



IVECO CITELIS: SBOHEM A ŠÁTEČEK



**AUTOBUSOVÝ DEN PID
V LETŇANECH**



**TROLEBUSOVÝ SKVOST DPP
V PARDUBICÍCH**



**PREFERENCE
AUTOBUSŮ V PRAZE**

**NESKÁKEJ MI
POD KOLA
A DRŽ SE ZA JÍZDY**





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 devadesátých let.

STŘÍPKY Z HISTORIE 5

Po roce 1989 pod vlivem politických změn došlo ve společnosti k celé řadě změn - nejen v průmyslu, ale i v oblasti českého školství. Změny, které v tomto období nastaly, měly za následek výrazné snížení počtu žáků v odborném výcviku, ale současně jejich celkový počet v učilišti dál vzrůstal. V roce 1990 dokonce překročil 3000! (celkem 3055). Povinná desetiletá docházka byla zkrácena zpátky na 9 let. Od poloviny 90. let se postupně začal projevovat nepříznivý demografický vývoj. Panoval nezáměr o obory, jako je elektrikář, zámečnický či nástrojář. Chyběly jakékoliv dotace pro nestátní zařízení a musely se hledat úsporná opatření – např. byl zrušen nerentabilní Domov mládeže v areálu ÚD v Hostivaři.

1991

Založení dnešního Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Byla podepsána zřizovací listina Středního odborného učiliště, které dál zůstávalo jeho součástí, navzdory tomu, že se mnohé činnosti od DP oddělily. Zřizovací listina nabytá účinnosti v souladu s rozhodnutím MŠMT o zařazení Středního odborného učiliště do sítě škol.



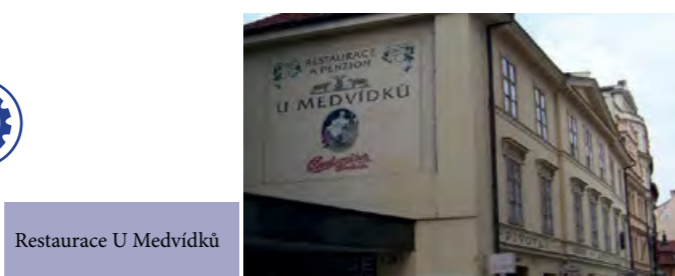
Dnešní sídlo DPP

Dílny Rohanský ostrov



1993

Do obchodního rejstříku byl zapsán odštěpný závod **Dopravní podnik Střední odborné učiliště**. Jako předmět podnikání DP byla doplněna i „soukromá střední průmyslová škola dopravní“. Ředitelem se stal **Ing. Ladislav Šilhan**.



Restaurace U Medvídků

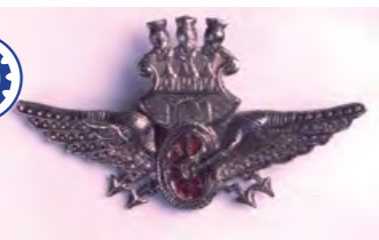
Učňovská dílna II z roku 1955



1998

Dosavadní odštěpný závod DP – SOU byl k 1. lednu 1998 transformován na **akciovou společnost Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a.s.** DP se tak stal zřizovatelem a jediným akcionářem.

Do školského rejstříku bylo zapsáno 23 oborů pro SOU, 3 obory pro Učiliště a 5 pro průmyslovku. Základním předmětem činnosti školy byla výuka, výchova a vzdělávání v denním i dálkovém studiu. Odborná výuka žáků zahrnovala především obory autoopravenství a obory elektro. Doplnujícími aktivitami bylo pořádání rekvalifikačních kurzů, seminářů, školení pro management DP, periodické přezkušování v oborech svářeči, požární ochrany a bezpečnosti práce.



První logo samostatné akciové společnosti

Chcete-li k tomuto tématu přispět informacemi či fotografiemi, zašlete nám prosím svůj příspěvek na: koprivoalga@sps-dopravni.cz.

OBSAH 5-6 / 2022

AKTUÁLNĚ

4 – 7

AKCE

- 8 – 9 SBOHEM A ŠÁTEČEK!
- 18 – 19 ŽIŽKOVSKÉ OHLÉDNUTÍ
- 26 – 29 PO PÁTÉ DO LETŇAN
- 34 – 35 TAKOVÝ BYL DĚTSKÝ DEN NA DNI OTEVŘENÝCH DVEŘÍ V DEPU ZLIČÍN

UDÁLOSTI

- 10 – 12 NA TRASE BARRANDOV – HOLYNĚ – SLIVENEC
- 25 SPŠD V SOUTĚŽI T-PROFI POZLACENÁ
- 30 – 33 OSVĚDČENÝ TÝM – OBHAJOBA POZICE

TÉMA

- 13 – 15 MHD PO COVIDU – 5. DÍL

PORTRÉT

- 16 – 17 ZE VŠECH KOUTŮ SVĚTA – 1. DÍL

BEZPEČNOST

- 20 – 24 SPĚCHÁTE? TO BUDETE MÍT HODNĚ ČASU...

SPECIÁL:

- PREFERENCE MHD
- 36 – 42 AKTUÁLNÍ STAV PREFERENCE V AUTOBUSOVÉM PROVOZU

KALEIDOSKOP

- 44 – 46 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

ZAJÍMAVOST

- 47 ŠÍBR Z RUSTONKY

PO STOPÁCH

- 48 – 50 VZPOMÍNKA NA TRÁŤ Z OHRADY NA PALMOVKU

TECHNIKA

- 51 – 53 NOVÁ CISTERNA PRO ZLIČÍN

VÝROČÍ

- 54 – 55 VELKÁ PARDUBICKÁ SEDMDESÁTKA
- 56 – 60 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE
- 60 LET TRAMVAJÍ T3 – 5. DÍL: TECHNOLOGIE PCC POD DROBNOHLEDEM

SOUTĚŽE

- 62 PREMIÉRA POD VYSOKOU SÍŤÍ NA LIZE TO CINKLO
- 63

PEL-MEL

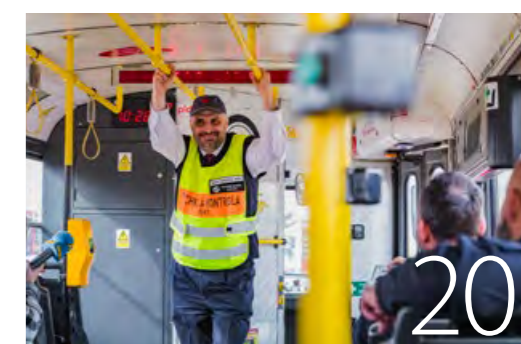
- 64 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA
- 65 KULTURA / KVÍZ
- 66 ZÁBAVA



8



10



20



30



51

Foto na titulní straně: Zdeněk Bek, Petr Hejna, Václav Holíč, Vojtěch Mařík a Sandra Sedlecká

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada
Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, 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. května 2022
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolisťovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód. Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP. Přetisk jen se svolením redakce.

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



ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Představenstvo DPP na svém letošním osmém zasedání 5. dubna projednalo mj. rozbor nehodovosti za únor 2022 a cíle kvality DPP na rok 2022 vyplývající z požadavků normy ČSN EN ISO 9001:2016. Na dalším zasedání 19. dubna představenstvo mj. schválilo výroční zprávu DPP za účetní období roku 2021 a vzalo na vědomí podnikatelský plán DPP pro rok 2022. Desáté zasedání se uskutečnilo 3. května a představenstvo se zabývalo mj. problematikou mezinárodních sankcí v souvislosti se situací na Ukrajině, plněním standardů kvality PID za 1. čtvrtletí 2022 a udělením mimořádné odměny pro zaměstnance ke zmírnění důsledků inflace. K 11. zasedání se představenstvo sešlo 17. května, kdy se konaly roční valné hromady Střední průmyslové školy dopravní a společnosti Pražská strojírna za rok 2021. Dále představenstvo schválilo zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2022 a projednalo výsledky ankety „Sedačky ve vlacích metra“. Následující zasedání se uskutečnilo 31. května, kdy představenstvo mělo na programu mj. pravidelně předkládané informace k přípravě akce „Výstavba nové vozovny Hloubětín“ a k průběhu elektrifikace autobusových linek. Rovněž schválilo poskytnutí daru na úhradu dopravy dětí zaměstnanců DPP na LDT. Dozorčí rada DPP se sešla 20. dubna, aby na svém letošním čtvrtém zasedání schválila dodatky ke smlouvám o výkonu funkce členů představenstva, kterými mj. došlo ke stanovení podmínek pro splnění cílových odměn pro rok 2022. Byla také seznámena s informací o připravovaných a realizovaných novostavbách TT a s plněním harmonogramu činností pro zajištění insourcingu výroby, distribuce, správy a údržby technologických celků a infrastruktury tepelného hospodářství. Na dalším zasedání, tedy 18. května, dozorčí rada DPP zvolila k 23. 8. 2022 PhDr. Jiřího Špičku do funkce člena představenstva. Projednala také zprávu k roční účetní závěrce DPP za rok 2021, výroční zprávě za rok 2021 a ke zprávě auditora, dále pak záměr změny makrostruktury DPP, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2022, posouzení technicko-ekonomické analýzy rozvoje informačních systémů řízení a dohledu DPP, aktuální vývoj smluvních vztahů DPP se společností Inženýring dopravních staveb, a. s., záměr založení společného podniku ve formě akciové společnosti pro modernizaci vestibulu stanice metra Florenc a Roztyly a podnikatelský plán. Dozorčí rada byla mj. seznámena s informací ve věci problematiky mezinárodních sankcí v souvislosti se situací na Ukrajině, s obsazováním volných pracovních míst v DPP a se zprávou o činnosti odboru Interní audit za rok 2021. (red)

Probuzení po pandemii

Jaro 2022 bylo ve znamení postpandemického zájmu zahraničních delegací o odbornou návštěvu v Dopravním podniku. Praha se tak začátkem měsíce stala cílovou destinací delegace z Francie, která měla možnost formou prezentace a diskuse seznámit se s portfoliem poskytovaných služeb Dopravním podnikem. Dvě skupiny odborníků z Dánska měly možnost zavítat do Opravny tramvají v Hostivaři, aby se seznámily s údržbou tramvajových vozů a chodem opravárenské tramvajové dílny, a to jak v dubnu, tak i v květnu. Během dubna jsme přijali delegaci z Maďarska, z budapeštského dopravního podniku BKV, která zavítala do tramvajové vozovny Pankrác. Dvě slovenské delegace rovněž projevíly zájem o seznámení se s know-how Dopravního podniku – odborná skupina ze Žiliny navštívila Opravnu tramvají v Hostivaři, kde měli možnost vidět doslova rozebrané tramvaje a zaměřit se na jednotlivé díly a funkcionality, přičemž s nimi naši kolegové diskutovali o technických provedeních. Tato skupina zavítala i do depa metra a autobusové garáže Kačerov. Dopravní podnik tak poskytl komplexní pohled na procesy vykonávané ve všech třech důležitých druzích MHD v Praze, v kontextu byly diskutovány i projekty historické i ty budoucí včetně metra D. Skupinu z Bratislavy zajímala autobusová garáž v Hostivaři. Nizozemští odborníci na veřejnou dopravu se detailněji zajímali o nastavení kompetencí mezi Dopravním podnikem a samosprávou, resp. organizátorem MHD ve městě. V rámci projektu CIVINET jsme se zapojili do programu pro zástupce měst a dopravních podniků vybraných zemí Balkánského poloostrova. Účastníci měli během návštěvy DPP možnost pochopit principy fungování MHD v Praze a velmi se zajímali o probíhající elektrifikační projekty v autobusové dopravě.

V máji se další delegace z budapeštského BKV zajímala o financování provozování MHD v Praze a detailněji se doptávala na financování investic do nových vozidel, nových a rekonstruovaných tramvajových tratí a stanic metra včetně linky D. Poslední jarní měsíc byl ve znamení černohorské Podgorice a slovenského Martina. Pro obě delegace je společné, že přijely do Prahy kvůli kolejevé dopravě. Starosta hlavního města Černé Hory se zajímal o možnosti posílení MHD v této metropoli se 150 tis. obyvateli. Hosté se velmi zajímali o tramvajovou dopravu, rozestavené i připravované projekty tramvajových tratí i procesu výběrového řízení na nové tramvajové vozy. Slovenská delegace zavítala do Opravny tramvají, bez nadsázky unikátního provozu v rámci jakéhokoliv dopravního podniku na světě. (jd)

Iveco Streetway v pražském provozu



Foto: Petr Vítů

V návaznosti na uzavření rámcových dohod na nákup tří kategorií autobusů se společností Iveco Czech Republic je mj. v procesu uzavření prováděcí smlouva na dodání prvních 15 ks kloubových autobusů Iveco Streetway. Do Prahy by měly dorazit na přelomu letošního a příštího roku. Jedná se o nový typ, který vznikl na základě spolupráce koncernu Iveco s tureckým výrobcem autobusů Otocar. Za účelem ověření uživatelských a provozních vlastností včetně technického řešení vozidel nabídl dodavatel krátkodobé zapůjčení předváděcího vozu Iveco Streetway 12 m Diesel k otestování v podmínkách pražského provozu. Zkoušený dvanáctimetrový předváděcí autobus je plně nízkopodlažní a je osazen novým motorem Iveco Cursor 9 splňující nejnovější emisní standard Euro VI step E. Po seznámení dílenského personálu a řidičů byl vůz od 20. 5. do 7. 6. 2022 vypravován z hostivařské garáže na linky 165 a 175. Autobus vynikal svou spolehlivostí. Dílčí připomínky z provozu byly dodavateli předány a poslouží k upřesnění některých detailů technické specifikace vozidel vyráběných pro Prahu a PID. (mak)



Foto: Petr Hejma

Maturitní vysvědčení slavnostně

Slavnostní akt předávání maturitních vysvědčení absolventům Střední průmyslové školy dopravní se po covidové přestávce uskutečnil v pátek 3. června 2022 v prostorách Muzea MHD ve Střešovicích. Přišli nejen šťastní maturanti, ale také jejich rodinní příslušníci a přátelé. Všem studentům pogratulovali zástupci školy a Dopravního podniku jako zřizovatele školy, za kterého drobné pozornosti a nabídku volných pracovních míst předal místopředseda představenstva SPŠD Jiří Došlý (na snímku). Čerství absolventi se v rámci přípravy na další etapu svého života mohou přihlásit v náborové kanceláři DPP a vyzkoušet si pohovor nanečisto nebo využít poradenství s tvorbou životopisu. Všem mladým lidem přejeme hodně štěstí a úspěchů v dalším osobním i profesním životě. (zv)

VOLBA ČLENŮ DOZORČÍ RADY BUDE NA PODZIM

Ve dnech 29. 4. až 6. 5. 2022 a 12. 5. až 18. 5. 2022 se uskutečnilo hlasování při volbě volitelů členů dozorčí rady DPP volených zaměstnanci. Podle bodu 3.14 Ř 2022-001 Řád volební pro volby členů dozorčí rady volených zaměstnanci jsou výsledky voleb volitelů platné, jelikož se jich zúčastnila nejméně jedna třetina všech zaměstnanců v pracovním poměru u DPP v příslušném volebním obvodu. **Ve volbách volitelů bylo v 11 volebních obvodech zvoleno 46 volitelů, kteří na podzim tohoto roku budou volit 5 členů dozorčí rady DPP.** Výsledky voleb volitelů naleznete na intranetu, v PR 2022-011-00 či ve Zprávě o volbách volitelů členů dozorčí rady v roce 2022. (bre)

Účast ve volbách volitelů v jednotlivých volebních obvodech

volební obvod	celkem hlasovacích lístků	počet zaměstnanců k 1. dni hlasování	volební účast ve volebním obvodu
1	247	451	54,8 %
2	268	361	74,2 %
3	948	1533	61,8 %
4	1161	1619	71,7 %
5	1222	2413	50,6 %
6	456	778	58,6 %
7	451	866	52,1 %
8	206	415	49,6 %
9	485	643	75,4 %
10	160	287	55,7 %
11	932	1710	54,5 %
Celkem za DPP	6536	11 076	59,0 %

PRAOTCI MĚSTSKÉ DOPRAVY V PRAZE

Eduarda Otleta (na snímku vlevo), belgického podnikatele, díky kterému se Pražané dočkali koněspřežné tramvaje, jsme si v květnu připomněli pro jeho výročí narození, od kterého uplynulo 180 let. V roce 1875 uvedl do provozu první pražskou koňku. Provozoval ji až do roku 1898, kdy ji prodal Praze. Kromě jeho pražského působení byl znám i díky založení celé řady tramvajových provozů v různých evropských městech, např. v Mnichově (1876) Oděse (1881) nebo Moskvě (1885). V jeho době měl příznačnou přezdívku „le roi de tramways“ – tramvajový král. Ve stejné době žil i **Jan Friedländer**, vinohradský starosta, zkušený podnikatel, stavitel domů a železničních tunelů. V roce 1890 předložil návrh sítě parní tramvaje, která by propojila Vinohrady s Prahou a Vršovcem. Jeho návrh se sice nerealizoval, přesto dal důležitý impuls k úvahám o městské hromadné dopravě v Praze. V květnu jsme si připomněli 130 let od jeho úmrtí. (red)



Dvorecký most na obzoru

Nový most propojující Prahu 4 a 5 v lokalitách Dvorce a Lihovar zná svého zhotovitele. Rada hl. m. Prahy rozhodla, že most postaví TBR Firesta STRABAG – Dvorecký most. Výstavba následně odstartuje na přelomu srpna a září tohoto roku. Z celkem pěti uchazečů nabídlo konsorcium společností nejlepší nabídku z hlediska ceny, doby zhotovení i délky záruční doby, a to s cenou blížící se 1,075 miliardy korun. Cílem mostu bude zlepšit propojení města na obou březích Vltavy v jižní části Prahy. Výstavba tak doplní doposud chybějící propojení pro městskou hromadnou dopravu, pěší a cyklistické vazby. Východní vyústění mostu bude u Žlutých lázní severně od Jeremenkovy ulice. Západní pak poblíž tramvajové zastávky Lihovar.

Součástí projektu je i návrh nové tramvajové a autobusové zastávky Dvorecký most. DPP již v roce 2020 v rámci rekonstrukce trati na Barrandov založil odbočku vedoucí ke Dvoreckému mostu. Návrh od architektů ze studia ATELIER 6 a TUBES nemá konstrukci nad mostovku, takže by měl nenásilně zapadnout do vltavského údolí. Při hledání tvarového řešení se autoři inspirovali Františkem Menclem, který byl projektantem mostů pro hlavní město Praha v první polovině 20. století (např. Hlávkův nebo Mánesův most). Oprostranství pod mostem se postará výtvarný umělec Krištof Kintera, který plánuje umístit pod most multifunkční kubistickou krajinu a „botanickou zahradu“ pouličního osvětlení. Součástí projektu je také kavárna s občerstvením, pikniková zóna a Kinterova autorská socha. (red)

Pro zdravé dobroty k Řádkům

V přízemí budovy sídla DPP v Sokolovské ulici v Praze-Vysočanech se 29. dubna 2022 otevřelo bistro Mezi řádky, které patří ke skupině sociálních podniků Etincelle. Stejně jako v bistru na pražském magistrátu, filosofické fakultě či na ministerstvu práce i na Sokolovské jsou v nabídce výrobky z vlastní pekárny, pražírny kávy, cukrárny, dále studená i teplá jídla. Zaměstnanci DPP mají na vybrané produkty slevu. Týdenní jídelní lístek je k dispozici na podnikovém intranetu. Na snímku zaměstnanci bistra společně s patronkou projektu spisovatelkou Bárou Nesvadbovou. (red)



Foto: Petr Ludvíček

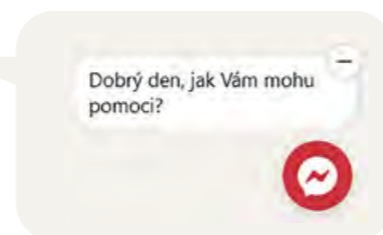
Zasedání odborníků SDP v Ostravě a Liberci

Ostrava hostila ve dnech 16. až 18. května 2022 osm desítek zástupců dopravních podniků, kteří se zúčastnili jednání odborné skupiny Dopravně-provozní pod hlavičkou Sdružení dopravních podniků ČR. Vedle projednávání aktuálních témat, příspěvků z jednotlivých DP i SDP byl připraven velmi bohatý program. Patřila do něho mj. jízda novou tramvají Škoda 39T včetně úseku s povolenou rychlostí 80 km/hod., návštěva podniku Škoda Ekova v areálu DPO v Martinově či prohlídka tramvajového simulátoru. Dále byli účastníci svědky nabíjení elektrobusek Ekova OppCharge, ukázky tramvaje Stadler s antikolizním systémem Bosch či praktické ukázky optimalizace oběhů vozů a směn řidičů.

Připomeňme ještě zasedání odborné skupiny Ekonomika (OSE), jejíž členové se sešli v Liberci ve dnech 5. až 7. března 2022. Za DPP se jednání zúčastnil vedoucí odboru Účetnictví, daně a financování Marek Polický a vedoucí oddělení Rozpočet Josef Skřivan. Členové skupiny projednali v rámci stálé agendy vývoj základních ekonomických parametrů jednotlivých dopravních podniků v ČR a seznámili se s hospodářskými výsledky za rok 2021 včetně zhodnocení dopadů pandemie covid-19 do hospodaření podniků. OSE se dále zabývala inflačními dopady, ekonomickými dopady způsobenými nárůstem cen energií a pohonných hmot a v neposlední řadě pak vlivem těchto dopadů na investiční strategie jednotlivých dopravních podniků a způsoby jejich financování. (red, da)

AKTUÁLNĚ

PRO DOPRAVNÍ A TARIFNÍ INFORMACE NA CHAT



Nechce se vám do Infocentra a na telefonát také zrovna nemáte náladu? Napište nám na Messengeru Facebooku a stejné informace jako v kamenných pobočkách vám poskytneme i na chatu! Zeptat se nás můžete na tarif, podmínky cestování, spojení nebo aktuální informace z DPP. V pilotním provozu služby jsou vám vyškolení informátoři k dispozici každý pracovní den od 7.00 do 18.00 hodin, denně vyřídí až 110 různorodých požadavků. A kde „bublinu“ pro posílání zprávy najdete? Buď přímo na profilu DPP na Facebooku nebo na webu DPP u informací o tarifu a cestování. Těšíme se na váš dotaz. (ms)

AKTUÁLNĚ

Předběžné tržní konzultace pro Orionku

Oživení areálu Orionky, to je hlavní cíl předběžných tržních konzultací, které pražský magistrát zveřejnil. Ještě před samotným oživením areálu by měly budovy projít alespoň částečnou rekonstrukcí. Do budoucna je v prostoru plánováno například kulturně-komunitní centrum, kavárna, ateliéry nebo další vybavení pro veřejnost. Pomocí předběžné konzultace hlavní město zjistí, do jaké míry jsou tyto plány reálné. Areál Orionka je prostor bývalé vozovny Královské Vinohrady, která sloužila jak pro tramvaje, tak později pro trolejbusy. Tento areál již od poloviny 50. let 20. století svému původnímu účelu neslouží. (red)



Foto: Josef Buriánek

ŠIPKY NA KLÍČOVĚ

V sobotu 23. dubna 2022 proběhl turnaj v šípkách, kterého se zúčastnili zaměstnanci garáže Klíčov. Turnaj zorganizoval Josef Truksa za podpory ZO Dosia Klíčov, která dodala ceny a občerstvení. Terče opatřily organizace ZO Dosia pod vedením Josefa Buriánka a OSZO Autobusy pod vedením Marcela Nového.

