



CO ODHALILO PŮL KILOMETRU TUNELŮ?
BEZ PREFERENCE UŽ JEN 26 SEMAFORŮ
MOJE ZLATÉ AUTOBUSOVÉ ČASY





V roce 2022 si připomeneme neuvěřitelných 70 let od založení učňovské školy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – historického předchůdce Střední průmyslové školy dopravní, a.s. Navzdory bohaté minulosti je však SPŠD dnes školou veskrze moderní – s kvalitním technickým vybavením, moderními výukovými metodami a úspěšnými žáky, kteří opouštějí školu teoreticky i prakticky vybaveni. Než ale průmyslovka vznikla, urazila výuka učňů a studentů dlouhou cestu plnou organizačních změn nejen v podniku, ale i ve školství. Postupně se ohlédneme za nejdůležitějšími momenty její historie, tentokrát z období šedesátých let.

STŘÍPKY Z HISTORIE 2

Od vzniku učiliště v roce 1952 již uplynulo několik let, ale učni Dopravního podniku stále postrádali vlastní školu pro teoretické vyučování a dál na výuku všeobecně vzdělávacích předmětů chodili do jiných škol (např. do školy na náměstí Míru). Vedení podniku si nutnost vlastní školní budovy uvědomovalo a již od poloviny padesátých let postupně připravovalo její výstavbu. Jako nejvhodnější místo pro její umístění byla s ohledem na koncentraci učňovských dílen zcela přirozeně vybrána volná plocha ve vozovně Motol.

1962

Poprvé žáci usedli do lavic k teoretické výuce v nové budově učňovského střediska ve vozovně Motol. Název školy byl změněn na **Odborné učiliště Dopravního podniku hl. m. Prahy**. Ve školním roce 1962/63 nastoupilo do 7 oborů ve třech ročních celkem 271 žáků. Kromě toho se dalších 28 žáků učilo pro potřeby DP v jiných učňovských zařízeních.



Budova motolského učiliště po otevření

Tehdejší sídlo Dopravního podniku



1966

Ani výstavba školní budovy však zcela nevyřešila kapacitní potřeby školy. Nových žáků stále přibývalo. Byla zavedena směnná výuka, přesto 90 učňů stále muselo docházet na teorii do školy na nám. Míru. V Motole proto **byla přistavěna další menší školní budova** se 4 učebnami, kabinety a sociálním zařízením. V souvislosti s nárůstem autobusové dopravy v Praze zahájila činnost i nová učňovská dílna automechaniků ve Voctářově ulici v Libni. Ve stejném roce byla souvislá výuka v prvních pětiletých učebních oborech pro výchovu středně technických kádrů – elektrotechniků a automechaniků, později i provozních zámečníků.



Učni druhého ročníku při praktickém výcviku v Motole

Psychologická vyšetření zaměstnanců



1969

V útvaru 730 – psychologie, sociologie a fyziologie prošlo vyšetřením prvních **30 strojvedoucích metra**. Přibýly nové dílny pro automechaniky v Libni a v **opravně autobusů v Rustonce**. Učilišti se však nedařilo plnit plán naboru – místo 311 bylo přijato jen 260 žáků. Přitom v podniku kvůli probíhající generační výměně a v souvislosti s obnovou vozového parku MHD panoval nedostatek pracovních sil.



Opravná autobusů Rustonka

1964

Proběhla zásadní reorganizace Dopravního podniku, který byl vnitřně rozdělen na 7 závodů. Z Učiliště vznikl samostatný **Závod 7 Odborné učiliště**, což svědčilo o narůstajícím významu vzdělávání budoucích i stávajících zaměstnanců podniku. Navštěvovalo ho tehdy 532 učňů, dalších 113 učňů se pro DP učilo v jiných učilištích. Prvním ředitelem se stal **Václav Vild**.

1967

V DP došlo k další významné změně v pojetí vzdělávání. Do závodu 7 byly začleněny všechny útvary vnitropodnikového vzdělávání. Jako výchovný celek podléhal řediteli DP, po pedagogické stránce byl řízen odborem školství a kultury. Nově se jmenoval **Odborná výchova** a obsahoval dvě hlavní složky. Vedle **Odborného učiliště pro výchovu dorostu i Ústav podnikové výchovy (ÚPV)**, který zahrnoval dopravní školu, technickou školu a studium při zaměstnání. Do ÚPV byly zařazeny i útvary **Výchova kádrů a útvar 730** – psychologie, sociologie a fyziologie, který prováděl psychologická vyšetření zaměstnanců, především řidičů a průvodčích.



OBSAH 2 / 2022

70 LET SPŠD

2 STŘÍPKY Z HISTORIE – 2.

AKTUÁLNĚ

4 – 5

UDÁLOST

6 – 10 PŘEDSTAVUJE SE: ŠKODA E'CITY 36BB

AKTUÁLNĚ

11 TRÍCATNÍK NA PRÍMĚSTU

DPP A MÉDIA

12 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

BEZPEČNOST

13 – 15 ROK 2021 ŘEČÍ ČÍSEL

BUS SALON

16 – 19 MOJE ZLATÉ AUTOBUSOVÉ ČASY

METRO D

20 – 21 CO ODHALILO PŮL KILOMETRU TUNELŮ?

TÉMA

22 – 23 MHD PO COVIDU – 2. DÍL

PREFERENCE MHD

24 – 27 BEZ PREFERENCE ZŮSTÁVÁ UŽ JEN 26 SEMAFORŮ

KALEIDOSKOP

28 – 29 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

VÝROČÍ

30 – 33 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE
60 LET TRAMVAJÍ T3 – 2. DÍL: VZNIK PRVNÍ TUZEMSKÉ TRAMVAJE KONCEPCE PCC

PEL-MEL

34 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

PO STOPÁCH

35 – 37 O POZAPOMENUTÉ ŠESTSETDVACÍTCE

38 ZÁBAVA

39 KULTURA / KVÍZ

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 27. ročník

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, 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. 1. 2022

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:

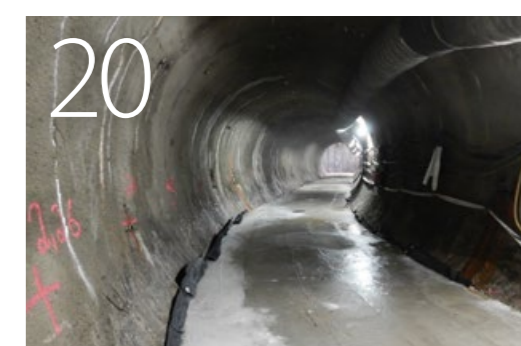
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.

Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

Přetisk jen se svolením redakce.

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.

Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje





Vizualizace: IPR Praha

ŠTVANICKÁ LÁVKA NA STARTU

V půlce ledna byla zahájena výstavba pěší lávky přes Vltavu, která propojí městské čtvrti Karlín a Holešovice s ostrovem Štvanice. Pět metrů široká konstrukce z ultra-vysokopevnostního betonu vznikne do jara 2023. Pěším a cyklistům se tak výrazně usnadní přesun mezi oběma břehy řeky a zlepší se i přístup do zeleně na Štvanici. V souvislosti s výstavbou lávky došlo i k dočasněmu omezení provozu tramvají, a to z důvodu vložení kolejových přejezdů pro dočasný jednokolejný provoz v cca 140 metrovém úseku před vstupem do Pražské tržnice. Celkový rozpočet stavby je 298 milionů korun bez DPH. (red)



Ilustrace: Czechdesign

Depo Zličín už se rýsuje

Příprava stavby nové stanice metra Depo Zličín se pomalu rýsuje. Poprvé v novodobé historii pražského metra její podoba vzejde z architektonické soutěže. Jejím vyhlásovatel je Metroprojekt Praha, pořadatelem organizace Czechdesign. O vítězi rozhodne porota, výsledky a všechny předložené architektonické návrhy DPP společně s organizátorem představí do konce letošního dubna. Samotné zahájení stavby stanice Depo Zličín se předpokládá v roce 2026 v koordinaci s výstavbou P+R domů až pro 500 aut, který zde plánuje hlavní město. (red)

Trolejbusy na Letiště Václava Havla

DPP získal pravomocné společné povolení stavebního záměru elektrifikace autobusové linky č. 119 Nádraží Veleslavín – Letiště Praha. Aktuálně se tak připravuje veřejná zakázka na zhotovitele stavby infrastruktury, kterou DPP vyhlásí v nejbližších měsících. Odhadované stavební náklady činí přibližně 300 milionů korun. Zahájení samotné stavby DPP předpokládá na přelomu letošního a příštího roku, a to v závislosti na průběhu majetkoprávního zajištění. Po dokončení stavby se linka 119 změní na linku 59, na kterou bude Dopravní podnik nasazovat velkokapacitní tříčlánkové bateriové trolejbusy. V rámci stavby infrastruktury pro tuto linku DPP postaví necelých 12 kilometrů trolejového vedení a čtyři nové měřírny. Trolejové vedení bude v úseku Nádraží Veleslavín – Terminál 3, což představuje přibližně 50 % trasy linky č. 119. Veřejná zakázka na nákup dvaceti velkokapacitních tříčlánkových bateriových trolejbusů se aktuálně dokončuje. Letiště VH tak získá nejen kapacitnější spojení, ale na klíčové lince MHD i zcela bezemisní a tichou dopravu. (red)

Miskolc na pražských kolejích



Foto: David Dienstbier

Koncem ledna DPP do provozu nasadil již pátou zrekonstruovanou tramvaj KT8D5N ev. č. 9103, původem z maďarského Miskolce. V areálu Opravy tramvají v Hostivaři se aktuálně realizuje periodická oprava jiného „kátěčka“, vozu ev. č. 9079, který bude prvním tohoto typu v novém designu PID. Na rozdíl od tramvají Škoda 14T, na kterých je nový vizuální styl realizován formou polepu, bude tato tramvaj KT8D5 jako první nalakována. Opravy tohoto vozu potrvají přibližně 4 měsíce, do provozu tak bude nasazen pravděpodobně na konci letošního května. (red)

MINULÁ BUDOUCNOST NA ANDĚLU SE SOUTĚŽÍ

Vitríny zmodernizovaného vestibulu Na Knížecí hostí první výstavu. Jedná se o futuristickou vizi pražského metra s názvem Minulá budoucnost. Nejedná se však o pohled do historie pražského metra ani na plánovanou budoucnost, ale na kulturní paralelní vesmír, který vybízí ke snění během běžného dne, jak akci komentuje Galerie hl. m. Prahy, která společně s DPP expozici připravila. Tvoří ji hlavně reálně použité materiály z pražského metra, stavební a architektonické prefabrikáty či části uměleckých děl a doplňků interiérů. Autorem výstavy je Adam Tureček, který se postaral také o její architekturu a grafiku. **A pozor! Pokud zašlete na redakční e-mail do 6. března fotografii jednoho z tajemství,** které se ve vitrinách ukrývá, můžete vyhrát knížku „To je metro, čech!“ (red)



Foto: Petr Hejma

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Představenstvo DPP se ke svému prvnímu zasedání v roce 2022 sešlo 11. ledna, kdy mj. schválilo aktualizaci Příkazu 2021-015 Testování na covid-19 a vzalo na vědomí návrhy marketingových aktivit a rozpočtu na rok 2022 či rozbor nehodnotnosti za měsíc listopad 2021. Druhé zasedání se uskutečnilo 25. ledna a představenstvo na něm schválilo plán interního auditu na rok 2022 a plán bezpečnostních cvičení DPP a součinnostních složek IZS na rok 2022. Dále projednalo mj. zprávu o výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů, informaci o smart city projektech DPP a plnění standardů kvality PID za 4. čtvrtletí 2021. Dozorčí rada DPP se k prvnímu jednání v letošním roce sešla 19. ledna. Předně projednala provozní rozpočet a investiční plán na rok 2022 a věnovala se splnění stanovených cílů pro rok 2021 technického ředitele – Povrch. V rámci pravidelně předkládaných podkladů byla seznámena s informací o činnosti představenstva a plněním plánu zadávacího řízení. (red)

Trolejbus Praga TOT je doma



Při zahájení trolejbusové dopravy v Praze v roce 1936 se domovskou vozovnou prvních tří trolejbusů stala vozovna Střešovice. Tehdy asi málokdo mohl předpokládat, že se jeden z těch tří trolejbusů v té samé vozovně bude objevovat i po více než 85 letech. Trolejbus Praga TOT č. 303, který jezdil v pražských uli-

cích až do roku 1959, se nyní vrací do míst, kde jeho kariéra začala. Renovace vozu do provozního stavu sice ještě není zcela dokončena, ale své obdivovatele si v expozici Muzea MHD jistě i tak najde. Pragovka dočasně nahradila vystavovaný trolejbus Škoda 8Tr z roku 1959, který byl naopak odvezen na dílnu opravy do Ústřed-

ních dílen v Hostivaři. V období letních prázdnin by se měla Praga opět vrátit do Hostivaře, kde bude její renovace dokončena. Není bez zajímavosti, že se jedná o nejstarší dochovaný trolejbus na území bývalého Československa a v budoucnu bude patřit mezi vůbec nejstarší provozní trolejbusy v Evropě. (ol)

PRÁVNÍ PORADNA: Doručování do datové schránky nově

Od 1. ledna letošního roku je účinná novela zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, která znamená zásadní změnu v doručování do datových schránek. Zavádí totiž tzv. fikci doručení, podle které je zpráva dodaná do datové schránky doručena nejen okamžikem, kdy se do datové schránky přihlásí osoba, která má s ohledem na rozsah svého oprávnění přístup k tomuto dokumentu, ale i desátým dnem po dodání zprávy do datové schránky, pokud se tato osoba do datové schránky nepřihlásila. Do konce loňského roku tato fikce doručení platila pouze pro zprávy zasílané orgány veřejné moci, tedy správní úřady, soudy, ministerstva apod. Zákon sice umožňuje, aby si držitel datovou schránku zpřístupnil pro dodávání dokumentů z datové schránky fyzické osoby, podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby, přesto je tato novela zákona výrazným krokem vpřed. Sjednocuje totiž právní úpravu doručení zpráv zasílaných v listinné formě

a zpráv zasílaných do datové schránky, a zjednodušuje tak prokazování doručení zprávy protistraně. Nově postačí, když prokážeme dodání do datové schránky. Navíc si lze relativně přesně určit okamžik, ke kterému bude nejpozději zpráva doručena bez čekání na papírovou doručenkou, eventuálně na vrácení nezvyvednuté obálky. Doručování do datových schránek je navíc levnější než zasílání doporučených dopisů. Navíc je prokazatelný nejen okamžik dodání do datové schránky, ale i samotný obsah zprávy. Při zasílání do datové schránky je nutné hlídat velikost zprávy, která nesmí (včetně příloh) přesáhnout 20 MB. Nelze rovněž zasílat všechny formáty dokumentů, ale systém si s běžně používanými formáty poradí (např. docx, pdf/A, jpg, mp3). Komunikace datovou schránkou je vhodná zejména pro zasílání všech dokumentů, u kterých chceme prokázat včasnost doručení, např. faktur nebo upomínek. Je prokazatelná, levnější a pohodlnější než dosavadní listinná podoba. (mz)



Vizualizace: SOR Libchavy

Trolejbusy SOR na lince 58

Vítězem veřejné zakázky na nákup 15 nových bateriových kloubových trolejbusů, kterou DPP vypsal v loňském roce, se stala společnost SOR Libchavy s vozidlem SOR TNS 18 a s elektrovýzbrojí od firmy Cegelec. DPP bude trolejbusy nasazovat na linku 58 z Palmovky do Miškovic (stávající autobusová linka 140). Celková hodnota zakázky je 220,4 milionů korun, o bezmála 80 milionů korun nižší, než byla její předpokládaná hodnota. Trolejbusy budou vybaveny plně elektrickým topením a klimatizací, kamerovým systémem nebo zařízením pro automatické počítání cestujících. Vozy budou splňovat veškeré standardy kvality PID a budou dodány v jednotném designu PID. Dvě vozidla budou navíc vybavena automatickým zařízením pro preventivní postřik troleje proti námraze. Domovskou garáží bude Klíčov. Cena jednoho vozidla s kompletní výbavou je 14,549 milionů korun. Součástí dodávky je systém energetického managementu, který zajistí vzdálené sledování a řízení stavu baterií a nabíjecích proudů a poskytne nezbytné statistické údaje pro plánování a vyhodnocování provozu. Pro případné mimořádné nabíjení mimo trolejové vedení (např. v dílenské hale) budou dodány až 4 nabíječky k připojení do třířázkové zásuvky. Pro servisní účely bude sloužit až 7 sad hardware a software pro diagnostiku závad. V rámci této veřejné zakázky DPP vysoutěžil také možnost dodání náhradních trakčních akumulátorů (pro případné využití po skončení garantované životnosti akumulátorové sady na vozidlech) včetně jejich výměny za cenu 1,44 milionů korun za kus. (red)



Foto: Ondřej Láška a Daniel Šabík

Text: Martin Košek
Foto: Petr Hejna

PŘEDSTAVUJE SE: ŠKODA E'CITY 36BB

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY JIŽ DNES PROSTŘEDNICTVÍM METRA A TRAMVAJÍ ZAJIŠŤUJE PŘEPRAVU 75 % CESTUJÍCÍCH A 65 % VOZOKILOMETRŮ POMOCÍ ELEKTRICKÉ TRAKCE. PRO BUDOUCÍ LOKÁLNĚ ZCELA ČISTOU MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU VŠAK ZBÝVÁ POSTUPNĚ NAHRADIT AŽ 1200 AUTOBUSŮ S ČISTĚ KONVENČNÍM POHONEM, VYUŽÍVAJÍCÍM POUZE SPALOVACÍ MOTOR, VOZIDLY S POHONEM ALTERNATIVNÍM. VZPOMEŇME NA ELEKTROBUSY, KTERÉ DPP TESTOVAL, A POCHOPITELNĚ SI PŘEDSTAVME NOVINKU JEHO VOZOVÉHO PARKU.



