

DP kontakt

Tam, kde vládne opálově zelená
Když se řekne kolo-kolejnice
Do podzemí s kyslíkem





140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015

www.mhd140.cz



140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015

Domů

Program akcí

Přednášky

Zajímavosti

Historie

Publikace a předměty

O nás

Q



Zahájení pokusného provozu prvních pražských autobusů

Autobus Laurin & Klement, jeden z prvních pražských autobusů, kterým byl 7. března 1908 zahájen zkušební provóz z Malostranského (později Křižovnického) náměstí na Pohorelec, v areálu holešovické elektrárny.

Městská hromadná doprava v Praze letos oslaví 140 let své existence. Buďte u toho s námi!

1875 1885 1891 1896 1897 1900 1905 1907 1908 1925 1936 1938 1942 1945 1966 1967 1974 1978 1990 1995 1997 1999 2002 2004 2015

Navštivte historii Městské hromadné dopravy v Praze na webu www.mhd140.cz



- TEMATICKÉ VÝSTAVY
- PŘEDNÁŠKY
- SLAVNOSTNÍ A KULTURNÍ AKCE
- SOUTĚŽE
- ZAJÍMAVÉ MATERIÁLY
- PROPAGAČNÍCH PŘEDMĚTY



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

jsem velice rád, že Vám všem mohu touto cestou poděkovat za veliký kus práce, který jste odvedli v průběhu stavby prodlouženého úseku metra V.A. Před mým nástupem do funkce generálního ředitele DPP na podzim roku 2013 byla situace kolem této stavby velmi komplikovaná. Veškeré moje úsilí bylo tehdy zaměřeno na nastavení důležitých procesů tak, aby se stavbu podařilo dokončit podle plánovaného harmonogramu. To se skutečně povedlo a společně jsme na Velikonoční pondělí po sedmileté pauze uvedli do provozu další úsek metra. Díky tak skutečně patří všem, kteří věnovali svůj čas a úsilí přípravám celého projektu, řešili jej v průběhu stavby, komunikovali se všemi dotčenými orgány státní správy a samosprávy, a v neposlední řadě všem, kdo až do posledních okamžiků před otevřením připravovali nové metro na zahájení provozu.

Ačkoliv bylo o konečné podobě tohoto úseku napsáno mnoho stránek textů a bylo řečeno mnoho slov, jsem osobně rád, že jsme splnili důležitý cíl, kterým bylo dokončení stavby a její uvedení do provozu.

Za velké vyjádření podpory a pozitivní signál vůči celkovému výsledku stavby považuji přítomnost premiéra ČR Bohuslava Sobotky na slavnostním zahájení provozu prodlouženého úseku metra A.



Pro mě osobně je velmi důležité, aby nové stanice metra vyhovovaly především cestujícím a plnily svůj hlavní účel. Cestující mají nově k dispozici rychlé a pohodlné spojení do jedné z největších českých nemocnic. Díky svému technickému řešení a moderním staničním prvkům i plně bezbariérovosti, myslím, svůj účel stanice splňují pro všechny cestující.

Důležitým pozitivem celé stavby jsou celkově nižší finanční náklady, tedy úspora více než 2,5 mld. Kč proti původně stanovenému rozpočtu. Zejména díky lepšímu na-

stavení veškerých procesů při tomto velmi náročném projektu výstavby nového úseku metra se podařilo dosáhnout výsledku, který u obdobných staveb v České republice nebývá obvyklý – tedy uvést dílo do provozu podle harmonogramu a ještě s úsporou. To jsou pozitiva, která doufám pomohou přesvědčit kompetentní představitele, aby se i stát zapojil do výstavby další potřebné dopravní stavby, nové trasy – metra D.

Jaroslav Ďuriš,
generální ředitel

OBSAH 4 • 2015

- 4–5 Aktuálně
- 6 Druhá etapa rekonstrukce v Plynárně
- 7 Co o nás píše média

ROZHOVOR

- 8–9 Hromadnou dopravu chci dále rozvíjet

FOTOREPORTÁŽ

- 10–13 Tam, kde vládne opálově zelená

Z PODNIKU

- 14–15 Povídání (nejen) o „dvojce“
- 18–19 Když se řekne kolo-kolejnice
- 20–21 Do podzemí s kyslíkem

VÝROČÍ 140 LET MHD

- 16–17 140 let historickým objektem: Ivo Mahel

ZAJÍMAVOSTI

- 22–23 Jak jsem slavil a fotografoval dopravní výročí

ZE SVĚTA

- 24–25 Pojem: Páteřní autobusové linky
- 26 Tramvaj v historické části Sevilly

PEL – MEL

- 27 Letem dopravním světem

HISTORIE

- 28–30 Dubnový historický kaleidoskop 2015
- 31 Zábava, soutěž

Foto na obálce: Petr Hejna



DP kontakt
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 23. 3. 2015 • NEPRODEJNÉ

ZÁVĚREČNÁ KONFERENCE PROJEKTU 3iBS

Dne 25. března 2015 byl završen evropský výzkumný projekt Inteligentní, inovativní a integrované autobusové systémy (3iBS). Projekt byl koordinován ze strany UITP (Mezinárodní svaz veřejné dopravy) a v rámci tzv. expertní skupiny se aktivně účastnil i DPP. Závěrečná konference představila výsledky a doporučení v jednotlivých sledovaných oblastech (např. přístupnost a bezpečnost, kvalita poskytovaných služeb, energetická udržitelnost či standardizace IT systémů). Zároveň byl diskutován harmonogram dalších rozvojových aktivit v autobusové oblasti včetně možností jejich financování, kde UITP předpokládá i nadále zajišťování stěžejní koordinační role. Závěry, doporučení a další podrobnosti k projektu 3iBS jsou dostupné na webu www.3ibs.eu. (jb)



Foto: Petr Ludvíček

ZÁSTUPCI RUSKÝCH PODZEMEK V PRAZE

Během prvního jarního měsíce do DPP zavítalo několik odborných delegací z tuzemska i ze zahraničí. Mezi nejvýznamnější návštěvy patřila určitě desetičlenná ruská delegace z Mezinárodní asociace Metro, která přijela na pozvání generálního ředitele DPP. Skupina, kterou tvořili zástupci podzemních drah z pěti ruských měst, výrobce kolejových vozidel z Mytišči a Moskevské státní univerzity železničního inženýringu, se detailně zajímala o proces obnovy vozového parku metra, zejména o projekt modernizace ruských souprav 81-71. V rámci svého pobytu v Praze zavítala na dispečink 1. stupně řízení veřejné dopravy, do depa Kačerov, depa Hostivař a do Opravárenské základny metra v hostivařském areálu. (jd)

NA NOTOVÉ LINCE

Na Velikonoční pondělí, 6. dubna 2015, vystoupil Pěvecký sbor DPP při slavnostním otevření nového úseku trasy metra A. Svě posluchače potěšil nejen písničkami ze svého stálého repertoáru, ale také úplnou novinkou, kterou sbormistr Lukáš Janírek složil speciálně k této příležitosti a jež nese název Metrem do Motola. Pěvecký sbor nebude chybět ani na další, již tradiční akci Naladte se v metru, která se uskuteční 16. dubna během odpoledne v již osvědčených stanicích podzemní dráhy. Sbor si můžete přijít poslechnout v 16 hodin do vestibulu stanice Vltavská.



Metrem do Motola

Lukáš Janírek, Jakub Charvát



Další akcí sboru, na kterou se již jeho členové velmi těší, je květnový zájezd do Francie na pozvání tamějšího pěveckého sboru. Tomu se u nás při jejich loňské návštěvě velmi líbilo, a tak kromě společného koncertu obou sborů jistě zbude čas i na poznávání okolí a další zážitky. Co se týče aktuálního dění ve sboru, pilně se procvičují nové skladby. Kromě českých písní sbor připravuje i skladby v angličtině, francouzštině a latině. Pro plánované koncerty vybral sbormistr Lukáš Janírek pestrou hudební kytici z dílny např. pánů J+W+V, Petra Ebena, lidových písní, klasických sborových děl i moderních skladeb. (dol)

NEJSME V AUTU

Za podpory DPP byl založen nadační fond s názvem Nejsme v autu, který bude pomáhat rodinám dětí se zákeřnou nemocí, s autismem. Hlavní činností tohoto fondu bude finanční podpora při nákupu didaktických pomůcek, ozdravné pobyty pro děti a pořádání benefičních akcí. Všichni, kteří mají ve svém okolí rodinu s autistickým dítětem, vědí, že vychovávat takto postižené dítě stojí mnoho psychických i fyzických sil a také finančních prostředků. Proto takoví rodiče jistě rádi přivítají pomoc lidí s dobrým srdcem, kteří se rozhodli nadační fond zřídit. Iniciátorem za DPP je Petr Pulec, na kterého se mohou obrátit jak rodiče dětí s autismem pro zjištění možností spolupráce, tak lidé, kteří chtějí pomoci (kontakt: pulec.petr@seznam.cz). Společně tak můžeme přispět ke zlepšení života nejen malých dvojčátek Pavlíka a Kačenky, které jsou dětmi našeho kolegy – zaměstnance DPP. (jn)

POMOZTE NIKOLASOVI CHODIT

Pětiletý Nikolas Meduna, syn jednoho ze zaměstnanců DPP, trpí od narození Klinefelterůvým a centrálním hypotonickým syndromem. Ačkoliv s ním rodiče odmalička cvičí Vojtovu metodu, pětiletý chlapec dosud nestojí, nechodí a ani nemluví. Jedinou šancí pro malého Nikolase je absolvování terapií Kosmík, spojujících klasickou rehabilitaci s nejnovějšími objevy na poli neurologie a neuroplasticity mozku. Jelikož během první terapie, která je velmi finančně náročná a nehrazená pojišťovny, se u Nikolase objevily velké pokroky (poprvé se v kosmickém oblečku postavil), prosíme o příspěvek na další terapii. Transparentní účet zřízený klinikou AXON je 2200739204/2010 (do poznámky pro příjemce prosím uveďte „Nikolas Meduna“). Celý příběh malého Nikolase si můžete přečíst na adrese www.neuroaxon.cz v sekci Naše děti. (red)



SNIŽUJEME HLUK Z TRAMVAJOVÉ DOPRAVY

Rekonstrukce tramvajových tratí neznamená jen zlepšení kvality dopravy pro cestující, ale obvykle také snížení hlukové zátěže okolí. Například v roce 2013 byla rekonstruována trať ve Francouzské ulici. Přestože zde po rekonstrukci začalo v denní době jezdit více tramvají, podařilo se snížit hodnotu akustického tlaku až o 1,4 dB přes den a dokonce o 3,4 dB v noci. Hodnoty po rekonstrukci trati prokazatelně nepřekračují hygienické limity, které zde činí 70 dB pro denní a 60 dB pro noční provoz.

Ve stejném roce došlo k rekonstrukci tramvajové trati V Olšinách. Dle měření došlo ke snížení akustického tlaku o 5,6 dB na 59,3 dB v denní době a o 6,6 dB na 53,2 dB v noční době. Zde hodnoty nyní prokazatelně splňují hygienické limity.

V roce 2014 došlo k rekonstrukci trati v Lazarské, Vodičkově a Jindřišské ulici. Po rekonstrukci bylo zjištěno, že pokles hladiny hluku od provozu tramvají činí oproti stavu před rekonstrukcí v jednotlivých bodech 0,2 – 3,5 dB. I přesto byla ve třech z osmi kontrolních bodů konstatována hluková zátěž vyžadující další opatření.

Kvůli hluku z tramvajové dopravy byla už dříve zavedena na značné části tramvajové sítě v období mezi 22. a 6. hodinou snížená rychlost tramvají 40 km/h, na části barrandovské trati dokonce 30 km/h. Opatření zvyšuje provozní náklady a snižuje konkurenceschopnost veřejné dopravy. Po rekonstrukcích ale dochází často na základě měření k odstraňování těchto „zón“. Nedávno byly noční rychlosti uvolněny na ulicích Francouzská, V Olšinách, Dělnická nebo například v oblasti Vítězného náměstí. V minulosti se podařilo omezení zrušit na Poděbradské, Makovského, Trojské či části Zenklovy ulice. Významnou pomocí v boji proti hluku jsou přitom otevřené nebo zatravněné kolejové svršky. I na rekonstruovaných tratích je však plnění norem obtížné, především při vysoké intenzitě provozu tramvají a v sevřené zástavbě, a to zejména na tratích s pevným krytem.

(mig)

Měření hluku v ulici V Olšinách probíhalo ještě před zatravněním, tedy při otevřeném svršku.



Foto: Robert Janulík

Foto: Petr Hejna



SIGNÁL V METRU PRAVDĚPODOBĚNĚ BĚHEM LÉTA

Tunely nového úseku trasy A budou pokryty mobilním signálem nejdříve v létě, právě toto sdělení zaznělo v rámci tiskové konference v úterý 31. března 2015. Aktuálně se dokončuje smlouva mezi operátory a Dopravním podnikem, po jejímž podpisu budou mít operátoři čtyři měsíce na umístění vyzařovacích kabelů mezi novými stanicemi metra A. V nových stanicích Bořislavka, Nádraží Veveřslavín, Petřiny a Nemocnice Motol budou k dispozici sítě GSM, 3G i LTE. Veškeré náklady na umístění technologií uhradí sdružení operátorů.

(red)

VELETRH NEZISKOVÝCH S PODPOROU DPP

Nadace Forum 2000 pořádá letos již po šestnácté největší středoevropský veletrh neziskových organizací, NGO Market. V nových prostorách Fora Karlín se představí na 220 neziskových organizací z různých oblastí zájmu. Připraven je i bohatý doprovodný program sestávající z workshopů, kulatých stolů a přednášek. Veřejnosti se brány NGO Marketu otevrou 23. dubna 2015 v 11:00 a zavřou se v 18:00. Vstup na akci je již tradičně zdarma. Připraven je doprovodný program, občerstvení a dětský koutek.

(red)



ÚČETNÍ ZÁVĚRKA 2014

Dopravní podnik dosáhl za rok 2014 výsledku hospodaření před zdaněním – zisk ve výši 777 816 tis. Kč. Zisk byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2014 částky 11 610 060 tis. Kč, z toho přiměřený zisk činil 534 000 tis. Kč. Celkový výsledek hospodaření za rok 2014, tj. včetně proúčtování odložené daně, činí zisk 315 956 tis. Kč. Pro porovnání s minulým rokem DPP vykazoval ztrátu 371 903 tis. Kč. Současně došlo k navýšení vlastního kapitálu společnosti, jehož výše k 31. prosinci 2014 činí 59 760 538 tis. Kč a je tvořen základním kapitálem, kapitálovými fondy, neuhrazenou ztrátou minulých let ve výši 1 837 576 tis. Kč a výsledkem hospodaření za rok 2014 ve výši zisku 315 956 tis. Kč. K 31. prosinci 2014 DPP eviduje v krátkodobých závazcích především směnky na financování tramvají 15T ve výši 7,4 mld. Kč.