Vítězem turnaje se stal Josef Truksa (uprostřed), druhé pořadí obsadil František Kozlík (vlevo) a třetí Miroslav Těšínský. Rádi bychom založili soutěž o putovní pohár. Hledáme zájemce z řad zaměstnanců, kteří budou ochotni se zúčastnit formou soutěže pětičlenných družstev. Pište, prosím, na e-mail: burianekj@dpp.cz (jb)



2x foto: FB DPMB



K2 se pomalu rýsuje

Brněnské dílny v Medláncích pracují na tramvaji K2, kterou pražský DP zakoupil z Bratislavy. Opláštění střechy, výměna okenních sloupků, výměna nosníků a nová přední konstrukce čela vozu, to je jen drobný výčet činností, které se podařilo již dokončit. V průběhu května došlo i k lakování předního článku vozu. Aktuálně se stále počítá s dokončením vozu v tomto roce. (red)

Úsporná Malostranská

Stanice metra Malostranská dostane nový a energeticky efektivní systém větrání s rekuperací odpadního tepla. Pražští radní na svém pravidelném zasedání tak podpořili další modernizaci pražského metra. Díky tomu dojde ke snížení roční spotřeby primární energie o téměř 400 MWh za rok. Tento projekt byl předložen v rámci výzvy zaměřené na energetické úspory v městské veřejné dopravě s celkovou alokací 507 mil. korun. Podpora Operačního programu Praha – pól růstu ČR činí 23 mil. korun, spoluúčast DPP je ve výši 15 %, což odpovídá 3,5 mil. korun. (red)

KVĚTNOVÉ TRVALKY

V provozu PID došlo od 16. května 2022 k několika trvalým změnám a úpravám. Do provozu se vrátila nostalgická tramvajová linka 23 a zároveň došlo k přejmenování dvou zastávek. Linka 23 je v provozu denně přibližně od 8:00 hod. do 19:00 hod. (v pracovních dnech v intervalu 30 minut a o víkendech 15 minut) v trase Královka – Zvoňarka.

Uskutečnilo se také přejmenování dvou zastávek:

- Myslbekova – nový název Hládkov (pro linku 23)
 - Hládkov – nový název Park Maxe van der Stoela (pro linky 25, 97 a 143).
- (red)



SBOHEM A ŠÁTEČEK!

KDY? Pátek 22. a sobota 23. dubna 2022

KDE? Autobusový terminál Letňany a linka 136



Působení v DPP:

- 2007 – 2009
garáž Hostivař
- 2009 – 11/2020
garáž Řepy
- 11/2020 – 4/2022
garáž Hostivař
- Počet najetých
kilometrů: 520 208



Iveco CITELEIS 18M 2320.005 (ev. č. 6599)

Výrobce:	IVECO France S. A., Venissieux, Francie
Maximální celková délka:	17 800 mm
Šířka vozové skříně:	2500 mm
Výška vozové skříně:	2924 mm
Hmotnost vozu:	17 300 kg
Počet míst k sezení:	38 + 1
Počet míst k stání:	115
Celková obsaditelnost:	153 + 1
Motor:	IVECO CURSOR F2BE3682C, EURO 4
Počet válců:	6
Maximální rychlost:	70 km/hod.
Rok zařazení do provozu v DPP:	2007



NA LINCE 181 V ZASTÁVCE RAJSKÁ ZAHRADA, 22. 1. 2021
FOTO: PETR HEJNA

Zajímavosti z provozu vozu Iveco Citelis v DPP
jsme přinesli v minulém čísle DP kontaktu,
bližší data najdete také v Encyklopedii MHD.

Připravil: Petr Ludvíček
Foto: Zdeněk Bek a Petr Hejna



SPOJ LINKY 5 MÍŘÍCÍ OD BARRANDOVA DO ZASTÁVKY NÁMĚSTÍ OLGY SCHEINPFLUGOVÉ

NA TRASE BARRANDOV – HOLYNĚ – SLIVENEC

DEVÁTÉHO DUBNOVÉHO DNE ROKU 2022 SE TO STALO – DOPRAVNÍ PODNIK ZAHÁJIL PRAVIDELNÝ PROVOZ NA NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI ZE SÍDLIŠTĚ BARRANDOV DO HOLYNĚ. NA JEDEN KILOMETR DLOUHÉM ÚSEKU PŘES NÁMĚSTÍ OLGY SCHEINPFLUGOVÉ DO ÚVRATĚ HOLYNĚ ZAČALA PRVNÍ CESTUJÍCÍ OBSLUHOVAT VOZY KT8D5N LINKA 4, OD 12. DUBNA DEFINITIVNĚ LINKA 5.

Dopravní podnik na jaře roku 2020 v rámci 0. etapy stavby nejprve upravil smyčku Sídliště Barrandov tak, aby na ni mohla být nová trať připojena bez přerušení provozu. Právo-mocné stavební povolení na trať z Barrandova do Holyně pak získal 3. listopadu 2020, načež 9. listopadu téhož roku vypsal veřejnou zakázku na zhotovitele. Nadlimitní sektorové veřejné zakázky se zúčastnilo sedm subjektů.

V závěru května 2021 DPP jako nejvýhodnější vyhlásil nabídku společnosti STRABAG Rail v celkové hodnotě 169 milionů Kč, čímž se podařilo vysoutěžit zhotovitele této stavby o 108 milionů Kč levněji, než předpokládala projektová dokumentace. Celkem 85 % uznaných nákladů pokryjí Evropské strukturální a investiční fondy z Operačního programu Doprava 2.

Stavba této nové tratě byla slavnostně zahájena 11. června 2021. Již tehdy technický ředitel – Povrch Jan Šurovský připomněl, že příprava této tratě trvala neuvěřitelných 14 let: „S přípravou jsme začali v roce 2007, v roce 2010 se změnil územní plán, v roce 2014 nabylo právní mocí územní rozhodnutí a na konci roku 2020 pak i stavební povolení. Troufám si říct, že to je rekord mezi projekty nových

tramvajových tratí, a pevně věřím, že nebude překonán.“

Jak bylo řečeno v úvodu, pravidelného provozu se trať dočkala 9. dubna letošního roku, ale již v předcházejícím dni se do Holyně mohli svěřit první zájemci, a to v rámci slavnostního zahájení provozu. Odpolední jízdy mezi smyčkou Sídliště Barrandov a Holyně obhospodařoval historický vůz ev. č. 349. Slavnostního aktu se zúčastnila také tramvaj T3 Coupé a byla svědkem přítomnosti významných hostů včetně primátora hl. m. Prahy Zdeňka Hříba. Ten vzpomněl všechny poslední projekty v rozvoji tramvajových tratí včetně těch budoucích, jako trati na Václavském náměstí.

Generální ředitel DPP Petr Witowski připomněl, že při zahájení stavby DPP slíbil, že první cestující se do Holyně svezou do konce dubna: „Slib jsme dodrželi a přesně po deseti měsících výstavby můžeme zahájit pravidelný provoz do Holyně. V současné složité politicko-ekonomické době je to skvělý výkon. Děkuji všem, kdo se na tomto projektu podíleli a přispěli k jeho zdárnému dokončení.“

Stavba TT Barrandov – Holyně si vyžádala mj.:

4 km	nových kolejnic
48	stožárů trakčního vedení
2892 m	trolejového vedení
2561	betonových pražců
1192 m	kamenných obrubníků
1525 m ²	různých typů dlažby
4440 m ³	různých typů štěrku a štěrkodrtě
2451 m ²	travních kobereců

Na kilometrové trati Barrandov – Holyně jsou dva páry zastávek: Náměstí Olgy Scheinpflugové na stejnojmenném náměstí a Holyně nedaleko křižovatky ulic U Náhonu a Pod Vysokou mezí. Trasa začíná napojením na stávající obratiště Sídliště Barrandov, pokračuje západním směrem v boční poloze podél Werichovy ulice ke křižovatce ulic Miloše Havla a Baarové. Zde se trať stáčí jihozápadně, pokračuje středem náměstí Olgy Scheinpflugové a dále budoucí ulicí Nataši Gollové k Holyni, k ulici U Náhonu, kde je ukončena dočasnou úvratí.



MNOHO HOSTŮ, NOVINÁŘŮ A ZÁJEMCŮ O JÍZDY. TAKOVÝ BYL 8. DUBEN 2022



ODPOLEDNÍ JÍZDY V RÁMCI SLAVNOSTNÍHO ZAHÁJENÍ PROVOZU OBSTARAL OBOUSMĚRNÝ VŮZ Č. 349





smyčkou. Obratiště Slivenec bude jednodílné se dvěma předjízdny koleji s kapacitou až pro deset tramvají typu 15T.

Novou smyčku považuje za důležitou i Jan Šurovský: „Z hlediska organizace provozu pro nás bude velmi důležitá. Úvrat' v Holyni je na rozdíl od budoucí smyčky málo kapacitní, považujeme ji za dočasné řešení, které bychom rádi využívali co možná nejkratší dobu,“ a dodává: „Vyhlásit veřejnou zakázku plánujeme v průběhu letošních letních prázdnin. Stavět bychom chtěli začít co nejdříve, bude ale záležet na průběhu tendru. Doufáme v zahájení stavby ještě v letošním roce.“ I zde se DPP bude ucházet o možnost spolufinancování výstavby z prostředků Evropské unie.

Druhý úsek nové tramvajové tratě a smyčka Slivenec budou navazovat a dopravně obsluhovat nejen stávající, ale i plánovanou bytovou zástavbu v oblasti včetně nové vznikající obchodní vybavenosti. Hlavní město Praha také prověřuje možnost vybudování P+R parkoviště u připravované tramvajové smyčky Slivenec.



TRAMVAJ MÍŘÍ ZE ZASTÁVKY HOLYNĚ K NÁMĚSTÍ OLGY SCHEINPFLUGOVÉ

Většina tratě ve Werichově ulici má zatravněný svršek, a to až po Náměstí Olgy Scheinpflugové, kromě přechodů a přejezdů, které jsou buď vydlážděny, nebo vyasfaltovány. V oblasti zastávek Olgy Scheinpflugové je trať vydlážděna, dále pak pokračuje v podobě otevřeného svršku až do zastávek Holyně. Zastávky jsou osazeny novými přístřešky dodanými městskou společností Technologie hl. m. Prahy. Cestujícím zde slouží nové informační displeje, které zobrazují aktuální údaje o odjezdu nejbližších spojů.

Na druhou etapu tratě, tedy z Holyně do Slivence, DPP získal pravomocné stavební povolení v únoru letošního roku. Úsek je dlouhý cca 500 metrů a bude zakončen smyčkou o celkové délce zhruba 600 metrů. V tomto úseku se počítá s jedním párem zastávek Slivenec situovaných přímo v obratišti.

Tramvajová trať bude za dnešní úvrat' pokračovat směrem ke křižovatce ulic U Náhonu a K Barrandovu. Před křižovatkou se obloukem stočí k ulici U Náhonu, kterou překříží pod téměř 90° úhlem, dále bude pokračovat západním směrem podél ulice K Barrandovu a po zhruba 250 metrech bude ukončena



ZE ZKUŠEBNÍCH JÍZD 7. DUBNA 2022



MHD PO COVIDU

OD LEDNOVÉHO ČÍSLA DP KONTAKTU POKLÁDÁME V TOMTO MINISERIÁLU ŘADU PODOTÁZEK, KTERÉ SPADAJÍ POD JEDNU SPOLEČNOU: JAK PANDEMIE COVID-19 OVLIVNILA JEDNOTLIVÉ DOPRAVCE I SAMOTNÉ CESTUJÍCÍ MHD? UDĚLEJME POMYSLNOU TEČKU PÁTÝM DÍLEM, JENŽ SE ZABÝVÁ POLITIKOU TVORBY JÍZDNÉHO A INOVACEMI, KTERÉ DOPRAVCI MUSELI ČI CHTĚLI USKUTEČNIT.



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**

Pátý a poslední díl seriálu o MHD po covidu je zaměřen na změny v tarifní politice a na inovativní řešení, která přišla spolu s pandemií.

E) JÍZDNÉ A INOVACE

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP na základě výsledků z 38 měst překvapivě vyhodnocuje, že pokud se sníží cena jízdného v době pandemie, není toto opatření z pohledu cestujícího vnímáno pozitivně a nenaláká cestující zpět. Tarifní politika se tak nestala preferovaným nástrojem k řešení dopadů pandemie.

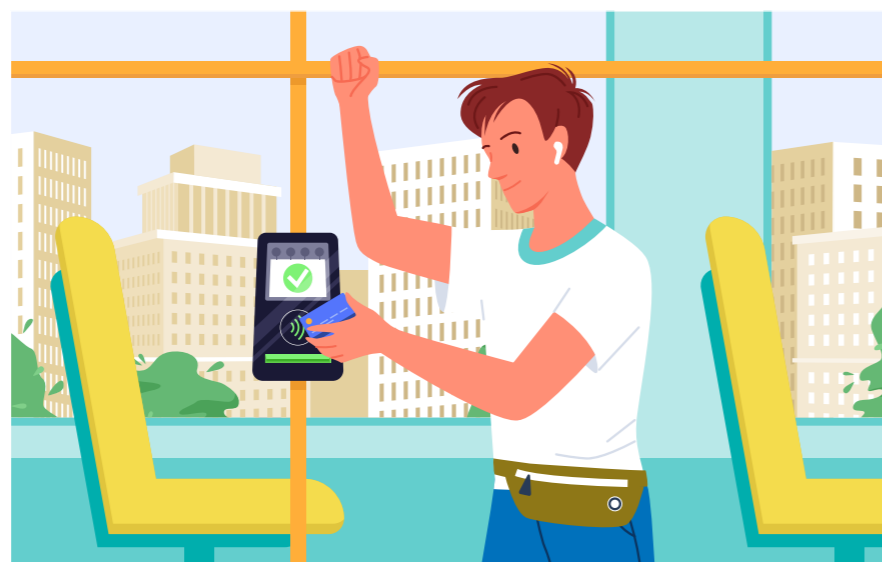
Naopak v pandemii mnohá města našla příležitost k urychlení a zavádění inovativních nástrojů, které jsou považovány za účinné a nákladově efektivní opatření k získání cestujících zpět do MHD.

Změny v tarifní politice MHD nebyly v průběhu pandemie realizovány jednoznačně napříč zkoumanými městy. Nejčastějším opatřením, které bylo realizováno v každém zhruba čtvrtém městě, bylo dočasné zavedení nulového tarifu pro určité kategorie cestujících – zaměstnance v takzvané první linii. Zaměstnanci integrovaného záchranného systému, zdravotnický personál, včetně

Skóre efektivity opatření: Jízdné a inovace 😊 😊 😊

OPATŘENÍ	REALIZACE (v %)	SKÓRE EFEKTIVNOSTI OPATŘENÍ Z POHLEDU:	
		NÁVRATU CESTUJÍCÍCH	VYNALOŽENÝCH PROSTŘEDKŮ
nulový tarif pro určitou kategorii cestujících (zaměstnanci IZS, zdravotnictví atd.)	27 %	2,4	2,1
podpora prodeje přestupních jízdenek v rámci integrovaných systémů	24 %	2,8	2,8
spuštění věrnostního programu pro cestující	21 %	2,9	2,6
motivační balíček (speciální nabídka k jízdence na MHD)	15 %	2,2	2,3
aplikace pro optimalizaci jízdného (cestující zaplatí nejvýhodnější cenu dle skutečného počtu jízd / období)	15 %	2,9	2,9
snížení ceny jízdenek	9 %	1,5	1,7
online prodej předplatných jízdenek	71 %	3,4	3,2
aplikace pro sledování toků cestujících s online indikací úrovně obsazenosti MHD	52 %	3,7	2,9

UITP zjišťovalo finanční zdroje, které v době pandemie přispívaly na zajištění MHD, pokrývaly výpadek tržeb z jízdného a obecně podporovaly tuto významnou veřejnou službu: 81 % oslovených měst obdrželo finanční dotaci od místních úřadů, speciální státní programy byly zavedeny v 86 % případů a pouze 6 % měst zvýšilo cenu za využití MHD.



studentů medicíny nebo zaměstnanci sociálních služeb tak měli možnost využívat MHD zdarma pro cesty mezi domovem a zaměstnáním.

Přibližně stejně velká skupina měst zavedla opatření vedoucí k podpoře prodeje přestupních jízdenek pro snadné cestování uvnitř integrovaných dopravních systémů s více dopravci, s koordinovanými jízdními řády i jednotným tarifem. Toto opatření bylo vyhodnoceno nadprůměrně z pohledu návratu cestujících zpět do MHD i z hlediska ekonomické efektivity.

Každé páté město zavedlo věrnostní program pro cestující, tedy při kontinuálním využívání MHD nižší cenu při úhradě jízdného. S tímto opatřením souvisí i zavedení jakéhosi motivačního balíčku, kdy k zakoupené jízdence zákazník získal možnost pořízení jiného produktu či služby za zvýhodněnou cenu. Tato věrnostní a motivační opatření byla UITP vyhodnocena jako lehce nadprůměrná.

Jak již bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, překvapivě pouze každé desáté město sáhlo v době pandemie ke snížení ceny jízdného. Před pandemií pokrývaly tržby z jízdného ve zkoumaném vzorku měst 30 až 50 % nákla-

dů na MHD, proto UITP zdůvodňuje, že další snižování ceny nepatří mezi nástroje, které by cestující nalákaly k MHD. Z ekonomického hlediska je případné snižování ceny jízdného vyhodnoceno jako velmi neefektivní.

Jako každá krize, i pandemie covid-19 přinesla paradoxně cosi pozitivního. Mnohá města urychlila zavedení inovativních nástrojů digitalizace, dopravní telematiky či obecně smart city řešení pro cestující. Například 71 % měst akcelerovalo online prodej dlouhodobých jízdenek. Polovina zprovoznila aplikace, které nabízejí cestujícím možnost online sledovat obsazenost spojů MHD,

tedy zda jde o spoj s menším množstvím cestujících z důvodu minimalizace blízkého kontaktu a potenciální nákazy.

A jak tento inovativní potenciál města hodlají využít do budoucna? Není překvapivé, že z dlouhodobého hlediska uvažuje o akceleraci této oblasti téměř každé město. Překvapivé je, že o jednotlivých inovativních opatřeních uvažuje do budoucna více měst než v případě další vlny současné pandemie.

K pěti dílům na závěr

Závěr seriálu by mohl vyznít pozitivně. Ze všech pěti dílů vyplývá, že se města poučila z bezprecedentní situace, které od jara 2020 ze dne na den musela čelit v oblasti MHD. A to i přes dramatický pokles příjmů – tržeb z jízdného a operativního řešení nastalé situace, která se zvládla díky nasazení provozních zaměstnanců ve všech dopravních podnicích. Za to jim patří velké díky!

Bez ohledu na potenciální pandemii v budoucnosti se města chtějí zaměřit na zavádění pozitivních trendů a projektů z kategorie smart city, tedy různé online platformy pro nákup jízdních dokladů, aplikace indikující online obsazenost konkrétního vozidla MHD.

Slovy klasika, všechno špatné je pro něco dobré. Pokud tedy ze změn zavedených v systémech MHD v době po pandemii bude těžit zákazník – cestující, může to v důsledku znamenat zvyšování standardu poskytovaných služeb, a tedy i více cestujících na pa-

Finanční zdroj řešení důsledků pandemie na MHD

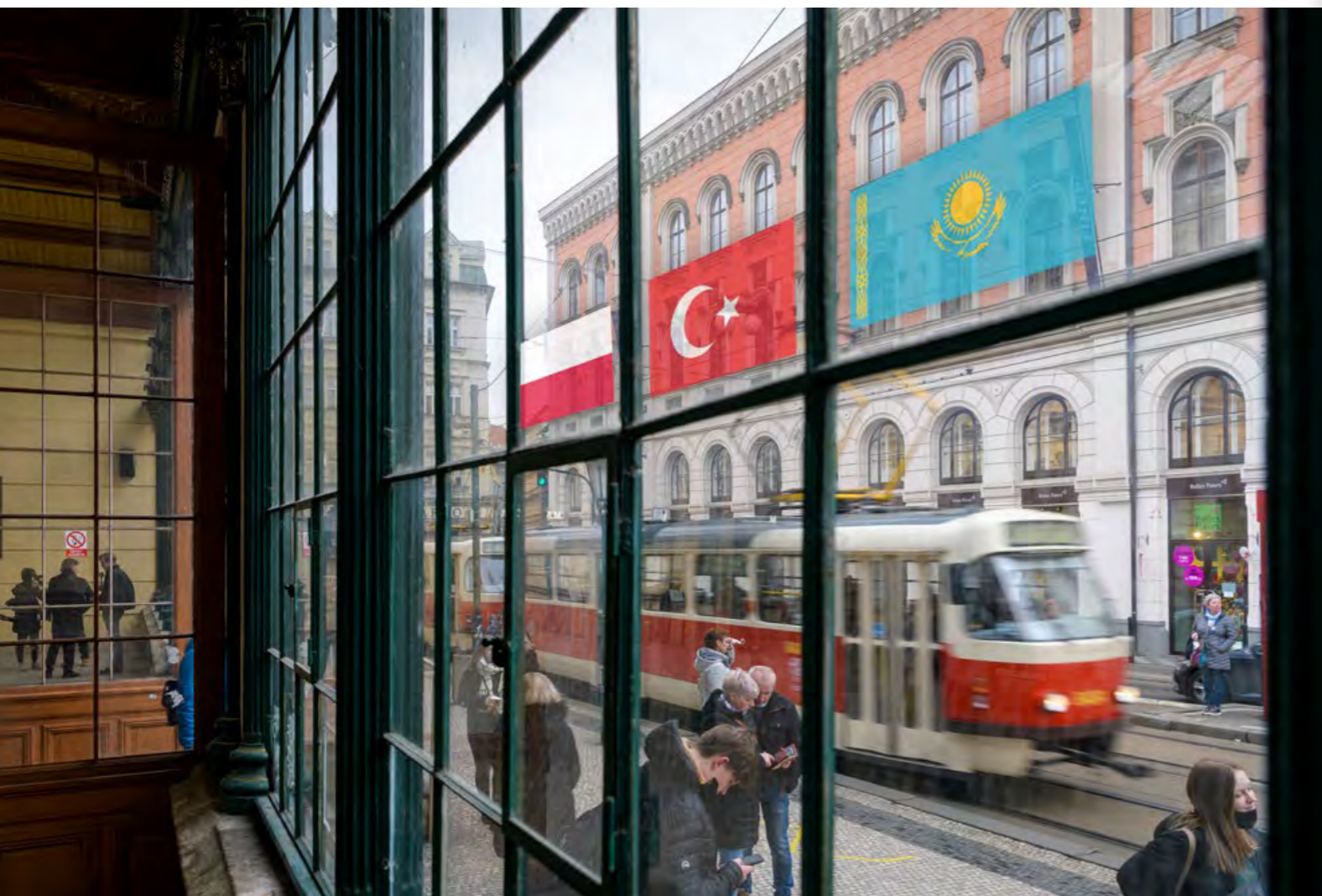
	Míra zavedení
zvýšení ceny jízdného	6 %
finanční dotace na místní úrovni	81 %
státní „covid-19 programy“ pro MHD	86 %

Vliv pandemie na budoucí chování v oblasti: jízdné a inovace

OPATŘENÍ	BUDE ZAVEDENO:	
	V PŘÍPADĚ PANDEMIE	BEZ OHLEDU NA PANDEMII
online prodej předplatných jízdenek	89 %	95 %
aplikace pro sledování toků cestujících s online indikací úrovně obsazenosti MHD	84 %	90 %
zavedení elektronické peněženky	82 %	94 %

lubách vozidel městské hromadné dopravy. Nejen návrat těch ztracených cestujících, ale i přesvědčení nových, že se zkrátka vyplatí pro cesty městem nechat auto v garáži a využít hromadnou dopravu.





ZE VŠECH KOUTŮ SVĚTA

Z KRÁSNÝCH MĚST, LESNATÝCH OBLASTÍ, VYSOKÝCH HOR NEBO ÚRODNÝCH LÁNŮ. ZAMĚSTNANCI DOPRAVNÍHO PODNIKU POCHÁZEJÍ Z RŮZNÝCH KOUTŮ SVĚTA. KAŽDÝ SI V SOBĚ NESE KOUSEK SVÉHO DOMOVA, A PROTO VÁM PŘINÁŠÍME KRÁTKÝ SERIÁL O NAŠICH ZAHRANIČNÍCH ZAMĚSTNANCÍCH, KTERÍ PŘEDSTAVUJÍ SVÉ RODNÉ ZEMĚ.

1. Z jakého jste města a země?
2. Jak byste krátce popsal/a svou rodnou zem?
3. Co je typické pro obyvatele vaší země?
4. Jaké typické jídlo z vaší rodné země byste doporučil/a a proč?
5. Měl/a jste pozitivní vztah ke své současné profesi již od dětství?
6. Co vás na vaší profesi nejvíce baví?
7. Vaše motto?