K PŘENOSU ELEKTRICKÉ ENERGIE DO VOZIDLA SLOUŽÍ ELEKTROPNEUMATICKY OVLÁDANÝ DVOJPÓLOVÝ PANTOGRAF OD SPOLEČNOSTI FAIVELEY TRANSPORT. PRO SPRÁVNÝ KONTAKT S TROLEJÍ A VYROVNÁNÍ NEROVNOSTÍ NA VOZOVCE JSOU STYČNÉ PLOCHY VÝKVNĚ

Současné autobusy DPP ročně ujedou okolo 65 milionů km a spotřebují přibližně 30 milionů litrů nafty. Nákup samotných vozidel s alternativním pohonem tuto spotřebu fosilního paliva sníží, nicméně ruku v ruce je rovněž nutné vybudovat nezbytnou nabíjecí a napájecí infrastrukturu.

Jednou z aktuálně dostupných alternativ ke konvenčním autobusům jsou elektrobusy. Novodobá historie elektrobusů provozovaných v DPP se píše od roku 2010, kdy byly pořízeny dva šestimetrové elektrické minibusy italského výrobce **Breda Menarinibus Zeus M 200E**. Obdržely ev. č. 3001 a 3002 a byly od ledna 2010 nasazovány z garáže Hostivař na linku č. 292, která tehdy vedla z Malostranského náměstí k nemocnici pod Petřínem.

Vzhledem k vysoké poruchovosti je v listopadu 2011 DPP odstavil z provozu, výrobce je na podzim 2012 odkoupil zpět, a 18. října 2012 tak mohly opustit garáž Hostivař. Minibusy měly teoretický dojezd 80 km, kterého však v praxi nedosahovaly, a navíc byly pro zimní období vybaveny naftovým topením.

V dalších letech bylo realizováno několik krátkodobých i dlouhodobých testů různých elektrobusů s cílem ověřit jejich vlastnosti a použitelnost v podmínkách pražské MHD. V lednu 2014 se v rámci předváděcího turné na několik dnů na lince č. 216 objevil elektrický minibus **Siemens/Rampini Alé electric** zapůjčený z vídeňského dopravního podniku.

Pro zkoušky tohoto 7,7 m dlouhého elektrobusu byla v autobusovém obratišti Bořislavka provizorně zbudována nabíjecí trolejbusová stopa napájená z přílehlé tramvajové tratě v Evropské ulici a vozidlo bylo na konečné zastávce nabíjeno pomocí dvoupólového pantografu. Dvoupólový nabíjecí systém byl pozitivně hodnocen z hlediska stavebně jednoduchého řešení a možnosti využití stávající tramvajové infrastruktury. Samotný elektrobus byl však v kopcovitém terénu linky 216 pomalý a poměrně rychle se vybíjel.

Hned v únoru 2014 následoval na stejné lince test elektrobusu **SOR EBN 8 s elektrovýzbrojí Cegelec**, který měl o dost lepší dynamiku jízdy a nízkou spotřebu elektrické energie na kilometr, byl však vytápěn naftou a nabíjen pomocí kabelu a externí nabíječky.

V druhém pololetí 2015 byl pak zahájen dlouhodobý test jedenáctimetrového elektrobusu **SOR EBN 11**, který reagoval na výsledky



V GARÁŽI VRŠOVICE VZNIKLO PRO NABÍJENÍ Z TROLEJE 14 ŠIKMÝCH STÁNÍ. V PŘÍPADĚ POTŘEBY LZE NAPÁJENÍ TROLEJE DÁLKOVĚ OVLÁDAT Z ENERGETICKO-TECHNOLOGICKÉHO DISPEČINKU JPT



STARÝMI PETROVICEMI NEHLUČNĚ ZVLÁDÁ STOUPÁNÍ JEDEN Z ELEKTROBUSŮ, KTERÉ NA LINKÁCH 154 A 213 NAHRADÍ VĚTŠINU NAFTOVÝCH AUTOBUSŮ

předchozích krátkodobých zápůjček. Cílem testu bylo nasazení a ověření elektrobusové technologie v běžném provozu na standardní autobusové lince s denními výkony přes 250 km. Zároveň bylo ze strany DPP požadováno plně bezemisní řešení, tedy včetně elektrického topení.

Elektrobus SOR EBN 11 byl rovněž osazen výzbrojí Cegelec a kromě nočního nabíjení kabelem z externí nabíječky byl pro rychlé denní dobíjení vybaven dvoupólovým polopantografem pro připojení k provizorní trolejbusové stopě, která byla postavena

v obratišti Želivského a napájena z přílehlé tramvajové tratě. Obdržel evidenční číslo 4001 a od 1. září 2015 do konce srpna 2017 úspěšně odjezdil v pravidelném provozu s cestujícími zejména na linkách č. 163 a 213 více než 140 tisíc km.

Po jedenapůlleté přestávce jej výrobce opět poskytl DPP k užívání a po přesunutí nabíjecího místa na Palmovku byl nasazován do pravidelného provozu od května 2019 do konce loňského prosince zejména na lince č. 109, již pod novým evidenčním číslem 3001. Elektrobus byl doplňkově vybaven naftovým



O STAVU VOZIDLA INFORMUJE ŘIDIČE MULTIFUNKČNÍ BAREVNÝ DISPLEJ. NA DISPLEJI SE ROVNĚŽ ZOBRAZUJE OBRAZ Z COUVACÍ KAMERY NEBO Z KAMERY SLEDUJÍCÍ PANTOGRAF



ŘIDIČ MÁ PRO SVOU PRÁCI ROVNĚŽ K DISPOZICI ERGONOMICKÉ SEDADLO A NEZÁVISLOU TOPNOU A CHLADICÍ JEDNOTKU.

topením pro zajištění dostatečného dojezdu, tedy nebyl zcela bezemisní, nicméně naftové topení bylo využíváno až v posledním období s ohledem na dílčí pokles kapacity baterií. Mezitím najezdil dalších více než 100 tisíc km.

Mezi dlouhodobě testované elektrobusey patřil také prototyp elektrobuse **SOR NS 12 Electric**, evidenční číslo 4002, který byl od 9. října 2017 do 10. října 2019 nasazován v pravidelném provozu s cestujícími na linky č. 109 a 239 a v pražské MHD najezdil více než 67 tisíc km. Tento elektrobuse standardní délky 12 m byl vybaven elektrickou výzbrojí Rail Electronics CZ, pro rychlonabíjení sloužil rovněž dvoupólový pantograf, ale vytápění interiéru bylo již plně elektrické. Vůz byl bohužel velmi často odstavován pro různé technické závady.

Elektrobusey SOR EBN 11 a SOR NS 12 Electric nebyly ještě vybaveny galvanicky odděleným nabíječem baterie přímo na vozidle. Z důvodu bezpečnosti tak musela tuto funkci zajišťovat tzv. DoBudka, přes kterou bylo nabíjecí trolejové vedení v obratišti Želivského a následně na Palmovce napájeno.

Na základě těchto testů a získaných zkušeností z provozu bylo rozhodnuto jako první projekt připravit elektrifikaci jedné linky. Mělo se jednat o linku, která bude provozována dvanáctimetrovými elektrobusey typu Standard (Sd) osazenými dvoupólovým nabíjením pomocí pantografu z trolejbusové troleje s galvanicky odděleným nabíječem baterie na vozidle (bez nutnosti instalace technologie DoBudky v nabíjecím místě). Další podmínkou bylo, že se bude jednat o zcela bezemisní vozidlo s elektrickým topením a klimatizací.

Jako ekologicky nejvhodnější byla vybrána linka č. 207, která zajíždí až do vnitřního centra (Ohrada – Florenc – Náměstí Republiky – Staroměstská) a pro její obsluhu bylo

potřeba pořídit 14 ks vozidel. Při zahájení přípravy projektu byl však zjištěn majetkoprávní problém týkající se vlastnictví pozemků v oblasti konečné zastávky Ohrada.

Po neúspěšných jednáních bylo prozatím od elektrifikace linky 207 upuštěno a jako náhrada byly pro částečnou elektrifikaci vybrány linky č. 154 (Strašnická – Koleje Jižní Město) a 213 (Želivského – Jižní Město, resp. Nádrazí Uhřetěves). Zde je možné trolejovou nabíjecí infrastrukturu realizovat jak v obratištích pro nabíjení během povinných přestávek řidiče, tak i v garáži Vršovice pro noční nabíjení a balancování baterií.

Zajištění projektování a následné realizace nabíjecí infrastruktury pro nabíjení elektrobuse se ujali kolegové z jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT). Na podzim roku 2019 byl navržen a odsouhlasen rozsah a umístění nabíjecí trolejbusové troleje v autobusovém terminálu Želivského, konečné zastávce Strašnická i garáži Vršovice a byla zahájena příprava infrastruktury. Nabíjecí stopy na Želivského i Strašnické jsou napájeny přímo z tramvajové měničny Strašnice, takže odpadla nutnost výstavby nové měničny. Navíc z ekonomického hlediska se jedná o společný odběr elektrické energie a možnost využití i reuperované energie z brzdění tramvají pro nabíjení elektrobuse.

Pro noční nabíjení elektrobuse v garáži Vršovice bylo navrženo 14 šikmých odstavů, byla doplněna nová technologie v tramvajové měničně Michle, která je situována v areálu garáže Vršovice, a byl opraven kolektor, jímž vedou napájecí kabely k odstavům. I zde jde o sdílený odběr elektřiny s tramvajemi.

Vlastní realizace infrastruktury proběhla po vyprojektování a získání potřebných stavebních povolení v průběhu roku 2021. Nejvíce práce měli kolegové z JDCT s výstavbou nabíjecích stání v garáži. Jednak se

jedná o atypickou nosnou konstrukci trolejových stop a dále bylo nutné zříditi odstavu ve stísněných prostorových podmínkách tak, aby bylo možné elektrobuse bezpečně, resp. bezkolizně parkovat. Navíc se tato stavební akce potkala s rekonstrukcí přilehlé požární nádrže.

Nakonec se vše stihlo včas a na základě vdaného povolení byla infrastruktura 14. ledna 2022 předána do užívání. Aby byl výčet přípravných prací souvisejících se zajištěním nabíjení elektrobuse úplný, je třeba zmínit, že v areálu garáže bylo vybudováno několik zásuvek 64 A 3x 400 V AC pro možnost nouzového plug-in nabíjení elektrobuse pomocí kabelu.

Ani k získání vlastních elektrobuse nevedla krátká a jednoduchá cesta. Po předběžných tržních konzultacích s výrobcí elektrobuse v roce 2017, které proběhly ještě v rámci přípravy projektu elektrifikace linky č. 207, kdy se zjišťovaly technické možnosti vozidel pro připravovanou elektrifikaci, byly další přípravy kvůli výše popsaným majetkoprávním komplikacím pozastaveny.

Na začátku roku 2019 bylo usnesením představenstva DPP v rámci Koncepte rozvoje elektromobility v oblasti autobusů rozhodnuto o přepracování připravované veřejné zakázky na nákup 14 ks elektrobuse na alternativních linkách (ve vazbě na náhradní nabíjecí místa). Po příslušných úpravách zadávací dokumentace byla počátkem roku 2020 vyhlášena veřejná zakázka na nákup elektrobuse. Kvůli podání námitek a dalším opravným prostředkům ze strany jednoho uchazeče mohla být zakázka ukončena až na počátku roku 2021. **Jako vítězná byla vyhodnocena nabídka společnosti Škoda Electric s elektrobusem Škoda E'CITY 36BB s karosérií od sesterské turecké továrny Tamsa.**



NA JIŽNÍM MĚSTĚ SE POTKAL ELEKTROBUS ŠKODA S JEDNÍM Z NEJNOVĚJŠÍCH AUTOBUSŮ SOR NB 12



DVOUPÓLOVÉ ELEKTROBUSY NABÍJÍ MOŽNOU SYNERGIÍ S NAPÁJECÍ INFRASTRUKTUROU PRO TRAMVAJE



NABÍJENÍ NA KONEČNÉ ZASTÁVCE STRAŠNICKÁ JE ZAJIŠTĚNO Z TRAMVAJOVÉ MĚNĚNINY STRAŠNICE

Celková cena zakázky je 207 milionů korun. Kromě 14 elektrobuse vybavených odbavovacím a informačním systémem (OIS) a systémem energetického managementu zahrnuje i opci na výměnu 14 trakčních akumulátorů (během životnosti vozidla – po skončení záruky na trakční akumulátor). Dále 4 ks přenosných plug-in nabíječek, sady hardware a software pro diagnostiku závad elektrobuse, mimozáruční a pozáruční servisní práce na 144 měsíců (plánovaná doba životnosti), podporu a rozvoj odbavovacího a informačního systému na 144 měsíců a podporu a rozvoj energetického managementu na 144 měsíců.

Záruční doba na každé vozidlo je 67 měsíců, záruční doba na trakční akumulátor pak 85 měsíců. Po celou dobu trvání záruční doby akumulátoru musí být elektrobuse schopen dosáhnout deklarovaného dojezdu minimálně 100 km. K podpisu smlouvy došlo 5. 2. 2021 a od té doby začala běžet lhůta 11 měsíců pro dodání 1. vozidla a 12 měsíců pro dodání zbylých 13 vozidel. Na nákup těchto elektrobuse byla také podána žádost a úspěšně přiznána dotační podpora z Operačního programu Praha – pól růstu ČR (OPPPR).

Společnost Škoda oficiálně představila tento nový elektrobuse v rámci 10. ročníku veletrhu Czechbus konaného v listopadu 2021 v Praze. Jednalo se o statický exponát a elektrobuse čekalo ještě dokončit provozní zkoušky a homologační proces. Většina kilometrů nutných pro získání homologace byla najžděna v okolí mateřského závodu Škody v Plzni. Do Dopravního podniku bylo první vozidlo, evidenčního čísla 3003, přivezeno 14. 12. 2021. Ještě v tomto dni elektrobuse provedl první úspěšné ověřovací zkoušky nabíjení na konečných zastávkách Želivského a Strašnická. V rámci těchto zkoušek kolegové z JDCT rovněž upravili nabíjecí trolej do správné polohy. V následujících prosincových dnech proběhlo školení prvních řidičů DPP a dílenského personálu.

K předání prvního elektrobuse dle smluvních ujednání dodavatel nakonec zvolil veletržní vůz evidenčního čísla 3002, který byl přivezen do Prahy 3. 1. 2022. Ještě v tento den proběhla za přítomnosti zástupců organizace ROPID v garáži Vršovice autorizační prohlídka, která potvrdila soulad se Standardy kvality PID. V rámci následné převýšky došlo k důkladné kontrole vozidla po technické stránce a druhý den byla provedena zkušební jízda po celé trase linky 154 s ověřením funkce nabíjení.

Dne 5. 1. 2022 bylo vozidlo převzato do majetku DPP. Po přihlášení do evidence vozidel



ELEKTROBUS JE POHÁNĚN JEDNÍM TROJFÁZOVÝM ČTYŘPÓLOVÝM ASYNCHRONNÍM MOTOREM S KOTVOU NAKRÁTKO ŠKODA 8 ML 3444 K/4 (ČERNÉ BARVY DOLE V RÁMU) A CIZÍ VENTILACÍ (ŠEDIVÁ V HORNÍ ČÁSTI). V BOČNÍCH A ZADNÍ ŠCHRÁNĚ ELEKTROBUSU MNOHO DALŠÍCH KOMPONENTŮ NENÍ. VĚTŠINA ELEKTRICKÉ VÝZBROJE VČETNĚ BATERIÍ JE UMÍSTĚNA NA STŘEŠE

Základní technické údaje elektrobusu Škoda E'CITY

Výrobce:	ŠKODA ELECTRIC, a. s., člen skupiny Škoda Transportation
Výrobce karosérie:	TEMSA
Délka:	12,095 m
Šířka:	2,55 m
Výška:	3,3 m
Rozvor:	5805 mm
Celková maximální hmotnost:	19 000 kg
Maximální rychlost:	80 km/h
Počet dveří:	3 dvoukřídlé
Nástupní výška:	32 cm
Celkový počet sedadel:	min. 33 (z toho 2 sklopná)
Celkový počet cestujících:	82
Deklarovaná životnost:	min. 12 let
Výkon motoru:	160 kW
Nabíjecí výkon rychlého nabíjení:	až 150 kW

a získání registračních značek byl 17. ledna zahájen ověřovací provoz na lince 213 s cestujícími. Od poloviny ledna do začátku února bylo dodavatelem postupně dodáno i zbylých 13 elektrobusů, které jsou postupně nasazovány na linky 154, 213 a případně o víkendy i 124 (Želivského – Zelený pruh).

