



TRAMVAJOVOU TEPNOU ZNOVU NA JIH  
DPP ZAHAJUJE STAVBU METRA D  
**VOZOVNA ŽIŽKOV V NEJLEPŠÍCH LETECH**







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 nejdůležitější momenty její historie, tentokrát z období osmdesátých let.

## STŘÍPKY Z HISTORIE 4

Zahájením teoretické výuky v Moravské ulici byl definitivně vyřešen kapacitní problém učiliště. Pro odborný výcvik žáků byly postupně zřizovány další učňovské provozovny U Pernikářky, v Košířích a Na Třebešíně. V průběhu osmdesátých let se také několikrát změnilo postavení a zařazení školy v rámci DP. V roce 1987 se učiliště stalo největším pražským zařízením pro přípravu žáků k výkonu dělnických povolání ze 43 tehdejších učilišť.

### 1980

SOU byl přidělen objekt U Pernikářky.



Objekt u Pernikářky



Objekt Moravská

### 1985

Reorganizace závodu DP – VVZ, tentokrát změněn název na DP hl. m. Prahy – **Výchovné a vzdělávací zařízení a Střední odborné učiliště k-ú.o.** – náplní byla výuka, výchova a vzdělávání žáků a učňů pro potřeby výrobně hospodářské jednotky VHJ. Vedle dvou maturitních oborů se vyučovaly učební auto a elektro obory a taky obory stavebních profesí. **SOU získalo budovu Na Třebešíně.**



Objekt Na Třebešíně

Vozovna Košíře

### 1987

SOU navštěvovalo 2482 žáků, z toho 610 studovalo obory s maturitou. Tím se učiliště stalo **největším pražským zařízením** pro přípravu žáků k výkonu dělnických povolání ze 43 tehdejších učilišť. Střední školu pro pracující navštěvovalo 333 studentů.



### 1989

Změny vyvolané zákonem o státním podniku se projevily v pojmenování DP: Dopravní podnik hlavního města Prahy, státní podnik, kombinát. Ten se členil na 8 kombinátních podniků, které vznikly z dosavadních koncernových podniků. Nadále existoval kombinátní podnik Dopravní podnik hl. m. Prahy – **Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení.**

Další změna názvu na Dopravní podnik hl. m. Prahy – **Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení k-ú.o.**

*Chcete-li k tomuto tématu přispět informacemi či fotografiemi, zašlete nám prosím svůj příspěvek na: [koprivovaolga@sps-dopravni.cz](mailto:koprivovaolga@sps-dopravni.cz).*



## OBSAH 4 / 2022

### 70 LET SPŠD

2 STŘÍPKY Z HISTORIE – 4.

### AKTUÁLNĚ

4 – 7

### AKCE

8 – 9 TRAMVAJOVOU TEPNOU ZNOVU NA JIH

### TÉMA

10 – 11 MHD PO COVIDU – 4. DÍL

### JUBILEUM

12 – 17 V NEJLEPŠÍCH LETECH

### FOTOGRAFIE MĚSÍCE

18 – 19 DPP ZAHAJUJE STAVBU METRA D

### VÝROČÍ

20 – 23 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE  
60 LET TRAMVAJÍ T3 – 4. DÍL:  
JAK DOSTAT TECHNOLOGIE PCC DO KAŽDÉHO MĚSTA

### PO STOPÁCH

24 – 26 STAVBA TRAMVAJOVÉ TRATĚ MODŘANY – LIBUŠ ZAČÍNÁ

### LISTÁRNA

27 CHARKOV. BEZ KOMENTÁŘE...

### KALEIDOSKOP

28 – 29 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

### LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

30 – 31 DOPRAVÁCKÉ FANSHOPY KOLEM NÁS

### VZPOMÍNKA

32 ZA PANKRÁČKÝM ZLEPŠOVATELEM, IVANEM LEVOROU

33 KULTURA / KVÍZ

34 ZÁBAVA

Foto na obálce: Petr Hejna  
Vendula Tmejová a Štěpán Šmehlík z vozovny Žižkov

### 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](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

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

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

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.  
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349  
Uzávěrka tohoto čísla: 25. 3. 2022  
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolisťovat na: [www.dpp.cz/dp-kontakt](http://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](http://dpp.cz/osobni-udaje)





## Volby členů dozorcí rady DPP

V tomto roce se uskuteční volby členů dozorcí rady DPP volených zaměstnanci. Zaměstnanci mohou uplatnit své právo volit členy dozorcí rady prostřednictvím volitelů. Právo volit volitele mají zaměstnanci, kteří jsou v den hlasování v pracovním poměru u DPP.

Ve volbách se volí celkem 46 volitelů v 11 volebních obvodech. Hlasování bude probíhat ve volebních místnostech a následně mimo volební místnosti. Volič označí nejméně jednoho kandidáta na volitele a nejvýše tolik kandidátů na volitele, kolik volitelů se v příslušném volebním obvodu volí.

Hlasování ve volebních místnostech se bude konat v 6 po sobě následujících pracovních dnech. Volič může hlasovat ve volebních místnostech v kterýkoliv den hlasování a v kterémkoliv místě, kde v tento den hlasování probíhá.

Po skončení hlasování ve volebních místnostech se bude konat hlasování mimo volební místnosti v termínech 12. 5. – 18. 5. 2022. Hlasování mimo volební místnosti se organizuje za každý volební obvod zvlášť. Příslušný volební obvod určí místa a časy hlasování. Při hlasování mimo volební místnosti může volič volit již pouze ve volebním obvodu příslušného útvaru, pod který je zařazen.

Výsledky voleb volitelů jsou platné, zúčastnili se jich nejméně jedna třetina všech zaměstnanců v pracovním poměru u DPP v příslušném volebním obvodu. Pokud se hlasování nezúčastní alespoň jedna třetina všech zaměstnanců v pracovním poměru u DPP ve volebním obvodu nebo není zvolen dostatečný počet volitelů, uskuteční se další kolo voleb volitelů v obvodu, kde nebyla alespoň jedna z těchto podmínek splněna.

Hlasování ve volebních místnostech	
Místo	Datum a čas
Centrální dispečink, Na Bojišti 1452/5, Praha 2 zasedací místnost 517, 5. patro	29. 4. 2022 od 6.00 hod. do 16.00 hod.
Depo Kačerov, Sliačská 1150/1, Praha 4 zasedací místnost v budově A, 5. patro, číslo místnosti 513.1	2. 5. 2022 od 6.00 hod. do 16.00 hod.
Ústřední dílny DP, U Vozovny 590/6, Praha 10 zasedací místnost v 2. patře administrativní budovy C (vchod C3, C4)	3. 5. 2022 od 6.00 hod. do 16.00 hod.
Depo Hostivař, Sazečská 1, Praha 10 zasedací místnost v 1. patře budovy A DH	4. 5. 2022 od 6.00 hod. do 16.00 hod.
Stanice metra Muzeum, vestibul MU-A/C zasedací místnost (salonek)	5. 5. 2022 od 6.00 hod. do 16.00 hod.
Sídlo DP, Sokolovská 42/217, Praha 9 malá zasedací místnost konferenčního centra ve vnitrobloku	6. 5. 2022 od 6.00 hod. do 16.00 hod.

## OCENĚNÍ CZECH MADE PRO DPP



DPP získal na základě hodnocení kvality služby ocenění Czech Made. Tuto prestižní značku uděluje Česká společnost pro jakost prostřednictvím ověření kvality služby ve třech krocích – sebehodnotící zpráva společnosti včetně ekonomických ukazatelů, dále hodnocení kvality služby zákazníkem a v neposlední řadě hodnocení kvality služby místním šetřením. To proběhlo ve dnech 23. – 24. 2. 2022 ve vybraných provozech metra, tramvají a autobusů. V rámci tohoto šetření byly identifikované silné stránky DPP, jako např. dostupnost přepravy tzv. „všude a neustále“, dlouholeté firemní know-how, řízení provozu, vysoká profesionalita zaměstnanců, technické vybavení, silná orientace na kvalitu a propracovaný systém managementu kvality. Během hodnocení nebyly shledány žádné problematické oblasti, ač zazněly i podněty pro další zlepšování. Celkové hodnocení je 87,78 %. DPP může značku Czech Made používat ve spojení „provozování veřejné pravidelné hromadné přepravy osob metrem, tramvajemi, trolejbusy, autobusy a lanovou dráhou“ v následujících dvou letech. Značka Czech Made patří mezi přední značky kvality ČR s dlouholetou tradicí a je zaštiťována Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR. (pev)



Číslo volebního obvodu	Příslušné útvary	Počet volitelů
1	900000, 500000, 200000 (bez útvarů 220000, 230000, 250000 a 260000)	2
2	100000 (bez útvarů 110000, 120000 a 130000)	1
3	110000	6
4	120000	7
5	130000	10
6	220000	3
7	230000	4
8	250000 a 260000	2
9	400000	3
10	600000	1
11	800000	7

## Krejčárek v rekonstrukci

Koncem března byla zahájena letošní největší investiční akce ve stávající pražské tramvajové síti. Trať Ohrada – Palmovka včetně estakády na Krejčárku projde rekonstrukcí trvající až do konce května 2023. Z estakády bude v rámci rekonstrukce odstraněno celé tramvajové těleso, čímž dojde i ke kontrole, opravě a přizolování mostní konstrukce. Důležitou etapu budou představovat přeložky optických a dalších inženýrských sítí, které jsou nyní vedeny pod evakuačními chodníky. DPP kromě prací na estakádě opraví také dolní část tramvajové tratě směrem ke křižovatce Palmovka a horní část po křižovatce Ohrada. (red)

## Trať Divoká Šárka – Dědinská se přiblížila výstavbě

Celkem 2,3 kilometru dlouhou tramvajovou trať v úseku Divoká Šárka – Dědinská postaví za téměř 840 milionů korun společnost Subterra. Trať bude postavena za 16 měsíců. Trať začne za současnou smyčkou Divoká Šárka a po Evropské bude pokračovat ke křižovatce s Vlastinou ulicí, kde odbočí vlevo. Po křižovatku Vlastiny a ulice U Silnice bude tramvajová trať vedena ve společném koridoru s automobilovou dopravou. Od křižovatky s ulicí U Silnice až po křižovatku s Drnovskou dostane Vlastina ulice díky stavbě tratě novou urbanistickou podobu. Ve středu ulice bude stromořadí, od něj k oběma okrajům zatravněná tramvajová trať, jízdní pruhy pro auta a místa pro podélné parkování. Na konci Vlastiny ulice nová trať odbočí doprava do Drnovské ulice, podél které bude po levé straně vedena do smyčky Dědinská, kde bude ukončena. Smyčka Dědinská se bude nacházet ve směru z centra vlevo od Drnovské ulice, u křižovatky se stejnojmennou ulicí, resp. nedaleko od současných autobusových zastávek Dlouhá Míle. Na tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská bude pět párů zastávek. Ve směru z centra to budou Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. (red)



## PRVNÍ I POSLEDNÍ ZÁROVEŇ

Řeč je o jediném kloubovém autobusu Irisbus Citelis, který pražský DP provozoval až do letošního dubna. Autobus přesného typového označení Citelis 2320.005 a ev. č. 6599 se nám „do spárů“ dostal poněkud netypicky. Koncem července 2007 jej DPP převzal do pronájmu od výrobce společně s dvanáctimetrovým bráchou (Citelis 2300.007, ev. č. 3599). Důvodem bylo alespoň částečně provozně kompenzovat některé standardní i kloubové autobusy City Bus, odstavené z důvodu řešení hromadné vady. V té době jsme již 10 krátkých Citelisů vlastnili, avšak pronajaté vozy se od nich odlišovaly. Oba totiž byly dodány v tehdy aktuálním provedení EURO IV, tedy včetně premiéry v podobě nutného doplňování AdBlue, nezávisle zavěšenou přední nápravou a s řadou dalších inovací. Například jim můžeme přičíst první v podobě návratu koženkových potahů sedaček do autobusů. Byly to právě tyto dva vozy, které na přání DPP Irisbus dodal s dnes již neodmyslitelnou červenou koženkou na sedadlech namísto látkového čalounění. Není bez zajímavosti, že začátkem provozu přímo v nich na toto téma probíhala anketa mezi cestujícími. Zkušebně měly také zvětšené posuvné větráčky v oknech, atraktivněji zbarvený interiér včetně podlahy, odlišnou stropní ventilaci nebo dnes již samozřejmé denní LED osvětlení. Až do podzimu 2009 „kopaly“ oba pronajaté Citelisy za hostivařskou garáž s registračními značkami Pardubického kraje. V říjnu se vedení DPP rozhodlo oba vozy odkoupit do majetku. To také znamenalo jejich přeregistraci na pražské značky, přecíslování krátkého vozu 3599 na 3512 (z důvodu kolize s novými vozy SOR NB12) a převod na Řepy. Jak už to bývá ve flotilách s velkým množstvím vozidel totožného provedení, je provoz atypických solitérů poněkud problematický. To byl případ především kloubového Citelisu č. 6599. Autobus nás nejednou pozlobil víc, než by bylo zdravé. Pro jeho výjimečnost a atraktivitu mezi fanoušky MHD však nemohl chybět na žádném DOD. Pro úplnou statistiku je nutné dodat, že v listopadu 2020 byly oba Citelisy převedeny z Řep zpět do Hostivaře v rámci sjednocení údržby. Krátký vůz 3512 nadobro zastavila závada na motoru v únoru minulého roku. Také čas vozu 6599 se naplnil. Z důvodu stáří i celkového opotřebení jej nadále není možné provozovat. V srpnu 2020 jsme se rozloučili se City Busy a 23. dubna 2022 se loučíme i s posledním zástupcem inovované řady Citelis, prvním a zároveň posledním v kloubovém provedení v DPP. Je to definitivní tečka za provozem výrobní řady City Bus/Citelis a zároveň také derniéra starší generace autobusového odbavovacího a informačního systému „MYPOL“ (palubní počítače JKZ, zelené terčíkové vnější informační panely BUSE) v běžném provozním režimu. S obojím se tak budeme moci setkat již pouze u retro jízdy. (red)

návratu koženkových potahů sedaček do autobusů. Byly to právě tyto dva vozy, které na přání DPP Irisbus dodal s dnes již neodmyslitelnou červenou koženkou na sedadlech namísto látkového čalounění. Není bez zajímavosti, že začátkem provozu přímo v nich na toto téma probíhala anketa mezi cestujícími. Zkušebně měly také zvětšené posuvné větráčky v oknech, atraktivněji zbarvený interiér včetně podlahy, odlišnou stropní ventilaci nebo dnes již samozřejmé denní LED osvětlení.

Až do podzimu 2009 „kopaly“ oba pronajaté Citelisy za hostivařskou garáž s registračními značkami Pardubického kraje. V říjnu se vedení DPP rozhodlo oba vozy odkoupit do majetku. To také znamenalo jejich přeregistraci na pražské značky, přecíslování krátkého vozu 3599 na 3512 (z důvodu kolize s novými vozy SOR NB12) a převod na Řepy. Jak už to bývá ve flotilách s velkým množstvím vozidel totožného provedení, je provoz atypických solitérů poněkud problematický. To byl případ především kloubového Citelisu č. 6599. Autobus nás nejednou pozlobil víc, než by bylo zdravé. Pro jeho výjimečnost a atraktivitu mezi fanoušky MHD však nemohl chybět na žádném DOD. Pro úplnou statistiku je nutné dodat, že v listopadu 2020 byly oba Citelisy převedeny z Řep zpět do Hostivaře v rámci sjednocení údržby. Krátký vůz 3512 nadobro zastavila závada na motoru v únoru minulého roku. Také čas vozu 6599 se naplnil. Z důvodu stáří i celkového opotřebení jej nadále není možné provozovat.