Dawid Sipior – řidič tramvaje

- 1) Dąbrowy tarnowskiej (Tarnów-Kraków), Polsko
- 2) Polsko je krásný stát, obzvláště oblast, z které pocházím, což je jižní východ Polska. Je to stát multikulturní s bohatou tradicí, kterou můžete vidět na každém kroku.
- 3) Hrdý národ s bohatou historií. Držíme se tradic, a i přesto, že to může působit zpátečnický, pořád u nás platí „host do domu, Bůh do domu“.
- 4) Pokud jde o jídlo, které můžu doporučit, je toho opravdu moc, ale takové nejvíc polské jídlo je vepřová kotleta se zelím a bramborami a také všude známé pierogi.
- 5) Pokud se bavíme o profesi, nebyla to moje touha od malička, ale od první návštěvy Prahy. Zaujala mě nová (tehdy v roce 2014) tramvaj Škoda 15T a představa, jak může vypadat práce s takovým strojem.
- 6) Moje práce je zároveň i můj koníček, rád se projedu Prahou a k tomu dělám snad dobrou věc, jaká je pomoc lidem dopravit se do zastávek, kam potřebují.
- 7) Čas nemůžeš vzít zpět, jak v životě, tak i na kolejkách.



Ozan Kaymak – řidič autobusu

- 1) Istanbul, Turecko
- 2) Země, která je doslova prázdninovým rájem. Má krásné pláže, potoky a vodopády.

Navíc široká škála turecké kuchyně, země s velmi chutným jídlem.

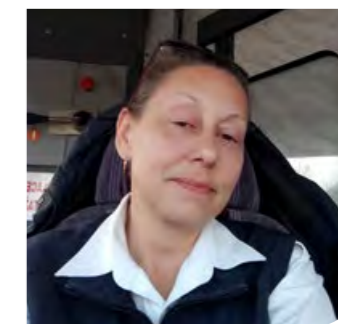
- 3) Každé město má svá jedinečná jídla. Existují obchody, kterým říkáme kavárny, do kterých chodí pouze muži. Obvykle se v těchto obchodech hrají karty a hraje se backgammon (vrhcáby). Svátky jsou velmi pestré. Baklava a dezerty se pečou doma. Tyto sladkosti se podávají s čajem nebo kávou. Mladší přicházejí na návštěvu ke starším. Turecká káva má také svůj význam. Svobodný muž jde navštívit rodinu, aby požádal jejich dívku, kterou si chce se svou rodinou vzít. Zde se turecká káva podává všem při této návštěvě. Místo cukru je do kávy mladého a svobodného muže, který se chce oženit, záměrně přidávána sůl. Pokud pije kávu, znamená to, že pro dívku, kterou miluje, vydrží cokoliv. Naše města jsou zároveň vryta do vzpomínek s produkty, které se v nich pěstují. Například když se řekne meruňka, vybaví se nám město Malatya nebo oříškový Ordu a Giresun.

- 4) To je pro mě opravdu dobrá otázka. Mám moc rád obzvláště jehněčí maso. Tady jsem viděl, že se jehněčí moc nejí, ale já ho mohu opravdu doporučit. V Turecku také jím hodně rybích produktů. Rád bych také doporučil ryby, ale tady jsou ryby dost drahé, protože pocházejí ze zahraničí. Rybí maso mohu doporučit, protože je zdravější. Kromě toho jím více zeleniny, která nás udržuje zdravé a v kondici. A naše kebaby jsou famózní. Vidím, že se v Čechách jí s velkou chutí. Kebaby proto doporučovat nemusím.

- 5) Řídit jsem se naučil v 16 letech. Můj tatínek je taxikář, a proto mě dobře naučil řídit. Od prvního okamžiku, kdy jsem usedl za volant, jsem byl nadšený pro řízení. Od té doby jezdím s radostí pokaždé, když řídím. Sedět za volantem pro mě není práce, je to životní styl. Nejen auta, ale cokoliv mechanického mě zajímá. Za volantem se integruji s autem jako jedno tělo, a díky tomu mám radost z toho, co dělám.

- 6) Tato práce je jako hra. Znáte hru GTA? Když jsem byl malý, dělal jsem v této hře taxikáře. Bylo to velmi vtipné a příjemné. Už jsem vyrostl, zase vozím pasažéry, ale tentokrát to není hra, ale reálný život. Uvědomuji si, jak důležitá je moje práce, jako most spojující život. Proto svou práci miluji a respektuji ji. Jen tak mohou mít lidé radost z toho, co dělají. Když jsem byl malý, chtěl jsem být pilotem. Myslím, že jsem se narodil s dopravním duchem.

- 7) Nejlepší je být sám sebou než někým jiným.



Jelena Guskova – řidička tramvaje

- 1) Narodila jsem se v Kazachstánu, ve městě Uralsk. Strávila jsem tam svoje dětství a dospívání. V mých 17 letech se naše rodina odstěhovala do Běloruska.

- 2) Kazachstán leží na ploše skoro 3 miliony kilometrů čtverečních. Najdeme tam lesy, hory, kaňony, pouště, polopouště, stepi. V okolí Uralsku je hodně stepní půdy. Na jaře kvetoucí tisíce barvami, překypující životem, v létě vyprahlá sluncem, vonící senem, lenivě poletující velké mouchy, kavyl (druh trávy) na podzim jako nekonečný zlatý koberec. Pak přijde úleva od spalujícího slunce a zima, kdy je step studená, drsná a plná sněhu.

- 3) Na území Kazachstánu žije hodně různých národností a národů. Ve škole se mnou byli Kazaši, Rusové, Ukrajinci, Uzbekové, Tataři, Němci nebo Moldavané. Pokud ale vezmeme v potaz, co je typické pro obyvatele Kazachstánu, tak to bude udržování národních tradic. I v moderním bytí je místo pro tradiční koberec a polštáře jako v jurtě. Pozoruhodné je, že každý Kazach ví o svých příbuzných do sedmé generace.

- 4) Tradiční jídlo. Historicky jsou Kazaši kočovnický národ, a proto je pro ně typické jídlo maso. Určitě bych doporučila besbarmak, je to mňamka, kumys osvěží v horku a boursak je pochoutka.

- 5) O vztahu k mé současné práci. Můj otec byl řidič nákladního auta a často mě bral s sebou do práce.

- 6) Mohu říct, že jsem dětství strávila na kolech. Že by mi to zůstalo? Řídím ráda a baví mě to, k tomu přepravím cestující z bodu A do bodu B a všichni jsme spokojeni.

- 7) Žádné motto nemám. Já pouze žiji, jen tak.

Foto: Petr Hejna



ŽIŽKOVSKÉ OHLÉDNUTÍ

ANEB DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

U PŘÍLEŽITOSTI 110. VÝROČÍ VOZOVNY

30. DUBNA 2022



- Jako jediná vozovna má na svém dvoře kolejový kruh
- Vypravení ve všední den: 48 dvojic a 4 sólové vozy, 10 nočních sál
- Víkendové vypravení: 21 dvojic a 3 sólové vozy, 10 nočních sál
- Počet zaměstnanců: 163 řidičů a vedoucích, 38 brigádníků, 55 pracovníků údržby a oprav



Rozhovory se zaměstnanci i vedoucími vozovny najdete v DP kontaktu 4/2022.



Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna, Sandra Sedlecká a autor



DO ČTVRTÉHO ROKU VSTOUPILA KAMPAŇ NESKÁKEJ MI POD KOLA S NOVÝM POLEPEM NEJEN TRAMVAJE, ALE I AUTOBUSU. DPP TAK UPOZORŇUJE NA PRAVIDLA BEZPEČNÉHO CHOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH I VE VOZIDLECH MHD

SPĚCHÁTE? TO BUDETE MÍT HODNĚ ČASU...

POD NEPŘEDVÍATELNOU ROUŠKOU APRÍLOVÉHO POČASÍ SE V MUZEU MHD SETKALI PŘÍZNIVCI HROMADNÉ DOPRAVY U AKCE, JEJÍŽ TÉMA SE TÝKÁ VŠECH CESTUJÍCÍCH. KTERÉ?

Dopravní podnik hl. m. Prahy ve spolupráci s BESIPem, PČR, MHMP a ROPIDem se v kampani Neskákej mi pod kola letos zaměřuje na pravidla bezpečného chování během jízdy v dopravních prostředcích, mezi která patří i povinnost cestujících se držet. Veřejnost na to upozorňuje nový polep autobusu a tramvaje.

Martin Doubek, vedoucí odboru Technická kontrola jednotky Správa vozidel Tramvaje, téměř dvě hodiny poutavým způsobem popisoval chod a bezpečnost tramvajového provozu. Technické podrobnosti vozů, tachografy, hlášení o mimořádných událostech a možnost osobního, lehce bolestivého zážitku v podobě ruky zavřené do tramvajových dveří. To vše čekalo na návštěvníky unikátní přednášky, určené pro laickou veřejnost.

Nestranní, nezaujatí, nepodjatí a spravedliví, to je výsada, na které Martin Doubek beze zbytku trvá: „Jsem předsedou komise, která provádí komisionální technické prohlídky tramvajových vozů po mimořádných událostech. Spolu se mnou je v komisi dalších přibližně osm lidí včetně zástupců Policie ČR, řidiče tramvaje, zástupce odborové organizace, nadřízeného pracovníka řidiče atd.“

Návštěvníci přednášky tak dostávali informace od jedné z nejkompetentnějších osob, která má v Praze na starost tramvajový provoz. Jak napovídá neomylná statistika, jen za minulý rok došlo ke čtyřiceti srážkám tramvajů s chodci. Jedná se o nejnižší číslo za posledních pět let. Začneme ale pěkně od začátku.

Program večera byl pro návštěvníky přednášky konané v hale Muzea MHD od začátku jasně strukturovaný. Legislativa, údržba vozi-



del ze strany DPP, aktivní a pasivní ochranné prvky, brzdy a kampaň Neskákej mi pod kola.

Údržba před výjezdem

Každý provozovatel musí svá vozidla udržovat v provozním a bezpečném stavu. Přesná pravidla určuje bohatá legislativa počínaje Zákonem o drahách 266/1994 Sb. a konče vyhláškou Ministerstva dopravy 173/1995 Sb.

Už samotný výrobce musí vozidlo vyrábět podle aktuálních norem, jak vysvětlil vedoucí Technické kontroly: „Tyto normy se samozřejmě neustále zpřísňují, takže sami vidíte, jaké designové typy a tvary na kolejích jezdí. Ostatně vzhled tramvaje Škoda 15T je toho důkazem, samozřejmě poplatný době vzniku (2005–2009, pozn. redakce). Když se dnes podíváte v Ostravě na vozy Stadler nebo na Škodu 39T nebo 40T, všechny mají vystouplý čumák, který chodcům



PREZENTACI PRO NOVINÁŘE DOPLNILA UKÁZKA S FIGURÍNOU – NÁSLEDKY PÁDU VE VOZIDLE

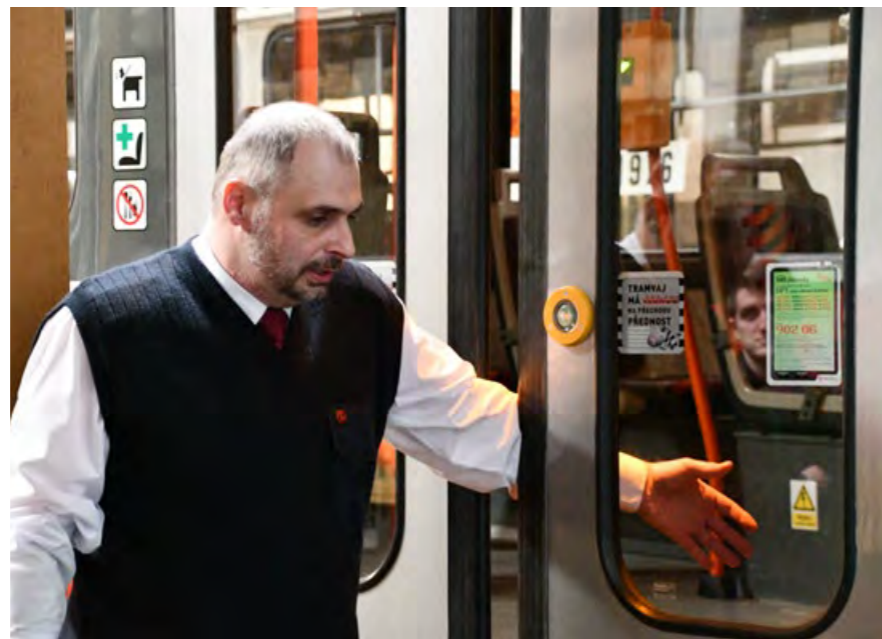
tzv. podrazí nohy a oni se naválí na vozidlo, takže do 20km rychlosti mají velkou šanci, že případná zranění budou lehká. Určitě to ale nezkoušejte!”

Je důležité zdůraznit, že Dopravní podnik vynakládá nemalé finanční prostředky, aby údržba a péče o tramvaje byla co nejvyšší, což Martin Doubek jen potvrzuje: „Každá tramvaj ještě předtím, než vyjede na trať, je denně prohlížena elektromechanikem a zámečnickem kolejových vozidel, až poté může odjet na trať. Po ujetí určitých kilometrů se provádí kontrolní prohlídka, která probíhá celý den. Pokud se zjistí, že některé zařízení, např. relé nebo stykač, je v poruše, vymění se. Všichni pracovníci se o tramvaje starají, jak nejlépe umí, a asi jste v Praze nikdy nezažili, že by se cestující například propadl schody. Výrazně se zlepšil kolejový svršek, nedřeme převodovkami o dlažební kostky a péče o vozy i tratě je mimořádně kvalitní.“

Ochranné prvky

Stejně jako když si kupujete nový automobil, získáváte vozidlo plné různých bezpečnostních prvků. To samé mají tramvaje: „Mezi aktivní prvky tramvajových vozidel počítáme např. skluzovou a smykovou ochranu. To je citlivé zařízení, které reaguje dříve než řidič na kluzkou kolej. Každá tramvaj má pískovače a pod definované nápravy si pískuje buď sama, nebo si to řidič dělá sám, podle typu vozidla. Se společností Bosch zároveň zkusíme anti-kolizní systém, ale je bohužel používán systém z osobních automobilů, který nelze implementovat hlavně z hlediska zábrzdých drah. Následně máme vlastní systém, a tím je elektronická mapa sítě.“ (psali jsme v DPK 1/2018, pozn. redakce)

Program Euro NCAP Advanced uděluje pověstné „hvězdičky“ bezpečným osobním vozům. Tramvaje se sice nezjišťují proti zdi, ale i jejich konstrukce musí být vyrobena tak, aby odolala v určité rychlosti nárazu do pevné překážky: „Například vůz KT8D5 je poměrně citlivý, protože nemá páteřový rám, ale roznášecí rošt, kterému stačí dvacetikilometrová rychlost a můžeme ho vyhodit. V opravě tramvají máme šikovně opraváře, kteří jsou schopni tramvaj odstrojit a celý rám srovnat. Modernizované tramvaje KT8D5.RN2P už tímto neduhem netrpí, protože rám je vyztužen. Naopak tramvaj T3 je nezníčitelná. Má páteř od začátku do konce a za celý provoz těchto tramvají bylo skutečně zlikvidováno jen několik kusů po nehodách, a to hlavně díky tomu, že vozidla začala hořet,“ upřesnil Doubek.



Když pomíneme u tramvaje Škoda 15T ekonomické náklady, co se bezpečnosti týče, tak maximálně chrání cestující a řidiče, pokračuje ve výkladu Martin Doubek a dodává: „Cestující to ani nevědí, ale u tramvají 14T a 15T je zařízení zvané protišplh. Do určité rychlosti pojme a pohltí náraz vozidla, takže vozidlo ‚nevysplhá‘ po nárazu nahoru. Pokud je to samozřejmě vysoká rychlost, tak náraz pojímají další konstrukční prvky. Když vidíme boule v bočnicích a vysklená okna, je to pro nás známka, že články můžeme s nadsázkou vyhodit. Tramvaje Škoda 14T mají navíc dva hydraulické tlumiče, které náraz pohltí, a navíc mají katapult, kdy se s řidičem utrhne sedačka a ‚vystřelí‘ ho dozadu. Osobně jsem to viděl při jedné nehodě, při které jsme tramvaj museli odespat a poté ekologicky zlikvidovat.“

Jezdit může, brzdit musí

Nejdůležitější aktivní systém tramvaje však představují brzdy. „Tramvaj má tři druhy brzd. Brzdu elektrodynamickou, elektromechanickou a elektromagnetickou (kolejnicovou). První dvě brzdy působí na kola, poslední působí na kolejnici. Všechny tři druhy brzd jsou na sobě nezávislé. U kolejnicové je zajímavé, že jedna taková brzda, např. na T3 jsou čtyři, se přisává silou šedesát kN, což představuje šest tun. Modernizované a nejnovější tramvaje už mají ko-

lejnicovou brzdou o síle až sedmdesát kN (sedm tun). Může se to zdát přehnané, ale tramvaj je tak dynamické vozidlo, že zpětná vazba mezi řidičem a tramvají trvá 300 milisekund, třetinu vteřiny,“ upřesnil vedoucí Technické kontroly.

Martin Doubek měl možnost se několikrát svězt lokomotivou, proto nám může přinést srovnání: „Když strojvedoucí aktivoval rychlobrzdu, něco foukne, bouchne a nic se neděje, až např. po deseti vteřinách se začne něco dít, a to už tramvaj dávno stojí. Proto musí být tramvaj takto vyrobená. Jezdíme ve městě, jehož obyvatelé nejsou dvakrát pozorní a ohleduplní k provozu.“ Představeno bylo i zařízení tachograf, které zaznamenává průběh jízdy tramvaje včetně grafu a také ochranný rám, jenž je přibližně 10–12 cm nad temenem kolejnice a brání překážce, aby se dostala pod kola tramvaje.

Neskákej mi pod kola: letos i autobusy

Součástí bezpečnosti provozu je i osvětla chodců před světem tramvají a od letošního roku i před světem autobusů. Koncem března kampaň s názvem Neskákej mi pod kola vstoupila do čtvrtého ročníku, jehož hlavním letošním cílem je více se zaměřit na povinnosti cestujících během jízdy v dopravních prostředcích.

Nejčastější příčiny nehod cestujících v autobusech a v tramvajích

- nedostatečné nebo žádné držení se za jízdy,
- procházení se vozem za jízdy,
- nevhodný způsob sezení na sedadlech uvnitř vozu,
- sezení bokem, případně klečení na sedadlech.

„Kampaň by měla vychovávat všechny věkové kategorie. Chtělo by se říci, že nejvíce nepozorní jsou děti, ale není to pravda. Nejvíce nepozorní jsou dospělí lidé, konkrétně muži. Spěchají, nedávají pozor, poslouchají hudbu ve sluchátkách, přebíhají před tramvají na poslední chvíli..., to všechno jsou nejčastější důvody, proč dochází ke střetu tramvají s osobami,“ zahájil poslední téma přednášky Martin Doubek a doložil je fotografiemi z nehod.

Nutno podotknout, že za uplynulé dva roky nedošlo k žádné smrtelné nehodě tramvaje s chodci. Bohužel v letošním roce už to tak úplně neplatí. Paradoxně tři dny po zahájení



Nejčastější příčiny srážek tramvají s chodci

- nepozornost chodců: soustředění se na displeje různých přístrojů za chůze, případně v kombinaci s posloucháním hudby;
- mylné přesvědčení části chodců, že na přechodu pro chodce mají absolutní přednost i před přijíždějící tramvají;
- chybný odhad vzdálenosti a délky brzdné dráhy přijíždějící tramvaje v situacích, kdy se chodec snaží na poslední chvíli riskantně přeběhnout tramvajový pás.

čtvrtého ročníku kampaně došlo k usmrčení osoby v Karlíně a o další dva dny později v Motole.

„Dávejte pozor na své okolí, žádná písnička nestojí za váš život, držte se v tramvajích madel, dodržujte smluvní přepravní podmínky. Většina cestuje MHD několik minut, dá se to tu chvilku vydržet, neriskujte,“ zakončil povídání Martin Doubek a dopřál zájemcům ještě poslední zázitek. U muzejního vozu T6A5 si ti odvážnější mohli zkusit nechat přivítat ruku do dveří, což je jeden z nejčastějších úrazů evidovaných v pražské městské hromadné dopravě.

„Pokud vozidlo zastaví v zastávce, která je v levém oblouku, má řidič zhoršené podmínky vizuální kontroly podél vozu. V těch nejhorších

případech může dojít k vlečení cestujícího ve dveřích vozidla, katastrofický scénář představuje jeho přejetí. Respektujte akustické i optické signalizace blížícího se uzavření dveří a neriskujte. Pokud dojde k tragédii, budete mít hodně času už navždy,“ uzavřel poutavý výklad Martin Doubek.“

O kampani Neskákej mi pod kola se můžete více informací dozvědět i na webových stránkách www.neskakejmipodkola.cz

Počty srážek tramvají s chodcem

Rok	počet srážek s chodcem	usmrčeno
2017	111	3
2018	104	10
2019	86	4
2020	46	0
2021	40	0
2022 (do 30. 4. 2022)	22	2

Počty zraněných cestujících za jízdy v TRAM

Rok	počet MU	při rozjezdu	při brzdění	jiné	se zraněním	bez zranění
2020	45	12	29	4	41	6
2021	48	21	24	3	35	13

Statistika nehod cestujících během jízdy – BUS

	2017	2018	2019	2020	2021
Zranění v jedoucím vozidle celkem	203	221	257	196	141
Z toho:					
rozjezd autobusu	23	22	28	31	13
brzdění autobusu	124	137	159	116	82
střet BUS + jiné vozidlo	27	31	31	25	27
jiné	29	31	39	24	19
Počet zranění celkem	271	304	369	240	175



VÍTĚZNÝ TÝM ŽÁKŮ ZŠ SÁZAVSKÁ S UČITELKOU PATRICIÍ KUBÁČKOVOU A SPŠD V BARVÁCH DPP S KAPITÁNEM MILOŠEM KEJZLAREM A PEDAGOGEM JINDŘICHEM HLINĚNSKÝM (VPRAVO)

SPŠD V SOUTĚŽI T-PROFI POZLACENÁ

Soustředění, zápal pro věc, týmová spolupráce a talent! To všechno se očekávalo 19. května 2022 od smíšeného týmu tří žáků 2. ročníku elektrikář SPŠD a tří žáků 5. ročníku základní školy Sázavská.

Žáci pod vedením kapitána Miloše Kejzlara z Dopravního podniku a učitele odborného výcviku Jindřicha Hliněnského v krajském kole soutěže T-PROFI 2022 zvítězili a chystají se uspět v 6. národním kole této soutěže, které proběhne 28. června 2022 v Aquapalace Čestlice. Soutěž organizuje Hospodářská komora České republiky s cílem posílit prestiž technických profesí mezi širokou laickou i odbornou veřejností.

Tým SPŠD a ZŠ Sázavská ve firemních barvách DPP měl za úkol v rámci časového limitu sestavit model tepelné elektrárny, který následně poháněl soustruh. Následovala prezentace modelu před soutěžní porotou, která obsahovala předvedení regulace výkonu tepelné elektrárny naprogramovaného na platformách Arduino. Kapitán týmu ani pedagog se podle pravidel soutěže nesměli podílet na samotné stavbě modelu, mohli ale týmu radit a tým tzv. koučovat.

Vítězství nás těší o to víc, že tým soupeřů byl složen ze žáků smichovské průmyslovky a gymnázia a základní školy Drtinova, které patří mezi nejlepší v Praze. Rozhodovaly do slova minuty a detaily spočívající v nastavení a vzhledu, které náš tým zvládl lépe a byl za to v závěrečném hodnocení poroty oceněn.

Dalo by se říct, že stejně jako umístění v této soutěži nás těší i to, že se ukázalo, jak skvěle může fungovat spolupráce odborníků z praxe ve výuce a v mimoškolních aktivitách školy. Miloš Kejzlar se školou spolupracuje



již delší dobu jako vedoucí kroužku robotiky a chystá se pedagogické aktivity ve škole rozšířit o výuku odborných předmětů.

Doufáme, že tato akce bude inspirací i pro další odborníky, kteří by se rádi zapojili a pomohli naplnit snahu školy o větší propojení teorie a praxe v odborném vzdělávání.