Nový elektrobus je typu Standard (Sd) pro městské linky, má délku 12 metrů a jeho maximální konstrukční rychlost je 80 km/h. Jeho vnější lak je v novém barevném stylu vozidel Pražské integrované dopravy (PID) a svou technickou specifikací splňuje aktuální standardy kvality PID. Je to plně nízkopodlažní bezemisní bateriové vozidlo, které má na jedno nabití garantovaný dojezd více než 100 kilometrů po celou dobu navrhované životnosti baterií, a to včetně vytápění nebo klimatizace interiéru. Nabíjecí výkon je až 150 kW a nabíjení probíhá přímo ze sítě 600 V/750 V DC pomocí dvoupólového

pantografu a galvanicky izolovaného nabíječe umístěného na vozidle.

Pantograf je vybaven kamerou pro kontrolu správné polohy a funkce. Doplnkově je také možné využít nabíjení plug-in konektorem typu CCS-2 ze zásuvky 3x 400 V AC, například v případě potřeby nabíjení vozidla na hale garáže. Automatická klimatizace i vytápění jsou také řešeny čistě elektricky.

Bezpečnost řidiče je zajištěna uzavřenou kabinou. Samozřejmostí je prostor pro dva kočárky nebo vozíčkáře či místa vyhrazená pro osoby se sníženou schopností pohybu. Elektrobus je vybaven standardním informačním a odbavovacím systémem včetně automatického počítání cestujících a zařízením pro informování nevidomých. K usnadnění nástupu a výstupu cestujících je vozidlo vybaveno systémem naklápění karosérie (tzv. kneeling), při kterém dojde ke snížení nástupní hrany dveří.

Nechybí ani kamerový systém se záznamem pro vyšší bezpečnost cestujících a systém aktivní preference na světelně řízených křižovatkách.

Unikátní řešení elektrobusu Škoda E'CITY spočívá v tom, že v průběhu dne, když je vůz v provozu, se pomocí pantografu jeho trakční baterie opakovaně nabíjí s využitím stávající tramvajové napájecí infrastruktury, doplněné o krátké nabíjecí trolejové stopy či do budoucna přímo z plánovaného trolejbusového vedení. Nabíjení probíhá po dobu 15–30 minut, doplní se tím část celkové kapacity baterie, což umožní vozidlu absolvovat další okruh na lince.

Výhodou tohoto řešení je kontrola a řízení energetické bilance vozu a hlavně nízké náklady na dobíjecí infrastrukturu. Elektrobusy vybavené tímto typem dobíjení mají ve skutečnosti delší denní dojezd a vyšší flexibilitu v nasazování na různé tratě než elektrobusy nabíjené pouze v noci. DPP s elektrobusy získal pokročilý energetický management pro celou flotilu vozidel, což umožní sledovat a efektivně řídit nabíjení baterií, a tím i prodloužit jejich životnost.

Elektrobusy mají ovšem kromě ekologického přínosu stále oproti konvenčním vozidlům se spalovacím motorem také některé nevýhody. Zejména jejich pořizovací náklady jsou dvojnásobné, limitující je životnost baterií, omezený dojezd, dostupnost napájecí sítě včetně dostatečného příkonu a náklady na nabíjecí infrastrukturu. Ekologický přínos je však velmi významný. Jen náhradou čtrnácti naftových autobusů za elektrobusy předpokládáme roční úsporu cca 252 tisíc litrů nafty a zhruba 714 tun emisí CO₂.

Věřme, že tento první významný krok v zavádění bezemisní autobusové dopravy v pražské MHD nastartuje postupný proces proměny vozového parku autobusů na ekologicky příznivější provoz s co nejmenším dopadem na životní prostředí a zdraví obyvatel měst. Nejen elektrobusy, ale na kapacitních a sklonově náročných linkách i bateriové trolejbusy se stanou brzy běžnou součástí rychlé, pohodlné a ekologické dopravy v Praze.

Za výbornou spolupráci při realizaci tohoto projektu bych velmi rád poděkoval mnoha kolegům napříč DPP, zejména z jednotek Provoz Autobusů, Správa Vozidel a Autobusů, Dopravní cesta Tramvaje a odboru Investice – Povrch. ■



TŘICÁTNIK NA PŘÍMĚSTU

MOHUTNÝ ŠESTIVÁLCOVÝ MOTOR LIAZ SE ROZEZNĚL A „HRANATÉ“ KAROSY DOPRAVNÍHO PODNIKU VYRAZILY ZA HRANICE PRAHY. LINKA 351 SMĚŘOVALA DO HOVORČOVIC, LINKA 352 DO OŘECHU. TAK VYPADAL TEHDEJŠÍ OBRAZ PRVNÍCH JÍZD ZA HRANICE PRAHY.

V úterý 11. ledna 2022 tomu bylo již třicet let, co se cestující mohli poprvé svést na třístovkových linkách, a proto se DPP, PID a IDSK rozhodly tuto událost připomenout vzpomínkovými jízdami.

Samotnému zahájení provozu předcházela velká porce odvahy od Ing. Františka Poláka, dlouholetého zaměstnanec pražského Dopravního podniku, který se osobně zasazoval o vyzkoušení integrovaného dopravního systému. Díky jeho úsilí se podařilo podepsat dohodu o experimentálním zavedení integrovaného dopravního systému mezi

hlavním městem Prahou, okresními úřady Praha-východ a Praha-západ a obcemi Hovorčovice a Ořech. Na obou „příměstských“ linkách platil tarif městské hromadné dopravy, ale i předplatní jízdenky (dělnické a žakovské) ČSAD.

Když k prvnímu prosinci 1993 vznikla příspěvková organizace ROPID, bylo o dalším postupu v rozvoji pražské MHD za hranice města rozhodnuto. Dnes je mimopražských zastávek téměř 10 tisíc, které obsluhuje denně přes 14 tisíc autobusových spojů. O jejich obsluhu se stará 29 dopravců. ■

V ÚTERÝ 11. LEDNA 2022 VYPRAVIL DPP HISTORICKÝ VŮZ KAROSA B951E, KTERÝ NA LINCĚ 351 LETNANY – HOVORČOVICE NECHAL PO 30 LETECH VZPOMENOUT NA SVOU „HRANATOU“ PŘEDCHŮDKYNI

„DPP si velmi váží skutečnosti, že byl jedním z klíčových iniciátorů zavádění integrované dopravy a provozoval první dvě takové linky v roce 1992, tedy dva roky před zřízením organizace ROPID. Integrace přinášela a stále přináší do regionální autobusové dopravy zvýšení kvality. Od září 2018 je linka 351 vypravována kompletně bezbariérovými vozidly, postupně jsou všechny nasazované autobusy s nejpřísnějším emisním limitem Euro 6 a celozovozovou klimatizací. DPP má zájem být i nadále jedním z nejvýznamnějších dopravců příměstských linek a v rámci modernizace vozového parku zavádět alternativní pohon i na tyto spoje.“
řekl Jan Barchánek, vedoucí jednotky Provoz Autobusů DPP.

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



„Aktuálně jsme prodali přes 1250 takových samolepek. Je to letos nejprodávější zboží v našem Fanshopu,“

vedl vedoucí odboru Komunikace Dopravního podniku Daniel Šabík. Tablo zastávky U Prdlavky se zalíbilo natolik, že jich již několik zmizelo přímo ze zastávek. V reakci na to nechal DPP vyrobit samolepku, kterou je možné si zakoupit na fanshop.dpp.cz. Od konce ledna je zároveň možné si koupit tabla s názvy zastávek pražských fotbalových klubů.

3. 1. 2022 – Pražský deník



Foto: IPR Praha

„Důvodem je zájem hlavního města na koordinovaném řešení revitalizace tohoto území včetně realizace nové tramvajové trati mezi zastávkami Muzeum a Bolzanova,“

připomněl Jan Chabr, radní pro oblast správy majetku. V lokalitě známé i pod slangovým názvem Sherwood chystá hlavní město výstavbu tramvajové tratě, při které zároveň proběhne revitalizace parku.

15. 1. 2022 – zdopravy.cz

„Stanice byla tak hluboko, protože se Stalin chystal na třetí světovou válku a stavělo se podle sovětského vzoru. Mělo to být monumentální metro v hloubce 70, 80 metrů (...). Tu stanici potom nepoužili, protože byla tak strašně hluboko, že prokopat tunely od té nové trasy by bylo daleko dražší než postavit Malostranskou znovu,“



zmínil v podcastu U Kulatého stolu novinář a badatel Jaroslav Mareš. Objekt K 111 či Klárov, jak se stanice nazývá, slouží jako vládní kryt v případě nebezpečí. Z objektu se nikdy funkční stanice metra nestala.

18. 1. 2022 – prazska.drba.cz



Foto: Petr Hejna

„Nechtěli jsme, aby jediným kritériem byla cena. Pětina podíl na hodnocení tak měla otázka, jak dlouho bude Libeňský most bez provozu tramvají,“

vedl k podepsání smlouvy na opravu Libeňského mostu náměstek pražského primátora Adam Scheinherr. Rekonstrukce mostu bude stát přes dvě miliardy korun a hotová by měla být zkrájí roku 2025.

21. 1. 2022 – Hospodářské noviny



Foto: Archiv DPP

„Měly rozdílnou výzbroj. Na tramvaj T1 jsme obdrželi od amerického Westinghousu dokumentaci, která měla původně přijít už v roce 1938. To tady ale byli Němci, takže k nám ten projekt dorazil až po roce 1945. ČKD tehdy měla uzavřené bezlicenční dohody, to v praxi znamenalo, že jsme si předávali veškeré zkušenosti. My jsme si ty podklady ale museli upravit tak, aby to odpovídalo našim normám,“

sdílel ve vzpomínkovém rozhovoru František Skála, celoživotní pracovník ČKD. O vývoji tramvají koncepte PCC pojednává i druhý díl seriálu od Roberta Mary, který naleznete v tomto čísle.

24. 1. 2022 – Pražský deník



Foto: Paměť národa / soukř. archiv D. Hazdrové

„Mikrofon je neúprosný a neodpustí žádnou chybu. Trpěla jsem šíleně, když jsem se poslouchala, a tak jsem se snažila, aby to k něčemu bylo,“

popsala své začátky v hradeckém rozhlasu Dagmar Hazdrová, hlasatelka zastávek nejen v pražské MHD. Její celoživotní příběh si můžete přečíst na www.pametnaroda.cz.

29. 1. 2022 – blesk.cz



VYPROŠTĚNÍ VOZIDLA Z KOLEJIŠTĚ, ŠVEHLOVA, 11. 5. 2021

ROK 2021 ŘEČÍ ČÍSEL

V MINULÉM ROCE VYJEL HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DPP CELKEM K 492 VÝJEZDŮM, COŽ JE O 10 PŘÍPADŮ MĚNĚ NEŽ V ROCE 2020. MÍRNÝ NÁRŮST JSME ZAZNAMENALI U TECHNICKÝCH ZÁSAHŮ (NAPŘ. VYPROŠTĚNÍ OSOB Z VÝTAHU, INSTALACE HAVARIJNÍCH PODVOZKŮ APOD.). NA POMYSLNÉM DRUHÉM MÍSTĚ PŘÍČIN ZÁSAHŮ JEDNOTEK BYLY DOPRAVNÍ NEHODY. V PŘÍPADĚ INICIACE HLÁSIČŮ SYSTÉMU ELEKTRICKÉ POŽÁRNÍ SIGNALIZACE NAOPAK DOŠLO K POKLESU O ZHRUBA 25 %, I TAK SE STÁLE JEDNÁ O TŘETÍ NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINU VÝJEZDŮ.



Během roku jednotky HZS DPP zasahovaly u několika požárů dopravních prostředků, travního porostu, ale například i u požáru nevyužívané prodejny tiskovin u stanice Českomoravská. K likvidaci požárů byly jednotky vysílány i v rámci spolupráce s Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy. Ze závažnějších dopravních nehod můžeme jmenovat např. srážku tramvají v ulici U Bulhara, nehodu autobusu a 6 osobních vozidel v ulici Olbrachtova, srážku 2 autobusů na obřatišti na Černém Mostě nebo srážku tramvaje a nákladní-

ho vozidla poblíž stanice Invalidovna. I v roce 2021 pak hasiči prováděli dezinfekci prostor a dopravních prostředků kvůli podezření na kontaminaci virem covid-19.

Mezi méně obvyklé případy můžeme zařadit asistenci Policii ČR při vyproštění agresivní osoby z výtahu ve stanici Petřiny, kdy lezecké družstvo zajišťovalo přístupovou cestu na kabinu výtahu pomocí lanové techniky. Dále pak například odchvy psů, z nichž se jeden zaběhl do tunelu mezi stanicemi metra Sto-

důlky a Zličín a následně až do depa Zličín, a v druhém případě byl odchycen mezi stanicemi Lužiny a Hůrka. Neobvyklými případy bylo i odstranění jízdního kola uzamčeného v prostoru vestibulu stanice Kačerov nebo vyproštění osoby uvězněné na WC z důvodu poškození zámku dveří.

Závěrem si přejme, abychom se s hasiči spíše než u zásahu setkávali zejména při preventivních činnostech a prezentačních aktivitách.

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet výjezdů HZS DPP	472	510	576	577	502	492

Rok	2019		2020		2021	
Typ události	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	62	11	54	11	53	11
Dopravní nehoda	115	20	103	21	100	20
Živelní pohroma	18	3	17	3	9	2
Technická událost	206	36	156	31	228	46
Únik nebezpečných látek	27	5	27	5	18	4
Ostatní mimořádná událost	4	1	3	1	4	1
Planý poplach / EPS	130	22	137	27	75	15
Prověřovací cvičení	15	2	5	1	5	1
Celkem	577	100	502	100	492	100



POŽÁR BRZDOVÉHO OBLOŽENÍ, SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ, 29. 1. 2021



DEZINFEKCE AUTOBUSU, SKALKA, 3. 7. 2021



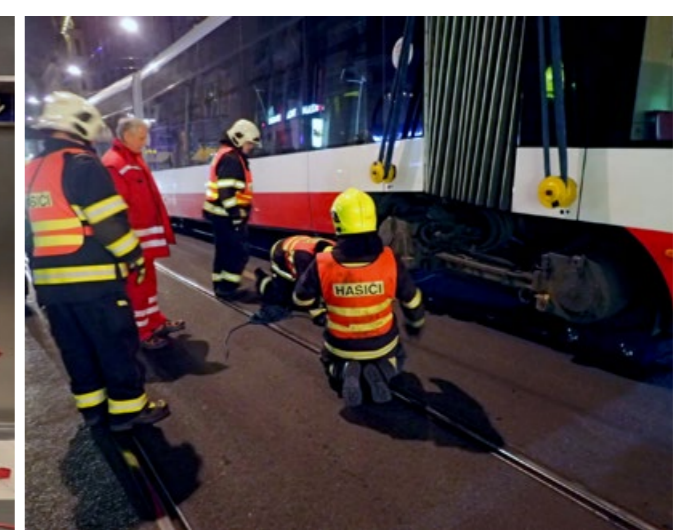
DOPRAVNÍ NEHODA TRAMVAJE SE DVĚMA OSOBNÍMI VOZY, CHODOVSKÁ, 3. 2. 2021



DOPRANÍ NEHODA TRAMVAJE A OSOBNÍHO AUTOMOBILU, OLBRACHTOVA, 3. 11. 2021



ASISTENCE POLICII ČR VE STANICI METRA PETŘINY, 31. 1. 2021



POUŽITÍ HAVARIJNÍHO PODVOZKU, VODIČKOVA, 19. 11. 2021



SRÁŽKA DVOU AUTOBUSŮ, ČERNÝ MOST, 10. 11. 2021



POŽÁR ODPADU, ULICE PELYŇKOVÁ, 7. 5. 2021



PÁD OSOBY DO KOLEJIŠTĚ, ANDĚL, 5. 6. 2021



Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna



MOJE ZLATÉ AUTOBUSOVÉ ČASY

ŽE JE HEREC, TEXTAŘ A MODERÁTOR VÁCLAV KOPTA AUTOBUSOVÝM NADŠENCEM, SE VŠEOBECNĚ VÍ. ŽE DESÍTKY SVÝCH ŽIVOTNÍCH PŘÍBĚHŮ SPOJENÝCH I S DOPRAVOU STIHL ODVYPRÁVĚT VE SVÉM POŘADU ČESKÉHO ROZHLASU ZLATÉ ČASY, UŽ O NĚCO MĚNĚ. NÁS ZAJÍMALO AKTUÁLNÍ SPOJENÍ JEHO JMÉNA S DOPRAVOU – JDE O TOUR PO ČESKÝCH A MORAVSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNICÍCH. JEDNOTLIVÉ DÍLY JSOU PŘÁVĚ NA YOUTUBE POD NÁZVEM BUS SALON S VÁCLAVEM KOPTOU.