V srpnu 2020 jsme se rozloučili se City Busy a 23. dubna 2022 se loučíme i s posledním zástupcem inovované řady Citelis, prvním a zároveň posledním v kloubovém provedení v DPP. Je to definitivní tečka za provozem výrobní řady City Bus/Citelis a zároveň také derniéra starší generace autobusového odbavovacího a informačního systému „MYPOL“ (palubní počítače JKZ, zelené terčíkové vnější informační panely BUSE) v běžném provozním režimu. S obojím se tak budeme moci setkat již pouze u retro jízdy. (red)

Text a foto: Ondřej Volf

## Soutěž na nový design stejnokrojů

DPP vyhlásil veřejnou soutěž na nový design stejnokrojů pro své zaměstnance. Soutěž je otevřena všem zájemcům, jak odborníkům z řad profesionálních návrhářů, výtvarníků a výrobců, tak třeba i studentům uměleckých škol. Úkolem prvního kola je do 7. června 2022 předložit grafický návrh nového dámského a pánského stejnokroje. Návrhy posoudí interní porota DPP, rozšířená o zástupce pražského magistrátu či autora uniform Hradní stráže. Ambicí DPP je, aby nové uniformy byly nejen pohodlné a účelné, ale i elegantní a nadčasové a důstojně reprezentovaly DPP. Důraz bude kladen na důkladné otestování všech součástí nové uniformy napříč celým podnikem a jednotlivými profesemi. Pečlivě bude prověřován především zvolený střih a použité materiály. Testování bude trvat minimálně tři roční období (léto, zima, jaro/podzim) a počítá se i s aktivním zapojením zástupců zaměstnanců. Podrobnosti o soutěži naleznete na [www.tenderarena.cz](http://www.tenderarena.cz). (dap)



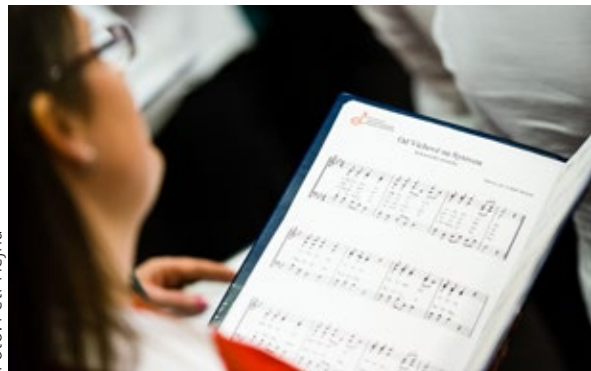


Foto: Petr Hejma

## KONCERT PĚVECKÉHO SBORU

Doba koronaviru se snad již nachýlila ke svému konci, nicméně přišly jiné starosti a problémy. Členové Pěveckého sboru DPP se dva roky nemohli scházet k pravidelnému nácvičku písní a skladeb. Činnost sboru byla tak pozastavena. Nyní se snad sborový part obrací další stranou a pokračujícím notovým zápisem, zpěváci tak již pilně zkouší dvakrát týdně na koncert „pro radost“. Ten bude spojený s desetiletým výročím sboru. Toto jubileum nemohlo být prozatím oslaveno. Čas se posouvá dál a vystoupení se blíží, ač existence sboru čítá již 12 let. A kdy bude koncert? V pondělí 30. května 2022 se s námi můžete potěšit z muziky, ať už z lidových písní, ale také z děl klasických autorů. Zazní Petr Eben, Bohuslav Martinů, aranže Zdeňka Kaňáka, Oldřicha Hilmery, ale také našeho sbormistra Lukáše Janírka. Místo koncertu je vzhledem k okolnostem stále v jednání, proto doporučujeme sledovat aktuální informace na stránkách sboru [www.sbordpp.cz](http://www.sbordpp.cz). (lj)

## Výměna kolejového křížení u Anděla

Na konci března začala postupná výměna kolejového křížení v tramvajové křižovatce Anděl. Práce potrvají až do 29. dubna 2022 a jsou rozděleny do čtyř etap. V každé etapě DPP mění jinou část kolejové křižovatky, což dočasně obousměrně přerušuje provoz v dotčených úsecích. Během jednotlivých etap DPP zároveň přebírá kolejničky, díky čemuž dochází k eliminaci hluku při průjezdu tramvají a současně lokálně opravuje i jejich narušený povrch. Veškeré stavební a údržbové práce budou ukončeny v pátek 29. dubna a od večerního výjezdu bude obnoven původní provoz tramvají. Vzhledem k etapizaci prací v tramvajové křižovatce Anděl doporučujeme sledovat webové stránky [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz). Podrobnější informace je možné se dozvědět také v informačních střediscích DPP nebo na telefonické infolince DPP. (zb)

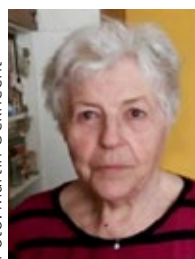


Foto: Martin Ocknecht

## Čestné občanství pro Dagmar Hazdrovou

Rozhlasová hlasatelka a hlas pražské hromadné dopravy Dagmar Hazdrová obdrží čestné občanství hlavního města za své mimořádné činy v srpnu 1968. V rámci okupace vojsky Varšavské smlouvy v srpnu 1968 seděla za mikrofonem nepřetržitě téměř 52 hodin. V Rudém právu byla následně s dalšími účastníky vysílání označena za příslušnici podvratného komanda Zelené barety s centrálou v Mnichově. Po kádrových prověrkách musela z rozhlasu na jaře roku 1970 odejít a bylo jí zamezeno pracovat v jakémkoliv rozhlasu, a to následujících dvacet let. Po revoluci se vrátila do Československé rozhlasu, kde působila především na stanici Vltava. (red)

## DPP vyhlíží až 140 kloubových hybridních autobusů

Dopravní podnik vypsál veřejnou zakázku na nákup až 140 nových hybridních kloubových autobusů s předpokládanou celkovou hodnotou 2,017 mld. korun. Vozidla by měla být schopna obsloužit kteroukoliv linku, na které dnes jezdí kloubové autobusy. Autobus tedy musí mít dostatečný výkon spalovacího motoru a také kapacitu úložiště trakční elektrické energie, aby byl schopen dodržet jízdní doby i při plném zatížení včetně jízdy do táhlých stoupání. Bude se jednat o vozidlo na standardní palivo, ale také na alternativní tekutá paliva, jako je např. hydrogenovaný rostlinný olej, tzv. HVO. Součástí veřejné zakázky je kromě samotných vozidel také možnost dodání až 140 přenosných nabíječek pro dobíjení ve standardu CCS-2, který je v Evropě nejběžnějším a nejrozšířenějším pro DC dobíjení, dále až 140 náhradních úložišť trakční energie, až 35 sad hardware a software pro diagnostiku vozidel, až šest sad servisního vybavení pro údržbu klimatizace či až šest testovacích sad odbavovacího a informačního systému. S vítězem tendru DPP uzavře rámcovou dohodu na pět let. (red)

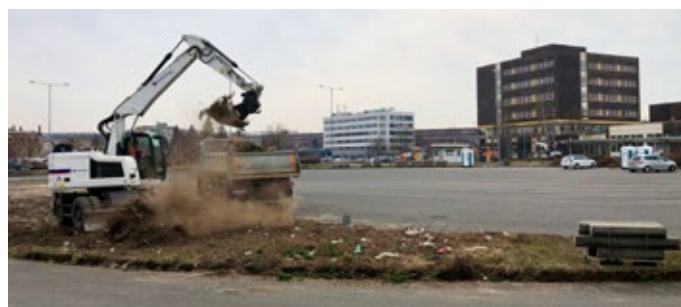


Foto: Daniel Šabík

## SMYČKA U DEPA HOSTIVAŘ VE VÝSTAVBĚ

V půlce března začala v pražské Hostivaři vznikat první letošní novostavba na tramvajové síti. Dopravní podnik zahájil výstavbu tramvajové smyčky Depo Hostivař u stejnojmenné stanice metra. Smyčka vzniká na místě stávajícího obratiště autobusů. Kvůli stavebním pracím jsou autobusové zastávky pro oba směry od 14. března dočasně přesunuty do Černokostelecké ulice. Stavba smyčky Depo Hostivař přichází jako první z několika koordinovaných plánovaných aktivit, po jejichž dokončení vznikne u stanice metra kompaktní uzel veřejné dopravy s kapacitním parkovištěm P+R a železniční stanicí. Stavba smyčky potrvá přibližně šest měsíců a měla by být zprovozněna koncem letošního srpna. Zhotovitelem stavby je společnost EUROVIA CS, náklady na výstavbu smyčky činí téměř 194 milionů korun. (red)

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Letošní šesté zasedání představenstva DPP se uskutečnilo 8. března, kdy schválilo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2021, účetní závěrku a zprávu o vztazích za rok 2021 a plán veřejných zakázek a poptávkových řízení na rok 2022. Projednalo také zprávu z oblasti podnětů veřejnosti za rok 2021. K letošnímu sedmému zasedání se představenstvo DPP sešlo 22. března. Témata, která mělo na programu, se týkala mj. obnovy vozového parku autobusů, připravovaných novostaveb v tramvajové síti, nákupu elektřiny na rok 2023 a činnosti Výboru pro audit za rok 2021.

Dozorčí rada DPP se k jednání sešla 30. března, kdy projednala zprávu o činnosti Výboru pro audit DPP za rok 2021, rozhodla o změně výpočtové základny pro výpočet cílové odměny členů představenstva, projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2021 a věnovala se vyhodnocení neekonomických cílů dopravního ředitele za rok 2021. Byla také seznámena s obnovou vozového parku autobusů, informacemi k metru I.D, přehledem plnění nápravných opatření ve 4. čtvrtletí 2021, plánem interního auditu na rok 2022 a situační zprávu k aktuálnímu vývoji sporů s Rencar Praha a euroAWK. Závěrem jednání se dozorčí rada věnovala několika informacím z personální oblasti. (red)



Foto: Ondřej Běsperát

## NOVÁ VÝSTAVA NA VLTAVSKÉ

Noční můra přetvořená v sen. Tak se jmenuje další výstava na kaskádách u stanice metra Vltavská od autorů Adama Hudce a Adama Novotníka. Instalace zkoumá, jakým směrem by se vydala architektura, pokud by jiné formy života, které se objevují na jejím povrchu, dostaly pozornost, jakou si zaslouží. Projekt byl vybrán odbornou komisí k realizaci z otevřené soutěže projektu Galerie Vltavská. Výstava bude na kaskádách k vidění až do 10. června 2022. (red)



Foto: Miroslav Krížek

## Auto moto veteráni mají sraz

Už 5. dubna roku 2020 se měl konat sraz zaměstnanců DPP a jejich jedno či dvoustupňových historických pokladů. Epidemie tomu zabránila, a tak je vyhlášen nový termín: sobota 21. května 2022 (plakátek najdete na předposlední straně tohoto čísla). Přátelské setkání majitelů s jejich automobily či motocykly má zahájení na dvoře střešovičského muzea mezi 9.00 a 9.45 hod. Odpoledne se pak rozjede spanilá jízda veteránů kolem „Kulatáku“. Omezení účasti na akci je dvojitý stroj vyrobený do roku 1989 a prostor nádořů. Proto neváhejte a přihlašte se nejpozději do 11. května na adrese [laskao@dpp.cz](mailto:laskao@dpp.cz) a připojte typ vozidla, rok výroby a počet členů doprovodu. (pel)



Foto: Petr Hejma

## Samoobslužné terminály i do autobusů

Na podzim 2022 by se v autobusech DPP měly objevit první samoobslužné terminály pro bezhotovostní nákup jízdenek. Dodá je společnost Bankovní informační technologie ze skupiny ČSOB ve spolupráci se společností Mikroelektronika, výrobcem terminálů. Dodání a zprovoznění všech zařízení by mělo proběhnout nejpozději do 10 měsíců od podpisu smlouvy. Nové samoobslužné terminály v autobusech a trolejbusích DPP budou mít stejné funkce a uživatelské rozhraní, na jaké jsou cestující zvyklí z obdobných terminálů v tramvajích a ve vestibulech metra – budou mít barevný grafický dotekový displej a nabídku ve čtyřech jazycích: českém, anglickém, německém a ruském. Cestující si v nich budou moci zakoupit jízdenky pro jednotlivou jízdu nebo krátkodobé jízdenky pro spoje na území hl. m. Prahy. Nákup bude možné uhradit pouze bezhotovostně platnou debetní nebo kreditní kartou asociací Europay, MasterCard nebo Visa. (red)



Text a foto: Miroslav Grossmann



# TRAMVAJOVOU TEPNOU ZNOVU NA JIH

PŘED DESETI LETY KOMPLIKOVYLY OPRAVU TRATI NA RAŠINOVĚ NÁBŘEŽÍ SILNÉ MRAZY. PŘESTO SE LETOS JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA TRAMVAJE PUSTILA DO JEJÍ KOMPLETNÍ REKONSTRUKCE VE STEJNÉM TERMÍNU. PROČ? NÁPLAVKA, KDE JE MOŽNÉ ZŘÍDIT OBJÍZDNOU TRASU PRO AUTA, JE MIMO ZIMNÍ OBDOBÍ DĚJIŠTĚM MNOHA AKCÍ A NAVŠTĚVUJE JI SPOUSTA LIDÍ. LETOS VŠAK BYLO POČASÍ STAVBĚ NAKLONĚNÉ A TRATĚ SE PODAŘILO OTEVŘÍT O DVA DNY DŘÍVE PROTI PŮVODNÍMU PLÁNU.

Projekt rekonstrukce tramvajové trati na Rašínově nábřeží zahrnuje úsek od Jiráskova náměstí včetně až po Výtoň s vynecháním kolejové křižovatky na Palackého náměstí, kde probíhá pouze postupná výměna kolejové konstrukce v původním provedení.

Pro rok 2022 byla určena k rekonstrukci pouze část mezi Palackého náměstím a Výtoní. Úsek, po kterém jezdí ve špičce tram-

vaj co 80 sekund v každém směru, prošla v roce 2012 pouhou repanelizací, jak jsme připomněli v minulém vydání DP kontaktu. Čas trati se letos naplnil.

Celý úsek je veden téměř v přímém směru a trať zůstala v původní vyhovující poloze. Konstrukce trati z velkoplošných panelů BKV byla nahrazena novou konstrukcí trati na betonové desce s upevněním W-tram.

OSTRŮVEK NA VÝTONI BYL DLOUHO TERČEM KRITIKY PRO SVOJI NÍZKOU ŠÍŘKU S OHLEDEM NA VYSOKÉ OBRATY CESTUJÍCÍCH. BYL ROZŠÍŘEN NA ÚKOR PŘILEHLÉ VOZOVKY O 0,3–0,7 METRU. NA VOZOVCE ZŮSTALO I TAK PŘIJATELNÝCH 3,05 METRU. ZA PŘÍNOŠNÝ JE TŘEBA OZNAČIT FAKT, ŽE SE PODAŘILO PROJEDNAT NÁSTUPIŠTĚ BEZ SOUVISLÉHO ZÁBRADLÍ, KTERÉ BY ZKONZUMOVALO ZÍSKANÉ DECIMETRY A OMEZOVALO POHYB

V krátkém úseku mezi Plaveckou ulicí a Výtoní je konstrukce trati s klasickou kolejovou konstrukcí na pražcích ve šterku. Příčinou je zajištění snazší rozebíratelnosti při možném budoucím posunu trati, který není vyloučen v souvislosti s přestavbou železničního mostu a výstavbou železniční zastávky. V celé délce rekonstrukce lze jistojistě očekávat pozitivní dopad na hlukové poměry a šíření vibrací z provozu tramvají.



Co s ohledem na frekvenci cestujících bylo zapotřebí řešit nejvíce, byly zastávky. Zejména na Výtoň si zasluhuje mnohem širší peróny a jistě délku pro dva vlaky i ve směru do

centra. Stísněné poměry, které definují polohy obrub, ale i navazující zástavby nábřeží, nedovolily víc, než alespoň to nejmenší nástupiště mírně rozšířit. Sice jen o pár desítek centimetrů, rozdíl je přesto na první pohled patrný.

## RTT Rašínovo nábřeží, úsek Palackého náměstí – Výtoň

**Termín:** 15. 2. – 1. 4. 2022  
(výluka TRAM do 30. 3.)

**Zhotovitel:** Dopravní podnik,  
jednotka Dopravní cesta Tramvaje

**Projektant:** Metroprojekt

**Délka rekonstruované tratě:** 570 m

**Konstrukce trati:** betonová deska  
s upevněním systémem W-tram,  
asfaltový kryt

**Další realizované objekty a činnosti:**  
výměna části kolejové křižovatky  
na Palackého náměstí, rekonstrukce  
a rozšíření tramvajových zastávek  
včetně zřízení přechodu pro chodce  
k zastávce Palackého náměstí od jihu,  
napájení zastávkových označků,  
přístřešky, příprava pro osazení  
informačního systému, odvodnění  
trati, výměna zpětné dělicí skříně  
Plavecká, výměna kolejových obvodů  
a radiových přijímačů elektrických  
ovládání výhybek, repase a výměna  
prvků trakčního trolejového vedení,  
nátěry stožárů, detekce tramvají pro  
dopravní signalizaci, dopravní značení

**Koordinovaná akce:**  
obnova SSZ Výtoň (TSK)

Lépe dopadla zastávka Palackého náměstí. V jejím místě je nábřeží širší na úkor náplavky. Proto se výrazně podařilo rozšířit nástupiště ve směru z centra, které je k vyčkávání cestujících hojněji využíváno. K severnímu přístupu na zastávku, který je nadále signalizovaný, byl zřízen přístup i z jižní strany, a to formou bezbariérového neřízeného přechodu pro chodce.

V těchto zastávkách na nábřeží byl také umístěn nový typ přístřešků pro cestující. Mimochodem, právě na Palackého náměstí, na přilehlých zastávkách u metra, byl tento typ osazen v Praze vůbec poprvé. Provedena je příprava pro doplnění informačního systému, tedy odjezdových tabulí, které známe ze zastávek Nádraží Zahradní Město.

Tím se novinky v zásadě vyčerpávají. Z pohledu preference MHD lze uvést, že byl zachován předchozí rozsah velmi účinného oddělení tramvajové trati od vozovky pomocí betonových tvarovek. Ty zde byly instalovány na prvním krátkém úseku mezi Výtoní a Plaveckou ulicí v říjnu roku 1997 a společně s rovněž krátkým úsekem v Nádražní ulici před křižovatkou s Ostrovského ulicí se jednalo o premiérové použití prvků v „půlkulatém“ provedení, byť ještě z velmi netrvanlivého materiálu.

V režii Technické správy komunikací byla obnovena světelná signalizace na Výtoni. Bylo v zásadě zachováno předchozí úspěšné řešení preference tramvají, bez něhož by bylo nemyslitelné v následujících letech posilovat provoz MHD v oblasti. TSK by rovněž měla v blízké době provést obnovu vozovky ve směru z centra.

Ačkoli stavba probíhala v zimních měsících, nesetkala se se zásadní nepřízní počasí. Nevyhnuly se jí sice mrazy, zejména v noci, avšak nic to nebylo proti mrazivému únoru ze zmíněné repanelizace 2012, kdy teploty padaly pod mínus dvacet stupňů Celsia. To působilo problémy při samotné výstavbě, ale také třeba s dodávkami asfaltu pro povrchy. Letos se podařilo obnovit provoz tramvají o 2 dny dříve proti plánu.

K dokončení projektu dojde až s realizací dalšího úseku Rašínova nábřeží určeného k rekonstrukci, a sice mezi Palackého náměstím a Jiráskovým náměstím. Termín této akce nebyl zatím určen.



JÍZDA AUT PO NÁPLAVCE MEZI PALACKÉHO NÁMĚSTÍM A VÝTONÍ TRVALA CELKEM TŘI TÝDNY V 1. ETAPĚ STAVBY. PRÁVĚ V TOMTO ÚSEKU JE NÁPLAVKA NEJŠIRŠÍ A DOKÁŽE POSKYTNOUT DOST MÍSTA PRO VŠECHNY





### 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

PŘEDPOSLEDNÍ DÍL SERIÁLU O MHD PO COVIDU JE ZAMĚŘEN NA DOPRAVNÍ OPATŘENÍ NA STRANĚ NABÍDKY DOPRAVY I ŘÍZENÍ POPTÁVKY PO DOPRAVĚ ZE STRANY CESTUJÍCÍCH. JDE ZŘEJMĚ O NEJSLEDOVANĚJŠÍ OPATŘENÍ, KTERÉ JE VÁZANO VELMI SILNĚ NA DODATEČNÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY.



Pokud se města rozhodnou posílit nabídku služeb z důvodu, aby byly zachovány dostatečné rozestupy mezi cestujícími, a spoje tak jezdily co nejméně přeplněné, je nutné vynaložit dodatečné peníze, nicméně těch se na tržbách vybírá méně kvůli úbytku cestujících. Začarovaný kruh, avšak mnohé systémy MHD dokázaly najít cestu ven, jak ukazují výsledky studie UITP, do které dnes nahlížíme počtvrté.

### D) DOPRAVNÍ NABÍDKA A ŘÍZENÍ POPTÁVKY CESTUJÍCÍCH

Téměř 3 respondenti ze 4 zvýšili svou nabídku dopravy nebo si udrželi úroveň před

pandemií i přes nižší poptávku. Důvodem je nabídnout dodatečný prostor a umožnit cestujícím dostatečné rozestupy. Toto opatření je považováno za neúčinnější, aby se cestující cítili bezpečně v MHD (účinnost 3,9 z 5). Je však přirozené, že hodnocení nákladů a přínosů tohoto opatření je poměrně nízké (2,5 z 5), a to kvůli značným nákladům na takové opatření.

V souvislosti s tím méně než třetina sítí MHD zavedla změny v nabídce přepravy se zavedením regulačních opatření ve smyslu úpravy linkového vedení (zkrácení linek nebo vynechávání zastávek atd.). Tato opatření jsou hodnocena jako středně účinná k získání cestujících zpět se středním hodnocením

### Skóre efektivity opatření: Dopravní nabídka a řízení poptávky 😞 😐 😊

OPATŘENÍ	REALIZACE (v %)	SKÓRE EFEKTIVNOSTI OPATŘENÍ Z POHLEDU:	
		NÁVRATU CESTUJÍCÍCH	VYNALOŽENÝCH PROSTŘEDKŮ
zvýšení nabídky spojů i přes pokles poptávky	73 %	3,9	2,5
kampaň k cestování mimo přepravní špičku	62 %	3,3	3,3
úpravy v linkovém vedení spojů	30 %	2,7	2,4
flexibilní začátek a konec pracovní doby	6 %	2,0	2,8
úpravy výuky na VŠ (mimo přepravní špičku)	12 %	2,2	2,3
snížení ceny jízdenky v době mimo přepravní špičku	3 %	2,2	2,0

nákladů a přínosů. Z provozního hlediska jsou takové změny, které operativně mění zavedené dopravní vzorce, cestujícími špatně hodnoceny.

Téměř tři čtvrtiny měst zavedly komunikační kampaň vůči cestujícím s apelem, aby upřednostnili cestování mimo přepravní špičku. Toto opatření je hodnoceno poměrně kladně jak z hlediska účinnosti, tak z hlediska nákladů a přínosů (3,3 z 5). Je zajímavé, že mezi opatřeními zaměřenými na zploštění křivky poptávky se objevilo pouze opatření založené na komunikaci. Zhruba pouze desetina měst dojednala se zaměstnavateli a univerzitami možnost flexibilních časů zahájení a ukončení práce či výuky, avšak toto opatření se vyznačuje nízkou účinností.

Snížení ceny jízdenky mimo špičku téměř nebylo realizováno. Toto opatření může být náročné implementovat a prosadit, přičemž záleží na odbavovacím systému a míry digitalizace daného systému MHD. A v některých městech toto zavést jednoduše nejde.

Komunikační kampaň s cílem přesvědčit cestující k cestování mimo přepravní špičku by v případě nové pandemie zopakovala asi 84 % respondentů, z dlouhodobého hlediska pak 79 % dopravců. Ruku v ruce s tímto opatřením jde i zvýšení nabídky spojů i přes pokles poptávky ze strany cestujících, resp. minimálně udržení běžných jízdních řádů i přes nižší poptávku. I přes značné dodatečné náklady však 45 % systémů MHD navrhuje tuto nabídku dlouhodobě ponechat.

Změny v linkovém vedení, tedy např. zkrácení linek či pásmový provoz nebo vynechávání zastávek, by v případě pandemie zavedla více jak polovina měst, z dlouhodobého hlediska by o tomto opatření uvažovalo každé páté město.

Kromě čísel uvedených v tabulce se zdá, že existuje zájem experimentovat s některými opatřeními, která byla velmi málo implementována, jmenovitě dohody s univerzitami nebo zaměstnavateli, které s měnami chování cestujících, aby cestovali mimo špičku. ■



### Vliv pandemie na budoucí chování v oblasti: dopravní nabídka a řízení poptávky

OPATŘENÍ	BUDE ZAVEDENO:	
	V PŘÍPADĚ PANDEMIE	BEZ OHLEDU NA PANDEMII
zvýšení nabídky spojů i přes pokles poptávky	79 %	45 %
úpravy v linkovém vedení spojů	56 %	19 %
kampaň k cestování mimo přepravní špičku	84 %	79 %



Text: Zdeněk Bek a Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejma

Jedním z častých problémů nejen vozoven, ale všech dopravních areálů je hluk, který se vyřešit nedá. „Ano, stává se to, je však zapotřebí se na to dívat dopravním pohledem. Každý řidič tramvaje má před vyjetím z vozovny povinnost provést úkony, bez kterých nemůže vyjet do provozu. Všichni chápeme, že ve čtyři ráno je to nepříjemné, ale bohužel to jinak nejde.“

U Štěpána se spojuje více pohledů na jednu věc. Jako instruktor nových řidičů je za jednu dnešní již zvláštnost rád. „Z pohledu kurzistů je vozovna krásně přehledná a jednoduchá na pochopení. Tím, jak tady nemáme objízdnu kolej, tak je celá vozovna jako na dlani. Na řidiče nečeká žádná zrada za rohem, všechno hezky vidíte. Někdy si říkám, že je to občas škoda, že jsme poslední vozovnou s kolejovým kruhem na dvoře.“ Ani žižkovskou vozovnu neminul nákup vozidel Škoda 15 T. Ty jsou ve vozovně od roku 2017, takže vypravování garantovaných nízkopodlažních spojů je již běžnou rutinou.

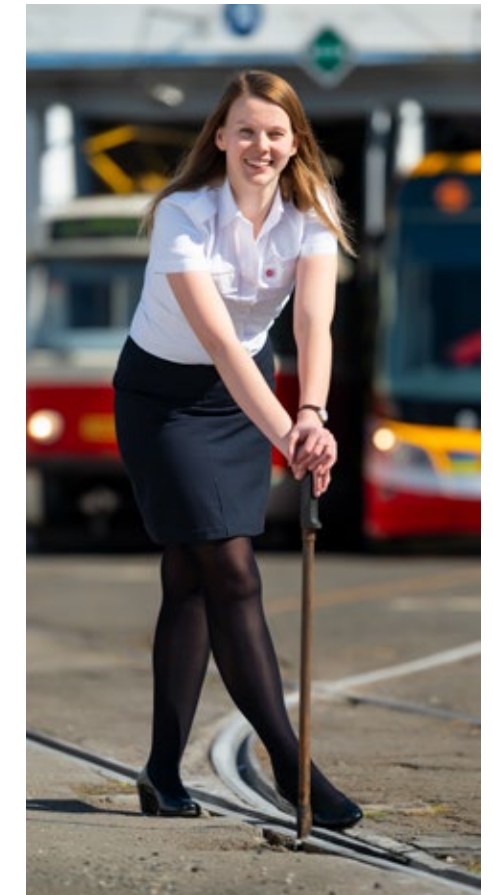
#### DÁMSKOU OPTIKOU

Lehce přes dvě desítky žen pracují ve vozovně jako řidičky tramvají. Mezi dámské osa-

zenstvo se počítá i **Vendula Tmejová**, řidička tramvaje a partnerka Štěpána.

„Začínala jsem ve vozovně Motol, ale tím, jak jsem poznala Štěpána a sestěhovali jsme se, tak jsem přešla na Žižkov.“ Jestli je pro žižkovskou vozovnu něco symbolické, tak linka číslo 9. Trochu paradoxní je, že linka vznikla ještě dříve než vozovna. „Každý žižkovský řidič by měl mít linku 9 rád, protože tu vypravujeme nejvíce, a tak je i největší šance, že jí bude jezdit. Všichni jsme na ni zvyklí, je to pohodová linka. Vede sice přes celou Prahu, ale já osobně nikde po trase nespátřuji žádné komplikace,“ dodává Vendula.

Kouzlo Žižkova omámilo i desítky českých osobností. Na Žižkově žil např. herec Vlasta Burian, skladatel Jaroslav Ježek, básník Vítězslav Nezval či nositel Nobelovy ceny za literaturu Jaroslav Seifert. Co je na žižkovských ulicích tak přitažlivého? „Žižkov je nádherné místo ať už z kabiny řidiče, nebo z chodníku. Myslím, že když se řekne Žižkov, každý si představí žižkovský vysílač a špinavou část Prahy, ale takhle už to dávno není. Já byla třeba nedávno poprvé na Viktorce na fotbale, a to je teprve zážitek. Žižkov se musí prožít, a to z kabiny tramvaje úplně nejde.“



## V NEJLEPŠÍCH LETECH

ŽIŽKOV, ČTVRTĚ BOHATÁ HISTORIÍ, UDÁLOSTMI I LIDMI, KTEŘÍ V NÍ ŽILI. ČTVRTĚ, KTERÁ VE SVÉM CENTRU UKRÝVÁ 110 LET STARÝ AREÁL, BEZ PAVUČIN, SE STOVKAMI LIDSKÝCH OSUDŮ. ŽIŽKOVSKÁ VOZOVNA V BISKUPCOVĚ ULICI JE DRUHÁ NEJSTARŠÍ PROVOZNI V PRAZE. A KDYŽ DO SLAVÍCÍ VOZOVNY, TAK ZA LIDMI. NA NÁSLEDUJÍCÍCH STRÁNKÁCH TAK NALEZNETE KRÁTKÉ POVÍDÁNÍ SE SOUČASNÝMI ZAMĚSTNANCI.

„Na Žižkově jsem vyrůstal, takže nějaké povědomí o tramvajích jsem samozřejmě měl, ale abych byl upřímný, o vozovně jsem jako dítě vážně nevěděl,“ zahájil společné povídání **Štěpán Šmehlík**, řidič tramvaje, instruktor a místní patriot. Kromě samotné vozovny je aktivní i v místním kulturním centru pojmenovaném po vozovně a také je po ruce pracovníkům městské části. „Snažím se pomáhat Žižkovu, jak jen to jde. Když jsem četl na sociálních sítích rozbroje mezi obyvateli na téma veřejná doprava, tak jsem měl pocit, že městská část nemá takové povědomí o dopravě. Nabídl jsem jim, aby se se mnou projeli v tramvaji, čímž jsem dostal možnost jim ukázat dopravu jiným pohledem, a hlavně popsat, jak provoz a vše kolem něj fungují.“





Žižkov se mění, je to vidět nejen na webových stránkách městské části, ale i na ulicích. Výstavba bytových domů, rekonstrukce vozovek, plánované úpravy Olšanské ulice, druhý život nákladového nádraží, Jarovská třída, to je jen zlomek akcí, které obyvatelé Žižkova čekají. Dá se tak předpokládat, že i samotná vozovna přidá ještě na své důležitosti. „Nikdo z našich rodin v naší vozovně nikdy nepracoval, takže nejsme úplně pokračovatelé tradic. Myslíme si, že to je ale dobře, protože se občas setkáváme s tím, že ne vždy to dělá dobrotu. Snažíme se na Žižkov pohlížet moderníma očima, takže fandíme každému projektu, který počítá s tramvajovou dopravou. Vlastně tím bude vozovna skoro celá v obležení kolejí, což je jen dobře,“ dodávají shodně Vendula a Štěpán. Co se však sluší a patří, je přání pro jubilanta. V případě vozovny zdraví a štěstí úplně neplatí, ale i přesto: Žádnou opadanou omítku a pohodové zaměstnance!



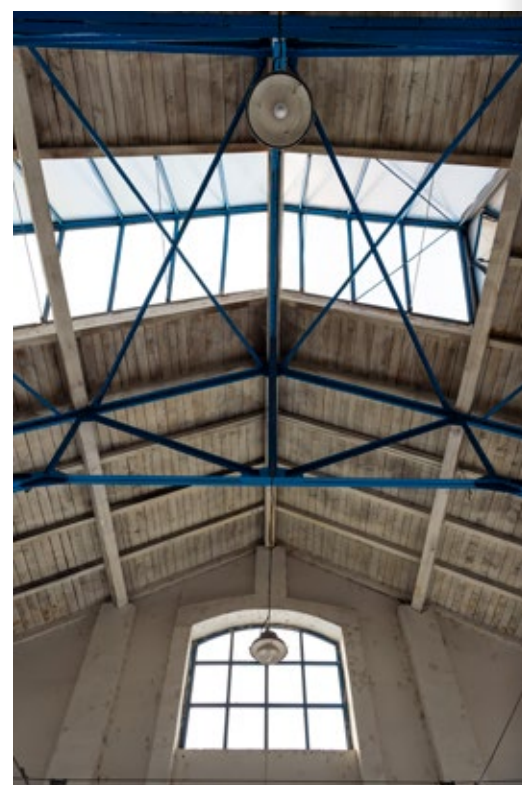
## POHLED Z DEPA

Učil se elektromechanikem a ve třetím ročníku byl přidělen na praxi do vozovny Žižkov. A zde zůstal dodnes. Jmenuje se **Jiří Bret**, je mu 72 let a vzpomíná, jak od malička dopravu sledoval a tramvaje byly jeho koníčkem: „Byl jsem Malostráňák, později Holešovičák, takže k tramvajím jsem měl vždycky blízko. Po vojně jsem si udělal řidičák a začínal jsem stejně jako v dílně ještě na klikách, tedy dvounápravových vozech.“ Pod rukama měl jejich elektrovýzbroj v depu jako elektromechanik, ale brigádně také jako řidič. A to mu zůstalo dodnes – stále „na vedlejšek“ jezdí, jen jsou to mj. vozy 15 T.

Jiří Bret je jedním z četařů pracujících v turnusovém režimu, kteří mají na starosti elektromechaniky, zámečníky a manipulační řidiče. „Naším úkolem je zkontrolovat či opravit vše, co nám do vozových knížek napíše řidiči. Máme na starosti i tzv. kápička, tedy kontrolní prohlídky po 24 tisících najetých kilometrech.“

Ptám se, zda je pro budoucí práci na voze výhodou jeho znalost z provozu, tedy že brigádně řídí: „S některými drobnostmi si člověk určitě na trati poradit může snadněji. A složitější věci pravděpodobně asi pozná přesněji a rozhodně může závadu popsat lépe.“ Na vysvětlenou, vozové knížky s popisem závad jsou někdy slohovými útvary s tajenkou. To podle toho, jak který řidič techniku zná, jaký má cit, sluch a také fantazii...

Doprava zabírá Jiřímu Bretovi celoživotně nejvíce času, ten volný věnuje chatě. S kolegy sice vyhlížejí nastupující generaci, ale do dílen se mladí shánějí těžko, málokdo vydrží déle. Dokud to zdraví umožní a půjde to, Žižkovákem ještě rád nějakou dobu bude, protože, jak říká: „Jsem mezi lidmi a to je hlavní. Stále ještě chodím do práce rád, i když přesluhuji. No vidíte, já jsem tu vlastně polovinu života vozovny!“



## 2 otázky pro vedoucí

- 1) Jak byste charakterizoval vozovnu Žižkov?
- 2) Co vám vozovna za dobu vašeho působení dala a vzala?

**Zdeněk Hrubeš,**  
vedoucí vozovny Žižkov

Na Žižkově začal pracovat v roce 1995 jako řidič tramvaje, od roku 2002 jako směnový výpravčí, po dvou letech jako denní výpravčí a od roku 2005 je vedoucím vozovny.

- 1) Z historického hlediska a strategického umístění vozovny se v uplynulých letech vždy jednalo o významnou součást pražské dopravy, a to již v době svého vzniku. V době založení byla vozovna v podstatě na konci města, kde teprve v pozdější době začala probíhat výstavba. Svým významem se vozovna začala velmi vlivným



způsobem podílet na přepravě cestujících, především na stěžejních páteřních linkách. V období dalších let byly budovány větší vozovny, a tak počtem personálního obsazení a vypravovaných vlaků se stala naše vozovna vlastně vozovnou nejmenší.

S rostoucí výstavbou již vozovna nestojí osamocena v polích, ale svým umístěním je dnes téměř součástí centra. Samozřejmě to má své výhody, například při napojování tramvajových vlaků na hlavní trať, nicméně i nevýhody pro zaměstnance ve smyslu dojíždění ze svých domovů z okrajových oblastí města. Historicky první linkou, kterou vozovna vypravila, byla linka číslo devět, která zůstala stálíci i v dnešní době. Charakterem právě menšího kolektivu zaměstnanců jsou významně bližší vztahy, soudržnost a spolehlivost, dalo by se říct, že zde tím vzniká i velká motivace do budoucna.

- 2) Významně se lepší a prohlubující se vzájemná komunikace zaměstnanců různých útvarů, ale i získání bližší vzájemné součinnosti všech zaměstnanců v rámci vozovny nezávisle na jejich funkčním zařazení. Rozhodně největší událostí v uplynulých letech byla rekonstrukce první haly a příchod nových vozů typu 15 T. Moderní vozy typu 15 T jsou naprosto srovnatelné se světovým trendem a zcela jednoznačně usnadňují a zpříjemňují práci našich zaměstnanců a v neposlední řadě i komfort cestování našich cestujících. Po pracovní stránce se neustále objevují různé záležitosti, které se musí operativně řešit, a pochopitelně jsou i úkoly dlouhodobého charakteru. Touto cestou bych chtěl všem zaměstnancům poděkovat za mnoho pracovních úspěchů v uplynulých letech při jejich rozhodně nelehkém plnění pracovních povinností a celé vozovně rozvoj moderních technologií k zajištění stále vyšší spokojenosti a radosti nás všech.



PODPĚRY V PRVNÍ HALE V ZÁŘÍ 2018, TEDY TĚSNĚ PŘED JEJICH REKONSTRUKCÍ



**Leoš Linka,  
vedoucí provozu Žižkov**

Do vozovny Žižkov nastoupil v roce 1978 jako elektromechanik. Postupně pracoval od roku 1984 na pozicích mistra II., samostatně-provozního technického pracovníka a vrchního mistra. Od 1. ledna 2005 byl vedoucím provozovny Žižkov, od roku 2013 ve funkci pokračoval pod novým označením vedoucí provozu.

1) Žižkovská vozovna je nejmenší a druhou nejstarší vozovnou v pražském tramvajovém provozu. Je umístěná relativně v širším centru Prahy a jako jediná má na dvoře v rámci kolejíště umístěnou kruhovou smyčku. Původně měla vozovna pouze tři lodě, čtvrtá hala byla postavena posléze. Mycí rám je umístěn uvnitř 4. haly a není průjezdný. Nedostatkem je, že vozovna nemá objízdnou kolej. V současné době vozovna čeká na dokončení rekonstrukce kolejových podpěr (hotová pouze 1. hala) a dodání potřebných technologií pro bezproblémový provoz a údržbu nejnovějších tramvajových vozů.

2) V rámci svého působení ve vozovně, kde pracuji od vyučení, jsem ztratil z části soukromí. Snažím se totiž být pro své zaměstnance k dispozici online a svůj volný čas často uzpůsobuji potřebám vozovny. Na druhou stranu se mně dostalo možnosti pracovat v největším městském podniku. V rámci své pracovní činnosti jsem mohl poznat mnoho zajímavých lidí, kolegů a přátel, často zapálených pro DPP a pracujících nad rámec svých povinností.



**A poslední otázka: Když se řekne vozovna Žižkov, co si vybavíte?**

**Milan Slunečko,  
vedoucí jednotky Správa vozidel  
Tramvaje:**

Když se řekne vozovna Žižkov, tak si vybavím svoji praxi a vyučení elektromechanikem, dalších 12 let svého života a práce ve vozovně Žižkov na opravách tramvajích T3 a T6A5. Byly to moje nejlepší zážitky u DPP. Vzpomínám na bývalé kolegy, ale i na kolegy, kteří pracovali ve vozovně Žižkov a dnes pracují v jiných vozovnách nebo útvech v rámci DPP. Byl to perfektní kolektiv, s kterým mám spoustu zážitků. Ve vozovně byla skvělá soudržnost a pomoc, když se něco nedařilo v práci nebo i v soukromém životě. Celá vozovna byla jako jedna parta včetně řidičů tramvají a ostatních

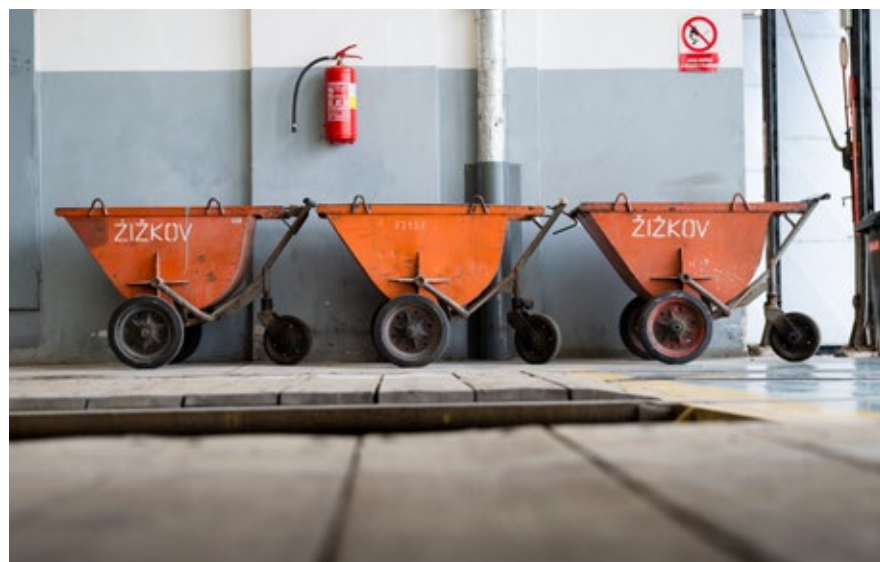
zaměstnanců. Toto bych přál všem, kteří pracují v údržbě tramvají nejen ve vozovně Žižkov. Ono to pak jde všechno lépe.

**Radovan Kaprálek,  
vedoucí provozovny Správa dep:**

Vozovna Žižkov pro mě představuje v první řadě téměř šest let mého života, kdy jsem na této vozovně působil ve funkci vedoucího provozovny. Vybavím si ve vzpomínkách jednak celou řadu výborných kolegů, odborníků jak z řady jízdního personálu, tak i ze strany údržby tramvají žižkovské vozovny, kdy s některými z nich se pracovně vídám dodnes. Žižkovská vozovna byla v tehdejší době charakterizována jako „jedna“ z těch menších vozoven, nicméně její strategická poloha ji předurčovala jako významný prvek pro vypravování páteřní linky 9, ale i ostatních tramvajových linek. Význam této vozovny byl potvrzen v roce 2002 při srpnových povodních.

**Petr Hloch,  
vedoucí jednotky Provoz Tramvaje:**

Co si vybavím, když se řekne vozovna Žižkov? Především si vzpomenu na všechny kolegy, ať již bývalé, nebo současné, které jsem za svého dlouhého působení v podniku z této vozovny poznal. S vozovnou Žižkov mám spojenou současnou nejmenší vozovnu, poslední vozovnu s kolejovým kruhem na dvoře a také první vozovnu, která po sametové revoluci dostala nový moderní „západní“ mycí rám. Také si vybavím zubaře, protože ve vozovně byl i Dům zdraví Elektrických drah, kde jsem měl dlouhá léta svou zubní lékařku.



## Vozovna Žižkov v datech

- 3. 9. 1910 Pražská obec pro stavbu vozovny zakoupila poblíž Schillerovy továrny část parcely o výměře 15 836 m<sup>2</sup>
- 6. 11. 1910 Správní rada Elektrických podniků vypsal výběrové řízení na stavbu vozovny
- 31. 3. 1911 C. k. místodržitelství pro Království české vydalo stavební povolení
- 11. 4. 1911 zahájení stavby vozovny
- 15. 3. 1912 dokončení stavby
- 10. 4. 1912 úřední komise vykonala technicko-policejní zkoušku dokončených objektů a nového manipulačního traťového úseku
- 28. 4. 1912 oficiální zahájení pravidelného provozu, vypravena linka č. 9
- 5. 8. 1924 zahájena přístavba nové severní lodě (tehdy 4., dnes 1.)
- 23. 2. 1925 zahájení prodloužení původních 3 lodí o 30 metrů  
Výsledek: 19 krytých kolejí s možnou kapacitou 160 vozů  
Obsazení: 259 provozních zaměstnanců
- 15. 10. 1949 stavební povolení na rekonstrukci štítových zdí nad vjezdy do hal
- 16. 10. 1950 zahájení stavby nové výpravny
- 1. 2. 1961 zahájeny rekonstrukční práce na vozovně, další etapa pokračovala počínaje rokem 1971
- 8. 5. 1974 do vozovny zatáhla poslední souprava dvounápravových vozů (č. 2196 + 1407) z linky č. 18, pořadí 8.
- 1981–82 v etapách provedena rozsáhlá rekonstrukce kolejíště vozovny
- 29. 10. 1991 zahájen provoz mycího rámu na koleji č. 18 a 19
- 6. 3. 1998 zahájeno bourání staré vrátnice a výpravny (nové objekty slouží od 20. 11. 1999)
- 2010-11 opravy podezdění kolejí, u kterých se zhoršil stav podpěr
- 2012 haly depa opatřeny protipožárním nástřikem
- 2019–21 rekonstrukce podpěr v 1. hale







Foto: Petr Hejna

# DPP ZAHAJUJE STAVBU METRA D

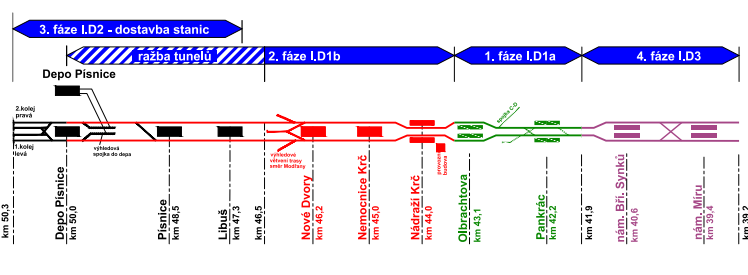
## Co znamená datum 24. březen 2022?

- DPP obdržel pravomocné stavební povolení na stavbu metra D v úseku I.D1 Pankrác – Nové Dvory
- fakticky DPP zahajuje stavbu úseku I.D1a Pankrác D – Olbrachtova (včetně)
- DPP může vyhlásit veřejnou zakázku na zhotovitele stavby a dodavatele monitoringu a pasportizace dalšího úseku – I.D1b Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory



## Projekt výstavby je členěn do třech na sebe navazujících etap: I.D1, I.D2, I.D3

- I.D1 úsek Pankrác (včetně) – Olbrachtova – Nádraží Krč – Nemocnice Krč – Nové Dvory (včetně)
  - I.D1a úsek Pankrác – Olbrachtova (včetně)
  - I.D1b úsek Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory
- I.D2 úsek Nové Dvory (mimo) – Libuš – Písnice – Depo Písnice (stanice + depo)
- I.D3 úsek Pankrác (mimo) – Náměstí Bratří Synků – Náměstí Míru



ZPROVOZNĚNÍ ÚSEKU	IX/29	IX/29	IX/29	2029
ZAHÁJENÍ STAVBY	IX/25	IX/23	IV/22	IV/24

## Metro D v letopočtech

- **2. polovina 60. let** – první koncepce trasy metra D
- **1983** – poslední zpracovaná dokumentace, ve které je trasa metra D ještě vedena zhruba ve stopě pravobřežní tramvajové trati z Modřan na Palackého náměstí a větvení trasy C s odbočkou z Pankráce směrem do Krče a na Lhotku
- **1991** – první studie samostatné trasy metra D v rozsahu Náměstí Míru – Zálesí, později prodloužena na Nové Dvory
- **1993–2001** – stagnace přípravy metra D vzhledem ke změnám priorit, zejména prodloužení linky C do Letňan
- **2001** – podrobné prověření úseku I.D Nové Dvory – Náměstí Míru ve variantě klasického metra z důvodu připravovaného vyhlášení stavební uzávěry pro trasy městské kolejové dopravy

- **2004–2006** – zpracovány další variantní srovnávací studie metra D se zaměřením na alternativu lehkého metra
- **2010–2011** – první koncepce metra D s novým dopravním systémem s automatickým provozem
  - vedení trasy a poloha stanic územně stabilizovány a promítnuty do procesu změny územního plánu hl. m. Prahy
- **2012** – vydání EIA (vyhodnocení vlivu na životní prostředí)
- **2014** – červenec – územní rozhodnutí na celou trasu Náměstí Míru – Depo Písnice nabylo právní moci

- **2015** – dokončena studie proveditelnosti
- **2017** – zahájení prací na projektové dokumentaci pro provedení stavby
  - studie fázování výstavby
- **2018** – zahájení příprav výtvarných soutěží na všechny stanice v úseku I.D
- **2019** – zahájen geologický průzkum metra D
  - sněmovním tiskem č. 191 vešla v platnost novela zákona č. 266/1994 Sb. (o drahách), umožňující automatický provoz metra
  - územní rozhodnutí pro celou trasu metra I.D (Náměstí Míru – Depo Písnice) na konci roku 2019 prodlouženo o 5 let

- 30. prosince 2019 podána žádost o stavební povolení pro úsek Pankrác – Nové Dvory
- **2020**
  - leden – vyhlášení veřejné zakázky na zhotovitele stavby a dodavatele monitoringu a pasportizace prvního úseku metra D Pankrác – Olbrachtova
  - duben – prodloužení EIA do listopadu 2024
  - červen – změna vyhlášky 177/1995 umožňující automatický provoz metra



Text: Robert Mara  
Foto: Oldřich Pospíšil (archiv Tramvajklubu Brno),  
Vladimír Paleček, Wolfgang Schreiner,  
sbírka rodiny Nezvalových a Archiv DPP



AŽ OSUDOVÝ VZTAH MĚLY NOVÉ ČTYŘNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE T II ZEJMÉNA K MORAVSKÉ METROPOLI BRNU, KTERÉ VÝVOJ VLASTNÍ ČTYŘNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE ZAČALO ŘEŠIT JIŽ NA SKLONKU TRICÁTÝCH LET A V PRŮBĚHU LET PŘIPRAVILO DVA POZORUHODNÉ PROJEKTY ČTYŘNÁPRAVOVÝCH TRAMVAJÍ. ŽÁDNÝ Z NICH NEBYL REALIZOVÁN. V ROCE 1953 BYL PROVOZOVATEL V RÁMCI UNIFIKACE VÝROBY DONUCEN PŘIJMOUT PRAŽSKOU KONCEPCI VOZŮ PCC. NA PRVNÍ NOVÉ TRAMVAJE T II SI MĚSTO POČKALO AŽ DO ROKU 1957. BRNĚNSKÉ TRAMVAJE T II, PŘEZDÍVANÉ V REFLEXI ÚSPĚCHŮ V DOBÝVÁNÍ KOSMU JAKO „SPUTNIKY“ NEBO „SPUŤÁRY“, BYLY NA POČÁTKU 60. LET JIŽ I VE SPRAŽENÝCH SOUPRAVÁCH IMPOZANTNÍM ZJEVENÍM, KTERÉ PROVÁŽELO MĚSTEM NÁVŠTĚVNÍKY ÚSPĚŠNÝCH MEZINÁRODNÍCH VELETRHŮ

## JAK DOSTAT TECHNOLOGII PCC DO KAŽDÉHO MĚSTA

TÉ-JEDNIČKA JE NA KOLEJÍCH, ALE DĚJINY TECHNOLOGIE PCC POKRAČUJÍ MÍLOVÝMI KROKY DÁLE. ZAČÍNÁ HISTORICKY OJEDINĚLÝ PROCES UNIFIKACE TRAMVAJOVÝCH VOZIDEL NAPŘÍČ CELOU REPUBLIKOU. A MY MŮŽEME BÝT DNES U TOHO.

Tramvaj koncepce PCC byla ve čtyřicátých letech čistě pražským projektem, který měl v Praze i zůstat. Druhé největší město Československa Brno připravovalo kromě doběhu starších typů svůj projekt čtyřnápravové tramvaje ve spolupráci s Královopolskou strojírnou a Škodou Plzeň (přesné názvy obou podniků se v poválečném období několikrát měnily).

Brněnské technické řešení mělo vycházet z tradiční koncepce motorových a vlečných vozů s přímou regulací mnohostupňovým kontrolérem a podvozky inspirovanými zejména tehdejšími čtyřnápravovými motorovými vozy ve Švýcarsku. Tento vývojový směr byl jedinou relevantní alternativou k pražskému projektu, kterou by bylo možné uplatnit i v jiných městech upřednostňujících tradiční vozbu s vlečnými vozy a jednodušší koncepci elektrické výzbroje.

Podobnou cestou se po válce vydala zejména města v Německu, Švýcarsku a Rakousku. Kromě Prahy a Brna v Československu neexistoval jiný perspektivní směr technického řešení moderních čtyřnápravových tramvajů. Ostatní města se v poválečném nedostatku soustředila převážně na využití starších, v některých případech i mírně vylepšených konstrukcí vozidel. Část nově dodávaných vozidel byla objednána již v období okupace.

Pro úzkorozchodné pouliční dráhy s rozchodem 1000 mm byl již od roku 1945 řešen vývoj jednotného motorového (a zpočátku i vlečného) vozu. Tato iniciativa, zastřešená oborovým sdružením Dopravní skupina dráhy (obdoba dnešního Sdružení dopravních podniků ČR), byla vůbec prvním projektem technické normalizace tramvajového vozidla v Československu a měla inspiraci zejména ve velmi důsledně organizovaném vývojovém programu normalizovaných tramvajových vozů v Německu. Tím druhým se později stala tramvaj T II postavená již na technologii PCC.

Proč tento proces začal právě na rozchodu 1000 mm? Vozový park úzkorozchodných měst byl typově velmi roztržštěný a válkou zdecimovaný. Pokud by každý menší dopravce samostatně objednával nové tramvaje podle různých specifikací a po maximálně 5 kusech (jak bylo běžné v předválečných letech), znamenalo by to neefektivní zátěž pro vagonářský průmysl a řada měst by se nových vozidel možná ani nedočkala.

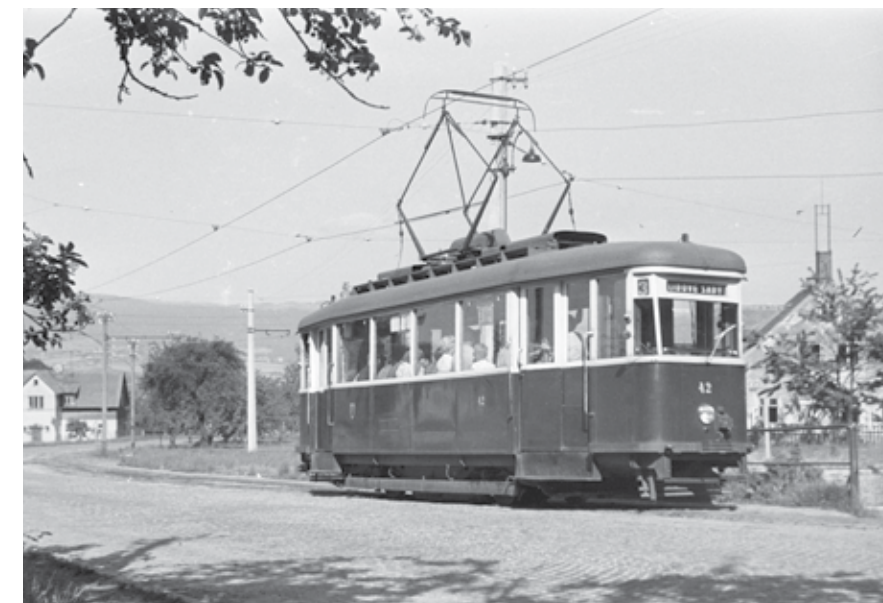
Normalizovaný vůz bylo proti tomu možné zavést do výroby ve větší sérii (konečný počet byl 60 ks) a rovnoměrně jej distribuovat jednotlivým městům. Dnes je jednotný motorový vůz pro rozchod 1000 mm znám pod označením 6MT. Dodávky byly realizovány se značným zpožděním až v letech 1952 a 1953. Vlečné vozy se do výroby nakonec nedostaly.

Některé menší provozy po válce zvolily jako perspektivnější cestu náhrady tramvajů tehdy

moderními trolejbusy, čímž u nich pominula potřeba řešení obnovy vozového parku. Tento proces proběhl v několika vlnách. Již v prvních poválečných letech byly vedeny diskuze i o možné normalizaci vozidel na rozchodu 1435 mm, zde však zatím neexistovala shoda na univerzálně využitelné koncepci a technických parametrech.

jedno ministerské zadání byly souběžně konstruovány dva typy lokomotiv – jedna ve Škodovce a jedna v ČKD, stejně tomu bylo i s následnou výrobou).

Vývoj směřoval ke specializaci výrobních programů, což pochopitelně naráželo mj. i na určitý patriotismus velkých výrobních podniků (které se některých technicky vyspělých



JEDNOTNÝ MOTOROVÝ VŮZ PRO ROZCHOD 1000 MM (DNES ZNÁMÝ POD OZNAČENÍM 6MT) BYL PRVNÍM ČESKOSLOVENSKÝM PROJEKTEM ŘEŠÍCÍM NORMALIZACI TRAMVAJOVÝCH VOZIDEL. NA SNÍMKU VŮZ Č. 42 DOPRAVNÍHO PODNIKU MĚSTA LIBERCE

Znárodnění velkých průmyslových podniků a nástup centrálně řízeného a plánovaného hospodářství s sebou přinesly i nezbytný proces reorganizace výrobních programů. Ty se v řadě oborů mezi jednotlivými podniky navzájem překrývaly a ve spojení s dalším znárodněním soukromých firem a provozoven a jejich začleňováním do větších celků měly velké národní podniky velmi široké a nesourodé výrobní programy.

V předválečné praxi byly překryvy výrobních programů běžnou součástí hospodářské soutěže, i tehdy však již existovala určitá omezení – zakázky byly mezi výrobce děleny v předem dohodnutém poměru a systém jejich přidělování určovaly kartelové dohody, za jejichž plnění byly odpovědné příslušné oborové evidenční kanceláře.

V nových podmínkách znárodněného průmyslu již tato dělba neměla význam a multiplicity výrobních programů v nových podmínkách představovaly jen nežádoucí vytěžování projekčních kapacit (např. na

výrobních nechtěly vzdát ve prospěch dřívější konkurence) i tradiční vazby některých odběratelů (případně druhů výrobků) na konkrétní výrobce. Změny proto probíhaly v několika vlnách.

Ve sledovaném tématu si můžeme počátků specializace povšimnout již v roce 1947, kdy bylo rozhodnuto, aby se pražskému projektu tramvajů PCC věnovaly pouze firmy ČKD a Tatra, zatímco konkurenční duo Královopolské strojírna a Škody Plzeň mělo řešit projekt brněnský. Stupňující se tlak na omezování duplicitních výrob vedl po řadě jednání v letech 1951 a 1952 k přijetí zásadního rozhodnutí, že výrobě tramvajů se budou do budoucna věnovat pouze národní podniky Tatra Smíchov a ČKD Stalingrad a výchozí koncepcí pro další vývoj bude pouze pražský projekt tramvaje PCC, na jehož základě měla být následně vytvořena jednotná platforma moderního tramvajového vozidla nejen pro normální rozchod 1435 mm, ale i pro úzký rozchod 1000 mm. Brněnský projekt byl tímto rozhodnutím odepsán.





Začal vývoj tzv. jednotné čtyřnápravové tramvaje T II, pro nějž byla ustavena meziministerská komise složená z tehdejších předních odborníků a zástupců ústředních úřadů. Nový typ měl být dle počátečních představ řešen v následujících třech modifikacích:

- motorový vůz T II pro vozbu sólo, v mnohočlenném řízení nebo s lehkým vlečným vozem (trakční motory s výkonem cca 4 x 40 kW, regulace PCC vycházející z tramvaje T I pro Prahu, preference vysokých dynamických parametrů);
- motorový vůz T II pro vozbu s těžkým vlečným vozem (trakční motory s výkonem cca 4 x 60 kW, regulace PCC upravená pro vyšší zatížení, preference vysoké tažné síly);
- vlečný vůz V II pro využití s motorovým vozem druhé modifikace.

Všechny tři modifikace měly být maximálně unifikovány v mechanické části (vozová skříň a podvozky) i vnitřním vybavení. U podvozků bylo důležitou součástí zadání oprostít se od závislosti na americké licenci TRC, což znamenalo v zásadě vývoj nového podvozku v šibeničních termínech. Třemi navrženými modifikacemi měly být zohledněny značně se rozcházející názory odborníků na budoucnost vozby s vlečnými vozy i různé provozní podmínky v jednotlivých městech.



VELKÁ PÉČE BYLA VĚNOVÁNA TVAROVÉMU ŘEŠENÍ NOVÉ TRAMVAJE T II. VARIANTNÍ ŘEŠENÍ BYLA KROMĚ KRESEBNÝCH NÁVRHŮ OVĚŘOVÁNA I NA MAKETĚ VE SKUTEČNĚ VELIKOSTI. ZPRACOVÁNÍ NÁVRHŮ SE OPĚT PROFESIONÁLNĚ ZHOSTIL VÝTVARNÍK FRANTIŠEK KARDAUS

Po dalších jednáních, technických studiích, ale i prvních provozních zkušenostech s pražskými tramvajemi T I se dospělo k názoru, že provoz s vlečným vozem je možné provozně i investičně organizovat stejně hospodárně jako provoz bez vlečných vozů. A také že dvě konstrukce motorových vozů s poměrně zásadními odlišnostmi by vedly k prodražení vývojových prací a do značné míry i omezení výhod z unifikacího procesu.

K velké nelibosti brněnského dopravního podniku (který o svůj první projekt čtyřnápravové tramvaje přišel s válečnými událostmi a pozdější smrtí vsetínského vynálezce Josefa Sousedíka, o druhý poté rozhodnutím ústředních úřadů o ukončení vývoje tramvaj v Královopolské strojárně a plzeňské Škodovce a o třetí definitivním opuštěním Brnem preferované koncepce vozby u jednotného typu T II) bylo tedy rozhodnuto vyvíjet pouze jeden typ motorového vozu „pražského provedení“ a bez vlečného vozu. Toto rozhodnutí bylo s definitivní platností učiněno v roce 1953 a v jeho duchu probíhaly další konstrukční práce na T II.

Vytvořit jednotné vozidlo schopné provozu ve všech tehdejších městech s rozchody 1435 a 1000 mm nebyl lehký úkol ani v tehdejší skromnější soustavě závazných předpisů a norem i minimálních uznaných požadavků jednotlivých měst. Zásadním úkolem bylo definování nového univerzálního půdorysu tramvaje (šířka skříň 2,5 m – délka skříň 14,0 m), který by maximalizoval využitelnou podlahovou plochu, a přitom respektoval omezující podmínky stavebního uspořádání tratí v jednotlivých městech.

Vyvinut musel být zcela nový podvozek pro rozchod 1000 mm, což bylo spojeno s vývo-

jem nového – tzv. bezlicenčního – podvozku pro normální rozchod. Zatímco úzkorozchodný podvozek nové konstrukce byl úspěšně zaveden do výroby, alternativní „bezlicenční“ podvozek pro rozchod 1435 mm se neosvědčil a výroba musela setrvat u licenční konstrukce. Variantní bylo uspořádání prostoru pro cestující (podélná vs. příčná sedadla) a dále též konstrukce a umístění sběrače (tyčový vs. pantografický).

Typem T II byl pro československá města definován jednotný standard moderního tramvajového vozidla, který předurčil i nové zásady pro projektování tramvajových tratí (včetně podpovrchových úseků připravovaných tehdy v Praze), vozoven i pevných trakčních zařízení.

Průkopnickou roli Tě-dvojky později převzal a dále rozvinul typ T3 (a ve výrazně menším měřítku i z něj odvozený článkový vůz K2), který díky optimalizované konstrukci a velkosériové výrobě teprve umožnil dosáhnout plnohodnotné obnovy a typového sjednocení vozových parků i normálií tramvajové infrastruktury v celém Československu v duchu zásad vytýčených již při vývoji T II. Z tohoto rozsáhlého modernizačního procesu poté tramvajová doprava žila mnoho dalších desetiletí a v některých aspektech žije ještě dnes.

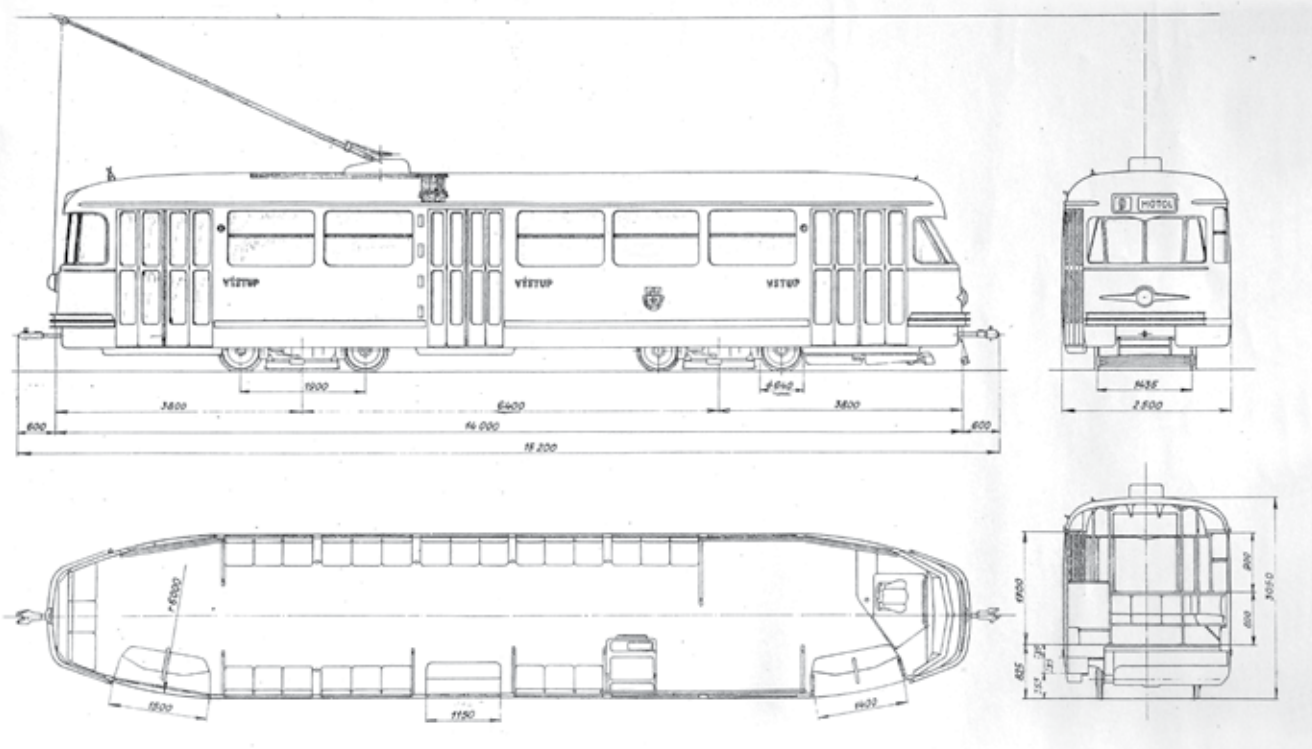
Závěrem ještě telegraficky k vlastní výrobě tramvají T II. V roce 1955 byly do zkušebního provozu v Praze zařazeny dva prototypy T II č. 6001 a 6002, na nichž byl proveden rozsáhlý program prototypových zkoušek, částečně i v provozu s cestujícími na lince č. 4. V roce 1956 byl vůz č. 6002 upraven na vzorové provedení pro sériovou výrobu a po schválení prototypovou komisí byl později vybaven podvozky s rozchodem 1000 mm, s nimiž absolvoval zkoušky nejprve v Liberci a později v Bratislavě.

První prototyp č. 6001 byl v Praze provozován do roku 1964, kdy byl odstaven a v následujícím roce převeden do DP Olomouc, kde sloužil do roku 1985. Prototyp č. 6002 byl provozován v Bratislavě až do druhé poloviny 70. let, v roce 1977 se jej podařilo získat zpět do Prahy a dnes jej po důkladné renovaci lze spatřit ve sbírce Muzea MHD v Praze.

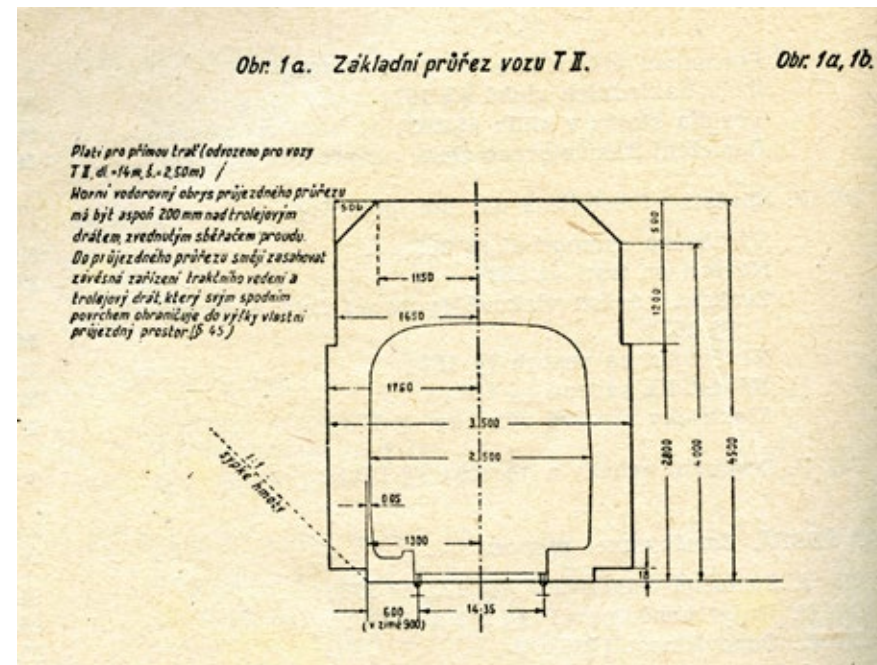
Sériová výroba tramvají T II probíhala v letech 1957 až 1962. Hlavními provozovateli Tě-dvojek se v Československu staly Brno a Ostrava (která od roku 1955 provozovala již tramvaje T I). Praha se dodávkám sériových



EXPORTNÍ TRAMVAJE DO SOVĚTSKÉHO SVAZU BYLY DODÁVÁNY S DÍLČÍMI ZMĚNAMI PROTI TUZEMSKÉMU PŘEVEDENÍ A OD ROKU 1959 TAKÉ S DVOUDVĚŘOVOU KAROSERÍÍ. NA SNÍMKU ZACHYCEN NOVÝ VŮZ Č. 5030 V KYJEVĚ V ÚNORU 1961



TYPOVÝ LIST TRAMVAJE T II VE TRÍDVEŘOVÉM PŘEVEDENÍ PRO ČESKOSLOVENSKÁ MĚSTA



VZTAH PŘÍJEZDNÉHO PRŮŘEZU TRATĚ A OBRYSU TRAMVAJE T II PUBLIKOVANÝ JAKO NOVÝ NORMATIV PRO PROJEKTOVÁNÍ A REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V NOVÝCH PRAVIDLECH TECHNICKÉHO PROVOZU MĚSTSKÝCH DRAH Z ROKU 1958

vozu T II z více důvodů vyhnula a zásadní obnovu parku začala uskutečňovat až typem T3.

Kromě Prahy byly tě-dvojky dodávány do všech tehdejších měst s tramvajovou dopravou na rozchodech s rozchodem 1435 a 1000 mm (s výjimkou rušeného systému v Teplicích). Celkem bylo vyrobeno 771 vozidel, z nichž téměř polovina směřovala na export do Sovětského svazu. Pravidelný provoz většiny z nich skončil v 80. a 90. letech.

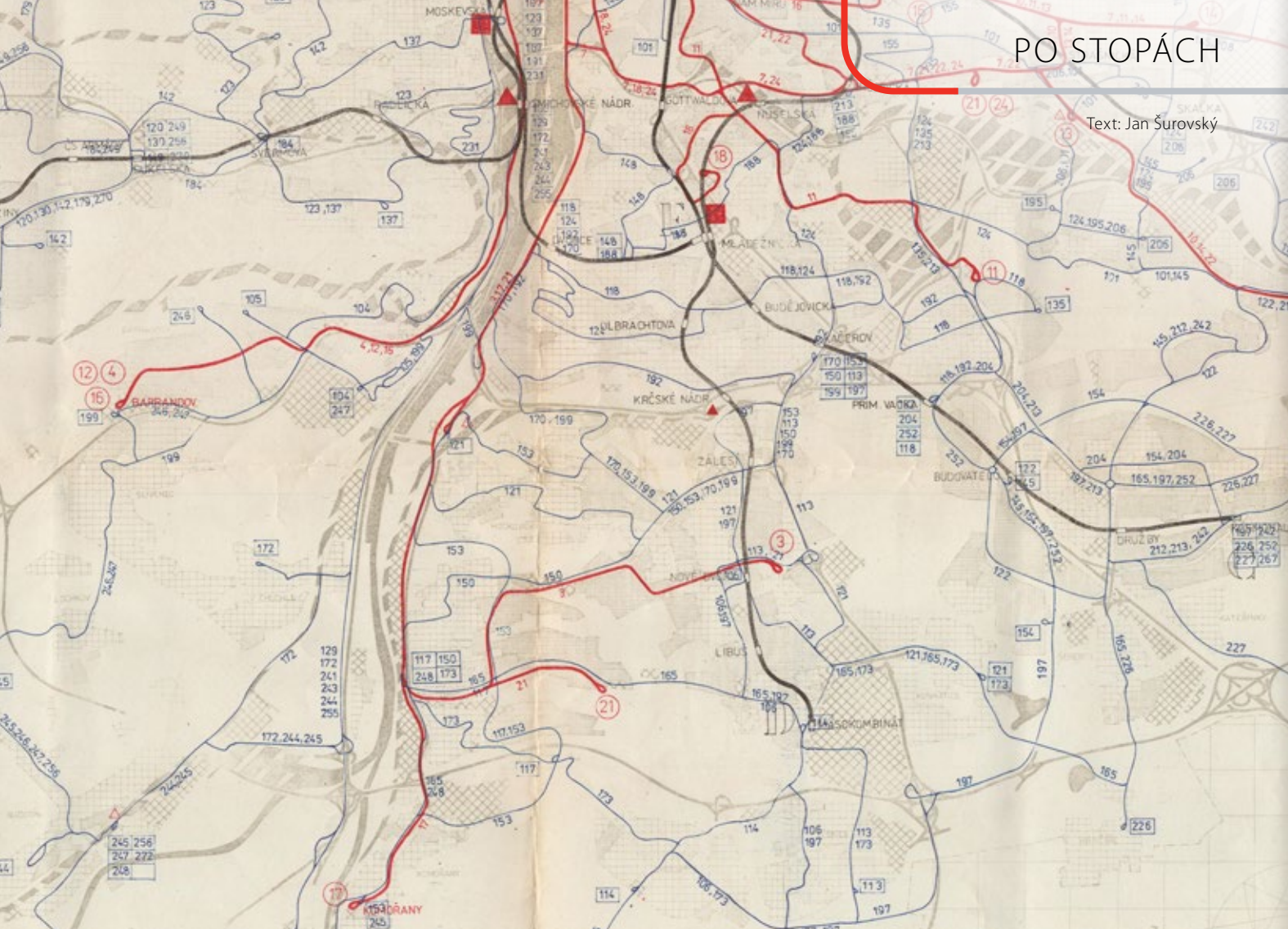
Anomálií byl Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce, který se s tímto typem rozloučil až v roce 2018 a poslední dva vozy byly pro připomínku slavného typu zakoupeny pro potřeby retroprovozu v DPP.

*T II, nebo T2? Jaký byl vztah Prahy k tramvajím T II a jaká je historie zachmuřeného čela? Tyto a další zajímavosti z historie vozů T II přinesl DP kontakt č. 5/2020.*





Text: Jan Surovský



VÝŘEZ LINKOVÉHO VEDENÍ ZE STUDIE KS HD PRAHA 88 UKAZUJE PŘES 30 LET STAROU PŘEDSTAVU O DOPRAVNÍM SKELETU V JIŽNÍ ČÁSTI MĚSTA. S TT MODŘANY – LIBUŠ SE TEHDY JEŠTĚ NEPOČÍTALO

# STAVBA TRAMVAJOVÉ TRATĚ MODŘANY – LIBUŠ ZAČÍNÁ

V LOŇSKÉM BŘEZNOVÉM DP KONTAKTU BYLA INFORMACE I O PŘÍPRAVĚ TRAMVAJOVÉ TRATI SÍDLIŠTĚ MODŘANY – LIBUŠ. DNE 1. DUBNA 2022 BYLA STAVBA TÉTO TRATI SLAVNOSTNĚ ZAHÁJENA, PŘIČEMŽ PŘÍPRAVNÉ PRÁCE TYPU KÁCENÍ ZELENĚ PROBÍHALO JIŽ OD 3. BŘEZNA 2022.

Jedná se o významný milník, neboť příprava tratě probíhala již opravdu dlouhá léta. V Komplexní studii výhledového řešení hromadné dopravy v Praze z roku 1988 (KS HD Praha 88) byl rozvoj tramvajových tratí v oblasti jižně od Braníka navržen tak, jak byla trať do Modřan v roce 1995 i skutečně zprovozněna. Zároveň ale byla navržena i větev do Komořan (se kterou je stále počítáno) a také větev Poliklinika Modřany – Labe – Hasova – Sídliště Lhotka – Cílkova – Nové Dvory.

Tato studie zvažovala také variantní zavedení trolejbusů prakticky místo všech autobusů v této části města, v tom případě by větev Poliklinika Modřany – Nové Dvory realizována nebyla. Metro D je v této studii navrženo prakticky stejně, jako se plánuje nyní, pouze není plánována stanice Depo Písnice.

V 80. letech se velmi pozvolna stavělo v režii města tzv. KOMOKO, v jehož rámci byla budována TT Braník – Modřany. Na tu před dnešní zastávkou Čechova čtvrť navazovala jiná stavba, a to Modřany – Tylova čtvrť, kde byl investorem Dopravní podnik. U ní se licitovalo, zda bude realizována tzv. severní varianta, nebo jižní varianta, a právě ta nakonec byla vybudována.

V době dokončování stavby trati do Sídliště Modřany, tedy do smyčky Levského, panovalo jasné odhodlání prakticky ihned prodloužit trať do smyčky Sídliště Libuš, která měla být umístěna proti autobusové smyčce linky 215. Horečná a nejednoznačná jednání o TT do Libuše probíhala zejména v letech 1992–1994, přičemž bylo očekáváno, že potřebné investiční náklady (okolo 58 mil. Kč) uhradí městská část Praha-Modřany.

Na záměr se podařilo i získat územní rozhodnutí, ale financování MČ Modřany padlo a stavba se nestala investiční prioritou DPP, tou byla trať Hlubočepy – Barrandov, a tak územní rozhodnutí pozbylo platnosti. Tehdy si ještě ne každý uvědomoval, jak velká hodnota takové územní rozhodnutí je. Tehdy byl povolovací proces dramaticky jednodušší než dnes.

Nicméně územní plán z roku 1999 s touto tramvajovou tratí počítal, dokonce trať byla navržena dále na sever Novodvorskou ulicí až k Chýnovské ulici k budoucí stanici metra Nové Dvory. Později sice byla plánovaná trasa tramvaje zkrácena k bližší stanici Libuš, ale aktuálně je cílový stav plánován opět až na Nové Dvory.

Významným bodem přípravy je rok 2011, kdy na základě postupujících přípravných prací na metru D byly zrealizovány dvě podrobné studie na tento projekt metra navazující. Jednak to byla TT Na Veselí – Pankrác, dnes z části již realizovaná, a zejména trať Modřany – Libuš.

Výrazný posun byl deklarován v Programové prohlášení RHMP v lednu 2015, kde byla kapitola „Posílíme veřejnou dopravu rozvojem dalších tramvajových tratí“, kde se konstatovalo, že: „prvořadá pozornost bude věnována

dvěma záměrům, konkrétně TT Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec a TT Divoká Šárka – Dědinská, které se nacházejí v pokročilém stadiu přípravy, s předpokladem možného zahájení realizace již v roce 2016. Mezi stabilizované preferované záměry náleží rovněž TT Sídliště Modřany – Libuš. Tento záměr lze realizovat samostatně, nicméně plného významu nabude až ve vazbě na zprovoznění úvodního úseku trasy metra D.“

Právě ve výše uvedeném dokumentu můžeme vnímat startovní výstřel pro seriální přípravu tramvajové trati Modřany – Libuš a smyček Zahradní Město a Depo Hostivař.

V rámci DPP započala příprava trati do Libuše dne 4. srpna 2015 rozhodnutím generálního ředitele Jaroslava Ďuriše, který na poradě vedení informoval o své účasti na setkání náměstka Dolínka s představiteli MČ Praha 12. Na jednání byla akcentována prioritizace TT a jejich rozvoje.

**Faktický formální start byl 3. září 2015** dopisem na IPR, kde jsme chtěli znát postoj této instituce ke studii z roku 2011. Protože tento postoj byl v zásadě kladný, tak bylo možno rychle zasloužit projektanta a obstaravatele, neboť bylo našťastí zřejmé, co se bude projektovat a jak má celé řešení vypadat.



DNE 12. KVĚTNA 1995 DOJELA DO OBRATIŠTĚ LEVSKÉHO PRVNÍ TRAMVAJ. BYL TO MĚŘICÍ VŮZ EV. Č. 5522 (DNES MÁ ZPROVOZŇOVACÍ FUNKCI TRAMVAJ EV. Č. 5521 ZVANÁ POMERANČ). JAK JE ZE SNÍMKU MICHALA REŽNÉHO ZŘEJMÉ, TAK KOLEJ DO LIBUŠE BYLA TEHDY VYBAVENA I FUNKČNÍ ELEKTRICKY OVLÁDANOU VÝHYBKOU



SMYČKA LEVSKÉHO SE NA PŘELOMU STOLETÍ VYZNAČOVALA ČASTÝM PROVOZEM DVOU PROTOTYPŮ PRO ZAMÝŠLENÉ, ALE SÉRIOVĚ NEREALIZOVANÉ MODERNIZACE VOZŮ T3. JEDNÍM Z NICH JE Tzv. BUBLINA EV. Č. 8205 ZVĚČNĚNÁ 3. LEDNA 2001 NA JIŽ DEMONTOVANÉM KŘÍŽENÍ TT DO LIBUŠE





VE SMYČCE SE 3. LISTOPADU 2001 NACHÁZEL I DALŠÍ PROTOTYP EV. Č. 8200 ZVANÝ PAPOUŠEK. DO SVAHU ZA NĚM SE BAGRY ZAKOUSNOU SE ZPOZDĚNÍM CCA 27 LET



POSLEDNÍ IKARUS JEZDIL NA LINCE 215 JIŽ 1. ČERVENCE 1999. PRÁVĚ ZDE, U SMYČKY SÍDLIŠTĚ LIBUŠ, NYNÍ BUDOU JEZDIT I TRAMVAJE. NA SNÍMKU POUKÁŽE TRÁŤ VPRAVO VEDLE VOZOVKY



JIŽ 7. SRPNA 2008 SE ZDÁLO, ŽE LINKA 17 DO LIBUŠE POJEDE. TAK DOUFEJME, ŽE TOMU TAK BUDE 15 LET POTÉ

Nová tramvajová trať bude vycházet z **dnešní smyčky v Modřanech** (tedy zastávky Levského), která byla k tomuto účelu připravena již v roce 1995. Původní úplné napojení včetně křížení a sjezdové výhybky bylo ovšem v roce 1999 sneseno. Protože je ale celá smyčka v podstatě ve stavu roku 1995, tak dojde k její úplné rekonstrukci v rámci akce JDCT v letošním roce.

Nová trať bude pokračovat v boční poloze podél ulice Generála Šišky. V tomto úseku jsou navrženy zastávky **Modřanský vodojem, Observatoř Libuš a Sídliště Libuš**, přičemž poslední jmenovaná zajišťuje obsluhu současného sídliště i budované zastávky a současně zde bude možnost přestupu na autobusové linky.

Tramvajová trať následně vstupuje do osy Novodvorské ulice, kterou pokračuje do konečné zastávky **Libuš**, umístěné v místě současných zastávek autobusu Pavlíkova. Aktuálně se prověřuje pokračování dále na sever na **Nové Dvory**.

Rozpočtové náklady jsou cca 400 mil. Kč, což je mimochodem méně než cena predikovaná v roce 2014. Ještě zde uvedme několik důležitých dat z přípravy, aby bylo zřejmé, že po celých 7 let DPP za pomoci např. hlavního města Prahy či městských částí Praha 12 a Praha-Libuš stavbu aktivně připravoval, a teď nezbývá, než ji „jen“ postavit:

- Závěr zjišťovacího řízení EIA 02/2017, vydané územní rozhodnutí (ÚR) v právní moci 18. 7. 2017. Vydané stavební povolení (SP) pro vodní díla v právní moci 28. 8. 2018 (platnost prodloužena do 13. 2. 2023). Vydané SP pro tramvajovou trať (20. 12. 2019) v právní moci 17. 2. 2021. Vydané společné povolení na SSZ v právní moci 21. 2. 2020.
- 12. 4. 2021 vyhlášena veřejná zakázka, podané nabídky 2. 7. 2021, podpis smlouvy se zhotovitelem 8. 12. 2021, kácení probíhá od 3. 3. 2022, **zahájení realizace určeno na 1. 4. 2022. Plánovaná doba výstavby je 424 dní.**
- Výstavba je spolufinancována z OPD II (žádost v rámci 53. výzvy). Podmínkou je dokončení stavby a zprovoznění do 30. 6. 2023.

Na tomto místě je nezbytně nutné poděkovat zejména kolegům z odboru Investice Povrch, jakož i kolegům z odboru Nemovitý majetek, případně oddělení Metro D, kteří se nejčastěji potýkali s nástrahami povolovacího a majetkoprávního (vč. vyvlastňování) procesu ve složitých podmínkách našeho světa. ■

## Charkov. Bez komentáře...



Foto: Twitter TRUCHA

SNÍMKY FILIPA JIŘÍKA Z NÁVŠTĚVY CHARKOVA V ROCE 2013

PŮVODNĚ PRAŽSKÁ TRAMVAJ T6A5 EV. Č. 8648, DODANÁ DO CHARKOVA V LOŇSKÉM ROCE, OD KDY PROBÍHALA JEJÍ DÍLENSKÁ OPRAVA PRO MĚSTO KAMJANSKE. BYLA ZNIČENA BOMBARDOVÁNÍM 3. 3. 2022 NA SÍDLIŠTI SALTIVKA, KDE SE NACHÁZÍ I HALA OPRAV SALTOVSKÉHO DEPA





Text: Pavel Fojtík  
Obrazové podklady: Archiv DPP

# HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



## PAMATUJETE JEŠTĚ, ŽE DOPRAVNÍ PODNIK PŮJČOVAL AUTOMOBILY?

Když 1. ledna 1962 převzal Dopravní podnik větší části činnosti bývalého podniku Autoslužba hlavního města Prahy, bylo mezi nimi i půjčování automobilů. Od 1. října 1964 tvořila taxislužba a půjčovna automobilů samostatný závod 3 – osobní automobilová doprava, z něhož již v roce 1966 bylo půjčování automobilů vyčleněno jako samostatný závod 8 – Pragocar. Během let se odehrála pochopitelně celá řada organizačních změn, na jejichž konci se objevila společnost Rencar, zabývající se reklamní činností. Půjčovna automobilů měla své sídlo v Nádražní ulici na nároží Kotevní ulice. Místo nám ukazuje sken pořízený z originálního velkoformátového negativu 5,5 x 5,5 cm. Můžeme se podle použitého jména firmy jen domnívat, že fotograf stiskl spoušť někdy v letech 1965–1966, později by na bráně možná byl i název Pragocar. Ve dvoře již stojí tehdy moderní, dnes legendární „emběčko“.

## PRVNÍ INFORMAČNÍ PLAKÁTY O VÝLUCE

Informační letáky pro cestující tramvajemi známe zatím od třicátých let minulého století, ty autobusové známe od let dvacátých. Vyobrazený plakátek je patrně jeden z prvních, které informovaly o delší, v tomto případě téměř měsíční výluce tramvajové dopravy na Národní třídě. Inzerované výluce předcházela ještě jedna etapa, která začala 5. října 1964. Její plakátek zatím neznáme. Na tom, který si prohlížíte, někdo propisovačkou zaznamenal některé nejasnosti. Tiskařský šotek si zařadil. Plakát má rozměr standardního kancelářského formátu A4.



## STRAŠIDLO KOMUNISMU

Starší generace si možná vzpomene na větu z tzv. Komunistického manifestu hlásající, že Evropou obchází strašidlo komunismu. Taková strašidla se občas někde vyskytují. Jeden takový relikv let minulých se skrývá za trafikou v podchodu stanice metra Staroměstská. Původně plánovaná výzdoba měla připomenout polohu stanice v historickém jádru hlavního města Prahy s četnými památkami. Jenže v roce 1978, kdy se stanice předávala do užívání, se současně připomínalo 30. výročí tzv. Vítězného února a tehdejší mocipány napadlo, že by se této události měla výzdoba stanice věnovat. Odstranit umělecké dílo, kterým oslavná mozaika bezesporu je – a to bez ohledu na téma – je vždy těžké a náročné. V tomto (a ne jediném) případě ho zakryla zmíněná trafika.

## MONTOVNÍ VŮZ V JAROMÍROVÉ ULICI

Na velkoformátovém negativu fotograf zachytil opravu trolejového vedení na východním konci Jaromírové ulice v Nuslích, prováděnou v prvních poválečných letech, což poznáme, že montovní automobil (opravdu se jim tak tehdy a ještě dlouho po válce říkalo) má na sobě označení DP. Jenže co je to za typ vozu? Díky tomu, že na fotografii je zřetelně vidět poznávací značka P-12616 a že se dochoval seznam vozidel DP k 1. říjnu 1947, jsme mohli zjistit, že se jedná o vůz Praga L z roku 1931. Nejedná se tedy o vůz vzniklý rekonstrukcí některého ze starších autobusů. Vůz měl čtyřválcový motor a vážil 3850 kg.



## DRAMATICKÝ ROK 1938

Rok 1938 již pomalu předznamenával blížící se velký válečný konflikt a společnost se na něj začala připravovat. V dubnu 1938 uspořádal Branný sbor čs. motoristů „týden brannosti“. V rámci této propagační akce byl naplánován na 10. dubna také sraz motoristů před budovou Autoklubu RČS v Lützowově (dnešní Opletalově) ulici. Zvláštním dopisem byly Elektrické podniky požádány, aby na sraz vyslaly několik nákladních, případně osobních automobilů. Současně k propagaci akce bylo k dopisu přiloženo několik plakátků-obtisků. Zmenšenina takového plakátku pak byla přilepena i na zmíněný dopis. Z interních poznámek se dozvídáme, že „Za elektrárny vyslány 2. osob. a 1 velký nákladní automobil“. Plakátek má rozměr 15 x 20 cm.



# DOPRAVÁCKÉ FANSHOPY KOLEM NÁS



NAVŠTÍVILI JSTE UŽ NĚKDY OBCHOD PRO FANOUSHKY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE? SORTIMENT JE VELICE PESTRÝ A NA SVĚ SI PŘIJE SNAD KAŽDÝ. NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH FANSHOP.DPP.CZ KOUPITE PRO SEBE NEBO SVĚ BLÍZKÉ TURISTICKÉ VIZITKY, ZASTÁVKOVÁ TABLA, KNIHY, ENCYKLOPEDIA, BROŽURY, OBLEČENÍ, TAŠKY, POLŠTÁŘE, MAGNETKY A MNOHO DALŠÍHO. ROZHODLI JSME SE PODÍVAT I DO ZAHRANIČÍ. JAKÉ PRODUKTY SI FANOUSHKY KOUPI VE VÍDNI, BRATISLAVĚ, BUDAPEŠTI, VARŠAVĚ ČI DRÁŽDANECH?

## Bratislava

V Bratislavě najdeme pouze kamenný obchod s reklamními předměty. E-shop tedy nehledejte. V nabídce Dopravního podniku v Bratislavě tak budete moci najít trička pro dospělé s motivem nové tramvaje, tzv. električky, kšiltovky, šály v barvě dopravního podniku s logem, ale i bezpečnostní LED pásy určené pro sportující. Pro malé děti jsou v nabídce omalovánky, jojo a dostupné by měly být i dětské mikiny také s motivem nové tramvaje Škoda 30T. Příznivci dopravy si mohou kromě vzpomínkových předmětů zakoupit také limitovanou edici publikace „Autobusy v Bratislavě“ od Mateje Kavackého.



ZDROJ: dpb.sk



ZDROJ: shop.wienerlinien.at

## Vídeň

Vídeňská nabídka patří k těm rozmanitějším a nabízí psací a školní potřeby, oblečení, modely vozů, lego stavebnice, hry a hračky, přívěšky, tašky a mnoho dalšího. Fanoušci dopravy jistě ocení mj. i sadu ponožek v barvách linek metra.



ZDROJ: bkv.hu

## Budapešť

Reklamní předměty pro fanoušky dopravy v maďarské Budapešti se prodávají v muzeu hromadné dopravy, na vybraných stanicích nebo se dají objednat a vyzvednout u příslušných pracovníků. Nabídka obsahuje knihy a plakáty, pohlednice, hry, oblečení, hračky, užitečné předměty s logem, jako jsou deštníky, pláštěnky, propisky a další.



## Varšava

Ve Varšavě v Polsku nenajdeme žádný oficiální e-shop nebo kamennou prodejnu reklamních předmětů. Tyto produkty jsou nabízeny zdarma na různých akcích pořádaných útvary městské radnice. A tak jsme se zeptali a zjistili, že největší dopravci varšavské hromadné dopravy Miejskie Zakłady Autobusowe (autobusy) a Tramwaje Warszawskie (tramvaje) však nedávno založili vlastní e-shopy spojené s městskou hromadnou dopravou ve Varšavě. Pořídíte tam trička, hrnečky, ponožky, čepice a plakáty.



ZDROJ: sklep.tw.waw.pl

## Drážďany

V Drážďanech v Německu najdeme prodejní místa pro fanoušky místní dopravy, ale předměty se dají objednat i e-mailem. V nabídce jsou různé propisky, zapalovače, karetní hry, klíčenky, magnety, odborné publikace a další.



ZDROJ: dvb.de



## Fanshop DPP

VÍTE, ŽE:

- za 3 roky svého působení již překonal hranici 600 druhů zboží?
- jeho tržby za poslední rok vzrostly o 42 %, což představovalo více jak 12 000 ks zboží?
- nejprodávanějším se stalo tablo zastávky U Prdlavky?
- svým prodejem podporuje Fond ohrožených dětí?
- se chystá expandovat mj. na Slovensko?
- můžete komukoliv objednat zaslání DP kontaktu jen za cenu poštovného?







# ZA PANKRÁCKÝM ZLEPŠOVATELEM IVANEM LEVOROU

Zavzpomínejte se mnou na Ivana Levoru, který nás v polovině února 2022 navždy opustil. Zavzpomínejme tak na dlouholetého spolupracovníka vozovny Pankrác.

Nemohu si pamatovat na září roku 1959, kdy nastoupil do odborného učiliště, učebního oboru – elektromechanik. Dozvěděl jsem se, že poté od července 1962 začal ve vozovně Pankrác pracovat jako elektromechanik a v roce 1964 odmaturoval na Střední všeobecné vzdělávací škole pro pracující. Následně v roce 1972 Ivan Levora potvrdil svoje vzdělání a zaměřeni na Střední průmyslové škole elektrotechnické, kde studium zakončil druhou maturitou.

Na začátku roku 1973 byl z dělnické profese přeřazen na pozici směnového mistra. Dále se zajímal o elektrotechniku. O jeho technických kvalitách svědčí i dva přijaté zlepšovací návrhy z roku 1975 na vozy T3. Jeden směřoval ke zvýšení spolehlivosti směrových světel a ve druhém odhalil příčinu poruch použitých polovodičů, které nahradil jiným typem. Obě řešení jsou dodnes využívána na modernizovaných vozech T3R.P.

Později, v roce 1985, podal Ivan Levora zlepšovací návrhy na propojení dvou nezávislých kotelen vozovny Pankrác, čímž se vyřešil problém s nedostatkem kotelníků. Při tomto

zlepšování vystupoval jako druhý řešitel spolu s vedoucím depa. Dalších několik zlepšovacích návrhů, které vymyslel, podával bez jeho vědomí jeho nadřízený svým jménem.

Nadále si zvyšoval kvalifikaci i vědomosti v elektrotechnice a v roce 1978 složil zkoušku z Vyhlášky o odborné způsobilosti v elektrotechnice 50/1978 Sb. dle § 7 jako pracovník s vyšší kvalifikací pro řízení činnosti.

Až v roce 1976 se spojily naše pracovní vztahy. Přišel jsem do vozovny Pankrác jako učeň, elév. Ivan, tak jsme mu všichni říkali, vždy všem, včetně mě, nabízel pomoc nejen v elektrotechnických oborech, ale probírali jsme i oblasti energetiky a techniky, jež se promítaly do tramvajového provozu. Přestože se mu rodina výrazně zvětšila, nehleděl na volný čas a s postupující modernizací vozového parku, nástupem vozů s pulzní regulací absolvoval řadu továrních školení a zkoušek na vozy T3M (1978) a KT8D5 (1988).

V turbulentních letech po sametové revoluci, kdy se snižovaly stavy spolupracovníků, Ivan přešel v roce 1994 do oddělení Technické kontroly, kde pracoval jako analytik technických závad vozů. Vzhledem ke svým kvalitám začal v roce 1996 pracovat v oddělení Technického rozvoje na funkci specialisty, čímž jsme se opět stali přímými spolupracovníky. V oddě-

lení měl na starosti posuzování zlepšovacích návrhů. Jedním z nich byla analýza motogenerátorů, které byly při modernizaci následně nahrazeny statickým měničem.

## Ivan Levora,

který se narodil 18. 3. 1945 v obci Poleň u Klatov, měl vedle náročné profese mnoho koníčků. K rodinnému životu patřilo letní kempování na Slapské přehradě, vodácké výpravy na řeku Sázavu, zimní lyžařské výlety do hor a poznávací zájezdy do evropských metropolí. Velmi rád četl. K jeho oblíbeným titulům patřily dobrodružné romány Julese Verna, Karla Maye a Jaroslava Foglara. Měl rád matematiku, fyziku, zeměpis a zajímal se také o vesmír, letectví a kosmonautiku. Fascinovaly ho hory. Žil v době dobývání himálajských osmitisícovek a on sám lezecky pokořil mnoho vrcholů ve Vysokých Tatrách. Jeho životním snem bylo vybudovat menší vodní elektrárnu.

Vymýšlel a realizoval zadaná technická řešení. Například přepracoval panel řidiče T3R.P s ovladači CarlingSwitch, což se u řidičů setkalo s velkým úspěchem. Jako školitel před hromadným nástupem vozů T3R.P pomáhal oživovat elektrotechnické vědomosti pracovníků údržby. Vymyslel první generaci jednoduché školní úpravy pro vozy T3R.P\_A. V týmu se podílel i na dalších řešeních.

Naše spolupráce skončila v únoru 2007, kdy odešel na zasloužený odpočinek. Neznám spolupracovníka, který Ivana znal, aby o něm řekl, že nebyl srdcař. A kdo jste ho neznali, věřte, že byl. Zanechal nám po sobě nápady, které dodnes používáme, aniž víme, že on byl jejich autorem.

Vzpomínejte na něj se mnou v dobrém.

Vlasta Čáp



## TRADIČNÍ JARNÍ FILMOVÁ SMRŠŤ



Na 28. dubna – 4. května 2022 je naplánován další (již 29.) ročník **Mezinárodního filmového festivalu Praha – Febiofest**. Díky programu, jenž se snaží přinášet v širokém záběru to nejzajímavější a nejnovější z celého světa, kvalitním projekcím a známým hostům přitahuje festival každý rok stále početnější publikum všech věkových kategorií a vzbuzuje zájem domácí kritiky a tisku. Festival je primárně zaměřen na celovečerní snímky současné světové kinematografie, distribuční premiéry, retrospektivy a pocty filmovým osobnostem. V několika kategoriích má i svoji soutěžní část. Po dvou letech, kdy festival koronavirová omezení přesunula na náhradní podzemní termíny, se letos uskuteční opět na jaře. Centrem festivalového dění by měl být opět Slovanský dům, vybrané sekce by měly být k vidění i na dalších místech, jimiž jsou Kino Pilotů, Ponrepo nebo Edison Filmhub. Bližší podrobnosti o programu či třeba festivalových hostech lze nalézt na [www.febiofest.cz](http://www.febiofest.cz).

## POTŘETÍ DO JINÝCH SVĚTŮ

Prostor O<sub>2</sub> Universeum bude ve dnech 22. – 24. dubna patřit akci **Comic-Con 2022**. Již třetí pražský ročník přehlídky a setkání fanoušků sci-fi, fantasy a hororů ve filmech a seriálech, videohrách a stolních hrách, anime a komiksech, knihách a obrazech, no a samozřejmě i kostýmech. Návštěvníci se mohou těšit nejen na autogramiády a besedy se zahraničními i domácími herci a umělci, ale i na promítání, workshopy, soutěže, výstavy, téma cosplay, koncerty a také na hraní tematických videoher a stolních her. V připravovaném programu je rovněž řada dalších zajímavostí. Kupříkladu speciální expozice s názvem FutureCity slibuje přenést zájemce pomocí nejmodernějších virtuálních technologií do Prahy blízké budoucnosti.

Dorazit by měli rovněž hvězdní žánroví hosté. Za všechny lze jmenovat třeba herce Christophera Lamberta (známý třeba z filmů Příběh Tarzana, pána opic, Highlander, Mortal Kombat – Boj na život a na



smrt nebo seriálu Černá listina), herečku a komičku Hattie Hayridge (známá zejména z role ženské verze centrálního počítače Hollyho v televizním sitcomu Červený trpaslík). V Červeném trpaslíkovi nebo třeba ve sci-fi seriálu Hvězdná brána se objevila i další herečka, která by měla na Comic-Con zavítat, Suanne Braun. Přijet by měl například i americký herec Robert Picardo (známý zejména ze seriálů Star Trek a Hvězdná brána) a další hosté. Podrobnější informace jsou k dispozici na [www.comiccon.cz](http://www.comiccon.cz).



## PESTROBAREVNÁ KŘÍDLA

Trojská botanická zahrada připravila od 7. dubna do 22. května ve skleníku Fata Morgana výstavu **Motýli ve Fata Morgane**. Během letošní výstavy budou moci návštěvníci skleníku Fata Morgana obdivovat jak krásu motýlích křídel či styl motýlího letu, tak i tajuplnou přeměnu kukly v dospělého motýla. Výstava má v plánu věnovat se motýlům poměrně komplexně a přinést zajímavé informace také o dalších detailech motýlího těla. Pořadatelé slibují vzhled do stavby motýlích křídel, ale pozornost návštěvníků hodlají nasměrovat rovněž na oči, nohy nebo tykadla housenek a dospělých motýlů. Zaměřit se hodlají také na motýlí sosačky, jejich strukturu a třeba i na to, jak vypadají ústa housenky. Více informací k akci nabídnou internetové stránky [www.botanicka.cz](http://www.botanicka.cz).

## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do čtvrtka 5. května 2022** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat publikaci To je metro, čéče.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 3/2022 zněla: **Rašínovo nábřeží tradičně v únoru**. Fotografie Jana Bajera z roku 1961, z které byl připraven soutěžní výřez, se nakonec do zmíněného článku nedostala, a soutěž tak byla těžší. Podle detailu střechy limnigrafu, který stojí na Výtoni (černobílý záběr místa z jiného úhlu byl na str. 10), tak správnou odpověď našlo mnoho čtenářů (za správnou byla uznána i odpověď, že zmíněná fotografie v DPK č. 3 nevyšla). Z nich byl vylosován a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a výběrem výročních brožur reálů DPP odměněn: **Zdeněk Harsa**.



FOTO  
KVÍZ



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Speciální vozidla metra

Z počátku byla speciální vozidla pražského metra označována jen výrobními čísly. Teprve příkazem vedoucího traťové služby bylo zavedeno zjednodušené označení vozů. Některé další vozy uváděné obvykle v seznamech vozidel metra jsou ve skutečnosti spíše technologickým zařízením, která je možné přepravovat po kolejích, než aby byla považována za vozidla v pravém slova smyslu. Jedná se například o .....(v tajence) kolejnic, univerzální .....(v tajence) zařízení, .....(v tajence) pro přepravu .....(v tajence) a jiné.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **čtvrťka 5. května 2022** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **pétanque set**, další vylosovaný vyhrává voucher pro 2 osoby na návštěvu objektů: Museum Kampa, Werichovka a Portheimka, další dva reklamní předměty pro děti.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 3/2022 zněla: **hloubené – předpjatých – průsaky – dopravních**.

Hlavní cenu – Aroma difuzer – získává: **Daniel Novopacký**, voucher k návštěvě pražského letiště získává: **Tomáš Poláček**, tričko a drobné reklamní předměty získávají: **Petra Tomšíková** a **Zdeněk Rychtář**. Blahopřejeme.

## Hlavní cena: Pétanque set



Slunce, vychlazená limonáda a téměř jakékoliv místo v přírodě s rovným terénem. To jsou jednoduchá pravidla tradiční francouzské společenské hry pétanque. Nejlepší na ní je, že je určena pro všechny osoby bez ohledu na věk a fyzickou kondici.

Pozor, pravidla vypadají jednoduše, ale pro vítězství je nutný i pravidelný trénink. A nejen v něm vám pomůže tento set.

### BONUS

Voucher pro 2 osoby k návštěvě objektů: Museum Kampa, Werichovka a Portheimka



## SRAZ AUTO-MOTO VETERÁNŮ

### VOZOVNA STŘEŠOVICE

21. května 2022



Řada zaměstnanců DPP si doma hýčká automobil či motocykl, který se svým věkem řadí do skupiny veteránů. Vlastníte-li takový stroj, vyrobený do roku 1989, přijměte pozvání na **společné přátelské setkání v sobotu 21. května 2022 ve vozovně Střešovice**.

Sraz bude na dvoře vozovny **před Muzeem MHD v 9.00 až 9.45 hodin**. Na programu je vzájemné poznávání majitelů a jejich vozidel, prohlídka muzea a odpolední spanilá jízda kolem „kulaťáku“. Historická vozidla budou po dobu akce zaparkována na dvoře před Muzeem MHD, takže zkrátka nepřijdou ani návštěvníci muzea, kteří si je budou moci v průběhu dne prohlédnout. Počet posádek je omezen, takže **prosíme o zastání přihlášek do 11. května 2022 na email: [Laskao@dpp.cz](mailto:Laskao@dpp.cz)** s uvedením typu vozidla, jeho rokem výroby a počtem osob, které na sraz dorazí.

Těšíme se na Vás!



TEMĚR	SILNIČNÍ VOZIDLO K TĚŽANÍ PŘÍVĚSU	VONNÉ KOREŇI	ŽIDOVSKÝ DUCHOVNÍ	ZVÝKOVÉ PRAVO V ISLAMU	ATLET	AUTRALSKÝ POSTROJ	BOBZAČNÍ SLABKA	OLEPENÍ	BELGIČAN	NASADIT KŮNI POSTROJ	NÁŠ SLOVNÍKÁŘ	PROME-NADY	DEŠTĚM ZVLHAT	ANGL. PANI	ANGLICKY JEDNA
ZAJÍMAT SE						PATRIČI EDVŮ					KOLEM				
BRUSLE						ČERNÝ					NÁŠ BASNIK				
1. ČÁST TAJENKY						KULOVITÁ BAKTERIE					RÍMSKÝCH 105				
STEMPL															
O CO															
ANGL. PŘÍDELIT	CHMYŘI					ČÁST ÚST					VRCHOLEK (Z ANGL.)				
ZDANĚLNÉ PŘIBLÍŽENÍ HVĚZDY K MĚSÍCI	RUKOVĚT PUSKY										REJNOK				
HARMONIE															
KLAMY															
INOVACE															
PROMYŠLE-NÝ POSTUP															

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.

Dopravní podnik hlavního města Prahy vás zve na

## DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ VE VOZOVNĚ ŽIŽKOV

U příležitosti výročí  
110 let vozovny

V sobotu 30. dubna 2022  
od 10 do 16 hodin

Více se dozvíte na [www.dpp.cz/dod](http://www.dpp.cz/dod)





# Trička pro malé fanoušky dopravy

## FAN SHOP

Dětská trika z biobavlny s kresbami zvířátek od Ondřeje Casky



Modré / šedé melírované triko s tramvají T3

Šedé melírované / modré triko s autobusem RTO

Šedé triko s tramvají Tatra T3

Dětská sportovní trika

Dětská trika s grafikami známých vozidel



Motiv tramvaje 15T facelift



Motiv čela vozu metra M1



Černé triko se soupravou metra 81-71



Šedé triko s tramvají Tatra KT8D5



Tmavě modré triko s petřínskou lanovkou



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.