Dle zákona o účetnictví č. 563/1991 Sb. v platném znění je povinná účetní jednotka sestavit účetní závěrku k rozvahovému dni, tj. v případě DPP k 31. prosinci 2014. Účetní závěrka je nedílný celek a tvoří ji rozvaha, výkaz zisku a ztráty a příloha. Statutární orgán společnosti je odpovědný za sestavení účetní závěrky, která musí podávat věrný a poctivý obraz o stavu a pohybu majetku a jiných aktiv, závazků a jiných pasiv, o nákladech, výnosech a výsledku hospodaření a finanční situaci účetní jednotky. K 31. prosinci 2014 byla sestavena účetní závěrka v plném rozsahu.

(dh)

ROZPOČET PROVOZNÍCH PROSTŘEDKŮ DPP NA ROK 2015

V uplynulých týdnech byl po tříměsíčním rozpočtovém provizoriu Hl. m. Prahy a jeho řízených organizací předložen, projednán a schválen rozpočet provozních prostředků. Na rok 2015 jsou plánovány celkové náklady ve výši 18 509 964 tis. Kč, výnosy pak 19 128 264 tis. Kč. Výsledek hospodaření je tedy plánován v zisku 618 300 tis. Kč. Hlavním zdrojem příjmů je mimo tržby z jízdného kompenzace vyčleněná z rozpočtu HMP na základě objednávky dopravních výkonů v celkové výši 12 787 075 225 Kč, provozní část tvoří 11 531 071 tis. Kč. Přiměřený zisk na rok 2015 je stanoven ve výši 1 256 004 225 Kč, z toho 1 108 400 tis. Kč je část určená k obnově vozových parků a 147 642 225 Kč jako hodnota části kompenzace poskytované v nepeněžní formě, konkrétně poskytnutím ručitelského prohlášení HMP za závazky DPP týkající se dodávky tramvají 15T. Dále pak rozpočet zahrnuje plánovanou roční dotaci na příměstské linky v pásmu 0 a ve vnějších pásmech ve výši 56 700 tis. Kč. Součástí provozního rozpočtu na rok 2015 je i nákladová položka odložené daně ve výši 480 000 tis. Kč.

(dh)



Druhá etapa rekonstrukce v Plynárně

Rekonstrukcí tramvajové tratě v Plynárně ulici, v úseku Železničářů – Ortenovo náměstí, byly 21. února 2015 zahájeny stavební práce na rekonstrukcích tramvajových tratí v letošním roce. Jedná se o druhou etapu, která navazuje na práce v ulici Komunardů v úseku Dělnická – Ortenovo náměstí, které proběhly v roce 2013.

Text: **Pavel Páta** • Foto: **Robert Janulík a Petr Ludvíček**

Rozdělení na etapy bylo provedeno z důvodu nezbytných koordinací s ostatními pracemi v dané oblasti a také díky zklidnění dopravy po otevření Trojského mostu, zvláště pak na křižovatce s Argentinskou ulicí. V minulém roce v rámci rekonstrukce křižovatky Elektrárna Holešovice byla z důvodu zabezpečení vjezdu a výjezdu z autobusového terminálu realizována i část z druhé etapy Plynárně, konkrétně úsek k ulici Železničářů.

Letošní práce proběhly v koordinaci jednak s akcí TSK Hluk, při které došlo k rekonstrukci vozovek a chodníků v ulici Komunardů a na Ortenově náměstí, včetně tramvajové zastávky Ortenovo náměstí vídeňského typu ve směru od metra. Na vídeňskou byla v rámci výluky přestavěna také nedaleká zastávka U Průhohe. Dále byla zrekonstruována SSZ na křižovatce Osadní – Plynárně a Pražská teplárenská opravila své rozvody v dotčené oblasti.

S ohledem na omezení automobilové dopravy a vedení náhradní au-

Ortenovo náměstí po rekonstrukci v den zahájení provozu 7. dubna 2015.

tobusové dopravy byl postup prací rozdělen do několika etap, samotný přejezd s Argentinskou ulicí byl realizován po polovinách.

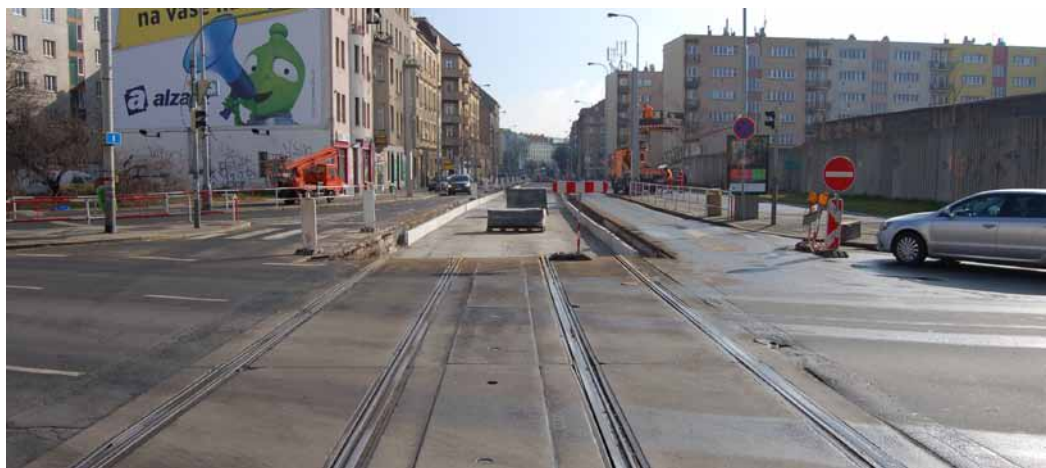
Stávající konstrukce tramvajové tratě na velkoplošných panelech BKV byla nahrazena novou konstrukcí z kolejnic NT1 s pružným upevněním přes plastové podkladnice do betonové desky. Povrch tratě je proveden z litého asfaltu. Součástí akce byla i výstavba bezbariérového tramvajového ostrůvku na Ortenově náměstí ve směru k metru. Ostrůvek byl rozšířen na 2,5 metru, povrch je proveden bezvzorovou mozaikou se

signálními varovnými pásy. Na ostrůvek bylo nainstalováno bezpečnostní zábradlí.

Nové trolejové vedení bylo provedeno jako pružné napínané vedení kompenzované pomocí závaží. Většina sloupů byla zbudována nově s možností budoucího osazení veřejného osvětlení. V rámci akce byla postavena nová skříň NDS Plynárně. Jedná se o propojovací skříň pro kabely mezi měřičnými Holešovice a Pivovar.

Původní termín ukončení prací 15. duben 2015 byl změněn a tramvajový provoz byl obnoven již ranním výjezdem 7. 4. 2015.

Přejezd s vytiženou Argentinskou byl rekonstruován ve dvou fázích.



Dětská zvědavost ho udělala archivářem

Vystudoval dokumentární tvorbu na FAMU, pracoval jako režisér a scenárista dokumentárních filmů. Nakonec se Pavel Fojtík stal šéfem archivu dopravního podniku. Splnil si tak trochu sen z dětství...

Jak se to stane, že dítě zaujme zrovna dopravu?

Jako malý jsem chodíval čekat na mámu, která se vracela z Červeného Vrchu. Postával jsem v Dejvicích na Kulaťáku a pozoroval staré tramvaje. Pak jsem si začal všimát rozdílů. Například, že jedna má více oken než druhá. V té době se také prodávaly takové malé kalendáře. Jejich standardní výbavou byl i přehled linek hromadné dopravy. Když jsem jednou zjistil, že jsou v jednotlivých kalendářích odlišnosti, začal jsem je bedlivě studovat.

Zajímaly vás hlavně jízdní řády, nebo jste vyrážel i do terénu? Pamatují si třeba na to, jak se zaváděla

nová autobusová linka číslo 134 z Petřin na Pankrác. A protože byl první den jízdy zdarma, vyrazil jsem zmapovat trasu a porovnat ji s plánem na papíru. Při cestě jsem koukal z okna a snažil se zapamatovat si trasu. Na Letné to nebyl problém, v oblasti Vyšehradu ale linka jela oblastí, která mi nic neřekla. Pořád jsem si opakoval dokoła názvy ulic: Čiklova, Slavojova, Neklanova. Když jsem se vrátil domů do Dejvic, šel jsem si koupit do papírnictví sešit, abych si vše zapsal. Když se mě prodavačka zeptala: Co chceš chlapče? Vyhrkl jsem na ni: Čiklova, Slavojova, Neklanova! Koukala na mě tehdy pochopitelně jako na úplného podivína. Dodnes si pamatuji, kudy ten autobus jel.

Kromě tohoto samostudia, kde jste čerpal znalosti o MHD?

Jeden kamarád mi pak jednou řekl, že existuje Kroužek přátel MHD, tak jsem tam šel a potkal spoustu lidí, kteří si vyměňovali mezi sebou knihy, fotografie



„Kamarád mi řekl o kroužku přátel MHD, tam jsem potkal hodně zajímavých lidí. Vzhlížel jsem k nim jako k božstvu.“

a další věci. Vzhlížel jsem k nim tehdy jako k nějakému božstvu. V roce 1977 jsem pak měl psát scénář k dokumentu o Františku Křížíkovi, což byla významná osobnost i vzhledem k pražské MHD. Pátral jsem po archivech, protože tehdejší literatura o MHD nebyla dostatečná. V archivech se ke

mně dostala technická dokumentace projektů Elektrických drah. V tu chvíli jsem MHD propadl definitivně.

A teď jste přímo u zdroje...

S trochou nadsázky nám v archivu dřív nebo později projde rukama každý dokument, který přijde nebo vznikne v dopravním podniku. Jsme taková konečná instance, která rozhoduje, zda daný materiál stojí za to zachovávat pro příští generaci. Nemůžete totiž zachovat každý papír.

Máte v Praze oblíbenou trasu?

Z těch moderních je to tramvajová trať na Barrandov. Docela rád se ale procházím místy, kudy už tramvaje nejezdí. Například na Pražském hradě je ulička U Kasáren, která je široká asi dva a půl metru. V minulosti jí vedla jednokolejka a tramvaje musely řídit semaforem. Občas, když jdu Prahou, tak si představuji, jak tramvaje jezdily třeba Celetnou či Platněfskou.

– Adam Váchal

Scan článku: „Dětská zvědavost ho udělala archivářem“ z deníku MF DNES ze dne 26. 3. 2015 (příloha City dnes)

PORUCHOVÉ TRAMVAJE SE VRÁTÍ DO ULIC


18. 3. 2015 LIDOVÉ NOVINY

LIDOVÉ NOVINY

Více než pět desítek tramvajů 14T s výrazným designem od firmy Porsche se vrátí do ostrého provozu v ulicích hlavního města. Nyní stojí kvůli poničeným podvozkům ve vozovnách, v provozu jsou jen dvě soupravy. Pražský dopravní podnik rozhodl, že je postupně opraví. Poruchové a podle řady cestujících i nepohodlné tramvaje od Škody Transportation tak do-

stanou druhou šanci. Ještě loni na podzim přitom vyjednávali manažeři dopravního podniku o možném prodeji bezmála 56 souprav 14T do některé ze zemí bývalého Sovětského svazu. Z prodeje však sešlo a dopravce se rozhodl tramvaje Porsche – které v Praze jezdí od roku 2006 – opravit z peněz, které získá z takzvaného strojního pojištění. Tramvaje už totiž řadu let nejsou v záruce. Toto pojištění se vztahuje na případy vzájemné srážky tramvajů, ale hlavně na technické vady. Kvůli prask-

linám na držáku podvozků bylo nutné vyřadit z provozu najednou přes 50 souprav. V extrémních případech hrozilo zlomení konstrukce.

„Za všechny naše tramvaje typu 14T platíme ročně strojní pojistku ve výši 8,3 milionu korun. Oprava jedné soupravy nás v dílnách dopravního podniku vyjde odhadem na 1,8 milionu. První opravená tramvaj bude v provozu zhruba od června tohoto roku,“ popsal pro Lidovky.cz šéf tramvajové sekce dopravního podniku Milan Slunečko. 


Nové metro zrychlí cestu z letiště do centra

20. 3. 2015 PRAŽSKÝ DENÍK

PRAŽSKÝ
deník

Tricet minut. Tak dlouho bude trvat cesta městskou hromadnou dopravou z Letiště Václava Havla do centra Prahy, až se otevřou další stanice metra A. Autobusová linka 119 bude od 7. dubna končit ve stanici Nádraží Veleslavin. S novým jízdním řádem bude většina zastávek na této lince na znamení, což umožní zrychlení a vyšší plynulost jízdy.

Cesta autobusem se tak zkrátí na dvanáct až patnáct minut. Kapacity linky 119, respektující sezónnost a průběh denních provozních špiček, zůstávají zachovány. Naopak linkou 179 z Nových Butovic na letiště se už cestující na letiště nedostanou. Nahradí je autobusy s čísly 168, 184 a 191. Beze změny zůstane linka 100, která odjíždí ze Zličína a jejíž cesta trvá šestnáct minut. Dále také budou moci lidé využívat více

míst, odkud se můžou na letiště dostat. Například nový spoj číslo 191 dojde z letiště na Petřiny za čtyřicet minut a bude pokračovat na Anděl, kde bude za 48 minut. Mezi letištěm a pražským Hlavním nádražím bude i nadále fungovat speciální linka AE (Airport Express), která nově nestaví na zastávce Dejvická. Jízda linkou AE trvá cca 35 minut (v závislosti na dopravě v centru) a platí zde speciální tarif. 

Hromadnou dopravu chci dále rozvíjet

V živé paměti hostů, novinářů a cestujících zůstává zahájení provozu prodloužení trasy A, ale už se čile diskutuje o potřebách města směrem k dalšímu rozšiřování sítě metra. Nejen toto téma, ale i fungování regionálního organizátora dopravy, hromadné dopravy obecně i samotného Dopravního podniku nám v rozhovoru přiblížil Petr Dolínek, náměstek primátorky a radní pro dopravu a evropské fondy.

Ptal se: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**



PRAHA UŽ NEMŮŽE TAK VELKOU INVESTICI, JAKO JE NOVÁ TRASA METRA, UTÁHNOUT SAMA. NEJDE TOTIŽ JEN O PRAHU, ALE I O BLIŽŠÍ ČI VZDÁLENĚJŠÍ OKOLÍ MĚSTA. ODHADUJEME, ŽE BY STAVBA „DĚČKA“ MOHLA STÁT NĚCO MEZI 30 AŽ 44 MILIARDAMI, POUKÁŽE-LI AŽ NA NÁMĚSTÍ MÍRU. PŘEDSTAVOVALI BYCHOM SI, ŽE 10 MILIARD PŘIJDE Z FONDŮ EU, VÍCE PŘES DESET MILIARD PŘISPĚJE STÁT A ZBYTEK DOPLATÍ MĚSTO.

Slavnostně jste spoluotevřel pátý úsek trasy metra A. V čem vidíte jeho největší přínos?

Systém pražského metra považuji za páteřní síť městské hromadné dopravy, proto jsem velmi rád, že se na trase A podařilo otevřít čtyři nové stanice, které bezpochyby přispějí ke zvýšení komfortu cestování jak pro Pražany, tak i návštěvníky našeho hlavního města. Přínos vidím především ve zlepšení dopravní obslužnosti severozápadu města, zvýšení dostupnosti Fakultní nemocnice

v Motole, kam denně směřují tisíce zaměstnanců i pacientů, a především ve výrazném zrychlení spojení mezi ruzyňským letištěm a centrem města.