Zastihli jsme vás v pražské garáži Řepy při natáčení závěrečného dílu. Jak se ale celý nápad s BUS salonem zrodil?

Prapůvodem byl den otevřených dveří česko-budějovického dopravního podniku, kam jsem byl pozván. Seznámil jsem se s jeho ředitelem Slavojem Dolejšem a pochopil jsem, že jsme stejné krevní skupiny. Díky tomu jsem v Budějovicích prožil příjemné odpoledne a bylo o to krásnější, když jsem se mohl svézt v několika historických vozidlech, vedl jsem i kolonu jedoucích městem. Tam někde vznikl zárodek myšlenky, že by se v podobném duchu mohla odehrávat podobná spolupráce i do budoucna.

Nápad byl, ale vy už jste stihli s kamerou objet celou republiku...

Pan ředitel na jednom ze zasedání Sdružení dopravních podniků ČR inicioval vznik dokumentárního cyklu, který by mapoval historii a současnost dopravy jednotlivých členských měst. Setkalo se to s pozitivním ohlasem, a to už byl jenom krůček k tomu, aby byl do nápadu zasvěcen Jiří Nevečeřal v roli scénaristy a režiséra. V době nejtěžšího lockdownu jsme spolu absolvovali videohovor, při kterém vznikl nástin koncepce. Pak už se kolotoč rozjel.

Když říkáte kolotoč, představení jednotlivých dopravních podniků je velmi živé, pestrobarevné a spontánní...

Rozjeli jsme to bez jakéhokoliv scénáře a improvizovaně jsme začali města projíždět. Postupně natáčení dostávalo pevnější řád, abychom se drželi osvědčených postupů. Na to, že jsme pracovali ve velmi spartánských podmínkách – máme čtyřčlenný štáb včetně produkčního, kameramanů a zvukaře – tak jsem s výsledkem velmi spokojen. Jejich profesionalita pak dorovná či dokonce předčí omezenější podmínky, které jsme měli.

Byť faktografickými daty nenuďte, bylo přeci jen třeba jich pár divákům předat...

Když jsme přijeli na místo, dostal jsem od zástupce tamního dopravního podniku, jak se říká, rychlou nalejvárnou. To bylo vše, žádné lokační výpravy ani zkoušení. Pak už začal coby můj dálkový ovladač fungovat Jirka Nevečeřal, kluci s kamerou se přidali a jelo se. Natáčení byla velmi dynamická, a proto mě bavila úplně nejvíc. U hraných seriálů člověk většinu dne pročeká. Nemám rád, když se v životě časem mrhá a natáčení BUS salonu je pravým opakem.

Jak moc se tu začaly naplňovat vaše dětské sny?

Pro takového nadšence, jako jsem já, je štěstím za den vystřídat třeba čtyři dopravní prostředky. Ať moderní autobus nebo double decker, historické autobusy, moje milovaná ertéóčka v několika provedeních, anebo loď. V Budějovicích jsem si zkusil ostrou linku s cestujícími, takže jde o nezapomenutelné zážitky a jsem za to vděčný. Moc bych si přál, aby seriál vidělo co nejvíce lidí, protože podle šotoušů úspěch má.

Napsalo mi velké množství šoférů, že nám děkují za to, že vracíme tomuto často opomíjenému povolání špetku důstojnosti.

Dnes už se za hotovým dílem můžete ohlédnout – kde vidíte jeho největší přínos?

Že jsme se dotkli i osobních věcí. Nešlo nám o to vychrlit kolik ten či onen podnik odvozí ročně lidí. Podstatnější jsou osobní setkání

s lidmi, kteří jsou solí každého dopravního podniku. Tyto příběhy oddaných lidí mě na tom nejvíce lákají, bez nich by se veřejná doprava v chodu neudržela. Jejich osobní příklad může přitáhnout mladé lidi třeba k řízení v dopravě.

Takové osobní příběhy mě zaujaly hned tři – třech dam za volantem ve Zlíně – a kolik jste jim nechal prostoru...

To mělo prozaickou příčinu, tento díl se totiž musel natočit beze mě, protože jsem musel být na představení v Praze. Na zlínském díle jsem se podílel komentáři. Stejně tak mě mrzí, že jsem nestihl poslední jízdu úzkorozchodné trati v Liberci. Ale i tak je malý zážrak, že jsme dokázali dva až tři dny souvisle vyzískat a podniky po republice objet. Když jste mluvil o dámách za volantem, tak pro mě je absolutní hvězdou Anička Markvartová. Dáma, která více jak čtyřicet let svírala volant plzeňského trolejbusu a odvožila generace Plzeňáků. Dokonce nás při natáčení mohla chvilku po areálu povozit. Poznal jsem tak ženu s velkým smyslem pro humor a plnou optimismu. To jsou pro mne nejcennější chvíle celého BUS salonu. Bez těchto lidí by vozy byly jen hromadou plechu.





Doprava je o kontaktu s lidmi, o umazaných rukách, někdy i o tvrdých podmínkách. Ne o klimatizované kanceláři.

Pojďme se vrátit do Řep, které pro vás tolik znamenají...

Natáčení jsem si tu samozřejmě užil a zároveň bylo zvláštní. Jako všichni herci i já jsem měl kapitolu v životě bez hraní. A v této covidové době jsem měl čas na dlouhou a složitou přípravu propracovat se k profesionálnímu volant. Zároveň to byla doba absolutně nevhodná, byly například zavřené ordinace dopravních psychologů a sehnat všechna vyšetření a potvrzení bylo složité. Pamatuji si, jak jsem seděl na školení sám v učebně v rukavicích, všechno bylo v igelitu, prostě doba nepříznivá. Nikdo mi nic neodpustil, ale šel jsem si tvrdě za svým cílem. Zkrátím to – moje manželka mi říkala, že takhle utahaného mě ještě neviděla.

Takže jste se přeci jen řidičem brigádníkem stal. Bylo to naplňující?

Jestli jsem na něco v posledních letech pyšný, tak na to, že jsem to nevzdal a sen si splnil. A že jsem za volantem neprovedl žádnou zásadní pitomost. Ale nebylo to vůbec jednoduché – tři linky za den, z toho třeba 191, pro mě

neznámá a podobně. Prostě už mi chyběl věk mladého střelce, který by to v pohodě zvládl. Naštěstí jsem měl na práci dost klid, protože mě za volantem poznalo minimum lidí. Ale byly chvíle, kdy jsem to chtěl opravdu vzdát.

Jaký jste měl lék, jak to překonat?

Nejvíce starostí mi dělalo to, že míra zodpovědnosti mě občas doslova paralyzovala. Můžu říct, že na to není žádný lék, člověk se musí prostě vyjezdít. A to nešlo úplně zrealizovat, protože já v té době čas měl, ale pro brigádníky moc práce nebylo. Je to podobné jako s divadlem: když nehrajete hru dvakrát třikrát do měsíce, tak je to vlastně vždy znovu premiéra. V provozní formě řidiče jsem se udržoval i díky BUS salonu.

Uvidí vás ještě někdy cestující v pražském autobuse?

Prodleva od posledního řízení je tak velká, že moje přehnaně zodpovědná povaha mě za volant nepustí. Naštěstí ale mám před sebou hodně herecké práce a neumím si představit, že bych po tolika měsících dokázal najet na režim vstávání ve 3:50 a šel řídit. Jsem ale rád, že jsem do toho šel a zatraceně dobře si vážím dobrého bydla. Když má někdo z kolegů z umělecké branže někdy pocit nějakého diskomfortu, tak bych ho poslal takhle ráno na výpravnu, aby se pak v mrazu snažil najít svůj nevytopený autobus, zvládl všechny úkony a včas vyjel. A pak si nechal vynadat od nějaké nespokojené cestující. Pro některé

rádoby hvězdičky by taková srážka s realitou byla pěkný facák. A to je moje nejcennější zkušenost celé autobusové anabáze, že jsem si až v dospělosti sundal růžové brýle a ochutnal realitu, drsnou i romantickou. Splnilo se mi obojí.

Jakého zpětně vidíte Václava Koptu – řidiče DPP?

Ze začátku jsem byl nervózní a bázlivý. V polovině služby, když třeba vyšlo sluníčko a pohyboval jsem se zrovna po Dejvicích, tak mě to kolikrát opravdu dojalo. Docházelo mi, jak to do sebe zapadlo, jak ten klukovský sen došel naplnění a stálo to za to. Třeba i táta by na mě byl pyšný, že jsem to dotáhl až do realizace. Po tom všem, kdy jsem autobusy jako dítě pořád sledoval, podle motoru poznal typ, hrál jsem si na autobusáka a tak dále. Chvilky, kdy vezete své kamarády nebo dceru do školy, mi nikdo nevezme.

Prahu jste si v BUS salonu nechali na závěr seriálu, v kterém jste poznal hodně dopravních prostředků. Zůstal vám některý nepřístupný?

Praha byla velké finále, Jirka Nevečeřal pointu vymyslel dobře, ale nechci dopředu nic prozrazovat. Moje snad jediné nespelné přání se týká řízení metra, což možné pochopitelně není. Vlastně jsem se nikdy nikam nehrnul, spíše mě museli přemluvit. Když mi v Karlových Varech přistavili úplně nový dálkový autobus za mnoho miliónů a řekli mi:

pojedeš touhle úzkou silnicí..., tak jsem se bránil. Samozřejmě jsem za chvíli seděl za volantem a už jsme jeli. Ve finále se člověk dme pýchou a všem jsem děkoval za příležitost.

To už zbývá položit i otřepanou otázku po zážitcích z natáčení...

Přijeli jsme na mladoboleslavské letiště, kde na nás čekal sympatický ředitel leteckého muzea. Ukázal nám hangáry plné letadel a režisér říká: Vašek pojede támhle po horizontu s autobusem. Vy byste nám mohl udělat nějaký průlet? Nebudete tomu věřit – to, co by ve filmu trvalo 14 dní příprav, jsme za čtvrt hodiny domluvili. Takže jsem řídil a dvakrát nade mnou těsně prolétl dvojplášník. Dvě kamery, tři mobily a spousta krásných záběrů. Improvizace může takové malé zázraky přinést. Musíte se samozřejmě potkat s podobnými nadšenci, jako jsme my.

Napadá mě – desítky měst a podniků, v každém díle jste v příslušné uniformě. To vypadá na pěknou sbírku, že?

Mám zavolat manželku, aby vám vysvětlila, jakou z toho má radost? Možná bych si mohl otevřít muzeum dopravních uniforem. Ono je na tom nejhorší, že je nosím dále. Zaznamenal jsem vyděšený výraz své dcery, s kterou jsem byl na večeři, když jsem si svlékl kabát a pod ním uviděla na svetru logo DP města Opavy



Byl bych rád, kdyby se BUS salon dostal k co největšímu publiku. Dokonce si myslím, že by tento projekt obstál v běžné televizní dokumentární konkurenci.

a na rukávu košile logo chomutovského podniku. Velikosti uniforem byly vybrány na mě, tak proč bych to nenosil. Většina materiálů je velmi příjemná a klidně to budu navzdory všem módním návrhářům nosit dál. Hlavně je to pohoda proti tomu, co museli řidiči nosit dříve.

Když bych parafrázoval název vašeho rozhlasového pořadu na Dvojce, již jste měl či prožíváte ty vaše autobusové zlaté časy?

První autobusové zlaté časy jsem prožil paradoxně v lockdownu, kdy se mi splnil sen a mohl jsem pár služeb odjezdit na linkách. Patří sem také celá etapa přípravy a natáčení cyklu BUS salonu. To jsem se v životě nejvíce přiblížil autobusům a veřejné dopravě. Mohl jsem pochopit, o čem povolání je, nahlédl jsem do tohoto složitého soukolí městské dopravy, hlavně v Praze. Hluboce smekám před

všemi, kteří tento obrovský podnik drží v chodu od nejvyšších manažerů po garážmistra. Kdyby kdokoli z nich ubral, tak by se komfort v dopravě nekonal. Kdo zná porovnání s velkými městy v zahraničí, musí uznat, že zejména pražská doprava funguje velmi dobře a budu rád, když současné časy přecháme bez větší újmy a ekonomické dopady se v MHD odrazí co nejméně.

Když v pořádku dojezdíte službu, střídáte kolegu a vedete s ním ty správné řeči, třeba co dělají druhé dveře apod., pak kráčíte domů plný dojmů. To mám ještě dnes husí kůži.





Foto: HOCHTIEF CZ, Metrostav,
STRABAG a Petr Hejna

CO ODHALILO PŮL KILOMETRU TUNELŮ?

- Dopravní podnik dokončil 19. ledna 2022 geologický průzkum pro metro D. Práce prováděly společnosti HOCHTIEF CZ, Metrostav a STRABAG
- Výsledky ze všech čtyř lokalit potvrdily původní předpoklady: geologické poměry v místě budoucí trasy metra D jsou složité, na většině míst tektonicky porušené
- V rámci geologického průzkumu vzniklo téměř 0,5 km průzkumných děl, která budou součástí budoucích traťových tunelů, stanic, výstupů či přestupních chodeb
- Náklady na geologický průzkum činily do konce roku 2021 celkem 1,82 miliard korun
- Na dokončený průzkum může navázat samotná stavba prvního úseku Pankrác D – Olbrachtova

Pankrácká pláň:

Geologický průzkum DPP zahájil v červnu 2019 na čtyřech lokalitách v oblasti Pankrácké pláně:

- PAD1b v místě sjezdu z ulice 5. května do ulice Na Strži,
- PAD4 na rohu ulic Na Strži a Budějovické u budovy České pošty,
- VO-OL mezi ulicemi Na Strži a Jankovská,
- OL1 na rohu ulic Na Strži a Antala Staška.

Na dvou menších lokalitách (PAD1b a OL1) probíhal do srpna 2020, na zbylých dvou do konce loňského roku.

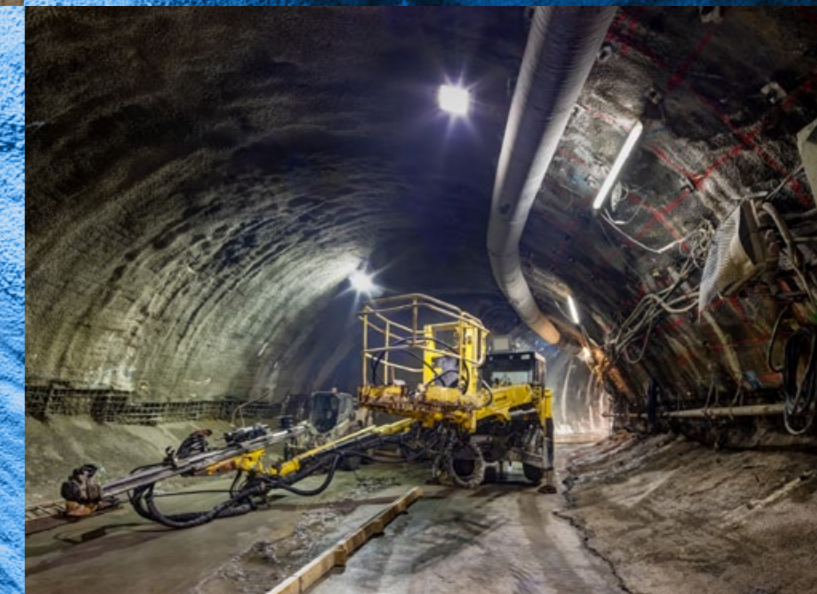


Fakta a čísla ze 4 lokalit:

- Průměrná teplota v podzemí: kolem 5 °C
- Objem vytěžené rubaniny: 55 415 m³, což znamená 3383 nákladních aut s návěsem
- Množství vyčerpané spodní vody: 76 600 m³
- Množství použitého betonu: 17 934 m³
- Z toho stříkaného betonu: 12 096 m³
- Počet použitých kotev: 30 374 kusů
- Délka kotev: 104 558 m
- Délka injektážních vrtů: 46 117 m
- Množství použitých injektážních hmot: 1145 t
- Použité výztužné ocelové prvky (ocelové sítě, přídatné výztuže apod.): 1077 t

Překvapení:

Zásadním zjištěním byla reakce souvrství kosovských břidlic na probíhající ražby. Kvůli snižování hladiny spodní vody začalo docházet k většímu sedání nadloží včetně traťových tunelů linky C. Tomu zabránilo použití tlakových injektáží a speciálních injektážních směsí na bázi organicko-minerálních pryskyřic. Ukázalo se to jako správné technické řešení, protože po provedení injektáží se sedání zastavilo.



Trilobiti a hlavonožci v metru:

Na dvou lokalitách (OL1 a VO-OL) probíhal také paleontologický výzkum vědců z Národního muzea. V místech budoucí stanice Olbrachtova se nachází svrchněordovické sedimenty, ve kterých se podařilo nalézt zkameněliny zástupců trilobitů, mlže, graptolity a hlavonožce.