PO PÁTÉ DO LETŇAN

ANEB TAKOVÝ BYL

AUTOBUSOVÝ DEN PID

7. KVĚTNA 2022



- 8 okružních a polookružních linek autobusů
- Komentované prohlídky koordinačního dispečinku PID
- Speciální autobusová linka Letňany – Vozovna Střešovice





ČESKÁ DVOJICE PO DISCIPLÍNĚ ZVANÉ TRAMVAJOVÝ BOWLING

OSVĚDČENÝ TÝM – OBHAJOBA POZICE

LIPSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST LEIPZIGER VERKEHRSBETRIEBE SLAVÍ V LETOŠNÍM ROCE 150 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU KOŇSKÉ TRAMVAJE. V RÁMCI TĚCHTO OSLAV USPOŘÁDALA I EVROPSKÉ MISTROVSTVÍ V JÍZDĚ TRAMVAJÍ TRAM-EM, KTERÉHO SE NAKONEC MOHLA ZÚČASTNIT I PRAHA.

Předchozí šampionát se měl uskutečnit v rumunském městě Oradea, bohužel byl dvakrát odložen (2020 a 2021), až nakonec kvůli epidemii covid-19 byl zrušen definitivně.

Přihlášku na účast v Lipsku jsme pořadatelům na konci roku 2021 potvrdili, složení týmu zůstalo stejné s poslední soutěží – Nikol Pravdová, Daniel Rašplička a vedoucí Milan Bárta. Na konci letošního března nám však oznámili,

že z České republiky vybrali tým Brna. Pořádající město Lipsko má totiž s Brnem uzavřené dlouholeté partnerství. Praha byla v tu chvíli evidována mezi náhradníky.

Bleskový výjezd do soutěžního Lipska

Oznámení, že můžeme jet, nám bylo pořadatelé sděleno na poslední chvíli – ve středu v poledne. Takže asi 28 hodin před odjezdem jsme se museli rozhodnout. Řekli jsme si, že to zkusíme – takže rychlé zabalení věcí, zajištění dopravy a ubytování a ve čtvrtek směr Lipsko.

V autě jsme se dověděli, že jsme byli vybráni jako náhradníci místo týmu ze Sofie, který nedorazil kvůli covidu. Na místo jsme přijeli jako poslední účastníci, takže už na nás v hotelu ani nikdo nečekal. Itinerář pro následující dny jsme dostali v recepci hotelu i s nápísem „Team Prag“, vše tedy vypadalo připraveně.

Hned v pátek ráno začínal plánovaný program, odstartovaný testy na covid-19, a už od začátku se vše trochu zpožďovalo – odběrová laboratoř nestíhala. V rámci logistiky byla Praha nevybavená (nedostali jsme jmenovky na šňůrku na krk ani samolepky se jménem a vlajkou na oblečení, nalepovací vlaječky na respirátory...). Všichni jsme byli poté hromadně speciálními tramvajemi s nápísem VIP zaveze-

ni do vozovny tramvají na seznámení se soutěžními disciplínami a na trénink na vozech.

Přivítali nás místní zaměstnanci bouřlivým potleskem – bylo to nádherné. Shromáždili jsme se v jídelně, kde nás přivítal ředitel lipského dopravního podniku. Následně nás požádal, abychom se vrátili zpět do tramvají a zopakovali výstup, protože celostátní televize naše přivítání nestihla natočit – opět časové zdržení.

Slovensko nebo Slovinsko...

Místní zaměstnanec Christopher Müller, kterého jsme společně s kolegy z Brna dostali jako průvodce, byl našťáště super osoba a pro Prahu se snažil zabezpečit maximum věcí přesto, že s námi vlastně nepočítali. Před soutěží na internetu objednal českou vlajku, a tak jsme byli všude vidět! Jako překladatel byl brněnskému týmu přidělen český řidič Aleš, který v Lipsku jezdí s autobusem, a tak překládal oběma týmům. Po slavnostním zahájení se k nám přidali ještě kolegové z Košic, pro které organizátoři neměli překladatele, protože si zaměnili Slovensko a Slovinsko...

Dopoledne bylo opět trochu zmatečné, nicméně na vozy jsme se dostali. Před obědem jsme si vyzkoušeli nouzovou brzdu na voze Siemens NGT8, který byl při soutěži určen pro tramvajový bowling.

Najednou se ve vozovně objevil řidič tramvaje Marcel Pecha, který pracuje v dopravním podniku v Lipsku od loňského podzimu, že mu volali z dispečinku, aby se dostavil do vozovny, a místo výkonu na voze bude tlumočit do češtiny. Marcel byl pro týmy Prahy i Brna obrovskou výhodou – přestože je teprve začínající řidič (celý kurz trvá půl roku), velmi nám pomohl při popisu ovládání jednotlivých vozů a organizačních věcech. Ve spojení s Christopherem to byla úžasná dvojka průvodců!

Po obědě a focení jednotlivých týmů jsme si vyzkoušeli vůz Leoliner NGT6, se kterým se při soutěži odhadovala rychlost 25 km/h a hrál kulečník. Na závěr jsme měli s vozem Solaris NGT10-XL vyrazit do města a užít si 20minutovou projížďku včetně nácvičku průjezdního profilu tohoto vozu. Bohužel z důvodu velkého časového skluzu nám byly poslední dva tréninky zkráceny o půlku času oproti ostatním, ale v danou chvíli se nedalo již nic dělat.

Sofie nebo Praha...

Po projížďce městem v historických vozech jsme zavítali na večeři do muzea historických vozů, kde na nás zbyl stůl s nápísem Sofia. To už bylo trochu na pováženou, jelikož se měla losovat startovací pořadí a my nevěděli, jestli budeme reprezentovat Prahu, nebo Sofii! Naštěstí losování již bylo v pořádku a bylo nám vylosováno startovní číslo 10.





DAN A NIKOL Z DPP (UPROSTŘED) S LUDKOU A HONZOU Z DPMB



NÁCVIK DISCIPLÍNY „ODHAD RYCHLOSTI A ZASTAVENÍ V URČENÉM MÍSTĚ PROVOZNÍ BRZDOU“

Soutěže se zúčastnilo celkem 24 týmů z Evropy a jeden tým z australského Melbourne.

Sobota byla zahájena opět testy na covid-19 a dále se nesla v duchu zpoždění a větrného počasí. Další chybou organizátorů byla cedule pro slavnostní nástup jednotlivých týmů, kdy Praha opět jako jediná označení neměla (zbyla tam cedule s nápisem Sofia!). Zvládli jsme to s provizorními malými tabulkami.

Před samotným startem (asi tak 10 vteřin) jsme navíc zjistili, že prohodili pořadí řidičů. Den předem při focení jsme nahlásili jako prvního Daniela, ale startérka nám sdělila, že v systému a na obrazovkách je Nikol, tak to tak musí být. Nezbylo nic než se dané situaci přizpůsobit, ale ke klidu soutěžících to moc nepomohlo.

Disciplíny soutěže TRAM-EM:

1. Přesné zastavení v zastávce
2. Odhad průjezdního profilu
3. Rychlost reakce a použití nouzové brzdy
4. Odhad rychlosti a zastavení v určeném místě provozní brzdou
5. Tramvajový kulečník
6. Tramvajový bowling

Nástrahy soutěžních disciplín

V rámci disciplín byl nejtěžší asi odhad zastavení v zastávce u druhých dveří naslepo a odhad brzdné vzdálenosti na provozní brzdu s rukama nahoře. Odhad průjezdního profilu byl pro nás těžší, protože jsme neměli možnost z důvodu nedostatku času si to alespoň prohlédnout při nácviku. Sice u této disciplíny byla možnost povoleného podvodu (nastavit překážku blízko kolejnice, řidič prohlásí, že neprojde a dostane 150 bodů), který by nám přinesl body, ale my se rozhodli zkusit to čestně.

Nouzové brzdění bylo hlavně na přesnost dodržení rychlosti a reakční dobu řidiče. Kulečník byl úplně nová disciplína, ale bez tréninku byla spíše o štěstí.

Populární tramvajový bowling byl kvůli větru bohužel hodně zkomplikován, jelikož koule se zastavovala anebo letěla úplně jinam. Nikol nicméně za to vzala pořádně a porazila všechny kuželky – ale ne bowlingovou koulí, ale celou tramvají. Předčila ji jen Lidka z Brna, která kromě porážení všech kuželek urazila kus čelní cedule na tramvaji a lehce poškodila stojan kuželek – organizátoři ale vše opravili a mohlo

NIKOL PRAVDOVÁ A DANIEL RAŠPLÍČKA U SOUTĚŽNÍ BOWLINGOVÉ „KOULE“

se soutěžit dál. Fandění při samotném závodění bylo velmi povzbuzující i v případech, kdy se někomu úplně nedařilo.

Během druhého kola se náš tým chvíli držel na prvním místě, a proto měl vyhrazené místo „pro šampiony“. Následně se první místa rychle měnila, až jsme přenechali šampionská místa kolegům ze Stockholmu. Ti se tam drželi velice dlouho, až je nakonec odsunuly týmy Berlína, Lyonu a Hannoveru.

Atmosféra na místě byla velice pohodová a přátelská a všichni si to s úsměvem na rtech moc užili. Za naším a brněnským týmem přišlo dokonce několik fanoušků z Německa pro autogramy. Vyhlášení bylo opravdu v rychlosti, ale příjemné – až na chybějící českou vlajku pro náš tým. Ještě že jsme měli tu od Chrise. A závěrečný taneček na podiu byl tou pověstnou třešničkou na dortu.

Na závěrečné večeři bylo představeno město pro příští mistrovství – rumunské Oradea. Tak snad jim to do třetice vyjde a Pražáci se budou moci pod českou vlajku zúčastnit.

Obhajoba z Bruselu

V celkovém umístění jsme obhájili jako tým 9. místo z Bruselu (z roku 2019), což za daných podmínek, kdy nám „byly házeny klacky pod nohy“, bereme jako velký úspěch. A Daniel obsadil také 9. místo v jednotlivcích – hodnoceno bylo bez rozdílu pohlaví. Oba reprezentanti DPP si zaslouží velké uznání a poděkování, stejně jako zaměstnanci útvarů 900100 i 126000 za příkladnou spolupráci při zajištění a zorganizování této akce doslova na poslední chvíli.

Praha výsledkově předskočila Brno, které bylo jedenácté. Ale aby bylo jasno: s brněnským týmem (Ludka, Honza, Pavel a ředitel Honza) jsme se navzájem podporovali. Pomáhali jsme si, sdělovali poznatky o vozech a společně si celou soutěž užili a vzájemně zpříjemnili.

TRAM-EM Leipzig 2022 Result-Teams		
1		Hannover 3450
2		Lyon 3380
3		Berlin 3230
4		Stockholm 3150
5		Lviv 3080

6		Kyiv 3000
7		Stuttgart 2930
8		Vienna 2720
9		Prague 2650
10		Melbourne 2590

11		Brussels 2500
11		Brno 2500
13		Porto 2480
14		Florence 2430
15		Dublin 2350

POŘADÍ PRVNÍCH 15 TÝMŮ Z CELKOVÝCH 25, KTERÉ SE ZÚČASTNILY 9. MISTROVSTVÍ ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ

Foto: Petr Hejna

TAKOVÝ BYL DĚTSKÝ DEN NA DNI OTEVŘENÝCH DVEŘÍ V DEPU ZLIČÍN

4. června 2022



Text: Martin Košek (DPP), Václav Veselý (TSK)
a Tomáš Prousek (ROPID)
Foto: Tomáš Prousek a Václav Veselý



TUPOLEVOVA PŘED VESELSKOU
OD JIHU, EFEKTIVNĚJŠÍ
UKONČENÍ BUSPRUHU PŘED
OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKOU

AKTUÁLNÍ STAV PREFERENCE V AUTOBUSOVÉM PROVOZU

JSOU TO VÍCE JAK DVA ROKY, KDY JSME VÁS NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU INFORMOVALI O NOVINKÁCH A ROZVOJI PREFERENCE V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ. V LETOŠNÍM ÚNOROVÉM ČÍSLE JSME PŘINESLI SHRNUTÍ STAVU PREFERENCE V PROVOZU TRAMVAJÍ, PROTO SE SLUŠÍ ZAKTUALIZOVAT STAV A POCHLUBIT SE NOVINKAMI, KTERÉ UDRŽUJÍ V PRAZE PLYNULOU A PŘESNOU TAKÉ AUTOBUSOVOU DOPRAVU.

Poslední dva roky přinesly v cestování po Praze spoustu změn. Významný dopad do zvyků cestujících způsobila pandemie koronaviru covid-19. Mnoho změn v chování obyvatel a cestujících a vydaných mimořádných opatření mělo větší či menší přímý dopad na přesnost povrchové dopravy.

Vliv protiepidemických opatření na autobusový provoz

Při prvních lockdownech došlo k významnému poklesu cestujících jak v hromadné dopravě, a to zpočátku až o více než 80 %, tak i v dopravě individuální. Docházelo k omezování veřejné dopravy a prodlužování intervalů. Mnoho zaměstnanců začalo pracovat na dálku z domova a nižší poptávka i menší zatížení komunikací měly pozitivní

vliv na přesnost povrchové MHD, kdy se průměr přesných spojů pohyboval i nad 95 % všech spojů.

Některá zaváděná bezpečnostní opatření však naopak povrchovou dopravu zpomalovala. Nejhorší dopad mělo zavedení pevného cyklu signálu pro chodce na většině SSZ tak, aby chodci nemuseli používat poplávkové tlačítka na přechodech. Kvůli tomu docházelo při zbytečném zastavování na červenou ke zpoždování zejména večerních a víkendových spojů autobusů. Naštěstí bylo poměrně rychle rozhodnuto o zrušení tohoto opatření.

Další významné opatření, které provázelo prakticky celou pandemii a skončilo 20. března 2022, bylo centrální otevírání všech dveří v zastávkách namísto poplávkového ovládání cestujícími. Zde je nutné zmínit, že kromě krátkodobého zrušení v březnu až květnu 2020 se v autobusové dopravě podařilo po celou dobu pandemie ponechat režim zastávek na znamení. Případné povinné zastavování ve všech zastávkách totiž i při omezeném provozu znamenalo významný nárůst jízdních dob, nepravidelnosti a v dlouhodobém horizontu reálný nárůst potřeby vypravovaných autobusů a řidičů.

Po více jak dvou letech od začátku pandemie je průměrný počet přepravených cestujících v MHD stále o 10–15 % nižší – někteří cestující se přesunuli do automobilů a intenzita IAD stoupla plošně minimálně o 5 %. Nárůst intenzity dopravy v mnoha úsecích znovu způsobuje silné kongesce, a to i v lokalitách, které nejsou zasaženy uzavírkami komunikací nebo stavební činností.

Preferenční opatření na křižovatkách (SSZ)

Během let 2020 a 2021 přibýlo celkem 17 SSZ s preferencí autobusů. K zavedení preference došlo například na všech signalizacích mezi Skalkou a Zahradním Městem, u Edenu nebo na Novodvorské. Celkem tak v Praze ke konci roku 2021 bylo již 247 světelných signalizací s preferencí autobusů.

Na deseti signalizacích je preference s pasivní detekcí, kdy je autobus detekován pomocí běžného „vozidlového“ detektoru v místech, která jsou vyhrazena pouze pro autobusy (např. vyhrazené pruhy na tramvajovém tělese nebo zastávkové zálivy před křižovatkou). Na ostatních signalizacích je v provozu preference s aktivní detekcí, která funguje na principu zasílání radiového telegramu z autobu-

su do řadiče světelné signalizace, a to klidně i na vzdálenost několika set metrů.

Radiotelegram obsahuje i informaci o směru jízdy autobusu na křižovatce a též informaci o tom, zda je autobus předjetý, nebo nikoliv. Díky těmto informacím může SSZ na autobusy reagovat daleko dříve a vhodněji. Aktuálně je systémem pro aktivní detekci vybavena již celá flotila cca 1200 autobusů DPP včetně elektrobusů. Jako standard je tento systém požadován pro všechna nakupovaná vozidla, a to včetně nových trolejbusů.

Ve spolupráci DPP (oddělení Dopravní kontrola JPA) a Technické správy komunikací jakožto správce většiny SSZ byla v loňském roce provedena kontrola fungování preference na vybraných SSZ. Na základě kontroly došlo k doladění přihlašovacích míst

do sedmi SSZ, a tím ke zlepšení fungování preference.

V letošním roce byla odpojena informativní výzvoová návěstidla autobusů na těch křižovatkách, kde (dočasně) běží pevný program, a tedy navzdory přihlášení autobusů dané SSZ na tyto autobusy nijak nereagovalo. Nyní by měla výzvoová návěstidla svítit pouze tam, kde je SSZ schopno na přihlášené autobusy reagovat.

Nicméně i tak nelze říci, že svítící výzvoová návěstidla znamená vždy preferenci. Například autobusy, které jsou nadjeté oproti JŘ, mají nastavenou preferenci velmi omezenou nebo žádnou. A na některých křižovatkách je z rozhodnutí silničního správního úřadu preference omezena nebo vypnuta v dopravních špičkách pracovních dní.



MODŘANSKÁ, BUSPRUH ZA ZASTÁVKOU ČERNÝ KŮŇ



BUSPRUH NA RAMPĚ Z ULICE K BARRANDOVU

Související novinkou pro letošní rok je, že organizace ROPID na svých webových stránkách v sekci preference přepočítala interaktivní mapu preference MHD. Mapa je dostupná na odkaz <https://pid.cz/mapa-preferenci>. V nastavení je možné zvolit vrstvu Preference BUS na SSZ, která přehledně zobrazuje stav preference na jednotlivých signalizacích. Nejen řidiči tak mají možnost si v případě podezření na nefungující preferenci ověřit, zda je na daném SSZ preference vůbec zprovozněna.

Ve spolupráci s Technickou správou komunikací – úsekem dopravního inženýrství se v posledních letech nejen rozšiřuje počet signalizací, které preferují autobusy, ale na základě podnětů také optimalizuje řízení tak, aby na přihlášené autobusy SSZ reagovalo vhodněji.

Jak logika přednosti na křižovatce funguje?

A jak by tedy v optimálním případě měla vypadat reakce na autobus přihlášený do SSZ? Předně je třeba říci, že preference neznamená automaticky zajištění zcela plynulého průjezdu. To by nebylo možné, ani pokud by se po ulicích pohybovaly výhradně vozy MHD, neboť i tak se může stát, že na křižovatku přijede více vozidel MHD z různých směrů. Ve skutečnosti je třeba zohledňovat

i všechny ostatní účastníky silničního provozu. Preference tedy minimalizuje zdržení jednotlivých autobusů s ohledem na zadané podmínky v logice řadiče křižovatky.

Pokud se autobus do SSZ přihlásí v době, kdy svítí signál Stůj, signalizace reaguje tak, že v co nejkratší době zařadí v příslušném směru signál volno. Nicméně vždy musí být dodržena určitá minimální zadaná délka volna v ostatních směrech, a to nejen pro vozidla, ale též pro přecházející chodce, která je obvykle delší. Samozřejmě pokud v kolizních směrech projíždí jiné vozidlo MHD, signalizace čeká na jeho průjezd.

Pokud jsou na křižovatce více než dvě fáze řízení a místní podmínky to umožňují, může být na základě nároku autobusu realizována tzv. vložená fáze, a tedy volno pro autobus je díky tomu zařazeno dříve než při běžném sledu fází.

Pokud k přihlášení autobusu do SSZ dojde během příslušné zelené, jsou možné dvě varianty. Záleží na tom, jak dlouho již zelená svítí, resp. jaká je zadaná nejvyšší možná délka příslušné fáze. Pokud je obvyklá doba jízdy autobusu od místa přihlášení k semaforu taková, že by autobus měl stihnout projet v aktuální fázi, zelená na autobus čeká.

V opačném případě signalizace na autobus nečeká a naopak se typicky snaží zelenou ihned ukončit. Pro okamžité ukončení vlastní fáze však nesmí být přihlášeno žádné jiné vozidlo MHD, které by mělo probíhající zelenou stihnout. Pokud tato podmínka není splněna, volno je pak ukončeno po průjezdu prvního autobusu (nebo tramvaje) a druhý autobus již v aktuální fázi křižovatkou projet nestihne.

Pokud však řízení na křižovatce nebylo ovlivněno jiným vozidlem MHD, tak by se při zapnuté preferenci nemělo stávat, že červená padne těsně před autobusem. Pokud se toto stává pravidelně, jedná se nejspíš o chybné nastavení signalizace.

Pro jistotu připomínáme, že řidiči autobusů se musí řídit výhradně světelnými signály a nespolehat na výzvoňová návěstidla preference. Ta totiž slouží především pro kontrolu funkce přihlašování. Výzvoňová návěstidla jsou také důležitá v případě podnětů a identifikace závad, neboť „nefunkční přihlašování“ a „chybná řídicí logika“ samozřejmě vyžadují zcela odlišné řešení.

Preference autobusů na SSZ v roce 2022

Jako každý rok nás čeká zřizování preference autobusů na křižovatkách, které prošly celkovou rekonstrukcí, a též úpravy řídicí logiky

na těch křižovatkách, kde již preference funguje, ale je třeba ji ještě optimalizovat.

Kromě toho se Technická správa komunikací pustila do zprovoznování preference autobusů na dalších křižovatkách, které rekonstrukcí v posledních letech neprošly, ale preference autobusů na nich dlouhodobě chybí. V první etapě by mělo letos v létě přijít na řadu zhruba 15 SSZ, mezi nimi například signalizace u zastávek Sídliště Malešice, Sídliště Lhotka, Sídliště Petrovice nebo několik SSZ v Řevnické ulici na Zličíně.