Chcete v této souvislosti něco vzkázat zaměstnancům DPP?

V prvé řadě bych rád poděkoval všem, kteří se na úspěšném zprovoznění nového úseku linky A podíleli. Pevně věřím, že prodloužení linky A a návazná dopravní opatření jsou

významným krokem k modernizaci našeho města a systému městské hromadné dopravy a budou sloužit ke spokojenosti nejen cestujících, ale i zaměstnanců Dopravního podniku.

Máte na pátém úseku oblíbenou stanici nebo nějaký prvek, který vás zaujal?

Domnívám se, že každá z nových stanic má typický vizuální či funkční prvek, který ji odlišuje od ostatních stanic a dělá ji jedinečnou. Vybrat oblíbenou stanici je proto velmi těžké. V loňském roce čtenáři webu zpravodajské stanice CNN zařadili stanici Staroměstská mezi 12 nejpůsobivějších stanic podzemní dráhy v Evropě. Budu novým stanicím držet palce, aby v podobných žebříčcích také zabodovaly.

Se spuštěním V.A souvisejí změny v povrchové dopravě v oblasti Prahy 6, které se původně měly týkat celé Prahy. Kdy a jak budete se změnami pokračovat?


Návrh komplexních změn v pražské veřejné dopravě jsem vrátil ROPIDu k zásadnímu přepracování, aby byl v souladu s požadavky městských částí a především ku prospěchu Pražanů. Dle mého názoru by nová verze změn měla vzniknout až pod vedením nového ředitele ROPIDu, který vzejde z výběrového řízení. Takto významné změny nemůžeme úspěšně zavést bez předchozí hloubkové analýzy současného stavu. Takovou chybu udělalo předchozí vedení města v roce 2012 a my ji rozhodně nebudeme opakovat.





už nyní výrazně zkvalitní prodloužení metra A, dalším krokem je poté modernizace železnice na Kladno, o které v posledních týdnech intenzivně jednáji Praha 6 a 7 s ministerstvem dopravy. V případě prioritních tramvajových tratí bych kromě Dědiny a Dlouhé Míle ještě doplnil propojení Vinohrad a oblasti Hlavního nádraží Praha či navrácení tramvajové dopravy na Pankrác.

Na co se z pozice předsedy dozorčí rady chcete v rozvoji DPP zaměřit?

Mojí prioritou je, aby Dopravní podnik byl kvalitně fungující společností se stabilní finanční situací. Zcela jistě je třeba hledat úspory v provozních nákladech Dopravního podniku, ovšem v žádném případě cestou propouštění zaměstnanců, rozdělení majetku či zvyšování jízdného. Mým záměrem je hromadnou dopravu dále rozvíjet a podporovat, nikoli deformovat a snižovat její rozsah. 

K 7. dubnu se spouští také pilotní projekt propojení Prahy s Mělnickem a Neratovickem. Jak by podle vašich představ měla spolupráce PID a středních Čech vypadat?

Naším cílem je ve spolupráci se Středočeským krajem integrovat Pražskou a Středočeskou integrovanou dopravu do jednoho společného integrovaného dopravního systému (IDS) a vytvořit centrální operativní řízení všech dopravců v rámci tohoto společného organizátora. Ve spolupráci se SŽDC bychom také rádi postupně zlepšovali stav stávajících nádraží a zastávek a zvyšovali kapacitu pro linky městské a příměstské železniční dopravy v Praze a Středočeském kraji. Dále chceme také pracovat na projektu tzv. „vlakotramvaj“.

Nové vedení Ropidu není stále vybráno. Jakou máte představu o fungování této organizace?

Rada hlavního města v březnu schválila zrušení výběrového řízení a zároveň vyhlášení nového. Žádný z uchazečů prvního výběrového řízení nenaplňoval představy komise o budoucím řízení organizace. Pevně věřím, že nové kolo výběrového řízení bude již úspěšné. V tuto chvíli pověřeným ředitelem zůstává nadále Pavel Procházka.

Pražská MHD se řadí k nejlepším v Evropě. Přesto je směrem k cestujícím stále co zlepšovat – jaké zde máte priority?

V první řadě je mým cílem celkově zvyšovat rozsah veřejné dopravy a zajistit kvalitní dopravní obslužnost všech městských částí včetně zlepšené návaznosti jednotlivých druhů veřejné dopravy. Dále chci také pokračovat v programu bezbariérovosti hlavního města, která se týká nejen veřejné hromadné dopravy, ale celé komunikační sítě. Naší prioritou je rovněž postupná modernizace vozového parku s důrazem na nízkopodlažní vozy a v tomto směru pamatujeme také na naše životní prostředí, rádi bychom v případě nákupu nových autobusů preferovali alternativní nízkoemisní pohony na CNG nebo elektrobusesy.

Jakými prostředky chcete upřednostňovat MHD na úkor IAD?

Domnívám se, že první krok jsme již učinili, a to zlevněním ročního jízdného. Věříme, na základě zkušeností z Vídně, že toto opatření bude pro nárůst cestujících pozitivním impulzem.

Které projekty rozvoje veřejné dopravy berete za stěžejní: doprava na letiště, metro I.D, tramvaj na Dědiny...?

Z výše jmenovaných považuji za stěžejní určitě všechny tři. Příprava výstavby metra D je v současné době ve fázi zajištění výkupu pozemků a řešení variant financování a rozdělení nákladů mezi město, stát a evropské dotace. Dopravu na letiště

Šestý duben 2015 se zapíše do historie MHD jako významný milník symbolizující pokračující vylepšování systému hromadné dopravy v hlavním městě. Praha usiluje o to, aby její veřejná doprava byla pro cestující co nejpohodlnější a motivovala je k cestování po metropoli bez automobilů. Čtyři nové stanice metra významně pomohou tento cíl naplňovat.

Petr Dolínek, náměstek primátorky a radní pro dopravu a evropské fondy



Tam, kde vládne opálově zelená

Bezmála po devíti letech se cestující trasy metra A dočkali prodloužení „své“ zelené linky, tentokrát na levém břehu Vltavy, a to o 6,12 km. Posledním prodloužením pražského metra, které předcházelo 6. dubnu 2015, bylo zprovoznění 4,6 km dlouhého úseku červené linky mezi Ládvím a Letňany před sedmi lety. Natěšené davy cestujících o letošním velikonočním pondělí, které čtyřmi novými stanicemi áčka prošly, dosáhly na číslo 144 tisíc!

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna (15x) a autor (2x)**

Ve schématu pražského metra se zelená trasa protáhla z 13 na 17 stanic. Svou typickou barvu v případě kvarteta nových stanic zvýraznila opálově zelenou linkou podél všech nástupišť. Jako by opál, tento nestabilní minerál, chtěl připomenout geologickou rozmanitost a nestálost, s níž se stavitelé museli potýkat. Zároveň může symbolizovat, že nové stanice mají být architektonickým drahokamem mezi všemi ostatními.



„Ukončete prosím nástup na slavnostní zahájení provozu trasy V.A pražského metra.“ Další neodmyslitelný symbol zelené linky – hlas redaktorky Českého rozhlasu Světlany Lavičkové – přivítal 6. dubna 2015 v 11 hodin ve vestibulu stanice Nádraží Veveslavín na pět set hostů a z nich na pódiu šestici nejvýznamnějších: premiéra Bohuslava Sobotku, primátorku hlavního města Prahy Adrianu Krnáčovou, generálního ředitele DPP Jaroslava Ďuriše, »»

Adriana Krnáčová: Děkuji, že jste přišli na otevření pokračování trasy A. Toto velikonoční pondělí je ve znamení čtyř stanic, které budou sloužit Pražanům. Nebudu teď hovořit o tom, že jde o projekt problematický, ale těšme se z toho, že máme konečně otevřeno a budeme moci metro používat. Obzvláště ráda jsem za velikonoční slib pana premiéra, že vláda bude opravdu Praze pomáhat, když bude stavět infrastrukturní projekty, jako je např. metro nebo železniční spojení z Prahy na letiště. Za tento slib děkuji jménem Prahy a věřte, že se na vás velice brzy obrátíme. Ať metro slouží.

Bohuslav Sobotka: Zahájení provozu prodloužené části trasy A pražského metra je nepochybně dobrou zprávou jak pro Pražany, tak pro návštěvníky hlavního města. Praze bych chtěl pogratulovat, protože je jednou z mála evropských metropolí, která neztratila schopnost rozvíjet systém podzemní dráhy a je schopna budovat nové stanice metra. Prodloužení trasy A má řadu pozitivních důsledků, chci zmínit zlepšení dopravní obslužnosti v Praze 6, to, že se uleví tlaku na povrchovou veřejnou hromadnou dopravu, což samozřejmě bude mít pozitivní vliv na životní prostředí,lepší se dopravní dostupnost nemocnice v Motole. Koneckonců je dobré připomenout zde na Nádraží Veveslavín, že je tu šance zkrácení cesty na pražské letiště.

Chtěl bych při této příležitosti poděkovat všem, kteří se na prodloužení trasy A podíleli, ať už šlo o přípravu této náročné stavby či konkrétní realizaci.

Praha má dnes před sebou řadu velkých výzev v oblasti zlepšování dopravní infrastruktury. Je to nejen pokračování ve výstavbě metra, intenzivně se připravuje trasa D, ale je to také otázka dobudování vnitřního a vnějšího pražského okruhu či zajištění železničního spojení mezi letištěm Praha a centrem hlavního města Prahy.

Chtěl bych tu říci jasně za vládu České republiky, že tam, kde se stýkají naše kompetence z hlediska přípravy těchto staveb, se budeme snažit Praze pomoci i v ekonomické oblasti tak, aby mohla na tyto dopravní stavby využít prostředky z EU. Pokud nebude možné je z nějakého důvodu použít, pak si myslím, že by na další výstavbu, zejména pražského metra, měl také přispět v příštích letech státní rozpočet.





Petr Dolínek: Myslím, že chválit tyto stanice je takřka zbytečné. O to se snažíme od samého vzniku myšlenky. Kdo je ale málo chválen, je Dopravní podnik. Musíte si uvědomit, že touto stavbou potvrdil, že patří mezi nejlepší v Evropě a že může dál pokračovat v této skvělé práci. Oproti jiným věcem a stavbám zde byl termín dodržen, stejně jako rozpočet, kdy jsme dokonce ušetřili. Chtěl bych při této příležitosti poděkovat všem obyvatelům Prahy za trpělivost v posledních pěti letech. Zejména tedy obyvatelům Prahy 6, protože snést na svém území dvě takto rozsáhlé stavby, jako je tunelový komplex a metro, je nelehké. Přestože to řada z vás může brát jako velmi zvláštní, dovoluji mi na závěr poděkovat bývalým vedením Prahy, a především primátoru Bémovi a jeho následovníkům i radám města, kteří měli odvahu a rozhodli se trasu A prodloužit.



náměstkyně primátorky Petra Dolínka, starostu Prahy 6 Ondřeje Koláře a obchodního ředitele Metrostavu Milana Veselského za Sdružení metro V.A.

Po projevech, jejichž zkrácené verze najdete v boxech, došlo na křest publikace „Áčko jede do Motola“. Z pódia poté hosté přešli k eskalátorům, kde slavnostním přestřizněním pásky uvedli prodloužený úsek trasy A do provozu. Na nástupišti čekala nejen velikonoční výzdoba a historická souprava 81-71 s posádkou v dobových uniformách, ale i „áčková“ souprava, která hosty odvezla k prohlídce všech nových stanic. Úderem 15. hodiny se pak již první vlak s cestujícími vydal z Dejvické k Motolu a nástupiště 4 stanic zaplnily davy zvědavých cestujících. Praha v tuto chvíli dosáhla mety 66km linek metra s 61 stanicemi. 🚫



Jaroslav Ďuriš: Historie pražské podzemní dráhy sahá do 19. století, ze kdy máme první zmínku o tom, že by se v Praze mohla podzemní dráha budovat. Zasloužil se o to syn tehdejšího vlastníka a zakladatele železárství V. J. Rotta Ladislav Rott, který zaslal tehdejší městské radě doporučení začít stavět podzemní dráhu. Myšlenka byla tehdy zamítnuta, protože na projekt nebyly peníze a tehdejší Elektrické podniky byly založeny teprve krátce. Další myšlenky se datují do roku 1912, kdy ovšem nepanovalo vhodné politické klima. Až pánové List a Belada v roce 1926 a následovníci v 30. letech přišli s prvním projektovatelným a realizovatelným návrhem. Ale až v roce 1967 rozhodla tehdejší vláda o přípravách již ne podzemní tramvaje, ale metra. Chtěl bych poděkovat všem, kteří se na projektu nového metra podíleli, ať už všem politickým reprezentacím, projektantům, všem kolegům, zaměstnancům DPP, kteří odvedli obrovský kus práce, i všem bezejmenným, kteří se na stavbě podíleli. Přeji metru vše nejlepší a hodně šťastných kilometrů. A věřím, že se při podobné příležitosti nepotkáme naposledy.



Ondřej Kolář: Jsem samozřejmě rád a vděčný za to, že jedna z nových linek zamířila na Prahu 6 a bude sloužit i přesto, že mnozí zlí jazykové říkají, že Praha 6 si to nezaslouží tak jako ostatní části Prahy. Narážím tím na zamýšlené metro D. O tom, že metro V.A jede tam, kam jede, bylo řečeno hodně, k tomu se vracet ani vyjadřovat nebudu. Občané Prahy 6 na tuto stavbu hledí trochu s obavami, nikdo neví, co se stane, až metro začne jezdit. Bohužel je tu několik vad na kráse, které celkový dojem z metra maří. Nicméně věřím a pevně doufám, že tyto drobné mušky se podaří co nejdříve a nejrychleji vychytat, aby metro bylo opravdu takové, jak ho všichni chceme mít. Jak říkal pan náměstek Dolínka, že děkuje občanům Prahy 6 za trpělivost, dovolil bych si je požádat ještě o další chvíli, právě, než se ty drobné mušky podaří vychytat.





Milan Veselský: Těší mne, že zde mohu promluvit za všechny zhotovitele, dodavatele, projektanty, obstaratele a další, kteří se na tak významné stavbě podíleli. Základním kamenem každého takového projektu je zákazník, a zde jím byl DPP. Chtěl bych vyjádřit uznání a poděkování generálnímu řediteli Jaroslavu Ďurišovi, který v době, kdy právní nejistota veřejných zakázek je nekonečná, kdy administrování stavby je složitější než samotné stavění, přivedl stavbu k dnešnímu provoznímu dni.

Dovolte mi malé ohlednutí – každá trasa metra je něčím symbolická. V případě IV.C je to technologie plavených tunelů nebo první ražená stanice Kobylisy. Trasa V.A se navždy zapíše do paměti tím, že zde byly prováděny ražby mechanizovanými štíty TBM v proměnlivé geologii. Každý úspěšný projekt zasluží, aby všichni partneři ve výstavbě – zhotovitel, investor a projektant – měli společný cíl. Je zřejmé, že na této trase se tohoto společného cíle podařilo dosáhnout, a věřím, že i zbytek našich úkolů – vyúčtování a zadministrování celého projektu – dopadne dobře. Přeji Pražanům, aby se co nejdříve dočkali 7 nových stanic metra trasy D.