Skóre efektivnosti: omezení kontaktu cestujících a podmínky přepravy 😊 😐 😞

OPATŘENÍ	REALIZACE (v %)	SKÓRE EFEKTIVNOSTI OPATŘENÍ Z POHLEDU:	
		NÁVRATU CESTUJÍCÍCH	VYNALOŽENÝCH PROSTŘEDKŮ
distribuce roušek a respirátorů pro provozní zaměstnance oddělení prostoru kabiny od cestujících povinnost cestujících mít zakrytý nos a ústa	> 90 %	3,8 až 4,6 	3,6 až 4,4
nastupování do vozidel mimo přední dveře ukončení prodeje jízdenek u řidiče obsazenost sedadel cestujícími ob jedno navigační nálepky k rozestupům na podlaze označení jednosměrného toku cestujících	65 % až 80 %	2,5 	2,5
ukončení prodeje jízdenek na místě omezení / zákaz konzumování jídla a nápojů kontrola tělesné teploty zaměstnanců nabídka roušek / respirátorů v automatech	20 % až 50 %	2,5 	2,5
zákaz telefonování cestujících ve vozidlech	10 %	2,6 	2,9
zjišťování zdravotního stavu cestujících	0 %	1,6 	2,3

První skupina opatření byla zavedena takřka ve všech městech, jde o povinnost provozních zaměstnanců i cestujících mít zakrytý nos a ústa rouškou či respirátorem a oddělení prostoru kabiny řidiče nebo strojvedoucího od prostoru pro cestující. Opatření velmi efektivní, cestujícími přijata pozitivně a ekonomický pohled na tuto skupinu opatření je rovněž velmi pozitivní.

cestujících mít zakrytý nos a ústa, zároveň by byli zaměstnanci vybaveni ochrannými prostředky. Naprostá většina měst by zachovala oddělení prostoru kabiny pro řidiče od prostoru pro cestující, navigační nálepky ve vozech i ve stanicích nabádající k bezpečným rozestupům mezi cestujícími, a zároveň by snížila maximální kapacitu ve vozech tím, že by bylo možné využít sedadla ob jedno.

Panuje i shoda na opatřeních, která by zavedena nebyla – jde o ukončení prodeje jízdenek ve stanicích či zastávkách nebo dotazování se na zdravotní stav cestujících včetně měření jejich tělesné teploty.

V příštím díle se zaměříme na komunikaci dopravců s cestujícími v době pandemie.

Druhá skupina opatření je orientována více na cestující, jejím cílem je rovnoměrné rozložení cestujících kvůli omezení kontaktu a zajištění dostatečných rozestupů, případně usměrnění toku cestujících v dopravních prostorách, aby nevznikala místa s větší koncentrací osob. Zbývající skupiny koncentrují méně populární opatření a často jde o pravidla do jisté míry kontroverzní, například zákaz telefonování ve vozidlech. Z výzkumu Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP vyplynulo, že žádné město nepřistoupilo ke zjišťování zdravotního stavu cestujících.

Pokud jde o posouzení každého opatření, ať už z hlediska jeho účinnosti v absolutním, nebo nákladově efektivním přístupu, není divu, že opatření skupiny 1, tedy povinné nošení roušek pro cestující, distribuce roušek pro personál a oddělení prostoru řidičů a cestujících, získala nejvyšší hodnocení.

V případě nové či pokračující pandemie by opatření zůstala víceméně neměnná. Všechna města by v MHD zachovala povinnost

Vliv pandemie na budoucí chování v oblasti: omezení kontaktu cestujících a podmínky přepravy

OPATŘENÍ	BUDE ZAVEDENO:	
	V PŘÍPADĚ PANDEMIE	BEZ OHLEDU NA PANDEMII
povinnost cestujících mít zakrytý nos a ústa	100 %	39 %
distribuce roušek / respirátorů zaměstnancům	97 %	37 %
oddělení prostoru kabiny od cestujících	85 %	68 %
nastupování do vozidel mimo přední dveře	60 %	8 %
ukončení prodeje jízdenek u řidiče	64 %	36 %
obsazenost sedadel cestujícími ob jedno	76 %	7 %
označení jednosměrného toku cestujících	70 %	32 %
navigační nálepky k rozestupům na podlaze	74 %	36 %
ukončení prodeje jízdenek na místě	17 %	11 %
nabídka respirátorů / roušek v automatech	41 %	9 %
zákaz telefonování cestujících ve vozidlech	33 %	22 %
omezení / zákaz konzumování jídla a nápojů	83 %	56 %
zjišťování zdravotního stavu cestujících	13 %	0 %
kontrola tělesné teploty zaměstnanců	≈ 30 %	6 %

Kapitoly seriálu MHD po covidu:

- A) ČIŠTĚNÍ A DEZINFEKCE
- B) OMEZENÍ KONTAKTU MEZI CESTUJÍCÍMI A PODMÍNKY PŘEPRAVY**
- C) STYK S CESTUJÍCÍMI A KOMUNIKOVÁNÍ PRAVIDEL
- D) DOPRAVNÍ NABÍDKA A ŘÍZENÍ POPTÁVKY CESTUJÍCÍCH
- E) JÍZDNÉ A INOVACE

MHD PO COVIDU

DNEŠNÍ, DRUHÉ OHLÉDNU TÍ ZA DVĚMA LETY ŽIVOTA S PANDEMIÍ SE BUDE VĚNOVAT OMEZENÍ KONTAKTU MEZI CESTUJÍCÍMI A OPERATIVNĚ NASTAVOVANÝMI PODMÍNKAMI PŘEPRAVY.



Vypuknutí pandemie odstartovalo rozkvět všemožných, až kreativních opatření, která měla za cíl omezit kontakty a interakci cestujících během jejich každodenního využívání MHD právě proto, aby se MHD stala jednou z mála jistot v době pandemické nejistoty.

B) OMEZENÍ KONTAKTU MEZI CESTUJÍCÍMI A PODMÍNKY PŘEPRAVY

Společným jmenovatelem všech opatření v této kategorii je ohleduplný přístup, kdy jsou si zaměstnavatelé vědomi zranitelnosti provozního personálu v tzv. první linii. Jde tedy o ochranu jejich zdraví a minimalizaci rizika nákazy onemocněním covid-19 od případných neukázněných cestujících.



Text a foto: Miroslav Grossmann



REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI, DOPLNĚNÍ ODDĚLOVACÍCH TVAROVEK A ZAVEDENÍ PREFERENCE NA SSZ TÁBORSKÁ – NA PANKRÁCI PROBĚHLO NA JAŘE MINULÉHO ROKU

BEZ PREFERENCE ZŮSTÁVÁ UŽ JEN 26 SEMAFORŮ

PLYNULEJŠÍ PROVOZ TRAMVAJÍ NA NÁBŘEŽÍ EDVARDA BENEŠE DÍKY PŘESUNU TRATI A VYBUDOVÁNÍ ODDĚLOVACÍ TVAROVKY A TAKÉ NĚKOLIK DALŠÍCH SIGNALIZACÍ, KTERÉ NOVĚ PREFERUJÍ TRAMVAJE. VČETNĚ TĚ NA KŘIŽOVATCE VRŠOVICKÁ – BĚLOCERKEVSKÁ U ZASTÁVKY SLAVIA. JAK VIDNO, I V ROCE 2021 POKRAČOVAL ROZVOJ PREFERENCE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V PRAZE. SOUČASNĚ VŠAK DOŠLO S NÁRŮSTEM INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY K ODKRYTÍ BOLAVÝCH MÍST. ZEJMÉNA SE JEDNALO O ZENKLOVU ULICI, KDE PROVOZ ZKOMPLIKOVALA UZÁVÍRKA PROSECKÉ.

Cestovní rychlost tramvajové dopravy loni oproti téměř rekordnímu roku 2020 mírně poklesla. Dosáhla 19,45 km/h, což je o 0,06 km/h méně než o rok dříve. Jedná se i tak o čtvrtý nejlepší výsledek od roku 2000.

Preference městské hromadné dopravy patří k neefektivnějším nástrojům, které vedou ke zvyšování nejen její cestovní rychlosti, ale také plynulosti. Výsledkem je celkově pravidelnější a přesnější provoz MHD a současně nižší provozní náklady. Ty jsou dosahovány jednak díky zkrácení oběžné doby vozidel (na stejné výkony potřebujeme jejich menší množství) a jednak energetickými úsporami, protože vozidlo, které nezastaví, se následně nemusí rozjíždět.

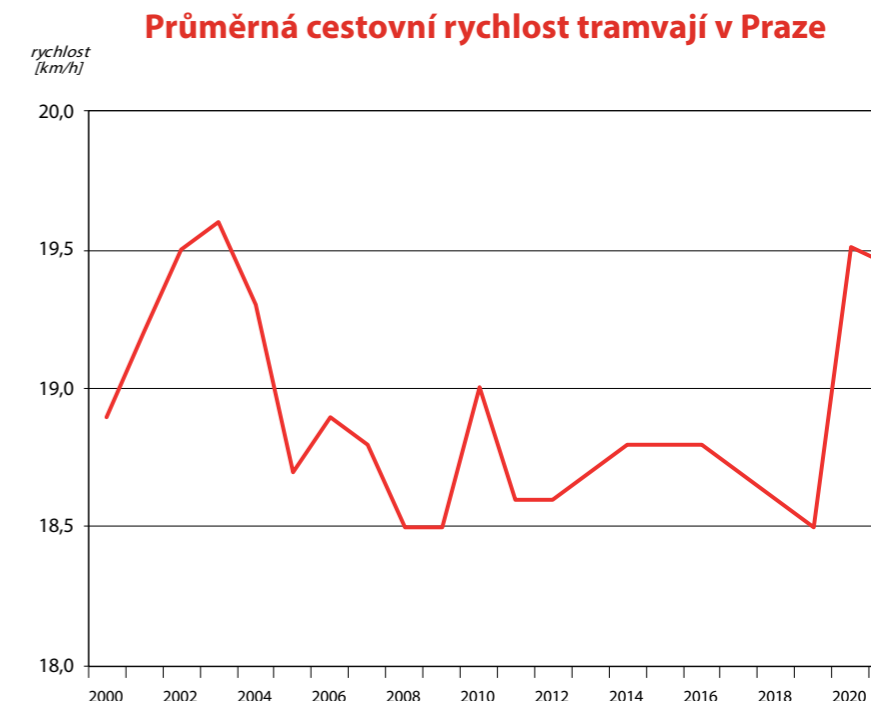
Odhady z provozu jsou takové, že například preferencí na světelných signalizačních zařízeních (SSZ) dochází k úspoře kolem 10 % času z jízdní doby na lince.

I proto je právě problematice preference věnována ze strany Dopravního podniku pozornost při přípravě změn na SSZ. Jsou jimi zejména jejich obnovy a úpravy. DPP je místem, kde se dokumentace pro SSZ neprojektuje (až na výjimky) ani neschvaluje. V rámci projednání však dochází k připomínkování dokumentace. Výsledné projednané řešení schvaluje silniční správní úřad MHMP, k čemuž potřebuje stanovisko Policie ČR.

Nejviditelnější počín v oblasti preference MHD na SSZ v roce 2021 souvisel s výstavbou **železniční stanice Praha-Zahradní Město**. Dva semafony u nového nádraží byly vybudovány nové (SSZ 0.710 Průběžná – Na Padesátém, 0.716 Průběžná – rampa Jižní spojky) a jeden obnoven (0.618 Švehlova – rampa Jižní spojky). Všechny signalizace byly uvedeny do provozu v dynamickém řízení s preferencí tramvajů, jak by mělo být samozřejmostí.

Dalším důležitým místem, kde se provoz tramvajů zlepšil, bylo **SSZ 0.326 Vršovická – Bělocerkevská**. K jeho obnově došlo v roce 2016, ale vleklé projednávání dynamického řízení bylo dokončeno v minulém roce. Na velmi zatížené křižovatce jsou preferovány tramvaje i autobusy, které jezdí vzájemně v kolizi, avšak je patrné, že i ve složitých podmínkách se podařilo dosáhnout zejména snížení těch největších zdržení.

V oblasti semaforů byla velkou kategorií roku 2021 obnova již obnovených semaforů. Tedy přesněji těch, které preferenci uměly



VÝZNAMNÝM POČÍNEM JE ODDĚLENÍ TRATI OD VOZOVKY NA NÁBŘEŽÍ EDVARDA BENEŠE. BYLO KVŮLI TOMU NUTNÉ POSUNOUT KOLEJE

už dříve. K výměně nejstarších SSZ s preferencí už několik let dochází, ale loni jich bylo hned 14. Příznivou zprávou je, že až na úplné výjimky se dařilo kvalitu preference tramvajů zachovat, nebo dokonce vylepšit. Příkladem je **SSZ Argentinská – Plynární**, kde aktuálně projíždí zřetelná většina tramvajů bez zdržení.

Jsou tu však i dluhy. Zatím se nepodařilo dostatečně zlepšit ve spodní Radlické ulici, kterou projíždějí dlouhodobě odkloněné linky 7 a 21. Dosud nebyla zprovozněna preference tramvajů na **SSZ Radlická – Za**

Ženskými domy, která byla loni obnovena a pro tramvaje zatím jen mírně vylepšena. Aktuálně je dále v přípravě úprava **SSZ Plzeňská – Radlická** (obnovena 2020), která přinese zlepšení zejména pro linky 7 a 21.

Zrušená preference je na SSZ 0.620 Švehlova – Topolová. V souvislosti s výstavbou smyčky Zahradní Město, která se napojila právě přes předmetnou křižovatku, se nepodařilo včas dokončit a projednat dokumentaci úpravy SSZ. Aktuálně je příprava preference v závěrečné fázi.

V tramvajové síti v Praze zbývá nyní 26 semaforů bez preference. Přibližně na 15–20 z nich preferenci dává smysl zavést. Kromě zmíněných například v Karmelitské ulici nebo v oblasti Karlova náměstí.

Ke zrychlení provozu tramvají došlo na **nábřeží Edvarda Beneše**, kde se v rámci rekonstrukce trati posunuly koleje tak, aby vzniknul plnohodnotný jízdní pruh do centra, který tak bylo možné oddělit tvarovkou. Zácpy na nábřeží na konci roku opatrně naznačily, že by mohl dobře fungovat.

Stovky metrů bumlíků byly osazeny také v rámci rekonstrukce trati v Tábořské ulici.

Nedobrá situace však zůstává od rekonstrukce v roce 2018 v **Zenklově ulici ve směru z centra**. Zřízení mysové zastávky U Kříže a převedení aut na koleje v mnoha úsecích působí v odpoledních špičkách větší či menší problémy v podstatě od počátku. Loni s opravami v nedaleké Prosecké ulici se situace razantně zhoršila. Přijatá opatření v okolní síti problém částečně zmírnila, ovšem úspěšné řešení se zřejmě neobejde bez stavebních úprav. Stejně tak se tramvaje trápí s nestabilním provozem na Smetanově nábřeží a v Karmelitské ulici. Na vyloučení tranzitní dopravy zde nenastala politická shoda.

Novinkou ve zrychlení provozu je umožnění vyšší rychlosti tramvají v některých místech.

Na pozemních komunikacích je tramvajům umožněno zatím zkušebně jezdit rychlostí 60 km/h na Podolském nábřeží a v Kolbenově (kde jde však o úsek s vložkou omezenou rychlostí 30 km/h kvůli stavu mostu). Na některých částech sítě mimo pozemní komunikaci můžou starší typy tramvají jezdit rychlostí do 65 km/h.