Buspruhy v letech 2020 a 2021

I v minulých dvou letech se podařilo připravit, projednat a realizovat řadu liniových opatření, průběžně aktualizovaný přehled preferenčních opatření rovněž zobrazuje interaktivní mapa <https://pid.cz/mapa-preferenci>, níže uvádíme podrobnější přehled realizací za poslední dva roky:

- Kamýcká, 2020/4: buspruh od zastávky Kamýcká před nadjezd železniční trati,
- Michelská, 2020/4: úprava od zastávky Kačerov směrem k zastávce Pod Dálnicí (změna řazení před ulicí Na Záhonech),
- Rabakovská, 2020/4: prodloužení buspruhu až do zastávky Plošná, zrušení časového omezení,
- Opatovská, 2020/5: změny dopravního režimu včetně ukončení buspruhů až těsně

před okružními křižovatkami se změnou ukončení pro eliminaci předčasného řazení ostatních vozidel, rovněž zrušení časového omezení,

- Plzeňská, 2020/5: buspruh ve směru z centra mezi zastávkami Krematorium Motol a Hlušičkova,
- Bělohorská, 2020/7: buspruh od zastávky Říčanova po nájezd na tramvajové těleso u Tomanovy ulice,
- Novovysočanská, 2020/7: buspruh na příjezdu do zastávky Skloněná, „falešný“ dvojpruh před Spojovací,
- Tupolevova, 2020/8: severně od Veselské vč. vzniku odlehčovacího by-passu na jih a směrem k Liberecké a dřívějšího začátku buspruhu na sever,
- Freyova, 2020/9: buspruh od Ocelářské směrem k Českomoravské,
- Na Jelenách, 2020/9: buspruh od zastávky U Dálnice ke kruhovému objezdu s Kunratickou spojkou,
- Modřanská, 2020/10: buspruh od ulice Československého exilu k odbočení do Píkovické,
- 5. května + Türkova, 2020/11: krátké buspruhy pro předjetí kolony před Jižní spojkou,
- Ústecká, 2020/11: buspruh od ulice K Ládví do zastávky Vozovna Kobylisy,
- Olbrachtova, 2020/11: buspruh od Budějovické, zejména pro snazší výjezd ze zastávky,
- Trojský most, 2021/5: buspruh směrem do Holešovic,

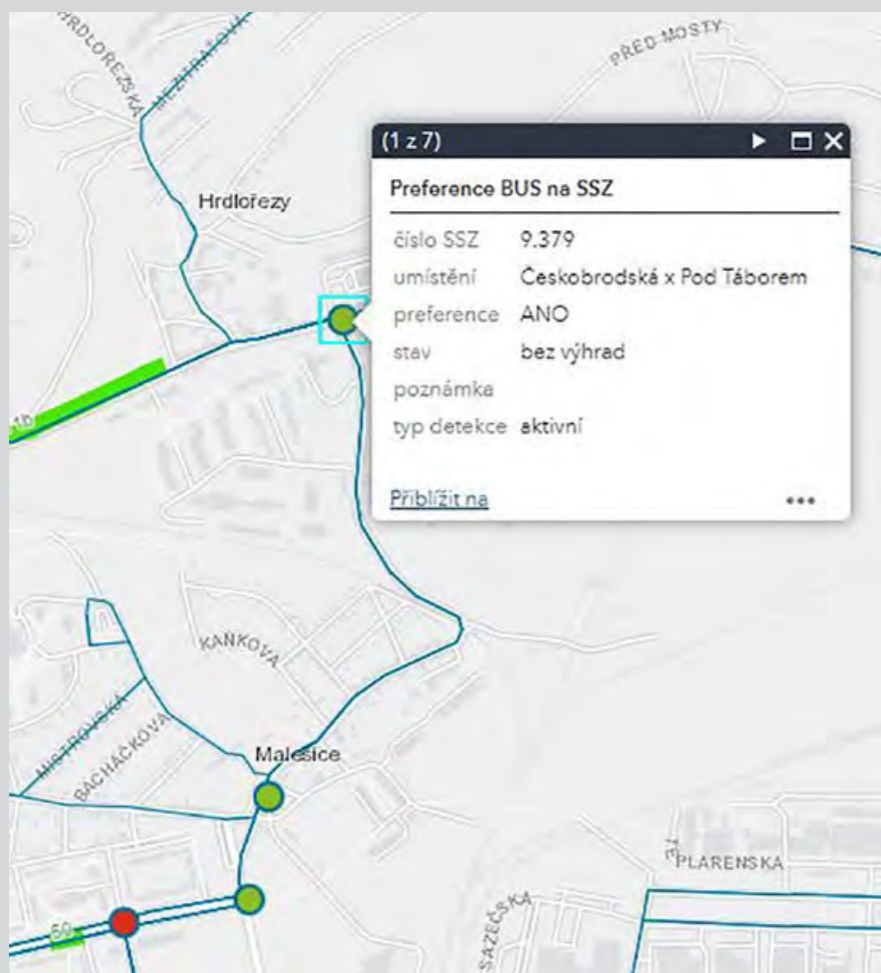
- Jižní spojka, 2021/7: úprava pro lepší příjezd do buspruhu (změna řazení před rampou do Modřanské),
- Bělocerkevská, 2021/9: odstranění časového omezení a propojení i přes křižovátku s ulicí 28. pluku k Vršovické,
- Prosecká, zejména 2021/8: více úseků, především úprava řazení a buspruhu od Kbelské po Čakovickou,
- most Barikádníků, 2021/9: výlučný směr do krátkého buspruhu před připojením z Povltavské (přechodně, od jara 2022 trvale),
- K Barrandovu, 2021/9: buspruh na rampě na Barrandovský most,
- Lhotecká, 2021/10: buspruhy v obou směrech mezi zastávkami Sídliště Lhotka a Hasova, buspruh i na výjezdu z ulice U Kamýku,
- Vídeňská x Kunratická spojka, 2021/10: by-pass okružní křižovatky od jihu na východ,
- buspruhy na tramvajovém tělese v návaznosti na společné tram+bus zastávky (Radlická pro linku 153, Táborská a Na Pankráci pro linku 193, Průběžná pod Jižní spojkou s novou zastávkou Nádraží Zahradní Město),
- kratší buspruhy v oblasti zastávek (například v Bucharově, Jeremiášově a Hvězdoslavově ulici), obvykle v úsecích s cyklopruhem,
- zrušení či změna časového omezení vybraných buspruhů, realizace až počátkem roku 2022.



BUSPRUHY V BĚLOHORSKÉ POD VYPICHEM



K BARRANDOVU, NÁJEZD DO BUSPRUHU Z VOLNĚJŠÍHO LEVÉHO PRUHU



NÁHLED JEDNÉ Z INTERAKTIVNÍCH MAP PID S PREFERENCÍ AUTOBUSŮ NA KONKRÉTNÍ SSZ

Buspruhy v roce 2022

- Tupolevova: v návaznosti na souvislou údržbu komplexní změna dopravního režimu mezi ulicemi Beranových a Veselskou,

- nové úseky buspruhů na příjezdech do zastávek Tupolevova (duben),
- Opatovská: obnovení buspruhu před Chilskou (reakce na změnu uspořádání křižovatky s Chilskou, kdy byl zrušen dlouhý pravý odbočovací pruh),

- Litochlebské náměstí: vyznačení by-passu pro průjezd z Türkovy do Chilské (duben, linky 136, 213),
- Strakonická: buspruh od zastávky Dostihová k Barrandovskému mostu, výrazná investice stavebního rozšíření o buspruh (květen, úsek u připojení Mezichuchelské v druhé polovině roku),
- Freyova: mírné prodloužení buspruhu k Českomoravské, optimalizace vjezdu do křižovatky (květen, koordinace s přesunem zastávky Nádraží Libeň v opačném směru před křižovatkou do ulice K Žižkovu),
- K Žižkovu: buspruh k Českomoravské s ukončením v novém zálivu přemístěné zastávky Nádraží Libeň (květen),
- Změna ukončení buspruhů: Ankerská, Jugoslávských partyzánů, V Horkách, Vysočanská (estakáda), viz článek v DP kontaktu č. 4/2020.

Pro snížení negativních dopadů omezení z důvodu rekonstrukce Barrandovského mostu a souvisejících akcí budou od letoška na příslušná období zřizována významná dočasná preferenční opatření – jedná se zejména o buspruh v Modřanské ulici od Dvorců, úseky buspruhů v ulicích Vrbova a Ke Krčči či úsek jízdy po tramvajové trati v Hlubočepích. Pro minimalizaci dopadů byla prověřována i další opatření, ale některá se nepodařilo s příslušnými úřady projednat. V rámci přechodných úprav na Barrandovském mostě budou zachovány dosavadní buspruhy v maximální možné míře (některé z nich budou dočasně zkráceny dle rozsahu záborů stavby).

Nadále jsou připravovány i stavební projekty pro zřízení buspruhů spočívající v rozšíření úseků ulice Českobrodské (mezi zastávkami Blatov a Na Vaňhově), Horoměřické (v celém stoupání z Šáreckého údolí až k zastávce Bořislavka) a Náchodské (od hranice města po okraj zástavby Horních Počernic).

Bez preferenčních opatření na světelně řízených křižovatkách a vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy si zajišťování kvalitní a efektivní veřejné hromadné dopravy již prakticky nelze představit. Význam těchto opatření znovu narůstá s obnovením a navýšením intenzit individuální dopravy.

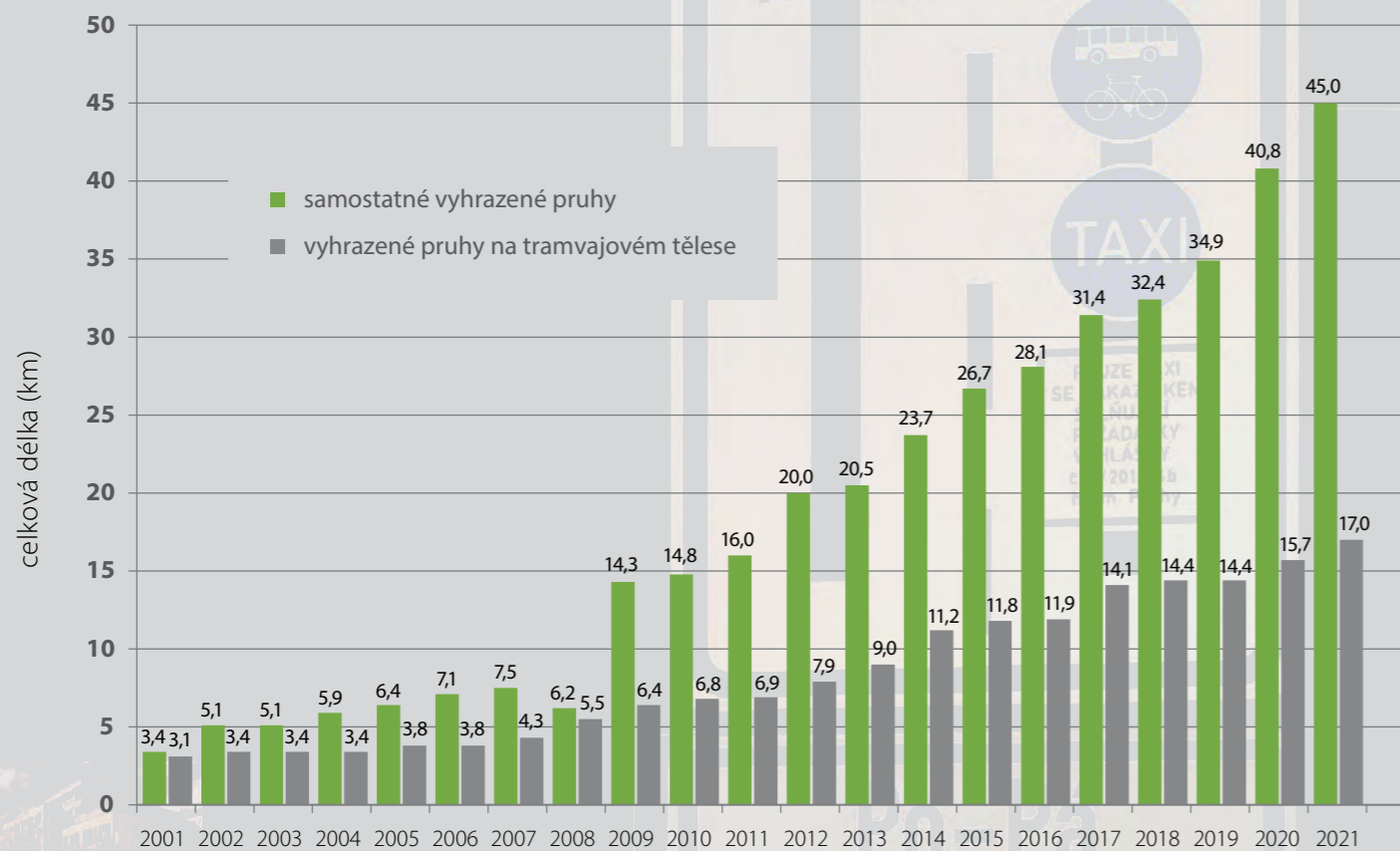
V neposlední řadě je preference veřejné dopravy zásadním nástrojem pro snižování ekonomické a energetické náročnosti veřejné dopravy a významně přispívá ke zlepšování životního prostředí ve městech.

REALIZOVANÁ PREFERENČNÍ OPATŘENÍ NA SSZ V PRAŽSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ

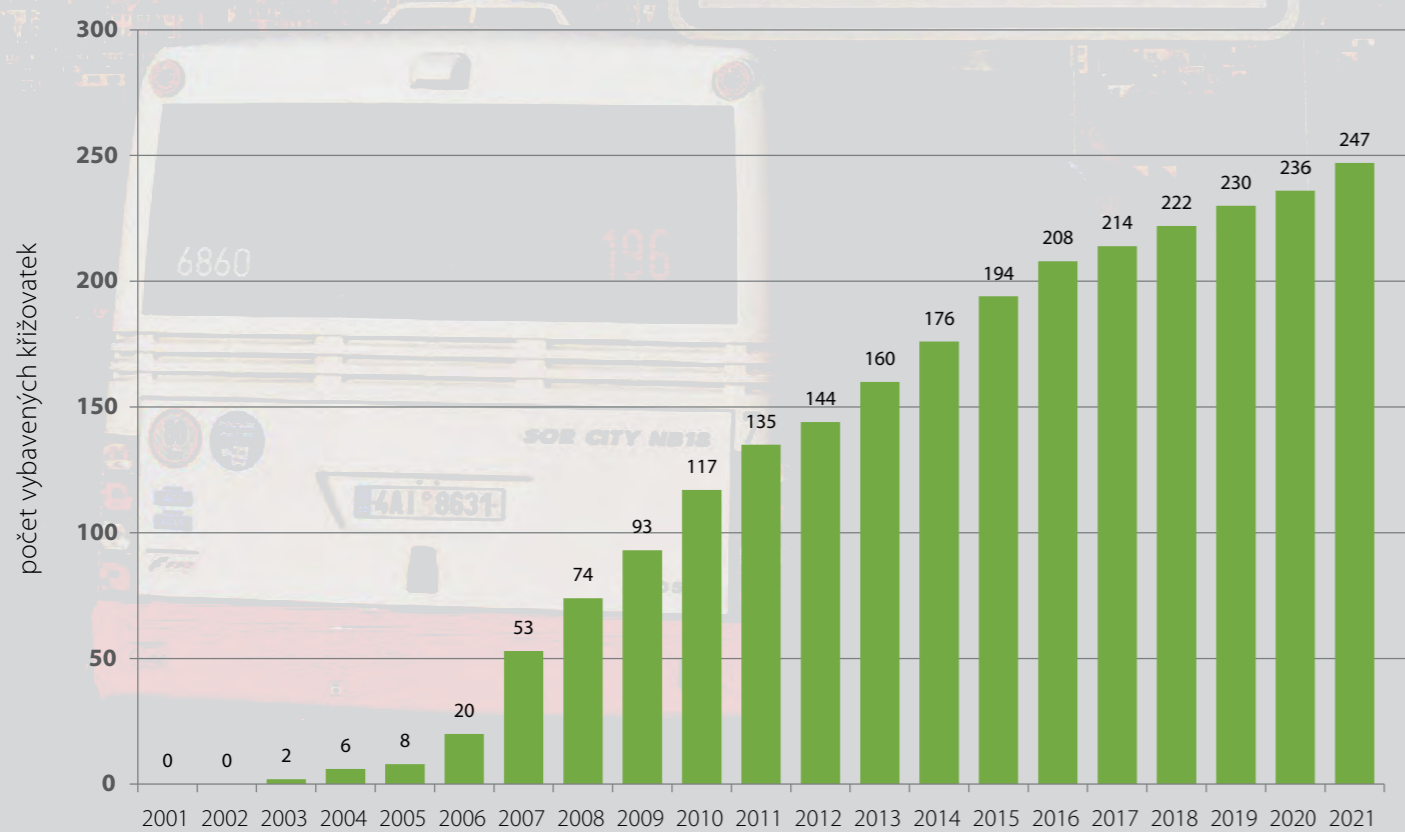
SSZ 0.326	Vršovická – Bělocerkevská	2021	zavedení preference BUS
SSZ 0.391	Švehlova – Pražská	2021	zlepšení preference úpravou přihlašovacího bodu
SSZ 0.618	Švehlova – rampa Jižní spojky	2021	zavedení preference BUS
SSZ 0.620	Švehlova – Topolová	2021	dočasné zrušení preference BUS
SSZ 0.626	Na Padesátém – Vyžlovská	2021	zavedení preference BUS
SSZ 0.687	Švehlova – Jahodová	2021	zlepšení preference úpravou přihlašovacího bodu
SSZ 0.710	Průběžná – Na Padesátém	2021	zavedení preference BUS
SSZ 0.716	Průběžná – rampa Jižní spojky	2021	zavedení preference BUS
SSZ 0.725	Záběhlická – Baumax	2021	optimalizace preference BUS
SSZ 1.079	nábř. Ludvíka Svobody – Nové mlýny	2021	dočasné zrušení preference BUS
SSZ 2.318	Seifertova – Italská	2021	zavedení preference BUS
SSZ 3.302	Husitská – Prokopova	2021	zlepšení preference úpravou přihlašovacího bodu
SSZ 3.613b	Vinohradská – přechod u zast. Želivského	2021	optimalizace preference BUS
SSZ 4.407	Na Pankráci – Tábořská	2021	zavedení preference BUS
SSZ 4.412	Ryšavého – rampa 5. května	2020	zavedení preference BUS
SSZ 4.414	Na Pankráci – Děkanská vinice	2021	zavedení preference BUS
SSZ 4.428	Zálesí – Novodvorská	2021	zavedení preference BUS
SSZ 4.436	Michelská – Vyskočilova	2021	optimalizace preference BUS
SSZ 4.441	Türkova – Lešanská	2021	zavedení preference BUS
SSZ 4.442	Türkova – Senohrabská	2021	optimalizace preference BUS
SSZ 4.443	Senohrabská – Hlavní	2020	optimalizace preference BUS
SSZ 4.444	Lešanská – Hlavní	2020	optimalizace preference BUS
SSZ 4.454	Modřanská – rampy Barrandovského mostu	2020	zavedení aktivní detekce BUS (původně pasivní)
SSZ 4.457	Sulická – Před Nádražím	2020	zavedení preference BUS
SSZ 4.469	Modřanská – Údolní	2021	zavedení preference BUS
SSZ 4.659	Lhotecká – Mazancova	2021	zlepšení preference úpravou přihlašovacího bodu
SSZ 5.506b	Lihovar – přechod	2020	zrušení SSZ
SSZ 5.539	Jeremiášova – Sárská	2020	zavedení preference BUS
SSZ 5.565	Ostrovského – Stroupežnického	2020	zavedení preference BUS
SSZ 6.160	Evropská – José Martího	2021	optimalizace preference BUS
SSZ 6.592	Evropská – přechod u zast. Dědina	2021	zavedení preference BUS (s pasivní detekcí)
SSZ 6.825	Karlovarská – KFC	2020	zavedení preference BUS
SSZ 7.099	Pod Lisem – rampa Nové Povltavské	2020	zavedení preference BUS
SSZ 7.099	Pod Lisem – rampa Nové Povltavské	2021	zlepšení preference úpravou přihlašovacího bodu
SSZ 7.100	Pod Lisem – rampa Bubenečského tunelu	2020	zavedení preference BUS
SSZ 8.271	Čimická – Ústavní	2021	zlepšení preference úpravou přihlašovacího bodu
SSZ 8.276	Čimická – Písečná	2021	zlepšení preference úpravou přihlašovacího bodu
SSZ 8.952	Ústecká – K Ládví	2021	zavedení preference BUS



Rozvoj vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy v Praze



Preferenze autobusů na světelně řízených křižovatkách v Praze



Milujete kultovní Mazačku?

FAN SHOP

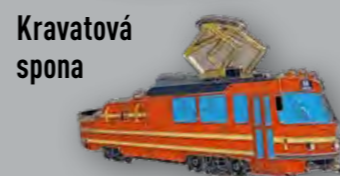
Dejte si ji pod hlavu, pověste na klíče, nebo s ní vyrazte na nákup!

FANSHOP.DPP.CZ



Kovový přívěsek

Oranžové a bílé triko „Zvláštní jízda“



Kravatová spona



Magnetka



Plecháček

Plecháček „Zvláštní jízda“



Bílý polštář

Turistická fotonálepka



Bílé pánské triko



Bavlněné tašky



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 a Hradčanská.

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

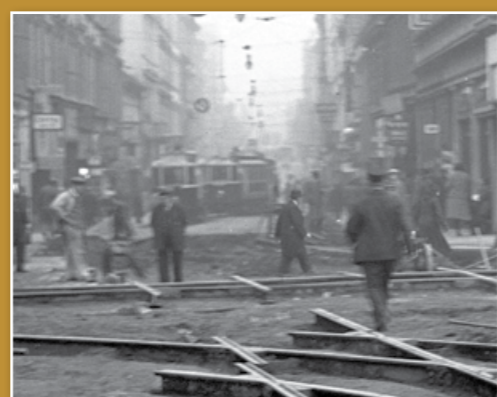


U ANDĚLA TO NEBYLO POPRVÉ

Rekonstrukce kolejí v oblasti křižovatky Anděl vždy přináší nesnáze v pražské dopravě. Nebylo tomu jinak ani na jaře letošního roku. Křižovatka se přestavovala mnohokrát i v minulosti. Výrazně například v letech 1907, 1935, 1949, 1953, 1970, 1984 nebo 1998. Dokud máme v čerstvé paměti rekonstrukci letošní, připomeňme si pro srovnání tu z roku 1935. Tramvajový provoz tu byl přerušen tři dny – od 8. do 10. října, autobusový a automobilový od 7. do 15. října. Tramvaje ve směru od Újezdu a od Košíř v té době obracely na stálých kolejových přejezdech, ve směru od Palackého mostu na povrchovém přejezdu (podobně jako letos ve směru od Újezdu) a patrně na podobném provizoriu obracely i „pendly“ ve směru od Hlubočep. Na dobové fotografii je v pozadí vidět právě i obracení vlaku v dnešní Lidické ulici.



Další snímky nám přibližují, že to chodci při rekonstrukcích rozhodně neměli lehké, a v současné době tomu není jinak.



Text: Pavel Fojtík
Obrazové podklady: Archiv DPP

TROLEJBUSOVÁ POHLEDNICE

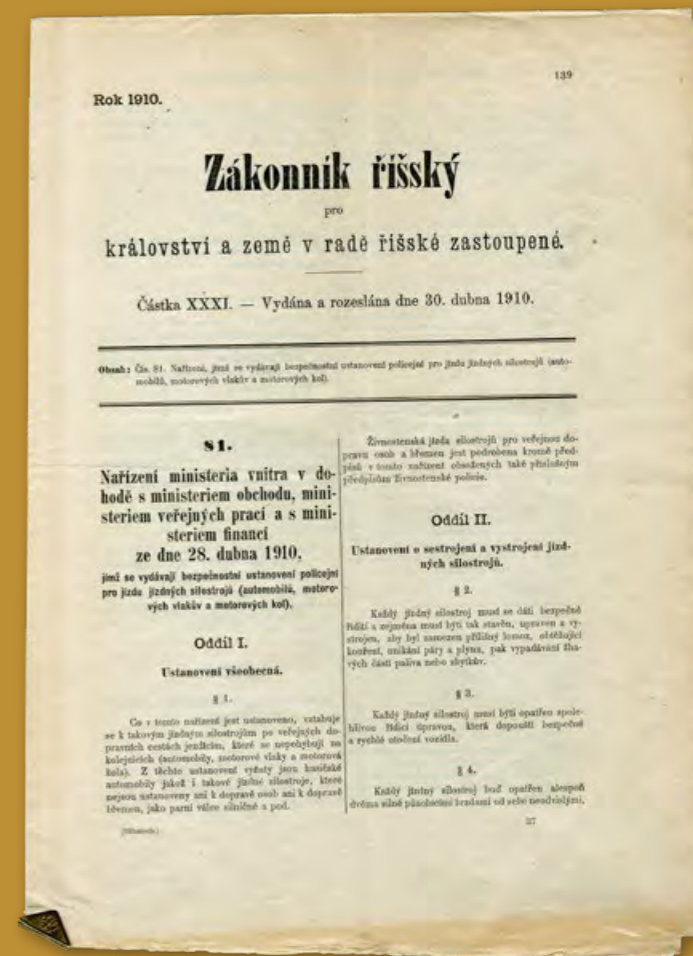
V pondělí 26. května 1930 dorazila do podatelny Elektrických podniků pohlednice, na níž je vyobrazen trolejbus v té době dávno zaniklé linky Blankenese – Marienhöhe v dnešním Hamburku. Na razítku na pohlednici je firemní razítko společnosti Max Schiemann & Co. Gleislose Bahnen. Jestli si část pohlednice kvůli poštovní známce odstránil ze sběratelských důvodů někdo z vedení podniku, nebo zaměstnanec podatelny, to se asi nedozvíme. Důležité je, že odesílatel informoval předsedu správní rady a jeho kolegy o vydání publikace o trolejbusovém systému, jež kriticky referuje o současném stavu tzv. bezkolejných drah, jak se tehdy trolejbusům také říkalo. V té době se Elektrické podniky začaly o zavedení trolejbusové dopravy intenzivně zajímat, a tak o měsíc později nákupní oddělení Elektrických podniků publikaci na žádost vedení objednalo. Zda někdy dorazila, to bohužel nevíme. Dochoval se jen kancelářský papír s pohlednicí přišitou sešíváčkou a obsahující pár organizačních poznámek.



PARL & FROLIK
Vyrábíme
montážní vozy
pro koškové spřežení a
**auto-
montážní vozy**
veškerých konstrukcí.
Dlouholetá praxe ve výrobě.
Žádejte podrobné nabídky.
Partl-Frolík
továrna na žebříky
Čes. Budějovice.
Nejvýhodnější nákupní pramen.

