



O NOVÝCH KOLEJÍCH U NÁRODNÍHO MUŽEA
INNOTRANS 2018: ČESKÉ STOPY V BERLÍNĚ
VŠECHNO FUNGUJE TAK, JAK MÁ



Drobnosti pro fanoušky DPP

Gumový přívěsek s logem metra

- zelený
- žlutý
- červený

29 Kč



Výroční plakáty pražských autobusů a vozů metra

Pouze na Infocentrech Můstek, Anděl,
Hradčanská a Nádraží Veleslavín



30 Kč

Autobusy
Formát: A1

Metro
Formát: A2

30 Kč



Aktuální nabídku a otevírací doby na:
www.dpp.cz/infocentra

ZDARMA

DP kontakt
exkluzivně
v Infocentru
Můstek

Propisovací pero s logem

- červené
- černé

35 Kč



OBSAH 10 / 2018



AKTUÁLNĚ

4 LISTÁRNA
5-7 AKTUÁLNĚ

BEZPEČNOST

8 KDYŽ SI VÁCLAV PODÁ RUKU S FLORIÁNEM

TÉMA

9-11 O NOVÝCH KOLEJÍCH U NÁRODNÍHO MUZEA

TECHNIKA

12-13 SBOHEM DALŠÍM KAROSÁM

DPP V SÍTI

14 #DERNIÉRA VYSOKÝCH KAROS

PROFIL

15-17 VŠECHNO FUNGUJE TAK, JAK MÁ

PROJEKT

18-19 ANDĚLSKÁ STOPA VE SVĚTOVÉM PROJEKTU

FOTOREPORTÁŽ

20-21 ŠEST HODIN NA TŘI ADRESY

PEL MEL

22 Z ČESKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

INNOTRANS 2018

23-35 ČESKÉ STOPY V BERLÍNĚ

KALEIDOSKOP

36-37 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

38 KULTURA / SOUTĚŽ

39 KRÍŽOVKA O CENY

Obálka: řidič garáže Vršovice Aleš Eger
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová,
Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Cabelka, Martin Doubek,
Miroslav Grossmann, Zora Karmazin Blümllová, Soňa Kemrová, Jaroslav Kristen,
Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 27. září 2018

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód

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

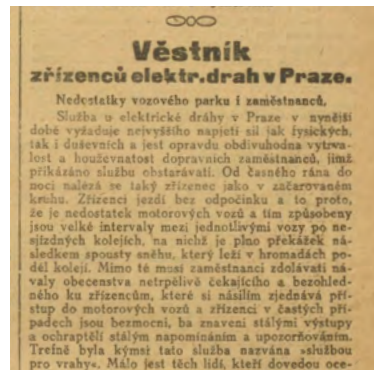


Foto: Martin Malý



Foto: Jan Surovský





MÁME JE: 100 LET STARÉ DOPRAVÁCKÉ NOVINY

Fandové pražské hromadné dopravy a našeho časopisu určitě v minulosti zaznamenali text vedoucího Archivu DPP Pavla Fojtíka, kterým zmiňoval jednotlivé předchůdce DP kontaktu. Takže čtenářům nejsou tituly jako Obzor, Elektrická služba, ZEPOP, Elektrikář a Pražský dopravák, cizí. A právě Pavel Fojtík, který stál mj. u zrodu DP kontaktu, v textech zmiňuje rok 1918 a vůbec první zaznamenanou stopu periodika, zabývajícího se potřebami zaměstnanců elektrických podniků: Věstník zřízenců elektrických drah v Praze, vycházející jako součást čtrnáctidenního Československé Železniční Listy.

Říjnové výročí vzniku naší republiky nás motivovalo tento letitý tip proměnit ve skutečnost. Vypravili jsme se do Národní knihovny do posvátného areálu barokního Klementina. V refektáři, dnešní studovně knihovny, jsme si počkali na objednaný svazek ročníku 1918 Železničních Listů a pak už začali zažloutlými stránkami a-trojkového formátu listovat. V čísle 1 nic, v čísle 2, vydaném 15. ledna 1918, se na straně 7 poprvé objevil zmíněný Věstník. A čím se tyto první a velmi skromné sloupky uprostřed „železničního“ periodika zabývaly? Světe, div se: nedostatkem vozového parku a zaměstnanců. Také žádostí, aby „čističům kolejí, špičkářům a dělníkům dílen vrchní stavby“ byla zakoupena obuv. Každé další číslo Listů se už pravidelně elektrickým podnikům jedním či dvěma sloupky věnovalo. Počátek pražského dopravního periodika byl položen. Nevíme, jestli bude někdo za 100 let vyhledávat náš DP kontakt, ale s jistotou můžeme říct, že neprožije ten úžasný pocit listování novinovým papírem posetým písmem z horké sazby z Melantrichu, prostřednictvím které nakladatel a šéfredaktor Listů František Buřival už v roce 1918 předával zaměstnancům elektrických podniků v Praze důležitá sdělení.