Stavba: Prodloužení trasy A metra v Praze, úsek V.A, Dejvická (mimo) – Nemocnice Motol
Zahájení stavby: duben 2010
Zahájení provozu: 6. dubna 2015
Délka trasy: 6,12 km
Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Projektant: METROPROJEKT Praha a. s.
Obstaratel: Inženýring dopravních staveb a. s.
Zhotovitel stavební části: Sdružení metro V.A (Dejvická – Motol)
 Metrostav a. s., HOCHTIEF CZ a. s.
Zhotovitel technologické části: Skanska a. s.
Zhotovitel zabezpečovacího zařízení: AŽD Praha s. r. o.
Pohyblivé schody a výtahy: Metrostav a. s.
Přívodní kabelové vedení 22 kV: COM-Pakt Energy, a. s.
Geotechnický monitoring: Sdružení ARCADIS CZ a. s., divize Geotechnika a INSET s. r. o.



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

Povídání (nejen) o „dvojce“

Dne 27. prosince 1982 zastavily v tramvajovém „nádraží“ Na Hradčanské z centra bok po boku vnitroobvodové linky č. 20 a 23. Provoz vozů T1 se tou dobou nezadržitelně blížil ke svému definitivnímu konci.



Zahájení provozu linky metra A v úseku Dejvická – Nemocnice Motol přineslo mimo jiné zánik poslední vnitroobvodové tramvajové linky v Praze 6. Takové linky byly fenoménem právě v tomto pražském obvodu, nikde jinde tak dlouho nepřežily.

Text: **Jan Šurovský** • Foto: **Ivo Mahel, Luboš Fiala, Michal Režný a autor**

Jejich historie úzce souvisí se zprovozněním metra I.A Dejvická – Náměstí Míru 13. srpna 1978, neboť při té příležitosti byly zcela zásadně redukovány tramvajové linky z centra právě do oblasti Prahy 6. V předem vydaných mapách byla redukce plánována ještě větší, a to o linku 22, k čemuž však na poslední chvíli nedošlo. Vnitroobvodové linky tedy nakonec vznikly „jen“ čtyři: 2 (Divoká Šárka – Podba-

Dole vlevo: Někdy v zimě 1978/79 zachycena „téjednička“ na lince 23 bezprostředně po odjezdu z nástupní zastávky Červený Vrch.

Dole vpravo: Tento vydařený snímek z 6. června 1980 je ze smyčky Petřiny.

ba), 20 (Petřiny – Špejchar), 23 (Červený Vrch – Dejvická – Hradčanská – Pražský Hrad – Vypich) a 32 (Petřiny – Podbaba). Pátá linka, 22 v trase Špejchar – Hradčanská – Brusnice – Bílá Hora, nevznikla.

Již 19. února 1979 došlo k celkovému vyhodnocení nového linkového vedení po otevření metra, resp. spíše k jeho přehodnocení. Autoři uznali, že to se systémem napáječů na Dejvickou a Hradčanskou poněkud pře-

hnali, a přeci jen trochu zlepšili přímé spojení Prahy 6 s jinými čtvrtěmi, zejména s Prahou 7. K tomuto datu byla linka č. 2 převedena do trasy Divoká Šárka – Petřiny a linka 32 zcela zrušena. Linka 23 se zásadně změnila, a to téměř do trasy původně zamýšlené „dvacet dvojky“, konkrétně Špejchar – Vypich. Vnitroobvodové linky byly tedy č. 2, 20 a 23.

Další velké změny vnitroobvodových linek nastaly 21. dubna 1986,



což bylo datum, kdy došlo k vyhodnocení úprav linkového vedení po otevření metra I.B. Cílem bylo především zlepšení směrové nabídky pro Petřiny, a proto byla linka 20 ve své podobě Petřiny – Špejchar zrušena. V ten samý den se však linka č. 20 vydala do trasy Divoká Šárka – Podbaba. Jednalo se o další formu vnitroobvodové linky a někteří řidiči vozovny Vokovice si k ní vytvořili tak silný vztah, že bylo téměř nemožné je přimět k výkonům na ostatních linkách. Je třeba uznat, že jezdit Evropskou se v té době muselo umět, protože tam byl jakýsi systém zelené vlny i pro tramvaje. Kdo se na této zelené vlně svezl, mohl Evropskou projet i o 4 minuty rychleji, než stanoval jízdní řád.

Přesun linky 20 měl i dopad na „dvojku“, byla zkrácena na Červený Vrch a byl jí omezen i rozsah provozu na špičky pracovních dní; 31. srpna 1987 byl zase rozšířen o dopolední sedlo pracovního dne. Takto jezdila linka č. 2 (od roku 1991 v uspořádání 1x T3) až do 1. června 2010, kdy byla dočasně zrušena smyčka Červený Vrch.

Silná úspěšná opatření v tramvajové dopravě přinesla úplnou likvidaci vnitroobvodové linky 23 dne 26. března 1991. Od té doby zbyvaly jen dvě, „dvojka“ a „dvacítka“. Tento stav však skončil 29. listopadu 2003, kdy byla linka č. 20 odkloněna z Vítězného náměstí na Barrandov a charakter napaječe ztratila. „Dvojka“ se stala posledním mohykánem.




Ačkoliv snímek pochází z 31. května 2010, tedy z posledního dne provozu smyčky Červený Vrch, tak jejímu zániku nic nenasvědčovalo.

Zdokumentovat s „téjedničkou“ se podařilo i druhou konečnou „dvojky“, tedy Divokou Šárku (24. listopadu 1979).

Po výše uvedeném dočasném zániku smyčky Červený Vrch začala linka 2 nejprve výlukově, pak trvale (1. září 2011) jezdit do Podbavy. V důsledku řady tramvajových výluk se po Praze 6 často pohybovala i místní linka 36, ale pouze v době od 14. února 2011 a jen v trase Špejchar – Divoká Šárka, ji navzdory označení musíme chápat jako linku trvalou. Velký třesk v linkovém vedení ji zlikvidoval 1. září 2012.

„Dvojka“ se na Evropskou, tentokrát až do Divoké Šárky, formálně vrátila 29. června 2013, ale fakticky

k tomu došlo po skončení RTT Evropská dne 2. prosince 2013. V pátek 3. dubna 2015 vyjela naposledy, čímž poslední lokální tramvajová linka po Praze 6 zanikla. Obnova „svě“ smyčky Červený Vrch se tedy nedožila. Pro řidiče (zejména) vozovny Vokovice se jedná o velkou změnu. „Dvojka“ byla některými zbožňována a jinými nenáviděna. Každopádně se ale zapsala do historie jako linka, kam vozovna Vokovice poprvé vypravila 27. června 2005 svůj první vůz T3R.P (ev. č. 8169) a 9. února 2007 svůj první vůz T3R.PLF (ev. č. 8251). 



Vpravdě jepiči byl život linky 32. Dne 27. ledna 1979, pár dní před jejím zrušením, „téjednička“ zachycena u Vozovny Střešovice.

140 let historickým objektivem: Ivo Mahel

Když byl malý, jeho oblíbenou hrou bylo pouštění tenisového míčku žlábkem tramvajové koleje. Pak přišly na řadu modely. Modely různých dopravních prostředků, které zpracovával od prvotních nákresů, přes samotnou kompletaci až po finální úpravy. V roce 1971 se stal členem Kroužku přátel městské hromadné dopravy, díky němuž se mu otevřely další obzory – fotografické a publikační.

Text: **Jana Šejnohová** • Foto: **Petr Hejna a Ivo Mahel**

K dopravě jste měl blízko již od dětských let. Bylo to dáno i prostředím, ve kterém jste vyrůstal?

Asi do jisté míry ano. Co rodinná paměť sahá, tak od chvíle, kdy jsem začal vnímat okolní svět, mě zajímaly prostředky, které jezdily po kolejích. Do mého věku 4,5 roku jsme bydleli na Letné na rohu ulic Na Výšinách a U Sparty, kde bylo manipulační tramvajové obratiště. Když se konala nějaká sportovní akce, motala se tam vždycky spousta tramvají. A to možná byl jeden z impulzů, proč mě dopravní prostředky tak zaujaly.

Zaujaly vás do té míry, že jste začal studovat konstrukci kolejových vozidel na Strojní fakultě ČVUT...

Ano, a coby student jsem jezdil jako průvodčí na tramvajích. To bylo o prázdninách 1972–73. Již v roce 1971 jsem vstoupil do Kroužku přátel městské hromadné dopravy, kde jsem se potkal s lidmi, kteří fotografovali, a tak jsem si řekl, že to taky zkusím...

Jakou první dopravní akci či událost jste fotograficky zachytil?

První větší akcí, na kterou jsem vyrazil, byla velká výluka tramvají v centru



První publikovaná fotografie pochází z roku 1972 z Brna a byla otištěna ve Velké Británii. Honorářem byl autorův výstisk časopisu.

Gorkého náměstí 9. dubna 1972 – když stará tramvaj vykolejila, často se povedlo ji vrátit zpátky během několika minut.

Prahy. Na začátku prosince 1971 se předělávalo kolejové napojení u Muzea, takže bez tramvají zůstalo celé Václavské náměstí a trať k Hlavnímu nádraží. Spousta linek jezdila úplně jinak než normálně. Vzpomínám si, jak jsem spěchal, abych si vyfotil Václavské náměstí bez tramvají. Tehdy mě ještě nenapadlo, že to tak později bude navždycky.

S jakým fotoaparátom jste začal a čím fotíte nyní?

Začínal jsem s bakelitovým fotoaparátem značky Smena a když jsem si v dalším roce vydělal na lepší, koupil jsem si zrcadlovku Zenit, ta mi vydržela hodně dlouho. V současné době mám malý digitální kompak. Něco, co se vejde krásně do kapsy, protože člověk nikdy neví, co zajímavého může cestou potkat.

Vaše propojení s Dopravním podnikem většina čtenářů registruje až v souvislosti s vydáním publikace Tramvaje v České a Slovenské republice. Předpokládám však, že nešlo o první vzájemný kontakt...

Na počátku bylo ještě malinko jiné propojení, protože mezi lidmi, které jsem poznal kvůli svému dalšímu zájmu, modelaření, byl i pan Kysele, jenž se v roce 1975 začal starat o historické vozy Dopravního podniku. V této souvislosti jsem mu se spoustou věcí pomáhal. Co se týče publikační činnosti, hlavní těžiště bylo v tom, že jsem uměl rýsovat. Můj táta byl vysokoškolským pedagogem přes deskriptivní geometrii, takže občas doma rýsoval. Když jsem dělal něco já, stál nade mnou a hlídal. Naučil mě figle, jak už dokončené výkresy ještě dál vyšperkovat, aby byly lepší a ještě lepší. Během sedmdesátých let se pak





na mě postupně začali obracet různí kolegové, abych jim zpracoval určitý výkres nebo schéma. To byly úplné začátky mé práce pro Dopravní podnik...

S rýsováním úzce souvisí i váš další velký koníček, kterým je modelářství. Jak dlouho už se mu věnujete?

Za starých časů měl pomalu každý kluk doma vláček, takže to potkalo i mě. První mašinky jsem dostal na Vánoce před svými šestými narozeninami a byly to modely německých lokomotiv. A protože ne všechny se mi líbily, začal jsem postupně přemýšlet, co upravit, aby se to blížilo tomu, co jezdí u nás. Na svých prvních modelech jsem začal pracovat během vysokoškolských studií v polovině sedmdesátých let. V roce 1983 jsem se stal členem modelářského svazu a zúčastnil jsem se i několika modelářských soutěží. Od roku 1996 pak působím jako instruktor v modelářském kroužku v Domě dětí a mládeže v Praze 6.

S dětmi tedy pracujete bezmála 20 let. Jak staré svěřence máte na starosti?

Do kroužku chodí děti od osmi let, jen výjimečně jsme tam v minulosti měli děti mladší, protože ty mají spíš tendenci si hrát než pracovat. Tu a tam jsme ale narazili na zajímavý talent i mezi šestiletými. Horní věková hranice dána není, což dokazuje i fakt, že moji kolegové instruktoři jsou odchovanci našeho kroužku. Jsou to všechno mladí kluci, tak uvidíme, co se stane, až si založí rodiny a budou mít jiné povinnosti.

Kolik dětí váš kroužek sdružuje, jak funguje a jaký je zájem o členství?

Kolik dětí chodí, to vám úplně přes-

ně nepovím, protože jsme rozdělení na dvě skupiny. Já působím u jedné části a nevím, jak přesně do detailů funguje ta druhá. Dohromady je to ale něco kolem dvaceti dětí. Každý si dělá svoje věci a kromě toho máme velké klubové kolejiště, na kterém ti šikovnější tu a tam mohou něco udělat. Něco předělat, vylepšit, opravit. Kromě toho kroužek jezdí, já už to ale nechávám mladším kolegům, na exkurze a o prázdninách na letní tábor u Jindřichova Hradce. Tam se pak vymýšlejí různé aktivity spojené s úzkokolejkou. Co se týče zájmu o činnost v kroužku jako takovém, je počet plus mínus stejný. Trošku jiné je to ale s přístupem dětí k práci a povinnostem. Dnešní doba spěje k tomu, že děti jsou zvyklé dostat všechno úplně hotové, což je sice

Václavské náměstí 26. května 1972 – v Rústonce čerstvě renovovaná „ponorka“ č. 3062 při přepravě do deponie v Hostivaři.

jedna z cest, ale jde o cestu, která stojí peníze, a ty děti nemají. A pak je druhá cesta, obrnit se trpělivostí a udělat si něco sám, což však bývá někdy problém.

Na úplný závěr nám prozradte, jaký největší model jste kdy vytvořil, a na který ze své kolekce jste nejvíce pyšný?

Z hlediska rozměru je to jeden z exponátů, který se nachází v Muzeu MHD ve Střešovicích. Jde o první vůz elektrické dráhy Královské Vinohrady, který pochází z roku 1897. Pochopitelně se nedochoval, takže v rámci kolekce modelů, které tam jsou vystavené, vznikl už skoro před dvaceti lety požadavek na připravení modelu tohoto vozu, který jsem zrealizoval. Model, na který jsem pyšný, a byl i jinými subjekty kladně hodnocen, je model parní lokomotivy řady 354.1. Na přelomu 80. a 90. let jsem s ním soutěžil a stal se přeborníkem České republiky.

Ivo Mahel (61) vystudoval Strojní fakultu ČVUT a poté bezmála 15 let pracoval u ČSD/ČD. Autorsky se podílel na desítkách publikací (například Zmizelá Praha, Salónní vozy Ringhoffer, Historie městské hromadné dopravy v Praze, atd.) a řadě odborných článků. Jeho fotoarchiv čítá mezi 150 – 200 tisíci snímků a za nejfoto-geničtější dopravní místo v Praze považuje nábreží kapitána Jaroše. Jeho srdeční záležitostí mezi dopravními prostředky je tramvaj „ponorka“ 3062.

Jeden z velkých koníčků Ivo Mahela – umělecký modelářský model železničního modeláře už mnoho let předává jako instruktor kroužku mladé generaci.