DODÁVALA FIRMA PARTL-FROLIK I ELEKTRICKÝM PODNIKŮM?

V archivu se nachází reklamní leták českobudějovické firmy na žebříky a hasičské nářadí Partl-Frolík, která – jak ostatně hlásá reklamní text – vyráběla také montážní vozy pro koškové spřežení a automontážní vozy. Z nepříliš kvalitních snímků není možné spolehlivě určit, pro který podnik byl propagovaný automobil určen. Zatím tedy nemáme spolehlivě zjištěno, zda tato firma dodala nějaké zařízení i pro montovní vozy pražských Elektrických podniků. Možná se nám to časem podaří zjistit. Zatím si musíme vystačit se zjištěním, že své služby nabízí.



PRAVIDLA PRO JÍZDNÉ SILOSTROJE

Dnes vzbudí úsměv dobová „sbírka zákonů“ z roku 1910, v níž bylo publikováno nařízení, „jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol)“. Byl to předchůdce dnešního zákona o provozu na pozemních komunikacích. Až tedy pojedete třeba na chalupu svým autem anebo budete řídit podnikový autobus, vezte, že používáte silostroj.



ZÁCHOD A TRAFIKA V HLUBOČEPÍCH

Na konečné tramvaje v Hlubočepích, v době, kdy se končilo ještě před tehdejší železniční přejezd, stávala malá dřevěná stavba, která sloužila provozním zaměstnancům jako důležitý záchod, ale nelze vyloučit, že část mohl použít i tzv. dozorce vozby jako své „útočiště“. Zajímavá je ale i trafika v pravé části snímku. Jsou na ní reklamy na populární hašlerky či hned na dvě obchodní a jazykové školy. Při pečlivém zkoumání originálu objevíme pod střechou i jízdní řád soukromých autobusových linek, u něhož je uvedeno, že platí od 30. dubna 1933, což nám pomáhá určit alespoň rok pořízení snímku. Originální snímek byl pořízen na fotopapír 18 x 24 cm. Později byla čekárna mírně přestavěna.

TŘIKRÁT STEJNÝ VJEZD DO GARÁŽÍ

Šestadvacátého července 1931 se v Národních listech objevil ne- zvykle strohý inzerát. Byl to jen obyčejný prázdný čtverec, upro- střed s nápisem GARÁŽE POD SLOVANY / PRAHA II., / TROJICKÁ 18 – TEL. 425-34. V levém horním rohu byla docela malá kresba bu- dovy garáží a vpravo dole malý text PRVOTŘÍDNÍ GARÁŽOVÁNÍ / SERVICE. O den později moderní garáže zahájily provoz. Našli byste je v těsném sousedství kostela Nejsvětější trojice v Trojické ulici. Jak vypadal vjezd do garáží vyprojektovaných architektem Oldřichem Tylem, vidíme na obrázku z propagační brožurky vydané při příle- žitosti jejich otevření. Nebyly to jen garáže, ale i zařízení poskytují- cí základní servis pro automobilisty. „Před budovou je krytá refugee s dvěma automatickými benzinovými čerpadly a automat. stojanem na vzduch,“ píše se mimo jiné v brožurce. Obrázek v publikaci má rozměr 15,9 x 9,4 cm.



Do vyšších pater čtyřpatrových garáží se automobily přepravovaly pomocí dvou velkých výtahů, do zadního dvoupodlažního traktu se jezdilo po rampách. Garáže byly velkým přínosem pro veřejnost. Kdo byl ale jejich majitelem? V roce 1949 byly začleněny do nového komunálního podniku Autoslužba hlavního města Prahy jako národní majetek. Součástí podniku se později v rámci tzv. „zatlačování soukromého sektoru“ a „soustavné socializace zbývajícího soukromého sektoru“ staly i četné další, i malé garáže a jednotlivé automobily a taxíky. V jednom rukopisném seznamu je jako původní vlastník garáží vedena Nábožen- ská matice. Třeba se nám někdy podaří zjistit něco víc. V roce 1962 se taxislužba i s garážemi v Trojické ulici stala součástí Dopravního podniku hlavního města Prahy. Z té doby pochází i tento snímek, naskenovaný z originálního negativu 5,5 x 5,5 cm. Z brány zmizel nápis a při- byla malá vrátnice.



Garáže Pod Slovany se staly jedním ze zázemí pro pražskou taxi- službu. Od roku 1971 zde sídlilo i vedení tehdejšího DP – Dopravní služby. Z té doby pochází tato fotografie o rozměru 17 x 12 cm. Pů- vodní brána už na ní neexistuje, zato zázemí pro ostrahu se výrazně zvětšilo. Taxislužba byla z pražského Dopravního podniku k 1. led- nu 1989 i s garážemi Pod Slovany vyčleněna do nového státního podniku Taxi Praha, který ale zanikl již 31. května 1991. O dalším osudu garáží Pod Slovany toho již moc nevíme. Na vrátnici, která se mimochodem ani po desítkách let nezměnila, je dnes možné vidět tabuli firmy zabývající se prodejem infratopení a sídlila tu například i soukromá autoškola.



ELEKTRICKÁ LOKOMOTIVA S PÁREM VOZÍKŮ NA KOLEJE NA DVOŘE VOKOVICKÉ VOZOVNY V KVĚTNU 1987
FOTO: ZDENĚK BEK

ŠÍBR Z RUSTONKY

ELEKTRICKÁ POSUNOVACÍ LOKOMOTIVA JE JEDNÍM Z NETRADIČNÍCH EXPONÁTŮ PRAŽSKÉHO MUZEA MHD. AŤ UŽ SVÝM TVAREM, BARVOU, NEBO KOMBINACÍ ŽELEZNIČNÍCH NÁRAZNÍKŮ A TRAMVAJOVÝCH SPŘÁHEL NA OBOU ČELECH LOKOMOTIVY.

Už samotné umístění kabiny uprostřed napo- vídá, že se jednalo o lokomotivu určenou k po- sunu tramvají a železničních vagonů v areálu ústředních dílen v Rustonce, jehož osud byl uzavřen v roce 2014. Lokomotiva byla navrže- na a zkonstruována přímo v Rustonce. Celkem byly v letech 1951 a 1952 vyrobeny dva kusy. Nahradily v té době využívané posunovací tramvaje, které nebyly nic jiného, než vysloužil- é, skoro 50 let staré osobní tramvaje.

I když nové lokomotivy vizuálně připomínaly spíš železniční vozidlo, tak technicky se jedna- lo o prakticky čistokrevnou tramvaj. Nápravy a brzdy byly použité z běžně provozovaných obousměrných tramvají, stejně jako celá elek- trovýzbroj se dvěma motory o výkonu 60 koní a jedním kontrolérem Škoda s 9 stupni jízdy a 7 stupni brzdy. Úplnou novinkou v provozu pražských tramvají bylo použití pantografové- ho sběrače pro odběr proudu z troleje. V této době se totiž u tramvají stále používaly jen tyčové sběrače, takže nové posunovací loko- motivy se staly prvními pražskými vozy, které používaly toto dnes už samozřejmé zařízení.

Kostra vozu byla svařena z válcovaných profilů a vnější plechy byly nýtované. Chybět nemohlo ani osvětlení vnitřku kabiny, stejně jako osvět-

lení spřahovacího zařízení na obou koncích a svítlny na čelech kabiny. V chladných dnech zpříjemnilo řidiči službu elektrické topení, kte- ré bylo u tramvají té doby nadstandard.

Celý areál Rustonky, protkaný sítí kolejí a hlav- ně vlečkou napojený na železniční trať na Těš- nov, předznamenával hojnou službu těchto lokomotiv. V 50. a 60. letech byly v areálu pře- bírány a posunovány vozy ČSD s různorodým nákladem pro zásobování DP Praha, ale třeba i s naloženými kolejnicemi pro stavbu nových tramvajových tratí. Posádky lokomotiv (řidič- strojvedoucí a posunovač-brzdař) tak musely absolvovat zácvik u ČSD pro manipulaci, svěšo- vání a odstavování železničních vozů.

V roce 1984 došlo ke zrušení železniční vlečky na Těšnov, a dvojice lokomotiv tak byla odsta- vena. V tom samém roce se podařilo jednu lo- komotivu získat pro podnikové muzeum ve vo- zovně Vokovice a dnes se s ní můžete setkat v expozici Muzea MHD ve Střešovicích.

Proč o této lokomotivě píšeme? Všimaví fa- noušci jistě nepřehlédli videa ze zábrzdých zkoušek lokomotivy na facebookovém profilu muzea. Můžeme již nyní naznačit, že se na le- tošní léto plánuje s lokomotivou fotojízda. ■

Technické údaje elektrické nákladní lokomotivy

Počet náprav:	2
Průměr dvojkolí:	865 mm
Rozvor:	3100 mm
Délka skříně:	7000 mm
Šířka skříně:	2200 mm
Vrchol střechy nad kolejí:	3200 mm
Váha lokomotivy ve službě:	20 t
Provozní napětí v troleji:	600 V
Výkon motorů:	2x 45 kW – 500 n/min
Maximální hodinová rychlost na rovině:	20 km

Zdroj: Lubomír Kysela – Průvodce Muzeem městské hromadné dopravy v Praze, 2. rozšířené a doplněné vydání, 2006



NA SNÍMKU Z PRVNÍHO PROVOZNIHO DNE NA KREJCÁRKU 23. LISTOPADU 1990 MŮŽEME VIDĚT HNED NĚKOLIK TRAMVAJOVÝCH VLAKŮ. DVA JEDOU NA PALMOVKU A JEDEN NA KREJCÁREK. PROTOŽE ALE V ZASTÁVCE STOJÍ TYRISTORKA V ZADNÍ ČÁSTI ZASTÁVKY, LZE ČEKAT, ŽE PŘED NÍ STÁL JEŠTĚ TŘETÍ VLAK SMĚR OHRADA, RESP. BISKUPCOVA. POD MOSTEM JEŠTĚ STAŘÍČKÉ ZÁVORY, KTERÉ BÝVALY SPÍŠE DOLE NEŽLI NAHOŘE. SOUBĚŽNÝ SILNIČNÍ MOST VZNIKL AŽ V 21. STOLETÍ

VZPOMÍNKA NA TRAŤ Z OHRADY NA PALMOVKU

NA PŘÍKLADU TRAMVAJOVÉ TRATI OHRADA – PALMOVKA JE VIDĚT, JAK RYCHLE STÁRNEME. VŽDYŤ JE TO „NEDÁVNO“, CO TATO TRAŤ BYLA POSTAVENA A ZPROVOZNĚNA. NA ROZDÍL OD JINÝCH TRAMVAJOVÝCH STAVEB SOCIALISMU, KTERÉ SE TÁHLY DLOUHÁ LÉTA, JMENOVITĚ MOTOL – ŘEPY A ZEJMÉNA KOMOKO, TAK VÝSTAVBA OHRADA – PALMOVKA PROBĚHLA VELICE SVIŽNĚ, NEBOŤ CÍLEM BYLO TOTO TRAMVAJOVÉ SPOJENÍ ZPROVOZNIŤ KE STEJNÉMU DATU JAKO METRO II.B Z FLORENCE NA ČESKOMORAVSKOU (TEHDY OVŠEM DEKLAROVÁNO JAKO ÚSEK SOKOLOVSKÁ – ZÁPOTOCKÉHO).

V září 1988 jsem nastoupil do 1. ročníku Gymnázia Voděradská v Praze. Po pár týdnech, jmenovitě 26. října 1988, jsem po škole navštívil ten den otevřenou tramvajovou trať do Řep a přemístil se pak na Dukelskou, nyní Nové Butovice, kde Gustáv Husák a spol. slavnostně otevřeli „svůj“ poslední úsek metra III.B. Všechny další významné dopravní stavby pro MHD již otvírali porevoluční představitelé.

Moje radost z rozvoje elektrické MHD mě vedla k tomu, že nejspíše od podzimu 1988 jsem začal stavby (výluky, rekonstrukce a novostavby) zcela systematicky procházet a částečně i dokumentovat.

O výstavbě nové infrastruktury se zvidavý student v té době mohl v reálu dozvědět z Večerní Prahy. Toto papírové médium vycházelo v pracovní dny odpoledne, stálo 50 haléřů a v pátek 70 haléřů. Radostné články typu Koleje na mostě, Kubíky do vzduchu, Vykročil z Palmovky nebo kritičtější Krejčárek chtěl milión byly podepsány (sts), což byla redaktorka Stanislava Stiborová. Odbornější články občas vycházely v časopise PRAHA '89 (a jiné ročníky), případně v časopise Investiční výstavba. Mezi články této doby lze nalézt i třeba Na řadě je trasa D.

Trať Ohrada – Palmovka jsem procházel obvykle v pátek po škole, kdy jsme měli kratší vyučování. S velkou výhodou se dal použít zatahovací spoj linky 4, pokračující z Kubánského náměstí přes Strašnickou (kde jsem sám nebo se spolužákem nastupoval) do Vozovny Žižkov. Upřímně, dodneška nechápu, proč po obědě zatahoval spoj z linky 4 do vozovny, a už vůbec ne, proč až do vozovny Žižkov.

Staveniště jsem tedy systematicky procházel shora dolů. Zásadním milníkem bylo dokončení hrubé stavby mostu, protože od té doby jsem už vždycky chodil po něm. Se zabezpečením staveniště a BOZP si tehdy rozhodně nikdo hlavu nelámal a nikdy mě ze staveniště nikdo nevyhodil. Vycházku jsem zejména v letním období zakončil v automatu Palmovka, kde za 1,- Kčs bylo možno získat třetinku černé točené limonády. Později v tomto prostoru byla banka, dnes tam je restaurace a kavárna Palmovka.

Tehdy v tomto místě ovšem býval významný přestupní uzel, neboť tramvaje jezdily zejména po Sokolovské (dnes v tomto místě je pouze odstav vlaků linky 6). Obvykle bylo vhodné obejít i staveniště na Palmovce, kde se stavěla další nová tramvajová trať v ulicích Na Žertvách a U Balabenky. Naopak zanikla smyčka Palmovka a také dočasná smyčka Pod Palmovkou.

Po mnohaleté přípravě ze strany útvarů JDCT a odboru Investice – Povrch zahájil úsek technický – Povrch 28. března 2022 komplexní rekonstrukci tramvajové trati Ohrada – Palmovka včetně jejího dominantního objektu, kterým je tzv. Estakáda Krejčárek. Jedná se o výluku trvající cca rok a čtvrt, neboť výčet prací na estakádě vedené přes železniční trať Nového spojení je opravdu zásadní. Předpokládané náklady na rekonstrukci tratě jsou 239,5 milionů korun.

mimořádné drahoty, a to i za následné zpracování, byly výsledky tristní. Teprve moderní skenery dokážou z té bídy vykresat hodnotné dokumenty. Většinou jsem ale fotografoval na černobílé filmy, které jsem většinou vyvolal úspěšně.

Při slavnostním zahájení provozu přišlo a bylo celkově nehezké počasí. Větší část oslav však probíhala v metru, takže to nevadilo. Jak do slavnostní tramvaje, tak do slavnostní soupravy metra jsme se se spolužákem dostali. Rodiče nás pro tento den rádně uvolnili ze školy. Proslavy politiků (primátor Jaroslav Kořán, ministr Karel Dyba, poslankyně ČNR Daniela Kolářová) byly na Ohradě a Palmovce. Při rozhovorech s novináři na Českomoravské tehdejší generální ředitel DPP Vavřinec Bodenlos sdělil, že „východ Prahy jsme zaplnili elektrickou trakcí“, kromě toho upozornil, že za rok se v Praze rozjede provoz na první trolejbusové lince.

V první den běžného provozu, kdy se ukázaly četné neduhy jako např. paralyzující semaforey na Ohradě i Palmovce jsem přemluvil ještě druhého spolužáka, jehož rodiče měli zcela nevídanou věc, a to videokameru systému VHS-C, k natočení záznamu z prvního provozního dne. Následně jsme video i ve zcela polních podmínkách „sestříhali“ a opatřili „titulky“. Tento rozřesený záznam patrně na kazetě VHS stále někde mám. Snad proto jsem tehdy nabyt jasněho přesvědčení, že musím mít svoji kameru, což se v červnu 1992 podařilo splnit.

Tramvajová trať Ohrada – Palmovka byla díky své neobvyklé konstrukci otevřeného kolejového svršku velkou výzvou pro údržbu. Výluk bylo poměrně hodně, v roce 1993 trvala



NA PRVNÍ POHLED NUDNÝ A NEZAJÍMAVÝ SNÍMEK BEZ JAKÉKOLIV TRAMVAJE. ANO, TAKTO VYPADALA KŘÍŽOVATKA OHRADA 5. KVĚTNA 1990. VIDÍME PROSTÝ KOLEJOVÝ OBLOUK Z BKV PANELŮ K ZASTÁVCE BISKUPCOVA, NEBOŤ PŘÍMÝ KOLEJOVÝ SMĚR BYL TEHDY TĚMĚŘ 13 LET ZRUŠEN. VPRAVO LZE TUŠIT VÝSTAVBU TRAMVAJOVÉ TRATI A PŘELOŽKU VOZOVEK KE KREJCÁRKU. VPRAVO VIDÍME IKARUS NA LINCE 136, KTERÝ PŘIJEL ODKLONEM PŘES SPOJOVACÍ. ZA NÍM POKRAČUJE KAROSA NA LINCE 207. PÁR TÝDNŮ POTÉ BYLA CELÁ KŘÍŽOVATKA KOMPLETNĚ UZAVŘENA A NÁSLEDOVALA PŘESTAVBA PRO NAPOJENÍ TRATI OD KREJCÁRKU

Někdy se svezení nepovedlo, protože řidiči nepřepřevážovali cestující. To se nám se spolužákem nelíbilo, a proto jsme se šli osobně do vozovny Žižkov zeptat, proč jsme nebyli přepraveni. Řidiči v záloze či mezi šejdry, jakož i směnový výpravčí tehdy před námi patnáctiletými dorostenci vedli debatu, kdo cestující po zatahovací trase vozí, kdo nevozí a proč tak činí. Byl to pro nás velice zajímavý zážitek.

Trať Ohrada – Palmovka stavěly Dopravní stavby Olomouc, a to závody Prostějov (Ohrada – Krejčárek) a Brno (Krejčárek – Ohrada). Dodavatele mimochodem dodnes připomíná specificky tvarované brněnské zábradlí v ulici Pod Krejčárkem. Nevybavuji si, že by v Praze bylo ještě někde jinde.

Na zahájení provozu 22. listopadu 1990 jsem využil vzácný darovaný diafilm Agfa. Kromě

NA KONCI PRÁZDNIN, KONKRÉTNĚ 31. SRPNA 1990, BYLA PŘED ZHOTOVITELEM JEŠTĚ SPOUSTA PRÁCE. V ROVINCE PŘED KREJCÁRKEM SICE JIŽ STÁLY TROLEJOVÉ STOŽÁRY, POKLÁDALY SE KABELY, ALE JEŠTĚ NEBYLY NAVEZENY ŠTĚRKY. V PRAVO JSOU SLOŽENY POLSKÉ ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE 180S, KTERÉ BYLY V TRATI JEŠTĚ V ROCE 2022. TO SAMÉ PLATÍ PRO DŘEVĚNÉ PRAŽCE

záruční oprava 12 dní, v roce 1996 a 1997 týden, v letech 1998, 1999 a 2000 byly dokonce dvě týdenní výluky ročně, jedna na jaře a druhá na podzim.

Tomuto nesmyslnému systému byla následně učiněna přítrž a další týdenní výluka byla v roce 2004. Rok poté byla déle než měsíc výluka kvůli výměně křižovatky na Palmovce a v roce 2006 zatím nejdelší výluka (skoro celé prázdniny) kvůli rekonstrukci křižovatky na Ohradě. V této době bylo obnoveno i trolejové vedení. Další týdenní výluka byla v prosinci 2009.

PRVNÍ DEN OSTRÉHO PROVOZU 23. LISTOPADU 1990 A NE ZCELA OSTRÝ DIAPOZITIV. VIDÍME HNED 4 TRAMVAJOVÉ VLAKY, NEZAROSTLÉ OKOLÍ NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI A ŽELEZNIČNÍ ODSTAVNÉ KOLEJIŠTĚ V MÍSTĚ, KDE JE DNES TAKZVANÉ NOVÉ SPOJENÍ

Přes všechny tyto výluky byl až do letoška stav trati do velké míry v původním stavu. Zachována byla zdrcující většina dřevěných pražců, v přímých kolejích a z části i v několika obloucích na mostě (pouze vnitřní kolejnice) byly stále původní polské kolejnice 180S, kterým v posledních letech leckde prozavěla stojina. Vlastní koroze stojiny kolejnice měla za následek i několik plánovaných i neplánovaných výluk v letech 2020 a 2021. O samotné komplexní rekonstrukci však budeme informovat až v některém z příštích čísel DP kontaktu. ■



DNE 19. ŘÍJNA 1990 JIŽ PŘED KREJCÁRKEM KOLEJE POLOŽENY BYLY A SPRÁVNOU GEOMETRICKOU POLOHU KOLEJE ZAJISTIŁA STROJNÍ PODBÍJEČKA PLASSER & THEUER



PO PRŮJEZDU SLAVNOSTNÍ TRAMVAJE 22. LISTOPADU 1990 BYLO TŘEBA DÍLO JEŠTĚ V DEŠTI DOKONČIT ALEŠPŮ DO TAKOVÉHO STAVU, ABY DRUHÝ DEN MOHL BÝT ZAHÁJEN RUTINNÍ PROVOZ ČTYŘMI TRAMVAJOVÝMI LINKAMI (1, 5, 10 A 19). INSTALACE VNITROPODNIKOVÉ ZNAČKY BZM (BEZPEČNOSTNÍ ZASTAVOVACÍ MÍSTO) OVŠEM ROZHODNĚ NEPROBÍHÁ V SOULADU S PRAVIDLY BOZP. PŘI PODROBNĚJŠÍ PROHLÍDCE FOTOGRAFIE ZJISTÍME, ŽE PRACOVNÍCI JSOU TAM CELKEM 4: AKROBAT, PODAVAČ, ZAJIŠŤOVAČ (Z NĚJ VIDÍME JEN RUKU, KUS HLAVY A ŠPIČKY BOT) A KOORDINÁTOR.



NOVÁ CISTERNA PRO ZLIČÍN



DO VÝJEZDU HASIČSKÉ STANICE NA ZLIČÍNĚ BYLA V PÁTEK 1. DUBNA 2022 ZAŘAZENA NOVÁ CISTERNOVÁ AUTOMOBILOVÁ STŘÍKAČKA. AČKOLIV BY K TOMU DATUM SVÁDĚLO, NEJEDNALO SE O APRÍLOVÝ ŽERTÍK, ALE O DALŠÍ ZDÁRNĚ DOKONČENOU INVESTIČNÍ AKCI.

Díky pochopení a podpoře ze strany vedení Dopravního podniku je vozový park obměňován pravidelně. Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku tak udržuje velmi vysoký standard moderní techniky, která přispívá nejen k bezproblémovému řešení mimořádných událostí, ale i komfortu a bezpečnosti zaměstnanců.



Nové vozidlo, které je koncepčně obdobné jako hostivařská cisterna (představena v DPk 11/2019), postavila a dodala společnost THT Polička. Podvozek tvoří šasi značky Scania v konfiguraci 4 x 2, poháněné vznětovým, vodou chlazeným motorem o výkonu 331 kW při 1800 ot./min. O přenos síly se stará automatická 12stupňová převodovka, která je doplněná o pomocný pohon sloužící k pohonu požárního čerpadla.

Nápravy disponují vzduchovým odpružením, které umožňuje regulaci světlé výšky

vozidla. Pro zajištění průjezdnosti okrajovými částmi Prahy v zimním období je automobil vybaven podmetacími řetězy. Dobíjení akumulátorů a kontinuální doplňování vzduchu zajišťuje sružená zásuvka systému Rettbox.

Kabina osádky je šestimístná, v zadní části doplněná o úložné prostory pro technické prostředky. V sedačce velitele a v zadních sedačkách osádky jsou integrované držáky vzduchových dýchacích přístrojů. V výbavě kabiny dále nalezneme například

radiostanice, ruční svítilny, reflexní vesty, ale i detekční techniku nebo automatický externí defibrilátor.