Petr Ludvíček a Zdeněk Bek, DP kontakt, říjen 2018

Rozloučení a poděkování Václavu Jelínkovi



Foto: Zdeněk Bek

Ve čtvrtek 4. října 2018 odpoledne proběhlo v garáži Kačerov slavnostní rozloučení s dlouholetým vedoucím jednotky Provoz Autobusy Václavem Jelínkem, a to symbolicky přímo za volantem autobusu RTO. Jménem celé jednotky bychom Vaškovi Jelínkovi velmi rádi poděkovali za celý profesní život, který věnoval v různých pracovních pozicích Dopravnímu podniku.

Vašek pocházel z dopravní rodiny a v Dopravním podniku strávil již učňovská léta. Počátek jeho pracovní kariéry se datuje k 1. 7. 1969, kdy nastoupil jako automechanik do autobusových garáží Kačerov. Od roku 1973 pracoval na Kačerově jako řidič autobusu. Kačerovské garáže zůstal věrný i po roce 1990, kdy se stal nejprve vedoucím řízení dopravy a následně od roku 1994 (v průběhu tzv. experimentu Kačerov) ředitelem garáže. Od roku 2001 přijal pozici dopravního náměstka odštěpného závodu Autobusy a po změně organizační struktury v roce 2004 vedl až do 30. 9. 2018 jednotku Provoz Autobusy.

Vašek byl za celou svoji profesní kariéru vždy velmi precizní, fundovaný, logicky uvažující, s lidským přístupem a pochopením a tyto své vlastnosti uměl přenášet i na své spolupracovníky.

Vašku, děkujeme za vše a věříme, že se nám podaří pokračovat v Tvých šlépějích.

Za jednotku Provoz Autobusy
Jan Barchánek

... a 2 vstupenky získává...

V minulém čísle byla v článku „Probíhá inventura. Dveře otevřené“ ukryta otázka „Co na stropě bude a není zakresleno ve vizualizacích?“ Týkala se vznikající tramvaje T3 Coupé a na 2 vstupenky na veletrh Designblok, kde bude tramvaj vystavena, mohl pomýšlet ten, kdo odpověděl: reproduktory. Vylosována a oceněna byla: **Ivana Pravdová**.



Foto: Petr Hejma

STRÁŽNÍCI NA PANKRÁCI

Vozovna Pankrác se v pondělí 17. září 2018 stala centrem pro školení strážníků Městské policie hl. m. Prahy. V přilehlé kolejové smyčce, konkrétně na kusé koleji, se tak strážníci dozvěděli veškeré náležitosti, které k tramvajovému provozu patří. Školením je provedla osoba více než kompetentní – Pavel Jančárek, instruktor a pracovník oddělení Kontrola a vyhodnocení provozu. Jak je z tramvaje vidět? Jak dlouho trvá kurz? Jak se chová tramvaj na mokru? Co to visí na drátech? Které značky platí pro tramvajáky? Množství dotazů nebralo konce, i přesto bylo na všechny odpovězeno a mohlo se vyrazit do ulic metropole. „Vidíte ty čočky? Za chvíli se nám přehodí na Synkáč!“ podotkl Pavel Jančárek při cestě do smyčky Levského, kde byla účastníkům popsána mnohá úskalí tramvajového života. Poslední ukázkou přineslo právě modřanské obřatiště, kde měli účastníci možnost prohlédnout si i stanoviště ostatních typů tramvají provozovaných v Praze. Ani pro vedoucího oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje,



Foto: Zdeněk Bek

Milana Bártu, nebylo toto setkání prvním. V minulých letech již proběhlo školení např. pro zaměstnance Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy, služby kriminální policie a vyšetřování, případně pro příslušníky oddělení dopravních nehod PČR. (zb)

KRÁLÍCI Z KLOBOUKU V MHD. ZA SLUŠNOST A BEZPEČNOST

Jakoby se ohleduplnost a tolerance z lidských duší vytratila. Možná úspěšnost doby nebo všudypřítomný stres? Podněty cestující veřejnosti ale i hlasy z řad provozních zaměstnanců byly spouštěčem pro vytvoření kampaně za slušnost a bezpečnost, která má cestujícím připomínat jejich povinnosti vyplývající ze Smluvních přepravních podmínek. Cílem kampaně je oslovit co nejširší věkovou základnu, především však děti a přes ně i dospělé a vychovávat tak novou generaci slušných a ohleduplných cestujících ve veřejné dopravě. Hlavními postavami kampaně budou králíci z klobouku kouzelníka Pokustóna – Bob a Bobek. Pohádkové bytosti známé z večerníčku tak provedou děti vybranými situacemi, které současné cestování v pražské dopravě přináší. (red)



