

DP

kontakt

TICHÉ TÝDNY PETŘÍNA

PEKLO NA SOKOLOVSKÉ SKONČILO

PREFERENCE AUTOBUSŮ DNES A ZÍTRA



Děkujeme všem, kteří se podílí
na fungování pražské MHD
i v těchto složitých časech

Společně to zvládneme!



Vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

OBSAH 4 / 2020



AKTUÁLNĚ

4 – 5 PRAŽSKÁ DOPRAVA V DOBĚ KORONAVIRU
6 – 7 VYMĚNILI PŘEPÁŽKY ZA ŠICÍ STROJE

BEZPEČNOST

8 JAK JE TO S ROUŠKAMI A RESPIRÁTORY

SOCIÁLNÍ SÍTĚ

9 ROUŠKY NA SÍTÍCH

PROJEKT

10 – 11 POD POKLIČKOU PROJEKTOVÉHO TÝMU
ANEK KDYŽ SE VAŘÍ WEB

TECHNIKA

12 – 13 TICHÉ TÝDNY PETŘÍNSKÉ LANOVKY

OBORY PŘED TABULÍ

14 KAROSÁŘ

AKCE

15 – 17 PEKELNÁ JÍZDA SOKOLOVSKOU SKONČILA

ZAJÍMAVOST

18 – 19 T6A5 NA POSLEDNÍ CESTĚ

PREFERENCE

20 – 25 AKTUÁLNÍ STAV PREFERENCE V AUTOBUSOVÉM
PROVOZU

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

26 – 28 LETEM SVĚTEM PALIVEM BUDOUCNOSTI – VODÍKEM

KALEIDOSKOP

29 – 31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFIÍ
A DOKUMENTECH

VÝLETY Z KARANTÉNY

32 – 33 ZA DOPRAVNÍM JIHEM ITÁLIE

34 KŘÍŽOVKA O CENY

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

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

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

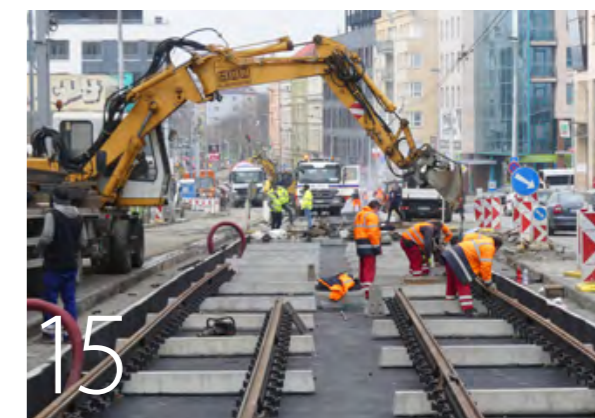
Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek
Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta,
Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková,
Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála,
Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 23. března 2020
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/spolecnost/pro-fanousky/casopis-dp-kontakt
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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



PRAŽSKÁ DOPRAVA V DOBĚ KORONAVIRU



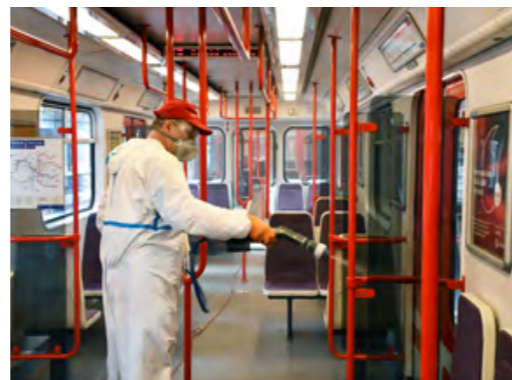
- 30. 1.** • Světová zdravotnická organizace (WHO) vyhlásila epidemii za globální stav zdravotní nouze
- 31. 1.** • V Římě pozitivně testování na Covid-19 dva čínští turisté
- 12. 2.** • Zahájena dezinfekce interiérů všech tramvajových vozů DPP ozónem
- 1. 3.** • Potvrzeny první 3 případy nákazy Covid-19 v ČR
- 6. 3.** • DPP testuje antibakteriální a antivirovou dezinfekci na principu nanopolymerů, a to v autobusech a tramvajích
• Zahájena dezinfekce interiérů všech autobusů DPP ozónem
- 11. 3.** • V tramvajích a metru se automaticky otevírají dveře ve všech stanicích a zastávkách bez nutnosti využívat tlačítka dveří
• WHO prohlásila šíření koronaviru za pandemii
- 12. 3.** • Vyhlášení Nouzového stavu v ČR



- 13. 3.** • Instalace dávkovačů s dezinfekcí do všech stanic metra



- Zrušení doplňkového prodeje v městských autobusech a fyzické uzavření prostoru předních dveří
- Ve stálých zastávkách městské i příměstské autobusy otvírání všech dveří bez nutnosti použití tlačítka dveří
- Přerušení provozu školních linek
- U přívozů zrušení doplňkový prodej jízdenek
- Uzavření Muzea MHD a zrušení linky č. 41
- Dezinfekce ozónem zahájena také ve vlacích metra



- 14. 3.** • Usnesení vlády ČR – Zákaz maloobchodního prodeje na území ČR (s výjimkami)
• Uzavření Infocenter
• Zavedení prázdninových jízdních řádů u příměstských a regionálních linek
- 15. 3.** • Zrušení prodeje jízdenek v příměstských autobusech a fyzické uzavření předních dveří
• Usnesení vlády ČR – Zákaz volného pohybu na území ČR (s výjimkami)

- 16. 3.** • Uzavření prodejních míst jízdních dokladů
• Přerušení provozu linky č. 23
• Dílčí omezení provozu městských autobusových linek (tzv. poloprázdniny)
- 17. 3.** • Vstup do dopravních prostředků umožněn pouze se zakrytými ústy a nosem



- V zastávkách na znamení městské i příměstské autobusy zastavují bez nutnosti využívání tlačítek STOP
 - Dočasné vypnutí systémů uzavřené vnitřní cirkulace vzduchu ve vozidlech DPP
 - Denní provoz vybraných linek autobusů ukončován v cca 22:30 (opatření se pak postupně v dalších termínech týká dalších skupin vybraných linek povrchové dopravy)
 - Přerušení provozu linky Airport Express
- 18. 3.** • Prázdninový jízdní řád na lince metra B
- 19. 3.** • Prázdninový jízdní řád na všech linkách metra
- 20. 3.** • U všech tramvajových vozů (s výjimkou typu 14T a 15T) omezen výstup a nástup u prvních dveří
• Ruší se víkendové posilové jízdní řády noční dopravy. Provoz noční dopravy je celotýdenně podle jízdních řádů pro pracovní den
- 21. 3.** • Covid-19 potvrzen v ČR u více jak 1000 osob
• Zrušeno střídání na přestávky u řidičů v provozu tramvají
- 23. 3.** • Zavedení prázdninového jízdního řádu na všech tramvajových linkách
- 25. 3.** • DPP začal s dezinfekcí celé své flotily vozů MHD nanotechnologií na bázi polymerů
- 28. 3.** • Na většině autobusových linek zaveden prázdninový jízdní řád
• Na lanové dráze na Petřín nebyl po ukončení revizi zahájen provoz
- 1. 4.** • Znovuotevřeno prodejní místo na Centrálním dispečinku

- 3. 4.** • Opět v provozu 6 Infocenter DPP
- 4. 4.** • Podle harmonogramu zprovozněna po rekonstrukci tramvajová trať v Sokolovské
- 6. 4.** • Znovu v provozu prvních 7 prodejních míst jízdních dokladů

DPP svým zaměstnancům distribuoval:

Dezinfekční gel/roztok:
3 395 litrů v kanystrech

Dezinfekční gel/roztok v osobním balení:
2 412 litrů

Rouška z netkané textilie:
36 000 kusů

Bavlněná rouška:
25 000 kusů

Respirátor N 95 / FFP2:
12 342 kusů

Rukavice (všechny typy):
50 550 párů



Data k: 7. duben 2020
Zdroj: Bezpečnostní úsek DPP

Zpracovali: Zdeněk Bek a Milan Slezák

Text: Miroslav Sedlmajer
a Petra Matoušková

VYMĚNILI PŘEPÁŽKY ZA ŠICÍ STROJE

ŠIJE CELÁ RODINA, I TAK BY MOHL ZNÍT NÁZEV REPORTÁŽE O ŠITÍ ROUŠEK PRO ZAMĚSTNANCE DPP. JEDNAK PROTO, ŽE KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ Z INFOCENTER JEDNOU VELKOU RODINOU JSOU, NAVÍC TO V MNOHA PŘÍPÁDECH DOSLOVA DO RODINNÉ VÝROBY PŘEROSTLO.



V AKCI PO CELÉ ZEMI JSOU STÁLE HISTORICKÉ STROJE ZNAČKY SINGER, MINERVA ČI LADA. V PŘÍPÁDĚ JITKY MODRÉ JE STÁLE FUNKČNÍ STADION

Vzápětí po zavření Infocenter Dopravního podniku dle nařízení vlády v souvislosti s nálezou novým koronavirem vznikl mezi informátory nápad ušít roušky pro naše kolegy v první linii a pomoci tak těm, kteří musí do práce i během pandemie. Od nápadu k realizaci stačila chvilka.

Pro některé to bylo první setkání s šicím strojem vůbec, s prvními krůčky tak pomohly maminky, kamarádi nebo internetová wiki-How. Přes počáteční nesháze se výroba rozběhla, na domácí poměry, ve velkém.

První pokusy proběhly na starých prostředradlech a povlečeních, přičemž hlavním heslem bylo: 100% bavlna. To aby šlo roušky

dobře vyvářet. Brzy ale bylo třeba zásoby doplnit, a tak se odvážlivci vrhli do hodinových front v galanteriích a prodejnách látek. Po domluvě s odborovou organizací pomohly i staré zásoby oděvního skladu – dávno nepoužívaná trika a košile tak dostaly nový život.

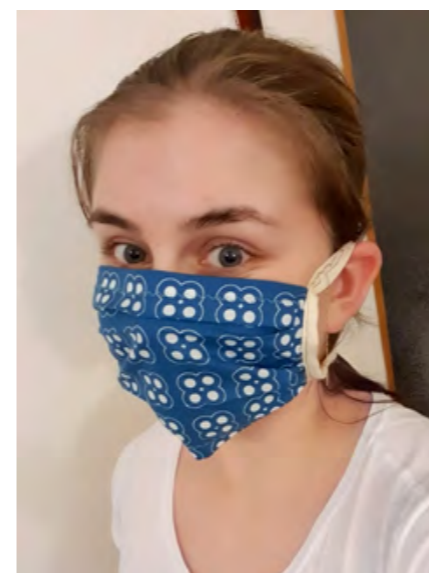
Do akce se zapojilo deset kolegů, kteří profesi informátora ochotně vyměnili za „švadlenu“, ale také „pradlenu“ či „kurýra“. Po rozvozu materiálu mezi zúčastněné se začalo prát, žehlit a stříhat. Přes sociální sítě litaly první návrhy stříhů, postřehy, fotky výtvarů i vtipných momentů. Do výroby se zapojily celé rodiny, od maminek přes manžele a manželky až po děti. Všichni pomáhají, jak se dá, nebo také sami za šicím strojem sedí.



AUTORSKÉ ROUŠKY INFORMÁTOREK: PETRY MATOUŠKOVÉ, JITKY MODRÉ A KATEŘINY KEJZLAROVÉ

Důležitou součástí tvořili naši „kurýři“, kteří na zavolání převáželi materiál od pradlenek ke švadlenkám, nakupovali a rozváželi docházející nitě, špendlíky a další materiál potřebný k šití. Ušité roušky jednovrstvé, dvouvrstvé, řasené, neřasené, s kapsičkou nebo bez, s tkalounem či gumičkou putovaly přímo našim kolegům do provozu – přes centrální komisi nebo přímo do garáže Řepy nebo depa Zličín.

A kolik ze těch roušek nakonec bylo? Něco málo přes 1300! Už v pátek 3. dubna se ale někteří z informátorů v jedné ze svých oblíbených roušek vydali zpět za přepážkou – v 9:30 totiž opět otevřelo šest Infocenter.



TOMU SE ŘÍKÁ MANŽELSKÁ SOUHRA: U STROJŮ KATEŘINA KEJZLAROVÁ I MANŽEL MILOŠ, KTERÝ SI „ODSKOČIL“ Z JEDNOTKY PROVOZU TRAMVAJE. JEHO JINÉ DÍLO – FOTO Z PTAČÍ PERSPEKTIVY – MŮŽETE VIDĚT NA PROSTŘEDNÍ DVOUSTRANĚ TOHOTO ČÍSLA



PETRA MATOUŠKOVÁ PŘI PRÁCI, A TAKÉ ZAVĚŠENÉ ROUŠKOVNÍKY. PETRU ZNÁTE TAKÉ Z PROFESNÍHO NÁSTĚNNÉHO KALENDÁŘE 2020, KDE JE SPOLEČNĚ S KOLEGY NA ZADNÍ STRANĚ



DALŠÍ MUŽ V AKCI – ROMAN HODAČ A JEHO MODRÁ SÉRIE



JAN NOVOTNÝ – DALŠÍ INFORMÁTOR MEZI ROUŠKAŘI – A JEHO TYPICKÁ „NAŠE“ ROUŠKA

ROUŠKOVNÍK, KTERÝ JE DÍLEM JITKY MODRÉ A JEJÍHO ŠICÍHO STROJE STADION





Text: Roman Truhlář

JAK JE TO S ROUŠKAMI A RESPIRÁTORY

AKTUÁLNĚ JE HLAVNÍM TÉMATEM NAŠEHO ŽIVOTA EPIDEMIE NOVÉHO KORONAVIRU COVID-19. TEN MEZI NÁS PŘINESL MIMO JINÉ FENOMÉN, KTERÝ DOTEĎ ZNALI JEN PRACOVNÍCI VYBRANÝCH PROFESÍ, A TO JE OCHRANA DÝCHACÍCH CEST. V DPP JE TATO OCHRANA U NĚKTERÝCH PROFESÍ ZAVEDENA JIŽ DÁVNO. POJĎME SI O TOMTO TÉMATU ŘÍCI NĚCO BLIŽŠÍHO BEZ OHLEDU NA SOUČASNOU SITUACI.

Podívejme se tedy blíže na jednotlivé druhy osobních ochranných prostředků dýchacích cest a trochu si vyjasněme terminologii. Ostatně na to myslí i legislativa, která ukládá podle druhu vykonávané práce používat osobní ochranné prostředky i v této oblasti rizik.

Na nejnižším stupni stojí rouška, správný název je **ústěnka** či **zdravotnická obličejová maska**. Není osobním ochranným prostředkem a nepodléhá certifikacím a zkouškám. Primárně chrání okolí před přenosem infekce od svého nositele blokováním kapének, které mohou být nositelem virů, bakterií apod.

Rouška může podle materiálu a provedení také přispět částečně i k ochraně nositele, ale výrobce tuto ochranu negarantuje a nezkouší. Problém spočívá především v nedostatečné těsnící linii, kdy znečištěný vzduch pod roušku podle stříhu a způsobu nasazení vniká kolem nosu a tváří.

Vyšším stupněm ochrany je respirátor, jeho správný název je **filtrační polomaska**. Respirátor je již určen k ochraně nositele, jde o osobní ochranný prostředek a jako takový musí splňovat příslušné legislativní požadavky.

Z hlediska účinnosti jsou respirátory rozděleny do **3 tříd ochrany**, nejnižší FFP1 má účinnost ochrany vyšší než 78 % a poskytuje ochranu proti netoxickému prachu. Respirátor třídy FFP2 má účinnost ochrany nad 92 % a chrání už i proti prachu s dráždivým účinkem. Nejúčinnější respirátory mají třídu FFP3 s účinností ochrany nad 98 %, které chrání proti toxickým částicím, virům, sporám, bakteriím atd.

Respirátory musejí být certifikovány ve zkušebně a označeny třídou ochrany a ozna-

čením CE s číslem příslušné certifikační autority. Pro používání je dále důležité označení, které určuje, zda je respirátor pro jednorázové (NR) nebo při dodržení podmínek uvedených v návodu, který musí být přiložen, opakovaně (R) použití.

V současné situaci je třeba si uvědomit, že zatímco **respirátor bez ventilku chrání nositele i okolí, respirátor s ventilkem okolí před infekčním nositelem nechrání**. Aby byl respirátor účinný, je nutno si ho správně nasadit podle návodu. Dále je třeba si uvědomit, že dnes tolik moderní dlouhé plnovousy velmi snižují účinnost respirátoru, protože brání řádnému dosednutí těsnící linie na obličej.

Poslední, nejvyšší variantou ochrany dýchacích cest, se kterou se můžeme potkat, jsou **masky s filtry**, ať už ve formě polomasek zakrývajících jen nos a ústa, nebo masek ceoobličejových chránících i oči. Tyto masky jsou z omyvatelných materiálů, zpravidla již s kvalitně provedenou těsnící linií i systémem upevnění na hlavu nositele. To vše zajišťuje jak dobrou funkčnost, tak i pohodlné nošení při výkonu práce. Filtry jsou u těchto masek výměnné, rozdělené opět do tříd, a to P1, P2 a P3. Filtr kategorie P3 by měl mít garantovanou účinnost 99,95 % a splňuje i požadavky na ochranu proti virům.

A JAK SE CHOVAT PŘI SOUČASNÉ MIMOŘÁDNÉ SITUACI?

Respirátory a masky té nejvyšší třídy bychom měli prioritně ponechat k dispozici těm, kteří jsou v první linii, tedy lékařům, zdravotním sestřám, složkám záchranných systémů. Také bychom se měli vyhnout respirátorům a maskám s výdechovým ventilem. I když si to nikdo z nás nechce připus-



UKÁZKY ROUŠEK A RESPIRÁTORŮ

1. ROUŠKA (ÚSTENKA) NEBOLI ZDRAVOTNICKÁ OBLIČEJOVÁ MASKA
2. RESPIRÁTOR (FILTRAČNÍ POLOMASKA) BEZ VYDECHOVACÍHO VENTILKU
3. RESPIRÁTOR (FILTRAČNÍ POLOMASKA) S VYDECHOVACÍM VENTILKEM
4. RESPIRÁTOR (POLOMASKA) S FILTREM
5. RESPIRÁTOR (CEOBLIČEJOVÁ MASKA) S FILTREM

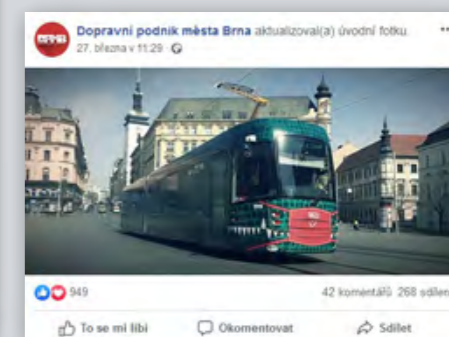
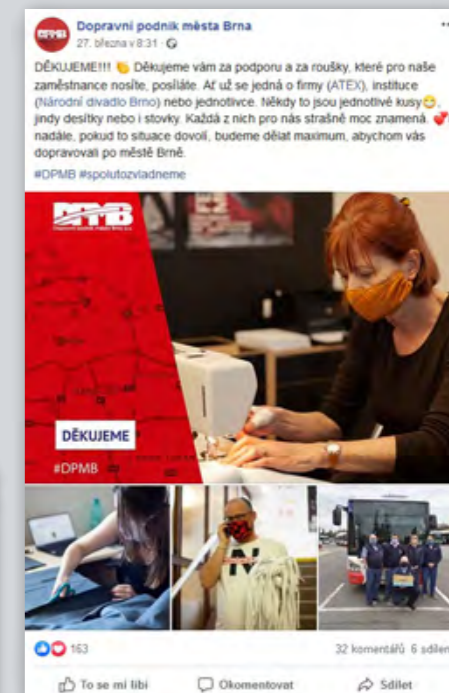
Zdroj: Výzkumný ústav bezpečnosti práce

tit, můžeme být bez příznaků a přitom nositelem viru. A respirátorem nebo maskou s ventilem bezprostředně ohrožujeme své okolí. Řešením je překrytí ventilku ještě rouškou.

Optimální cestou je použití bavlněných roušek, které můžeme při dodržení všech doporučení používat opakovaně. Sice sebe proti virům ochráníme jen částečně, ale ostatní chráníme proti nákaze z naší strany s vysokou účinností. Pokud tedy máme roušky všichni, je ochrana velmi účinná.

ROUŠKY NA SÍTÍCH

VĚTŠINA POPULACE SE TĚŠILA NA POSTUPNÉ ODHAZOVÁNÍ ZIMNÍCH KABÁTŮ A OSLAVY PŘÍCHODU JARA, NAMÍSTO TOHO PŘIŠLA IZOLACE, ROUŠKY A CELOSVĚTOVÁ PANDEMIE KORONAVIRU. I PŘESTO, ŽE OPATŘENÍ JEŠTĚ NEJSOU U KONCE, PŘINÁŠÍME VÝBĚR PŘÍSPĚVKŮ S BOJEM PROTI TĚTO NEMOCI TAK, JAK JE PREZENTOVALI RŮZNÍ DOPRAVCI V ČECHÁCH A NA MORAVĚ NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH.



Připravil: Zdeněk Bek

Text: Petr Vítů

POD POKLIČKOU PROJEKTOVÉHO TÝMU ANEB KDYŽ SE VAŘÍ WEB

DŮRAZ NA INFORMACE PRO CESTUJÍCÍ JAKO JE VYHLEDÁVAČ SPOJENÍ, JÍZDNÍ ŘÁDY, DOPRAVNÍ OMEZENÍ, JÍZDNÉ NEBO KONTAKTY, TO JE NOVÁ TVÁŘ WEBOVÝCH STRÁNEK DPP. TY PROŠLY V PROSINCI 2019 VÝRAZNOU ZMĚNOU A OMLAZENÍM TAK, ABY SPLŇOVALY SOUČASNÉ TRENDY V DIGITÁLNÍ KOMUNIKACI.

Požadavky na úpravu vzhledu, obsahu a funkčnosti webových stránek DPP jsou zaznamenány již před rokem 2016. Tehdy měl web za sebou několik let bez výraznější změny, která by korespondovala s rozvojem chytrých mobilních telefonů i digitální komunikace. Právě absence responzivní verze webových stránek se stávala nejčastějším tématem podnětů veřejnosti, které byly prostřednictvím kontaktního formuláře přijaty.

NA POČÁTKU BYLA ANALÝZA

Úvodní schůzka, která zahájila přípravy nových webových stránek, proběhla v lednu 2018 a rozhodla o rozdělení celého projektu do několika částí. První z nich byla analýza obsahu webových stránek pomocí analytických nástrojů doplněných o dotazníkové šetření a dotazování uživatelů přímo na webových stránkách. Výsledky průzkumu nebyly nijak překvapivé a potvrzovaly známý trend využívání mobilních telefonů a poptávku po jízdních řádech, jízdném a dopravních omezeních ve spojitosti s mimořádnými událostmi v provozu.

DRUHÁ V POŘADÍ: MAPA WEBU

Na výsledky analýzy a dotazování uživatelů navazovala tvorba mapy webu, tedy seznam všech kategorií, stránek a podstránek s konkrétním umístěním. Během této fáze došlo k rozdělení obsahu webových stránek do třech hlavních částí:

- Cestující
- Společnost
- Kontakt



AKTUÁLNĚ PŘIPRAVOVANÉ ZOBRAZENÍ ZPOZDĚNÍ AUTOBUSŮ ZOBRAZENÉ PŘÍMO VE VYHLEDÁVAČI SPOJENÍ

Jak je již z názvu patrné, část Cestující nabízí veškeré informace spojené s cestováním městskou hromadnou dopravou. Pod záložkou Společnost naleznete informace týkající se dalších činností a služeb, které DPP poskytuje. Poslední a zároveň jedna z nejdůležitějších záložek je Kontakt, kde uživatelé naleznou komunikační kanály, které DPP používá pro komunikaci s veřejností.

CO JE DRÁTĚNÝ MODEL?

S mapou webu úzce souvisí i drátěný model (rozložení obsahu) jednotlivých stránek, tedy fáze projektu, při které vznikají první obrysy nového webu a již je „něco vidět“. Následuje obvykle nejoblíbenější část přípravy nového webu, návrh grafiky.

S ohledem na zastaralost grafického manuálu DPP byla pro tvorbu webu dohodnuta výjimka, která umožnila vytvořit moderní vzhled webu odpovídající současným trendům. Za použití logo manuálu DPP, PID a umění grafiků vzniklo kvarteto návrhů, ze kterého vybíralo představenstvo DPP. Jeho volba padla na variantu s charakteristickým motivem stověžaté Prahy, která byla zároveň favoritem projektového týmu.

PO GRAFICÍCH PROGRAMÁTOŘI

Závěrečnou fází a současně tou nejobtížnější bylo samotné programování stránek, napojení jednotlivých aplikací a vkládání obsahu. Během této části čekala na projektový tým řada překážek, což mělo za následek posun

PŘIPRAVUJEME

- informační web metra D
- nový vzhled jízdenkového e-shopu
- nové kariérní stránky
- oficiální stránky Muzea MHD
- nový vzhled webu Opravny tramvají

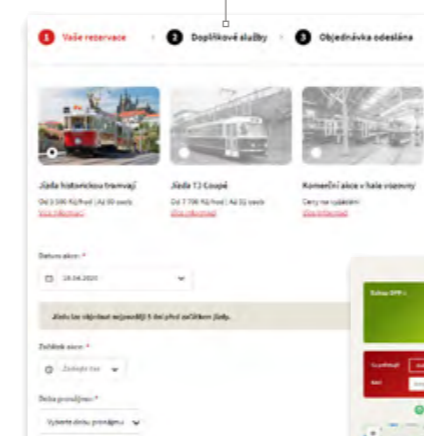
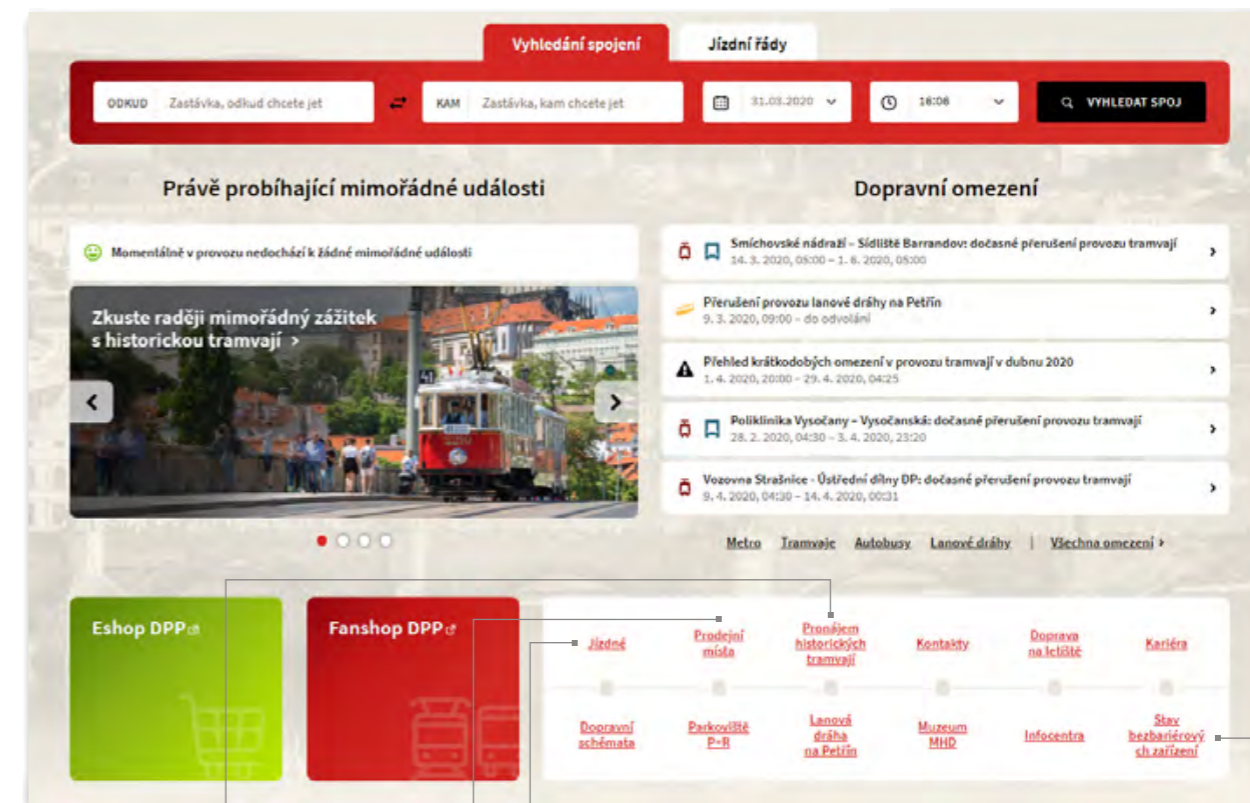
termínu samotného spuštění. Ze stejného důvodu nedošlo na souběžný chod staré a nové verze webových stránek, jak tomu obvykle bývá.

I přes všechny tyto komplikace a hrozbu nedostupnosti webu dpp.cz s úderem Nového roku 2020, zapříčiněnou končící servisní smlouvou na web starý, se podařilo připravit vše potřebné k samotnému spuštění nových stránek. Z pilotního provozu se tak 11. pro-

since 2019 rázem stal provoz „ostrý“ a pochopitelně odstartoval vlnu připomínek, podnětů, dotazů a námětů ke zlepšení.

Všechny podněty správci webu evidují, vyhodnocují a navrhují možná řešení, aby nový web byl uživatelsky co možná nejpřívětivější. Tím však práce na webové prezentaci zdaleka nekončí a uživatelé se tak mohou těšit na řadu novinek v online světě DPP.

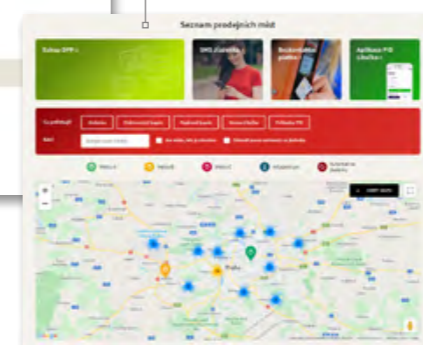
Zpracovatelem a provozovatelem nového webu DPP je digitální agentura PragueBest, která vznikla v roce 2002 a patří ke špičce na trhu. Mezi její klienty patří např. Letiště Praha, GrandOptical, Foto Škoda, Globus a další významné společnosti. Je držitelem několika ocenění v anketě WEBTOP 100.



REZERVAČNÍ FORMULÁŘ UMOŽŇUJE UŽIVATELŮM OBJEDNAT PRONÁJEM TRAMVAJÍ VČETNĚ DOPLŇKOVÝCH SLUŽEB Z POKLADY DOMOVA



CENÍK JÍZDNÉHO NAPOMÁHÁ UŽIVATELŮM K LEPŠÍ ORIENTACI PŘI NÁKUPU JÍZDNÍCH DOKLADŮ



SEZNAM PRODEJNÍCH MÍST NA MAPOVÉM PODKLADU S MOŽNOSTÍ FILTRACE POŽADOVANÝCH SLUŽEB NEBO LOKACE



PŘEHLED STAVU VÝTAHŮ A PLOŠIN NOVĚ NABÍZÍ FILTROVÁNÍ DLE KONKRÉTNÍCH STANIC NEBO ZAŘÍZENÍ MIMO PROVOZ

Text: Zdeněk Bek



V ZÁVĚRU ÚNORA SE JEŠTĚ ZLOMEK Z KAŽDOROČNÍHO 2MIL. OBJEMU CESTUJÍCÍCH SVEZL
FOTO: PETR LUDVÍČEK

TICHÉ TÝDNY PETŘÍNSKÉ LANOVKY

JARNÍ A PODZIMNÍ REVIZE LANOVÉ DRÁHY SE STALY JIŽ TRADIČNÍ PAUZOU JEDNÉ Z NEJNAVŠTĚVOVANĚJŠÍCH TURISTICKÝCH ATRAKCÍ V PRAZE. PŘI POHLEDU Z DOLNÍ STANICE LANOVKY NA VRCHOLEK PETŘÍNSKÉ ROZHLEDNY SE PŘED PĚŠÍM VÝŠLAPEM LECKOMU ROZKLEPOU KOLENA A SLOVNÍK RÁZEM ZMĚNÍ SVŮJ OBSAH. AŽ UŽ JE ALE PŘERUŠENÍ PROVOZU PRO TURISTY SEBEVÍC NEPŘÍJEMNÉ, PRO ZAMĚSTNANCE DPP NEPŘEDSTAVUJE JEN ČERVENÝM PÍSMEM VYZNAČENÉ TÝDNY V KALENDÁŘI.



ČTVEŘICE HYDRAULICKÝCH ZVEDÁKŮ SE SNÍMAČI SÍLY NADZVEDÁVA LAŇOVÝ VŮZ Č. 1 V HORNÍ STANICI
FOTO: ZDENĚK BEK



VŮZ STAČILO ZVEDNOUT JEN O NĚKOLIK CENTIMETRŮ. SOFTWARE NÁSLEDNĚ ZAZNAMENAL VÁHU A VŮZ BYL SPUŠTĚN ZPĚT NA KOLEJNICE
FOTO: ZDENĚK BEK



VYJMUTÁ NÁPRAVA VOZU Č. 2
FOTO: MARTIN KOTEN

Na váhu!

Kromě desítek velkých a stovek drobných úkonů, které zaměstnanci během revize vykonají, se vozy se lanové dráhy dočkaly i relativně důležitého historického milníku – vážení. V žebříčku nejstresovějších lidských momentů zaujímá tento úkon stabilní účast v top 10, pro vozy se však jednalo svým způsobem o opětovnou premiéru, a proto se k této akci přistoupilo hned první výlukový týden v horní stanici dráhy. Teprve podruhé v historii, naposledy byly vozy váženy v roce 1987, tak došlo k samotnému úkonu a ověření si skutečné hmotnosti vozu.

Ptáte se, proč vážit vůz? Z prostého důvodu. Není žádným tajemstvím, že vozy uložené na trať v únoru 1985 již pomalu dožívají a že se připravuje soutěž na nákup nových. Potenciální výrobci však potřebují znát skutečnou váhu vozu, a to hlavně z toho důvodu, aby jejich vozy nebyly těžké a současný motor ve strojně lanové dráhy vše zvládl.

Tohoto náročného úkolu se zhostila firma ZKV s. r. o., která po přípravách odstartovala celou akci ve středu 11. března 2020, kdy byl vůz č. 1 pečlivě zabezpečen popruhy a řetězovými zvedáky. Pomocí 4 hydraulických zvedáků v kombinaci se snímači síly byl vůz pomalu

nadzvedáván. Měřené údaje současně vyhodnocoval moderní software, který po přibližně desítkách kontrolních vážení určil přesnou hmotnost: 12 240 kg.

Výměna nápravy

Jak již bylo zmíněno v předešlém textu, během třítydenní revize se konají desítky úkonů, jejichž rozepsání by přineslo samostatnou přílohu časopisu. My jsme si však vybrali ještě jednu zajímavou akci, a tou byla výměna nápravy na voze č. 2. Akce probíhala v pondělí 16. března, a to v dolní stanici lanové dráhy, respektive pod mostem klenoucím se přes trať. Zde došlo k nadzvednutí vozu, vyjmutí nápravy, naložení na nákladní vůz a odvezení k servisní firmě. Firma ještě ten samý den přelisovala ložiska a vrátila nápravu zpět.

Koronavirový epilog

Ať už jsou pro vás tři týdny hodně nebo málo, pracovníci DPP zodpovědní za bezpečný provoz lanové dráhy na Petřín stihli v rámci revize všechny plánované úkony. V době uzávěrky časopisu nebylo plánované zahájení provozu realizováno, a to z důvodu šíření koronaviru. Jakkmile však epidemie odezní, můžete své první kroky na čerstvém vzduchu směřovat na Petřín i jeho lanovku, vše je totiž připraveno.



NÁPRAVA TĚSNĚ PŘED ULOŽENÍM NA NÁKLADNÍ VŮZ NA MOSTĚ
FOTO: MARTIN ŘEPKA

OBORY PŘED TABULÍ: KAROSÁŘ

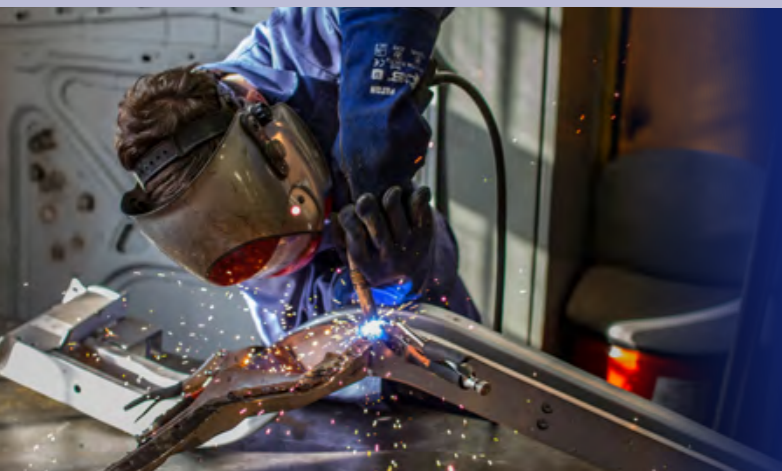


Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Text: Miroslav Grossmann
Foto: Jiří Beneš a autor



DNES VÁM V CYKLU OBORY PŘED TABULÍ PŘEDSTAVÍME OBOR, JEHOŽ ABSOLVENTI SE PŘI DNEŠNÍM ROZVOJI AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU O PRÁCI OPAVĎU BÁT NEMUSÍ. S MNOŽSTVÍM AUT NA SILNICÍCH TOTIŽ PŘIBÝVÁ I DOPRAVNÍCH NEHOD, PO KTERÝCH JE NUTNÉ POŠKOZENÉ KAROSÉRIE ČI JEJICH ČÁSTI I VNITRNÍ MECHANISMY OPRAVIT. PŘESNĚ TÍM SE ZABÝVÁ KAROSÁŘ NAZÝVANÝ TAKY AUTOKLEMPÍŘ.

Text: Olga Kopřivová

KAROSÁŘ

Základem této profese je práce s plechy a kovovými profily. V dnešní době se nemalou měrou objevují i díly z plastů. Budoucí karosáři se proto během studia učí znát materiálové členění, které je pro ně podstatnou základnou znalostí pro správnou volbu dělení, tváření a spojování materiálů. Učí se pájet díly z tenkého plechu, jednotlivé plochy tmelit a zabrušovat, svařovat, poškození vyrovnávat a brousit. K důležitým nabytým dovednostem žáků patří i schopnost vyrobit zcela nové karosářské díly. Při opravách karosérií se učí zároveň ovládat i demontáž a montáž příslušenství a doplňků, ovládání oken apod. a po celkových opravách taky měřit a kontrolovat jejich geometrii.

V teoretickém vyučování získají dovednost čtení technologické dokumentace a strojrenských schémat, poznají druhy a vlastnosti materiálů i způsoby jejich označování. Nedílnou součástí vzdělávání je i příprava **k získání řidičského oprávnění skupiny B** a absolvování **kurzu svařování elektrickým obloukem v ochranné atmosféře CO₂**.

Proč studovat obor právě na SPŠD, a. s.?

Školní karosářská dílna je vybavena veškerým potřebným vybavením, a tak se žáci naučí vyrovnávat karosérie nejen na mobilním a pevném rovnacím rámu, kde se opravují rozsáhlá poškození karosérií, ale také se naučí opravovat a vyrovnávat díly nedestruktivní metodou pomocí vyrovnávací soupravy. Naučí se pracovat s pákovými i tabulovými nůžkami, zakružovačkami, ohýbačkami a ostatními nezbytnými tvářecími stroji a nářadím, jejichž prostřednictvím se naučí nedostupné karosářské díly vyrábět. Ke spojování materiálů používají svařovací soupravy na svařování elektrickým obloukem v ochranné atmosféře CO₂ a soupravu pro sváření elektrickým odporem.

Exkluzivní výhodou SPŠD, a. s. je nabídka praxe pro žáky v dílnách DPP, kdy vedle běžné „klempířiny“ na autech, kterou se učí ve škole, mohou získat praxi i na vozidlech MHD – tramvajích a autobusech.

Obor Karosář navíc patří mezi obory, které Dopravní podnik podporuje svými rozvojovými programy. Pokud se žák v posledním ročníku studia rozhodne absolvovat odborný výcvik na pracovištích DPP a přihlásí se do **Absolventského programu**, může pod odborným vedením zkušenějšího kolegy pracovat po ukončení studia až dva roky. Pokud se v posledním ročníku studia zařadí do **Motivačního programu**, získává od školy na začátku a konci školního roku poukázku v hodnotě 1 000 Kč. Od zřizovatele navíc obdrží i řadu dalších výhod v podobě **zajímavých exkurzí** do zázemí odborných pracovišť DPP. Po dosažení plnoletosti pak mají žáci možnost přihlásit se do **Stipendijního programu** a za určitých podmínek získat pravidelné měsíční stipendium až ve výši 4 500 Kč měsíčně a k tomu příspěvek na dopravu až do výše 4x čtvrtletní časové jízdenky (Lítačky) pro studenty. Podaří-li se účastníkovi závěrečnou zkoušku či maturitu složit na první pokus, dostává další motivační příspěvek ve výši 5 000 Kč! A to už stojí za zvážení!

Pokud se ukáže, že je žák studijní typ, může si **udělat maturitu** v nástavbovém studiu, a to buď v denní, nebo i dálkové formě v oborech Provoz dopravních zařízení nebo Podnikání.

Jaké je uplatnění karosářů?

Absolventi oboru Karosář se uplatní především v dílnách a servisech při celkových či dílčích opravách karosérií a skříň silničních a kolejových vozidel, montáži jejich příslušenství, jejich ošetřování a údržbě. Mohou se také uplatnit ve výrobě vozidel.

Jaké jsou podmínky pro přijetí ke studiu?

Obor je vhodný pro každého, kdo se zajímá o auta, má rád vůni benzínu, je zručný, pečlivý a má technické myšlení.

Podmínkou přijetí je splnění povinné školní docházky a zdravotní způsobilost doložená lékařskou prohlídkou.

Pro další informace o oboru volejte studijní oddělení SPŠD, a. s. na tel: **724 895 040** nebo **732 436 232**.



DP
kontakt
mediální partner



TRAT PŘED BUDOVOU DOPRAVNÍHO PODNIKU ZŮSTALA VE STEJNÉ STOPĚ, ALE JEJÍ KVALITA UŽ JE JINÁ. ZAČÁTEK PROVOZU SE OBEŠEL JEŠTĚ BEZ VODOROVNĚHO ZNAČENÍ, KTERÉ BYLO DOKONČENO, JAKMILE TO PODMÍNKY UMOŽNILY

NEUVĚŘITELNÝCH PĚT KILOMETRŮ MĚŘÍ SOKOLOVSKÁ ULICE. ZAČÍNÁ NA FLORENCI V CENTRU MĚSTA, KONČÍ NA NÁMĚSTÍ OSN V PRAZE 9. V CELÉ JEJÍ DÉLCE VEDOU TRAMVAJOVÉ KOLEJE. A ZATÍMCO PŘED 20 LETY BYLA TATO TRAMVAJOVÁ RADIÁLA KOMPLETNĚ TVOŘENA VELKOPLOŠNÝMI PANELE, OD DUBNA ROKU 2020 BYSTE JE HLEDALI MARNĚ. JEJICH DEFINITIVNÍ KONEC PŘINESLA REKONSTRUKCE TRATI MEZI POLIKLINIKOU VYSOČANY A NÁMĚSTÍM OSN, KTERÁ PŘÁVĚ SKONČILA.

PEKELNÁ JÍZDA SOKOLOVSKOU SKONČILA

Likvidace panelů v Sokolovské – a vlastně v celé Praze – začala po povodních v roce 2002. Mimořádná situace ve vytopeném a nestabilním Karlíně přinesla nutnost, nikoli jen přání, použít takovou konstrukci tramvajové tratě, která bude produkovat méně vibrací do okolí. Namísto panelů byla zvolena trať klasické konstrukce s pražci ve šterku a zakryta asfaltem. Karlín znovu ožil a i další místa v Praze se později dočkala rehabilitace tramvajové dopravy.

V Sokolovské ulici proběhly mezi lety 2002 a 2020 rekonstrukce kolejí v celkem 6 jednotlivých úsecích včetně letošního, který

činnost završil. Už to potřeboval, trať z roku 1992 byla v žalostném stavu, jen o trochu lepším než trať v Nádražní ulici, jejíž rekonstrukce už také začala.

Čeho se cestující dočkali? Skončila omezená rychlost na 30 km/h, která byla nařízena od křižovatky s ulicí Na Břehu a zastávkami Nádraží Vysočany. Díky nové konstrukci trati na betonové desce je jízda výrazně klidnější (v podstatě naprosto klidná) a tiší. Díky antivibrační vaně se snížilo šíření vibrací do okolí. Úprav se dočkal jediný pár zastávek v úseku Nádraží Vysočany.



TAHLE ANTIVIBRAČNÍ VANA MÁ HLAVNÍ PODÍL NA SNÍŽENÍ NEGATIVNÍCH VLIVŮ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY DO OKOLÍ. TLUMÍ VIBRACE A HLUK

Je zajištěna o něco lepší preference tramvajové dopravy, protože k již existujícím oddělovacím tvarovkám přibýlo dalších téměř 200 metrů, a to zejména v úseku mezi Nádražím Vysočany a náměstím OSN. Nepovedlo se projednat osazení tvarovek do úseku Nádraží Vysočany – Na Břehu, kde v důsledku zastavování aut ve druhé řadě jsou projíždějící automobily často nuceny najíždět na koleje.

V koordinaci s rekonstrukcí tratě proběhla obnova světelné signalizace na křižovatce Sokolovská – Na Břehu, která byla však oproti původnímu řízení s preferencí tramvají dočasně uvedena do provozu v pevném řízení bez preference. Nestalo se tak v Praze zdaleka poprvé, tentokrát situaci ještě zhoršuje malý podíl volna pro tramvaje. Koordinace se odehrála i na náměstí OSN, kde proběhla rekonstrukce kanalizace, jejíž další etapy budou následovat.

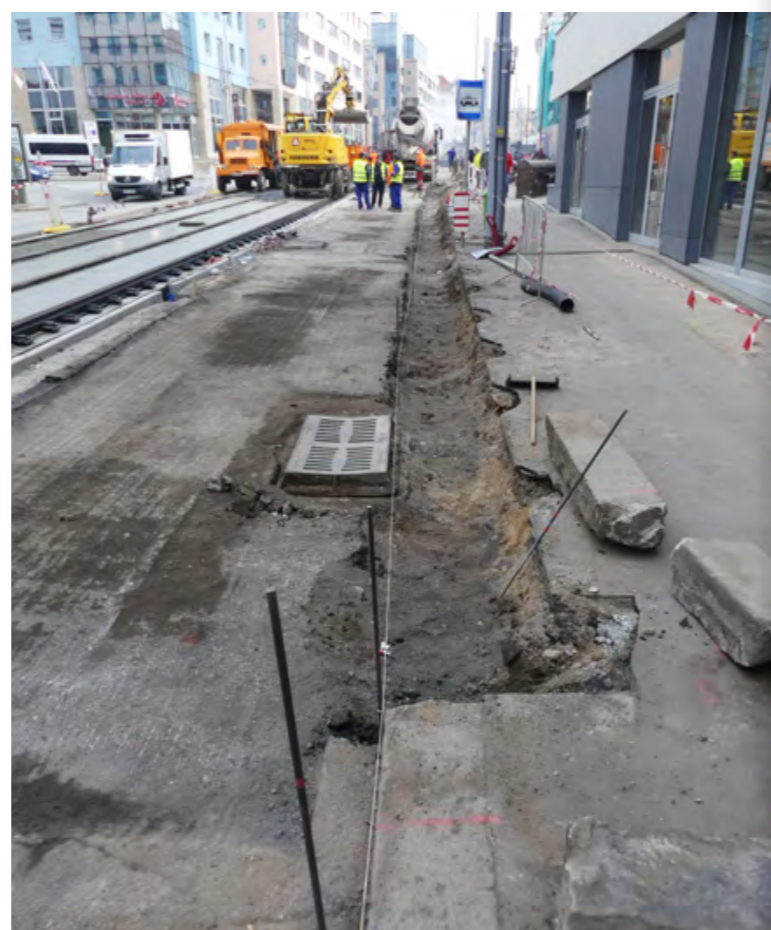
Stavbu, která proběhla přímo před hlavní budovou Dopravního podniku, se podařilo zprovoznit v termínu. A to navzdory komplikacím, které způsobila nákaza koronavirem. Pracovní čtyři se musely vypořádat s tím, že část zaměstnanců byla v karanténě, ti ostatní museli přímo na stavbě dodržovat zvýšená hygienická opatření. Společnost Eurovia, která byla subdodavatelem zemních prací a povrchů, opustila veškerá staveniště v Česku, naštěstí právě kromě rekonstrukce tratě v Sokolovské. Netradiční byl i oficiální proces uvedení stavby do zkušebního provozu, který se celý odehrál přímo v terénu. Všem patří dík za jejich nasazení.

Jak už jsme uvedli v únorovém DP kontaktu, rekonstrukce tratě v Sokolovské ulici byla druhou etapou akce RTT Sokolovská – Kolbenova, která byla zahájena v roce 2018 etapou první, v Kolbenově ulici. A již se chystá etapa třetí, průchod tratě skrze náměstí OSN do Kolbenovy ulice.

Jedná se o úsek dlouhý pouze 300 metrů, ale je v něm zahrnutý i přesun smyčky Vysočanská do ulice Pod Pekárnami. Dopravní podnik již provedl potřebné kroky k zajištění projektanta a v současné době začínají projekční práce na zvelebení tohoto významného uzlu v Praze 9.



NA MOSTĚ PŘES ROKYTKU MUSELA BÝT ZŘÍZENÁ SPECIÁLNÍ KONSTRUKCE TRATI. DŮVODEM BYLA NÍZKÁ KONSTRUKČNÍ VÝŠKA NA MOSTĚ. NAD OCHRANOU IZOLACE MOSTU ZBÝVALO POUZE 24 CENTIMETRŮ K POVRCHU. PROTO BYLA POPRVÉ ZVOLENA KONSTRUKCE S VELMI TENKÝMI OCELOVÝMI PRAŽCI PŘÍŠROUBOVANÝMI K BETONOVÉ DESCE. K PRAŽCŮM BYLY PŘÍMO UPEVNĚNY KOLEJNICE POMOCÍ SPECIÁLNÍCH SVĚREK. NECHYBÍ ANI GUMA JAKO PROTIHLUKOVÉ A PROTIVIBRAČNÍ OPATŘENÍ



ZDE BYLA JEŠTĚ PŘED PÁR DNY VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA, KTEROU TVOŘÍ ZVÝŠENÁ VOZOVKA, NEBO CHCETE-LI POJÍŽDĚNÁ NÁSTUPNÍ HRANA. V RÁMCI REKONSTRUKCE TRATI DOŠLO K JEJÍMU ZKRÁCENÍ NA DÉLKU JEDNOHO VLAKU. DŮVODEM BYL POŽADAVEK NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CESTUJÍCÍCH



RTT Sokolovská – Kolbenova, 2. etapa

Úsek:	Sokolovská ulice mezi Poliklinikou Vysočany (mimo) a náměstím OSN (mimo)
Délka tratě:	0,49 km
Původní konstrukce tratě:	velkoplošné panely
Nová konstrukce tratě:	betonová deska s upevněním W-tram (případně klasická konstrukce na železobetonových pražcích ve šterku), žlábková kolejnice NT1, asfaltový kryt
Další objekty a práce:	zkrácení vídeňské zastávky Nádraží Vysočany ve směru z centra (investice TSK), rekonstrukce zastávkového ostrůvku do centra, napájení zastávkových označků, odvodnění tramvajové tratě pomocí žlábkových odvodňovačů s napojením do bahníků a dále do kanalizace; výměna některých stožárů trakčního vedení, opravy tramvajové tratě mimo úsek RTT na přejezdech náměstí OSN, Kovářská, K Moravině
Projektant:	METROPROJEKT Praha a.s.
Zhotovitel, investor, obstaratel:	Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Text: Zdeněk Bek
Foto: autor a Miloš Kejzlar



CELKOVÁ DÉLKA SOUPRAVY DOSAHOVALA PŘES 100 METRŮ



JISTOU KOMPLIKACI PŘEDSTAVOVALY DVA TYPY SPŘÁHEL – SÉCHERON A TZV. PRAŽSKÁ HLAVA



PO ZAJIŠTĚNÍ VOZŮ NA KOLEJOVÉ HARFĚ BYLO DO TZV. TABLA NUTNÉ ZAZNAMENAT POLOHU KAŽDÉHO VOZU (MARTIN DOUBEK A MAREK DRÁB Z ODB. TECHNICKÁ KONTROLA)

T6A5 NA POSLEDNÍ CESTĚ

I V NEPROVOZNÍ HARFĚ VOZOVNY HLOUBĚTÍN LZE ZASLECHNOUT SKŘÍPOT TRAMVAJÍ. V PRŮBĚHU ÚNORA 2020 DOŠLO K POSTUPNÉMU NÁVOZU PŘIBLIŽNĚ ČTYŘ DESÍTEK VOZŮ TRAMVAJÍ T6A5, KTERÉ TAK NA KOLEJOVÉ HARFĚ PŘED POMYSLNÝMI VRATY VOZOVNY NALEZLY SVÉ DOČASNÉ ÚTOČIŠTĚ.

Není žádným tajemstvím, že se počet provozních tramvajů typu T6A5 pomalu ztenčuje. Do Prahy bylo v letech 1995–1997 dodáno celkem 150 vozů. Vzhledem k dodávkám nových vozů Škoda 15T byla v posledních letech část vozů T6A5 nabízena k odkupu, kterého využilo hned několik evropských měst. S pražskými vozy se tak lze setkat v Sofii (41 vozů), Charkově (10 vozů) a Kyjevě (7 vozů). Rovná desítka vozů putovala i do Brna.

V Praze je aktuálně provozována poslední čtrnáctka vozů (vozovna Motol a Žižkov). Fotoreportáž byla pořízena v pátek 14. února při návozu 15 vozů z odstavného kolejiště v Hostivaři zaměstnanci odboru Technická kontrola. Tím však příjezd vozů neskončil, harfa se bude nadále plnit tak, jak budou vozy dojíždět své kilometry.



PŘED ZAHÁJENÍM SUNUTÍ DOŠLO KE SPOJENÍ VOZŮ NA Odstavných a OBJÍZDNÝCH KOLEJÍCH



K SUNUTÍ VOZŮ BYLA VYUŽITA TRAMVAJ KT8D5R.N2P, A TO ZEJMÉNA KVŮLI SVÉ DÉLCE, OBOUSMĚRNOSTI, SÍLE TRAKČNÍCH MOTORŮ A ZEJMÉNA MOŽNOSTI VYUŽITÍ VZDÁLENĚJŠÍHO PANTOGRAFU

V PRŮBĚHU SUNUTÍ VOZŮ NA JÍZDĚLY DALŠÍ T6A5 DO AREÁLU



PŘEVEDENÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY NA TRAMVAJOVÉ TĚLESO COBY JEDNO Z PREFERENČNÍCH OPATŘENÍ

AKTUÁLNÍ STAV PREFERENCE V AUTOBUSOVÉM PROVOZU

ÚNOROVÝ DP KONTAKT PŘINESL SOUHRN STAVU TRAMVAJOVÉ PREFERENCE, NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY ZHODNOTÍ SITUACI V PREFERENCI AUTOBUSŮ. PŘEDSTAVÍ NOVINKY UPLATŇOVANÉ V AUTOBUSOVÉM PROVOZU A NAZNAČÍ MOŽNÝ DALŠÍ VÝVOJ.

K tématu preference v autobusové dopravě se vracíme přesně po dvou letech. Od té doby se objevila na komunikacích nová preferenční opatření a některá stávající se vylepšila.

Zopakujme si nejprve, jakým způsobem můžeme upřednostňovat veřejnou autobusovou dopravu oproti individuální automobilové.



BUSPRUH V ULICI KE KRČI PŘEDTÍM A POTOM, NEBO-LI SE ZMĚNOU UKONČENÍ VYHRAZENÉHO PRUHU



Zrychlit pohyb vozidel můžeme:

- **organizačním opatřením** (vyložením provozu individuální automobilové dopravy z některých komunikací – viz např. ulice K Letišti, změnou přednosti v jízdě na křižovatce ve směru jízdy MHD),
- **změnou dopravního či stavebního uspořádání** na komunikaci (vyhrazením jízdního pruhu, zřízením samostatného jízdního pruhu na výjezdu ze zastávky, doplněním ostrůvků, vymežovacích tvarovek a vodorovného šrafování, zdůrazněním přednosti v jízdě – např. terminál Opatov),
- **převodem autobusové dopravy na tramvajové těleso** (např. ulice U Plynárny),
- **preferencí na křižovatkách a přechodech řízených světelným signalizačním zařízením** (SSZ).

Mezi preferenční opatření zvyšující bezpečnost provozu můžeme rovněž zahrnout **omezení parkování** poblíž křižovatek či zastávek (zajištění rozhledových poměrů, průjezdnosti a snížení rizika kolize se zaparkovaným vozidlem).

Většina měst a stejně tak i Praha a její komunikační síť nebyla plánována a postavena tak, aby pojala takové množství automobilů, které se dnes v uliční síti pohybuje. S rostoucím počtem vozidel se stále zhoršuje průjezdnost komunikací. Jejich kapacita není neomezená a již v dnešní době je na mnoha místech překračována a **vznikají kolony neboli kongesce**. Aby byla veřejná doprava pro cestující stále atraktivní, je třeba trvale připravovat nová opatření, kterými se její zdržování s přibývajícím kongescemi omezi.

Z dlouhodobých zkušeností lze vyzpůsobit, že **vybudování nových komunikací dlouhodobý efekt lepší průjezdnosti města nepřinese**. Vznikem nových komunikací

(viz např. Strahovský tunel, tunel Blanka) se pouze krátkodobě v řádu jednotek let rozmělní množství aut v dané oblasti. V delším časovém horizontu pak nová nabídka volných komunikací přitáhne poptávku dalších obyvatel po individuální přepravě, což vede i k pořízení dalších vozidel do rodiny a s tím i související problémy týkající se parkování. Výsledným efektem je, že při uzavření těchto páteřních komunikací (např. z důvodu nehody či poruchy) dojde ke kolapsu dopravy v širším okolí. Zásadním negativním dopadem tohoto trendu je ovzduší a prostředí znečištěné zplodinami z projíždějících vozidel.

Již nyní se ve městě uplatňuje efekt samoregulace. Tam, kde vznikají dlouhodobě kongesce, již nad určitou úroveň další vozidla nepřibývají nebo přibývají jen minimálně. Jistým řešením může být zpoplatnění parkování nebo lépe zpoplatnění vjezdu do centrálních oblastí, případně přímo zákaz vjezdu.

Než však dojde k tak zásadnímu politickému rozhodnutí, je třeba nabídnout cestujícím alternativu v podobě rychlé a spolehlivé veřejné dopravy, což bez preference zajistit nejde. Důležité je zmínit, že vhodně nastavenou preferencí vozidel MHD se nesnižuje kapacita komunikací a pouze se upřednostňuje jízda vozidel, které přepravují mnohonásobně větší množství cestujících než jednotlivé osobní automobily.

Pro zdárný rozvoj preference městské hromadné dopravy vznikla koordinační skupina, která zahrnuje zástupce ROPIDu, DPP, Technické správy komunikací a Magistrátu hlavního města Prahy. Skupina na svých pravidelných jednáních navrhuje, připravuje, projednává a vyhodnocuje preferenční opatření, což urychluje jejich realizaci.

Preferenční opatření na křižovatkách (SSZ)

Od ledna 2018 do prosince 2019 byla nově zavedena preference na 16 křižovatkách a zlepšena preference na dalších 11 křižovatkách. **Celkem jsou autobusy k 31. 12. 2019 preferovány již na 230 SSZ**. Dalším postupně zaváděným opatřením, které snižuje zdržení autobusů, je vypínání SSZ v nočním období (režim blikající žlutá). Toto opatření zdatelně zvyšuje plynulost jízdy, kdy odpadá zbytečné zastavování na červenou v období minimálního provozu. Za rok 2019 křižovatek s tímto režimem přibýlo 34. Celkem je takových SSZ, na nichž není uplatňován nepřetržitý způsob řízení, již více než 140, což představuje více jak 20 % z celkového počtu SSZ v Praze.

Na rozdíl od soukromých dopravců, kde preference na křižovatkách prakticky nefunguje, **bylo k 31. 12. 2019 z celkového počtu 1144 autobusů DPP preferenční jednotkou vybaveno 1112, což je 97 %**. Z 32 autobusů, které nejsou touto jednotkou vybaveny, bude v nejbližší době v rámci investiční akce na upgrade informačního systému u 5 vozů preferenční jednotka doplněna. Zbýlé nevybavené autobusy jsou postupně vyřazovány a nahrazovány v rámci obnovy vozového parku novými již vybavenými preferenční vozidlovou jednotkou.

V rámci budoucí modernizace systému preference na křižovatkách zadal DPP vypracování studie na **využití kooperativních systémů C-ITS v provozu tramvají a autobusů**. Jedná se o využití moderních technologií pro obousměrnou komunikaci mezi vozidlem a řadičem SSZ včetně možnosti vzdáleného sledování funkčnosti preference DPP. Tato mezinárodní standardizovaná



PLYNULÝ PROVOZ MHD NA STRAKONICKÉ BY BYL BEZ BUSPRUHŮ NEMYSLITELNÝ. PŘIPRAVUJE SE ROZŠÍŘENÍ TÉTO KOMUNIKACE PRO PRODLOUŽENÍ BUSPRUHU



PŘEDČASNÉ ŘAZENÍ OSOBNÍCH AUT DO BUSPRUHU VERS. ÚPRAVA REŽIMU V ULICI TUPOLEVOVA

komunikační platforma je předzvěstí systémů autonomního řízení, umožňuje komunikaci mezi vozidly, nabízí upozornění na možnost kolize a předávání informací mezi infrastrukturou a vozidly pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

V současné době pracuje na implementaci tohoto systému většina automobilek, jeho rozšíření je tedy jen otázkou času. Pro autobusy předpokládáme v další etapě nejprve testování systému v rámci pilotního projektu na vybraných křižovatkách a nastavení spolupráce při zavádění se správcem SSZ společností TSK, ROPIDem a Krajským úřadem Středočeského kraje.

Vyhrazené jízdní pruhy

Za poslední dva roky celkem přibýlo dalších 3,5 km vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy, konkrétně byla realizována tato liniová preferenční opatření:

- Ke Krči, 4/2018: změna uspořádání v oblasti přechodu pro chodce a navazujícím druhém úseku; zlepšení podmínek pro chodce na přechodu (ten nově s ostrůvkem) a levá odbočení, eliminace předčasného řazení ostatních vozidel;
- Jugoslávských partyzánů, 5/2018: mírně dřívější začátek (o 40 m, od Velflíkovy ulice);
- Hornoměřolská, 5/2018: buspruh pro příjezd od zastávky Řepčická (s úpravou přechodu);
- Strakonická, 6/2018: dřívější začátek buspruhu (o 160 m) pro průjezd přes připojení ulice V Sádkách;

- Tupolevova, 10/2018: mezi Kosteleckou a Veselskou – ve směru do centra dřívější začátek buspruhu (již za Kosteleckou, místo původního cyklopruhu) a prodloužení až ke kruhovému objezdu s Veselskou + změna ukončení pro eliminaci předčasného řazení ostatních vozidel / ve směru z centra prodloužení až ke kruhovému objezdu s Kosteleckou + změna ukončení pro eliminaci předčasného řazení ostatních vozidel;
- Vysočanská (estakáda), 10/2018: mírně dřívější začátek buspruhu u zastávky Nad Jetelkou, v rámci projednání vznikla i parkovací místa mezi přechodem pro chodce s novým dělicím ostrůvkem a zastávkou (i zde byl původně uvažován buspruh);
- Veselská, 8/2019: samostatný pruh na příjezdu do zastávky Sídliště Letňany (se zrušením podchodu a změnou přechodu);
- Broumarská, 10/2019: buspruh od zastávky Hejtmanská k Ocelkově ulici;
- Strakonická v Lahovičkách, 11/2019: opatření pro plynulý průjezd přes Lahovický most, buspruh v úseku zástavby, propojovací opatření buspruhu v připojení ulice V Sádkách;
- Kbelská, 11/2019: nevyhrazený buspruh místo bývalého odstavného pruhu ve stoupání pod připojením Novopacké;
- Libušská, 11/2019: buspruh před Durychovou;
- Bucharova, 12/2019: mimo bus zákaz přímého průjezdu z rampy do Plzeňské;
- Kukulova, 12/2019: buspruh v dolní části ulice (jako nový prostřední pruh);
- Tiskařská, 12/2019: změna a prodloužení řazení, bus vlevo do Průmyslové i z pravého pruhu;

- Dále v rámci zásadních úprav dopravního režimu v oblasti mimoúrovňové křižovatký na holešovickém předpolí Hlávka mostu v roce 2018 vznikly buspruhy v oblasti autobusových zastávek Vltavská, na tramvajovém tělese byly zřízeny buspruhy v oblasti zastávek Libeňský zámek (v rámci RTT Zenklova) a v rámci přestavby zastávek Maniny na vídeňskou zastávku. Došlo i ke zrušení časového omezení buspruhů v jižní části Tupolevovy a ve Vršovické ulici u zastávky Koh-i-noor.

Liniová preference autobusů v roce 2020 – co lze mj. očekávat

- Bělohorská: buspruh od zastávky Říčanova po nájezd na tramvajové těleso u Tomanovy ulice;
- Bohdalecká: buspruh od zastávky Bohdalec směrem z centra;
- Freyova: buspruh od Ocelářské směrem k Harfě;
- Jižní spojka: úprava pro lepší příjezd do buspruhu (změna řazení před rampou do Modřanské);
- Kamýcká: buspruh od zastávky Kamýcká po nadjezd přes železniční trať, žádoucí i pro objížděnou trasu při uzavírce Horoměřické ulice u Jenerálky;
- Michelská: úprava od zastávky Kačerov směrem k zastávce Pod Dálnicí (změna řazení před ulicí Na Záhonech);
- Na Jelenách: buspruh od zastávky U Dálnice směrem ke Kunratické spojce;
- Opatovská: změny dopravního režimu, včetně ukončení buspruhů až těsně před okružními křižovatkami se změnou ukončení pro eliminaci předčasného řazení

- ostatních vozidel, rovněž zrušení časového omezení;
- Plzeňská: buspruh ve směru z centra mezi zastávkami Krematorium Motol a Hlušičkova.

Některé dlouhodobě připravované stavební projekty liniové preference autobusů

- Rozšíření Strakonické ulice pro zřízení buspruhu od zastávky Dostihová k Barrandovskému mostu (předpoklad realizace 2022–23);
- Rozšíření Českokobrodské ulice pro zřízení buspruhu mezi zastávkami Blatov a Na Vaňhově;
- Rozšíření Horoměřické ulice pro zřízení buspruhu v celém stoupání z Šáreckého údolí až k zastávce Bořislavka;
- Rozšíření Náchodské ulice pro zřízení buspruhu od hranice města po okraj zástavby Horních Počernic.

Změna ukončení buspruhů

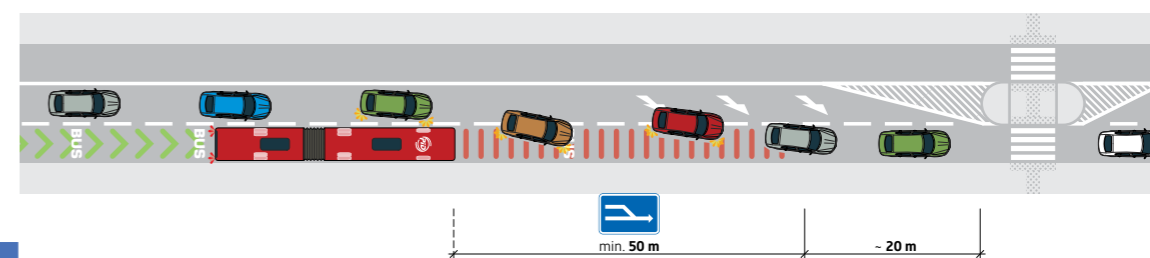
Výraznou novinkou v projektech i realizacích je **změna principu ukončování buspruhů** v místech, kde dochází ke snížení počtu jízdních pruhů (zejména před kruhovými objezdy či nesignalizovanými přechody pro chodce) – viz *schéma dole*.

Důvodem změny jsou negativní zkušenosti s jevem nazývaným „předčasné řazení“, vyskytujícím se obvykle v místě změny buspruhu na běžný jízdní pruh a současného ukončení souběžného jízdního pruhu. Vozidla z ukončeného běžného jízdního pruhu se přeřazují často i 100 metrů před skutečným koncem buspruhu, a tím jeho efekt výrazně snižují. Často je ukončení běžného jízdního pruhu navíc příliš brzké z důvodu bezpečnosti v místě ukončení (např. ostrůvek přechodu, protisměr).

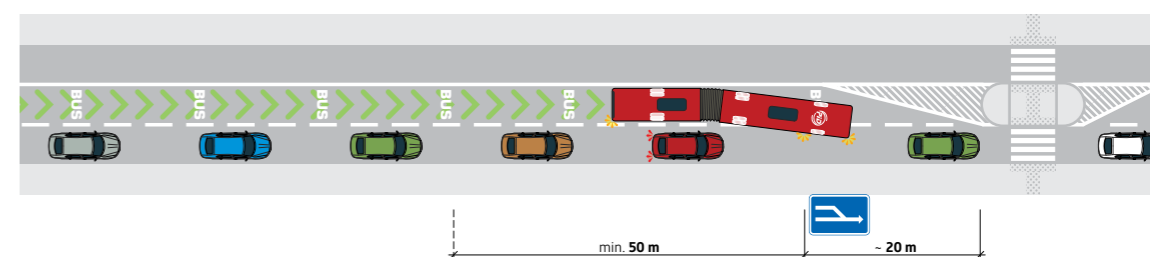
Impulesem ke změně byly překvapivě pozitivní zkušenosti z lokalit, kde byl princip přeřazování autobusů do průběžného pruhu použit z důvodů původního uspořádání jízdních pruhů (např. na příjezdech na Barrandovský most či ve Strakonické ulici u zastávky Dostihová).

Ukončení buspruhu s přeřazením do průběžného jízdního pruhu výrazně zlepšuje podmínky pro průjezd autobusů (či jiných oprávněných vozidel) až na úplný konec buspruhu a zde teprve přeřazení do průběžného pruhu s využitím práv a povinností ze zákona 361/2000 Sb. i vstřícnosti řidičů ostatních vozidel (byť možná podpořené rozměry autobusu). Toto v roce 2018 potvrdily zkušenosti z provozu v upravených lokalitách v ulici Ke Krči a zejména pak v severním úseku Tupolevovy ulici na příjezdech ke Kostelecké i Veselské ulici.

Před



Po



POROVNÁNÍ PŮVODNÍHO ŘEŠENÍ A UPRAVENÉHO UKONČENÍ BUSPRUHŮ



REALIZOVANÁ PREFERENČNÍ OPATŘENÍ NA SSZ V PRAŽSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ

SSZ 0.093	Kutnohorská – Dolnoměcholupská	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 0.619	Průmyslová – Spalovna	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 0.622	Švehlova – Práčská	2018	Zlepšení preference autobusů
SSZ 0.624	Průmyslová – rampy Jižní spojky	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 0.735	Kutnohorská – malé OC	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 3.301	Husitská – Trocnovská	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 3.302	Husitská – Prokopova	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 3.351	Jana Želivského – Jeseniova	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.400	Vídeňská – Jalodvorská	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.406	Vídeňská – Zálesí	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.416	Budějovická – Vyskočilova	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.438	Zálesí – Štúrova	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.440	Türkova – Archivní	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.443	Senohrabská – Hlavní	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.444	Lešanská – Hlavní	2018	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.448	Michelská – Na Záhonech	2019	Zlepšení preference autobusů
SSZ 4.458	Na Strži – V Podzámčí	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 4.479	Štúrova – přechod Na Příčce	2019	Zavedení preference autobusů
SSZ 6.169a	Evropská – Vlastina	2019	Snížení zdržení
SSZ 6.711	Podbabská – V Podbabě	2019	Zlepšení preference autobusů
SSZ 8.235	Zenklova – nám. Na Stráži	2018	Zlepšení preference autobusů
SSZ 8.245	Štřelničná – Davídkova	2019	Zlepšení preference autobusů
SSZ 8.984	Štřelničná – Opálkova	2019	Zlepšení preference autobusů
SSZ 9.200	Prosecká – Lovosická	2018	Zlepšení preference autobusů
SSZ 9.250	Vysočanská – Teplická	2019	Zlepšení preference autobusů
SSZ 9.290	Beladova – Listova	2019	Zlepšení preference autobusů
SSZ 9.298	Freyova – Ocelářská	2018	Zlepšení preference autobusů

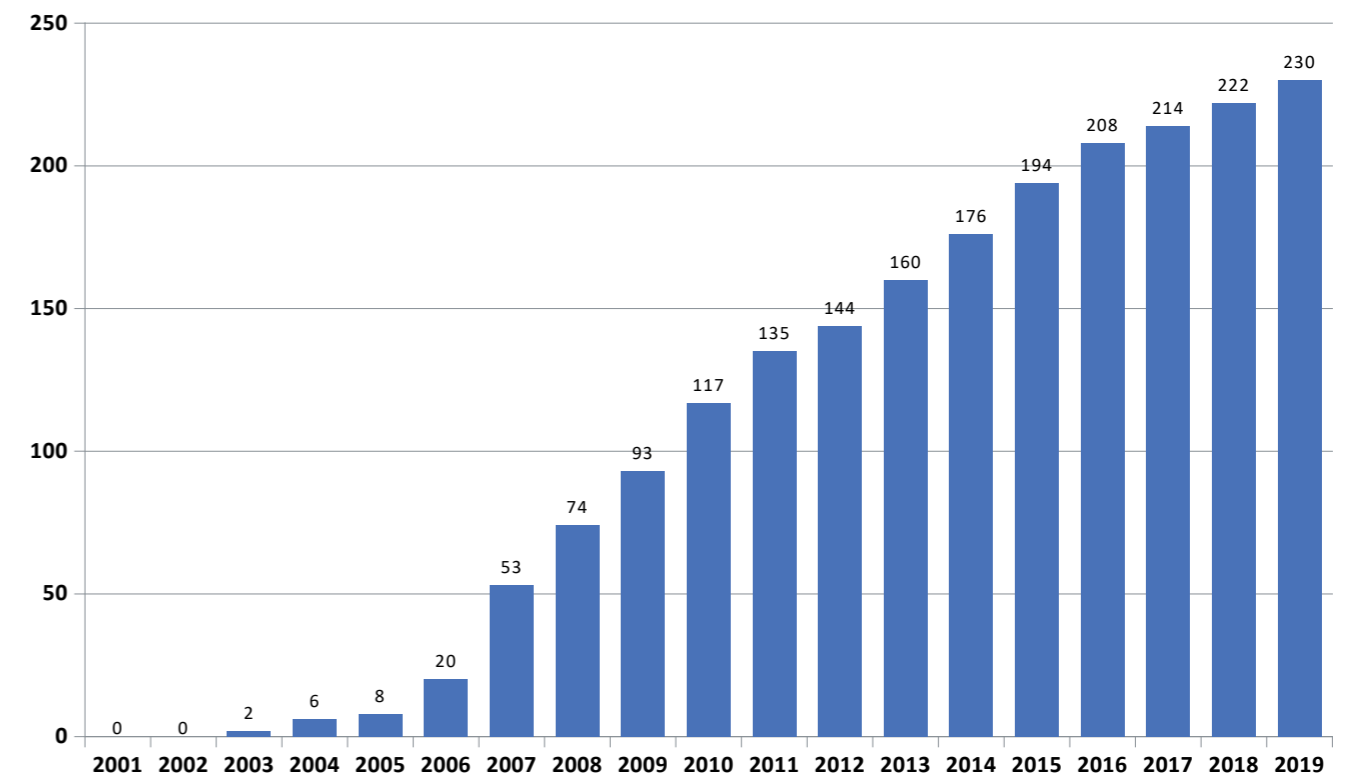
Obdobné řešení bohužel nelze obvykle použít v situacích, kdy na úsek s buspruhem navazují řadící pruhy před křižovatkou. V některých místech lze využít alespoň princip výlučného směru (například jízdu bus přímo z pruhu pro pravé odbočení), jinde je ale efekt buspruhu ohrožen předčasným vjížděním ostatních vozidel.

Další preferenční opatření

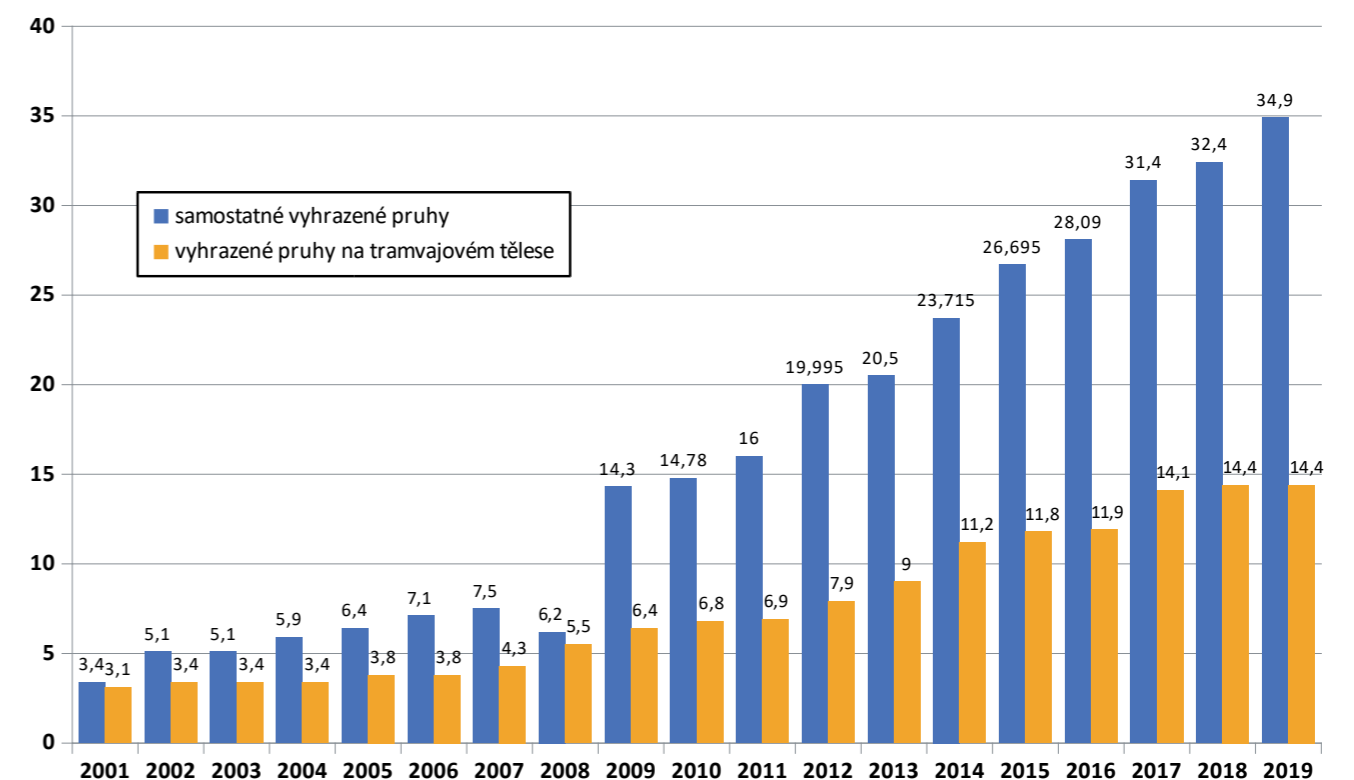
Kromě představených preferenčních opatření lze veřejnou dopravu v neposlední řadě upřednostňovat zvyšováním kvality a atraktivity služby. Dopravní úsek a jednotka Provoz Autobusy již řadu let měří a vyhodnocuje stanovené standardy kvality, přičemž **plní podmínky normy ČSN EN ISO 9001 a ČSN EN ISO 13816**, což potvrzují příslušné certifikáty. Dobrou zprávou pro všechny cestující je, že se podařilo **snížit průměrné stáří autobusů k 31. 12. 2019 na 6,66 let a počet autobusů vybavených celovozovou klimatizací se k tomuto datu zvýšil na 367, což činí již 32,08 % vozového parku autobusů.**

Na dalších opatřeních, jako zavedení bezhotovostních plateb v autobusech, projekty nízkoemisních a bezemisních vozidel, zlepšení informačního systému pro cestující, využití automatického počítání cestujících pro optimalizaci provozu, záznam z kamer ve vozidle a čelní kamery pro zvýšení bezpečnosti, stále pracujeme.

Preference autobusů na světelně řízených křižovatkách



Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy



Autorský tým:

Text a grafy: Martin Košek (DPP), Tomáš Prousek (ROPID) a Václav Veselý (TSK)
Foto: Ivo Novotný (ROPID), Tomáš Prousek (ROPID) a Petr Hejna
Schéma: František Brynda (ROPID)

LETEM SVĚTEM PALIVEM BUDOUCNOSTI – VODÍKEM

MNOZÍ Z NÁS SE S VODÍKEM SETKALI POPRVÉ (A NAPOSLEDY) V HODINÁCH CHEMIE PŘI SEZNAMOVÁNÍ S MENDĚLEJEVOU TABULKOU PRVKŮ. JDE PŘITOM O NEJČASTĚJŠÍ PRVEK, KTERÝ TVOŘÍ PŘEVÁŽNOU ČÁST HMOTY VESMÍRU. VODÍK NENÍ JEN PALIVO RAKETOPLÁNŮ NEBO TERMONUKLEÁRNÍ ZBRAŇ, ALE I PRAKTICKÝ POMOČNÍK V DOPRAVĚ. SLOVY KLASIKA, VODÍK JE DOBRÝ SLUHA, ALE ZLÝ PÁN.



Doprava má výrazný vliv na kvalitu životního prostředí a zdraví obyvatel jak v pozitivním smyslu slova, tak i v negativním. Lokální topeniště a zejména silniční doprava jsou označovány za největší znečišťovatele ovzduší. Celý vyspělý svět se tak vydává cestou tzv. čisté mobility, neboť narůstají požadavky na ekologičnost dopravy. Kdo dnes nesnižuje zdravotně rizikové emise prachových mikročástic, těžkých kovů nebo oxidů dusíku, jakoby neexistoval. Vhodnou alternativou k fosilním palivům se jeví elektrina, hybridní technologie nebo právě vodík.

**PŘI SPALOVÁNÍ VODÍKU
VZNIKNE POUZE ENERGIE
A ČISTÁ VODA – ŽÁDNÉ
ŠKODLIVÉ LÁTKY**

Vodík je nejjednodušší chemický prvek i plyn, je bezbarvý, netoxický, bez zápachu, avšak hořlavý. V mnoha ohledech je vodík velmi dokonalé palivo. Jeho hoření je považováno za nejučinnější a nejčistší. Nepoškozuje ozónovou vrstvu Země, nezpůsobuje škodlivé emise. Vodík snadno reaguje s kyslíkem a při této reakci vzniká pouze energie a čistá voda. Na rozdíl od většiny ostatních paliv nabízí vodík až 3x více energie.



Vodíkové vozidlo je ve své podstatě elektrické vozidlo, byť jsou v elektrickém vozidle bateriové články a ve vodíkovém vozidle nádrž na vodík. Vodík je tedy čistý, bezpečný a univerzální nosič energie.

**VODÍKOVÉ AUTOBUSY
V EVROPĚ JIŽ NAJEZDILY
VÍCE JAK 10 MILIÓŇŮ
KILOMETRŮ**

Vodík se tak zdá být vhodným krokem k naplnění cílů Evropské unie týkajících se emisí CO₂, které byly vytyčeny do roku 2030. Vodík jako zdroj energie podle mnohých odborníků představuje budoucnost dopravy. Na vodík jezdí automobily, autobusy, ale také vlaky, tramvaje, trajekty či vysokozdvizné vozíky.

Pro konkrétní příklady v sektoru městské hromadné dopravy nemusíme daleko. S vodíkovými autobusy se lze potkat třeba v Hamburku, Oslu nebo Londýně. Kromě



PLÁNOVANÉ A JIŽ PROVOZOVANÉ
VODÍKOVÉ AUTOBUSY V EVROPĚ
ZDROJ: FUELCELLBUSES.EU

zlepšení ovzduší v místech provozu se zvýšil i komfort pro cestující, neboť vodíkové autobusy jsou v porovnání s jinými palivy tišší a vyznačují se snížením vibrací. Rodina vodíkových autobusů po celé Evropě čítá několik set vozidel.

Velká Británie

První dvoupatrový autobus na světě poháněný vodíkem má v plánu představit Londýn v letošním roce. Dvacítka těchto autobusů má přispět k řešení problému se znečištěným ovzduším v britské metropoli a je reakcí na zavedení tzv. ultralimitních nízkoemisních zón, na základě kterých se platí za nejvíce znečišťující autobusy sankce 100 liber denně (cca 2900 Kč). Všechny autobusy londýnské MHD mají splňovat tyto požadavky do října 2020.



VODÍKOVÝ DVOUPATROVÝ AUTOBUS PRO LONDÝN
ZDROJ: THEGUARDIAN.COM

Jeden vodíkový autobus bude pořízen přibližně za 500 tis. liber (cca 14,6 mil. Kč), celková investice do flotily vodíkových double-deckerů tak dosáhne 10 mil. liber (cca 292 mil. Kč), infrastruktura na doplňování vodíku bude stát další 2 mil. liber (cca 58 mil. Kč). Vozidla cestujícím nabídnou vyšší komfort, nabíjecí USB konektory, plynulejší a klidnější jízdu. Dopravce *Transport for London* si od vodíkových autobusů slibuje rychlejší doplňování vodíku v porovnání s dobíjením elektrobuses a také delší dojezd oproti elektrickým autobusům.

Francie

Město Pau na severním okraji Pyrenejí na jihozápadě Francie se stalo světovým lídrem, když na konci roku 2019 zavedlo první systém tzv. metropolitních autobusových linek na světě provozovaný výhradně vodíkovými autobusy.



VODÍKOVÝ AUTOBUS ZNAČKY VAN HOOL VE FRANCOUZSKÉM MĚSTĚ PAU
ZDROJ: SMARTCITIESWORLD.NET



VLAČOVÁ SOUPRAVA NA VODÍK ALSTOM CORADIA ILINT V DOLNÍM SASKU
ZDROJ: ALSTOM

Autobusy o délce 18 metrů belgického výrobce Van Hool vyrábějí elektřinu pomocí vodíkových palivových článků a jsou schopny ukládat elektrickou energii vyrobenou při brzdění do lithiových baterií. Plně bezbariérová vozidla jsou navržena tak, aby mohla pojmout až 145 cestujících.

Osm autobusů je provozováno na lince dlouhé 6 kilometrů téměř výhradně ve vyhrazených jízdních pružích pro autobusy a veškeré křižovatky na trase jsou osazeny zařízeními pro jejich preferenci. Doba jízdy z konečné na konečnou tak trvá 17 minut. Osmdesátitřicetileté město Pau tímto projektem přispívá k naplňování klimatického závazku a zlepšení životního prostředí ve městě.

Čína

Čína přistupuje k vodíkové technologii ve veřejné dopravě s velkým očekáváním a často se v tomto smyslu hovoří o technologické revoluci, která změní průmysl. Společnost *Shangdon Heavy Industry* z provincie Šan-tung oznámila, že plánuje vývoj a nasazení dvou tisíc autobusů na vodíkové palivové články po celé Číně. Výzkumu a vývoji se v této společnosti věnuje již několik let více jak tisícovka expertů s cílem podpořit mobilitu na bázi vodíkové technologie a snížit tak emise z dopravy v celé Číně.



**ČÍNSKÝ VODÍKOVÝ
AUTOBUS = DOJEZD
AŽ 350 KM NA JEDNO
NAPLNĚNÍ NÁDRŽE**

První vlašťovkou je osmimilionové město Wej-fang nedaleko Pekingu v provincii Šan-tung, které od léta 2019 provozuje dvanáct vozidel poháněných vodíkovými palivovými články. Místní představitelé doufají, že tak podpoří konkurenceschopnost regionu a stane se jedním z předních provincií pro demonstraci zelené energie v Číně.

Vodíkové autobusy byly vyrobeny společností *Zhongtong Bus*, jedním z výrazných nových výrobců alternativních autobusů. Autobus je schopen na jedno naplnění vodíkem ujet až 350 kilometrů.

Německo

Na podzim 2018 vyjel poprvé na světě osobní vlak, který byl poháněn vodíkem. V Dolním Sasku je tak provozováno několik vlaků výrobce Alstom typu *Coradia iLint* na trati mezi městy Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde a Buxtehude. Souprava dokáže vyvinout rychlost až 140 km/h a pojme 300 cestujících.

Co se týče výkonu, jsou vodíkové vlaky plně konkurenceschopné s vlaky poháněnými spalovacími motory. Palivové články jsou umístěny na střeše, stejně jako tlakové nádoby, ve kterých je vodík skladován v plyné formě. Na jedné vlakové soupravě je osm tlakových nádob na vodík. Palivový článek vytváří energii kombinováním uloženého vodíku a kyslíku z okolního vzduchu. Tato energie se používá k pohonu trakčního motoru a palubních systémů (klimatizace, dveře, osvětlení, informační displeje atd.). Přebytečná energie generovaná palivovým článkem a kinetická energie získaná během brzdění je uložena v lithium-iontových bateriích ve spodní části vlaku. Plná nádrž poskytuje dojezd až 1000 kilometrů, což stačí na provoz vlaku po celý den.

ČR

Vodíkový autobus *TriHyBus* jezdil v Neratovicích v rámci pilotního projektu zhruba pět let a v roce 2010 byla tato iniciativa oceněna Zlatou medailí na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. S trochou nadsázky se dá říci, že díky tomuto projektu se s vodíkem začalo počítat i v českých zákonech.

V aktuálním Národním akčním plánu čistě mobility je vodík zahrnut a objevují se již první kroky, díky kterým se i v české kotlině s vodíkem v dopravě budeme setkávat častěji. Mnohé kraje uvažují o využití vodíku pro regionální vlaky a mnohá města se zajímají o masivnější rozvoj vodíkové technologie v autobusové MHD. ■

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

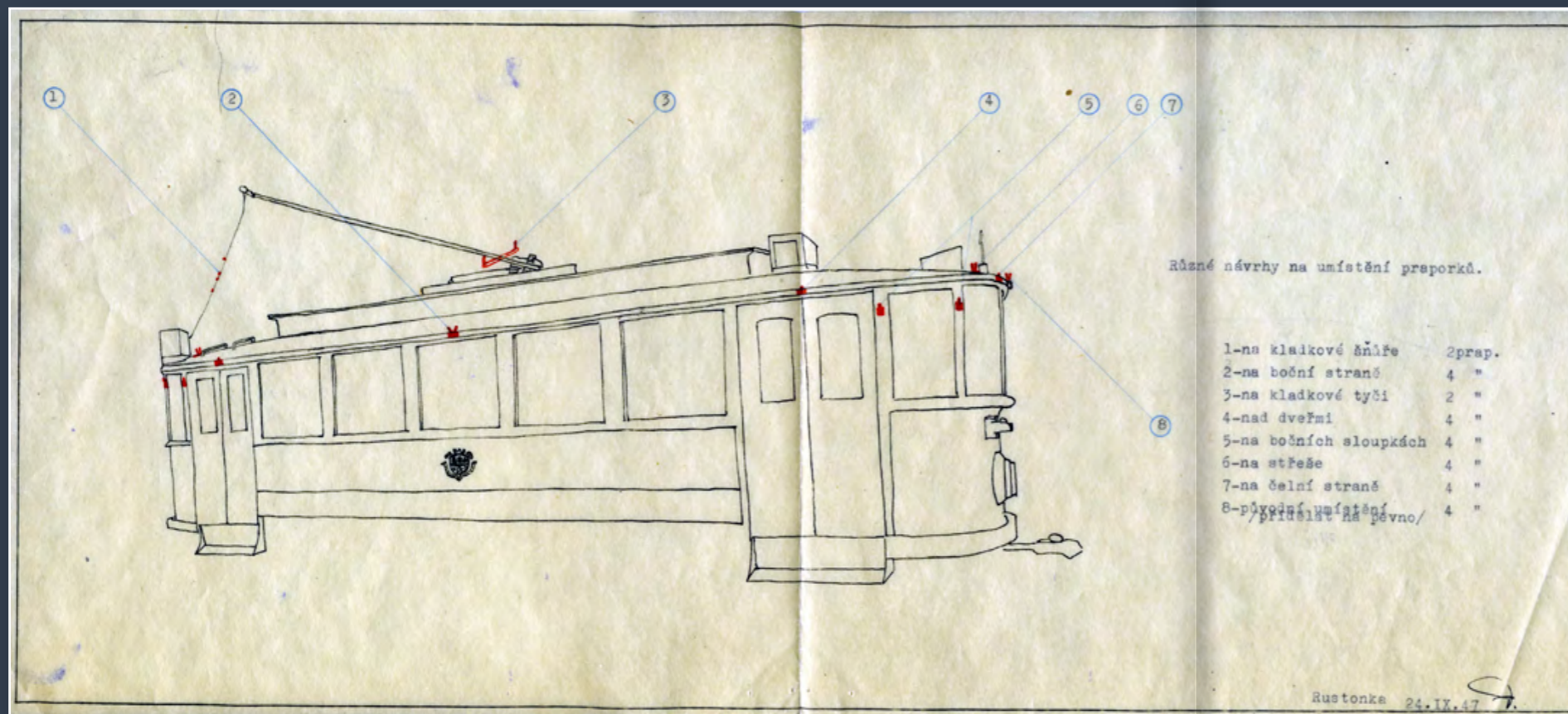
120 LET ENERGETICKÉHO CENTRA

Z plánu předloženého při technicko-policejní zkoušce tratě od Strakovy akademie k holešovické elektrárně můžeme pro jeho několikametrovou délku a klikatost ukázat jen malou část s vozovnou. Vyobrazená část mapy má rozměr přibližně 30 x 37 cm. Právě před 120 lety, 7. dubna 1900, se oficiálně roztepalo energetické srdce Prahy – Ústřední elektrická stanice v Holešovicích. Nutno říci, že to je datum možná jen formální, protože už v lednu se zde vyráběl proud pro tzv. podružné elektrické stanice (měnírny) na Malé Straně a na Karlově. Přestože ale byla hotova elektrárna i trať kolem Holešovic, na pravidelný tramvajový provoz si tato část Holešovic musela počkat až do počátku července. Tato část plánu je orientována tak, že dole je přibližně sever.



KORONAVIRUS

Do historie pražské MHD bezesporu vstoupí i fotografie podobné této, pořízené mobilním telefonem 23. března 2020 na Karlově náměstí, které nám budou připomínat ohrožení novým koronavirem a vynucené cestování (či pohyb na veřejnosti vůbec) s ochrannými rouškami přes obličej. Pro srovnání s klasickými fotografiemi si uvedme, že rozměr snímku v obrazových bodech je 4032 x 3016, což při rozlišení 300 dpi odpovídá rozměru 34 x 25,5 cm.



Různé návrhy na umístění praporek.

- | | |
|--------------------------------|--------|
| 1-na kladkové šňůře | 2prap. |
| 2-na boční straně | 4 " |
| 3-na kladkové tyči | 2 " |
| 4-nad dveřmi | 4 " |
| 5-na bočních sloupcích | 4 " |
| 6-na střeše | 4 " |
| 7-na čelní straně | 4 " |
| 8-přední část střešního nosiče | 4 " |

Rustonka 24.IX.47



90 LET KRASINŮ

V dubnu 1930, tedy před 90 lety, se v pražských ulicích objevily legendární krasiny, tedy vlečné vozy se středním vstupem, které díky snížené plošině můžeme považovat za první částečně nízkopodlažní tramvaje. Krasin z našeho snímku nese číslo 1316, a tak patří až do druhé série dodané v roce 1931. Vyfotografován byl na nádvoří vozovny Pankrác před administrativní a obytnou budovou. Skleněný negativ, který fotograf použil, má rozměr 18 x 24 cm.



100 LET STÁTNÍ VLAJKY

Na konci března jsme si připomněli 100. výročí vzniku naší státní vlajky. Je to symbol, který tradičně používal a používá i Dopravní podnik hlavního města Prahy. Setkáváme se s ním při státních svátcích před našimi budovami a areály (je-li to technicky možné) a především na vozidlech. Přestože se za nejvhodnější místo pro umístění praporek považovalo čelo střechy, objevovaly se čas od času i návrhy na jiné technické řešení. V roce 1947 navrhli v ústředních dílnách v Rustonce hned 8 způsobů (včetně tradičního), kam státní symbol umístit. Zůstalo se ale u původního řešení. Originál náčrtu je na „pauzáku“ o rozměru 44 x 20 cm.



NEOBVYKLÝ SVĚTELNÝ OZNAČNÍK

Ze skleněného diapositivu o rozměru 7 x 5 cm byl naskenován tento snímek, jehož originál, který se však zřejmě nedochoval, byl pořízen snad kolem roku 1920 na severním konci Křižovnické ulice. Nejzajímavějším objektem pro nás není budova Rudolfiny v pozadí, ale vybavení nástupního ostrůvku nepřiliš obvyklým světelným označником. Tyto staniční sloupky se objevily na více místech – poprvé v roce 1914 – ale v praxi se zřejmě příliš neosvědčily.



LIHOVAR

Z nepatrného políčka o rozměru 2 x 1,5 cm z inverzního 35 mm filmu byl naskenován tento snímek připomínající dopravní ruch v autobusové a tramvajové zastávce Lihovar někdy v první polovině osmdesátých let minulého století. Připomeňme si, že tam, kde na snímku obracejí autobusy, bývala původně smyčka trolejbusové linky 59. Po jejím zrušení tu končila tradiční linka 129. Zastávka Lihovar, tramvajová trať i celá ulice Nádražní právě prochází rozsáhlou rekonstrukcí.

Text: Jiří Tvarůžek
Foto: Jan Marek

ZA DOPRAVNÍM JIHEM ITÁLIE

VĚTŠINOU SE V MÝCH PŘÍSPĚVČÍCH SETKÁVÁTE S DOPRAVNÍMI POSTŘEHY Z UKRAJINY A DALŠÍCH POSTSOVĚTSKÝCH ZEMÍ. TENTOKRÁT OVŠEM NAŠE CESTOVATELSKÁ PARTA NA ZAČÁTKU ZÁŘÍ 2019 ZAMÍŘILA ÚPLNĚ JINÝM SMĚREM. NA JIH ITÁLIE, NA SICÍLII A SARDÍNII. V TÉ DOBĚ NIKOHO Z NÁS NENAPADLO, ŽE BYCHOM SE ZA PŮL ROKU NA TATO MÍSTA UŽ NEPODÍVALI.



SOLARIS TROLLINO NA LINCĚ 5 POBLÍŽ NÁDRAŽÍ V CAGLIARI. ZA POVŠIMNUTÍ STOJÍ VSKUTKU „ŠIROKÝ“ NÁSTUPNÍ OSTRŮVEK. VLEVO OD NĚJ JSOU POD VRSTVOU ASFALTU PATRNĚ ZBYTKY KOLEJÍ Z PŮVODNÍHO TRAMVAJOVÉHO PROVOZU

Cagliari

Toto město je správním střediskem ostrova Sardinie. Žije zde přes 150 tisíc obyvatel. Cagliari disponovalo až do roku 1973 poměrně rozsáhlým tramvajovým provozem. Roku 1952 se v ulicích města objevily trolejbusy, které zde jezdí dodnes. Slušelo by se říci, že trolejbusy jsou páteří zdejšího systému městské dopravy. Ale bohužel tomu tak není.

Největšího rozsahu dosáhla síť v 60. letech, kdy zde jezdilo sedm linek. Pak byl provoz postupně omezován a nyní jsou ve městě v provozu pouhé tři linky (5, 30 a 31), přičemž

dvě z nich (30 a 31) mají totožnou trasu a liší se jen směrem poježdění na polokružním ukončení ve městě Quartu Sant'Elena. Aby toho nebylo málo, na těchto linkách panuje smíšený provoz trolejbusů a autobusů. Většina spojů linky 5 je v letní sezóně nahrazována linkou 5ZeUs, která navíc obsluhuje přímořskou část Poetto, kam nevede trolejové vedení a jezdí se zde na baterie.

Ve městě se nachází několik nepoužívaných, někde už částečně snesených, trolejbusových tratí, pod kterými se prohánějí autobusy. Několik dalších tratí, které byly bez provozu,

bylo v nedávných letech sneseno zcela. Je to škoda, protože s jejich využitím by podíl elektrické dopravy mohl být mnohem větší. I přes poměrně moderní vozový park, tvořený vozy Solaris Trollino 12 a Van Hool A330T, působí celý provoz dojmem dožívajícího systému.

Původní tramvajový provoz je sice dávno minulostí, ovšem od roku 2008 jsou tramvaje zpět. Tentokrát pod hrdým označením Metro. Ani zde ovšem nemůže být řeč o páteřním dopravním prostředku. Síť tramvaje tvoří dvě linky využívající převážně původní železniční trať. Městská linka vychází ze stanice Repubblica, ležící na okraji širšího centra, směřuje na periferii přes uzel San Gottardo a dále po dlouhé estakádě na konečnou Policlinico.

Druhá, „venkovská“ linka vychází z Policlinico, jede společně s městskou linkou na San Gottardo a odtud pokračuje do nedaleké obce Settimo San Pietro. Tento úsek sdílí společně s regionálními vlaky, které pokračují dále za město. Provoz zajišťují vozidla Škoda 06 T a tramvaje CAF Urbos 2. Na městské lince postačuje v pracovní dny interval 10 minut.



TRAMVAJ ŠKODA 06 T VJÍŽDÍ NA ESTAKÁDU VEDOUČÍ Z UZLU SAN GOTTARDO K NEMOCNICI (POLICLINICO)

Z uvedených informací je zřejmé, že nejvíce cestujících v Cagliari a okolí přepravují autobusy. Jízdenka na autobusy a trolejbusy, platná 90 minut, stojí 1,30 €. Celodenní jízdenka, platná pro všechny druhy dopravy, přijde na 3,30 €.

Palermo

Hlavní město Sicílie má přes 600 tisíc obyvatel a městskou dopravu zde zajišťuje metro, tramvaje a autobusy. Na první pohled se to zdá pěkné, ale podívejme se podrobněji. Zdejší metro není nic jiného než běžná železnice, která vede kolem středu města částečně v tunelu. Vlaky zde jezdí pouze dvakrát za hodinu. O skutečném metru tedy nemůže být řeč, pro městskou dopravu má tento systém minimální význam.

Stejně jako Cagliari, i Palermo zrušilo původní tramvajový provoz (v roce 1947), aby po letech vybudovalo systém nový. Ten byl otevřen roku 2015 a vlastně jde o systémy dva. Od nádraží jihovýchodním směrem vede samostatná linka č. 1, která končí u obchodního centra ve čtvrti Roccella.

Severozápadním směrem, několik kilometrů od centra, vychází od nádraží Notarbartolo svazek zbývajících tří linek, které se poté větví do sídlišť na okraji města. Je vtipné, že na čelních digitálních transparentech je namísto linkové orientace mnohdy zobrazen jen nápis „Bombardier“ nebo „Tram Palermo“ a linkovou orientaci vozí řidiči na papíře za sklem kabiny.

Spojení mezi jednotlivými tramvajovými systémy zajišťuje autobusová linka 102, kde jezdí přeplněná vozidla v intervalu přibližně 15 mi-

nut. Ostatně interval 15 minut je zaveden i na tramvajových linkách. Provoz zajišťují vozy Bombardier Flexity Outlook.

Hlavní zátěž přepravy tak stále leží na bedrech autobusů, kde jsou hojně zastoupeny vozy značky Irisbus. Nejfrekventovanější je linka 101, která jezdí v teoretickém intervalu kolem 5 minut. Ostatní linky jezdí spíše nepravidelně a obsluhuje je jen několik málo spojů za hodinu. Palermo je jednou z mála výjimek,

kde na některých zastávkách najdete alespoň údaje o intervalech jednotlivých linek. V jižní části Itálie je to nadstandard.

Devadesátiminutová jízdenka pro autobusy a tramvaje stojí 1,40 €, celodenní 3,50 €. Metro provozují italské železnice (Trenitalia), jízdenka na 90 minut přijde na 1,50 €.

V příštím dílu zůstaneme na Sicílii a podíváme se do měst Catania a Messina.



TRAMVAJ BOMBARDIER FLEXITY OUTLOOK V PALERMU NA LINCĚ 2. NA SNÍMKU JE PATRNĚ LINKOVÁ ORIENTACE NA PAPIŘE ZA OKNEM KABINY ŘIDIČE

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Vozidla pražských lanových drah

Hledání dodavatelů vozů nebylo tak jednoduché, jak by se na první pohled zdálo. Nástupce výrobce původních vozů, národní podnik ČKD Tatra, nebyl schopen výrobu vozů zajistit. Definitivní výtvarné pojetí vozů připravil(dokončení v tajence). Rozhodnutí o schválení základních technických podmínek pro stavbu prototypu drážních vozidel – pro vůz pozemní lanové dráhy schválila Správa pro dopravu Ministerstva vnitra České socialistické republiky 16. června 1983. Na rozdíl od předchozích typů vozidel pražských lanových drah se stal výrobcem koncernový podnik Vagonka Studénka.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 3. května 2020** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraďte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: oboustranné schůdky Al 3 a další dva knihy: Lokálkou po České Kanadě, 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD a šedé tričko „Dopravní nostalgie“.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 3/2020 bylo dokončení textu: Už od konce roku 1945 však docházelo k postupnému zlepšování v této oblasti a nejpozději od roku 1947 plnila doprava na řece prakticky **pouze účel rekreační**.

Hlavní cenu – Letlampu Tornado PIEZO KIT – získává **Ondřej Kulhánek**, knihy Lokálkou po České Kanadě, 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD a šedé tričko Nostalgie DPP získávají **Arnošt Šimeček** a **Libuše Štádlarová**.

Hlavní cena: Oboustranné schůdky Al 3

VELMI NÍZKÁ HMOTNOST PŘEDURČUJE SCHŮDKY KE KAŽDODENNÍMU POUŽITÍ. AŽ UŽ V DOMÁCNOSTI, NA STAVBĚ NEBO JEN PŘI VÝMĚNĚ ŽÁROVKY BUDE RADOST TYTO SCHŮDKY POUŽÍVAT. HLINÍKOVÁ KONSTRUKCE A NÁŠLAPNÉ PLOCHY OPATŘENÉ PROTISKLUZOVÝM RÝHOVÁNÍM, TO VŠE ZARUČUJE VAŠI BEZPEČNOST PŘI PRÁCI. BEZPEČNOSTNÍ POPRUHY SPOJUJÍCÍ OBA DÍLY SCHŮDEK JSOU SAMOZŘEJMOSTÍ.



	ZRNÍ K SETI	VAK	ZOSOB- NĚNÉ LÉTO (SUMER- SKÉ)	OTÁČKY ZA MINUTU (ANGL.)	LATINSKÁ SPOJKA A	PRÁŠKOVÝ PIGMENT DO TISKÁREN	CHO- ROBNÁ ZURIVOST		SPZ OBER- VIECHTACH (GRN)	KUS TRÁVNÍKU	KUS LEDU	ANGLICKÝ JMĚNÍ (VN. Č.)	BÝVALÝ NAZEV OBCHOD- NÍHO DOMU		KOD SAUDSKÉ ARABIE	HRA A. P. CECHOVA	MODEL RENAULTU	BALAMUTT	
HRA SE ZPĚVY														ANGL. HEDVÁBÍ					
PRÍZNAK																			
ROVNĚŽ (Z LAT.)						MLUV- NICKÝ PÁD 1. část tajenky													
CIZOPAS- NÍK						POKLAP TROPICKE OVOCE													
INICIÁLY REŽISÉRA LIPSKÉHO						LATINSKÝ VZDUCH SPRAN; EXVRA- LOVNA													
	STAVEBNÍ HMOTY					JSOUCNO TVORZ VADA KLÍŽE (ŠUPINA- TOST)													
EGYPTSKÝ POLO- OSTROV																			
ČIN. DYNASTIE 6. STOL.																			
ZN. ASTATU																			
OSOBNÍ ZÁJMENO																			
PLATONOV SPIS																			
PŘEDLOHA																			
SVÝČAR- SKÁ ŘEKA																			

S ohledem na to, že se velmi pravděpodobně moc velkých veřejných kulturních, sportovních či společenských akcí konat nebude (i kdyby se epidemiologická situace postupně dávala dohromady, nebude úplně jednoduché vše v této sféře znovu rychle rozeběhnout), zkusíme se spíše podívat, co bychom mohli vyhledat ze světa hudby nebo filmu.

ČESKÁ KLASIKA NA YOUTUBE

Fanoušky domácí kinematografie lze kupříkladu upozornit na **Youtube kanál nazvaný Česká filmová klasika**. Ve spolupráci s Národním filmovým archivem, Státním fondem kinematografie, společností DILIA, divadelní, literární, audiovizuální agenturou, z. s. a společností Blue Sky Film Distribution, a. s. nabízí **výběr filmů od českých režisérů napříč 20. stoletím**.



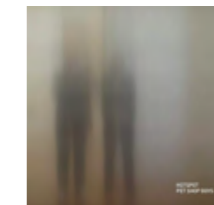
K nejsledovanějším snímkům z nabídky patří zejména ty v sekci komedie, například *Bílá paní* režiséra Zdeňka Podskalského, *Hrdinný kapitán Korkorán s Vlastou Burianem* v hlavní roli, *Svatby pana Voka* s Milošem Kopeckým nebo *Kalamita* režisérky Věry Chytilové s Bolkem Polívkou v hlavní roli. K nalezení tu jsou ale třeba i *Zločin v šantánu* režiséra Jiřího Menzela mj. s Jiřím Suchým, Evou Pilarovou, Jiřím Šlitem a dalšími, nebo bychom zabrousili také jinam než do komediálního žánru, historické drama *Kladivo na čarodějnice* režiséra Otakara Vávry či horor *Jiřího Menzela Upír z Feratu*.

Internet je i místem k nalezení hudby nejrůznějších žánrů. Jestliže se u některých akcí říká, že to své si tam jistě každý najde, u vyhledávání hudby na webu to platí zcela jednoznačně. Kromě toho, že někteří muzikanti na internetových serverech prezentují v současné době svá živá vystoupení, dá se najít i ledacos z nových, v letošním roce vydaných alb. Na rozdíl od filmů se tentokrát podíváme na desky zahraničních interpretů.

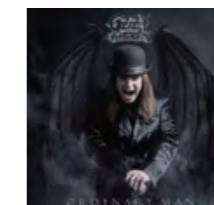
EXPERIMENTÁLNÍ BOWIE, SYNTHOPOPOVÍ PET SHOP BOYS NEBO HARDROCKOVÝ OZZY



Zajímavým projektem je třeba již počátkem roku vydané album americké violoncellistky **Mayi Beiser** nazvané **Bowie Cello Symphonic: Blackstar**, které připravila ve spolupráci s Evanem Ziporynem a Ambient Orchestra. Deska je vzpomínkou na poslední album Davida Bowieho a skladby z něj přináší v transformaci blíže světu vážné hudby.



Nové, v pořadí již své čtrnácté album nazvané **Hotspot** vydali také synthpopové hvězdy osmdesátých a devadesátých let **Pet Shop Boys**. Chytlavosti jejich tehdejších velkých hitů sice nedosahuje, ale duo Neil Tennant a Chris Lowe stále dokáže své příznivce oslovit příjemnými melodiemi i trochou té syntezátorové retro nálady diskoték.



Fanoušky metalu či tvrdšího rocku lze upozornit na povedené nové album jedné z legend žánru **Ozzyho Osbourny**. Deska se jmenuje **Ordinary Man** a patří jednoznačně k těm jeho lepším sólovým albům. Ozzy si pro své příznivce připravil různá překvapení, jako třeba duet s Eltonem Johnem, ale hlavně se obklopil skvělými muzikanty, jako jsou kupříkladu Chad Smith, bubeník známý z Red Hot Chili Peppers, Duff McKagan a Slash z Guns N' Roses nebo Tom Morello a dal dohromady velmi dobrý hudební materiál.



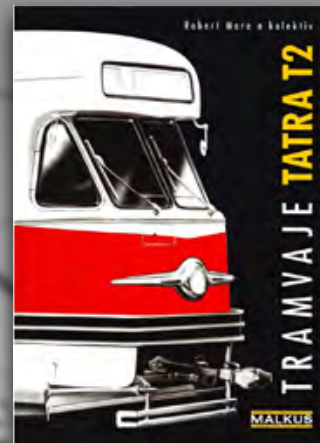
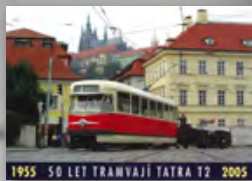
O JAKOU ZASTÁVKU SE JEDNÁ?

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 3. května 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat knihy Lokálkou po České Kanadě a 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 3/2020 zněla: **Lipnická**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a knihou „Lokálkou do České Kanady a 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD“ odměněn: **Jiří Zeman**.



FOTO
KVÍZ



TRAMVAJOVÉ VOZY T2 v kolekci na

**FAN
SHOP**

POHLEDNICE 50 LET T2
TRIČKO KRÁTKÝ RUKÁV
KNIHA TRAMVAJE TATRA T2
SAMOLEPKA 13 RESP. 27 CM
PVC PODLOŽKA POD MYŠ
PLAKÁT FORMÁTU A1
HRNEK
KRAVATOVÁ SPONA



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz.
Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP.
Dodání zboží až do odvolání pouze prostřednictvím České pošty,
aktuálně možnost vyzvednutí na Infocentru Můstek.