Nástavba vozidla je tvořena skeletem ze sklolaminátu s integrovanými nádržemi na vodu a pěnidlo. Pro provádění protipožárního zásahu je cisterna vybavena čerpadlem THT PKA 2000, které umožňuje hašení nízkým nebo vysokým tlakem vody a příměšování pěnidla pro hašení pěnou.



CAS 20/2200/200 – Scania P450 4 x 2

rozměry automobilu (d x š x v)	8470 x 2550 x 3090 mm
rozvor náprav	4350 mm
nejvyšší povolená hmotnost	18 000 kg
výkon motoru	331 kW při 1800 ot./min.
pohon kol	4 x 2
počet míst v kabině	1 + 5
výkon čerpacího zařízení	2000 l/min. / 10 bar 250 l/min. / 40 bar
objem nádrže na vodu	2200 litrů
objem nádrže na pěnu	200 litrů

Ve výbavě automobilu nalezneme nejen základní příslušenství pro hašení požárů, tedy hadice, proudnice, rozdělovač apod., ale i prostředky pro vyprošťování osob při dopravních nehodách – sadu hydraulického vyprošťovacího zařízení LUKAS, prostředky pro stabilizaci havarovaných vozidel, sadu pneumatických zvedacích vaků, motorovou a rozbrušovací pilu, plovoucí čerpadlo apod.

Pro případ zásahu u mimořádné události s výskytem nebezpečných látek je vozidlo vybaveno detekční technikou a protichemickými ochrannými oděvy. Vozidlo je také vybaveno speciálními kyslíkovými dýchacími přístroji. Na pochozí střeše nástavby nalezneme příslušenství pro čerpání vody

z volného zdroje (např. z rybníku), ženíjní nářadí nebo sorpční prostředky.

Pro případ nutnosti osvětlení místa zásahu je vozidlo vybaveno pneumaticky vysouváním osvětlovacím stožárem se dvěma světlomety vybavenými LED technologií. Na přední masce automobilu je pak umístěn lanový vyprošťovací naviják s lanem o délce 20 m a tažnou silou 50 kN.



Text a foto: Zdeněk Bek

V lednu 1952, tedy před sedmdesáti lety, vyjely první trolejbusy z Pardubic do Lázní Bohdaneč, čímž byl zahájen trolejbusový provoz ve východočeské metropoli. V rámci oslav takto významného výročí pardubický dopravní podnik zpřístupnil 14. května 2022 vozovnu Dukla a pro všechny návštěvníky vystavil současnou i historickou techniku.

Na návštěvu dorazila i dvojice historických vozidel v podobě vozů Škoda 7Tr ze sbírky Technického muzea v Brně a Tatra T 400 z Muzea MHD v Praze.

Závěrečná spanilá jízda vozů po třídě Míru zakončila sobotní oslavy, které jen ve vozovně Dukla navštívilo 3,5 tisíce návštěvníků.

PRAŽSKÁ TATRA T 400 NA PARDUBICKÉ TRIDĚ MÍRU. V POZADÍ DOMINANTA MĚSTA ZELENÁ BRÁNA S VEŽÍ VYSOKOU TĚMĚŘ 60 METRŮ



MOŽNÁ NEJZNÁMĚJŠÍ ČESKÝ TROLEJBUS ŠKODA 14TR V AREÁLU VOZOVNY DUKLA. VŮZ BYL VYROBEN V ROCE 1989 A DO ROKU 2001 SLOUŽIL U DOPRAVNÍHO PODNIKU V HRADCI KRÁLOVÉ. DNES MAJÍ PARDUBICE V EVIDENČNÍM STAVU STÁLE ČTYŘI VOZIDLA. JEDEN KUS JE NEPOJÍZDNÝ (EV. Č. 345), DVA SE POUŽÍVAJÍ JAKO SLUŽEBNÍ PRO ODSTRAŇOVÁNÍ NÁMRAZY Z TROLEJÍ (EV. Č. 375 A 376) A JEDEN HISTORICKÝ (EV. Č. 311 NA SNÍMKU)

Z BRNĚNSKÉHO TECHNICKÉHO MUZEA DORAZIL HISTORICKÝ TROLEJBUS ŠKODA 7TR. JEDINÝ PROVOZNÍ VŮZ SVÉHO TYPU JE VE VLASTNICTVÍ TECHNICKÉHO MUZEA BRNO JIŽ OD ROKU 1972. VYROBEN BYL V ROCE 1954 V PLZEŇSKÉ ŠKODOVCE (TEHDY POD NÁZVEM ZÁVODY VLADIMÍRA ILJIČE LENINA). ZAJÍMAVOSTÍ JE I DŮM SLUŽEB V POZADÍ, KTERÝ BYL OTEVŘEN 1. SRPNA 1963



PRAŽSKÁ TATRA T 400 UŠLA DLOUHOU CESTU DO SVÉHO ZPROVOZNĚNÍ. V TĚŽKÝCH ČASECH BYLA DOKONCE ULOŽENA V DEPOZITÁŘI NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA V ČELÁKOVIČÍCH. DNES JE TO JEDNA Z PEREL SBÍRKY HISTORICKÝCH VOZIDEL



ZMÍNIT MUSÍME I NEJNOVĚJŠÍ PŘÍRŮSTKY DO TROLEJBUSOVÉ FLOTILY V PARDUBICÍCH. VŮZ ŠKODA 32TR S KAROSÉRIÍ SOR NS 12 JE V PROVOZU OD LISTOPADU 2019. BYL DODÁN V PĚTIKUSOVÉ SÉRII A POKŘTĚN JMÉNEM DECENT FELLOW PO VÍTĚZI VELKÉ PARDUBICKÉ Z ROKU 2006



VELKÁ PARDUBICKÁ SEDMDESÁTKA



DO VOZOVNY DUKLA SE Z JEDNÉ Z JÍZD VRACÍ AUTOBUS ŠKODA 706 RTO MTZ S PŘÍVĚSEM JELCZ PO-1E



PŘED VÝJEZDEM Z VOZOVNY DUKLA ZASTAVIL PARDUBICKÝ HISTORICKÝ TROLEJBUS ŠKODA 9TRHT28. VŮZ BYL VYROBEN V OSTROVĚ NAD OHŘÍ V ROCE 1980, V ROCE 1998 BYLA V PARDUBICÍCH PROVEDENA RENOVACE A OD TĚ DOBY SE ZŮČASTŇUJE PŘÍLEŽITOSTNÝCH JÍZD



TROLEJBUS ŠKODA SANOS S 200 VLASTNÍ PARDUBICKÝ SPOLEK HISTORIE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY A OD ROKU 2015 JE V PROVOZNÍM STAVU. TROLEJBUS PŮVODNĚ PROVOZOVALA DOPRAVNÍ SPOLEČNOST ZLÍN-OTROKOVICE A JEDNÁ SE O POSLEDNÍ VŮZ TOHOTO TYPU, KTERÝ U NÁS DOJEZDIL V ROCE 2001



KROMĚ TROLEJBUSŮ SE SLAVNOSTNÍHO PRŮVODU ÚČASTNILI I AUTOBUSY. NA SNÍMKU AUTOBUS KAROSA B731 S ROKEM VÝROBY 1990, KTERÝ JE PŮVODEM Z PLZNE A PATŘÍ DO SBÍRKY SOUKROMÉ OSOBY. OD ROKU 2015 JIŽ NENÍ ŽÁDNÝ AUTOBUS RÁDY 700 DO PROVOZU MHD V PARDUBICÍCH NASAZOVÁN

Text: Robert Mara
Odborná konzultace: Boris CeferZRYCHLOVAČ TRAMVAJÍ T 1 V NEJSTARŠÍM PŘEDVÍKÁVACÍM ZACHYCNÉM V ROCE 1952
FOTO: SBÍRKA ROBERT MARA

TECHNOLOGIE PCC POD DROBNOHLEDEM

V NAŠEM SERIÁLU JSME SE POSTUPNĚ DOSTALI OD PRVNÍCH KRŮČKŮ K AMERICKÉ TECHNOLOGII PCC VE TŘICÁTÝCH LETECH PŘES SLOŽITÉ KONCEPČNÍ VYJASŇOVÁNÍ PODOBY NOVÉ TRAMVAJE, AŽ PO PROJEKTY A VÝROBU PRVNÍCH DVOU TYPŮ NOVÝCH TRAMVAJÍ A STANDARDIZACI. STRANOU ALE ZATÍM ZŮSTÁVALA TECHNICKÁ STRÁNKA NOVÝCH TRAMVAJÍ.

Technické řešení vozů PCC bylo zejména v našich zeměpisných šířkách v mnoha ohledech přelomové. Stěžejními inovacemi byl systém poloautomatické odporové regulace, vycházející z konstrukce firmy Westinghouse, a velmi vydařená konstrukce podvozků, jež byla i předmětem licenční smlouvy se společností TRC v roce 1948. Pojďme se dnes na tyto části podívat podrobněji.

Jak staré dvounápravové vozy, tak moderní tramvaje řady T používaly ve svém elektrickém pohonu principu odporové regulace, kdy byly rozjezd i brzdění regulovány pomocí sady odporů, které se postupně zařazovaly nebo vyřazovaly v trakčním obvodu.

U starých dvounápravových tramvajích se tak dělo prostřednictvím válcového kontroléru ovládaného přímo. Řidič ruční klikou ovládal válec v kontroléru, přímo spínající pod plným trolejovým napětím jednotlivé stupně jízdy, elektrodynamické i elektromagnetické brzdy, a samostatným reverzním válcem poté měnil směr jízdy. Plynulost a bezpečnost ovládní byla značně závislá na zkušenostech a zručnosti řidiče.

Zrychlení typických souprav dvounápravových motorových a vlečných vozů se pohybovalo v rozmezí 0,6–0,9 m/s² a dovolená maximální rychlost do 35 km/h v závislosti na počtu vlečných vozů a obsazení. Zrychlení tramvaje PCC se pohybovalo v závislosti na obsazení přibližně 1,6–2,1 m/s², což ji společně s tehdejšími novými trolejbusy T 400 stavělo do role jednoho z nejdynamičtějším městských dopravních prostředků.

Tuto skutečnost zpočátku nereflektoval tehdejší dopravní úřad, který na přelomu 40. a 50. let tramvaje stále setrvačně vnímal spíše jako brzdu pouličního provozu a nechtěl pro nové vozy povolit rychlost vyšší než 40 km/h. Vstřebat skutečnost, že nové tramvaje mají maximální konstrukční rychlost plných 65 km/h, si vyžádalo svůj čas.

U dvounápravových tramvajích s běžnými kontroléry s omezeným počtem stupňů (v Praze nejčastěji 7 pro jízdu a 6 pro brzdu) cítili cestující zapínání jednotlivých stupňů i při malém zrychlení těchto vlaků. U tramvají koncepce PCC s vysokými dynamickými parametry by rázy při ovládní podobným kontrolérem byly pro cestující již velmi nepříjemné a navíc by docházelo k nežádoucímu skluzu, resp. smyku kol. Proto byl pro

nové tramvaje PCC firmou Westinghouse navržen speciální mnohustupňový odporník – tzv. zrychlovač (dříve nazývaný dle anglického originálu též jako akcelerátor), který byl srdcem celé regulační soustavy tramvaje.

Zrychlovač si můžeme zjednodušeně představit jako elektromechanický přístroj, v němž byly v kompaktním válcovém uspořádání osazeny jak vlastní odporové články, tak příslušné spínací prvky – kontaktní palce. Tyto palce umístěné po vnitřním obvodu spodního kruhu přístroje byly spínány dvojicí odpružených kladek uspořádaných do tvaru číslice „8“ a přitlačovaly vždy vybranou kombinaci palců k měděnému sběrnému kruhu, čímž docházelo k potřebnému spojení.

Zatímco nejrozšířenější kontrolér starých pražských dvounápravových tramvajích řady 2000 z produkce firmy ČKD disponoval 7 stupni pro jízdu a 6 stupni pro brzdu, zrychlovač u tramvajích T měl 78 odporových stupňů pro jízdu a 99 stupňů pro elektrodynamické brzdění.

Dosažitelné zrychlení bylo u tramvaje s válcovým kontrolérem i u zrychlovače předurčeno rychlostí vyřazování odporových stupňů. Výzkumy ve třicátých letech bylo zjištěno, že nejplynulejšího rozjezdu je při požadovaných dynamických vlastnostech vozidla možné docílit jedině poloautomatickým ovládním kontroléru. Proto také ovládní zrychlovače bylo navrženo jako nepřímé a poloautomatické.

Řidič tak již neovládal spínání jednotlivých odporových stupňů do trakčního obvodu přímo a místo toho dvěma pedály volil pouze hodnoty zrychlení, resp. zpomalení. Nožní řízení bylo pro vozy PCC ve třicátých letech zvoleno po pečlivých výzkumech, na jejichž základě se dospělo k závěru, že reakční časy řidiče jsou při tomto způsobu ovládní kratší, navíc řidiči zůstávají volně ruce pro možný prodej a kontrolu jízdních dokladů.

Mechanický pohyb pedálů byl váčkovým řadičem stupňovitě převáděn na elektrické impulzy pro ovládní řídicích obvodů, sou-



Srovnání stanovišť řidiče tramvaje T 1 a dvounápravového vozu

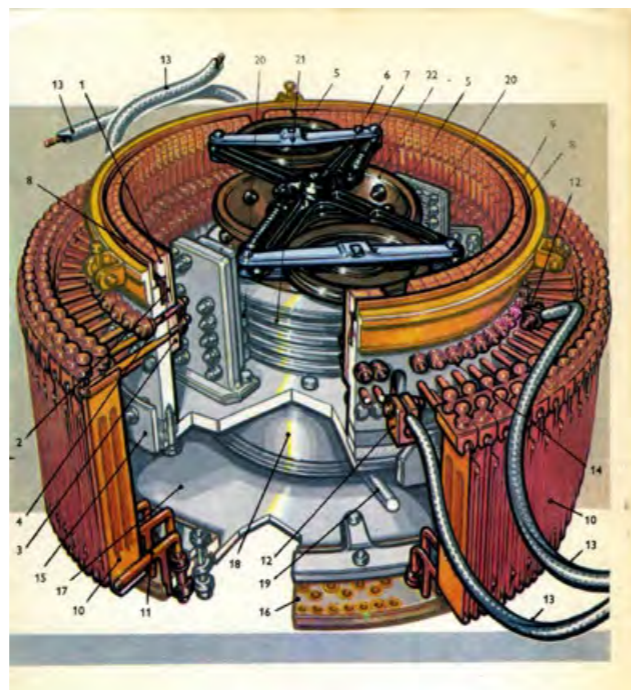
Typický ovládací panel vybavený páčkovými ovladači odkazujícími k původním americkým vzorům. Pod ovládacím panelem je patrná páka mechanického sypače a v podlaze poté trojice pedálů – zprava jízdní, brzdový a v zákrytu sedačky bezpečnostní. Dlouhá páka na zemi sloužila k reaktivaci ochranného rámu proti přejetí, „řadič páka“ vedle řidiče byla tzv. reverz, kterou se měnil směr jízdy.

Vybavení stanoviště bylo na dnešní poměry velmi skromné – řidič byl od cestujících oddělen jen malým obdélníkem skla a velmi úsporná byla i konstrukce sedačky. V pravé části vidíme rychloměr, ampérmetr a voltmetr pro identifikaci závad přibyl až později. Přepínač vedle přístroje sloužil k přepínání režimu jízdy – samostatný vůz vs. dvojčlenné řízení (řidič/řízený vůz).

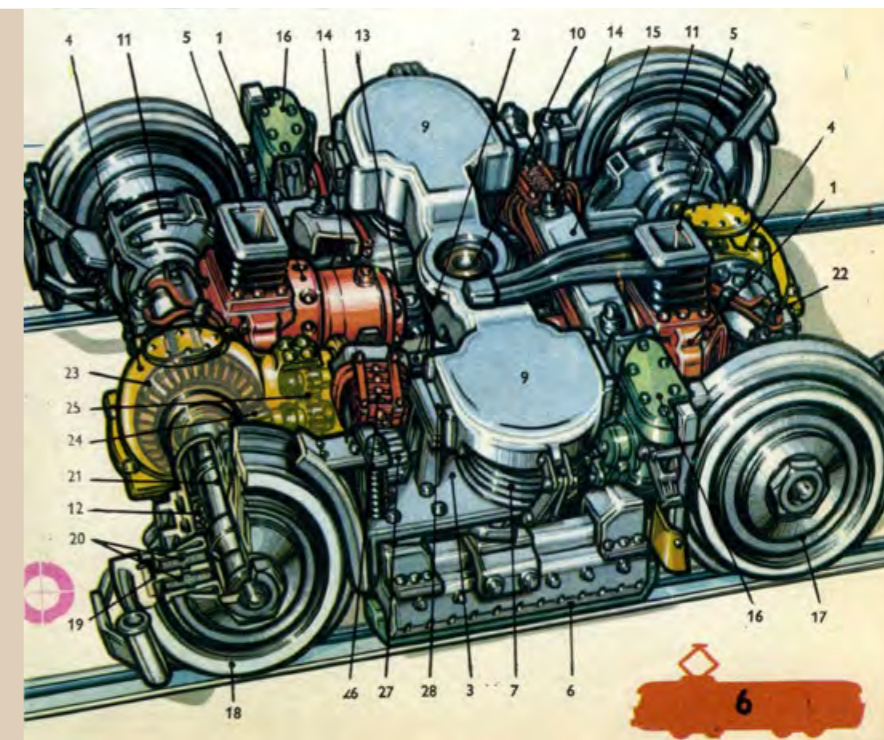
Vpravo pro srovnání stanoviště řidiče staré dvounápravové tramvaje řady 2000. Kontrolér ČKD, páka ruční brzdy, mechanický a ruční sypač mimo záběr, přenosná dřevěná sedačka připomínající posez na jízdním kole a nabízející horší ergonomii než při ovládní vozu vestoje.

Foto: sbírka Robert Mara a Archiv DPP





- 1 – trakční motory; 2 – kloubová hřídel;
- 3 – podélník podvozku; 4 – převodové skříně; 5 – přívod chladicího vzduchu;
- 6 – kolejnicová brzda; 7 – pryžové prstence vypružení kolébky; 8 – vinuté pružiny; 9 – kolébka; 10 – ložisko otočného čepu; 11 – ocelolitvinové hlavy podélníků; 12 – nápravové ložisko;
- 13 – čelistová brzda; 14 – uchycení motorů; 15 – motorový příčník;
- 16 – brzdíči; 17 – kolo; 18 – obruč;
- 19 – kotouč kola; 20 – pryžové vložky;
- 21 – náprava; 22 – uzemňovací svorník;
- 23 – talířové kolo; 24 – pastorek;
- 25 – čelní převod; 26 – svorkovnice;
- 27 – vedení motorového příčníku;
- 28 – vedení kolébky



PODVOZEK TRAMVAJE ŘADY T PRO ROZCHOD 1435 MM V NÁZORNÉM ŘEZU NA DOBOVÉ ILUSTRACI Z UČEBNICE ŘIDIČE TRAMVAJE A TROLEJBUSU VYDANÉ V ROCE 1969
FOTO: ARCHIV DPP

ZRYCHLOVAČ TRAMVAJE ŘADY T V NÁZORNÉM ŘEZU NA DOBOVÉ ILUSTRACI Z UČEBNICE ŘIDIČE TRAMVAJE A TROLEJBUSU VYDANÉ V ROCE 1969 (VPRAVO). V DETAILU ČINNOST ZRYCHLOVAČE PŘI ROZJEZDU – A PRŮBĚH PROUDU PŘI POČÁTKU ROZJEZDU Z KLIDU, B PRŮBĚH PROUDU VE STŘEDNÍ POLOZE
FOTO: ARCHIV DPP

stavy trakčních stykačů a tzv. pilotmotoru, který přes šnekový převod otáčel kladkami zrychlovače, a tím byly vyřazovány, resp. zařazovány jednotlivé stupně, kde se od hloubky sešlápnutí odvíjel průběh proudů v trakčních motorech, a tím i plynulé zrychlení, resp. zpomalení tramvaje. Chod pilotmotoru byl řízen tzv. omezovacím relé, které udržovalo nastavenou hodnotu proudů v trakčních motorech.

Staré tramvaje měly proces rozjezdu typicky řešen s přechodem mezi sériovým a paralelním spojením trakčních motorů. Při vysokém zrychlení tramvají řady T by však přechod mezi sériovým a paralelním spojením nebyl dostatečně plynulý a rychlý. Tramvaje měly proto vždy dva motory spojené v sérii na poloviční trolejové napětí 300 V a takto vytvořené dvě motorové skupiny byly spojeny trvale paralelně.

Pro možnost dalšího zvyšování rychlosti nad rámec regulačního rozsahu zrychlovače (což se u starých tramvají docílovalo právě přechodem ze sériového na paralelní spojením trakčních motorů a získáním dalších regulačních stupňů) byly na posledních rozjezdových stupních zařazeny tzv. shuntovací stupně pro zeslabování magnetického pole trakčních motorů ve dvou stupních, což umožňovalo

dále zvyšovat otáčky trakčních motorů. Trvalé paralelní spojení však s sebou přinášelo energetické ztráty a další nevýhodou byla i nemožnost trvale pomalé jízdy konstantní rychlostí. Nižších rychlostí tak bylo docílováno vypínáním jízdy v průběhu rozjezdového procesu a využíváním setrvačnosti.

Tato koncepce vycházela z původního určení tramvají PCC pro tratě s převážně odděleným provozem od ostatních účastníků dopravy, kde byly preferovány rychlé rozjezdy na maximální traťovou rychlost a rychlé účinné brzdění, čímž bylo možné zvýšit cestovní rychlost, a tím vylepšit ekonomiku provozu.

Na rozdíl od dvounápravových tramvají, kde se s připojováním vlečných vozů zásadně snižovaly dynamické vlastnosti celého vlaku, bylo možné u tramvají řady T zachovat stejné dynamické parametry i ve spřažených soupravách. Tato vlastnost byla umožněna nepřímým řízením, které dovovalo tramvaje vybavit pro mnohočlenné řízení – tedy ovládání více vozů z jednoho řídicího stanoviště. Povel od řidiče poté nebyly řídicími a pomocnými obvody přenášeny jen v rámci jednoho vozu, ale prostřednictvím kabelových propojek i do dalších motorových vozů. Tramvaje T I mohly být provozovány ve

dvouvozových soupravách, další typy poté i ve třívozových (což se v Praze v běžném provozu neuplatnilo).

Další pozoruhodné novinky nalezneme v brzdových systémech tramvaje. U dvounápravových motorových vozů se běžně brzdilo provozní elektrodynamickou brzdou a elektrickým proudem generovaným při brzdění motorového vozu byly napájeny i jeho kolejnicové brzdy (spínající na posledních brzdových stupních kontroléru) a kotoučové brzdy připojených vlečných vozů. Funkčnost těchto brzd byla zcela závislá na elektrodynamickém brzdění motorového vozu. Jakákoliv závada či jen pouhý smyk kol vyřadil oba druhy brzd z činnosti. Jako zajišťovací – parkovací byla používána ruční brzda vřetenová, kterou musel řídit při každém zastavení ručně zajistit otáčením masivního litinového kola a před dalším rozjezdem opět uvolnit.

Moderněji byly z dvounápravových vozů řešeny pouze tramvaje typu „mevro“, které měly již nezávisle napájené kolejnicové brzdy a elektrohydraulicky ovládanou parkovací brzdou. Jednalo se však o naprostou menšinu vozového parku. Není třeba dodávat, že takto konstruovaná brzdová soustava nebyla ideální ani z hlediska plynulosti brzdění.

Tramvaje řady T disponovaly třemi druhy brzd, které již byly na sobě zcela nezávislé, ovládané jedním pedálem a plynule na sebe navazující. Provozní elektrodynamická brzda účinkovala až do rychlosti kolem 5 km/h. Okamžitý brzdňový účinek elektrodynamické brzdy (který na starších typech zdaleka nebyl samozřejmostí) zajišťovalo speciální zapojení brzdňového obvodu, které udržovalo zrychlovač stále nastaven v poloze odpovídající okamžité rychlosti vozu a udržující minimální brzdňový proud tzv. přípravy.