V roce 2022 lze očekávat doplnění preference na další světelné signalizace, kde dosud funguje po obnově pevné řízení. Změna v jednotlivých případech závisí na dodání dopravního řešení pro dynamické řízení ze strany projektanta a projednání zejména se státní správou. ■



ZAVEDENÍ PREFERENCE TRAMVAJÍ I AUTOBUSŮ SE PO LETECH DOČKAL SEMAFOR U SLAVIE SIGNALIZACE NAVÍC FUNGUJE V DYNAMICKÉ KOORDINACI SE DVĚMA SOUSEDNÍMI SIGNALIZACEMI, COŽ ŠETŘÍ ČAS A ZASTAVOVÁNÍ NEJEN MHD, ALE I AUTŮM

SSZ v tramvajové síti – srovnání let 2020 a 2021

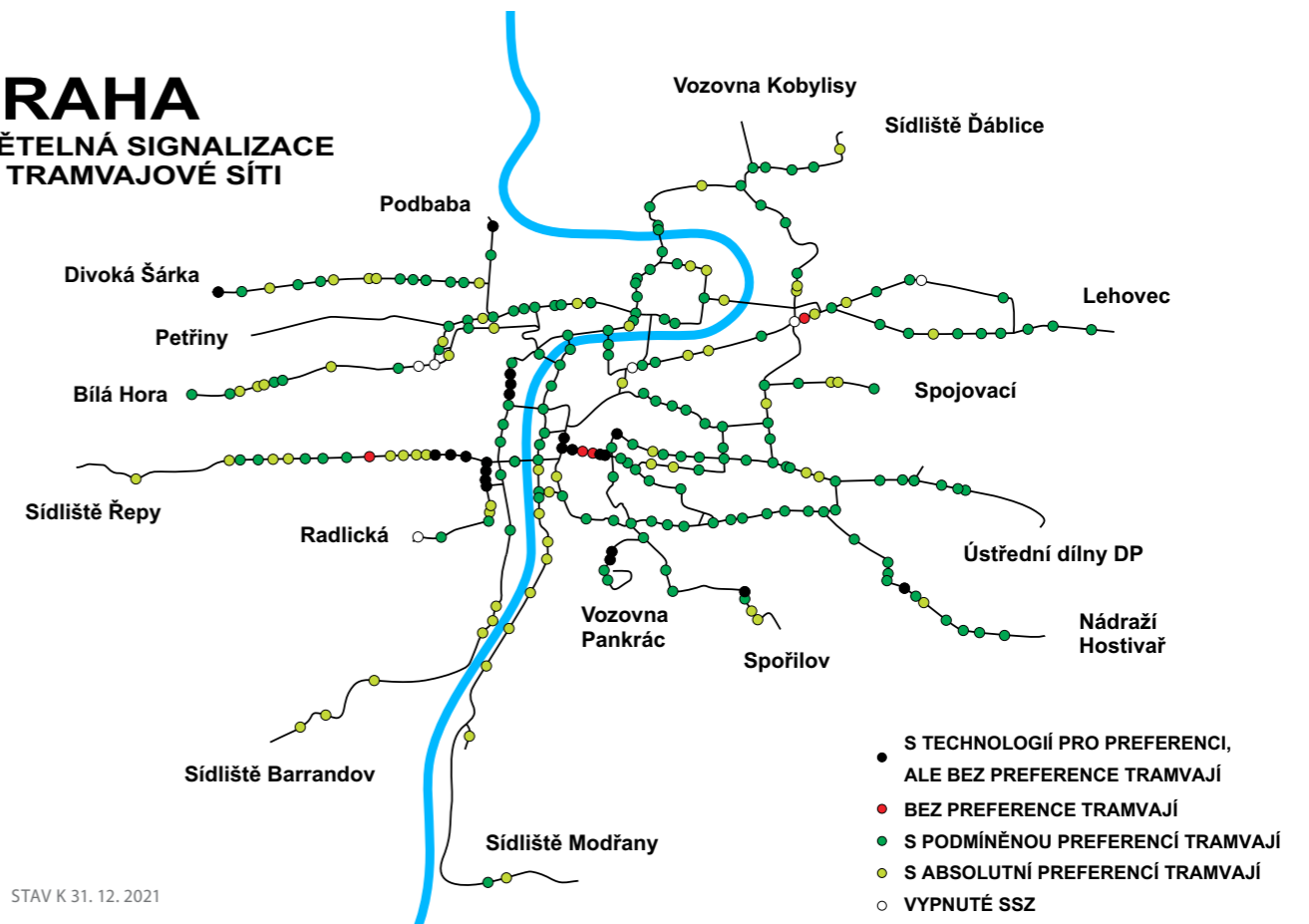
	31. 12. 2020	31. 12. 2021
Celkem SSZ	247	249 (+2)
SSZ s preferencí	219	223 (+4)
Z toho s absolutní preferencí	66	66
Podíl SSZ s preferencí	88,7 %	89,6 %

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2021

Trati	Směr	Uprava	Délka (m)	Datum
Tábořská	z centra		441,2	06/2021
Tábořská	do centra		23,1	06/2021
Bělehradská	do centra	za zastávkou I. P. Pavlova	-23,0	10/2021
nábřeží Edvarda Beneše	do centra	před zastávkou Čechův most	224,0	11/2021
Křesomyslova	z centra	za zastávkou Divadlo Na Fidlovačce	-21,5	12/2021
CELKEM přírůstek za rok 2021			644 m	
CELKOVÁ DÉLKA TVAROVEK			14 111 m	

PRAHA SVĚTLNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



STAV K 31. 12. 2021

Změny v preferenci tramvají na světelných signalizačních zařízeních (SSZ) v roce 2021

- výstavba SSZ s podmíněnou preferencí: **0.710 Průběžná – Na Padesátém, 0.716 Průběžná – rampa Jižní spojky**
- zavedení dynamického řízení a podmíněné preference: **0.326 Vršovická – Bělocerkevská (Eden)**
- obnova SSZ a zavedení podmíněné preference: **0.618 Švehlova – rampa Jižní spojky, 2.307 Vinohradská – U Vodárny, 4.407 Na Pankráci – Tábořská**
- zrušení preference: **0.620 Švehlova – Topolová (dočasně), 5.761 Radlická – přechod Karla Engliše** (preferenci zrušena už před rokem 2021, zaznamenáno až s pravidelným provozem v Radlické ulici)
- obnova SSZ a zachování/vylepšení* preference: **1.003 Revoluční – Rásovka, 1.071 Čechův most – Dvořákovo nábřeží*, 1.156 Klárov – Letenská*, 1.501 Újezd – Vítězná*, 2.022a Svobodova – Vyšehradská, 3.319 Vinohradská – nám. Jiřího z Lobkovic, 3.373 Koněvova – Na Vápence*, 4.414 Na Pankráci – Děkánská vinice, 5.503 Štefánikova – Kartouzská, 7.137 Argentinská – Plynární*, 9.210 Sokolovská – Na Rozcestí***
- obnova SSZ a zachování řízení bez preference: **1.078 Legerova – Vinohradská, 1.107 Karmelitská – přechody, 2.041 Karlovo náměstí – Ječná, 4.429a Tábořská – Lounských, 4.429b Tábořská – Petra Rezka, 5.548 Radlická – Za Ženskými domovy**
- obnova SSZ a zhoršení preference: **2.020 Rašínovo nábřeží – Libušina, 3.322 Želivského – Olšanská (dočasně)**
- obnova SSZ a změna z absolutní na podmíněnou preferenci: **4.061 Sekaninova – Křesomyslova, přechod**
- úprava SSZ a vylepšení preference: **0.346 Černokostelecká – Úvalská, 6.807 Bělohorská – smyčka Vypich**
- vylepšení podmíněné preference doplněním vzdáleného rádia: **2.333 Francouzská – Blanická**
- optimalizace pro tramvaje na SSZ bez preference: **6.162 Evropská – smyčka Divoká Šárka**
- formální rozdělení SSZ 8.251 na dvě samostatná SSZ: **8.251b Zenklova – Elsnicovo náměstí sever**
- dlouhodobě vypnuté SSZ s preferencí – vyřazení ze statistiky: **9.292 Kolbenova – Pod Pekárnami**

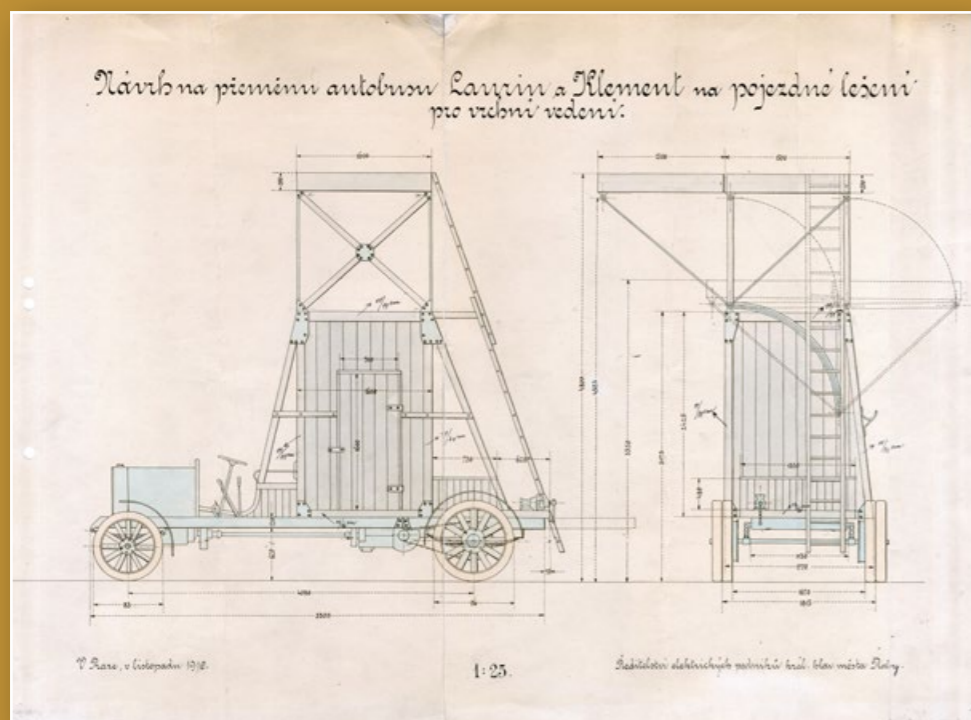
1897 125. VÝROČÍ ZŘÍZENÍ
2022 MĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO
PODNIKU V PRAZE

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

Text: Pavel Fojtík
Obrazové podklady: Archiv DPP
a František Prošek

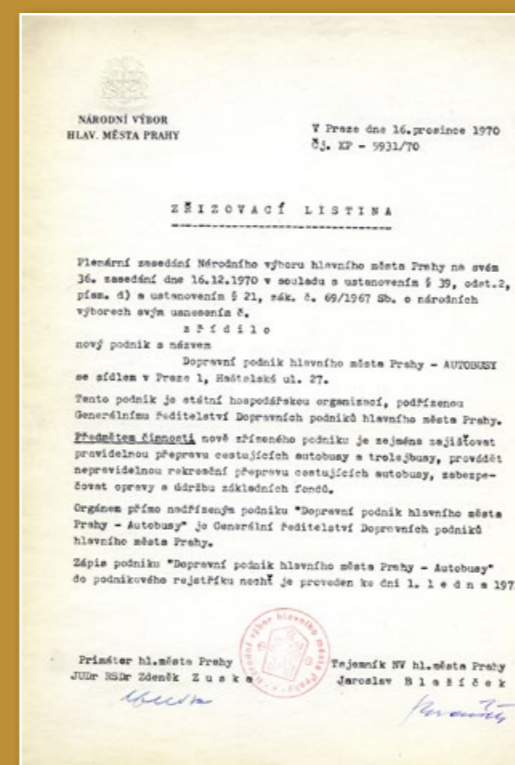
PÁTRÁNÍ PO LETOPOČTECH

Neznámý fotograf zachytil v závěru 19. století Václavské náměstí, kde se k Můstku blíží vůz viňohradské linky koňky. Obrázek (jde podle všeho o tisk) je nalepený na kartonku o rozměru 16,5 x 10,7 cm. Na rubu někdo perem poznamenal pro jistotu *Böhmen – Prag – Wencelsplatz*. V pravém horním rohu někdo poznamenal letopočet 1896. Dnes víme, že letopočet je chybný. Při pečlivém zkoumání pod lupou je vidět, že osová vzdálenost kolejí koňské tramvaje má v horní části náměstí jinou vzdálenost než v dolní části. Zatímco úsek Můstek – Jindřišská je po rekonstrukci uskutečněná v létě 1894, v úseku od Jindřišské k Národnímu muzeu jsou koleje ještě v původní poloze před rekonstrukcí náměstí. Tam se koleje překládaly od srpna do září 1895, takže na snímku je zachycen stav mezi zářím 1894 a srpnem 1895.



PŘEMĚNA AUTOBUSU

Počátky motorových montovnic či montážních vozů vrchního vedení nám dnes, mimo jiné, připomíná výkres nadepsaný *Návrh na přeměnu autobusu Laurin a Klement na pojízdné ležení pro vrchní vedení*. Šlo opravdu o jeden z prvních pražských autobusů, pro něž se po neúspěšném využití v Nerudově ulici před koncem roku 1909 hledalo nové využití. Rekonstruovaný vůz si ponechal původní policejní značku N 166. V této podobě vydržel až do roku 1922, kdy získal novou skříň, a v roce 1924 byl přestavěn na nákladní automobil. Dobový výkres z roku 1910 má rozměr 45,7 x 33,7 cm.



PRAŽSKÉ AUTOBUSY S PEČETÍ

Tento dokument je zakládacím listinou někdejšího Dopravního podniku hlavního města Prahy – Autobusy, vzniklého v rámci zásadní reorganizace od 1. ledna 1971. Dokument podepsaný primátorem Zdeňkem Zuskou a tajemníkem Národního výboru hlavního města Prahy Jaroslavem Blažičkem je kromě úředního razítka opatřen nahoře tzv. suchou pečetí (reliéfní ražbou) velkého městského znaku. Velikost zhruba odpovídá normalizovanému formátu papíru A4.



VYHOTOVENÍ ZNAČKY PRO SAMOCHOD

Úsměv dnes zřejmě vyvolává potvrzení o přidělení značky N 772 pro automobil Praga Grand, který Elektrické podniky zakoupily na sklonku zimy roku 1919. Pojem *samochoď* pro automobil je opravdu nezvyklý. Majitel (řidič) musel toto potvrzení neustále mít během jízdy u sebe. Zajímavostí je razítko Policejního ředitelství v Praze, na němž je vyobrazen tzv. sdružený či legionářský znak tvořený jednotlivými štíty zemských znaků Čech, Slovenska, Moravy a Slezska. Dokument byl vystaven 8. března 1919, ale teprve 19. května schválila vláda nařízení č. 300/1919 Sb. z. a. n., kterým byl stanoven provizorní státní znak mladé republiky. Originální dokument má rozměr 21,13 x 17,24 cm.



ZA RUDÝM KOUTKEM

Starší zaměstnanci Dopravního podniku si patrně pamatují v areálu Rustonky tuto budovu. V roce 1982, kdy byla fotografie o rozměru 13 x 18 cm pořízena, v ní byl podle popisu tzv. rudý koutek, zasedací místnost. Původní účel tohoto objektu byl ale zcela jiný. Již v roce 1913 zde vznikl záchod s 20 kójemi a předsíňkami. V roce 1924 byla pro zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců k jižní straně záchodů přistavěna nová budova se

sprchami a šatnami. Charakteristickým prvkem tohoto přístavku se stala větrací věž nad místností s kotlem. Patrně na přelomu čtyřicátých a padesátých let 20. století byla budova upravena na dílnu a později tu byla zřízena již zmíněná zasedací místnost. Budova byla zbořena v říjnu 2007.

Text: Robert Mara
 Obrazové podklady: Archiv DPP,
 VÚKV, sbírka Pavla Flajšhansse
 a autora



9796

TVAROVÉ ŘEŠENÍ A VNITŘNÍ USPOŘÁDÁNÍ SKRÍNĚ BUDOUCÍ PRAŽSKÉ TRAMVAJE KONCEPCE PCC BYLO OVĚŘOVÁNO NA DŘEVĚNÉ MAKETĚ VE SKUTEČNÉ VELIKOSTI. NA SNÍMKU JE ZACHYCENA V PRŮBĚHU VÝROBY V ROZMEZÍ LET 1949 A 1950

VZNIK PRVNÍ TUZEMSKÉ TRAMVAJE KONCEPCE PCC

V MINULÉM ČÍSLE JSME SI PŘIBLÍŽILI RANOU HISTORIÍ A NĚKTERÁ VÝCHODISKA PŘEVZETÍ AMERICKÉ KONCEPCE PCC DO VÝVOJE NOVÉ TRAMVAJE PRO PRAHU. DNES SE PODÍVÁME PODROBNĚJI NA NĚKTERÉ ZAJÍMAVOSTI Z JEJÍHO VÝVOJE.

V průběhu druhé světové války byly zcela zastaveny jakékoliv investice do obnovy vozového parku tramvají a jeho údržba a opravy omezeny jen na minimální rozsah. Provoz ve válečných letech byl přitom mimořádně intenzivní a vozy byly trvale přetěžovány. Tato kombinace měla devastující účinky na celkový stav tramvajových vozidel a po skončení války bylo nutné začít urychleně řešit nápravu.