Když se řekne kolo-kolejnice

Jedním z dlouhodobých projektů Dopravního podniku je tzv. projekt kolo-kolejnice. Pojďme si nyní zrekapitulovat, jaké byly a jsou jeho hlavní milníky.

Text a foto: **Miroslav Penc**

Tento projekt detailně zkoumá rozhraní (především) mezi dotykovými plochami kol a kolejnic tramvají a z toho vyplývající dopady. Na počátku je vhodné uvést, že mezi kolem a kolejnici dochází k výraznému působení sil, vyplývajícího z pohybu tramvají po kolejovém svršku. Koleje musí přenést svislé statické zatížení z tramvají (až 10 tun na nápravu, tj. 5 tun mezi každým jednotlivým kolem a kolejnici na velmi malé stykové ploše), navýšené o zatížení dynamické, a současně musí v obloucích přenášet kolmou silovou složku, odpovídající příčným silám, vznikajícím při průjezdu vozidla obloukem. Koleje musí být schopné takové zatížení unést a současně mají být schopné vést (co nejklidněji) tramvajové vozidlo. Vodicí funkci zajišťuje především okolek tramvajového kola, jehož velikost a tvar má významný vliv na namáhání kontaktu mezi kolem a kolejnici. Platí, že čím větší prvek přenáší dané zatížení, tím menší je namáhání materiálu, ze kterého je tento prvek vyroben.

Dopravní podnik čelil od poloviny 90. let novým výzvám. Na nově



Nahore: V letech 2006 a 2010 proběhla videoanalýza vztahu kolo-kolejnice. Foto z listopadu 2006 dokumentuje osazení záznamových kamer na podvozku vozu ev. č. 7266.

zprovozněné trati Braník – Modřany (od května 1995) jezdily tramvaje velmi neklidně, a to paradoxně kvůli nadstandardní kvalitě geometrie kolejí. Nejméně klidně pak na této trati jezdily tehdy nově dodávané vozy T6. Velmi často se zde měnily kolejnice (podrobněji viz srovnávací

tabulka s tratí do Řep, která byla krátce po rekonstrukci v r. 2010 „ostře sledována“). Tak, jak se zvyšoval průměrný věk tramvajových tratí a křižovatek, masivně rekonstruovaných v 80. letech, rostl počet míst s nestandardním způsobem opotřebení.



Vlevo: Snímek poškození tehdy jedenáctileté kolejové konstrukce Strassmayerovo nám. (2001). Současná konstrukce z r. 2001 takové poškození nevykazuje.

Dole: Nesprávné rozhraní poškozovalo nejvíce nová kola a kolejové konstrukce. Na snímku z r. 2004 je srdcovka po necelých pěti měsících provozu.



Poznatky, získané v letech 1998 – 2007 v Praze u jiných dopravních podniků v ČR a v zahraničí i úspěšná úprava jízdního obrysu kol v metru, vedly v roce 2007 k rozhodnutí o revizi stávajícího jízdního obrysu VM. **Ve svém posudku doc. Zelenka z Univerzity Pardubice mj. konstatoval následující:**

- úhel sklonu okolku 75° je příliš strmý,
- vzniká dvoubodový kontakt s velkými rozdíly obvodových rychlostí, to vede k velkému opotřebení kola i kolejnice,
- opotřebením kola se strmost okolku ještě zvyšuje až k 90°.

Následně byl doc. Zelenka požádán o vypracování návrhu nového jízdního obrysu kola, který bude tvarově lépe vyhovovat. Nový jízdní obrys měl reagovat na zjištění v posudku stávajícího rozhraní kolo-kolejnice a také zabezpečit korektní jízdu kol přes kolejová křížení s mělkým žlábkem. To vedlo ke zvýšení minimální výšky okolku. Jednotka Dopravní cesta Tramvaje požadovala, aby nově navržený jízdní obrys kola umožnil svým tvarem užívání jiných žlábkových kolejnic, než jen profilu NT1, a také podstatně levnějších širokopatných kolejnic.

Průnikem těchto požadavků se stal nově navržený jízdní obrys PR-1, který byl podroben rozsáhlým zkouškám na všech tehdy užívaných typech tramvají. Po ukončení zkušebního provozu provedlo pracoviště VÚKV oponentní posouzení nového jízdního obrysu, které si vyžádal Drážní úřad. Ten na základě předložených dokumentů schválil užívání tohoto jízdního obrysu.

Protože obrys PR-1 užívá jiné rozkoly (vnitřní vzdálenost mezi koly jedné nápravy), je možné jej zavádět jen při výměně kol za nová. Proto jednotka Správa vozidel Tramvaje přišla s ideou upraveného stávajícího obrysu VM na tzv. VM-U13, který bylo možné zavádět i při obnově profilu kol soustružením.

Projekt kolo-kolejnice se nevyhnul ani starým dvounápravovým tramvajím. Analýza těchto vozů vyústila v návrh nového válcového jízdního obrysu, označeného jako PR-1 HT R12. Jeho zkušební provoz byl povolen Drážním úřadem 5. 2. 2015.

Ke změnám došlo rovněž v oblasti kolejnic. Aby lépe ko-

respondovaly s novým jízdním obrysem, byly původní kolejnice NT1 s poloměrem zaoblení hlavy 6mm v r. 2009 inovovány na model NT1r10, místo blokové kolejnice B1 se na tratích s velkoplošnými panely BKV od r. 2011 vkládají kolejnice B3. Před pěti lety byl zahájen provoz na rekonstruované tramvajové trati na Lehovce, kde byla, po mnoha letech, použita opět širokopatná kolejnice. Nové rozhraní umožňuje klidnější a tišší chod tramvají (zejména při užití kolejnic 49E1), zvyšuje bezpečnost provozu a snižuje kontaktní namáhání mezi kolem a kolejnicí. Zlepšil se stav kolejových konstrukcí, navzdory růstu jejich průměrného stáří.

V současné době je více než 700 tramvají vybaveno jízdním obrysem PR-1, zbývající provozní vozy užívají jízdní obrys VM-U13. Významným budoucím milníkem je užívání pouze jízdního obrysu PR-1, který ukončí přechodné období, v němž se užívají obrysy kol s různým rozkolem. Poté nastane správný čas na vyhodnocení celého procesu a na případné detailní korekce obrysu PR-1. Nejinak se postupovalo v ostatních případech změn jízdního obrysu kol v České republice i v zahraničí. 🚲



Kola v tomto stavu již také nepotkáte.

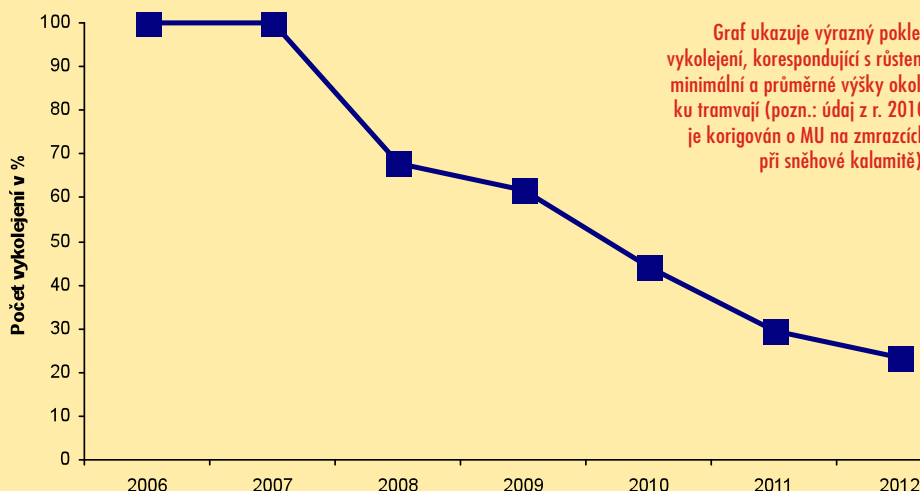
Související aktivity projektu kolo-kolejnice

- videoanalýza vztahu kolo-kolejnice (2006, 2010)
- instalace automatické měřicí ústředny do vozovny Pančrác (2009)
- prověření možnosti užití širších obrůč kol (2010-2011)
- instalace nového podúrovňového soustruhu ve vozovně Hloubětín (2012)

Srovnání prvních let provozu nové TT Braník – Modřany (1995–1999) a rekonstruované TT Klamovka – Sídliště Řepy (2010–2014)

	Braník – Modřany	Klamovka – Sídliště Řepy
délka úseku	6,2km	6,0km
min. poloměr oblouku	160m (na estakádě 110m)	100m (odb. Makovského 60m)
použité kolejnice	NT1, B1	49E1, NT1r10
výměna kolejnic (1.–3. rok provozu)	900m	–
výměna kolejnic (4. rok provozu)	2200m	280m

Graf počtu vykolejení tramvají v letech 2006 – 2012



DO PODZEMÍ S KYSLÍKEM

Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku na konci února 2015 dokončil strategickou obměnu kyslíkových dýchacích přístrojů za nový typ – Dräger BG 4.

Text a foto: Michal Brunner

Klasické dýchací přístroje jsou již po několik desetiletí neodmyslitelnou součástí ochranné výstroje hasičů při požárech, únicích nebezpečných látek a dalších situacích s předpokladem výskytu toxické atmosféry nebo nedostatku kyslíku. Při zásazích na povrchu nebo v nadzemních objektech jsou nejčastěji používány dýchací přístroje vzduchové. Moderní vzduchový přístroj je vybaven odlehčenou kompozitní tlakovou lahví o vnitřním objemu 6 až 9 litrů, což při naplnění stlačeným vzduchem na jmenovitý tlak 300 bar představuje ochrannou dobu 30 až 45 minut.

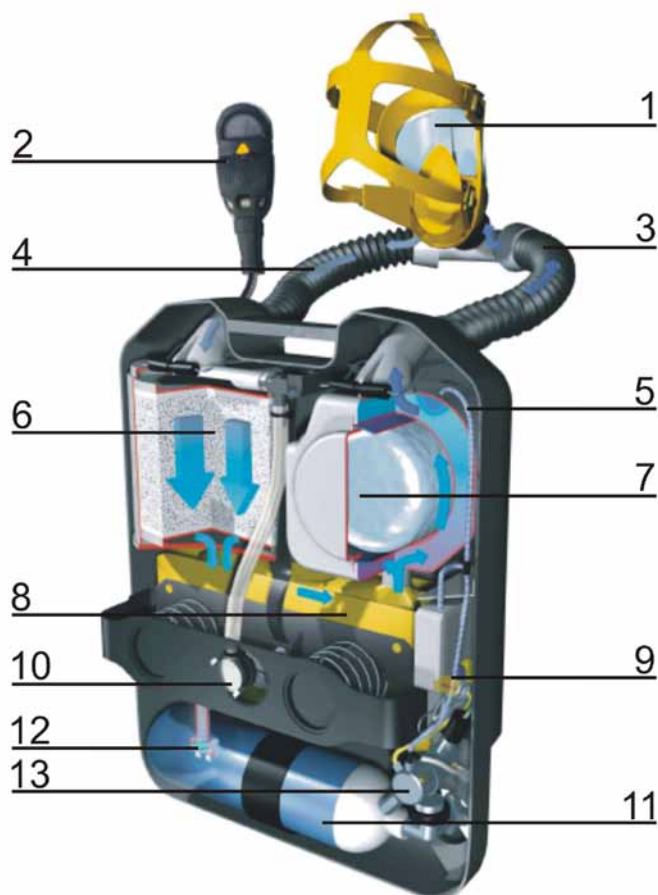
Pro většinu hasičských zásahů na povrchu jsou ochranné doby vzduchových přístrojů dostačující. Problém může nastat při zásahu ve složitých podzemních prostorách, kde je zpravidla velká vzdálenost, někdy v řádu až stovek metrů, mezi nástupním prostorem hasičských jednotek a vlastním místem zásahu. Zde se předpokládá doba nepřetržitého pobytu hasičů v nedýchatel-



se vydechované vzdušiny bohaté na kyslík odvádějí výdechovou hadicí do pohlcovače oxidu uhličitého a po chemickém vyvázání CO₂ pokračují do dýchacího vaku a znovu do nádechové hadice. Tento proces se v uzavřeném dýchacím okruhu cyklicky opakuje s každým výdechem a nádechem. Zároveň se do dýchané směsi kontinuálně doplňuje malé množství kyslíku z lahve. Výše popsaným procesem regenerace dýchaného kyslíku je zajištěna ochranná doba až 4 hodiny, ačkoli zdrojem dýchacího média je jen malá ocelová láhev o vnitřním objemu 2 litry a tlaku 200 bar.

HZS Dopravního podniku měl kyslíkové dýchací přístroje, konkrétně typ Dräger BG 174, ve výzbroji již od svého založení v roce 1973. Německý přístroj BG 174 tehdy představoval absolutní technickou špičku a patřil k nejrozšířenějším kyslíkovým přístrojům ve výbavě báňských záchranných služeb i hasičských sborů na světě. Technická dokonalost přístrojů BG 174 však byla vykoupena složitou konstrukcí s množstvím unikátních náhradních dílů, které musely být vyráběny s hodinářskou přesností z ušlechtilých kovů. Proto se výrobce, firma Dräger se sídlem v severoněmeckém Lübecku, rozhodl v 90. letech 20. století koncepci kyslíkového přístroje radikálně přeprocovat, s důrazem na zjednodušení konstrukce přístroje a zvýšení komfortu uživatele. Tak spatřil světlo světa kyslíkový dýchací přístroj BG 4.

Přístroje nové generace se na první pohled mohou jevit jako velmi objemné a nemotorné. Ergonomické



ném prostředí přesahující jednu hodinu a standardní vzduchové přístroje by zde neposkytovaly dostatečnou ochranu. Proto musejí být nasazeny dýchací přístroje speciální – s uzavřeným dýchacím okruhem a kyslíkovou náplní.

Proč právě s kyslíkem? Protože člověk, vdechující čistý kyslík, vydechuje opět téměř čistý kyslík, jen s několika procenty oxidu uhličitého.

V kyslíkovém dýchacím přístroji

Legenda ke schématu:

1. Panoramatická maska
2. Elektronický manometr
3. Nádechová hadice
4. Výdechová hadice
5. Přívod stálé dávky kyslíku
6. Jednorázový pohlcovač CO₂
7. Chladič vzdušín
8. Dýchací vak
9. Elektronický snímač tlaku
10. Přetlakový ventil
11. Láhev s kyslíkem
12. Výpust' kondenzátu
13. Redukční ventil






tvarování závodné části přístroje spolu s komfortním upínacím postrojem a optimální polohou těžiště však zajišťují, že hasič s přístrojem na zádech jsou doslova „jedno tělo“ a přístroj vyčnívá do prostoru méně než některé dýchací přístroje vzduchové. Dýchací hadice jsou vedeny přes ramena tak, aby krční páteř uživatele byla namáhána co nejméně a zátěž působila symetricky. Veškeré dýchací hadice, nátrubky a směrové ventily mají zvětšený průřez, aby dýchací odpory byly minimální. **Novinkou v koncepci přístroje je chladič, který zpomaluje nárůst teploty regenerovaných vzdušín.** Chladič obsahuje uzavřenou chladicí patronu, jejíž náplň taje při teplotách nad 30 °C, a odebírá tak teplo ze vzdušín. Po zásahu stačí nechat patronu vychladnout při teplotě pod 20 °C a je opět připravena k použití.