Dobrdění z nízkých rychlostí a zajištění vozu při stání přebírala automaticky mechanická zajišťovací brzda čelistová ovládaná elektromagnetickými brzdíči. Brzda byla koncipována tak, že v zabrzděném stavu ji samočinně udržovala speciální pružina, pro odbřzdění musel brzdíči přemáhat prostřednictvím elektromagnetické cívky sílu této pružiny. Jakýkoliv výpadek napájení tedy vedl k bezpečnému zabrzdění vozidla mechanickou brzdou (což fungovalo i např. při přetržení spřažené soupravy).

Kolejnicové brzdy na napětí 24 V byly na každém podvozku dvě a byly řešeny jako nezávislé na trolejovém napětí i obvodech elektrodynamické či mechanické brzdy. Napájeny byly z motorgenerátoru, který zá-

roveň dobíjel akumulátorovou baterii sloužící jako záložní zdroj. V nouzi bylo možné vyvolat maximální brzdňový účinek i tlačítky uvnitř vozu. Původně používanými a později zrušenými bezpečnostními prvky byl i třetí pedál u řidiče a páčka na stanoviště průvodčího (mrtvý muž a mrtvá žena), zmíněné již v předcházejícím dílu seriálu.

Důmyslným patentovaným řešením tramvají PCC, částečně převzatým i pro tramvaje T, byl rozvod chladicího vzduchu. Součástí soustrojí motorgenerátoru byly dva ventilátory, které nasávaly vzduch vně vozidla a rozváděly jej do přístrojových skříní a prostřednictvím kanálů v rámu vozidla i k trakčním motorům, které neměly vlastní ventilaci a vyžadovaly externí chlazení.

V zimních obdobích bylo možné u některých typů využívat ohřátý vzduch od zrychlovače a trakčních motorů využívat k temperování vozidla, variantně se u tramvají do extrémních klimatických podmínek vyskytovala i možnost nasávání vzduchu zevnitř vozu. U originálních vozů PCC byla součástí vzduchového hospodářství i nucená ventilace prostoru pro cestující s termostatickým řízením teploty, což se v tuzemských podmínkách neuplatnilo.

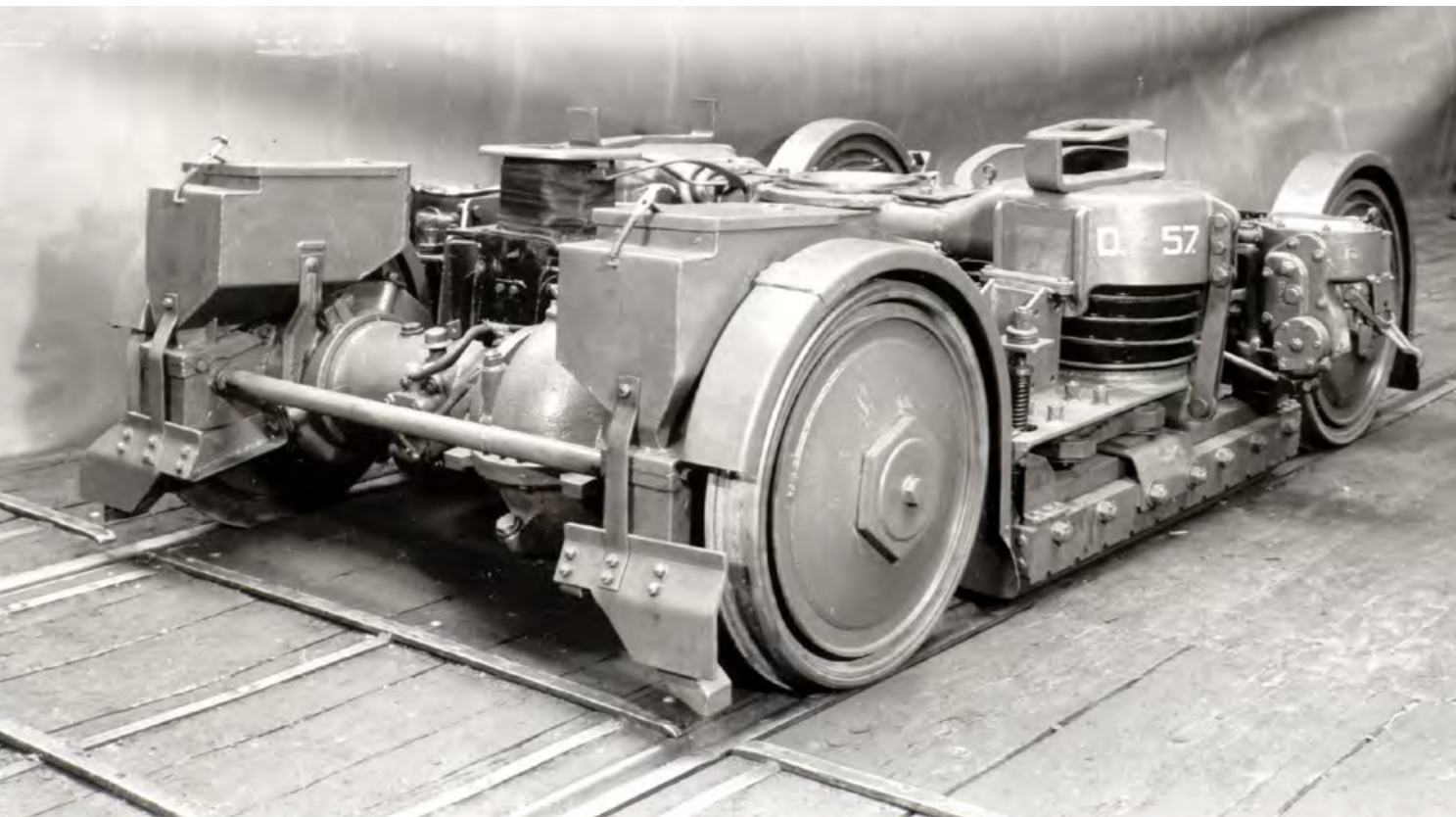
Na závěr dnešního dílu se pozastavme u podvozků tramvají řady T, které v provozu prokázaly mimořádné užité vlastnosti a obstály i v extrémních traťových podmínkách měst bývalého Sovětského svazu. Také v Praze jsou dosud provozovány stovky kusů těchto podvozků jen s dílčími vylepšeními (pod tramvajemi typů T3R.P, T3R.PV, T3R.PLF a odvozený typ též u KT8D5.RN2P).

Dvounápravový podvozek měl dva trakční motory o hodinovém výkonu 44 kW, které byly na rozdíl od starých dvounápravových tramvají umístěny kolmo k nápravám a krouticí moment byl na nápravy přenášen prostřednictvím kardanových hřídel a speciálních převodovek.

Rám podvozku sestával ze dvou podélníků a dvou převodových skříní s nastavci, které byly nosnou částí podvozku a díky pružnému spojení umožňovaly poddajnost rámu při přejezdech nerovností tratě. Na podélnících byla dále umístěna soustava vypružení nesoucí kolébku, v jejímž středu je torna pro otočný čep vozové skříně. Tímto spojením bylo zajištěno otočné uložení podvozků a čep přenášel i tažné a brzdňové síly vozidla.

Trakční motory byly prostřednictvím ocelových pásů zavěšeny na příčných osazených





PODVOZEK TRAMVAJÍ TYPU T I PO REVIZI STUPNĚ D V ÚSTŘEDNÍCH DÍLNÁCH V RUSTONCE V ROCE 1957. PROTI NOVĚJŠÍM TYPŮM ZDE ZAUJMOU PŘEDEVŠÍM MECHANICKÉ PÍSKOVAČE UMÍSTĚNÉ PŘÍMO NA PODVOZKU
FOTO: ARCHIV VÚKV

na rámu podvozku. V konstrukci podvozku byla použita řada speciálních pryžových tlumicích prvků. Speciální konstrukci měla i skládaná kola s pryžovými sendviči. Všechny tyto prvky přispěly k zásadnímu snížení hluchnosti a na svoji dobu výjimečným chodovým vlastnostem pojezdu.

Složitá a v tuzemských podmínkách zcela nová technika si v prvních letech pochopitelně vyžádala svoji daň. Vysoká energetická náročnost nových tramvajů vedla k nutnosti radikální modernizace měření i kabelové napájecí sítě. Vyšší hmotnost a rozměrové parametry si vyžádaly rekonstrukce kolejových tras i kolejišť a zázemí ve vozovnách. Pro těžkou údržbu musela být řešena problematika nových ústředních dílen, což byl velmi komplexní investiční úkol. Údržba musela začít využívat nové technologie a vychovávat novou generaci pracovníků údržby, kde bylo nutné posílit zejména elektrotechnické vzdělání.

Tak jako dynamické parametry vozidel zásadně ovlivnily trakční energetiku a vyšší hmotnost konstrukci kolejového svršku, ovlivnily i zkušenosti s nedokonalými tyčovými sběrači zásadní urychlení přechodu na pantografy.



DETAIL ZAVÁZANÉHO PODVOZKU PCC PRO ROZCHOD 1435 MM PRO TRAMVAJ TYPU T II Z ROKU 1957. MEZI ODPRUŽENÝMI KOLY JE VIDĚT ČÁST KOLÉBKY A JEJÍHO VYPRUŽENÍ, BRZDIČ MECHANICKÉ BRZDY A KOLEJNICOVÁ BRZDA

Ten byl zahájen již v roce 1956, pro značné materiálové a realizační těžkosti se však plně rozběhl až s nástupem tramvajů T3 v roce 1962 a dokončen byl na počátku 70. let. Mnoho práce bylo i v oblasti konstrukce vozidel, které zpočátku trpěly vyšší poruchovostí.

Zdokonalení vlastních tramvajů i potřebné infrastruktury trvalo mnoho let a vyžadovalo velmi rozsáhlých investic. Některé komponenty a uzly se na žádoucí technickou úroveň

podářilo dostat až s novými možnostmi při modernizačních akcích po roce 1990. I přes náročný proces svého zavádění však technologie PCC učinila zásadní obrat v městské hromadné dopravě a vytyčila nové perspektivy rozvoje tramvajové dopravy, na něž s výhodou navazujeme i v současné době. Nebýt radikálního modernizačního programu spojeného s nasazením tramvajů koncepce PCC, měly by záměry na postupnou likvidaci tramvajové dopravy, provázející zejména období 60. a 70. let, podstatně snazší cestu ke své realizaci. Na počátku tisíciletí by tak tramvajová doprava začínala v lepším případě opět od nuly, podobně jako v některých západoevropských nebo severoamerických městech.

Máte vlastní vzpomínky, poznatky či fotografie k prvním generacím tramvajů řady T, případně podněty k tomuto seriálu? Podělte se o ně s námi elektronicky – archiv@dpp.cz nebo korespondenčně na adrese Dopravní podnik hl. m. Prahy, Archiv DPP, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9. Za všechny příspěvky předem děkujeme.

Autor zároveň děkuje Borisi Ceferovi za odbornou konzultaci tohoto článku. ■



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

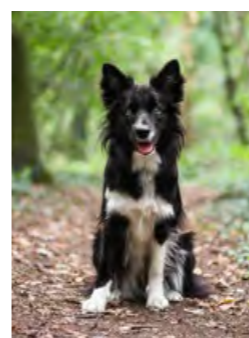
Zábavní park Superland



- Velká hrací plocha s mnoha atrakcemi, restaurací a domácí cukrárnou
- Animační program každou sobotu i neděli v 15:00
- Skvělá zábava pro děti v OC Nové Butovice
- Sleva 20 % na vstupné

Na kafe

- Sleva 10 % na zrnkovou kávu a 5 % na horkou kávu
- Rodinná pražírna z pražské Libně
- Kvalitní vynikající káva do kanceláře nebo domů
- Doprava po ČR zdarma nad 3000 Kč



Pojištění mazlíčků PetExpert

- Jediné pojištění mazlíčků, které u veterináře platí za vás
- Plníme 98 % diagnóz
- Slevy u partnerů nebo trenérů psů
- Speciální kód na 2 měsíce zdarma na intranetu DPP

Něco pro zdraví



- 10% sleva pro zaměstnance na e-shopu
- Vysoce kvalitní doplňky stravy značky Avanso
- Antioxidanty, imunita, nervy a mysl, oči, prostata...
- Zdraví je tou nejdůležitější hodnotou, prevence by měla být naprostou samozřejmostí
- Produkty naleznete na www.avanso.cz

Pozor na oči



- Chraňte své nejdražší před sluníčkem kvalitními dětskými polarizačními brýlemi
- Nově i UV designové oblečení z rychleschnoucího materiálu s UPF 50+
- Do konce roku sleva 35 % při zadání kódu (na intranetu)
- Objednávejte na www.babybanz.cz



BaGo Sport

- Nový web, nové výhody = to nejlepší pro vaše sportování
- Sleva až 30 % platí i na novinky
- Speciální slevový kód na intranetu
- Oblíbené značky: Under Armour, 4F, DLX, Trespass

Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 195 038, e-mail: 500310@dpp.cz



PREMIÉRA POD VYSOKOU SÍŤÍ

BEACHKLUB LÁDVI
9. DUBNA 2022

Výsledky 1. ročníku beachvolejbalového turnaje trojic DPP:

- Sokolíci** (Kristina Staňková, Gabriela Jandová, Petr Witowski, Radek Vtípil)
- VDTeam** (Kateřina Zimová, Jakub Zima, Adam Valeček, Stanislav Hejhal)
- Šestkáči** (Pavel Zobal, Tomáš Preisler, Šimon Preisler)
- Sedmé patro**
- Nulová šance**
- Zavaděči**
- Květáci**
- RYCHLÉ SURIKATY**
- Beach boys Project**
- Černá Máry**



NA LIZE TO KOLEGŮM CINKLO



SPORTOVNÍ AREÁL V ČAKOVICÍCH HOSTIL DALŠÍ ROČNÍK FOTBALOVÉ ZAMĚSTNANECKÉ LIGY DENÍKU. PRAŽSKÉHO KOLA TÉTO SOUTĚŽE SE ZÚČASTNILO PĚT CELKŮ VČETNĚ TÝMU DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY, KTERÝ PŘEVZAL STŘÍBRNÉ MEDAILE.

FOTBALOVÝ TÝM DPP (ZLEVA): FILIP SCHNEIDER, DOMINIK REJHON, ŠTĚPÁN HRAZDÍRA, ONDŘEJ HÖPFLER, VLADIMÍR STRAKA, VÁCLAV ŠVESTKA, PETR HAVELKA A DAVID KLAS



Chtěl bych poděkovat klukům za účast a chuť reprezentovat DPP na turnaji. Na poslední chvíli se odhlásily tři týmy, a to se odrazilo na kvalitě. V prvním zápase jsme měli tým, který nakonec turnaj vyhrál, my s ním prohráli těsně 1:2. Bylo na nás znát, že jsme do té doby spolu nikdy nehráli. V příštím ročníku turnaje věřím v první místo a postup do dalšího kola.

David Klas,
kapitán týmu a strojvedoucí



Výsledky zápasů DPP:

DPP – FM Česká	5:0
DPP – Chillicom	5:1
DPP – PGRLF	8:1
KŘP – DPP	2:1

Konečné pořadí:

- Krajské ředitelství Policie hlavního města Prahy (KŘP)
- Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP)
- Chillicom
- FM Česká
- Podpůrný garanční rolnický a lesnický fond (PGRLF)



Okno z dopravního světa připravil:
Zdeněk Bek

Sedmdesátiny ostravských trolejbusů



Foto: FB DPO

I v Ostravě, stejně jako v jiných městech, nastal po druhé světové válce čas trolejbusů. Právě letos v květnu si severomoravská metropole připomněla sedmdesát let od jejich zprovoznění. U počátečního rozvoje tamní trolejbusové dopravy

stála dvacítky trolejbusů Tatra T400/III. Toto vozidlo bylo známé i jako sletový trolejbus, protože první kusy sloužily v roce 1948 ke zvládnutí dopravy při pražském všesokolském sletu. Tatra nahradila v roce 1953 po ročním provozu Škody 7Tr.

Architektonicky zajímavé řešené trolejbusy Tatra, označené evidenčními čísly 7 až 26, se vyznačovaly nejen robustností a přetížitelostí, ale i dostatečným výkonem potřebným pro zdolávání kopcovité michálkovické linky. Vozy Tatra jezdily v Ostravě do roku 1971. Na fotografii je ostravská tatrovka číslo 26 na zastávce Hrušov, místní nádraží. Snímek je z roku 1960.

Arnošt na suchu

Loď Arnošt z Pardubic, kterou provozuje místní dopravní podnik, se dočkala kompletní revize. Loď vyrobená v roce 2001 prošla po deseti letech modernizací a od dubna 2012 vyplouvala pod vlajkou Dopravního podniku města Pardubic. Začátkem letošního března byla loď převezena do přístaviště v Přelouči, kde po provedení prohlídky stavu pláště lodi a vnitřních nádrží bude upřesněna konečná částka opravy. Prohlídka lodi je načasovaná před hlavní letní sezónou tak, aby se stihly případné opravy do června a se začátkem letních prázdnin se Arnošt vrátí zpět do svého domovského přístavu za enteria arénou. Do konce března probíhala kontrola pláště, motorů a nádrží na odpadní vodu. O průběhu oprav bude dopravní podnik informovat na svých webových stránkách www.dpmp.cz.



Foto: Jakub Kolář

Nová plošina pod Střekovem

Začátkem března převzal ústecký dopravní podnik novou pracovní plošinu od společnosti Rothlehner, která bude sloužit výhradně pro potřeby střediska veřejného osvětlení, jež zajišťuje provoz a údržbu osvětlení v celém městě. Základ plošiny tvoří podvozek IVECO Daily s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG). Nástavbu zajistila společnost GSR. Maximální dosah plošiny je 20 m a stranový dosah je 8 m. Vozidlo je vybaveno uzavíratelnými boxy pro převoz potřebného materiálu a nářadí k práci techniků a upevňovacím systémem pro převoz stožárů veřejného osvětlení. Vozidlo je současně vybaveno Full LED hlavními světlomety a pro zvýšení bezpečnosti je vozidlo vybaveno řadou žlutých, vysoce svítivých LED stroboskopů. Provozní hmotnost vozidla činí pět tun. Kupní cena vozidla byla 2 875 000 Kč bez DPH.



Foto: FB DPMPas

Bateriové trolejbusy pro Zlín

Čtyři nové bateriové trolejbusy SOR TNS 12 pořídila Dopravní společnost Zlín – Otrokovice. S jejich pravidelným nasazováním se počítá hlavně v Otrokovicích na trase nynější autobusové linky č. 55. Smlouva mezi zástupci zlínské dopravní společnosti a výrobcem SOR byla podepsána koncem února. Předmětem dodávky budou čtyři dvanáctimetrové nízkopodlažní trolejbusy s karoserií SOR a elektrickou výzbrojí Cegelec. Vozidla SOR TNS 12 umožňují díky vybavení trakčními bateriemi jízdu až 15 kilometrů mimo trolejové vedení, což byla klíčová podmínka pro vozidla plánovaná v Otrokovicích. Vysoutěžená cena bateriového trolejbusu činí 10 150 000 Kč. Podle uzavřené smlouvy je výrobce povinen dodat všechny čtyři nové trolejbusy v termínu do 12 měsíců od podpisu smlouvy.



Foto: www.dpmlb.cz

Levněji v Mladé Boleslavi

Počátkem dubna došlo v Mladé Boleslavi k zavedení dlouhodobé roční jízdenky v MHD ve výši 1000 korun. Současně cestují všichni starobní důchodci městskou hromadnou dopravou zdarma. Vedení města se tak díky vlivu rostoucích životních nákladů rozhodlo podpořit obyvatele města a dostupnou mobilitu. Roční tarif v ceníku mlado-boleslavského dopravního podniku dosud chyběl. Důchodci pro uplatnění jízdného zdarma musí na základě doložení důchodového výměru požádat o přeprogramování čipové karty na tarif zdarma. V případě, že kartu nemají, musejí si ji nechat v informačním středisku vystavit. Podrobné informace jsou k nalezení na www.dpmlb.cz.

Připravil: Milan Slezák

S JULESEM VERNEM NA CESTĚ

V Náprstkově muzeu asijských, afrických a amerických kultur je od 22. dubna 2022 až do konce roku k vidění výstava s názvem **Cesta kolem světa za 80 dní**. Jak už název napovídá, je inspirována románem francouzského spisovatele Julesse Verna z roku 1873. Návštěvníci výstavy sledují fiktivní hrdiny Vernova románu na jejich cestě kolem světa a prostřednictvím sbírkových předmětů, fotografických a grafických reprodukcí, infografiky a textů poznávají skutečná místa, kde se děj románu odehrává, v historickém kontextu.



Úvodní část představuje společnost konce 19. století z hlediska geopolitické situace a technického vývoje, jenž umožňoval prudký rozvoj mezinárodní dopravy. Následují jednotlivé zastávky na cestě kolem světa – Egypt, Indie, Singapur, Čína, Japonsko a Spojené státy americké. Každá oblast je představena typickými tradičními předměty v kontrastu se změnami, které přinesla moderní doba a fenomény, které od 19. století ovlivňují svět dodnes: rozvoj železnice a lodní dopravy, význam Suezského průplavu, kolonialismus či proměny vztahu k původním etnikům.

Samostatná část výstavy je věnována osobnosti spisovatele Julesse Verna a jeho dílu. Nechybí zde ukázky francouzských i českých vydání jeho románů včetně těch nejstarších. Představeny jsou také některé umělecké inspirace dílem Julesse Verna, ať už v podobě plastik Jaroslava Róny, či papírových modelů Ladislava Badalce. Součástí výstavy je také úniková hra na motivy Vernova románu.

DO HOLEŠOVIC NA METRONOME POPÁTĚ

Jednou z největších hudebních akcí v červnové Praze je nepochybně pátý ročník festivalu **Metronome Prague**. Festivalová vystoupení proběhnou již tradičně v prostorách holešovického Výstaviště a jsou rozprostřena do večerů od 23. června do 25. června. Hlavními hvězdami by měly být australský zpěvák Nick Cave se skupinou The Bad Seeds, klasici elektronické hudby Underworld, americký zpěvák a skladatel Beck nebo britské indiepopové duo Oh Wonder.

Ty doplní celá řada dalších zahraničních i domácích účinkujících často v unikátních projektech připravených přímo pro tento festival, jako je například speciální vystoupení kapely Mig 21 s Orchestrem Národního divadla s názvem SymfoMIG. Dalšími potvrzenými domácími interprety jsou kupříkladu Mňága a Žďorp, Lenny, Dan Bárta s kapelou Alice, Lanugo nebo Čechomor. Podrobnější informace včetně programu na jednotlivé dny lze nalézt na stránkách metronome.cz.



STŘEŠOVICE S KOMENTÁŘEM

S odborníky na slovo vzatými se můžete ponořit do historie a zajímavostí pražské hromadné dopravy prostřednictvím **komentovaných procházek či prohlídek**. Z těch nejbližších avizujeme tři: bývalý dlouholetý archivář DPP a stálý dopisovatel DP kontaktu Pavel Fojtík představí 18. července trať první elektrické dráhy Františka Křížáka a lanovku na Letnou. Po první trolejbusové trati ze Střešovic ke sv. Matěji se se stejným průvodcem můžete vydat 29. srpna a 12. září pak přímo v Muzeu MHD zažít komentovanou prohlídku se zaměřením na vrchní vedení v podání Michala Režného. Aktuální nabídku sledujte na fanshop.dpp.cz

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do pondělí 11. července 2022** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat publikaci Události a osobnosti MHD v Praze a flash disk.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 4/2022 zněla: **Stavba tramvajové tratě Modřany – Libuš začíná**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a knížkou To je metro, čtěte odměněn: **Jan Vaněček**.



FOTO KVÍZ

Vybavte se na léto!

**FAN
SHOP**



Skládací plážové tašky

Rozměr: 40 x 40;
popruhy 50 x 3,5 cm
100% polyester
s plátňovou vazbou

- Tatra T6A5
- Linky pražského metra
- Pražské tramvaje a autobusy



Osuška Tatra T3

Rozměr: 70 x 140 cm
Přední strana: polyester;
zadní strana: bavlna



Turistický deník

S obalem s motivem tramvaje 15T



Boty Converse

S potiskem linek
pražské MHD Maappi

Poslední
kusy!



Ponožky s vyšitým motivem

Složení: 80 % bavlna,
18 % polyamid,
2 % elastan

- Ikarus 280
- Tatra T6A5
- Tatra T2



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 Městek, Anděl a Hradčanská.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy