola“. Ze smyčky odbočovala jedna stopa do dvora vozovny, kam se při zatahování muselo couvat. Pro potřeby rozřazování vozů na potřebná stání byly ve dvoře dodatečně instalovány ještě další dvě pomocné trolejové stopy vedoucí až do haly. Zpočátku byla smyčka vybavena výhybkami do (ze) všech potřebných směrů. Rozjezdová výhybka na výjezdu ze smyčky byla elektromagnetická, zbývající byly mechanické, trvale nastaveny pro směr pravidelného provozu. Při zatahování do vozovny byl průvodčí povinen postavit je pro průjezdu opět do přímého směru. Zpočátku byla i odbočka ze smyčky do vozovny vybavena mechanickou výhybkou, ale couvání přes ni se ukázalo jako nepraktické, a tak byla záhy odstraněna. Při zatahování

se proto musely až dvakrát ručně překládat sběrače. I v této době se občas smyčka používala pro obrácení linkových vozů, například v době od 9. března 1953 do 5. října 1953, když se rekonstruovala Benešovská ulice.

Když se trolejbusy na počátku dubna 1955 přestěhovaly do nové vozovny v Michli (dnes nazývané garáž Vršovice), zůstala smyčka u Orionky i nadále zachovaná pro manipulační potřebu, například v případě přerušení provozu v úseku před či za smyčkou. Na přelomu 50. a 60. let byly zrušeny obě vjezdové výhybky a v případě potřeby použití smyčky se musely překládat sběrače. V samotném závěru trolejbusového provozu se smyčka dočkala i pravidelného linkového využití, když tu od 5. července 1972 obracela poslední linka č. 51. Pro ten účel tu byly provedeny trolejové úpravy, spočívající především v přímém propojení dosavadního vjezdového smyčkového oblouku s tratí (bez výhybky) a vyjmuta byla i rozjezdová výhybka ve smyčce, protože ztratila význam. Příslušné troleje ve vazbě na opuštěnou trať v Benešovské ulici ale zůstaly zatím zachovány. V této podobě smyčka dožila až do úplného konce trolejbusové dopravy v Praze.

Proti proudu času

V noci z 15. na 16. října 1972 Prahu projely poslední trolejbusy. Na smyčce Orionka se konalo poslední symbolické rozloučení s pražskými trolejbusy a poslední jedenapadesátka se vydala na Strahov, následovaná úplně posledním trolejbusem se členy Kroužku přátel městské dopravy. Oba trolejbusy pak zatahly do vozovny Smíchov, kde se konalo definitivní poslední loučení s tímto dopravním prostředkem. To byl tedy ten formální, skutečný konec trolejbusové



Text pamětní desky připomíná, odkud vyjel poslední pražský trolejbus. Uvádí se na ní také, že v roce 2010 společně pro budoucí generace uchovaly historii tohoto místa: Městská část Praha 10, Dopravní podnik hlavního města Prahy, Sekyra Group, Casua, Pragoprojekt a Metrostav.



23. září 1972 byl fotografem Tomášem Dvořákem zachycen na smyčce Orionka trolejbus Škoda 8Tr č. 9479 při jízdě pro členy Kroužku přátel městské dopravy. O 38 roků později na tomto místě během dne stál opět trolejbus stejného typu.



Celkový pohled na revitalizované prostranství se symbolickým památkem a muzejním trolejbusem. Za povšimnutí stojí sloup trolejového vedení vpravo, na kterém je instalován i odpojovač.

dopravy v Praze, jejíž éra začala 28. srpna 1936 slavnostním zahájením provozu v úseku Vozovna Střešovice – Sv. Matěj. Na to, jaké byly příčiny zrušení trolejbusové odpravy v Praze, se musíme vydat proti proudu času, dál do historie. Kdy se objevil ten základní důvod na zrušení pražských trolejbusů? Mezi důvody, které se obvykle udávaly, byla především levná sovětská ropa, která nahrávala jednoznačně operativnější autobusové dopravě. Na rozdíl od autobusů je trolejbusová doprava investičně výrazně náročnější, protože potřebuje kromě vozidel a technického zázemí ještě trolejové vedení včetně sloupů pro jeho připevnění, kabelové vedení a v neposlední řadě i měničny. Potřeba další vlny rekonstrukcí městských komunikací (náhrada dlažby živíčním povrchem), po nichž shodou okolností vedly vytižené trolejbusové linky, byla dalším důležitým důvodem pro odmítání trolejbusů. Bylo tedy poměrně běžné, že se místo trolejbusů při výlukách komunikací dočasně nasazovaly autobusy. Jenže alespoň v centru byly už z poloviny padesátých let zkušenosti, že je technicky snadné (a vyplatí se) přeložit dočasně trolejové vedení do souběžné ulice. Příkladem byla například předlažba Slezské a dočasné převedení trolejbusů do Korunní ulice. Zajímavé je, že v době, kdy už se v Praze zahájila postupná likvidace trolejbusové dopravy, se při výstavbě systému podpovrchové tramvaje uvažovalo například o dočasné přeložce trolejbusové tratě v úseku Štěpánská – Náměstí Míru do Ječné a Jugoslávské, protože se traťové tunely prvního úseku měly hloubit z povrchu. Protože ale z realizace podpovrchové tramvaje v létě 1967 sešlo a tunely metra měly být v inkriminovaném úseku ražené, padla i myšlenka trolejbusové přeložky, jelikož původní trať nebyla stavbou metra narušena.