S vývojem nové dýchací techniky výrobce pochopitelně utlumil výrobu náhradních dílů a spotřebního materiálu pro předchozí generace kyslíkových přístrojů a již kolem roku 2007 bylo zřejmé, že ani HZS DP se nevyhne postupné obměně dýchací tech-

V KYSLÍKOVÉM DÝCHACÍM PŘÍSTROJI SE VYDECHOVANÉ VZDUŠINY BOHATÉ NA KYSLÍK ODVÁDĚJÍ VÝDECHOVOU HADICÍ DO Pohlčovače oxidu uhličitého a po chemickém vyvázání CO₂ pokračují do dýchacího vaku a znovu do nádechové hadice. Zároveň se do dýchané směsi kontinuálně doplňuje malé množství kyslíku z lahve.

ny. **V období 2008 – 2014 bylo v rámci investičních akcí postupně nakoupeno 60 ks nových přístrojů BG 4, tedy po 20ks pro každou ze tří požárních stanic.** Spolu s nákupem nových přístrojů byly přizpůsobeny úložné prostory požárních automobilů, řešila se logistika jednorázových pohlčovačů CO₂ a ze strany výrobce bylo zajištěno odborné školení pro hasiče – techniky chemické služby, kteří provádějí provozní údržbu a kontroly dýchací techniky. Největším úkolem však bylo praktické školení všech 124 směnových hasičů HZS DP v uživatelské obsluze přístrojů BG 4. Na tomto místě je třeba vyslovit poděkování technikovi chemické služby Lukáši Zapletalovi, který hasiče systematicky a kvalitně proškolil. Jako pilotní projekt byly přístroje za-

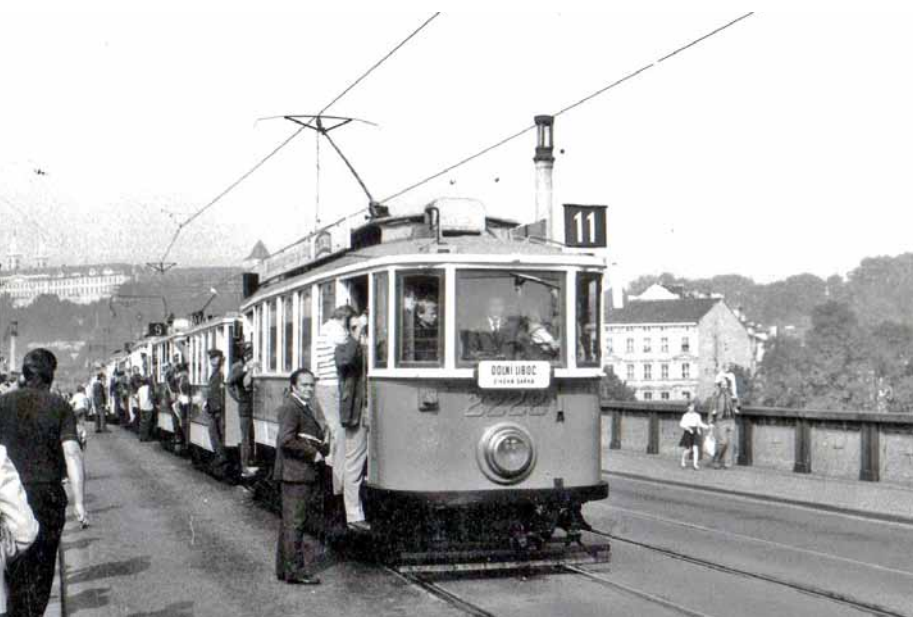
vedeny do trvalé pohotovosti v polovině roku 2014 na požární stanici Kačerov a na konci února 2015 následovaly požární stanice Hostivař a Zličín.

Přezbrojením na kyslíkové dýchací přístroje BG 4 v počtu 60ks se HZS DP stal nejmoderněji a nejlépe vybaveným záchranným sborem pro zásahy v podzemí v České republice. Uvážíme-li rozlehlost prostor metra a možná rizika, včetně teroristických činů, je tato vysoká úroveň připravenosti zcela adekvátní. S výpomocí našich podnikových hasičů s kyslíkovými přístroji je samozřejmě počítáno v rámci integrovaného záchranného systému při řešení složitých mimořádných událostí i mimo DPP, například v pražských silničních tunelech. 

Jak jsem slavil a fotografoval dopravácká výročí

Letošní jubileum, 140. narozeniny pražských tramvají, mne donutilo k zamyšlení. A snad k tomu přispěl i článek v lednovém DP kontaktu, kde Jaroslava Hussarová, bývalá fotografka naší firmy, vzpomínala na to, jak fotografovala na černobílé negativní filmy o rozměru 6 x 6 centimetrů a používala asi ten nejlepší fotoaparát, který se dal v druhé polovině minulého století sehnat, východoněmecký Pentacon Six.

Text a foto: **Aleš Karlovský**



Čelo tramvajového průvodu na Čechově mostě, září 1985, Praktica-Mat, Fomapan F21.

jsem v Praze marně sháněl negativní černobílý kinofilm. I to byla realita roku 1989.

Doba svobody s sebou přinesla novou kvalitu. A v roce 1995 slavila pražská MHD již 120. výročí. K novinkám patřily tramvaje T6A5, které několik dní před prezentací opustily brány moderního závodu ve Zličíně. Slavnostní dopoledne 15. září pokazilo deštivé počasí, ale tradiční konvoj se i tak povedl. Fotografie nejsou kolorované, fotografoval jsem na Kodak 200 ASA kamerou Olympus IS2000.

O 4 roky později se slavilo i v Plzni a jako horká novinka jezdila západočeskou metropolí i Astra – tramvaj Š03T. Samozřejmě že nechyběla ani stará „Primátorka“ 18 a „Té jednička“ 121.

A že lze oslavovat i s trolejbusy, dokázali v červnu 1999 kolegové v Ústí nad Labem. Domácí reprezentanty doplnili i trolejbusy z Teplic a pražských Střešovic, liberecká „Bowera“ (ta stála na Mírovém náměstí na 20 metrech kolejí). Ale největší paráda se odehrávala v autobusových garážích – do severočeské metropole se sjely autobusy z Německa,

Píše se září 1985 a Praha slaví sto desáté narozeniny svých tramvají. Tradiční Den pražských dopraváků se ten den rozrůstá o konvoj historických tramvají. A nadšené Pražany, kteří tentokrát zapomínají reptat na to, že některá tramvaj zrovna nejede podle jízdního řádu, čeká na Čechově mostě špalír historických vozů. Na konečné u Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (samozřejmě, že to je dnešní Výstaviště) je přichystána výstava tramvají a kromě historie se prezentují i modernizace vozů T3 a pracovní vůz 5550. Fotografoval jsem aparátem Praktica-Mat a použitý materiál byl Fomapan F21.

Září 1988 má opět jinou atmosféru. Předposlední Den pražských dopraváků se přesunuje na pražskou Štvanici a na stísněné ploše okolo tenisových kurtů naposled přijíždějí taxíky a vozy Pragocarar. Tramvaje – babičky jely odpoledne z vozovny Strašnice do depa ve Vokovicích a průjezd okolo stanic metra Strašnická a Hradčanská jsem zachytil Ljubitelem 2, negativním materiálem byl znovu svitkový Fomapan F21.

Období leden 1989 až listopad 1993 bylo z pohledu fotografa ve znamení černobílých materiálů Orwo, Fomapan a Svema a dvou fotoaparátů Zenit fotopuška. První kamera mi vcelku spolehlivě posloužila před 26 roky v Olomouci, Zlíně, Brně a Jihlavě, ale ten druhý přístroj se mi pod kůži vryl svou naprostou nespolehlivostí. A ještě jedna vzpomínka – v třetím týdnu září roku 1989

Konečná na Výstavišti, září 1995, Olympus IS2000, Kodak 200 ASA.





Rakouska, Velké Británie a Švédsko, středem obdivu byly nejen historické vozy, ale i moderní autobusy z Chemnitz. Je jen škoda, že se nepovedlo do Ústí dojet s historickým trolejbusem z Lucemburska.

O rok později jsem se poprvé vyjel podívat do Vídně. Tehdejší Tramway-Tag se konal i v depu metra Erdberg a bylo se na co dívat. Nejnovější vozy typu Siemens V, posunovací lokomotiva a kolejový brus, ale také třeba silák, který se rozhodl, že zastoupí lokotraktor a dokáže, že posun je jen otázkou vůle a silných nohou, rukou a svalů. Vídeňští ukázali vše, na výstavě byly k vidění dopravní kuriozity pro fanoušky, děti si mohly zaskákat v nafukovacím hradu a v provozu byla i modelová kolejiště.


Rok 2005 pro mne znamenal přechod z filmu na digitál. A opět Tramway-Tag ve Vídni, tentokrát ve vozovně tramvají. Kromě již výše

zmiňovaných atrakcí bylo slyšet i dopraváckou kutáčku ve fialovém (firmaní barva Wiener-Linien). A opět – konvoj historických tramvají, modelová kolejiště a fandovská burza. Zář 2005 se nemohlo nést v jiném duchu, než oslav 130 let tramvají v Praze. Tady se rád zastavím u dokonalé spolupráce s Policií České republiky, která na několik desítek minut uzavřela nábreží a nás fotografy tak nerušila nejen auta, ale ani nefotografující „zevlouni“. Policijti, díky.

O čtyři roky později a opět Brno. 140 let služeb znamenalo znovu konvoje, tentokrát zpestřené zábavou na náměstí Svobody – tramvaje, autobusy, trolejbusy, pomocná vozidla a lidová veselice, kromě vozidel MHD centrem města projeli i veteráni – osobní a nákladní auta a za mocného zvonění rovněž cyklisté na starých velocipédech. A to nejlepší nakonec. Odpoledne se mezi fotografy

rozneslo, že parní tramvaj Karolinka pojedje přes Mendlovo náměstí. Se zatajeným dechem pozorujeme dvě dopravácké Fabie a policejní Felicii, jak se se zapnutými majáčky postaví do křižovatky. Záhy chápeme – parní kráska supí do kopce, blikající modré majáčky jí dávají volný průjezd křižovatkou a nám jen sotva opakovatelnou možnost vyfotit parní tramvaj bez lidí a aut.

Následuje další výlet za hranice. Strašně rád bych vyprávění rozšířil o návštěvu francouzského Toulouse a exkurzi do zázemí automatického metra. Ale to, že jsem se o dni otevřených dveří dozvěděl na poslední chvíli, mi v září 2010 znemožnilo, abych si požádal o povolení k fotografování.

Snad mi všichni odpustí, že jsem nevzpomněl na každoroční Pardubice, oslavu DP v Hradci Králové a ani sté narozeniny tramvají v Liberci (srpen 1997) a Jablonci nad Nisou (únor 2000), nebo opravdu krásné padesátiny trolejbusů v Mariánských Lázních v závěru července 2002. A jaké bude letošní září? Povede se nebo se bude opakovat periodické střídání pěkného a osklivého počasí? Nechám se překvapit. 

ŠM 11, září 2005.

Vlevo dole: Parní tramvaj Karolinka, Brno, 2009.

Vpravo: Čechův most, září 1995.

Vpravo dole: Den pražských dopraváků, září 1988, Ljubitel 2, Fomapan F21.



Pojem: Páteřní autobusové linky

Autobusové koridory, Metrobusy, Quality Bus, Fastrack, Schnell Bus, BHLS – to vše jsou různé názvy shodného řešení tzv. páteřních autobusových linek, které představuje evropskou reakci na úspěch systémů Bus Rapid Transit v Latinské Americe a Asii.

Text: **Jan Barchánek** • Foto: **Jan Spousta a autor**



Kolébku evropských Metrobusů je německý Hamburk.

tobusových linek výhodně používán zejména v tangenciálních směrech s pozitivním efektem na odlehčení přetížených uzlů v centrech měst.

PLÁNOVÁNÍ AUTOBUSOVÉ SÍTĚ

I pro koncept hierarchizace sítě platí základní princip plánování linkového vedení a dimenzování kapacit podle přepravních a směrových průzkumů. Zejména u páteřních linek jako nejvyšší úrovně autobusového systému je nutné dobře zvážit možné synergické efekty díky slučování více funkcí v různých úsecích linky (tranzitní funkce či lokální obsluha), které mohou částečně vyrovnat úsekové i časové výkyvy poptávky, oproti rizikům nižší spolehlivosti a efektivnosti při nadměrném prodlužování linky.

Atraktivnost páteřní linky vychází jednoznačně z kombinace nabízeného intervalu a dostatečné kapacity. Páteřní linky však nejsou zdaleka jen doménou velkokapacitních vozidel. Při výběru vozidel je nutné přihlídnout také k ekonomice provozu. Při významných výkyvech poptávky mezi špičkou

Koncept páteřních autobusových linek vznikl v západní Evropě, a to zejména v místech, kde chyběla nebo byla zrušena městská kolejová doprava. Autobusové systémy zde sice zajišťovaly různé přepravní potřeby, nebyly však dostatečně konkurenceschopné vůči individuální dopravě, a to nejen z hlediska dostupnosti a spolehlivosti, ale do značné míry i velmi komplikovaným linkovým vedením.

Základním principem tzv. koncepce autobusových systémů s vyšší kvalitou poskytovaných služeb (BHLS) je hierarchizace autobusové sítě. **Základem sítě jsou páteřní linky, které zajišťují klíčové přepravní vztahy a spojují místa s významnou poptávkou cestujících** (obvykle se jedná o terminály nadřazené kolejové dopravě). Druhou úrovní systému jsou běžné linky, jejichž úkolem je plošná obsluha území, zejména obytných oblastí. Doplňkovou roli hrají krátké lokální linky, často obsluhované malokapacitními vozidly, v místech s omezenou průjezdností

(historická centra) či nízkou poptávkou (okrajové oblasti sítě).

Hlavním důvodem pro zavedení páteřních linek bylo zvýšení atraktivity veřejné dopravy pro občasné uživatele pomocí kombinace více různých faktorů:

- krátký interval
- dostatečná kapacita
- vyšší cestovní rychlost
- přesnost a spolehlivost
- přehlednění a zjednodušení sítě
- zjednodušení přestupních vazeb
- on-line informování cestujících
- vyšší komfort na zastávkách i ve vozidlech

Ve městech s chybějící nebo omezenou kolejovou infrastrukturou pomohly páteřní linky výrazným způsobem zatraktivnit veřejnou dopravu v klíčových radiálních směrech, v některých případech dokonce díky nárůstu počtu cestujících připravily půdu pro návrat kolejového systému. Odlišným případem jsou města s rozvinutou infrastrukturou železnice a městské kolejové dopravy, kde může být systém páteřních au-

Společná tramvajová a autobusová zastávka v Oberhausenu.





a sedlem může u větších vozidel docházet k nutnosti značného prodlužování sedlového intervalu, což má značně negativní vliv na atraktivitu linky a její nižší využívání v těchto obdobích. Právě sedlová období jsou z pohledu konkurence individuální dopravou značně riziková vzhledem k obvykle lepší průjezdnosti komunikací a pro efektivní systém veřejné dopravy jim musí být věnována dostatečná pozornost.