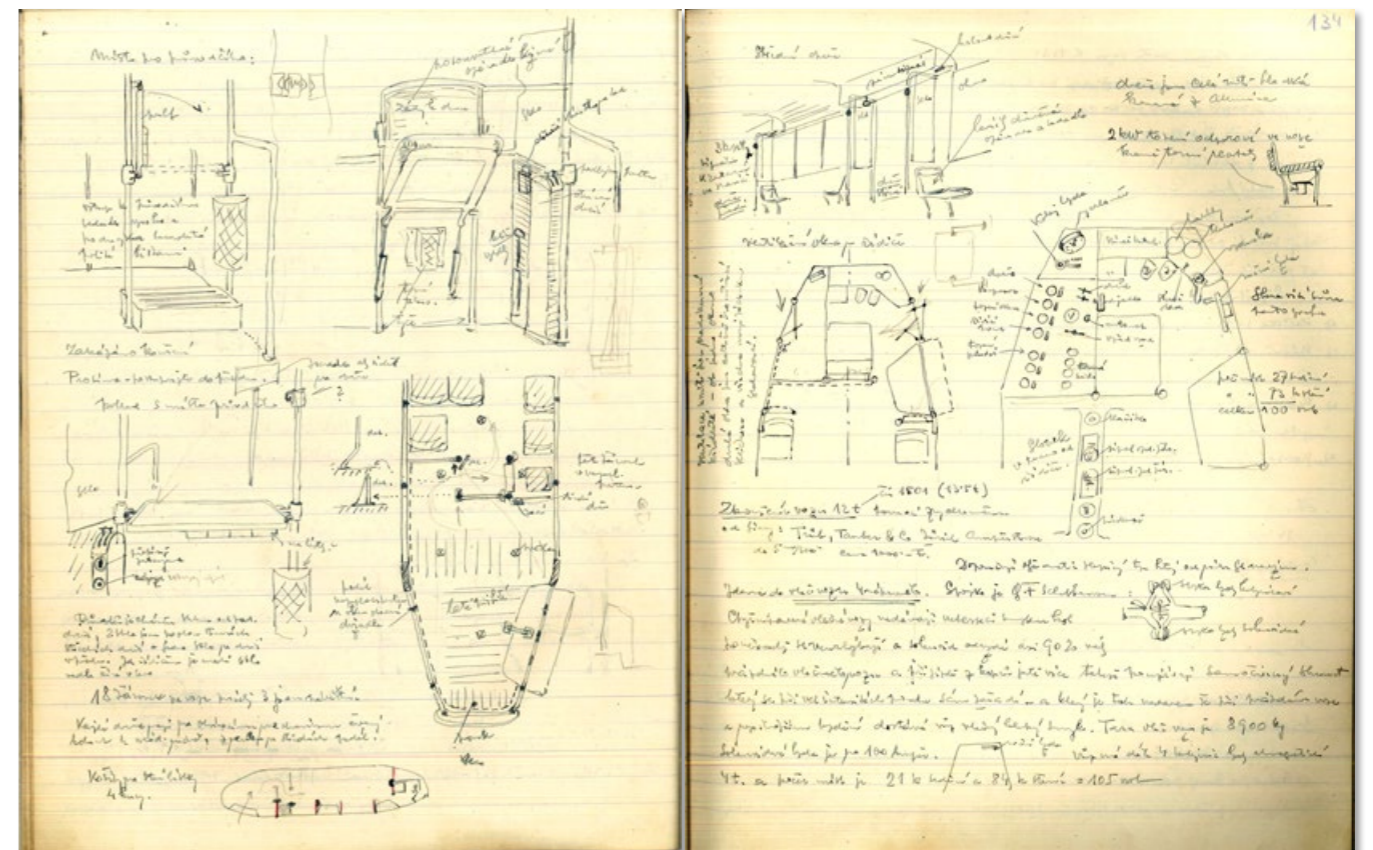


Trolejbus Tatra T400 byl prvním významným počinem poválečné modernizace pražské městské hromadné dopravy, který v mnohem pomohl i vývoji tramvaje T I. Jeho vlastnosti byly v mnohých ohledech výjimečné, a stal se tak pro Prahu symbolem budování výkonného trolejbusového systému, který pomáhal odlehčovat přetíženou tramvajovou dopravu. Ikonické tvarové řešení trolejbusu bylo v rámci MHD prvotinou výtvarníka Františka Kardause, který návazně vtiskl ladné tvary i tramvaji T I. Od výrobce přitom dostal jen jednoduchý typový náčrtek a prosté zadání: „moc se s tím nepářej, stejně se to bude předělávat“ – na celý vývoj a výrobu prvních trolejbusů byl v roce 1947 čas sotva několik měsíců. Na snímku první kus (budoucí č. 329) nasazený na zvláštní lince S při Všesokolském sletu 1948. V pozadí nové autobusy Praga NDO, které byly tehdy rovněž vítanou novinkou. Technicky však měly být pouze mezičlánkem na cestě k vývoji moderního městského autobusu (podobně jako tramvaje „mevra“). Ten ale dorazil až v roce 1965.

Bezprostředně byla zahájena akutní poválečná obnova, která spočívala v návratu k plnohodnotnému údržovacímu řádu stávajících vozidel a doplnění parku novými vozidly již existujících konstrukcí, kde byl předpoklad rychlých dodávek. Teprve dalším krokem měl být vývoj koncepčně zcela nových vozidel, s nimiž by bylo možné začít naplňovat poválečný modernizační program.

Rychlé doplnění vozového parku bylo v Praze možné uskutečnit navázáním na dříve zadané, ale pro válečné události nesplněné dodávky 30 jednosměrných motorových vozů a 30 vlečných vozů se středním vstupem. Zároveň s nimi bylo nutné řešit i nákup nových trolejbusů (Tatra T400) a autobusů (Praga NDO). Společným termínem pro splnění těchto prvních poválečných projektů byl Všesokolský slet v roce 1948.

Již při realizaci „odložené“ dodávky 30 jednosměrných motorových vozů (č. 3069–3098 DP Praha známé pod přezdívkou „mevra“) byly navrženy některé inovační prvky. Zejména šlo o nově vyvinutý hydraulický poloautomatický kontrolér Autotram s hydraulickou parkovací brzdou, který mohl zcela odstranit namáhavou práci řidičů. Dále bezpečné nezávisle napájené kolejnicové brzdy a s nimi související palubní síť malého napětí s vlastním



ZAHRANIČNÍ STUDIJNÍ CESTY A ODBORNÁ LITERATURA BYLY V PRVNÍCH POVÁLEČNÝCH LETECH VELMI CENNÝMI ZDROJI INFORMACÍ PRO TECHNICKÉ ZADÁNÍ I NÁSLEDNÝ VÝVOJ NOVÉ TRAMVAJE. UKÁZKY Z DENÍKU ING. KARLA NOVÁKA Z OBDOBÍ JEHO STUDIJNÍ CESTY DO ŠVÉDSKA V ROCE 1947



rotačním měničem a akumulátorovou baterií. Vozová skříň měla odstraněnu sníženou přední plošinu a doplněny třetí dveře.

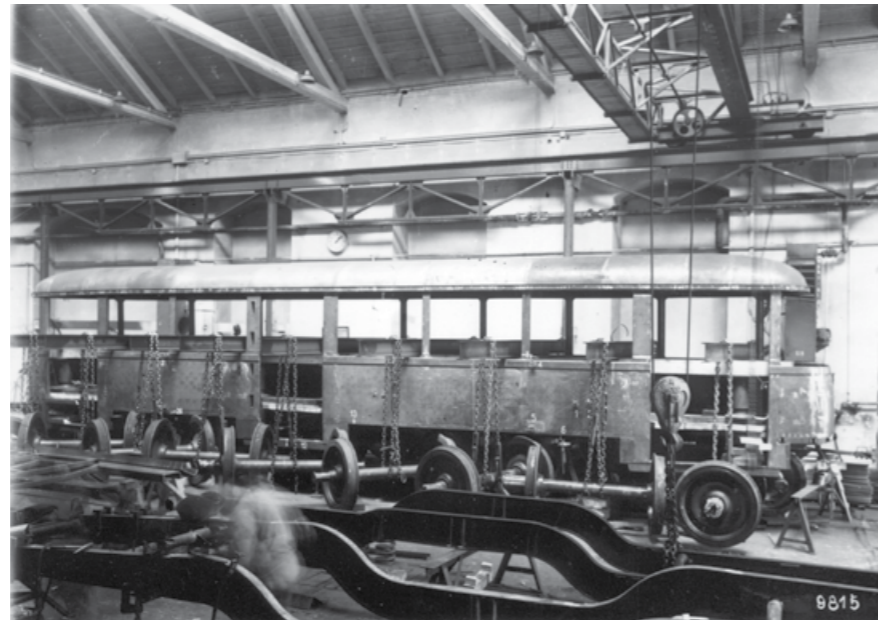
S výjimkou kontroléru Autotram, pro nějž nebyla zajištěna výroba, se tyto změny podařilo realizovat a vozy byly zařazeny do provozu v květnu 1948.

Pro dlouhodobější horizont obnovy vozového parku byly zvažovány různé varianty čtyřnápravových tramvají zpočátku ještě bez vyhraněného zahraničního vzoru. Pro konečné rozhodování byly postupně provedeny obsáhlé rešerše vývoje moderních tramvají v zahraničí a na jejich základě poté postupně vznikalo technické zadání pro vývojové práce. Zastřešující osobou těchto aktivit v Dopravním podniku hl. m. Prahy byl Ing. Karel Novák (nezaměňovat s jeho jmenovcem v ČKD), přednosta ústředních dílen v Rustonce a po skončení války vedoucí nově ustaveného oddělení výzkumu a vývoje v Dopravním podniku.

Vstupní podmínky se vyvíjely i na straně výrobců. Ti se museli v poválečných letech vypořádat se značnými nároky na výrobní kapacity ve velmi širokém spektru výrobních programů, omezované zejména nedostatkem materiálů a pracovních sil. Velké změny přinášel i proces znárodnění, který postupně vedl k rozsáhlým organizačním změnám v uspořádání podniků a jejich výrobních programech.

V roce 1946 došlo k obnovení styku ČKD s firmou Westinghouse a začalo vyjednávání o možných formách budoucí spolupráce. V návaznosti na očekávané nové projekty motorových vozů, lokomotiv, tramvají i trolejbusů byl v roce 1946 vedoucí konstrukce dráhového oddělení ČKD Ing. Arnošt Borovanský vyslán na studijní cestu do USA. Jeho úkolem byla návštěva předem vybraných podniků a organizací a získání aktuálních poznatků o dosaženém pokroku v oblasti dráhové techniky v období druhé světové války. Ve stejné době směřovali do USA i další země ke studiu novinek ve svých oborech i další tuzemští odborníci.

V období okupace byl zcela zlikvidován technický vývoj a postupně zastaveny i jakékoliv investice do rozvoje a modernizace výroby. Výrobní podniky byly jen bezohledně drancovány pro válečné potřeby. Poválečné zahraniční studijní cesty i hospodářská pomoc byly proto velmi důležitými nástroji, jak tento dluh rychleji zacelit. Ing. Borovanský v rámci



STATICKÁ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA HRUBÉ STAVBY SKŘÍNE PRVNÍ TRAMVAJE T1 – BUDOUCÍ Č. 5001 – V HALÁCH SMÍCHOVSKÉHO ZÁVODU TATRA V ROCE 1951. V POPŘEDÍ RÁMY PRO SOUBĚŽNÉ VYRÁBĚNÍ TROLEJBUSY T400



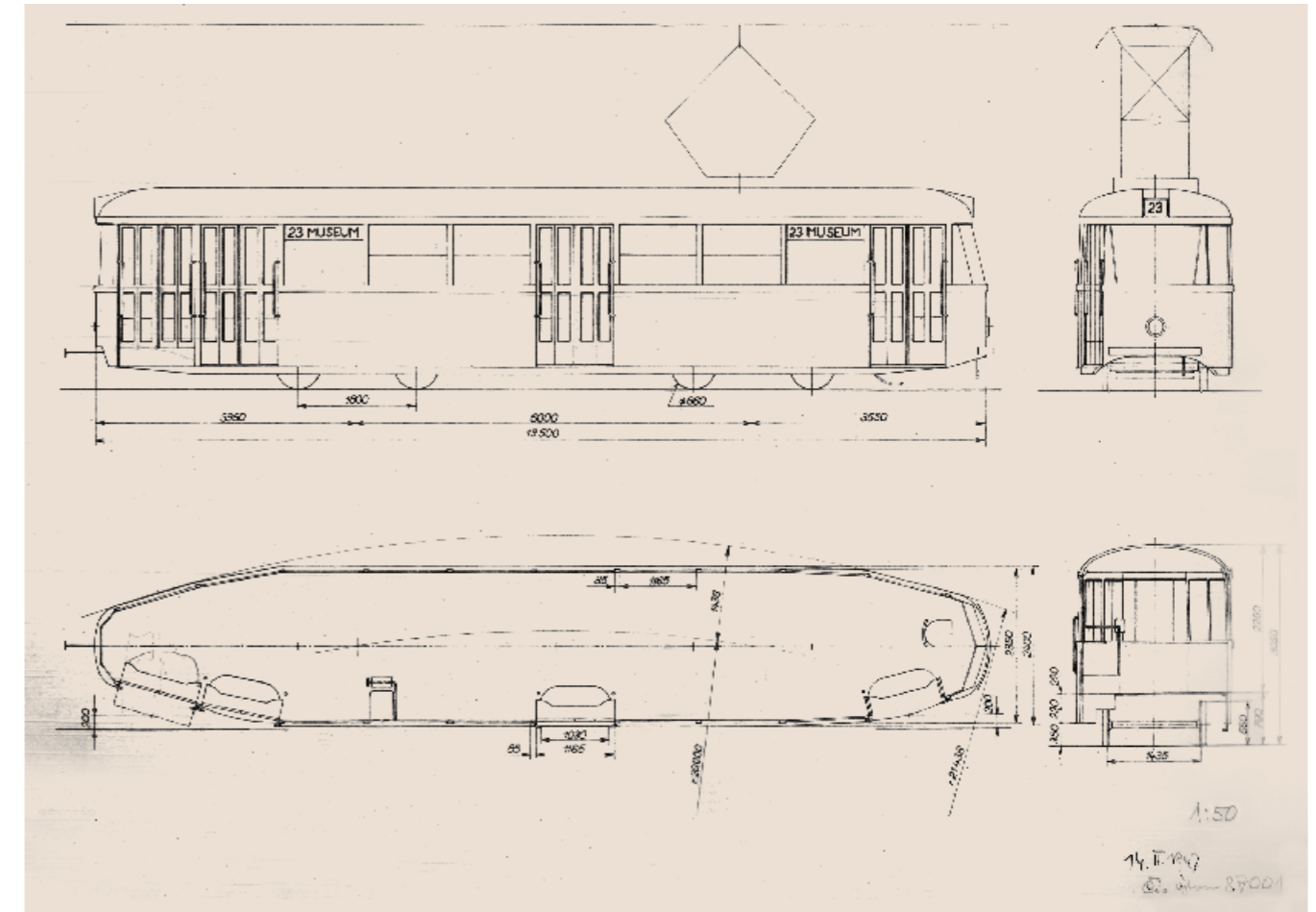
POSLEDNÍ DODANÝ VŮZ TYPU „MEVRO“ Č. 3098 BYL SVĚDKEM MNOHA ZKOUŠEK NOVÝCH KOMPONENTŮ PRO VÝVOJ ČTYŘNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE PCC. NA SNÍMKU JE ZACHYČEN VE SMYČCE NOVÉ PRODLOUŽENÉ TRATĚ DO NOVÉHO HLOUBĚTINA V ROCE 1949 PŘI ZKOUŠKÁCH SBĚRAČE TROLEJBUSOVÉHO TYPU, SYSTÉMU OHIO BRASS, KTERÝ BYL POZDĚJI POUŽIT PRO TRAMVAJE T1

své cesty přivezl i aktuální poznatky o nových tramvajích PCC a právě jeho cesta pomohla ukotvit tato vozidla jako vzor pro tuzemské vývojové práce.

Inspirace a vzor v americké koncepci PCC byl definitivně stabilizován počátkem roku 1947, na poradách zástupců pražského Dopravního podniku s výrobcí. Tehdy bylo také definitivně rozhodnuto veškeré vývojové práce centralizovat do pražských podniků Tatra a ČKD. Do ČKD, resp. částečně ústřední projekční kanceláře pro elektrickou trakci ÚP30, byl zadán vývoj, konstrukce a výroba elektrické výzbroje. Do Tatra, resp. ústřední projekční kanceláře EVIKA, poté vývoj,

konstrukce a výroba mechanické části vozu. O realizaci podvozků v té době ještě nebylo rozhodnuto, později byla přidělena podniku Tatra. Objednávka dvou prototypů tramvají „dle amerického vzoru PCC“ byla Dopravním podnikem zadána v dubnu 1947.

S ohledem na náročnost vývojového úkolu bylo zřejmé, že se práce neobejdou bez zahraničních technických podkladů. Předválečná smlouva o technické spolupráci ČKD s firmou Westinghouse již po válce nebyla obnovena, ČKD však mohlo vycházet z podrobných materiálů získaných v období předválečné spolupráce s touto firmou a z podkladů získaných při poválečných studijních cestách.



TYPOVÝ LIST BUDOUCÍ NOVÉ TRAMVAJE DLE PŘEDSTAV Z ÚNORA 1947: ZDVOJENÝ VSTUP V ZADNÍ ČÁSTI VOZIDLA VYCHÁZEL Z IDEJE MAXIMÁLNÍHO URYCHLENÍ NASTUPOVÁNÍ DO VOZIDLA A SJEDNOCENÍ ODBAVOVÁNÍ S TROLEJBUSY A AUTOBUSY, KDE BYL VSTUP A STANOVISŤE PRŮVODČÍHO U ZADNÍCH DVEŘÍ. TVAROVÉ ŘEŠENÍ JEŠTĚ PŘÍPOMÍNÁ SPÍŠE ŠVÝCARSKÉ STANDARDNÍ MOTOROVÉ VOZY, NÁVRH FRANTIŠKA KARDAUSE VZNIKL AŽ V NÁSLEDUJÍCÍCH MĚSÍCÍCH

Náročnější situace byla z hlediska dostupných podkladů i odlišné patentní situace v oblasti vývoje podvozků. Zde bylo nutné oslovit americkou společnost Transit Research Corporation spravující patentové záležitosti k některým technickým řešením užitým na vozech PCC. Po sérii jednání bylo možné v květnu 1948 uzavřít licenční smlouvu na poskytnutí technické dokumentace a podpory.

Dokumentace byla do roku 1949 kompletně dodána, během krátké doby však byla spolupráce s americkou stranou nuceně přerušena. Další vývoj proto probíhal v izolovaných podmínkách bez možnosti využití technické podpory a také bez placení licenčních poplatků.