Rušení trolejbusové dopravy se odůvodňovalo také špatným technickým stavem vozidel a již zmíněné trolejové a kabelové sítě. To pochopitelně moc neobstojí, protože kdo neinvestuje průběžně do nepřetržité údržby a obnovy, je špatný hospodář. V době studené války se poněkud mlčelo o potřebě mobilizační, pro kterou trolejbusy byly vlastně nevyužitelné. Pojmem ekologie se nikdo nezabýval.

Často se mluví také o směrnicích o minimalizaci počtu (druhů) dopravních prostředků v jednotlivých městech, kterou bohužel nemáme k dispozici, a tak nevíme, jak byla formulována. Faktem je, že na ni dopltily České Budějovice a Děčín, a moc nechybělo, aby bez trolejbusové dopravy bylo i Brno, které likvidaci své skromné trolejbusové sítě zahájilo, ale nakonec změnilo názor, a dnes v tomto druhu dopravy u nás hraje prim.

Uvedenými důvody se tedy argumentovalo v době ukončení trolejbusové dopravy v Praze.

Jenže postupné rušení trolejbusové dopravy bylo vyvoláno dlouhodobou koncepcí pražské MHD, která vznikala ještě před velkým „boomem“ dopravy autobusové.

Situace ve Vysočanech a Čakovicích

Nechceme tu popisovat rušení pražských trolejbusových tratí, přesto se u některých případech zastavme. Mezi důležitými přepravními „továrními“ směry byla například trolejbusová trať do Vysočan, zrušená a nahrazená autobusovou dopravou 28. března 1966. V zásadě mělo jít zřejmě o první trolejbusovou trať určenou ke zrušení. Jako dnes trochu zapomenutý důvod tu můžeme hledat velmi špatnou, přímo kritickou energetickou situaci v celé libeňsko-vysočanské oblasti, kde byla častými výpadky zastaralé napájecí sítě narušována zásadním způsobem i tramvajová doprava. Projekt organizace MHD v Praze na rok 1966, první materiál svého typu, proto přináší informaci o náhradě vysočanské trolejbusové tratě autobusy právě s ohledem na naprosto nepříznivou energetickou situaci. Současně také připomíná, že se tím odstraní „závadné křížení trolejového vedení na Harfě, které je příčinou častých poruch pantografů“. Projekt organizace se zároveň odvolává na materiál nazvaný Akce a potřebné počty autobusů na rok 1966, který ale bohužel nemáme k dispozici.

Na Proseku se připravovala výstavba sídliště, což znamenalo připravit tady novou koncepci dopravní obsluhy. Zde se už s trolejbusovou dopravou nepočítalo. Když se totiž v roce 1963 připravovala rekonstrukce trolejového vedení smyčky Letňany, odbor dopravy NVP ji sice 11. října 1963 schválil, ale na rubu příslušného povolení přípustnosti stavby najdeme strojopisnou poznámku, která oznamovala, že „Podle rozhodnutí dopravní komise bude v roce 1964 nahrazen trolejbusový provoz na lince č. 58 autobusovým. Odbor dopravy a provozu (zde míněna organizační jednotka DP, pozn. autora) upouští od požadované rekonstrukce“. Náhrada trolejbusů autobusy se pak zřejmě o něco odložila, protože když došlo v roce 1965 k propadnutí vozovky na Kročince, bylo po krátkém období náhradního provozu autobusy konstatováno, že s ohledem na připravovanou náhradu této linky autobusy už nebude trolejbusový provoz do Čakovic po opravě komunikace obnoven.

Stopy při hledání začátku konce pražských trolejbusů nás tedy zatím zavedly do roku 1963. Ale jistě to nejsou stopy poslední...



Časové jízdenky na rok 2011 jsou již v prodeji!

Neváhejte s nákupem
časových jízdenek
na rok 2011, nestůjte
ve frontách a zakupte
si je v předstihu!



Nestůjte
ve frontách
kupte si jízdenku
na eshop.dpp.cz



infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