PREFERENCE JE NUTNOU PODMÍNKOU

Základním problémem dopravy ve městech je nedostatečná kapacita klíčových komunikačních uzlů. Zajištění plynulého průjezdu pro všechny stávající (natož potenciální) uživatele komunikací není technicky řešitelné. **Klíčové je však zajištění preferenčních opatření právě pro páteřní linky veřejné dopravy, které zajišťují vysoké přepravní výkony.** Zkušenosti ukazují, že v městském provozu není nutné páteřní linky segregovat v celé trase, ale postačuje řešení klíčových úseků, zejména před významnými křižovatkami. Realizace preferenčních opatření je však základní podmínkou pro úspěšné provozování systému dlouhých páteřních linek, neboť přímo ovlivňuje jak spolehlivost, tak i provozní ekonomiku systému.

Hierarchizace autobusové dopravy může významným způsobem zvýšit přehlednost sítě a přivést do autobusů i občasné cestující, které složitý systém různých linek často odrazuje. I zde je však nutné zohlednit více faktorů, včetně pohledu cestujících. **Zahraníční zkušenosti ukazují jako výhodnější upřednostnit raději jednodušší a pro cestující více pochopitelný systém menšího počtu páteřních linek,** které spojují významné přestupní uzly, než

směšování linek tangenciálních s linkami lokální obsluhy a vytvoření sice řídkší, ale stále ještě dosti složité sítě velkého počtu páteřních linek.

Zvýšení přehlednosti sítě může být řešeno také rozumným snižováním počtu linek a zaváděním různých variant tras dle variací poptávky. Zásadní podmínkou takového řešení je však vysoká úroveň preference a spolehlivosti provozu na příslušné lince. V opačném případě pak dochází v reálném provozu k situacím, kdy spoj kratší varianty jede opožděně v časové poloze spoje delší varianty (a cestující si oprávněně stěžují, že dle jízdního řádu má spoj dojet až na vzdálenější konečnou), případně se spoje v opačném směru již ve východí zastávce kratší varianty sjíždějí (delší spoj už přijíždí se zpožděním).

PŘESTUPNÍ VAZBY A INFORMOVÁNÍ


Negativním průvodním efektem hierarchizace je částečné omezení směrové nabídky a zvýšení počtu přestupů. Při optimálním plánování a respektování přepravních proudů však může upravený systém nabídnout pro většinu cestujících častější spojení, i když s nutností přestupů. Právě v této souvislosti **je nezbytně nutné při zavádění páteřních linek řešit přestupy, a to jak z hlediska prostorového, tak i časového.** Prostorové úpravy musí spočívat zaprvé ve zkracování přestupní vzdálenosti a zadruhé v zajištění dostatečné délky zastávkového prostoru (např. při změně typu vozidla na lince) i dostatečné šířky nástupiště. Časová koordinace přestupů by měla zohledňovat nejen ideální návaznost či proklad mezi linkami, ale také respektovat provozní situaci a možná zpoždění na trasách linek. Rozhodně však nelze časovou koordinaci při plánování jízdních řádů nahradit povinným čekáním v kaž-

Systém Fastrack zajišťuje základní obsluhu rozvojového území anglického hrabství Kent.

dém přestupním uzlu, neboť i drobná nepravidelnost by se geometrickou řadou přenášela do celé sítě.

Systém páteřních linek a jeho vyšší využívání může být významně podpořeno také informačními a marketingovými nástroji. **Ve většině zahraničních systémů je právě u páteřních linek již standardem informování o odjezdech v reálném čase** (stále častěji formou aplikací v mobilních komunikačních zařízeních), včetně zajištění operativních informací při mimořádných událostech a změnách provozu. Základním marketingovým nástrojem je zdůraznění autobusových páteřních linek v mapách a schématech nadřazeného kolejového systému. Doplnující formou může být úprava označování linek (nejčastěji samostatnou číselnou řadou, případně alfanumericky), v některých případech jsou dokonce vozidla odlišena vnějším vzhledem. I zde je však nutné zohlednit přínosy pro cestující a náklady na řešení a jeho udržování (např. samostatné zálohové vozy jen pro páteřní linky).

Zkušenosti z provozování systémů autobusových páteřních linek v řadě evropských měst ukazují pozitivní efekt z hlediska nárůstu počtu cestujících i zvyšování jejich spokojenosti.

Zavedení plnohodnotného systému je však organizačně a časově náročné a úspěšnost systému silně závisí na míře splnění jednotlivých výše uvedených klíčových provozních a technických podmínek. I systém pražských metrobuses tak zcela jistě čeká ještě řada změn a úprav, než se bude moci plně srovnávat se svými západoevropskými vzory. 

Páteřní trolejbusová linka 31 ve švýcarském Curychu.



Tramvaj v historické části Sevilly

Původní tramvajová síť ve španělské Seville byla zrušena jako ve většině měst světa před či po druhé světové válce. V malé uličce za slavnou katedrálou Panny Marie stále najdeme zbytek původních kolejí. Právě pár metrů odtud se tramvaje dočkaly své renesance, byť zatím v malé síti a spíše v ukázkové podobě.

Text a foto: **Přemysl Kudrna**



V první polovině 20. století měla Sevilla zavedenou síť tramvají, pak ji nahradila rozsáhlá síť autobusů. Nicméně, v 21. století se ukázal tento způsob dopravy na centrálních oblastech méně efektivní vzhledem k vysokému počtu turistů. Proto vznikla myšlenka na znovuzrození sevillské tramvaje. A ta vyjela do ulic 28. října 2007, ale už dva dny poté však jedna z pěti zakoupených souprav v ranních hodinách vykolejila. Naštěstí ale nevezla žádné cestující.

Tramvajová linka byla 15. dubna 2011 prodloužena o 885 metrů do čtvrti San Bernardo, tedy na celkových 2,2km s pěti stanicemi, a umožňuje tak spojení s metrem. Trať začíná „šturcem“ v samém srdci

Náměstí Plaza de España v Seville.

města na náměstí Plaza Nueva, kde je stejnojmenná výchozí zastávka s bočními nástupišti (trať je tu dvoukolejná). Pokračování vede na hlavní třídu Avenida de la Constitución přímo u katedrály s hrobkou Kryštofa Kolumba. V jejím okolí je trať kousek jednokolejná a dále pokračuje dvoukolejně přes zastávku Archivo de Indias s ostrovním nástupištem. Další zastávka Puerta Jerez je hned za rohem na ulici Calle San Fernando a pak už následuje průjezd impozantním kruhovým objezdem (absolutní preference tramvají je zde samozřejmostí) na uzel Prado San Sebastian, kde končí velké množství autobusových linek. Trať dále vede po Avenida de Carlos V do konečné stanice San Bernardo, kde je možnost přestupu na příměstské vlaky. Kousek od této stanice je jedna z nejhezčích památek andalusské metropole, a to překrásné náměstí Plaza de España.

Tramvaj Urbos 3 jedoucí v úseku bez trolejového vedení.

Pro provoz slouží 5 pětičlánkových plně nízkopodlažních tramvají Urbos 3, což plně postačuje na celodenní 5 – 7minutový interval, neboť samotná cesta z konečné na konečnou trvá cca 10 minut. Vyrobila je firma CAF a montují se v hlavním závodě v Zaragoze. Jsou široké 2,65m a dlouhé 32,9m. Podlaha je 350mm nad tratí po celé délce tramvaje, většina skříně vozidla je z lehké hliníkové slitiny, doplněna vysoce pevnou uhlíkovou ocelí a kompozitními materiály. Rychlost tramvaje je omezena po celé trase na maximální rychlost 20 km/h. Tyto plně klimatizované tramvaje (což je důležité, protože v Seville dosahují teploty až 45 °C) mají 275 míst pro cestující. Linku provozuje městský

dopravce TUSSAM (Transportes urbanos de Sevilla) pod označením „Metrocentro“ nebo T1, i když se o žádné metro nejedná.

Od roku 2011 byl provoz podél katedrály zaveden bez trolejového vedení. Tramvaje mají systém rychlého nabíjení ACR (Rapid Charge Accumulator), který byl vyvinut a patentován baskickou společností CAF. Při plném nabití mohou jet tramvaje až do vzdálenosti 1,4km. Palubní systém ACR pracuje na bázi použití superkondenzátorů – elektrochemických dvojvrstevných kondenzátorů. Superkondenzátory v kombinaci s elektromotorem nabízejí podstatně vyšší výkon na jednotku hmotnosti než napájení akumulátory, i když jen po krátkou dobu. Mohou být nabití i za několik sekund a stejně tak dodají výkon třeba jen několik sekund. Mají nízký vnitřní odpor, nízké ztráty při ukládání energie, vysoké nabíjecí i vybíjecí proudy a vysokou životnost (až 100 000 cyklů nabíjení a vybíjení).

Páteří místní dopravy je zdejší jediná linka metra otevřená 2. dubna roku 2009. Je dlouhá 18,2km a má 22 stanic (z toho jen 11 je v podzemí), přičemž kříží město a také jej spojuje s předměstskými oblastmi. Podzemka se vyznačuje prudkými zatáčkami i stoupáním. Ve stanicích před pádem do kolejíště brání skleněné stěny na okrajích nástupišť. V nich je řada dveří, které se otevrou spolu s dveřmi vlaku. Většina městských autobusových linek vede z centra do čtvrtí na okraji, některé však zájždějí i do historického centra a prolétají se úzkými uličkami. Setkáme se zde i s několika okružními linkami.



Letem (exotickým) dopravním světem

Letošní zima už skončila a je čas popřemýšlet nejen nad letní dovolenou. V naší rubrice se tentokrát podíváme na fungování veřejné hromadné dopravy v exotických destinacích – tak trochu jiná MHD je k dispozici obyvatelům i návštěvníkům na Seychelách. To na Mauriciu plánují výstavbu lehké železnice a například na Havaji je v plném proudu budování moderního metra.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**

JÍZDNÍ ŘÁDY NA SEYCHELÁCH NEHLEDEJTE

Seychelská republika se rozkládá jižně od rovníku na 115 malých ostrovech, rozestých v několika skupinách na ploše zhruba 1100 krát 800 km severovýchodně od Madagaskaru. Obydleno je 33 ostrovů, přičemž většina obyvatelstva se soustřeďuje na největším ostrově Mahé, kde leží i hlavní město Victoria. Na ostrovech Mahé a Praslin se můžete svést veřejnou autobusovou dopravou. Na největším ostrově jezdí autobusy v půlhodinových intervalech. Na některá místa jezdí autobusy i pozdě večer, ale obvykle od 6 do 19 hod. I na dalších dvou ostrovech jsou v provozu autobusy, ale jízdní řády tady nenajdete. Pokud chcete nastoupit se zavazadlem, je to problém, vozy bývají hodně přeplněné. Zastávky jsou vyznačené na vozovce a vozy nezastaví automaticky, ale na zamávání. Když chcete na zastávce vystoupit, musíte hlasitě volat na řidiče. Ať jedete kamkoliv, za jízdu zaplatíte 3 rupie (cca 5,50 Kč).



MAURICIUS: RÁJ NA ZEMI I CO SE TÝKÁ DOPRAVY?

(Metro Report 4/2014)

Na ostrově Mauricius připravuje vláda pravděpodobně nejdražší a nejrozsáhlejší projekt v infrastruktuře za dobu jeho existence. Tento ostrov o rozloze 1865 km² leží v Indickém oceánu asi 900 km východně od Madagaskaru. Milovníky nádherných pláží a přírody je nazýván rájem na zemi, pro mnohé zamilované je vysněným místem pro svatbu, pro filatelisty synonymem Modrého Mauricia – nejslavnější a jedné z nejcennějších známek na světě. Hromadnou dopravu na ostrově zajišťují především autobusy doplňované taxíky a minibusy cestovních kancelářů. Jízdní



řády neexistují, v obecném povědomí je pouze čas, od kdy do kdy autobusy jezdí během dne. S rozvojem ekonomiky narůstá také počet automobilů místních obyvatel. V době dopravní špičky však vznikají kongesce v hlavním městě Port Louis a jeho okolí. Z těchto důvodů vznikl projekt výstavby lehké železnice, která má měřit 37 km a vést z Port Louis do vnitrozemního města Curepipe. Zakázku získalo konsorcium Afcons Infrastructure a firmy CAF. Trať bude mít 20 zastávek a má být uvedena do provozu v roce 2018.



METREM NA HAVAJI

(Metro Report 4/2014)

Pokud přemýšlíme o exotice, nemůžeme nezmínit Havaj. Tento exotický ráj leží v Tichém oceánu a je padesátým spolkovým státem USA. Do osmnáctého století žili obyvatelé Havaje v izolované kastovní společnosti vedené náčelníky a šamany. V roce 1778 ostrov objevil pro evropskou civilizaci kapitán James Cook a v roce 1898 došlo k anexi Havajské republiky USA. V hlavním městě Honolulu se narodil současný americký prezident Barack Obama. V srpnu roku 2012 tu započala stavba metra, které by mělo mít s počtem 21 stanic celkovou délku 32 km. Trasa bude obkreslovat linii pobřeží okolo legendární Perlové zátoky. Náklady na projekt se vyšplhají minimálně do výše 5,16 mld. USD, což je v přepočtu zhruba 133 miliard českých korun. „Lehké a vyvýšené“ metro bude automatické a jeho první fáze by měla být zprovozněna už v roce 2017, zbytek dle průběhu stavby do roku 2029. Technologickou část a dodávku vozů „bez řidiče“ zajišťuje italská společnost Ansaldo.





Dubnový historický kaleidoskop 2015

V dubnovém historickém ohlédnutí si připomeneme výročí garáže Vršovice i jednu další zajímavost z historie autobusové dopravy. Uvedeme také jedno důležité energetické téma, kdy připomeneme, že náš podnik se věnoval i výrobě a distribuci elektřiny, a v neposlední řadě se opět podíváme, co zajímavého se dělo před 140 lety, kdy se v Praze velmi pomalu rodila koněspřežná tramvaj.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP**

AUTOBUSOVÁ GARÁŽ VRŠOVICE SLAVÍ ŠEDESÁTKU

Na úvod výročí garáže Vršovice si musíme nejdříve připomenout dvě skutečnosti. Kdybychom hledali garáž Vršovice před padesáti či šedesáti lety, nenašli bychom ji. Vždy se totiž nacházela a dodnes nachází na katastrálním území Michle, a tak ve všech starších dokumentech, včetně projektové dokumentace, najdeme správné jméno vozovna Michle. Proč někdo kdysi rozhodl o tom, že se areál bude označovat jménem sousedního území, to se už zřejmě nedozvíme. Důležitá je také skutečnost, že areál nebyl původně určen pro autobusy, ale pro trolejbusy. Bylo to dokonce jediné technické zázemí v Praze, které bylo speciálně určeno pro tento dopravní prostředek. Jinak trolejbusy používaly adaptované prostory tramvajových vozoven. O tom, že byla trolejbusová vozovna zapotřebí, svědčí například to, že rok před zahájením jejího provozu se v provizorní vozovně na Královských Vinohradech (bývalá tramvajová vozovna, jejíž areál dnes známe především pod slangovým interním označením Orionka) tísnilo v jediné hale 22 vozů, zatímco dalších 29 trolejbusů se muselo odstavovat na dvoře!

Typická vozovna Michle v době trolejbusového provozu.

Na michelském pozemku se začalo stavět v dubnu 1952, ale stavba brzy nabrala zpoždění. Největší měla kotelna, u které se dokonce uvažovalo o zajímavém provizorním opatření, kdy měly být použity dvě vyřazené parní lokomotivy ČSD, které dokonce měly stát na kolejích položených na dřevěných pražcích! K tomu nakonec nedošlo, protože použití lokomotiv pro dlouhodobý provoz bylo považováno za nevhodné.

Vozovna Michle zahájila provoz 2. dubna 1955. Současně ten den skončilo garážování a udržování trolejbusů na Vinohradech. Součástí areálu byla garážovací a dílenská hala, vrátnice, přístřešek na kola

s místností civilní obrany, kotelna, provozní budova a jídelna (dokončená roku 1956). Důležitým objektem se stala měnírna. Zajímavé je, že měnírna vždy byla a dodnes je označována správným jménem Michle. V roce 1960 tu byla ještě dokončena ústřední gumárna DP (sklad a opravena pneumatik).

Vozovna přinesla trolejbusové dopravě nesmírnou úlevu. Hned tu bylo umístěno 92 z celkových 153 trolejbusů, tedy téměř dvě třetiny. Když v roce 1964 začínal velký rozvoj autobusové dopravy a zaváděla se linka č. 134, bylo rozhodnuto, že vozovna bude současně sloužit jako autobusová garáž. To byl zpo-

A to už je garáž Vršovice v Michli před deseti lety, kdy slavila „padesátku“. V popředí nezbytný předpoklad autobusového provozu – čerpačí stanice pohonných hmot.



částku velký problém, protože areál nebyl vybaven na provoz vozidel se spalovacími motory. Nebyla tu vzduchotechnika ani čerpací stanice pohonných hmot. Zpočátku se zde autobusy udržovaly v nepříliš příznivých podmínkách. V roce 1968 trolejbusy svůj objekt opustily a od té doby se píše čistě autobusová kapitola historie areálu. Garáž Vršovice slaví šedesáté narozeniny. Blahopřejeme!

ENERGETICKÉ SRDCE PRAHY ZAČALO OFICIÁLNĚ TEPAT PŘED 115 LETY

Typickou dominantou Holešovic byly přibližně osm desítek let čtyři komíny holešovické elektrárny. Mnozí lidé s humorem říkali, že jejich počet představuje tři fáze a nulák. V době, kdy elektrárna zahájila provoz, tu ale bývaly komíny jen dva. Stavební práce tu začaly 21. července 1898. Od listopadu 1899 probíhaly náročné zkoušky kotlů i jednotlivých elektrotechnických zařízení. Ve skupině prvních čtyř kotlů bylo poprvé zatopeno 18. října 1899, první dva byly uvedeny pod tlak 11. listopadu a o dva dny později byl spuštěn první parní stroj. Elektrotechnika byla stále ještě v plenkách, a tak není divu, že se při zprovoznování jednotlivých zařízení vyskytovaly zpočátku různé nedostatky, které se ale nakonec podařilo postupně odstranit.

Elektrovodná síť byla poprvé uvedena pod plné napětí 20. prosince 1899. Pak bylo možné začít s připojováním jednotlivých soukromých odběratelů. Dne 19. ledna 1900 byla poprvé k provozu tramvají použita podružná elektrická stanice na Karlově a podružná stanice na Malé Straně začala dodávat



stejný proud tramvají o čtyři dny později. Dnešními slovy řečeno to byly vlastně první pražské měřirny, které dodávaly proud tramvají a zčásti i veřejnému osvětlení. Ještě nějaký čas trvalo „ladění“ elektrárny a teprve 10. února 1900 se sešla komise kolaudační a policejné živnostenská, která Elektrickým podnikům udělila právo na používání a provozování elektrárny.

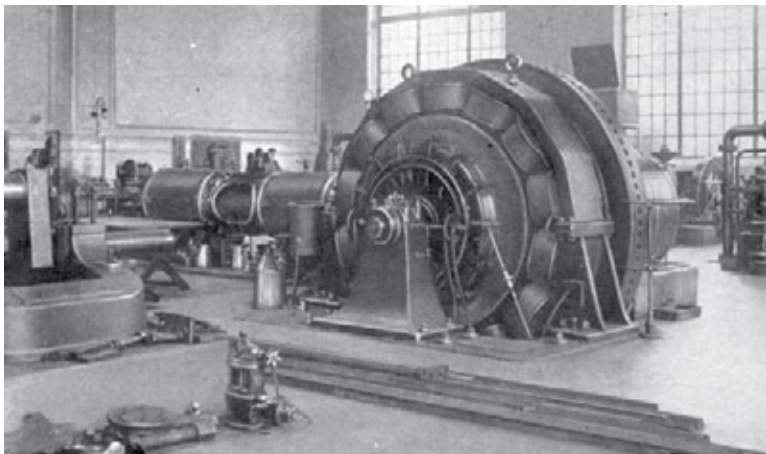
První jarní den, 21. března 1900, začala nepřetržitá výroba proudu, kdy stroje byly v provozu vždy od půl

Honosný vjezd do areálu holešovické elektrárny v roce 1900. Ani brána, ani administrativní budova, stejně jako tramvajové koleje už neexistují.

Přijede mocnár. Zaměstnanci elektrických drah stojí před tramvajovou vozovnou v areálu elektrárny a připravují se na slavnostní přivítání.

šesté ráno do desáté hodiny večerní. V sobotu 7. dubna 1900 se konalo slavnostní zahájení provozu elektrárny. Byl to ale vlastně jen akt symbolický, protože elektrárna byla už nějaký čas v chodu. Přesto byl alespoň symbolicky uveden do chodu třetí třífázový generátor. Den po zahájení provozu postihla Prahu povodeň. Situaci v holešovické elektrárně osobně kontroloval pražský starosta. Naštěstí nedošlo k žádným významnějším škodám a mladý závod, i když se nalézal v blízkosti Vltavy, povodni odolal. »»





Parní stroj s generátorem pro napájení tramvajové sítě ve strojně holešovické elektrárny v roce 1900.

Významnou událostí se 13. června 1901 stala návštěva císaře Františka Josefa I. Na tuto událost se zaměstnanci elektrárny připravovali pečlivě několik dní a připravili velmi drahou a krásnou výzdobu. Panovník tu pobyl přesně osmnáct minut. „Děkuji vám. Velmi pěkné, je to velkolepé,“ ohodnotil nakonec elektrárnu.

Holešovická elektrárna se stala v dalších letech doslova energetickým srdcem Prahy, byla postupně rozšiřována a částečně i přestavována a v roce 1928 se předmětem její hlavní činnosti stalo teplár-

ství. Hlavní hala strojovny a jedno křídlo (a jen jeden komín) zde stojí dodnes a jsou významnou památkou pražského elektrárenství. Pro pražské tramvaje byla důležitá tím, že zde v letech 1900–1939 byla vozovna a do roku 1914 i první ústřední dílny. Řadu let se tu vyráběl pro tramvaje i trakční proud, ať již přímo pomocí parních strojů, anebo později samostatně měřirny.

PRVNÍ AUTOBUSY S CELOKOVOVOU KAROSERIÍ

Alespoň několika větami připomeň-



Vlevo: Kovová karoserie autobusu Tatra 24/58. Instalovala se na podvozek, který se používal i pro nákladní automobily.

Dole: První autobus Elektrických podniků s celokovovou karoserií Tatra 24/58 č. 120.



me nenápadné výročí z historie pražských městských autobusů. Mnoho let měly pražské autobusy dřevěnou konstrukci karoserie, která byla zevně oplechovaná, zevnitř odýhovaná. Cestující si ve vozech, kterým většinou dominovaly podélné lavice zhotovené z dřevěných latí, připadali spíš jako v tramvajích. Pozdější typy měly dřevěnou kostru zpevněnou ocelovými výztuhami. Změna přišla až v polovině třicátých let.

Až 15. dubna 1935 Elektrické podniky převzaly první dva autobusy s celokovovou karoserií. Šlo o vozy typu Tatra 24/58 č. 120 a 121. Do pravidelného provozu byly zařazeny až 13. června 1935.

STALO SE PŘED 140 LETY (3.)

Duben 1875 byl na události velmi bohatý. Protože Zdenko hrabě Kin-



**140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015**

ský a Bernard Kollmann nedostali závazkům smlouvy, že do konce

roku 1874 postaví v Praze trať konešpřežné tramvaje, pohrozila jim městská rada soudem. Podnikatelé oznámili 20. dubna, že svoji koncesi přenechávají belgickému podnikateli Eduardu Otletovi, a zavázali se, že do konce roku 1875 bude trať dokončena.



V samém závěru měsíce, 28. dubna, Národní listy přinesly tuto zprávu:

— *Tramway v Praze. Včerejšího dne započato bylo konečně s trasírováním koňské dráhy od bývalé poříčské brány Poříčím, náměstím josefským a přes příkopy až k václavskému náměstí. Zatlučené do dlažby dřevěné kolíky značí dráhu a s kladením kolejí započne prý se již konečně na druhý týden.*

O dva dny později pak psaly:

— *Vozy pražské tramway, počtem 4, nacházejí se ve skladištích nádraží Františka Josefa ve Vinohradech již po více dní. Aby se snad rovnoprávnosti vyhovělo, jsou vozy ty natřeny barvami maďarskými a mají na obou stranách pouze německý nápis. Máme za to, že magistrát pražský, když komisi celý svazek tvořící sestavoval, také na článek nezapomněl, jímž by se určilo, že také v české řeči, kterou přec velká většina lidu, pro který dráha zřízena bude, mluví, nápisy upraveny být musejí.*

Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu spisovatele a novináře Karla Čapka (1890 – 1938): Jestliže někdo v životě... (tajenka).

POMŮCKY: FAIR, NINE, RSA, SOBOR	LYŽAŘSKÁ VĚTROVKA	SKULINA	ZNAČKA PRAČÍHO PRAŠKU	ZNAČKA LUTECIA	OZBROJENÝ DOPROVOD	HYPOTÉZA	JEMNÉ KMINOVÉ LIKÉRY		KÓD LETIŠTĚ SANTA ROSA	INICIÁLY HERCE VÍZNERA	ČLEN PODÍLU	JMÉNO BÁSNÍKA BŘEZINY	LÉTAVÝ HMYZ	JMÉNO PSA	1. DÍL TAJENKY	INICIÁLY RAŠILOVA
PALÁČINKA								SEŠITOVÝ ROMÁN								
3. DÍL TAJENKY								PRAŽSKÉ KINO LETNÍ ČAS (ZKRATKA)								
ORGANIZ. ZAHRAŇIC. OBCHODU (ZKRATKA)				AUSTRAL. VAČNATEC ŽENSKÉ JMÉNO						HŘMOT POLOHA ZBRANĚ V SERMU						STARŠÍ ZNAČKA POČÍTAČU
SOLMI- ZAČNÍ SLABIKA			RUSKÁ POLEVKA TRANS- FORMÁTOR						VÝROBNA CHLEBA PRAVOSL. CHRÁM							
TEPNA								AKUSTICKÝ ZAMĚRO- VAČ AKCENT								ZNAČKA ABTESLY VELITELÉ LODÍ
BOJOVÝ SPORT							TRAKTORO- VÝ STROJ PŘÍSTROJ NA VÁZÁNÍ							STARŠÍ SPZ KLADNA PODČÁRNÍK		
	MĚSÍC JUPITERA	DOMÁCKY ATANAZIE RUS. MUŽ. JMÉNO				2. DÍL TAJENKY OBYVATEL JAKUTSKA							ČESTNÝ BENÁTSKÝ CESTOVA- TEL			
ČESKÝ HEREC (KAREL)					PRAŽSKÁ ČTVRT VÁBIT						NEALKOH. NÁPOJ UMĚLECKÝ ZAČÁTEK					
SLOVENSKY „STRYC“				UBOŽÁK (EXPRES.) RUS. ŽEN. JMÉNO						ZÍSKÁVAT MLÉKO HLUPÁČI (HOVOR.)						ZESÍLENÝ ZÁPOR
INICIÁLY ZPĚVÁKA ORBISONA			ZAPOVĚ- ZENÍ STAR. SPZ N. ZÁMKU					SKUPINA CYKLISTŮ BÝV. ORG. MLÁDEŽE								
ZE ŽÁDNÉ- HO MÍSTA								AKCE ZÁ- ŠKODNÍKŮ HLUBOKÝ POVZDECH								
4. DÍL TAJENKY													UKAZOVACÍ ZÁJMENO			
PROSLULÝ MOSKEV- SKÝ BULVÁR						OHMATÁNÍ (ŘÍDČ.)							ANGLICKY „DEVĚT“			

Kresba: Kateřina Perglová

Ochutnávka z Dopraváckého slangu

Do konce března 2015 měli zájemci možnost spolupodílet se na obsahu nového vydání Dopraváckého slangu. Po dvou knižních vydáních se připravuje vydání třetí, a to v elektronické podobě. Přinášíme malou ochutnávku ze zaslaných návrhů, tentokrát od Pavla Lankaše:

SANDOKAN – strojevedoucí instruktor v metru

RUSÁK – tzv. dlouhý týden provozních zaměstnanců metra (po+st denní, pá+so+ne noční)

KAKÁČ – kniha Kontrolní Činnosti na stanovištích staničního personálu, do které se píšej jejich prohršky

TLAKÁČ – tlakový uzávěr v tunelu metra

LEŤÁK – zaměstnanec pracující tzv. „letmo“ (dozorčí stanice v metru bez stálé stanice)



JEZEVČÍK
schéma sítě metra
nebo tramvají,
uspořádané do úzkého
dlouhého pruhu

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



Ve které stanici se nachází tento vestibul?

Odpovězte na soutěžní otázku a získajte 2+2 vstupenky do IQ parku v Liberci s platností do 30. 9. a DVD s filmem ke 40. výročí pražského metra. Odpověď zašlete nejpozději do **čtvrťka 30. dubna 2015** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Základní data o pražském metru (údaje platné k 6. 4. 2015)

Stavební délka tratí metra (jednokolejně)

vlastní tratě	132,5 km
spojovací koleje mezi tratěmi	3,2 km
manipulační koleje (odstavné, spojky do dep apod.	9,8 km
zkušební tratě	5,2 km
koleje v depech	22,6 km
Celkem kolejí.	173,3 km

Délka linek (provozní délka mezi středy stanic) a počty stanic

Linka	Délka.	Počet stanic
A.	17,339 km.17
B.	25,704 km.24
C.	23,204 km.20
Celkem:	66,247 km.61

Pražská NEJ

Nejdelší mezistaniční úsek	2 748 m (Nádraží Holešovice – Kobylisy)
Nejkratší mezistaniční úsek.	425 m (Hlavní nádraží – Muzeum)
Nejhlubší stanice.	Náměstí Míru: 53 m pod terémem

Charakter stanic

hloubené	30
ražené.	26
povrchové	5