Z představenstva a dozorčí rady DPP

Představenstvo DPP na svém zasedání 10. září 2018 rozhodlo o tom, že do výplaty mimořádných odměn za mimořádné úsilí při práci ve vysokých teplotách budou kromě řidičů tramvají a autobusů zahrnuti i zaměstnanci v profesi lanovkář. Představenstvo rovněž schválilo volební řád členů dozorčí rady volených zaměstnanci. Na svém zasedání 24. září schválilo 1. změnu investičního plánu pro rok 2018 a také směrnici Systém řízení rizik. Představenstvo vzalo na vědomí zprávu o strategii přípravy dodávky nových vozidel lanové dráhy na Petřín. Výroba a dodávka vozidel bude realizována na základě vybraného designového a technického návrhu formou veřejné zakázky. Dozorčí rada DPP na zasedání 26. září 2018 projednala návrh na založení obchodní společnosti pro revitalizaci vestibulu stanice metra Nádraží Holešovice a přilehlého okolí, vyjádřila souhlas s plánovaným záměrem a vyžádala si předložení doplňujících informací k projektu. Rovněž udělila souhlas s uzavřením nové nájemní smlouvy na pronájem prostor v pražském metru (CLV vitríny) a byla informována o přípravě tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská. Dozorčí rada zvolila nového předsedu, kterým se stal Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D., stávající člen dozorčí rady DPP od roku 2013. Vystudoval Vysoké učení technické v Brně a doktorandské studium na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice. Ing. Kocourek je též autorizovaným inženýrem v oboru dopravních staveb. Mimo jiné řadu let působí v dozorčí radě Českých drah. (red)



Foto: Petr Haviček

Z Lübecku do Prahy

V průběhu pátečního dne 21. září 2018 se uskutečnila další jízda zvláštního historického motorového vlaku KŽC Doprava, s.r.o. na kolejích kačerovské vlečky metra. Do depa Kačerov tentokrát zavítala skupinka německých železničních fanoušků ze severoněmeckého Lübecku. Zde se při zhruba hodinové návštěvě z výkladu Lukáše Hampachera v kostce seznámili s historií, provozem a zájemním pražské podzemní dráhy, jakož i pražského dopravního podniku obecně. Po krátké rozpravě na téma kolejové dopravy pokračovali po kolejích vlečky zpět do železniční stanice Praha-Krč. Kromě nahlédnutí do zákulisí metra toho dne „němečtí šotouši“ ještě absolvovali jízdu po pražských železničních spojkách, výlet do Berouna s fotozastávkami a návštěvou místního pivovaru, přejezd přes branický most „Intelligence“ a mnoho dalšího. Pro úplnost ještě dodejme, že zmíněným historickým motorovým vozem byl vůz M262.1117 (přezdívaný jako loďák, kredenc nebo ponorka), jehož řízení se ujal zkušený strojvedoucí (mimo vlaku též i metra) Aleš Tichý. (ph)

SVATOVÁCLAVSKÁ VÝLUKA V PROVOZU METRA



Foto: archiv JDCM

Tradiční souvislá přerušení provozu, využívající spojení státního svátku s víkendem, tentokrát pokračovala koncem září – a opět na trati C. Od pátku 28. až do neděle 30. září 2018 byl mimo provoz úsek Pražského povstání – Kačerov a přepravu v něm bezchybně zajišťovala náhradní autobusová doprava. Hlavním cílem výlukových prací byla opět výměna dožijících dřevěných pražců a jejich náhrada železobetonovými mezi stanicemi Pankrác a Budějovická. Celkem jich bylo v obou kolejích vyměněno 266 kusů a očekávaným efektem je kromě výrazně zlepšeného stavu trati i podstatné omezení hlučnosti z provozu vlakové dopravy do okolní zástavby. Jedná se totiž o velice mělce založený úsek a v posledních letech se tu úroveň hluku citelně zvýšila. (Zdr)

ZMĚNY VE VEDENÍ JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY

V průběhu letního období došlo postupně k několika personálním změnám ve vedení jednotky Provoz Autobusy. Od 1. července 2018 je novým vedoucím provozovny Zabezpečení provozu Tomáš Párys. Od září proběhly přesuny u vedoucích garáží, Klíčov nyní vede Vratislav Kučera (původně Řepy) a na místo vedoucího řepské garáže byl vybrán Hanuš Kovárník (původně zástupce na Kačerově). Od 1. října 2018 došlo ke změně také na pozici vedoucího jednotky. V návaznosti na odchod Václava Jelínka do důchodu se novým vedoucím jednotky Provoz Autobusy stal dosavadní zástupce Ing. Jan Barchánek. (red)

KINOBUSOVÁ SBÍRKA PRO ADÁMKA

Po skončení 11. ročníku promítání Kinobusu Dopravního podniku se kasička tradičně na pár dní přestěhovala na recepci DPP v budově Sokolovská. Sbírková akce se letos týkala osmiletého Adámka, který se po náročných operacích nachází v kómatu, jeho stav je vážný, ale stabilizovaný. Rodina věří v jeho probuzení a ve zlepšení zdravotního stavu. Pak ji čeká předlouhý seriál mj. rehabilitačních procedur a je vděčna za jakoukoli pomoc, která pomůže Adámkovi život zkvalitnit. Za celé turné Kinobusu se pro Adámka vybralo krásných 23 587 Kč. Připomeňme si jen, že letošní turné probíhalo od června do září, a to ve 12 pražských lokalitách. Celkem letošní ročník navštívilo téměř 12 tisíc diváků. (zb)

