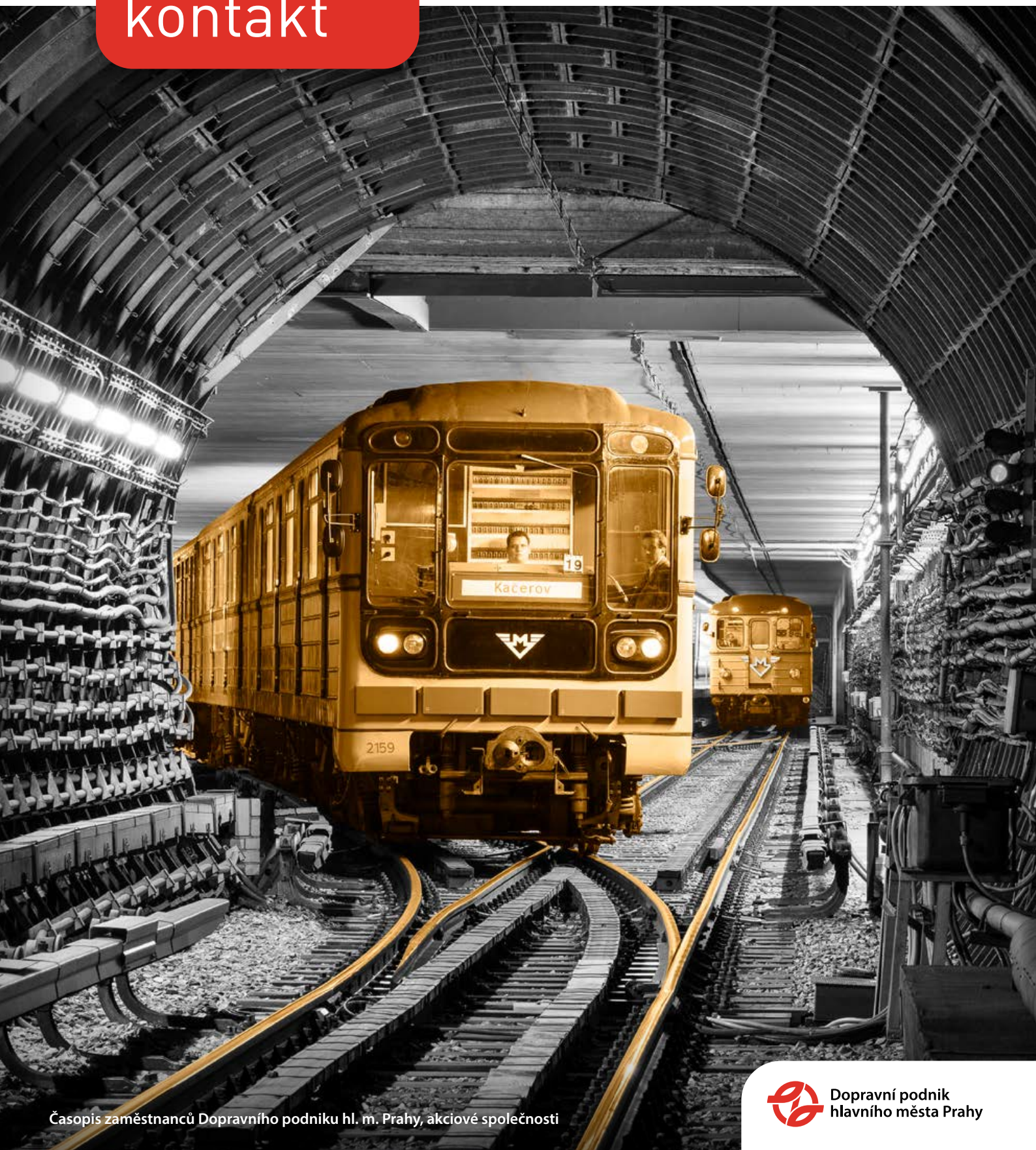




AUTOBUSOVÝ OBÝVÁK JAK SE PATŘÍ
TRAMVAJE VÝRAZNĚ ZRYCHLILY
POKLADY PRAŽSKÉHO PODZEMÍ



Srážka s tramvají je zbytečná!



Pomozte nám otestovat novou aplikaci POZOR TRAMVAJ!, která vás včas upozorní na blížící se tramvaj. Stáhněte si ji zdarma načtením uvedených QR kódů.

- projekt POZOR TRAMVAJ! testujeme na linkách 9, 11 a 22
- tramvaje vybavené vysílacím zařízením jsou označeny samolepkou POZOR TRAMVAJ!
- budeme rádi za vaši zpětnou vazbu k aplikaci POZOR TRAMVAJ!
- více informací na www.pozortramvaj.cz



Aplikace je ke stažení na App Store a Google Play.



Download on the
App Store



GET IT ON
Google Play

Dopravní podnik hlavního města Prahy

OBSAH 2 / 2021



AKTUÁLNĚ

4 – 5

LISTÁRNA / OD CESTUJÍCÍCH

6

PRO ŘIDIČE

7 – 9 AUTOBUSOVÝ OBÝVÁK
JAK SE PATŘÍ

BEZPEČNOST

10 – 12 OHLÉDNUTÍ ZA ROKEM 2020
U HASIČŮ

AKCE

13 O JEDEN NÍZKÝ PODJEZD
MÉNĚ

PREFERENCE

14 – 17 TRAMVAJE V PRAZE VÝRAZNĚ
ZRYCHLILY

KALEIDOSKOP

18 – 19 HISTORIE PRAŽSKÉ
MHD VE FOTOGRAFIÍ
A DOKUMENTECH

BOZP

20 PŘESTUPKY A SPRÁVNÍ
DELIKTY ANEB MILIONY
VE VZDUCHU

ZÁŽITKOVKA

21 – 23 POKLADY PRAŽSKÉHO
PODZEMÍ

JEDEN Z NÁS

24 – 27 OD ŠANONŮ S VÝTAHY
DO SVĚTA JEDNÉ STOPY

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

28 – 29 MŮŽE MHD PŘEŽÍT PANDEMIÍ?
ODBORNÍCI VARUJÍ PŘED
SPIRÁLOU SMRTI

LEGENDA

30 – 31 PRVNÍ KILOMETRY
PRAŽSKÝCH VOZŮ 7001
AŽ 7020

PEL-MEL

33 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

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

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 066; 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 Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek,
Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láška, Robert Mara,
Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. ledna 2021
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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





Foto: Zdeněk Bek

První letošní oprava tramvajové tratě probíhá v Chotkově ulici

Koncem ledna byla zahájena oprava tramvajové trati v Chotkově ulici, která zahrnuje komplexní výměnu dožilých kolejnic na trati od křižovatky ulic Klárov a nábřeží Edvarda Beneše po křižovatku Chotkovy a Badeniho ulice, z nichž většina zde slouží již více než 16 let. DPP v úseku mění celkem téměř 2,4 km kolejnic a předělá 3500 m² velké žulové dlažby. Kromě toho DPP brousí vlnovitost kolejnic, provádí servis kolejových konstrukcí a komplexní opravu mazacích zařízení v oblouku u Jeleního příkopu. Obnovení tramvajového provozu v daném úseku DPP plánuje ve čtvrtek 25. února 2021 zahájením nočního provozu. (red)



Foto: Ondřej Láška

Co se děje za branami Muzea MHD?

Minulý rok se snad žádná kulturní instituce nesesetkala s tak dlouhodobou nepříjemností, jako bylo uzavření expozic pro návštěvníky. Nejinak tomu bylo i v Muzeu MHD; o akcích jsme psali v minulém čísle. Dnes si představíme ty věci, které se podařilo dotáhnout do dalších fází oprav či rekonstrukcí. U autobusu Škoda 506 N č. 53 (na snímku) byly práce soustředěny převážně na dřevěnou karosérii, u které bylo dokončeno vnější oplechování. Dále jsou realizovány přípravné práce

na osazení interiéru a kompletního zasklení vozu. Maďarský Ikarus 280 je aktuálně ubytován v Hostivaři, kde podstoupil kompletní odstavení a v těchto měsících se pracuje na opravě rámu karosérie. Na tramvajovém voze T1 ev. č. 5001 probíhá kompletní oprava, která má vozu navrátit vzhled a stav z období 50. let. Zatím proběhla důkladná dokumentace stavu, demontáž interiéru a mechanických dílů z karosérie. Nemůžeme zapomenout ani na expozici muzea, kde se v nové sezóně

můžeme těšit na lepší náhled do nejzajímavějších exponátů díky novým vyhlídkovým plošinám a nasvětlením interiérů těchto vozů. V rámci investiční akce na rok 2021 byla zároveň schválena postupná realizace nové expozice. Letos by měla být hotova její architektonicko-grafická koncepce. Zájemce o podrobnější informace o činnosti muzea v loňském roce můžeme odkázat na web DPP, kde naleznou výroční zprávu v plném znění. (red)



Ilustrační foto: Škoda Electric

ELEKTROBUSY PŘIJEDOU DO PRAHY ZE ŠKODA ELECTRIC

A ne tak ledajaké! Bude se jednat historicky o prvních 14 elektrobusů standardní, tedy 12m délky, které bude DPP nakupovat do své flotily. První elektrobus typu Škoda 36 BB by měl v rámci zakázky dorazit do Prahy na sklonku letošního prosince. Zbýlých 13 pak na začátku příštího roku. 100% nízkopodlažní bateriové elektrobusy s celovozovou klimatizací a plně elektrickým topením umožní přepravit až 69 osob. Nabíjení elektrobusů bude zajišťováno pomocí dvou pólového pantografového sběrače z trolejového vedení trolejbusového typu. DPP vybuduje během letošního roku nabíjecí troleje v obratištích Strašnická a Želivského a také v garáži Vršovice. Nové vozy plánuje DPP nasazovat především na linkách 154 a 213. Celková hodnota zakázky včetně možných opcí, např. na nákup nových trakčních baterií, je 207 milionů Kč. (red)

Palmovka se dočká rozvoje

Brownfield, tedy rozsáhlé nevyužívané území mezi stanicemi metra Palmovka a Invalidovna o rozloze přibližně 10 hektarů se dočká zútlunění. Do budoucna by totiž měla lokalita sloužit jak pro bydlení a pracovní příležitosti, tak pro výstavbu školských zařízení a služeb veřejné vybavenosti. Magistrát hl. m. Prahy, DPP a městská část Praha 8 se dohodly na koordinovaném rozvoji celé lokality pod vedením hlavního města. Pozemky jsou již nyní předané k hospodaření magistrátem založené Pražské developerské společnosti, která bude rozvojové zájmy Prahy investorsky řídit. (red)

Svéráz ducha z Vltavské

Do seznamu tolik v poslední době oblíbených venkovních galerií přibyla 20. prosince 2020 i ta na kaskádách u stanice metra Vltavská. Do doby, než okolí ustoupí novému urbanistickému řešení Bubnů a piazzetty plánované koncertní síně, jsou prostory otevřené umění pod hlavičkou Galerie hl. m. Prahy. Aktuální expozice je šest velkoformátových fotografií Kevina V. Tona s výmluvným názvem Lidé z Vltavské. Svéráznost tématu umocňuje oblíbené fotografovo zpracování – zásadně černobílě. Po 25. březnu budou postupně následovat další tři expozice a rozšíří tak spolupráci GHMP s DPP v rámci projektu MHMP Umění pro město, který započal loni expozicemi na nástupišti metra nazvanou Umění za čarou. (pel)

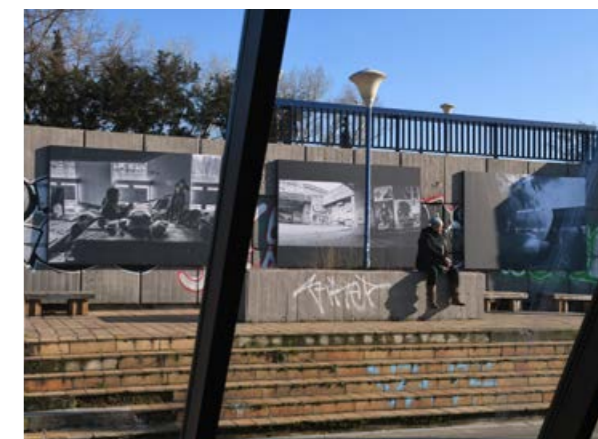


Foto: Petr Ludvíček

Vědecky potvrzeno: covidem-19 se v londýnské MHD cestující nenakazí

Organizace zodpovědná za městskou hromadnou dopravu v Londýně, Transport for London, chtěla zjistit, jak je pro cestující bezpečné cestování MHD. Vědci z prestižní Královské univerzity v Londýně (Imperial College London) tak koncem roku 2020 provedli stěry ve vozidlech MHD a v síti metra. Zkoumali, zda na zádržném systému, tlačítkách dveří, dotykových plochách turniketů či madlech eskalátorů jsou přítomny stopy koronaviru. Kromě stěrů bylo využito i speciální ventilační zařízení, které nasávalo okolní vzduch ve stanici metra, v autobuse i v soupravě metra rychlostí 300 litrů vzduch za minutu přes speciální filtr. Veškeré výsledky byly negativní a je tak vědecky potvrzeno, že cestující, dodržující platná hygienická doporučení a mající zakrytý nos a ústa, se v londýnské MHD koronavirem nenakazí! Potvrdily se tak závěry předchozích studií z různých koutů světa, že ve veřejné dopravě je riziko nákazy minimální. (jd)



Ilustrační foto: BBC

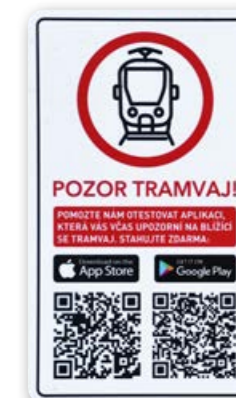
Co hrdlo ráčí? V únoru ne!



Devátý ročník tradiční kampaně Suchý únor pomáhá znovu šířit osvětu ve vztahu k alkoholu a změnit tak zaběhlé návyky. Letošní rok přináší zásadní změnu – knihu, která na 416 kvalitně vydestilovaných stranách představuje alkohol ve všech jeho společenských rolích. Kontroly na alkohol jsou v dopravních podnicích na denním pořádku, a proto spolupráci napříč republikou zastřešilo opět i Sdružení dopravních podniků ČR. Pravidla jsou jednoduchá, celý únor ani kapku alkoholu. Více informací naleznete na www.suchejunor.cz. (red)

POZOR NA TRAMVAJ!

Od začátku února začal DPP testovat na třech linkách (9, 11 a 22) bezpečnostní aplikaci Pozor tramvaj! Je určena všem účastníkům veřejné dopravy, kteří si kvůli nepozornosti nevíšnou blíží se tramvaje. Princip fungování je jednoduchý. Celkem 97 tramvajů je v rámci pilotního projektu vybaveno speciálním vysílacím zařízením Safe, které pomocí technologie Bluetooth komunikuje s mobilní aplikací. Ta uživatele včas důrazně upozorní na riziko blížení se střetu. Cílem projektu je snížit počet srážek s tramvajemi a zvýšit bezpečnost veřejné dopravy. Aplikaci je možné stáhnout prostřednictvím APP Store či Google Play, třeba prostřednictvím QR kódu na str. 2 tohoto DP kontaktu. Testování bude probíhat do konce letošního června. (red)



ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

K letošnímu prvnímu zasedání se představenstvo DPP sešlo v úterý 12. ledna 2021. Projednalo mj. informaci o připravovaných novostavbách v tramvajové síti, schválilo novelizaci směrnice Oběh smluv, v rámci které

došlo k zavedení vzorů smluv do prostředí DPP, plán interního auditu na tento rok či přidělení finančního daru odborovým organizacím dle Kolektivní smlouvy DPP. Rovněž projednalo aktuální informace k opatřením v souvislosti s rizikem nákazy covid-19. Tímto tématem se představenstvo zabývalo i na druhém zasedání, které se uskutečnilo v úterý 26. ledna. Zde byly na programu mj. tyto další body: plán veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2021, standardy kvality PID za 4. čtvrtletí 2020 či rozbor nehodovosti.

Dozorčí rada DPP zasedla ke svému prvnímu letošnímu jednání ve středu 27. ledna. Na úvod projednala zprávu o činnosti dozorčí rady za rok 2020 a majetkoprávní záležitosti projednané na představenstvu. Dále byla dozorčí rada seznámena se situační zprávou k aktuálnímu vývoji sporu o platnost smlouvy se společností Rencar, byla informována o připravovaných novostavbách v tramvajové síti, přípravě tramvajové trati Kobylisy - Bohnice a o průběhu elektrifikace autobusových linek. (red)



Dne 30. 11. 2020 v 13:47 hodin jsem byla ve stanici metra Karlovo náměstí. Pod jezdicími schody stály dvě ženy, které se bály vyjet s kočárkem po eskalátorech nahoru. Výtah v této stanici není funkční. Došla jsem pro dozorcí stanice, byla to starší blondatá dáma, a ta opravdu s velkou ochotou volala ještě o pomoc nějakému kolegovi a šla pomoci s kočárkem. S takovou ochotou se člověk jen tak neseťká a proto píši a jako důchodkyně nelituji 21 Kč za známku. Pokud jí tuto pochvalu vyslovíte, budu moc ráda. Děkuji. E. P.



Chtěl bych se zeptat, jak pokročily přípravy TT na Dědinu a zda se začne s realizací již tento rok?

Z odpovědi:

V roce 2020 byla zajištěna projektová dokumentace pro stavební povolení, jehož zajištění předpokládáme v roce 2021. Fyzické zahájení stavby předpokládáme v současné době v roce 2022 a dokončení v roce 2023.



Chtěla bych vznést pochvalu na pana řidiče, který na mě počkal, než doběhnu ráno na autobus, který jel v 6:21. A když

jsem poděkovala, za to, že na mě počkal, tak pozdravil a řekl mi, že nemám zač. Tak jen, že mi to zlepšilo náladu. L. K.



Chtěl bych se zeptat, ve kterém roce skončily v pražském metru informační/reklamní projekce na plochy ve stanicích?

Z odpovědi:

Poslední části systému Metrovision byly demontovány v roce 2017.



Chtěla bych pochválit vánoční výzdobu tramvaje, hned mám hezčí den. Škoda, že jich nejzdí více, v této době by to jistě udělalo radost spoustě lidí. S. Š.



Četl jsem, že prý dáváte novým šoférům autobusů příspěvek 5000 Kč. Chci se poptat, jestli je to čistého nebo si od toho odečtete daně. A také, po jaké době, jestli hned při nástupu, nebo třeba až za tři odpracované roky. Řidičák a profesák mám stále platný, takže byste se mnou neměli žádné výdaje.

Z odpovědi:

Na základě Vašeho zájmu o práci v naší společnosti doporučujeme v počáteční fázi telefonické projednání Vaši poptávky na bezplatné telefonní lince 800 220 020, na které z naší strany obdržíte veškeré potřebné informace včetně mzdového ohodnocení a všech poskytovaných benefitů. Podrobné informace můžete též získat na našich stránkách www.dpp.cz/Spolecnost/Kariera.



Paní řidička nás šla do vozu informovat o nehodě tak časně, že hned, jak jsem vystoupil, tak tramvaj před námi se už rozjžděla. Cením dobrou náladu, a že nás šla řidička hned a osobně zpravit o situaci. M. P.



Dobrý den, chtěl bych touto cestou poděkovat řidiči nočního náhradního spoje za vlak linky S7 ze Smíchovského nádraží (který vyrazil 5. 12. v 00:40), že na mě a moji kamarádku počkal a neujel nám, když jsme ho dobíhali, protože jsme nemohli najít, odkud jel. Moc si toho oba vážíme, zvláště pokud uvážíme fakt, že nejbližší spoj do Radotína jel až za necelé 4 hodiny. Děkuji panu řidiči ještě jednou a doufám, že se mu to jednou vrátí. Děkuji, s pozdravem T. O.



Dobrý den, chtěla bych velmi poděkovat řidiči tramvajové linky č. 7 a pracovním kontaktní telefonické linky za jejich ochotu a vstřícnost.

11. 12. 2020 jsem jela tramvají č. 7 z Ostrčilova náměstí (odjezd v 15:07) do stanice Nové Strašnice, v tramvaji jsem zapoměla balíček s knihami. Záhy jsem si to uvědomila a kontaktovala linku DPP kolem 15:45 hod. Obě operátorky, se kterými jsem postupně komunikovala, byly velmi ochotné. Balíček se našel a já si jej mohla u pana řidiče na jeho cestě zpátky vyzvednout. Byl velmi milý a skromný, odmítl i malou pozornost v podobě čokolády s tím, že je to přeci jeho povinnost a že je rád, že mi mohl pomoci. Tedy jsem mu velkou dlužnicí a alespoň takto mu chci vyjádřit velké poděkování. Bohužel nevím, jak se všichni aktéři jmenují, jen vím (ze záznamu o předání věci), že šlo o linku 7, pořadí 3, číslem vozu si již nejsem jistá. K. T.



AUTOBUSOVÝ OBÝVÁK JAK SE PATŘÍ

VĚŘÍM, ŽE VĚRA KOKOŠKOVÁ, VEDOUČÍ GARÁŽE VRŠOVICE, MĚLA KLIDNÉ VÁNOCE. V LISTOPADU LOŇSKÉHO ROKU DOSTALA V TERMÍNU, VLASTNĚ JEŠTĚ DŘÍV, DO UŽÍVÁNÍ VÝPRAVNU SVÉ GARÁŽE V NOVÉM KABÁTĚ. ŘIDIČI, VÝPRAVČÍ I SKLADNÍCI TAK MOHLI VYMĚNIT VYSLOUŽILÉ PROSTŘEDÍ ZA VKUSNÉ, SVĚTLÉ A MODERNÍ ZÁZEMÍ. ZVLÁŠTĚ TO OCENILI PO PŘESTUPNÍ STANICI V BUNKRU...

Vybavení prostor výpravny muselo hodně přesluhovat a zaměstnanci jednotky Provoz Autobusy překonávali další a další meztrpělivosti. Proč došlo na rekonstrukci až v roce 2020? Popisuje **vedoucí garáže Vršovice Věra Kokošková**: „Objekt výpravny z roku 1955 procházel v historii jen dílčími úpravami a třeba sektorový nábytek tu byl dodnes z 60. let.“

Sama před tím pracovala v Dejvicích, a když byl osud této garáže zpečetěn, dokonce nějaký nábytek na Bohdalec v roce 2004 převezla: „Je u mě v kanceláři dodnes, protože vybavení administrativních místností se dva roky před

zrušením Dejvic kompletně obměnilo, bylo tedy nové a hlavně kvalitní,“ vzpomíná dále Věra.

S ohledem na potřebu snížení hlukové zátěže vršovické garáže v souvislosti s novou okolní zástavbou sice garáž o desítky řidičů i autobusů před několika lety zeštíhla, ale její život neskončil. Naopak mohla vyhlížet novou budoucnost, jak se právě v současnosti potvrzuje. Zklidnění provozu garáže bude v blízkém i vzdálenějším období pokračovat realizací částečné elektrifikace. Hlučnější startování a rozjezdy diesellových autobusů budou v prostoru, který je přilehlý ke zmiňované bytové

Velká Chuchle pod lupou

Nestává se často, že na jednu fotografii reaguji hned dva čtenáři. Výjimkou je snímek z listopadového kaleidoskopu. Uvedli jsme, že tzv. dostihová autobusová linka F jezdila do Velké Chuchle od 5. 4. 1970 do 9. 5. 1974, kdy začala jezdit jako linka 453. První čtenář upřesnil čas pořízení snímku podle trolejí – železniční trať z Prahy do Berouna byla elektrifikována v září 1972. Druhý čtenář, Hynek Kasal, poznal některé z účastníků. Na fotografii první zleva je oblastní dispečer Josef Janoušek, první zprava by podle něho mohl být řidič autobusu Jiří Sova. Jak pan Kasal napsal, on sám pracoval v DPP od roku 1968 v Opravných pokladech, tzv. kasičkárně, na Bohdalci, v rámci kariéry byl i u pohotovostních vozidel v tzv. oblasti 0, které se týká i zveřejněný snímek.

Děkujeme všem pozorným čtenářům, kteří nám takto na adresu interní komunikace@dpp.cz posílají své reakce, ohlasy, vzpomínky a fotografie.

Redakce





STAV ROZPRACOVANOSTI VE VÝPRAVNĚ V ČERVENCÍ 2020...



... STEJNÝ POHLED V LISTOPADU 2020 M.J. I NA UNIKÁTNÍ NÁSTĚNKU DODANOU OD VÝROBCE BILLBOARDŮ



zástavbě, nahrazeno provozem tichých a bezemisních elektrobuseů. Zpět ale k rekonstrukci výpravny.

První, co se povedlo zařadit, byla klimatizace: „Pamatuji tu ráno v létě při příchodu do práce 36 stupňů, jak byl objekt rozpálený. Postupně se jí podařilo zařídit pro celý objekt. Naštěstí tím rekonstrukční práce neskončily, a když to řeknu lidově, mohla jsem si namalovat, co jsem pro kvalitní zázemí zaměstnanců považovala za důležité a nezbytné,“ pokračuje ve vzpomínání Kokošková.

Zpočátku se realizace komplexní rekonstrukce z objektivních důvodů odsouvala, v posledním období pak i z důvodu pandemie covid-19. „Jednou se tu však jak z pohádky objevil projektant,“ navazuje na pestrou stору vedoucí garáže a dodává: „Sděčila jsem mu svou hrubou představu mj. o sociálních zařízeních, které rozhodně neodpovídaly standardu 21. století, o předělu místnosti výpravčího a skladníka, o tvorbě kuchyňky, šatně pro zaměstnance výpravny, nových skříňkách pro řidiče a dalším vybavení. Obrázek o stavu si můžete udělat třeba podle toho, že tu byly stoly podložené cihlami.“ Šlo prostě kompletně o celé přízemí, které je využíváno 24 hodin denně. Zároveň se ukázalo, že „kosmetika“ to nespraví, že bude třeba stavebních úprav.

Věra Kokošková byla i přes zdržení stále připravena i přesto, že zkušenosti s obdobnou akcí měla pouze z Dejvic: „Při rekonstrukci v roce 2002 se tam měnilo i vybavení kanceláří. Komunikovala jsem tehdy napřímo s truhlářem, který nám dělal nábytek na míru. Tady ve Vršovicích jsem si vzala papír, tužku a pravítko a podle

sebe vše namalovala. Myslím, že ani neodpovídalo měřítko, ale ty moje malůvky nakonec obíhaly společně s projektem. No vidíte, povedlo se,“ už dnes s úsměvem vzpomíná.

Při vlastním zařizování nábytkem si s dodavatelem řekli představy, proporce, mnohokrát vše přeměřovali a kontrolovali. Pečlivost na každém kroku: „U skříňek jsem se inspirovala v Hostivaři a s dodavatelem jsme je poté doladili. Důležité součásti vybavy jsme chtěli na míru, jako jsou skříňky v šatnách, regály na desky, nábytková sestava u výpravčích apod. Následně to vše doplnil katalogový nábytek.“

Stavební práce jely, rekonstrukce měla cílit k poslednímu listopadu 2020 stejně jako dodání veškerého vybavení. A ejhle! Rekonstrukce skončila o měsíc dřív. Co následovalo, Věro? „Horké telefonáty s prosbami o rychlejší dodání vybavení. Nastala akce kulový blesk – během jediného týdne přišel katalogový nábytek, také nábytek na míru, skříňky pro řidiče byly z Brna.“ Proč ten kvalt? „Třeba výpravčí po dobu stavebních prací, tedy od 12. dubna, žili a pracovali v provizorních prostorech v suterénu administrativní budovy. Řidiči byli nouzově také v podzemí po chodbách u skladů. Naštěstí v létě mohli většínu času trávit venku. Tyto náhradní prostory bylo nutné zařídit a dovybavit nejnutnějším zařízením včetně technologických sítí. Pro řidiče bylo nutné zajistit i mobilní toalety. Měla jsem snahu všem nové prostory zajistit co nejdříve.“ Kolaudace? Bez větších problémů. „Byla jsem za to moc ráda. Za splnění termínu, za kvalitu práce, vlastně z celého průběhu jsem byla nadšená.“

Věra Kokošková coby koordinátor akce za JPA měla plnou důvěru vedení jednotky při celé

organizaci i při jednání s ostatními útvary DPP. Takže, co „zážitky z natáčení“? Jednou z potíží bylo, že k tomuto objektu nebyly k dispozici detailní původní plány. Takže firma počítala např. s tím, že podlahy budou vybírat do pěti centimetrů: „A ono tam bylo jedno lino, druhé lino a třetí a pod tím parkety. U sedmdesátileté budovy taková překvapení jsou,“ vypočítává Kokošková. Důležité je, že se taková překvapení podařilo vyřešit. „Ale největší oříšek bylo vymyslet sprchy. Původně do nich vedly jen jedny dveře, žádná předšňka, prostor, nic. Vlastně vše, co tu řešíme, je boj s omezeným místem,“ hodnotí.

Krásná výpravna slouží, tak si připomeňme ještě další úsměvné scénky: „Pro stavaře byl největší problém s realizací mého nápadu – nástěnky. Skříňky pro řidiče jsme mívali po zdech a nedávaly žádný prostor pro nástěnky. Vzala jsem si tedy inspiraci v metru, kde je oboustranná nasvícená velká plocha. Výrobce uměl venkovní velkoplošné billboardy, ale tohle bylo pro něho největší oříšek s tou nejmenší nástěnkou, kterou kdy dělal. Ale ušetřili jsme spoustu místa,“ směje se Věra.

Ještě chvíli vážně: třeba stěhování obrovských trezorů, které tu jsou historicky pro tržby a cenniny včetně stravenek apod. Jeden váží 500 kg, takže to nebyla legrace. Nebo, likvidace železných konstrukcí, které sloužily pro desky s vozovými náležitostmi pro řidiče, tzv. noty, stála za to, vidí jako dnes Věra Kokošková: „Musely se rozřezávat, přesto jeden díl odnášelo do sklepa osm chlapů. Tam byly na přechodnou dobu k fungování výpravny třeba. Takže firma nám významně pomohla i se stěhováním, díky za to.“

Garáž musela vypravovat bez přerušení. S tím souviselo pečlivé načasování – ve chvíli, kdy

výpravčí přecházeli na nouzový provoz do podzemí, museli mít připravené počítačové sítě, telefony a v den D mít vše připojené a funkční. Takový detail z podzemí: elektrická přípojka a dodávka vody k automatu na kávu a další a další seriál detailů. „Stěhovat se do bunkru tak, aby vše fungovalo, bylo obdivuhodné dílo. Byli jsme jak při náletu, ale plně funkční,“ dává k dobru Věra.

Vzhled interiéru, zkrášlování. To jsme ve finále rekonstrukce výpravny garáže Vršovice. „Z mého pohledu jsou důležité i květiny a nějaká výzdoba. Mám tu připravených několik hezkých autobusových plakátů, ale tím, že jsou běžné obchody zavěšené, není jednoduché teď cokoli koupit. Takže nic zásadního snad řešit nemusíme, protože již byly dodány i poslední dveře, které se musely vyměnit, a dořešíme obklady za linkou v kuchyňském koutu. Takže nás snad čekají jen příjemné drobnosti,“ předpovídá Věra Kokošková.

Je pár týdnů po napětí. Jaký je váš pohled zpět, paní vedoucí? „Hodnotím to tak, že pokud byla příležitost, bylo třeba ji využít. Věřím, že si toho zaměstnanci váží, za mě to bylo třeba v každém případě uskutečnit, a to pořádně. Nezmínila jsem třeba osvětlení, které je nejen úsporné, ale především na úrovni. A tak je to se vším, rekonstrukce se opravdu povedla. V tuto chvíli máme krásnou a funkční výpravnu i místnost pro řidiče, ale určitě jsme si to za ta dlouhá desetiletí zasloužili.“

Závěrem je nutné za JPA poděkovat za spolupráci a vstřícný přístup dalším útvarům, bez kterých by celá rekonstrukce nemohla proběhnout, a to zejména odboru Investice Povrch a odboru Technická správa objektů. ■



TĚŠÍM SE, AŽ SE OTEVŘE BĚŽNÝ MALOOBCHOD, ABYCH MOHLA DROBNOSTMI NOVÉ PROSTORY DOKRÁŠLIT, ŘÍKÁ VEDOUČÍ GARÁŽE VRŠOVICE VĚRA KOKOŠKOVÁ



Text: Kamila Drábková
Foto: archiv HZS DPP



OHLEDNUTÍ ZA ROKEM 2020 U HASIČŮ

VYKOLEJENÍ TRAMVAJE KT8D5R.N2P,
VINOHRADSKÁ, 4. 6. 2020

JAKO KAŽDÝ ROK JE I TENTOKRÁT NÁŠ ÚNOROVÝ ČLÁNEK VĚNOVÁN STATISTICKÉMU PŘEHLEDU ZÁSAHŮ JEDNOTKY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU.

V roce 2020 jsme zaznamenali celkem 502 výjezdů, což je o 75 méně než v roce 2019. Pokles celkového počtu výjezdů je z velké části způsoben výrazným omezením dopravních výkonů prostředků MHD kvůli epidemii koronaviru Sars-Cov-2. V ostatních sledovaných kategoriích nedošlo v porovnání s rokem 2019 k žádným výrazným změnám.

Nejčastějším důvodem výjezdů jednotky HZS DPP zůstávají mimořádné události technického charakteru, jako např. vyproštění osob z výtahu, čerpání vody, instalace havarijních podvozků apod. Na pomyslném druhém místě jsou to plané poplachy, které

jsou převážně způsobovány iniciací systému elektrické požární signalizace při neohlášených stavebních pracích nebo zvýšenou vlhkostí ve střešeném prostoru. Na místě třetím pak zůstávají dopravní nehody.

Portfolio řešených mimořádných událostí rozšířily v roce 2020 převozy autobusů z důvodu podezření na kontaminaci koronavirem a dezinfekce prostor, ve kterých se pohybovaly osoby s pozitivní indikací onemocnění. Vzhledem k předchozím zkušenostem s virovými nákazami (např. ptačí a prasečí chřipka) mají hasiči pro podobné události zpracované podrobné metodické postupy a jsou vyba-

veni odpovídajícími technickými prostředky i osobními ochrannými pomůckami.

Z hlediska požárů patřily mezi největší zásahy roku 2020 požár pilin v síle v Opravně tramvají Hostivař nebo požár v eskalátorovém tunelu ve stanici Kobylisy. V rámci spolupráce byla jednotka HZS DPP během roku několikrát povolána Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy k výpomoci při hašení požárů většího rozsahu včetně využití převěšného ventilátoru LEADER 400 k odvětrávání zakouřených prostor. U dopravních nehod se pak jednalo o srážku dvou tramvají na Pohořelci nebo v Kartouzské ulici, srážku



PO SRÁŽCE TRAMVAJÍ T3 A 15T,
POHOŘLEC, 10. 1. 2020



ŘEŠENÍ NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍ NEHODY TRAMVAJE T3 S OSOBNÍM VOZIDLEM,
CHODOVSKÁ, 5. 5. 2020



SRÁŽKA POPELÁŘSKÉHO VOZU S TRAMVAJÍ 14T,
ZENKLOVA, 2. 10. 2020



PÁD OSOBY DO KOLEJISŤE, NOVÉ BUTOVICE, 29. 6. 2020



ODVĚTRÁNÍ HALY PO POŽÁRU,
KORYTNÁ, 15. 5. 2020



POŽÁR SILA S PILINAMI,
OPRANA TRAMVAJÍ HOSTIVAŘ,
20. 2. 2020

tramvaje a autobusu v ulici Radlická nebo o nehodu tramvaje a popelářského vozu v ulici Zenklova.

Mezi méně obvyklé případy lze zařadit nálezkou zkrystalizovaného isopropylu alkoholu, který je v této podobě potencionálně výbušný a jeho likvidací bylo nutné řešit ve spolupráci s pyrotechnickou službou Policie ČR. Dalším případem likvidace chemikálie bylo nevhodné použití kyseliny pro čištění odpadu, jehož následkem byl vývin vysoce výbušné atmosféry. Dovedností hasičů-lezců byly prověřeny při záchraně obsluhy zakladačového regálu ve skladu v Hostivaři, u kterého došlo k technické závadě a uvěznění obsluhy v kabině. Zajímavou zkušeností byla taktická asistence při výměně kompletního podvozku tramvaje v tramvajové smyčce Barrandov při výluce trati v Nádražní ulici.

Závěrem nezbyvá než si přát, abyste se s hasiči setkávali hlavně při dnech otevřených dveří, výstavách techniky a různých ukázkách v rámci prezentací a ne při zásahové činnosti. ■



STŘET TRAMVAJE 15T A AUTOBUSU SOR NB 18, RADLICKÁ, 18. 8. 2020

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet výjezdů HZS DPP	532	472	510	576	577	502

Typ události	2018		2019		2020	
	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	61	11	62	11	54	11
Dopravní nehoda	108	19	115	20	103	21
Živelní pohroma	15	3	18	3	17	3
Technická událost	239	41	206	36	156	31
Únik nebezpečných látek	31	5	27	5	27	5
Ostatní mimořádná událost	4	1	4	1	3	1
Planý poplach / EPS	110	19	130	22	137	27
Prověřovací cvičení	8	1	15	2	5	1
Celkem	576	100	577	100	502	100



LIKVIDACE POŽÁRU PLASTOVÉHO ODPADU, KE KABLU, 9. 5. 2020

O JEDEN NÍZKÝ PODJEZD MÉNĚ

V ZÁŘIJOVÉM DP KONTAKTU JSME VÁS INFORMOVALI O STAVBĚ SPRÁVY ŽELEZNIC NA IV. ŽELEZNIČNÍM KORIDORU MEZI VRŠOVICEMI A HOSTIVAŘÍ. ZA PÁR MĚSÍCŮ OD TĚ DOBY UŽ LECCOS FUNGUJE JINAK.



DEMOLICE MOSTŮ PŘINESLA LEDNOVOU VÝLUKU TRAMVAJOVÉ DOPRAVY
FOTO: JAN LUTRYN



PŮLNOČ 13. PROSINCE 2020 BYLA SLAVNOSTNÍM ZAHÁJENÍM PROVOZU NOVÉ ZASTÁVKY PRAHA – EDEN
FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



NEDĚLE 31. LEDNA 2021 – OBNOVENÍ TRAMVAJOVÉHO PROVOZU
FOTO: MICHAEL MACHŮ



VIZUALIZACE DRÁŽNÍ PROMENÁDY V MÍSTĚ BÝVALÝCH MOSTŮ
ZDROJ: TOMÁŠ CACH, TERRA FLORIDA, PETR TEJ

Nejzásadnější novinkou je opuštění staré trati přes Prahu – Strašnice, zastávka, k 12. prosinci 2020. Na poslední vlaky se přišly podívat stovky zájemců a vznikly tisíce fotografií. Od 4. ledna 2021 už také nemáme zastávku MHD Nádraží Strašnice, protože se jmenují Staré Strašnice. Od půlnoci 13. prosince 2020 jezdí vlaky po nové trati a zastavují v nové zastávce Praha – Eden.

Pro DPP jsou však velmi podstatné dopady do tramvajové trati Na padesátém – Zahradní Město. Byla zorganizována výlučka provozu v tomto úseku od noci z 15. na 16. ledna 2021 do konce denního provozu 30. ledna 2021. Důvodem úplné uzavírky podjezdu (i pro pěší) byla demolice

obou nepotřebných mostů, tedy zbytku staříčkého severního úzkého mostu a rovněž i jižního mostu – to je ten betonový z roku 1962, který měl připravené již dva otvory pro zamýšlené rozšíření Průběžné ulice (nebyly nikdy využity).

Ačkoliv se zatím nerekonstruuje tramvajová trať v podjezdu, protože rozšíření Průběžné se zatím teprve připravuje (například pilotovou stěnou na východní straně), tak lednová výlučka přinesla DPP jeden zásadní benefit, a to zvýšení trolejového vedení. Dříve bylo nejnižší místo 3,8 metru od koleje a nyní se dostáváme minimálně o 90 centimetrů výše. Jedná se opravdu o nevídaný okamžik, protože doposud všechny

plány na zvyšování podjezdů s výjimkou podjezdu u Bulhara byly jen v teoretické rovině. Zahradní Město je první vlašťovkou, kterou, doufejme, v historicky dohledné době bude následovat nějaký další podjezd. Nabízí se zejména Výstaviště Holešovice, případně podjezd u Plzeňky.

Ve věci nové tramvajové smyčky Zahradní Město lze ohlásit přiblížení momentu výstavby. Financování z evropských fondů je zajištěno a aktuálně se realizuje výběr zhotovitele. Doufejme tedy, že na podzim budeme moci zveřejnit další pokrokový článek ze Zahradního Města. ■

TRAMVAJE V PRAZE VÝRAZNĚ ZRYCHLILY

UŽ JEN 28 SVĚTELNÝCH SIGNALIZACÍ NA PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTI NEUPLATŇUJE PREFERENCI TRAMVAJÍ. VLONI Z TĚTO KATEGORIE UBYLO DESET SVĚTEL, PŘIČEMŽ NA VĚTŠINĚ Z NICH BYLA PREFERENCE ZAVEDENA. NAVÍC SE JEDNALO O DOPRAVNĚ VÝZNAMNÁ MÍSTA, KDE SE ZMĚNOU PODAŘILO UŠETŘIT NEMÁLO ČASU. PLYNULOST PRŮJEZDU KŘIŽOVATKAMI VINOHRADSKÁ – ŽELIVSKÉHO, BULHAR NEBO FRANCOUZSKÁ – BLANICKÁ JE S PŮVODNÍM STAVEM NESROVNATELNÁ. I DÍKY TOMU DOŠLO V ROCE 2020 KE ZKRÁCENÍ JÍZDNÍCH DOB NA TRAMVAJOVÉ SÍTI. PODAŘILO SE OTOČIT TREND POKLESU CESTOVNÍ RYCHLOSTI?



ZÁSADNÍ ZLEPŠENÍ PRO PLYNULOST MHD NASTALO NA KŘIŽOVATCE ULIC VINOHRADSKÁ A ŽELIVSKÉHO, KDE BYLA NASAZENA NOVÁ ŘÍDICÍ LOGIKA A ZAVEDENA PREFERENCE TRAMVAJÍ

Rok 2020 poznamenal propad poptávky po veřejné dopravě, který byl v některých obdobích extrémní. Snížil se i počet spojů. V určitých obdobích velmi slábl i provoz individuální automobilové dopravy. Příznivý vliv na plynulost provozu MHD tedy měly preferenční opatření, kratší zastávkové doby a volnější infrastruktura.

Vše se odrazilo ve zkrácení jízdních dob v jízdních řádech, které proběhlo v květnu 2020. Na některých linkách se ubraly 3 minuty na jedno „půlkolo“ (5, 10, 26), jiné zůstaly bez úprav (1, 25). Dalším posunem v rychlosti MHD bylo **ukončení většiny rychlostních omezení na Libeňském mostě**, které znamenalo zkrácení jízdní doby dotčených linek

o 1 minutu. Stejně tak jako na podzim **dokonečení rekonstrukce trati v Nádražní ulici**, kde je místo četných omezení rychlosti nově možné jezdit až 60 km/h.

Ale zpět ke klasickým preferenčním opatřením. Na konci roku 2020 bylo o 10 semaforů s preferencí více než o rok dříve.

Velmi přínosnou byla změna světelného signalizačního zařízení (SSZ) **Vinohradská – Želivského**, kde jezdí celkem 6 tramvajových linek, je zde silný provoz páteřních autobusů a také automobilů. Signalizace byla obnovena v roce 2012, preference se dočkala až v minulém roce. Bylo k ní využito vzdálené rádio ve směru od Flory osazené v roce 2018 v rámci RTT Vinohradská.

Výsledky? Dle měření z DORISu se zdržení tramvajů v křižovatce po změně snížilo v průměru o 9 až 25 sekund na spoj, přičemž nejvíce času ušetřila linka 26 ve směru z centra, která v původním řízení mohla projíždět na výzvu pouze v jedné poloze v cyklu řízení, namísto současných dvou. Řídicí logika SSZ je navíc již připravena na fyzické doplnění vzdáleného rádia i na tomto posledním rameni (od Nákladového nádraží Žižkov), což přinese další zlepšení.

Posun nastává na Smíchově, kde se podařilo k již dříve zavedené preferenci na SSZ Štefánikova – Kartouzská doplnit preferenci na dalších dvou signalizacích, a sice **SSZ Nádražní – Vltavská a SSZ Lidická – Zborovská**.

Nezůstalo však jen u zavádění preference. Obnovy signalizací se už naplno dostaly do druhého kola, tedy probíhají změny na semaforech, které již před obnovou fungovaly s preferencí. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že existuje určité riziko, že nový stav může být pro tramvaje horší než stav předchozí.

Zásadní zlepšení je zřejmé na Vinici (SSZ Vinohradská – Starostrašnická), které se podařilo obnovit po letech příprav. Byla doplněna vzdálená rádia od Vinohradské i Černokostelecké, vzdálený kontakt od Starostrašnické a výsledek stojí zato. Navíc se obnovu signalizace podařilo do značné míry zkoordinovat s rekonstrukcí tratě ve Starostrašnické a zrušením zastávky Vozovna Strašnice ve směru z centra. K němu se ještě vrátíme.

Ne náhodou jsou všechny vyjmenované signalizace na trase linky 5, která prošla největším zkrácením jízdních dob. „Pětka“ se také stala čtvrtou linkou (po 1, 17, 25), na jejíž trase se již nenacházejí žádná světla bez preference.

Velmi očekávanou byla obnova **SSZ Karlovo náměstí – Resslova**, kde přibýly přechody pro chodce. Pro tramvaje se nic zásadního nezměnilo, protože signalizace funguje nadále v pevném řízení s výzvou, což je na škodu především pro linky od Ječné vlevo (4, 10, 16), jež i s ohledem na koordinaci s předchozí křižovatkou často prostojí celý cyklus o délce 60 sekund.

Semafor navíc oproti stavu před obnovou nemůže rozpoznat, že tramvaj z Ječné stanicovala ve druhé pozici v zastávce a výzvu tak často aktivuje pozdě. Zdržení se pak bohužel přenáší i na další linky v Ječné. Na druhou stranu se podařilo potvrdit kapacitu od Moráně, a to díky dostatečně dlouhému volnu pro průjezd dvou vlaků za sebou.

Celá oblast Karlova náměstí, která je v plném provozu přetížená tramvajovou dopravou, může být v blízké budoucnosti problémem s ohledem na plnění aktuálních jízdních dob. Další tři signalizace zde fungují v klasických pevných programech a čekají na obnovu. Jeví se tedy jako nezbytné letos zavést dynamické řízení současně s jejich dlouho chystanou obnovou. A dynamiku doplnit také na klíčové SSZ Karlovo náměstí – Resslova.

Rok 2020 byl poněkud vlažnější v osazování tvarovek podél tramvajových tratí. Bumlíků vzniklo celkem 294 metrů, všechny v Sokolovské ulici v rámci rekonstrukce trati.



ŽE LZE TRAMVAJE PREFEROVAT I NA DOPRAVNĚ PŘETÍŽENÝCH KŘIŽOVATKÁCH, SE UKÁZALO NA SSZ BULHAR



PŘÍNOS PRO MHD MÁ I ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V ULICI JANA ŽELIVSKÉHO MEZI JESEŇOVOU A OLŠANSKOU ULICÍ, KDE VEŠKERÁ OMEZENÍ RYCHLOSTI (NA 30 KM/H) JIŽ NEPLATÍ PRO TRAMVAJOVOU DOPRAVU



PRO PLYNULÝ PRŮJEZD SSZ FRANCOUZSKÁ – BLANICKÁ TO DŘÍVE ČHTĚLO DÁVKU ŠTĚSTÍ. PO OBNOVĚ SIGNALIZACE A ZAVEDENÍ PREFERENCÍ PROJÍŽDÍ VĚTŠINA TRAMVAJÍ BEZ ZDRŽENÍ

Změny v preferenci tramvají na SSZ v roce 2020

0.327 Vinohradská – Starostrašnická	obnova SSZ a vylepšení podmíněné preference
0.340 V Olšínách – Průběžná	vylepšení podmíněné preference při zřízení rychlostní výhybky
0.370 Průběžná – V Korytech	odstranění technické závady a obnovení preference
0.622 Švehlova – Práčská	obnova SSZ a změna z absolutní na podmíněnou preferenci
1.042a Bulhar	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
1.088 Na Poříčí – Bílá labuť	vypnutí SSZ bez preference
1.089 Čechův most – nábrežní E. Beneše	obnova SSZ, zachování podmíněné preference a doplnění časového ostrůvku před zastávkou
2.034 Karlovo náměstí – Resslova	obnova SSZ a zachování pevného řízení s výzvou bez preference
2.318 Seifertova – Italská	obnova SSZ a zachování podmíněné preference
2.333 Francouzská – Blanická	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference
2.992 Ječná – Melounová	výstavba SSZ a zavedení pevného řízení s výzvou bez preference
3.323 Vinohradská – Jana Želivského	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
3.377 Korunní – Benešovská	obnova SSZ a zachování podmíněné preference
3.392 Seifertova – Krásova	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference
4.409 Chodovská – U Plynárny	obnova SSZ a zachování pevného řízení bez preference
4.469 Modřanská – Údolní	obnova SSZ a zachování absolutní preference
5.068 Lidická – Zborovská	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
5.505 Nádražní – Vltavská	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
5.511 Radlická – Ostrovského	obnova SSZ a zachování dynamického řízení bez preference
5.512 Plzeňská – Radlická	obnova SSZ a zachování dynamického řízení bez preference
5.514 Plzeňská – Kartouzská	obnova SSZ a zachování dynamického řízení bez preference
5.527 Vozovna Motol – vjezd tramvají	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
5.528 Plzeňská – rampa Kukulovy	úprava SSZ a změna z podmíněné na absolutní preferenci
5.536 Plzeňská – rampa AD	úprava SSZ a vylepšení podmíněné preference
5.575 Čas. ostrůvek – zastávka Lihovar	zrušení SSZ s absolutní preferencí
5.876 Na Zlíchově – Ke Sklárně	výstavba SSZ s absolutní preferencí
6.115 Evropská – Gymnasijní	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference
6.157 Evropská – Šárecká	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference
6.830 Myslbekova – Hlávkov, přechod	úprava SSZ a vylepšení podmíněné preference
7.125 Dělnická – Jankovcova	obnova SSZ a zachování absolutní preference
7.130 Veletržní – Dukelských hrdinů	obnova SSZ a zachování podmíněné preference
7.142 Plynární – Komunardů	obnova SSZ a zachování absolutní preference
9.228 Poděbradská – Hloubětínská	obnova SSZ a vylepšení podmíněné preference
9.233 Sokolovská – Na Břehu	obnova SSZ a změna z absolutní na podmíněnou preferenci

SSZ v tramvajové síti – srovnání let 2019 a 2020

	31. 12. 2019	31. 12. 2020
Celkem SSZ	247	247
SSZ s preferencí	209	219 (+10)
Z toho s absolutní preferencí	67	66 (-1)
Podíl SSZ s preferencí	84,6 %	88,7 %

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2020

Sokolovská	z centra	před Na Břehu	25,5	04/2020
Sokolovská	z centra	před zastávkou Nádraží Vysočany	42,3	04/2020
Sokolovská	z centra	zastávka Nádraží Vysočany - Krátkého	117,8	04/2020
Sokolovská	do centra	Krátkého - zastávka Nádraží Vysočany	47,5	04/2020
Sokolovská	do centra	zastávka Nádraží Vysočany - Paříkova	36,2	04/2020
Sokolovská	do centra	u Na Břehu	24,8	04/2020
CELKEM přírůstek za rok 2020			294 m	

Na zrychlení provozu se vloni netradičně podílel ještě fakt, že se podařilo zrušit tři tramvajové zastávky. Tento obvykle nesnadno projednatelný proces se vydařil v případě zmíněné zastávky Vozovna Strašnice z centra, kde byla hustota zastávek extrémní, a také v případě obou zastávek ČSAD Smíchov v Nádražní, kde zvolna zmizel zdroj dopravy.

Zrychlení provozu tedy nastalo na více frontách a v synergii se projevilo jak reálnou kratší jízdou, tak úpravou jízdnicích řádů. Klíčem ke všemu pak byla vlastní realizace. O tu se zasloužili pracovníci odboru Jízdní řády a řidiči tramvají, kteří rychle vstřebali nové poměry a na celém procesu nesou značnou zásluhu.

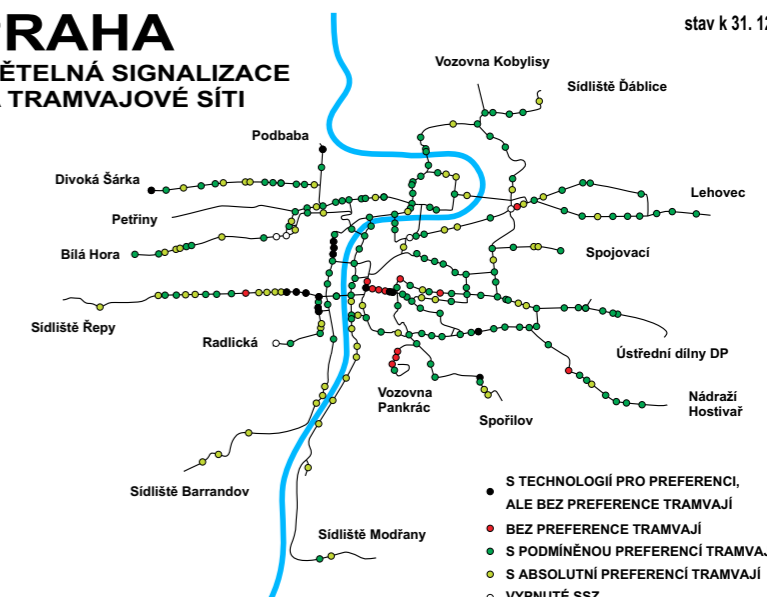
Výsledkem je, že cestovní rychlost prudce vzrostla, a to přesně o 1 km/h, na 19,51 km/h. A pokud laik neocení číslo, pak plynulejší provoz, který je významným měřítkem kvality MHD, za povšimnutí jistě stojí. Pokud se podaří dotáhnout další myšlenky k realizaci, je reálné zkrátit jízdnu dobu obhájit, či dále rozvíjet, i v době po covidu, bez přehnaného spěchu.



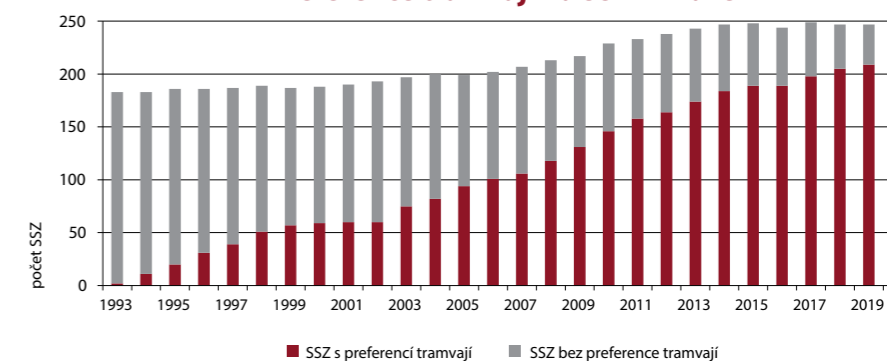
NOVÁ SIGNALIZACE VZNIKLA V RÁMCI REKONSTRUKCE A PŘELOŽKY NÁDRAŽNÍ NA PŘESMYKU V KŘIŽOVATCE NA ZLÍCHOVĚ – KE SKLÁRNĚ. FUNGUJE S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ TRAMVAJÍ

PRAHA SVĚTLNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI

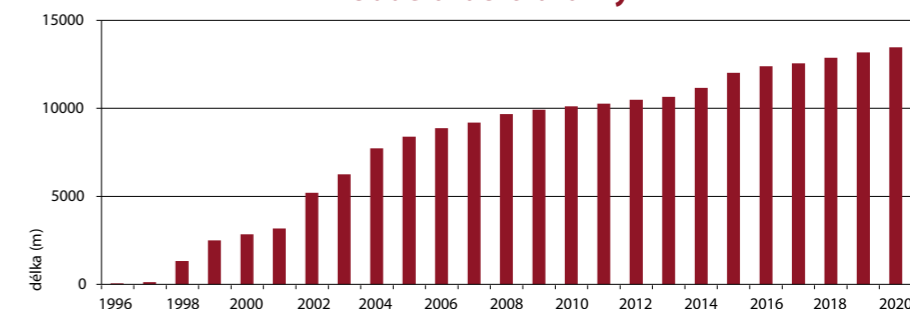
stav k 31. 12. 2020



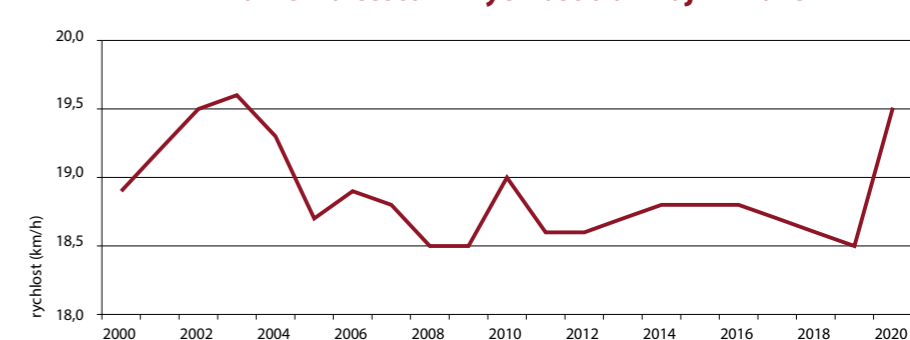
Preference tramvají na SSZ v Praze



Oddělovací tvarovky



Průměrná cestovní rychlost tramvají v Praze



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



ZASÍLÁM NÁŠ STÁVKUJÍCÍ PERSONÁL

Fotografie o rozměru 13,7 x 8,8 cm je zajímavým kolektivním snímkem pražských „tramvajáků“. Fotografie je vlastně pohlednicí a kromě jména adresáta (Antonín Vosmik, v Bělokách, pošta Středokluky) si můžeme přečíst i obyčejnou tužkou napsaný, zvolna se už ztrácející text se špatnou interpunkcí: „Milí rodiče! Já Vám zasílám náš stávkující personál a to je jich teprve čtvrtina ještě mám dva velké obrazy až přijedu domů po stávce tak Vám je ukáži. Výhru máme jistou. Se srdečným pozdravem Váš Fra... (není už čitelné)“. Poštovní razítko je zamazané inkoustem, ale jediná čitelná číslice 8 v datu nás odkazuje na slavnou několikadenní stávku zaměstnanců elektrických drah v únoru 1908. Copak se asi stalo s těmi „velkými obrazy“ (zjevně fotografiemi), které odesílatel (snad) dovezl před 113 lety do Bělok?



TRAMVAJ, VÝTOPNA A LTO

Někdy před padesáti lety vyfotil fotoamatér Jiří Kirnig tramvajovou soupravu linky číslo 17 v zastávce Nadsídlíštní (dnes Třebenická), jak vjíždí do prvního pražského tramvajového tunelu o délce asi 87 metrů. Originální snímek má rozměr pouhých 9,4 x 6,5 cm a patrně zaujme i průmyslovým objektem v místě, kde je dnes nákupní centrum Kaufland. Je to výtopna Prosek, která ve své době dodávala teplo zdejším sídlištím. Ve velkých nádržích se skladovalo palivo pro kotelnu – lehký topný olej.



TROCHU DETEKTIVKA...

Do tzv. sépie tónovaná fotografie nalepená na kartonu o rozměru 15,1 x 11,3 cm má na rubu perem napsáno „Zřízenci řidič Ferdinand Wohlmüt / průvodčí Štoček. / konečná stanice Na Ohradě, Žižkov. / foto z roku 1908.“ O jménech osádky nepochybujeme, ale o konečné ano. Což o to, snímek mohl být pořízen v roce 1908, protože linka jezdící od Západního nádraží na Žižkov měla v době jeho pořízení bíločervené vozy a zelené reflektory a tabulky. Až 11. dubna 1908 dostala číslo 9. Ale je-li snímek z roku 1908, nemohl být pořízen na Ohradě, protože tam ještě tramvajová trať neexistovala! Domníváme se proto, že byl pořízen u Západního nádraží, čemuž by odpovídal i dřevěný plot v pozadí.

... A TROCHU HÁDANKA

Další staříčká fotografie má rozměr 14,8 x 11,3 cm a je nalepená rovněž na kartonu, rovněž křivě ořezaném, o rozměru 17,5 x 11,9 cm. Je na ní zachycen jeden z prvních vozů pro stavbu a opravy trolejového vedení. Poznali jste místo na fotografii? Ano, je to před holešovickým výstavištěm (ve skutečnosti je v Bubenči). V dnešní ulici U Výstaviště ještě nejsou koleje, v pozadí je vidět sloup trakčního vedení. Domníváme se, že snímek je ze září roku 1898, kdy byla trať do Stromovky elektrifikována jako první z tratí koňky.



A DOTŘETICE NA ČTVRTCE

Tato fotografie, nalepená na polovinu kreslicí čtvrtky (tedy na formát A5), je ukázkou, jak je uspořádána jedna soukromá sbírka, kterou před řadou let Archiv DPP získal. Fotografie má rozměr 13 x 9 cm a na čtvrtce je tužkou napsáno město a číslo vozu. V pravém horním rohu si sběratel každý snímek „zakódoval“ podle kdysi rozšířeného systému mezinárodního desetinného třídění. Fotografie je na čtvrtce nalepena jen částečně, takže na rubu si můžeme přečíst číslo 721525 (nevíme, co znamená) a rukou psaný text DP Praha 6259 Octárna 29. 6. 1972, přičemž datum je tužkou přeškrtnuto (ve skutečnosti jde o ulici U Brusnice). A také je tam razítko nesoucí jméno autora snímku – M. Křehlík. A to byl také vlastník sbírky. Dnes se na nás bohužel už mnoho let dívá z tramvajového nebe.

Text: Roman Truhlář

PŘESTUPKY A SPRÁVNÍ DELIKTY ANEB MILIONY VE VZDUCHU



V NAŠÍ BEZPEČNOSTNÍ RUBRICE SE DNES ZAMĚŘÍME NA MOŽNOU VÝŠI POKUT V PŘÍPADĚ NEDODRŽOVÁNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI.

Popíšeme si základní kategorie možných porušení předpisů odstupňovaně, a to podle výše pokut, které mohou fyzické a právnické osoby dostat. Správní delikty řeší zákon o inspekci práce.

Finanční pokuta až do výše **300 000 Kč** hrozí osobě v případě, že nezajistí na pracovištích dodržování **zákazu požívat alkoholické nápoje nebo zneužívat jiné návykové látky**. DPP na toto ustanovení pamatuje zapracováním do interních předpisů: pracovní řád, směrnice č. 2012-032 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v DP a směrnice č. 2018-003 Orientační vyšetření dechovou zkouškou a orientační vyšetření na jiné návykové látky. Odpovědnost nesou všichni zaměstnanci a jejich vedoucí.

Stejná pokuta může hrozit v případě nedodržení některé z povinností odborně způsobilé fyzické osoby k zajišťování úkolů v prevenci rizik podle § 10 odst. 4 zákona o zajištění dalších podmínek BOZP. Jako příklad lze uvést každoroční **prověrky BOZP, kontroly BOZP nebo přejímky stavebních akcí**.

Využitá legislativa:
Zákon č. 251/2005 Sb. o inspekci práce ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

Pokuta až do výše **400 000 Kč** může být uložena osobám, pokud nevedou **evidenci o pracovních úrazech** ve stanoveném rozsahu, **nehlásí pracovní úraz a nezašlou záznam o pracovním úrazu**. V tomto případě v DPP platí směrnice č. 2011-001 Šetření pracovních úrazů, způsob jejich evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu. Odpovědnost je pak na jednotlivých vedoucích zaměstnancích. Jako

příklad lze uvést, že do **Knihy úrazů** by se měla zaznamenávat všechna poranění s konkrétním popisem děje, ať jsou kvalifikována jako pracovní úraz či nikoliv.

Do této „cenové kategorie“ patří i výkon činnosti **odborně způsobilé osoby** k zajišťování úkolů v prevenci rizik nebo činnost koordinátora BOZP na staveništi bez příslušného oprávnění. Zaměstnanci oddělení BOZP, kteří se touto problematikou zabývají, mají osvědčení osoby odborně způsobilé a v jejich pracovní náplni není „prudit“ zaměstnance nebo jejich vedoucí, ale předcházet rizikům, která mohou vést k možnosti ohrožení BOZP.

Dostáváme se k další pokutě, a to až do výše **1 000 000 Kč**. Je uplatněna směrem k osobám, které neposkytnou **bezplatně OOPP, pracovní oděv, obuv, čisticí a dezinfekční prostředky nebo ochranné nápoje**. V DPP platí směrnice č. 2011-079 Poskytování osobních ochranných pracovních prostředků. Žádná směrnice však nezajistí vlastní používání OOPP, to je opět na osobní odpovědnosti každého zaměstnance a kontrolní činnosti vedoucích zaměstnanců. Pokud mám na OOPP nárok a mám je přiděleny a nepoužívám je, opět se vystavuji možné sankci ze strany inspektorátu bezpečnosti práce.

Stejně postihnuto může být nevyřešení příčin a okolností pracovního úrazu, nevyhotovení záznamu o pracovním úrazu nebo neexistence dokumentace ve stanoveném rozsahu. Týká se i osob, které neplní povinnosti při **zajištění řádného stavu používaných výrobních a pracovních prostředků a zařízení**, které jsou stanoveny v zákonu o zajištění dalších podmínek BOZP a v nařízeních vlády, kterým se



stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí.

Postih platí i v případech, poruší-li osoby povinnosti týkající se **organizace práce a pracovních postupů**, které jsou stanoveny v zákonech o BOZP, organizaci práce a pracovních postupů. V tak velkém podniku, jakým je DPP, jsou tato ustanovení přenesena do interních předpisů jednotlivých útvarů a jednotek. Dále jsou vydány MPBP (místní provozní a bezpečnostní předpisy) dle provozu a povahy činnosti. Vzor zpracování MPBP je k dispozici na intranetových stránkách oddělení 600130. Do této oblasti patří mj. revize, návody k obsluze a odborná kvalifikace zaměstnanců.

Jsmo u poslední kategorie – pokut uložených až do výše **2 000 000 Kč**. Mohou se týkat osob, pokud neumístí **bezpečnostní značky** nebo nezavedou **bezpečnostní signály**. Tomuto tématu jsme se věnovali v loňském prázdninovém DP kontaktu.

Tolik výňatek přestupků a sankcí podle zákona o inspekci práce. Na nedbalostní jednání a porušování předpisů pamatuje také **trestní zákoník** – v této souvislosti uvádíme znění dvou paragrafů, za jejichž porušení je trestní odpovědnost:

– kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti;
– kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti. ■

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna, Václav Holíč a Petr Havlíček

POKLADY PRAŽSKÉHO PODZEMÍ

KDO BY SE ALEŠPOŇ JEDNOU NESVEZL NĚKTEROU Z HISTORICKÝCH SOUPRAV PRAŽSKÉHO METRA! JSOU TACÍ, KTEŘÍ TO ZA TY ROKY STIHLI OPAKOVANĚ. TĚMĚŘ ROK JSME OVŠEM V OBJETÍ PANDEMIE A VŠE USNULO. MŮŽE SI DOVOLIT TAKOVÁ ĚČEESKA ČI TZV. BRIKETA JEN TAK STÁT V DEPU?

Než se pustíme po stopách počítí unikátní zážitkové turistiky Dopravního podniku hl. m. Prahy odehrávající se v metru, odpovězme si hned na výše položenou otázku. Nemůže. A to byl také jeden z nejpádnějších důvodů, proč se v roce 2009 dařilo postupně nahradit bariéru byrokracie a pozvolna se vydat cestou, kdy i historické soupravy metra začnou vozit své cestující (opět...).

Vzpomíná **Petr Havlíček**, jeden z prvotních nadšenců a propagátorů, oficiální pozici **technický pracovník odboru Provozně-technický JSVM**: „Historická souprava Ečs má původní, tzv. skládaná kola s pryžokovovými prvky, které se při dlouhém stání vozu vytlačují. Je tedy nezbytné provádět jízdy či alespoň posun. Zároveň se ukázalo, že většina dalších vyskytnuvších se závad souvisí s tím, že souprava nejezdí – nedobíjejí se vozové baterie apod. Brzy se prokázalo, že v režimu pravidelných jízdy

se vozy kvalitativně proměnily a prakticky vymizely problémy s mimořádnou údržbou.“

Při stopování zrodu historických vozů pražského metra se musíme vrátit do závěru června 1997, kdy byl osud sovětských vozů typu Ečs v provozu pražského metra definitivně zpečetěn. Z původního počtu 85 dodaných vozů Ečs se naštěstí podařilo zachovat poslední tři dodané – vozy evidenčních čísel 1083, 1084 a 1085. Nově vzniklá historická

souprava tak respektuje původní třívozové složení souprav, ve kterém byl provoz pražského metra 9. května 1974 odstartován prvním provozním úsekem I.C Kačerov – Sokolovská (dnes Florenc).

Všechny tři vozy postupně prošly generální opravou, což se týkalo mj. opravy skříně, kompletní výměny kabeláže elektroinstalace. „Slavnostní premiéra a křest připadly na výročí 35 let provozu pražského metra, kdy se u této příležitosti odehrál mj. křest publikace Roberta Mary spojený se slavnostní jízdou,“ pokračuje Petr Havlíček. Tím to ovšem bohužel skončilo a o dalších akcích pro veřejnost se příliš neuvažovalo. Pokračovat se dále mělo pouze v režimu měsíční kondiční jízdy. Nebo by tomu mohlo být jinak?

Rozdíl v provozované a neprovozované soupravě jsme si již vysvětlili. Nevyužití potenciálu však nedalo spát skupince nadšenců. Někdy pomohou náhody: „Kamarád a kolega David Prosický jednou přišel s tím, že jeden ze zaměstnanců má dceru na základní škole a třída by se ráda mimořádně v rámci kondiční jízdy svezla,“ vzpomíná dále Havlíček a dodává: „V první řadě bylo nutné vyřešit řadu legislativních komplikací a provozních otázek. Kde je vůle, tam jsou našťastí i činy, a tak se akce díky spolupráci kolegů z dalších zainteresovaných útvarů metra podařilo realizovat. Byl to možná tehdy ještě netušený zárodek budoucí zážitkovky. Mimochodem, děti z tehdejší třetí třídy si to neskutečně užily, což vyvolalo diskuse a nápady, jak v tom pokračovat.“

Mnozí se běžně pohybují v železničním světě, kde veškeré retro jízdy včetně parních vlaků jsou věci běžnou, dlouhodobě plánovanou a veřejně známou. Naproti tomu v prostředí metra, kde se krom dnů otevřených dveří v rámci půlkulatých a kulatých výročí nic podobného nerealizovalo, byla taková myšlenka nová a složitě uchopitelná.

Kdy se začalo blýskat na lepší časy? „Pomoc přišla až na přelomu let 2010/2011 zvenčí,“ jak připomíná Petr Havlíček: „Hospodářská komora hl. m. Prahy měla o tematicky obdobné akce tehdy zájem a zařadila jízdy do svého programu. Nebylo to ale vůbec jednoduché. Nejprve bylo nutné v této věci oslovit nadřízené správní drážní orány, vytvořit pro akci legislativní rámec v prostředí předpisové soustavy DPP a hlavně velice pečlivě zvolit a připravit náplň programu zamýšlené akce.“

Jak už to tak bývá, před samotnou premiérou proběhla ještě generální zkouška, při které se prakticky ověřilo správné načasování,



MIKULÁŠSKÁ JÍZDA V PROSINCI 2011 BYLA JEDNOU Z PRVNÍCH JÍZD S HISTORICKÝMI SOUPRAVAMI PRAŽSKÉHO METRA

vání, koordinace, rozsah a podobně. „První zážitková jízda se tak díky nemalému úsilí všech zúčastněných mohla uskutečnit 19. března 2011,“ připomíná důležité datum Petr a pokračuje: „Ohlas veřejnosti prolomil ledy pro pořádání historických, výročních a retro tematických akcí. Brzy následovaly květnové výroční jízdy i první mikulášská. A každou třetí sobotu v měsíci se v režii Hospodářské komory vypravovala zážitkovka!“ Už tehdy se začínalo s 90 lidmi, tedy 45 v jednom čelním a 45 v druhém čelním voze plus děti. S rostoucím zájmem obecnosti se postupem času rozrůstal i repertoár akcí.

To už se blížila doba i pro tzv. „briketu“, takto slangově nazývanou soupravu 81-71. Při vyhlášení soupravy pro budoucí historické jízdy zažila parta nadšenců trable hned na startu: „Jednou z horkých chviliek bylo, když v jednu chvíli měly do Plzně k rekonstrukci odjet všechny vozy 81-71. Navíc chyběly náhradní díly zabezpečovače pro systém ARS,“ uvádí vzpomínku Petr Havlíček. Nakonec se ale rodičí druhou historickou soupravu podařilo zachránit a zprovoznit ji i s plně funkčním původním vlakovým zabezpečovačem ARS.

„Byla ideální doba po dvou letech jízdy zážitkové turistiky se soupravou Ečs na trase C program obohatit o trasu A a B se soupravou 81-71,“ posouvá se v čase Petr Havlíček: „S Honzou Štojdlem z marketingu jsme tedy

domluvili, že toto rozšíření do svého programu zařadí opět Hospodářská komora.“ A tak se v roce 2013 v rámci výročních jízd na áčku v depu Hostivař objevila i nová historická souprava.

I historická souprava potřebuje péči. Start pravidelných akcí pro veřejnost sebou přinesl i nutnost změny koncepce doposud prováděné údržby. Zajištění bezpečného a spolehlivého provozu je věnována velká péče.

Aby se udržely ve správné kondici, dostaly se oba historické vlaky do tempa 14denních jízd na domovské trase B mezi Zličínem



JEDNU ZE STRAN PAMĚTNÍ MEDAILE VYDANÉ K VÝROČÍ 40 LET PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA ZDOBÍ SOUPRAVA EČS



PŘI DNI DĚTÍ SE V ROCE 2019 V DEPU KAČEROV SETKALA SOUPRAVA METRA EČS A PARNÍ VLAK V ČELE S LOKOMOTIVOU ZVANOU ŠTOKR

a Českomoravskou. Škoda Transportation na základě smlouvy zajišťuje po 8 až 12 hodinách provozní ošetření a jednou za rok vyšší stupeň revize, tzv. P2 obohacený o potřebné vícepráce: provádí se údržba a kontrola elektrovýzbroje, pneumatické části, probíhá výměna olejových náplní a další dlouhá řada potřebných úkonů.

„V režii JSVM pak před každou jízdou probíhá příprava vlaku v podobě vizuální prohlídky, úplné zkoušky brzd a funkční zkoušky, na níž se podílejí i strojvedoucí formou přejímky,“ vysvětluje Petr a dodává: „I před odstavením po jízdách či po akci je souprava opět pečlivě zkontrolována. Nejen vlak, ale i posádka musí být v kondici. Strojvedoucí tak musejí každý půlrok projít tzv. havarijní hry, kdy si simulují různé závady a řeší je.“

Je to skoro rok, kdy historické soupravy radost návštěvníkům přestaly dělat. Jak ale z výše uvedeného vyplývá, nemohou být vlaky spícími Růženkami v depu, ale musejí podstupovat jízdy i kontroly. Všichni se už ale pochopitelně těší na to, až budou moci natěšené zájemce opět přivítat, naložit, povozit a zodpovědět desítky zvědavých dotazů. Kam samotný vývoj programů za dekádu jízdy dospěl, je na další článek. Tak někdy příště.





OD ŠANONŮ S VÝTAHY DO SVĚTA JEDNÉ STOPY

V DEPU KAČEROV VZNIKL NEJEN TEXT OSMÉHO DÍLU ZE SERIÁLU PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNAJÍ, ALE I DOPROVODNÉ FOTO KOLEGY STOJÍCÍHO PŘED SKŘÍNÍ PLNOU MODRÝCH ŠANONŮ. JSOU PLNÉ DOKUMENTACE K VÝTAHŮM V METRU. NÁS TENTOKRÁT U MILANA VESELÉHO ZAJÍMÁ NĚCO ÚPLNĚ JINÉHO – JEHO CELOŽIVOTNÍ LÁSKA K MOTOCYKLŮM.

Dočetl jsem se, že jste se o motocykly začal zajímat ve 14 letech a v 17 první vlastnil? To jste se jako většina kluků nezajímal hlavně o auta?

V útlém dětství auta pochopitelně vedla, ale už tehdy jsem byl s motocykly v kontaktu. V 60. letech jich byly silnice plné, na parkovištích stávalo více motorek než automobilů. Navíc můj tatínek byl vášnivý a celoživotní motocyklista. Od malička mě bral několikrát do roka na plochou dráhu, motokros i Velkou cenu Prachovských skal silničních motocyklů, kam jsme to měli blízko, protože velkou část dětství jsem strávil v Rumcajsově Jičíně. Kromě nezbytných autíček byl můj oblíbenou hračkou v předškolním věku bakelitový skútr Čezeta na setrvačnik. Dospíval jsem ve zlatých letech našeho motocyklového sportu, kdy značka ČZ ovládala motokrosové světové šampionáty, Jawy deklasovaly konkurenci na ploché dráze a sbíraly vavříny v motocyklových soutěžích.

Který stroj byl váš premiérový a který je naopak ve sbírce nejnovější?

Od 15 let jsem proháněl moped Stadion 11, to mě ale tehdy ještě ani nenapadlo, že to jednou bude vyhledávaný veterán. Prvního oldtimeru jsem dostal od jednoho vzdálenějšího prastrýce v 17 letech. Byl to anglický půllitr BSA z roku 1930. Musel jsem ho vykopat ze ztvrdlých nánosů naplavenin. Kůlnou, kde odpočíval 20 let, se za tu dobu totiž dvakrát prohnala povodeň. Motor ležel rozebraný v té hlině. Leckteré díly byly totálně zkorodované, jiné jsem ani nenašel. Musím se přiznat, že jsem si s tím tenkrát nedokázal poradit a po třech letech putoval motocykl ke staršímu a zkušenějšímu sběrateli. Nejnovější přírůstek jsem přivezl na Mikuláše loňského roku. Jedná se torzo motocyklu Orion 500 OHV z roku 1929.

Jak je vaše sbírka veteránů rozsáhlá?

Sběratelství je závislost, s kterou se těžko bojuje. Vždycky, když jdu do sebe a nějaký stroj pustím, tak do roka a do dne jsou doma za něj dvě náhrady. Dnes mám 18 motocyklů sólo, 1 se sidecarem a 1 historický automobil. Zhruba třetina je v kupě, třetina v renovaci a třetina ve fázi přípravy projektu.

Které značky preferujete?

Když mi bylo zmiňovaných 14 let, tak mě jako blesk z čistého nebe ohromila Praga 500 BD, zažehla ve mně vášeň pro starou jednostopou techniku a stala se motocyklem, ke kterému

mám nehlubší vztah. Část jeho názvu mám i ve své mailové adrese. Od Pragovky je blízko k motocyklům Indian a v posledních letech jsem využil několika neopakovatelných mimořádných příležitostí a shromáždil komorní sbírku motocyklů Orion, což jsou výrobky Viléma Michla ze Slaného, který vyráběl motocykly v letech 1902–1914 a 1922–1932. V obou těchto obdobích představoval třetího největšího domácího producenta motocyklů.

K motorkám patří srazy, závody, propagační jízdy...

Ještě si dovolím doplnit výstavy. Všechny těchto akcí se zúčastňuji, byť musím přiznat, že v tomto směru nejsem úplně nejpilnější. Pořád bojuji s nedostatkem volného času. Jsem členem In-

dustry. A když se podívám dopředu, jediným mužským pokračovatelem našeho rodu je osmiletý synovec. Tak uvidíme, zatím nejvíce seebemění zájem.

Kdy a proč se začal rodit nápad o motocyklech také psát?

Od těch zmiňovaných 14 let sledím po každé informaci z historie tuzemského motocyklismu. Byť u nás po mnoha desetiletích pústa začala od konce 90. let minulého století vycházet řada zajímavých knižních titulů, tak dovozu a celkovému zpracování vývoje našeho motocyklového trhu se všichni autoři vyhýbali. Když jsem jich několik kontaktoval ve snaze vyprovokovat je k akci, tak se mi moje aktivita vrátila jako bumerang se slovy, abych si to napsal sám.



SPANILÁ JÍZDA V RÁMCI VÍKENDOVÉHO SETKÁNÍ INDIAN KLUBU V KRASKOVÉ. MILAN VESELÝ NA STROJI INDIAN SCOUT POLICE 750 Z ROKU 1931
FOTO: ARCHIV MILANA VESELÉHO

dian klubu a Ariel klubu. Fajn jsou jedenkrát do roka jejich klubové víkendy, vždy na nějakém jiném místě v ČR. V partě těchto lidí se cítím velmi dobře. Na jednodenních akcích otevřených všem věkovým kategoriím historických motocyklů i automobilů se schází příliš různorodá společnost, než aby si člověk mohl s každým porozumět, přesto občas takovou účastí také nepohrdnu, aspoň si člověk rozšiřuje obzor.

Nezřídka se takové zájmy dědí. Jak to je u vás v rodině?

Podívám-li se dozadu, tak po tatínkovi jsem sice zdědil kladný vztah k motocyklům obecně, ale nikoliv k veteránům. Těm on nikdy na

Obě encyklopedické knížky jsou rozsáhlé a obě vyšly najednou vloni. Muselo za tím být několik let práce...

Je za nimi šest let života a pak dva roky čekání ve frontě na retuše mé vlastní sazby, na úpravy ilustrací a na přípravu pro tisk u prvotřídního grafika, který se specializuje na literaturu z této branže.

...a dnes vydat tak rozsáhlá díla není levné...

To mohu potvrdit. Mohl jsem rukopisy za pár desítek tisíc korun prodat, já ale volil obrovskou investici do vlastního nákladu, a to prostřednictvím bratrovy firmy. Jedině tak jsem

MILAN VESELÝ S MOTOCYKLEM ORION 3 HP Z ROKU 1905 PÓZUJE PŘED 5D ATELIÉREM UMĚLECKÉHO KOVÁŘE PAVLA DOLEŽALA VE VELKÝCH POPOVICÍCH
FOTO: VERONIKA PILAŘOVÁ



MCELY U NYMBURKA, 22. 8. 2015 – ODHALENÍ PAMĚTNÍ DESKY LEGENDÁRNÍMU KONSTRUKTÉROVI J. F. KOCHOVI, TVŮRCI MOTOCYKLŮ PRAGA A SKŮTRŮ ČEZETA. V ČERVENÉ HALENCE BÝVALÁ MOTOCYKLOVÁ KONSTRUKTÉRKA JAROSLAVA BRUTAROVÁ, DCERA VÝROBCE KDYSI VELICE ROZŠÍŘENÝCH KOUPELNOVÝCH KAMEN A OHŘÍVAČŮ VODY BRUTAR



PRAHA – HOLEŠOVICE, 2. 6. 2013 – VEDLE SVÉHO MOTOCYKLU ARIEL 500 OHV Z ROKU 1929 JE MILAN VESELÝ V ROZHOVORU S 90LETOU PANÍ HANÁKOVOU, DCEROU DOVOZCE TĚCHTO MOTOCYKLŮ DO ČR
2x FOTO: ARCHIV MILANA VESELÉHO

mohl zajistit, aby knihy splnily moje představy. Od začátku jsem preferoval kvalitu obsahu a reprezentativní provedení před ekonomickou stránkou projektu.

Jaké jsou vaše další publikační plány?

Vloni na jaře jsem na podobné otázky kategoricky vrtěl hlavou. A nakonec jsem se v létě pustil dobrovolně a zatím stále s chutí do třetího tématu. Nový titul by měl nést název Náš automobilový trh – prvních 100 let (1893–1992). Provedením i obsahem by měl navazovat na Náš motocyklový trh.

A sběratelské cíle?

Prvořadým úkolem je dotáhnout do konce všechny renovace, což je program ještě na mnoho a mnoho let. Rozumné by bylo sbírkou více nerozšiřovat a spíše si vozidel užívat. Zatím pořád sbírám a renovuji, a na veteránské akce zbývá málo času. V mateřském Posázavském klubu historických vozidel se na schůzích krčím, když se obměňuje vedení klubu, stejně tak pracně odmítám funkce v Indian klubu. Jednou bych se měl v tomto směru asi trochu angažovat. Pak mám do budoucna ještě jednu vizi, rád bych jednou inicioval tematickou výstavu motocyklů Orion v Národním technickém muzeu.

Máme za sebou rok s covidem. Co vám ve vztahu k vašemu koníčku dal či vzal?

Ve vztahu k mému koníčku mi covid nic nedal, jen vzal. Plánoval jsem křest knih začátkem loňského března na Motosalonu v Brně. Protože na mě zbyl termín až večer, a protože tam bylo v důsledku pandemie málo diváků, nezbylo než odložit ho na půlku dubna na brněnskou Motortechnu. Ta však byla kvůli opatře-

ním zrušena, a tak jsem o křest nakonec přišel. Následující jarní burzovní sezóna se víceméně nekonala, i letní akce vykazovaly chudší účast a v polovině září skončily úplně. Moje přímé prodeje knih proto zdaleka nesplnily moje očekávání, a navíc se nejedná jen o odložené obchody. Spousta zájemců si knihy koupila na e-shopu, co má mezi veteránisty klíč k reklamě a kam já dodávám s vysokou marží. Tak jsem přišel o nemalou finanční částku.

Čtenáři DP kontaktu si vás možná vybaví z fotografie ze seriálu Pražské podzemí



V PARKU ZÁMKU BERCHTOLD PŘI POSÁZAVSKÉ RALLYE 2016, TENTOKRÁT NA INDIANU SCOUT POLICE 750 Z ROKU 1929 S LODIČKOU.
FOTO: EVA JORDÁNOVÁ

pražské vyprávějí u dílu o dopravních zařízeních. Stojíte před skříní s desítkami šanonů. Mohl byste jim svou profesi v DPP přiblížit?

Těch šanonů jsou na fotografii desítky, ve skutečnosti jich jsou stovky. Spravuji úložiště technické a provozní dokumentace všech výtahů pražského metra. Objednávám a kontrojuji revize všech UTZ (určená technická zařízení) ve správě naší jednotky 840000 Dopravní zařízení. Eviduji a sleduji odstraňování závad z revizí, eviduji a vyhodnocuji závady a provozní hodiny. Posuzuji projekty na investiční



S NOVÝM VYDAVATELSKÝM PLÁNEM SOUVISÍ PROSBA MILANA VESELÉHO SMĚREM K ČTENÁŘŮM, ZDA BY BYLI OCHOTNÍ POMOCI A POSKYTLI K NASKENOVÁNÍ Z RODINNÝCH ALB FOTOGRAFIE AUTOMOBILŮ SVÝCH PRAPRARODIČŮ, PRARODIČŮ, RODIČŮ, ČI AUTOMOBILY, KTERÉ KDYSI SAMI VLASTNILI. VÍTĀNY JSOŮ I SOUVISEJÍCÍ TISKOVINY, JAKO JSOŮ PROSPEKTY, LETĀKY, CENÍKY, TECHNICKÉ PRŮKAZY APOD.

Ing. Milan Veselý (1960)

Absolvent strojí fakulty ČVUT v Praze. Po studiu se zabýval řešením pevnostních problémů nosných konstrukcí zemědělských strojů, dřevařských strojů a dopravní techniky. Prováděl mimo jiné měření namáhání podvozků a nástaveb návěsů a valníků pro Brandýské strojírný a nosičů kontejnerů pro STS Slaný a Avii Novosedly. Později vystřídal několik technicko-obchodních a technicko-manažerských pozic. Nyní třetím rokem pracuje jako technický pracovník v jednotce Dopravní zařízení DPP. V posledním desetiletí příležitostně publikoval v nejrozšířenějším zájmovém měsíčníku českých příznivců historických motocyklů a automobilů Motor Journal. V letech 2012 až 2020 věnoval většinu volného času práci na publikacích Náš motocyklový dovoz a Náš motocyklový trh. Představení obou encyklopedií najdete na: motoknihy.cz

akce ve všech stupních dokumentace, chodím na výrobní výbory. Na vybraných investičních akcích zastupuji jednotku na kontrolních dnech, technických přejímkách a komplexních zkouškách. Připravuji smlouvy na pronájem výtahů provozovatelům prodejen ve stanicích metra a každý měsíc odevzdávám podklady k vyúčtování nájemného. Podílím se na přípravě veřejných zakázek na dodavatele servisních služeb. A vedle řešení dalších aktuálních úkolů ještě odpovídám na podněty veřejnosti týkající se dopravních zařízení, tj. výtahů a pohyblivých schodů.

prve 3 roky. Soubor požadovaných parametrů našich výtahů máme formulovaný v Projektčním standardu, jehož dodržení vyžadujeme u každého projektu hned od první studie. Nově instalované výtahy ve stanicích Opatov splňují přísné technické požadavky dané tímto dokumentem a estetické požadavky architektky metra. Věřím, že budou dobře sloužit obyvatelům a návštěvníkům Opatova. V tom spočívá jejich význam, protože bezbariérovost stanice v této lokalitě výrazně chyběla. Zajímavostí určitě je i nové osvětlení stanice – Opatov se stal první stanicí pražského metra osvětlenou LED technologií. Nepřehlédnutelnou odlišností stanice je úprava čelní stěny nouzového



Určitě hodně víte o přestavbě ve stanicích metra Opatov. Byla tato akce něčím ojedinělá?

Abych nevěděl, když jsem ji měl za naši jednotku 840000 Dopravní zařízení na starosti. Pro mě to byla první akce takového rozsahu, na kterou jsem pravidelně docházel, pracuji v DPP te-

vstupu a služebního vchodu do technických prostor, jejíž fasádu zdobí velkoplošný mural art „Flora a fauna“.

Výtahy, eskalátory, to jsou složitá technická zařízení. Stejně jako motocykly. Máte třeba ještě úplně odlišné zájmy?

Dlouhé roky, či spíše desetiletí, jsem se zúčastňoval přespolních běhů a lyžařských běžeckých závodů, později už jen veřejných lyžařských maratonů. Rád jsem se také svezl na kole. Co jsem se pustil do publikační činnosti, tak tuto zájmovou a pro zdraví nezbytnou činnost trestuhodně zanedbávám, v podstatě jsem ji pověsil na hřebík. Do budoucna bych se měl polepsit.

Na čem jezdíte do práce?

Do práce jezdím už léta masňácky autem. Motocykl jsem k cestám do zaměstnání používal poměrně často až do roku 1992, někdy i v zimě, ale pochopitelně jen za holomrazu, když to neklouzalo. Abych za těch 20 km po dálnici nezmrzl, tak jsem využíval vzduchových pytlů za kamiony. Tenkrát byla naprosto jiná hustota provozu a jezdilo se daleko pomaleji. Dnes už si na motocyklu troufnu do Prahy jen po okreskách a mimo dopravní špičku. Moderní motocykl už ani nevlastním, stačí mi párkrát do roka víkendová projížďka na veteránu v rámci nějaké veteránské akce.

Text: Jiří Došlý



CESTUJÍCÍ
V POLOPRÁZDNÉM
METRU, NEW YORK CITY,
16. 11. 2020
ZDROJ: NBC NEWS

MŮŽE MHD PŘEŽÍT PANDEMII? ODBORNÍCI VARUJÍ PŘED SPIRÁLOU SMRTI



PANDEMIE COVID-19 UDEŘILA PŘED ROKEM NA CELÉ ZEMĚKOU LI. VEŠKERÉ ÚSILÍ JE DODNES VĚNOVÁNO OCHRANĚ RIZIKOVÝCH SKUPIN OBYVATELSTVA A ZAČÍNÁJÍCÍ VAKCINACI. STÁTY VYČLENILY OHROMNÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY NA PODPORU PODNIKATELŮ, KTEŘÍ NEMOHLI VYKONÁVAT SVOU ČINNOST. V DOPRAVNÍM SEKTORU SE „TAK NĚJAK“ POZAPOMNĚLO NA MHD.

Divize zpravodajství respektované americké televizní stanice NBC, jejíž evropskou dceřinou společností je evropský zpravodajský kanál EuroNews, na svých webových stránkách na konci roku 2020 publikovala článek, který s nebyvalou otevřeností popisuje možný scénář budoucnosti MHD.

Pandemie covid-19 tvrdě zasáhla takřka všechny systémy veřejné dopravy. „Pokud

se dnes zvolí špatný přístup, bude později velmi těžké obnovit stávající kvalitu a rozsah služeb MHD,“ uvedl v NBC News jeden z expertů. Hlavních důvodů je několik. Pokles poptávky ze strany cestujících z důvodu několikaletých uzávěr ekonomik, masivnější využívání institutu práce z domova nebo mnohými odbornými studii vyvrácená nedůvěra cestujících k bezpečnosti cestovních prostředků MHD.

Nadcházejících několik let bude kritických, protože bude jasné, kolik lidí bude i nadále pracovat z domova nebo využívat soukromou dopravu, a jak se vlády dostanou pod tlak, aby provedly škrty ve výdajích, které by mohly v příštích letech omezovat systémy MHD.

NBC News rovněž upozornila na diskriminační přístup k jednotlivým segmentům dopravy. Zatímco se stala předmětem zájmu vlád s bezprecedentní finanční podporou letecká doprava, zájezdová autobusová doprava či v některých zemích i železniční doprava, městská hromadná doprava stojí opodál v zapomnění. V USA proto vznikla iniciativa „**Funds public transit, not just airlines!**“

Podporujte veřejnou dopravu,
nikoliv pouze letecké společnosti!

Počty cestujících MHD v New York City či v londýnském metru se na jaře 2020 drasticky snížily o 95 procent, aby následně vzrostly pouze na zhruba třetinu úrovně roku 2019. Zatímco se počty pomalu zvyšují, je pravděpodobné, že počet cestujících v blízké až střednědobé perspektivě bude nižší v porovnání s počty před pandemií. To však není to, co odborníky znepokojuje.

Vzhledem k tomu, že města po celém světě čelí finančním problémům kvůli pandemii, budou zástupci měst nuceni hledat úspory v rozpočtech. Z dnešního pohledu je nasnadě snížit právě výdaje na MHD, protože počet cestujících se stále drží na nízkých počtech. **Jsou si politici vědomi, že tímto nevratným krokem mohou vytvořit stav, který někteří nazvali „spirálou smrti“?** Tu lze popsat jako začarovaný kruh seškrtnutých financí na MHD, neustále se snižující kvality poskytovaných služeb a stále se snižující poptávky po MHD ze strany cestujících, tedy počtu přepravených cestujících. Z této spirály není cesty zpět.

„Nepochybují o tom, že poptávka bude nižší, než tomu bylo před pandemií covid-19,“ řekl **Greg Marsden, profesor správy dopravy na britské univerzitě v Leedsu**, a dodal: „Bude nižší, protože vstupujeme do obrovské recese a do období, kterému muselo mnoho lidí přizpůsobit své chování. Na čem opravdu záleží, je to, jak zvládneme přechod. Pokud to uděláme špatně, pak je velmi těžké přivést zpět služby veřejné dopravy, jakmile zmizí.“

„Když se dostáváme do časového rámce 2021, 2022, kdy vlády budou mít méně peněz a začnou zpochybňovat své priority v oblasti veřejných výdajů, právě tam leží potenciální riziko pro MHD,“ uvedl **Richard Anderson, spoluředitel Centra dopravní strategie na Imperial College v Londýně**. Je důležité mít na zřeteli, že veřejná doprava je zřídka

zisková, ale je nezbytná pro úspěch velkých měst, zdůraznil Anderson, který přirovnal osekávání vládních výdajů na veřejnou dopravu k „zabití zlaté husy“.

Veřejná doprava byla během pandemie jistotou mnoha měst, pomyslným záchraným lanem, na které se mnoho skupin obyvatel mohlo spolehnout. Nejen pro zaměstnance v tzv. 1. linii, pro klíčové zdravotníky, zdravotní sestry, ale i osoby s nižšími příjmy, z nichž mnozí nejsou schopni pracovat z domova, nebo to jejich práce svým charakterem neumožňuje. Nebo si zkrátka nemohou dovolit vlastní automobil. Podle NBC News by tak škrtnutí prostředků na dopravu neúměrně zasáhlo ženy a etnické menšiny. Průzkum v USA totiž zjistil, že uživatelé veřejné dopravy byli v době vrcholící pandemie „převážně ženami a barevnými lidmi“ a že zdravotní péče a stravovací služby byly mezi cestujícími mezi nejlepšími profesemi.

Pomyslným zásadním milníkem se zdá být zahájení vakcinace proti onemocnění covid-19. Avšak budme realisté – očkování stovek milionů až miliard obyvatel naší planety bude trvat měsíce a zmírnění omezení bude trvat ještě déle. Je tak nepravděpodobné, že by pokles tržeb z jízdného ve veřejné dopravě byl u většiny sítí udržitelný.

Poučení z Asie

Systémy veřejné dopravy v zemích, kde infekce zůstávají po celou dobu pandemie relativně nízké, mohou inspirovat ostatní, jak přistupovat k MHD v období po pandemii; zejména jak získat zpět nedůvěřivé cestující. Porovnání Asie s jinými regiony světa však má své hranice. Asijská města jsou obecně hustě obydlená, což ztěžuje alternativy veřejné dopravy (jako je jízda do práce nebo práce z domova). Kontinent v posledních letech zažil mnohé paralely (SARS, MERS atd.), proto mají Asiaté více zažitě a zautomatizované používání ochrany dýchacích cest nebo dodržování bezpečných odstupů.

Metro v **čínské** Tchaj-peji, jehož říjnový provoz byl jen o 15 procent nižší než v roce 2019, zahájilo rozsáhlé preventivní dezinfekční a úklidové činnosti. Počty zaměstnanců se rozšířily o stovky dalších zaměstnanců a dobrovolníků, aby snímali teploty cestujících u turniketů při vstupu do metra. Vše s jediným cílem a smyslem – vrátit cestujícím důvěru ve využívání metra, umožnit pocit bezpečí a bezinfekčnosti prostředí stanic i souprav metra.

V **jihokorejském** Soulu dopravní orgány zpřístupnily úroveň zatížení sítě MHD on-line, aby si cestující mohli naplánovat své cesty a vyhnuli se tak případným místům s vyšší koncentrací ostatních lidí. Navíc je v Soulu možné prostřednictvím aplikace hlásit on-line cestující, kteří nemají zakrytá ústa a nos. Smyslem obou těchto opatření je opět dát možnost cestujícím se cítit bezpečně při využívání veřejné dopravy ve městě.

Emoční přitažlivost

Zastánci hromadné dopravy tvrdí, že je třeba učinit emotivní případ podpory veřejné dopravy spolu s ekonomickými argumenty a praktickými opatřeními ke zvýšení efektivity. Přestože počet cestujících zůstává nízký, odborníci v oblasti dopravy vyzvali politiky, aby při rozhodování o financování MHD nepřikládali význam pouze momentálnímu počtu přepravených cestujících.

V Evropě a na americkém kontinentu prozatím není jasné, kolik cestujících se nakonec vrátí do MHD po ukončení pandemie. Francouzský průzkum v září uvedl číslo na 69 procent, americký průzkum na severovýchodě USA v dubnu a květnu zjistil, že 92 procent cestujících.

Musíme jednat na dvou úrovních,
na racionální a emoční. MHD je
jako třídění odpadu. Lidé to dělají
proto, že existuje pocit uspokojení
a občanského chování.

Mohamed Mezghani, generální tajemník Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP, vyzdvihl iniciativu v rakouské metropoli, která vyzvala cestující k zaslání selfie z cestování MHD, aby byly tyto fotografie následně zobrazovány na obrazovkách ve stanicích vídeňské MHD. „Musíme jednat na dvou úrovních, na racionální a emoční. Je důležité vyvolat pozitivní pocity z veřejné dopravy,“ řekl. „Lidé by měli být hrdí na to, že používají veřejnou dopravu. Je to jako třídění odpadu. Lidé to dělají proto, že existuje pocit uspokojení, protože jde o občanské chování.“

Tento přírůstek je vcelku příznačný a zdá se pravdivý. Je všeobecně známo, že Češi patří k nejvíce zodpovědným obyvatelům Evropy v třídění odpadu. Sklo, plasty a papír třídí tři z čtyř obyvatel. A pokud se porovnávají systémy MHD ve světě či v Evropě, ten náš se dlouhodobě umísťuje na předních pozicích. ■

Text: Vladislav Borek
Foto: Tomáš Dvořák, Ladislav Horáček a autor

PRVNÍ KILOMETRY PRAŽSKÝCH VOZŮ 7001 AŽ 7020

PŘED DVĚMA LETY UVEŘEJNIL LEDNOVÝ DP KONTAKT ČLÁNEK MAPUJÍCÍ ZAČÁTEK PROVOZU TRAMVAJÍ T3SU V PRAZE. ZAMĚŘEN BYL ZEJMÉNA NA REKONSTRUKCI PRVNÍ Z NICH, NA TU S VÝROBNÍM ČÍSLEM 172030, ZNÁMOU S EVIDENČNÍM ČÍSLEM 7001, ABY MOHLA V PLNÉ KRÁSE VYRAZIT NA NOSTALGICKOU LINKU 23. JAK TO VLASTNĚ S „ESÚČKAMA“ V PRAZE ZAČALO?

Připomeňme si, že vozů T3SU bylo dodáno do Prahy na sklonku roku 1982 rovných dvacet, obdržely čísla 7001 až 7020 a všechny byly přiděleny do vozovny v Hloubětíně. Po první dvacítce následovalo několik dalších dodávek vozů, které již byly z výroby maximálně uzpůsobeny našim poměrům.

Nové T3SU byly jízdním personálem i přes jejich ovládání zrychlovačem přijaty velmi kladně, vždyť poslední nové tramvaje přibýly do Prahy již v roce 1976. Těšili se na ně všichni, zejména řidiči, snad hlavně díky zatím v Praze na tramvajích neznámému prvku, zcela uzavřené kabině. To přinášelo vidinu služby ve větším klidu a pohodlí.

Na trase Smíchov – Hloubětín – Hostivař

Pro nové tramvaje jezdili na Smíchov zaměstnanci hloubětínského depa. Ty se samozřejmě převážely jako neprovozní, většinou zařazené mezi dvojici vozů T3M, nebo byly jedním vozem vlečeny a druhým, který jel za nimi, zajišťovány. První vůz č. 7001 byl přivezen do Hloubětína v úterý 9. 11. 1982, poslední č. 7020 přijel ve středu 17. 11. 1982. Převozů se zúčastnili nejčastěji pánové Šťastný, Strnad, Vosáhlo, Andrisák, Čihák, Mára, Rachota, Čermák, Matějka, Kubiš, Jalovec, Nepraš, Hosnědl, Trpišovský a Vykysalý.

Dodané vozy nebyly v provozuschopném stavu a musely být nejprve pečlivě prohlédnuty a posléze na nich byly prováděny první úpravy a seřízení. Jednalo se hlavně o seřízení sypačů, očištění přívodů ke kolejnicovým brzdám a jejich seřízení, doplnění oleje do převodovek.

U tramvaje 7001 je v dokumentaci uváděno nastavení přívodu od tachalternátoru,



26. LISTOPADU 1982 BYLA SOUPRAVA T3SU EV. Č. 7001 A 7002 ZACHYCENA VE VOZOVNĚ HLOUBĚTÍN, A TO PO VRÁČENÍ SE Z VYKONÁNÍ TBZ V AREÁLU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN



DEN D PRO VŮZ 7004 - U ŽENSKÝCH DOMOVŮ PROBÍHÁ PŘÍPRAVA NA PŘESUN VOZU DO VOZOVNY HLOUBĚTÍN

seřízení uzávěrů stykačových skříní, zakrytí svorkovnic trakčních motorů, úprava měchů trakčních motorů, dotažení šroubů vodítek dveří, přidělení bočních plent, dotažení vodítek dveří, opravy ohnutých táhel dveří - závad a nedodělků tedy bylo hodně. Na úpravách nově dodaných vozů ve vozovně Hloubětín pak nejčastěji pracovali pánové: Čermák, Frantál, Krivanec, Nepraš, Pejzar, Šťastný, tehdy ještě učeň, a pan Štěpanovský.

Po těchto úpravách byly vozy převáženy do Ústředních dílen v Hostivaři k provedení TBZ (technicko-bezpečnostní zkoušky). Po nich následovaly zkušební jízdy a teprve potom byly vozy odesílány opět do Ústředních dílen na tzv. předělání. Při něm byly kromě jiného odstraněny sedačky ze zadní plošiny, upraveno topení do vozu, štítky pod ovladači na panelu řidiče byly vyměněny za ty s českými nápisy (původně byly v azbuce).

Jako první absolvoval TBZ vůz 7001 v pondělí 15. 11. 1982, posledním byl vůz 7020 v pondělí 29. 11. 1982. Při těchto náročných zkouškách asistovali pánové Šťastný, Trpišovský, Frantál, Čermák, Kronát, Procházka, Nepraš, Andrisák a Čihák.

Start v pražských ulicích

V článku otištěném v DP kontaktu je uvedeno, že „vozy T3SU byly do pražského provozu s cestujícími nasazovány z vozovny Hloubětín od 29. 11. 1982.“ Nechci tento údaj rozporovat, ale v tento den nebyl ještě k dispozici potřebný počet převzatých vozů, i když po TBZ měla již většina z nich. Dle mých záznamů se tak stalo až v pátek 10. 12. 1982. Na linku č. 8 vyjely ten den dvojice T3SU: 7007/7008 7/8, 7003/7004 x/8 a 7001/7002 x/8. Pouze u dvojice 7005/7006 v mém záznamu chybí konkrétní linka, ale ten den vyjela také.

Pak již nastalo pro dvacet nových tramvají období pravidelného provozu. V určitém smyslu byla jejich odporová regulace výhodou, protože nebyl problém je spřahovat do dvojic s vozy o mnoho let staršími. V provozu byly zajímavé soupravy ve složení 7008/6111, 6103/7008, 7009/6107, 6102/7008, 7008/6101 a 6109/7013. Ale takových případů bylo, hlavně v budoucnu, více.

K zajímavostem patří např. vůz 7008, který byl v říjnu 1983 zapůjčen ke zkouškám, které prováděli pracovníci Výzkumného ústavu dopravního v Žilíně. A také to, že v pátek 17. 12. 1982 byl požárem po nehodě na Letné velmi těžce poškozen vůz 7007. Po velmi náročném opravě se do provozu vrátil 12. 1. 1984.



DVOJICE VOZŮ 7009 A 7008 NA SMÍCHOVSKÉ VLEČCE. DNES ULICE STROUPEŽNICKÉHO



ULICE NA FLORENCI SE ZMĚNILA K NEPOZNÁNÍ, NA FOTOGRAFII DVOJICE VOZŮ 7020 A 7019



PŘI NEHODĚ S OSOBNÍM AUTOMOBILEM A NÁSLEDNÉM POŽÁRU BYL NA LETNÉ 17. 12. 1982 TĚŽCE POŠKOZEN JEŠTĚ NOVÝ VŮZ Č. 7007 JEDOUCÍ NA LINCĚ 8



INTERIÉR VOZU 7019, I U TOHOTO VOZU DOŠLO K ODEBRÁNÍ ZADNÍCH SEDAČEK Z PLOŠINY



SOUPRAVA 7026+7027 VE SMYČCE SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE 23. KVĚTNA 1985

Zhruba rok po dodávce prvních dvaceti tramvají pokračovala dodávka dalších obdobných vozů T3SUCS. Jak je již uvedeno, ty byly již maximálně přizpůsobeny pražským podmínkám, například sedačky byly již v uspořádání 1 + 1. Vozovna Hloubětín dostala vozy čísel 7021 až 7037. Další vozy, počínaje číslem 7038, byly přiděleny do vozovny ve Vokovicích.

„Esúčka“ žijí dál

V první polovině osmdesátých let byl u pražského dopravního podniku kritický nedostatek řidičů jak tramvajů, tak autobusů. Jedním z řešení bylo prodloužení intervalů při maximálním zachování kapacity. V hloubětínské vozovně byla proto nejprve sestavena souprava 3 x T3 z nejstarších vozů, tzv. „stováků“. Dodávka nových vozů T3SU č. 7001 – 7020 byla pak příčinou, že původní souprava byla rozpuštěna a nahrazena soupravou „esúček“ složenou z vozů 7001/7002/7003. I ta byla zkoušena bez cestujících na trati, ale jinak její část, jako dvojice vozů 7001/7002, byla nasazována do normálního provozu s cestujícími. Samozřejmě, že první vůz soupravy 7001 měl provedenu úpravu na panelu řidiče, kde přibyl navíc další kontrolky a bylo jich zde celkem čtrnáct. Ale to je již nad rámec našeho článku, týkajícího se především prvních vozů 7001 až 7020.

Historie vozů T3SU a T3SUCS v Praze je dnes již vlastně uzavřena. Naštěstí nám ji připomíná několik vozů připravených jezdit na lince 23 a konečně vůz 7001, kterým to vše začalo. Je jen dobře, že se podařilo realizovat jeho opravu do původního a provozního stavu. Zbývá doufat, že se odpovědného zpracování historie těchto vozů v Praze ujme některý z dnešních mladých přátel tramvajů. Schopných jich mezi nimi je hodně.

Za pomoc při ověřování některých provozních i technických detailů děkuji Jaroslavu Čelustkovi.

VŮZ 7010 TRPĚL VELKÝM MNOŽSTVÍ ZÁVAD (UKÁZKA Z VÝPISU PRACÍ)

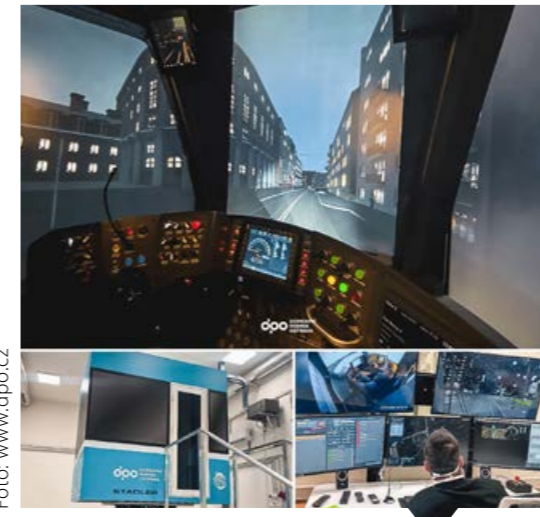
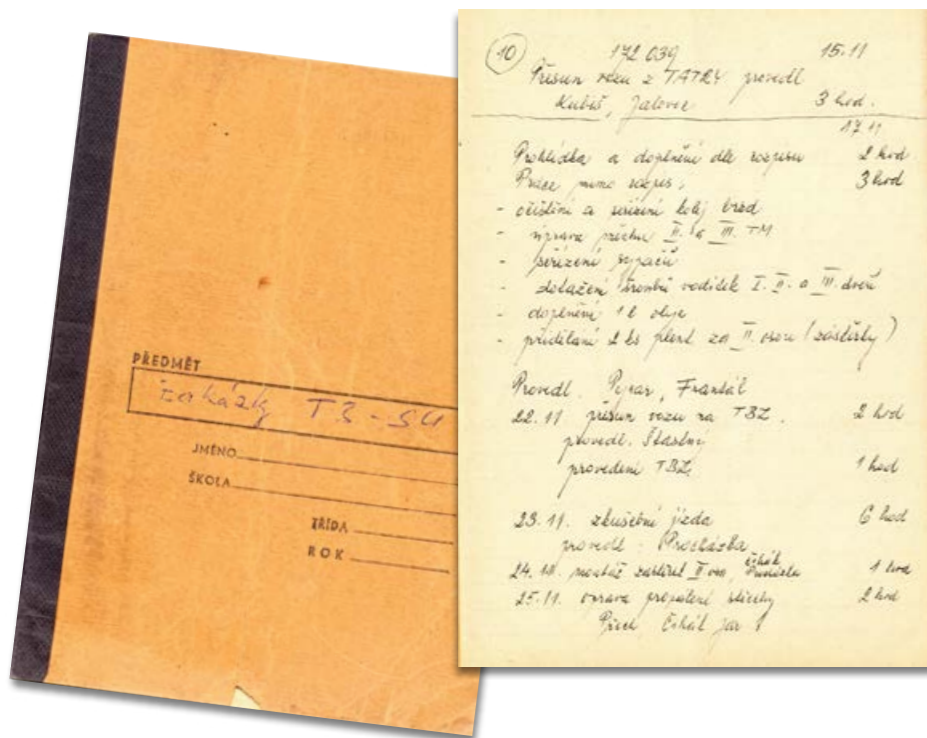


Foto: www.dpo.cz

Budoucí řidiči tramvajů mají v Ostravě simulátor

Dopravní podnik Ostrava zahájil ostrý provoz nového tramvajového simulátoru Stadler. Na úskalí ostrého provozu tak nové řidiče připraví i vizualizace ostravské tramvajové sítě, se kterou simulátor pracuje. Budovy včetně silnic jsou zpracovány ve velmi vysokém stupni vykreslení, což umocňuje dojem ze skutečné Ostravy. První řidiči se začali na simulátoru školit již 19. ledna 2021. Denně se na něm proškolí až čtyři budoucí řidiči.

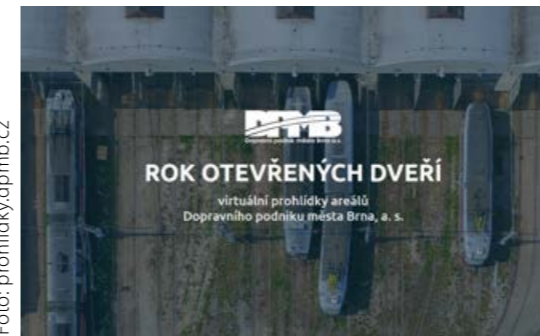


Foto: prohlidky.dpmb.cz

Virtuální prohlídky v Brně

Brněnský dopravní podnik připravil pro všechny fanoušky veřejné dopravy virtuální prohlídky svých areálů. Současná doba příliš nepřeje hromadným akcím, a proto jsou pro všechny fanoušky připravena videa s prohlídkami provozů. Rok otevřených dveří v areálech Pisárky, Bystrc a Husovice naleznete na webové stránce: prohlidky.dpmb.cz.



Foto: www.dpchj.cz

Chomutov a Jirkov s dezinfekcemi přímo ve vozech

Příspěvek k prevenci proti onemocnění covidem se rozhodl Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. Do všech vozidel MHD instaloval bezdotykové dávkovače dezinfekce, samozřejmě plně automatické, tudíž pod něj stačí vložit ruku, ničeho se cestující nemusí dotýkat. Kromě vozidel byly dávkovače instalovány i do přepravních kanceláří, dílen, myček a do administrativních budov přepravce.



Foto: www.pmdp.cz

Nové jízdny řády v Plzni

Nikoliv sešitové, ale webové! Prvního února spustil plzeňský dopravní podnik na adrese jizdnirady.pmdp.cz nový web jízdnych řádů. Odlišný vzhled s přehlednou mapou jsou prvními atributy, kterých si uživatelé všimnou. Web je výrazně lépe připraven i pro mobily a tablety, tudíž pro ty, kteří nefandí mobilním aplikacím, přinese lepší uživatelské prostředí. Případné náměty a dotazy můžete směřovat na jizdnirady@pmdp.cz.

Co nového na jihu Čech?

Jaký byl rok minulý a co se plánuje na ten aktuální? To naznačila informace na webu českobudějovického dopravního podniku. To, že byl minulý rok náročný pro všechny dopravce, není žádnou novinkou. Tržby v Českých Budějovicích však klesly o 28 milionů korun. To samé se však nedá říci o černých pasažérech, kterých naopak přibývalo. Na co se však mohou cestující těšit v tomto roce? Například na platbu kartou přímo ve vozidlech, která se připravuje již na první polovinu roku.



Foto: www.dpmb.cz

Modernizace elektronického odbavování v Pardubicích

Od 1. února 2021 přichází zásadní změna ve fungování pardubické MHD. Po 16 letech přistoupil tamní dopravní podnik ke kompletní výměně odbavovacího systému ve vozidlech a současně i náhradě stávajících nosičů jízdneho – Pardubické karty. Novou kartu budou moci cestující i nadále využít jako elektronickou peněženku. Nově bude také možné uhradit jízdny prostřednictvím bezkontaktních platebních karet VISA a Mastercard a rovněž z elektronické peněženky na IN Kartě ČD a IREDO kartě. Jak přistupovat k odbavování během instalace nového systému v období únor – březen, zjistíte na webových stránkách www.dpmp.cz

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Z výročí pražské MHD

Rámusák, který tramvajím začal sloužit před 40 lety, nebyl původním provizorním mostem, který svedl tramvajovou dopravu z původního mostu Barikádníků. Ten první most byl z větší části dřevěný a vznikl v roce 1977. Při jízdě tramvaje skutečně rámusila prkna položená pod koleje. V roce 1980 byl ale na konci životnosti a nahradil ho most vytvořený z (dokončení v tajence). Na něm byl zahájen provoz 7. 3. 1981. I když nerámusil, přezdívka mu zůstala.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 28. února 2021** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – bezdrátový cyklocomputer Sigma, další z vylosovaných pak bonus – voucher pro 2 osoby na kompletní prohlídku Staroměstské radnice. Další dva luštitelé získají knižku „Výlety s DPP“ (2020) a tričko „Nostalgie MHD“.

Tajenka křížovky z DP kontaktu č. 1/2021 zněla: **velkokapacitního nízkopodlažního vozidla**. Hlavní cenu – elektrické topení Tristar – získává **Pavel Filípek**, rodinný voucher na prohlídku Staroměstské radnice **Věra Zoubková**. Dalším dvěma výhercům náleží tričko s dopravní tematikou a kniha 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD: **Pavel Hlaváč** a **Lukáš Vodrážka**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Cyklocomputer Sigma BC 14.16 STS

TENTO BEZDRÁTOVÝ CYKLOCOMPUTER NABÍZÍ KROMĚ ZÁKLADNÍCH CYKLICKÝCH FUNKCÍ I VÝŠKOMĚR S GRAFICKÝM ZNÁZORNĚNÍM PROFILU NADMOŘSKÉ VÝŠKY A UKAZATEL PŘEVÝŠENÍ V PROCENTECH. DÍKY NFC ČÍPU MŮŽETE PROPOJIT CYKLOCOMPUTER KE SVĚMU SMARTPHONU S OPERAČNÍM SYSTÉMEM ANDROID A S VYUŽITÍM BEZPLATNÉ APLIKACE SIGMA LINK STÁHNOUT DATA O JÍZDĚ. COMPUTER PLNÍ 17 FUNKCÍ, NASTAVENÍ MOŽNÉ PRO 2 KOLA, JE VODĚODOLNÝ, ZACHOVÁ DATA I PŘI VÝMĚNĚ BATERIE, MÁ AUTOMATICKÉ SPUŠTĚNÍ A ZASTAVENÍ.



+ BONUS:

STAROMĚSTSKÁ RADNICE – ČASOVĚ NEOMEZENÝ VOUCHER PRO 2 OSOBY NA KOMPLETNÍ PROHLÍDKU



KABÁTEC HUSARSKÝ	FALEŠ V KULEČNÍKU	HLOUBIT DÍRU	20 DEN MAYSKEHO MĚSICE	DŘEVĚNÉ NÁDOBY	SNÍŽENÝ TON	GRAMOFONOVÁ DESKA	ANGL. ROK	NÁSTROJ VOZKY	ŘIDIČÍ PÁKA V LETADLE	RUSKÝ SOUHLAS	FILM S O. NOVÝM	ČÁST KLATOV	SYCHRAVY
RÍMSKÝCH 1505		1. ČÁST TAJENKY	VÝZVY					SPZ BLANŠKA BÁŠNIČKÝ ZAPOR			ŘECKÝ OSTROV U TURECKA		
PORTUGAL REKA		ASPIK	ANGLICKÝ GEST								INIC. NOSITĚLE NEŽ ZA LÉK Z ROKU 1977 2. ČÁST TAJ.		
NARVAT						MÍSTO EXPO 2005 HRAD (ZAST.)				SLOVENSKÝ MIR			
AKVARIJNÍ RYBKA						VOZKOVO GITO SLOVCE PROTIKLAD		PATKA	PLACATÝ PROSTORY POD STŘECHOU				
ZAHRADNÍ STAVBA				ANGL. TY		AMERICKÝ ARCHITEKT		ZMÝLIT	ANGL. HLASOVAT			MALÝ PTÁK	HLAVNÍ MĚSTO KANADY
DÁMSKÁ ŠATOVKA	ELÁN	VÝDOJ	PATŘÍČÍ EVĚ							LITERATURA			
FRANCOUZSKY HLAVNÍ ULICE						SOUZVUK VICE TÓNŮ				HRBET CHODIDLA	ANGL. CHAT		
SPRÁVCE REVIRU								ANGL. HRÁČKA		ZTRÁČET SRST	DVOJZPĚVY		
HVĚZDA V SOUHVĚZDÍ PANNY						OZI ZVĚŠTRNA ČÍSLA				NETĚLESNÁ BYTOST	NITRID BORU (BORODUŠKA)		PŘITAKÁNÍ
MEZINÁ. RODNÍ KÓD SLOVINSKA			NÁS SPISOVATEL (1892-1972)			OZNAČENÍ LUŽKOVÝCH VOZŮ 529		MPZ SLOVENSKA	VÝSKNUTI KÓD SAUDSKÉ ARABIE				INIC. MONTANDA
NÁS AUTOBÁZAR			VODNÍ PTÁK						SLONOVINA			ANGL. TIS	
									VUŘT (ZAST.)				NORMALIZAČNÍ INSTITUCE USA



OD PRAŽSKÝCH LOVCŮ MAMUTŮ PO RUDOLFA II.

Muzeum hlavního města Prahy nabízí na svých internetových stránkách (www.muzeumprahy.cz) možnost podívat se i na výběr z již ukončených výstav a zrušených expozic. Díky některým z nich se lze vydat daleko proti proudu času. V nabídce muzea jsou totiž kupříkladu expozice Praha v pravěku, Středověká Praha, Praha na přelomu středověku a novověku a Barokní Praha (na snímku).

Praha v pravěku se věnuje období od pravěku do doby příchodu Slovanů v raném středověku. V úvodu se lze dozvědět i něco více o počátcích archeologického bádání v Praze a některých významných postavách pražské archeologie. Dále pak už je prostor věnován prostřednictvím originálních nálezů, obrazových materiálů, modelů a rekonstrukcí vývoji osídlení pražské kotliny od paleolitu po raný středověk. V dalších z výše uvedených expozic má své místo kupříkladu vznik Pražského hradu, Vyšehradu a rozšíření osídlení pražské aglomerace v 9.–12. století, založení Starého Města a Malé Strany, Hradčan a Nového Města, období husitských válek, období pozdní gotiky, doba císaře Rudolfa II. i doba baroka včetně barokních soch a obrazů.

ČERT S HODNOSTÍ VRANÍKA (TÉMĚŘ) NAŽIVO



Obchodní dům Kotva má v plánu od 26. února výstavu s názvem **Svět pohádek Boženy Němcové**. Výstava ve 4. patře obchodního domu určená zejména rodinám s dětmi připomene pohádkovou tvorbu literátky (jako třeba Princ Bajaja, Čert a Káča, O Popelce, Sůl nad zlato nebo Sedmero krkavců), od jejíhož narození uplynulo v únoru 200 let. V instalovaných pohádkových prostředích si návštěvníci budou moci například pořídit památeční fotografii nebo si poslechnout jednu z báchorek namluvených slavnými českými osobnostmi. Spousta pohádek z pera Boženy Němcové se dočkala i filmových verzí. Mezi ty nejznámější patří třeba

Pyšná princezna, Byl jednou jeden král, Princezna se zlatou hvězdou, Tři oříšky pro Popelku, Princ a Večernice či S čerty nejsou zerty. Výstava pamatuje i na tyto filmové adaptace. K vidění má být na padesát filmových kostýmů včetně těch, které nosil Jan Werich, Libuše Šafránková, Pavel Trávníček nebo Ondřej Vetchý. Výstava by měla trvat až do konce června letošního roku.

U jednotlivých akcí plánovaných pro osobní návštěvu doporučujeme zjistit aktuální stav, jenž bude platit ke konkrétnímu uvažovanému termínu návštěvy (zda akce skutečně proběhnou a, případně, v jaké podobě).



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 28. února 2021** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat knižku Stanice pražského metra (2020) a tričko „Nostalgie MHD“.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 1/2021 zněla: **Výluky v rekordním objemu**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Mazačka“ a knižkou Slang pražských dopraváků odměněn: **Michal Sauer**.



Připravil: Milan Slezák

SPÍCÍ TOYEN A ABSTRAKTNÍ KUPKA



Od středy 27. ledna do 21. března je v Chodovské tvrzí plánována výstava s názvem **Čeští umělci ve Francii**. Jedná se o prodejní výstavu děl předních českých výtvarníků žijících a tvořících ve Francii. Výčet jmen je poměrně pestrý. Od Františka Kupky přes Františka Zdeňka Eberla či Jiřího Karse k výrazným osobnostem jako Josef Šíma, který ve Francii prožil padesát let a je považován spíše za francouzského než českého výtvarníka, nebo Marie Čermínové, tedy Toyen.

Velké formáty s velkou výhodou

FAN SHOP

**SADA
7 DOPRAVNÍCH
PLAKÁTŮ
ZA CENU PĚTI**

v hodnotě 323 Kč
nyin za 245 Kč

Vozy metra
T3 Coupé
Sylvestr Krnka a jeho
šlapací tramvaj
Tramvaje Tatra T2
Pražské elektrické tramvaje
Pražské autobusy
Exponáty Muzea MHD

245 Kč

NÁSTĚNNÁ MAPA S LINKOVÝM VEDENÍM MHD 2021

- doplněna o kalendář na rok 2021
- stav dopravy: listopad 2020
- formát: A0 (1189 x 841 mm)
- měřítko: 1 : 20 000
- křídový papír



SCHÉMA TRASY METRA A, B, C „TEPLOMĚR“

matná laminovaná samolepka
100 x 19 cm



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz.

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty, možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek a Hradčanská.