Vlastní vývojové práce probíhaly s ohledem na velmi vyčerpávací kapacity výrobců se zpóźděním v letech 1949 až 1951. Při vývoji bylo nutné řešit celou řadu nových konstrukcí. V elektrické části to byl zejména speciální mnohostupňový odporník – tzv. zrychlovač – s omezovacím relé a řadičem, akumulá-

torová baterie s nabíjecí soustavou či nové trakční motory s mechanickou brzdou. V mechanické části to byly zejména komponenty podvozků – odpružená kola, převodovky s kardanovými hřídeli, brzdíče mechanické brzdy, pryžové tlumicí prvky, ale i zcela nově konstruovaná celokovová a aerodynamicky pojatá vozová skříň. Zvláštní pozornost vyžadovaly i některé speciální materiály, např. pro odporníky či pryžové prvky.

Pro ověření některých návrhů či rozměrových parametrů proběhla celá řada zkoušek. Tvarová řešení, rozměry a vnitřní uspořádání byly detailně ověřovány na dřevěné maketě přední části vozu, která byla v roce 1950 prezentována i veřejnosti. Pro posouzení výšky schodů a uspořádání vstupů nechal Ing. Novák zhotovit vzorky možných řešení v ústředních dílnách v Rustonce. Zde poté prostřednictvím zdejších zaměstnanců vyhodnocoval „propustnost“ jednotlivých uspořádání, kterou porovnával i s parametry již provozovaných dopravních prostředků.

Srdce elektrické výzbroje – tedy zrychlovač s příslušnými ovládacími prvky – bylo v létě 1951 vyzkoušeno v jednosměrném motorovém voze typu „mevro“ č. 3098, který posloužil jako experimentální základna i pro další dílčí novinky. Prvky elektrické výzbroje byly ve voze usazeny na podlaze a zapojení bylo možno vyzkoušet jen pro jednu motorovou skupinu budoucí tramvaje (vůz měl jen dva motory). Z této přelomové zkoušky bohužel není známa žádná dobová fotografie.

Konečná montáž prvního vozu byla dokončena počátkem listopadu, druhý následoval koncem prosince 1951. Vozy obdržely typové označení T1 (později přepisované jako T1) a evidenční čísla 5001 a 5002. Jejich první cesta z výrobního závodu vedla do pražské vozovny Motol, kde probíhaly dokončovací práce, ožívování a také první jízdy vlastní silou.

O prvních provozních krůčcích nové tramvaje pohovoříme v dalším díle našeho seriálu. Autor uvítá případná doplnění nebo poznatky k tématu (marar@dpp.cz).



Okno z dopravního světa připravil:
Zdeněk Bek

Text: Ondřej Láška



Foto: FB DPO

Nový hlas v Ostravě

Po dvaceti letech došlo v ostravské MHD ke změně hlasu, který ve vozích informuje cestující o zastávkách a dalších provozních hlášeních. Novým hlasem je zkušená moderátorka Marika Tošková. Příprava nového hlasu trvala několik měsíců. Nová zvuková databáze čítá přes 1300 souborů, z nichž je jen zastávek přes 600. Mezi nejdelší nahrávky jediné zastávky patří třeba „Vratimov, Horní Datyně, Společenský dům“. Moderátorka Marika Tošková vystřídala zkušenou rozhlasovou moderátorku Yvetu Dadamovou, která cestující doprovázela v ostravské MHD jako vůbec první takováto hlasatelka.

SDP ČR přijalo do svých řad Comett Plus

Novým členem Sdružení dopravních podniků ČR se od 1. ledna 2022 stala společnost Comett Plus. Ta zajišťuje městskou dopravu na území Tábora, Sezimova Ústí a Plané nad Lužnicí. Společnost Comett Plus byla založena už v roce 1993 a od roku 1998 převzala veškeré činnosti závodu ČSAD Tábor. Kromě městské a linkové autobusové dopravy zajišťuje Comett Plus i dopravu nákladní a provozuje cestovní kancelář. Obstarává i opravárenskou a servisní činnost a provoz čerpací stanice. Do SDP ČR tak od nového roku patří 22 dopravních podniků.



Foto: www.dpmhk.cz

Dvumilionář v Hradci Králové

V půlce prosince proběhlo v areálu královohradeckého dopravce vyhodnocení soutěže Jízda bez nehod, kdy vítězové převzali z rukou představitelů města a firmy diplom a jednorázovou finanční odměnu za dosažené kilometry bez zaviněné nehody z vlastní viny. Akce proběhla i za účasti zástupců Policie ČR. Ocenění byli: Miroslav Urbánek (2 miliony kilometrů), Roman Tomeš (1 250 000 kilometrů) a Zdeněk Pour (1 milion kilometrů). S oceněnými řidiči se veřejnost i nadále běžně setkává v autobusech, elektrobusech a trolej-busech královohradeckého dopravce.

Brno představilo nové trolejbusy Škoda

Po osmi letech se v Brně dočkali masivnější obnovy trolejbusového vozového parku. V půlce prosince tak došlo ve vozovně Komin k představení prvních třinácti trolejbusů Škoda 27Tr, dalších sedm výrobce dodá do konce letošního roku. Za dvacitku vozů zaplatí dopravní podnik celkem 239 milionů korun. Trolejbusy Škoda 27Tr jsou čtyřdveřové kloubové vozy o délce 18 metrů, z nichž každý pojme 120 osob. Jejich provoz začal v Brně 13. prosince 2021 na pátečních linkách 25, 26 a 37. Nové vozy nahradí trolejbusy typu 15Tr, 22Tr, 25Tr, ale i 14Tr a 21Tr. Část ze starších vozů čeká likvidace, o devět kusů typu 25Tr projevil zájem Dopravní podnik Ústí nad Labem.



Foto: FB DPMB



Ilustrační foto: FB DPMJ

Trolejbusy pro Jihlavu

V dubnu minulého roku podepsal Dopravní podnik města Jihlavy smlouvu na dodávku šesti nových

parciálních trolejbusů s konsorciem české firmy TRAM FOR ENVI a ukrajinské společnosti Bogdan Motors. Dle uzavřené smlouvy měly být do Jihlavy dodány trolejbusy, které budou výsledkem česko-ukrajinského vývoje, kdy z ČR měla pocházet většina komponentů elektrické části, zatímco ukrajinská strana měla dodat karoserie. Finální montáž vozidel poté měla proběhnout opět na území České republiky. V prosinci 2021 však DPMJ podepsal s vítězným sdružením dodatek smlouvy, dle kterého budou namísto karoserií ukrajinského výrobce dodány karoserie od české firmy SOR Libchavy. Požadavek na změnu výrobce karoserie vznikl na straně dodavatele v důsledku změny situace na trhu (vlivy pandemie onemocnění covid-19 na dodavatelské řetězce) a nezaviněné prodloužení zadávacího řízení veřejné zakázky, které trvalo více než rok. Podstatné pro DPMJ je, že po provedení výše popsaných změn ve smlouvě je konstrukční řešení prodávajícího technicky modernější a stejně kvalitní nebo kvalitnější než původně nabízené řešení, přitom ale nedochází ke zvýšení kupní ceny, ta je naopak mírně snížena.

Nová mobilní aplikace v Liberci

Liberecký dopravní podnik rozšiřuje své možnosti prodeje jízdenek MHD. Nově přichází s variantou nákupu pomocí mobilní aplikace s názvem „DPMJLJ“. Novou aplikaci lze stáhnout v obchodech Google Play a App Store. Důležitou informací je, že jízdenky zakoupené mobilní aplikací platí pouze v zóně Liberec (neplatí na lince č. 11 mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou).

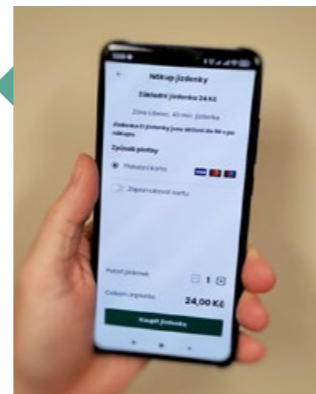


Foto: www.dpmij.cz



O POZAPOMENUTÉ ŠESTSETDVACÍTCE

V SAMÉM ZÁVĚRU ROKU 2021 SE AUTOBUSOVÁ SBÍRKA MUZEA MHD ROZROSTLA O DALŠÍ VOZIDLO. JE JÍM DNES UŽ POMĚRNĚ ZAPOMENUTÝ TYP AUTOBUSU IKARUS 620. PROTO SI POJĎME PŘIPOMENOUT KAPITOLU JEHO POMĚRNĚ KRÁTKÉ, ALE NEZANEDBATELNÉ HISTORIE V PRAŽSKÉ MHD.

Maďarské autobusy Ikarus jsou velice dobře známé prakticky po celém světě. V době jejich největší slávy byla roční produkce až 12 tisíc autobusů ročně. Tyto autobusy se pak vyvážely do 50 zemí světa na 5 kontinentech. To však hovoříme o 70. a 80. letech, kdy se nejen v Praze proháněly obecně známé kloubové Ikarusy 280, zvané „čabajky“. Ale my se nyní přesuneme o něco hlouběji do historie.

Praha a její první Ikarus 620

První autobusy značky Ikarus se v pražské MHD objevily už na přelomu let 1963 a 1964. Byl to právě typ 620, který měl kompenzovat nedostatečné dodávky nových tuzemských autobusů Škoda 706 RTO. Městské dvou-dveřové Ikarusy 620 se začaly vyrábět v roce 1959, ale do Československa se první z nich dostal až v listopadu 1963. Bylo to v rámci vývojového úkolu Výzkumného ústavu

dopravního, který měl tento typ autobusu urychleně vyzkoušet a zhodnotit.

Zkoušky bohužel nedopadly vůbec dobře – nedostatky autobusu vysoce převažovaly nad jeho klady. Asi největší výhrada se týkala extrémní hlučnosti vozu, která vysoce převyšovala povolené normy. Například hluk v kabině řidiče dosahoval až 112 dB, což je v dnešních měřítkách asi jako hluk sbíječky nebo hluk na rockovém koncertu. Další připomínky měli řidiči k nevhodnému odstupňování převodovky, které pro provoz v kopcovitém terénu nebylo vůbec vhodné, bylo totiž poplatné rovinovému charakteru země původu autobusu. Pochvaly se nedočkal ani samotné ovládání vozu.

I přes toto velmi nelichotivé hodnocení se dodávky městských Ikarusů 620 a jejich linkových verzí s označením 630 záhy rozeběhly na plno. Už počátkem roku 1964 měla garáž



IKARUS 620 EV. Č. 4529 NA STRAHOVĚ. KROMĚ AUTOBUSŮ ŠKODA 706 RTO, KAROSA ŠM 11 A IKARUS 620, ZACHYCENÝCH NA SNÍMKU, BYLY V DRUHÉ POLOVINĚ 60. LET V PROVOZU STÁLE I AUTOBUSY ŠKODA 706 RO
FOTO: ARCHIV DPP – J. KOVÁŘ

Dejvice ve stavu 40 zcela nových „šestset-dvacítek“ označených evidenčními čísly 4500–4539.

Klady a zápory – pestré jak koření

Z důvodů již popsaných nebyly u provozního personálu tyto Ikarusy moc oblíbené. Praxe bohužel ukázala, že tyto vozy nepatřily ani mezi nejspolehlivější. Vyzdvihnout se u nich ovšem daly údajně velice dobré brzdy, synchronizovaná převodovka a přepážka přes celou šířku vozu, která zcela oddělovala poměrně bohatě dimenzovaný prostor pro řidiče od prostoru cestujících.

Cestující určitě ocenili sníženou zadní plošinu pouze s jedním nástupním schodem. Tento konstrukční prvek byl v porovnání s autobusy Škoda 706 RO a RTO i záhy nastupujícími „ešenkami“ zcela výjimečný. Design Ikarusů 620 působil poměrně moderně a zcela nezvyklé bylo opravdu velké využití hliníku při opláštění karosérie. Hliníková byla celá střecha i většina plechů na bocích karosérie.

Autobus byl osazen vznětovým šestiválcem Csepel s objemem 8,3 l s výkonem 145 k (106,5 kW). Dosahoval maximální rychlosti 65 km/h, zrychlení z 0 na 50 km/h při plném zatížení za 64 s. Mechanická převodovka měla pět převodových stupňů vpřed a jeden vzad. V městském provozu se ale vzhledem k jejímu nevhodnému odstupňování poměrně



ČTYŘI DNY PŘED STĚDRÝM DNEM 2021 DOŠLO K PŘEVOZU VRAKU IKARUSU 620 Z DEPOZITÁŘE TECHNICKÉHO MUZEA V BRNĚ DO PRAHY
FOTO: ONDŘEJ LÁSKA

nízkého výkonu motoru využíval převážně druhý stupeň. Na délku byl autobus o necelý 1,5 m kratší než Škoda 706 RTO, celková obsaditelnost cestujícími byla udávána 70 osob, z toho 24 sedících.

Zatímco autobusy RTO měly v pražském provozu životnost kolem 10 let, tak většina Ikarusů 620 dodaných v jediné 40kusové sérii byla vyřazena už v letech 1965 a 1966. Poslední dva vozy byly z provozu staženy v roce 1969. Údajně žádný z vyřazených vozů nebyl zlikvidován, všechny byly prodány dalším provozovatelům. Většinou šlo o různé národní podniky či zemědělská družstva v celém

Československu. Tím se historie těchto prvních autobusů značky Ikarus v Dopravním podniku hl. m. Prahy uzavřela.

Do Československa bylo v letech 1963 až 1967 údajně dovezeno celkem 318 kusů těchto městských autobusů typu 620. Linkových jednodveřových verzí typu 630 ještě o mnoho více. Do provozu byly zařazovány skoro ve všech tehdejších dopravních podnicích a ČSAD. Zkušenosti s jejich provozem však byly všude stejné.

Poměrně vysoké počty dodaných Ikarusů 620/630 do Československa lze přisoudit



IKARUS 620 NA LINCE Č. 143. TABULKA S VELKÝM „S“ UMÍSTĚNÁ NA ČELE VOZU ZNAČÍ, ŽE JDE O VOZIDLO BEZ PRŮVODČÍHO, VE VOZE TEDY BYLA UMÍSTĚNÁ SAMOOBSLUŽNÁ POKLADNIČKA PRO PLATBU JÍZDNÉHO
FOTO: ARCHIV DPP

kvótám, které určovaly, kolik Ikarusů musí podnik odebrat, aby mohl dostat odpovídající počet požadovaných autobusů Škoda 706 RTO...

Kamínek do mozaiky pražských autobusů

Do dnešní doby se Ikarusů typu 620/630 dochovalo obecně velice málo, pár funkčních exemplářů je v Maďarsku, Německu a Polsku. Vrak našeho autobusu Ikarus 620 byl letos společně s velkým souborem náhradních dílů získán z Technického muzea v Brně. Počet dochovaných exemplářů městských Ikarusů 620 na území bývalého Československa lze s největší pravděpodobností spočítat na prstech jedné ruky. Žádný z nich není provozní ani kompletní.

Získáním tohoto exponátu se podařilo sbírku Muzea MHD doplnit o sice už poměrně zapomenutého, avšak velice zajímavého představitele historie pražských autobusů. Jednak představuje první typ autobusu, který byl pro pražskou městskou dopravu pořízen ve vícekusové sérii v zahraničí, a současně také zaceluje dvaadvacetiletou mezeru mezi muzejním „er-óčkem“ z roku 1951 a „jelčem“ vyrobeným roku 1973 a stává se důležitým kamínkem v mozaice zobrazující pražské autobusy druhé poloviny 20. století.



ZATÍM ASI JEDINÝ ZNÁMÝ SNÍMEK INTERIÉRU PRAŽSKÉHO IKARUSU 620
FOTO: ARCHIV DPP

Zároveň tím naplňujeme snahu zkompletovat poválečnou vývojovou linii všech základních typů pražských autobusů. Po renovaci bude Ikarus třetím nejstarším

autobusem muzejní sbírky a pravděpodobně jediným pojíždícím autobusem svého typu v ČR.

Nové motivy i pro ty nejmenší

FAN SHOP

Ve spolupráci s Locomotif jsme pro vás přichystali nová trika, plakáty a dokonce i kojenecké body!

NOVINKY



Plakát ČKD Tatra T3

Formát: 50 × 70 cm
Matný křídový papír
170 g/m²

**Běžové triko
s grafikou
historické
tramvaje
Ringhoffer**



**Běžové triko
s grafikou
tramvaje ČKD
Tatra T1**

**Tmavě modré triko
s grafikou
petřínské
lanovky**

– i v dětských velikostech



**Černé triko s grafikou
soupravy metra 81-71**

– i v dětských velikostech



**Dětské body
s grafikou soupravy
metra 81-71**



Pohlednice s motivy:

- klasické historické tramvaje z vagonky Ringhoffer
- první pražské moderní tramvaje Tatra T1
- legendární pražské tramvaje ČKD Tatra T3



V prodeji na fanshopu DPP. 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, Anděl, Hradčanská a Nádraží Veleslavín.



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**