Budějovická – jižní vestibul otevřen

Od ranního zahájení provozu v úterý 2. října 2018 byl po více než osmi měsících znovu zprovozněn jižní přístup do stanice metra Budějovická. Jeho lednové uzavření bylo přímou reakcí DPP na vydání havarijního výměru pro mostní konstrukci terasy mezi objekty České spořitelny a obchodního domu DBK. Nynější zprovoznění eskalátorového vstupu a výstupu bylo podmíněno dlouhou řadou jednání s mnoha institucemi; rozhodující byly statické posudky současného stavu objektu, projektu a jeho následné realizace k zesílenému podepření konstrukce včetně vytvoření chráněného koridoru pro cestující. Pro jeho užívání platí dočasné povolení s platností do 30. 6. 2019. (Zdr)

Zaměstnanecké jízdné – pouze s Lítačkou

Na rok 2019 bude možné nahrávat jízdné pro zaměstnance DPP a jejich rodinné příslušníky pouze na kartu Lítačka. Zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci si proto musí zajistit výměnu karty Opencard za Lítačku, a to i v případě, že jejich karta Opencard je nadále platná. Až do konce roku 2018 je možné požádat o výměnu karty zdarma, a to v budově magistrátu v Jungmannově ulici (případně přes internet), expresně i do 14 dnů, a to ze všech důvodů, kromě ztráty a expirace (již vypršené platnosti) více jak 30 dnů.

Po výměně karty je nezbytné do 14 dnů po obdržení nové karty doložit nové číslo karty (Lítačky) na tiskopisu „Poskytnutí zaměstnaneckého jízdného – změna údajů“. Pokud nebude do 14 dnů po obdržení nové karty doloženo nové číslo karty, bude karta automaticky zablokována a kupon smazán. Po zablokování tohoto kuponu nelze zaměstnanecký kupon obnovit a je nutné ho zakoupit znovu po doložení nového čísla. (red)

Zahraniční delegace v září

Po letních dovolených se tradičně zvýšil zájem o návštěvy Dopravního podniku ze strany zahraničních odborníků na MHD. Začátkem září zavítali do Vysočan experti z čínské Šanghaje. Ti se chtěli seznámit se systémem pražské veřejné dopravy a zajímali se o detaily k bezbariérovému cestování nebo k modelu financování DPP. Tramvajové vozovny navštívili v září tři zahraniční delegace. Do vozovny Motol tak zavítala z kraje měsíce delegace z německého Manheimu, 11. září kolegové z lotyšského DP Riga (Rigas Satiksme) a na konci měsíce zástupci z portugalského DP Lisabon (Carris). Dopravní podnik měl možnost představit komplexnost poskytovaných služeb i delegaci z Malajsie během její návštěvy Prahy ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy. A pro úplnost, do komplexu Opravny tramvají v Hostivaři bylo umožněno nahlédnout dánské skupině. (jd)



Foto: Zdeněk Bek

HISTORICKÁ TECHNIKA NA CESTÁCH

Jednotka Historická vozidla se snaží zpřístupňovat zájemcům i své muzejní exponáty v provozu s cestujícími. Takto jela 8. září 2018 „ešemka“ na akci do Hostovic, 15. září „kátěčko“ na Zázitkovou turistiku, 22. září „erták“ na Den otevřených dveří a v pátek 28. září, v rámci Dne české státnosti, vyjela hned třikrát legendární „pětistovka“, tedy otevřený vůz ev. č. 500 z roku 1913. Vůz, který má nyní díky vstřícnosti Drážního úřadu ČR plnohodnotný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, jezdil Prahou po polookružní trase Vozovna Střešovice – Špejchar – Strossmayerovo náměstí – Čechův most – Pražský hrad – Dlačov – Vozovna Střešovice. (jš)

Mezinárodní tramvajový úspěch Prahy

Těsně před uzavírkou DP kontaktu přišla radostná zpráva z Londýna. Tramvaje v Praze (myšleno vozy i infrastruktura) byly vyhodnoceny na 1. místě v mezinárodní soutěži Global Light Rail Awards 2018 v kategorii *The Most Improved System*, tedy *nejvíce vylepšený systém*. Podrobnější informace o tomto významném ocenění pro Dopravní podnik připravujeme do některého z příštích vydání DP kontaktu. (jd)



VOLBY DO DOZORČÍ RADY DPP

Ve dnech 19.–30. listopadu 2018 proběhnou volby členů dozorčí rady volených zaměstnanci DPP. Zaměstnanec, který projeví zájem stát se členem dozorčí rady, splní všechny podmínky pro kandidáty uvedené v Řádu č. 1-2018-00, může být zvolen zaměstnanci do dozorčí rady. Přihlášku musí kandidát podat v listinné podobě do 17. října 2018 v podatelně DPP v její běžné provozní době v zalepené obálce označené např. nápisy: „NEOTVÍRAT“ a „PŘIHLÁŠKA – VOLBY DO DOZORČÍ RADY“, elektronicky nebo datovou zprávou. Samotné hlasování proběhne vždy od 6 do 18 hod. v přesně určených místech a dnech (hlasování se nekoná v sobotu, v neděli a ve svátek).

Volit – hlasovat mohou všichni zaměstnanci, kteří jsou v pracovním poměru u DPP v den, kdy hlasují. Volič může hlasovat v kterýkoliv den hlasování v místě, kde v tento den probíhá hlasování. Hlasování není součástí výkonu práce, tj. zaměstnanci hlasují v době svého odpočinku, tedy „ve volnu“. (red)

Místo	Datum
Garáže Řepy, Reinerova, Praha 17; malá zasedací místnost 1. patro administrativní budovy, č. m. 108 (1 volební den)	19. 11. 2018
Depo Kačerov, Sliachská 1150/1, Praha 4; zasedací místnost v budově A, v 5. patře, číslo místnosti 513.1 (1 volební den)	20. 11. 2018
Garáž Kačerov, Ke garážím 2, Praha 4; zasedací místnost 1. patro v budově Výpravny (1 volební den)	21. 11. 2018
Centrální dispečink, Na Bojišti 1452/5, Praha 2; zasedací místnost CD 517 V. patro (2 volební dny)	22.–23. 11. 2018
Ústřední dílny DPP; U Vozovny 590/6, 108 00 Praha 10; zasedací místnost v 2. patře administrativní budovy C (vchod C3, 4; 1 volební den)	26. 11. 2018
Depo Hostivař, Sazečská 1, Praha; zasedací místnost v 1. patře budovy A DH (1 volební den)	27. 11. 2018
Stanice metra Muzeum; vestibul MU-A/C zasedací místnost - salonek (1 volební den)	28. 11. 2018
Garáž Klíčov, Letňanská 24, Praha 9; zasedací místnost 1. patro v administrativní budově (1 volební den)	29. 11. 2018
Sídlo DP, Sokolovská 217/42, Praha 9; malá zasedací místnost v KC ve vnitrobloku, (1 volební den)	30. 11. 2018

KDYŽ SI VÁCLAV PODÁ RUKU S FLORIÁNEM

HASIČI CTÍ SVÉHO PATRONA, TEDY SVATÉHO FLORIÁNA. TENTOKRÁT SE ALE POD KOROUHVÍ SVÉHO PRAPORU SEŘADILI V PŘEDVEČER SVATOVÁCLAVSKÉHO SVÁTKU, ABY BYLI PŘÍTOMNI KŘTU NOVÉ TECHNIKY.

Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku začal svou působnost před 45 lety, 21. srpna 1973 v ještě nedokončené požární stanici depa Kačero. Stopy po technice, která pamatuje počátky, by se ještě našly, ale sbor od té doby prošel obrovským vývojem, zejména v posledních letech. Čtvrtek 27. září 2018, kdy zaměstnanci HZS byli na stanici v Hostivaři přítomni slavnostnímu přezetí a křtu nové techniky, toho budiž důkazem.



Přivěsný přetlakový ventilátor **LEADER Easy 4000** – zakoupen jako dovršení koncepce systému odvětrávání v případě potřeby řešit mimořádnou událost v zakoupených prostorech

(DP kontakt č. 4/2018)

Až na několik málo výjimek jezdíme převážně moderní hasičskou technikou, v provozu máme technické prostředky, které jsou ve výbavě sborů naprosto unikátní. Má slova potvrzuje obrovský zájem o exkurze na našich hasičských stanicích. Dnes přebíranou technikou se dostáváme opět o několik skoků dopředu.

Karel Pátek,
vedoucí odboru Hasičský
záchranný sbor DPP

Chci slíbit, že v obměně techniky budeme pokračovat. To, co jsem za krátkou chvíli ve funkci viděl, tak laťku svou kvalitou nasazujete velmi vysoko. Když se pořídí nová technika, je třeba zároveň hlídat, aby investice nezaspaly ani do budoucna.

Daniel Barták,
bezpečnostní ředitel DPP

Kyslíková přečerpávací stanice **Dräger** – k přepouštění kyslíku z velkoobjemových tlakových lahví do lahví dýchací a křísící techniky

Osobní automobily **VW Caddy Maxi kombi** s užitkovým nákladovým prostorem pro plnění hospodářských úkolů a úkolů v rámci operačního řízení

CAS 30 na podvozku Tatra 815-7 – k dodávce velkého množství vody nebo pěny, ale i k vyprošťování autobusů či tramvají, uvolnění provozu po těžké dopravní nehodě nebo k oplachu vozovky

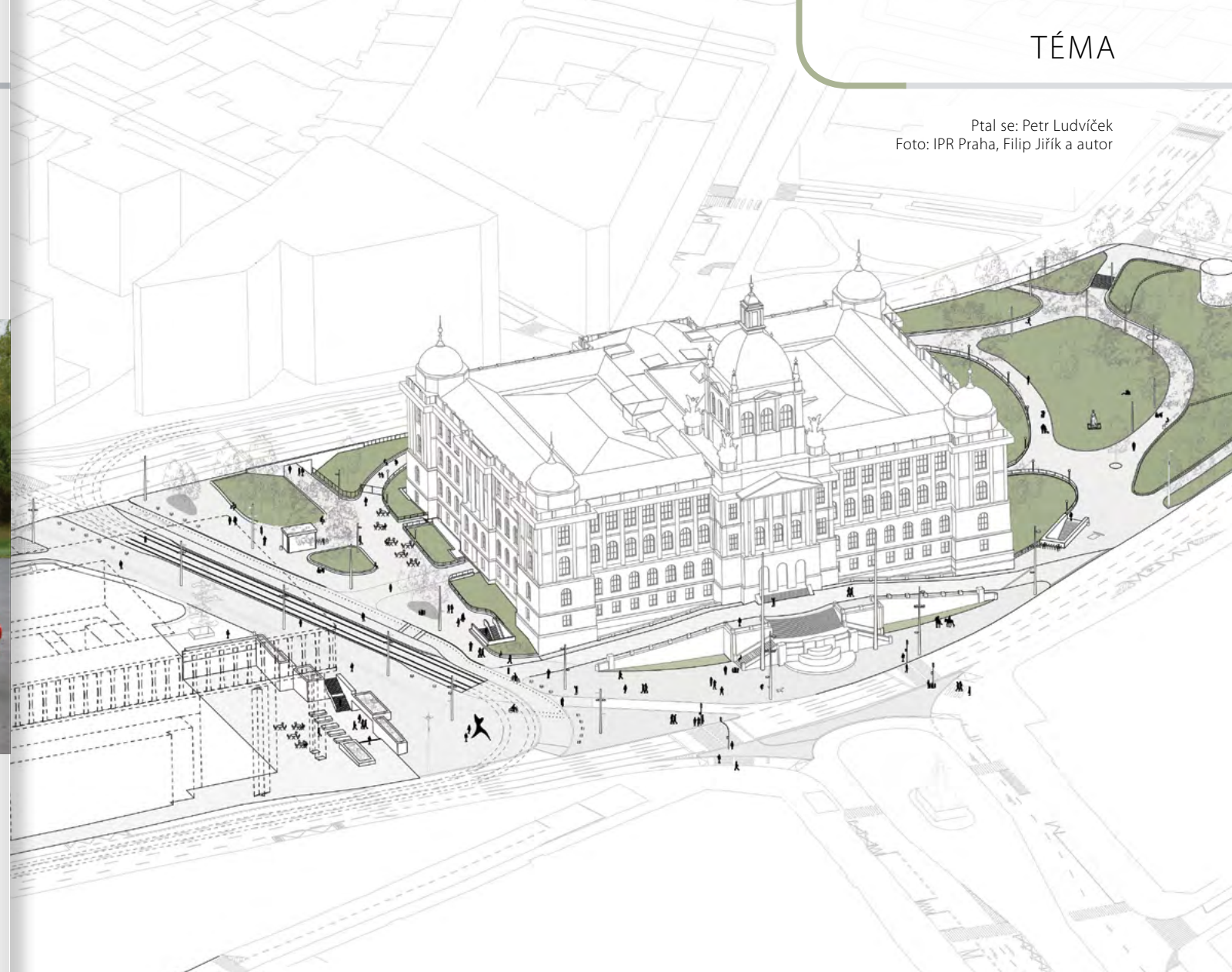
(DP kontakt č. 7-8/2018)

Jsem hrdý na práci, kterou odvádíte ať v dobách „míru“, tak v dobách zásahů a mimořádných situací, kdy se projeví nejen kvalita výbavy, ale vaše příprava a vůle dělat své poslání s maximální loajalitou a erudicí.

Martin Gillar,
generální ředitel DPP



PROJEV KARLA PÁTKA SLEDUJÍ: GENERÁLNÍ ŘEDITEL MARTIN GILLAR, BEZPEČNOSTNÍ ŘEDITEL DANIEL BARTÁK, ŘEDITEL HZS HL. M. PRAHY ROMAN HLINOVSKÝ, MICHAL WOWESNÝ, BÝVALÝ VEDOUČÍ ODBORU HZS DPP A ZÁSTUPCE BEZPEČNOSTNÍHO ŘEDITELE LADISLAV BRÍZA



VIZUALIZACE Z KONCEPČNÍ STUDIE IPR HL. M. PRAHY S UKÁZKOU MOŽNÉHO PROPOJENÍ NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI

O NOVÝCH KOLEJÍCH U NÁRODNÍHO MUZEA

JAK JSME JIŽ INFORMOVALI V MINULÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU, PŘI PŘESTAVBĚ OKOLÍ NÁRODNÍHO MUZEA ZDE DOPRAVNÍ PODNIK INSTALOVAL ČÁST KOLEJÍ NENAPOJENÝCH NA ZBYTEK SÍTĚ. NA DŮVODY TÉTO STAVBY A PŘEDPOKLÁDANÉ DALŠÍ KROKY JSME SE ZEPTALI FILIPA JIŘÍKA, PROJEKTOVÉHO MANAŽERA ODBORU STRATEGICKÝ A INVESTIČNÍ ROZVOJ DPP.

Když jste loni na stránkách DP kontaktu psal o nových tramvajových tratích, tak se koleje u Národního muzea tak brzy neplánovaly. Co se změnilo?

Máte pravdu, ve schválené strategii rozvoje tramvajové sítě je trať zahrnující tento úsek uvažována až ve výhledu do roku 2030. Nicméně aktuálně probíhající rekonstrukce Národního muzea se loni začala dostávat do finise a řešilo se uspořádání povrchu Vinohradské ulice v prostoru mezi starou a novou budovou muzea právě tam, kde dnes jsou položeny koleje. Tehdy vznikl na úrovni vedení hlavního města Prahy plán pojmout tento prostor ne jako obnovu původní podoby ulice, ale snažit se nalézt

Tramvajová trať vytvoří chybějící propojku mezi Vínohradskou ulicí a centrem města, která bude atraktivní pro žádané dopravní směry. Zároveň poskytne alternativu k přetížené trati v Ječné ulici.

nadčasové řešení, které se nebude muset za pár let znovu měnit.

Kdo dostal tento oříšek na starost?

Tuhle úlohu dostal Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, který vypracoval koncepční studii „Kulturní distrikt“, kde se mimo jiné objevilo i zřízení části kolejí v předstihu. Studii schválila Rada hl. m. Prahy a požádala Dopravní podnik o součinnost spočívající v položení kolejí do ulice. Zajistili jsme operativně projekt zohledňující směrovou a výškovou polohu kolejí a realizovali instalaci tratě. Bylo to poměrně rychlé, protože myšlenka postavit zde koleje hned byla nová a termín šibeniční.

Je možné už dnes prozradit, kam budou tyto zatím osamocené koleje pokračovat?

S jistotou lze říct, že tramvajová trať vytvoří chybějící propojku mezi Vínohradskou ulicí a centrem města, která bude atraktivní pro žádané dopravní směry a také poskytne alternativu k přetížené trati v Ječné ulici. Přesné trasování je v současné době v řešení v rámci změny územního plánu s označením Z 2838, kde jsou obsaženy hned tři varianty (viz obrázek na další straně). Mezi odborníky zatím vítězí trasa od Národního muzea před odbavovací budovou hlavního nádraží ve Vrchlického sádkách a dále do Bolzanovy ulice, zakreslená na obrázku zelenou barvou. Tato trasa je nejpříznivější z technických i dopravních důvodů. Citlivé začlenění tramvajové trati a zastávek do zeleně u hlavního nádraží má ambice přetvořit dnešní místo plně sociálně vyloučených osob na kvalitní veřejný prostor.

Kdy bychom se trati mohli dočkat?

Po schválení změny územního plánu může přijít na řadu projektování, tramvaje by pak mohly vyjet nejdříve za pět let.

Když se teprve mění územní plán, může se spolehnout na to, že se nebude měnit již postavený úsek kolejí?

Hotový úsek se určitě už měnit nebude, protože se nachází v místě, kde vedou všechny případné variantní trasy společně. Umístění kolejí zde bylo již prověřeno studií v roce 2015, která stanovila jedinou možnou polohu ve vztahu k inženýrským sítím, kterých je



SNÍMEK ZE STAVBY, MONTÁŽ KOLEJÍ (SRPEN 2018)



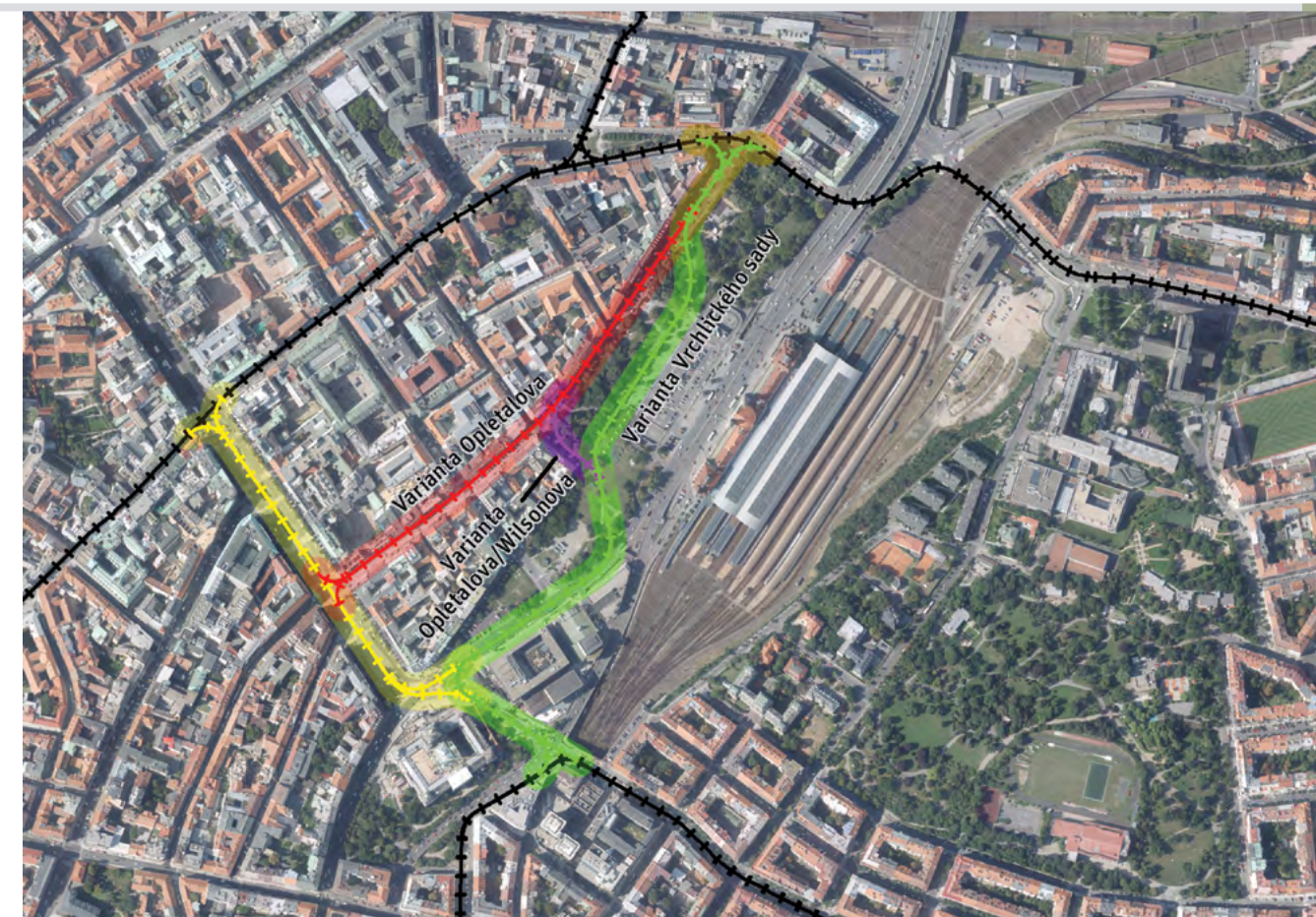
FOTOGRAFIE AKTUÁLNÍHO STAVU (ZÁŘÍ 2018)

v této ulici opravdu mnoho. Uložené koleje tak mají vedle sebe z jedné strany tzv. kabelovod (tvárniceovou trasu převádějící mnoho kabelů), z té druhé je zase plynovod a jiná poloha je prakticky vyloučená. Než jsme koleje zřídili, tak bylo prověřeno i výškové řešení, aby bylo možné postavit v přilehlé křižovatce napojení na trať ve Vínohradské ulici a podél ulice Legerova do Škrétovy. Z téhle strany plánujeme nové koleje připojit už během tří let a na opačném konci doplnit o kolejovou

spojku, abychom mohli zatím slepé koleje u muzea používat pro vyhlídkové historické tramvaje, případně zde při výlukách ukončit linku vedenou v obousměrných vozech.

Nabízí se otázka, proč nebyly nové koleje takto napojeny už letos, když byla na Vínohradské ulici dva měsíce výluka provozu...

Zajištění stavby tramvajové trati vyžaduje rozsáhlou projektovou přípravu, zejména



ZÁKRES VARIANT BUDOUCÍ TRATI DLE ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU Z 2838

získání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Pro ten osamocený úsek kolejí se podařilo využít možnosti změn v existujícím a povoleném projektu Národního muzea, ale pro napojení na stávající trať už taková možnost není. Tady bylo už v roce 2017 jasné, že získat povolení a postavit propojení je záležitost časově náročnější.

Co tedy příslušné orgány v tomto směru čeká?

Musí se doladit představy IPR hl. m. Prahy o podobě daného prostoru a také zde budou náročné koordinace při úpravách navazujících vozovek a inženýrských sítí. Optikou potřebných příprav jsou tři roky opravdu optimistický odhad termínu výstavby kolejového trojúhelníku k napojení nového úseku. V současné době pro to chystáme výběr projektanta. Při rekonstrukci tramvajové trati ve Vínohradské a Škrétové ulici byl úsek v okolí budoucí křižovatky z projektů vynechán a bude se stavět právě až s napojením kolejí od muzea.

Nebyly tedy koleje v tom izolovaném úseku položeny příliš brzy, když po nich nemůžeme hned jezdit?

Koleje v přímém úseku byly zřízeny určitě v ten nejsprávnější čas, kdy zde byla stavební jáma rekonstrukce muzea – v tomto místě se totiž stavěla podzemní chodba spojující obě

budovy a probíhaly přeložky inženýrských sítí. Koleje se tak podařilo postavit v koordinaci s jinou stavbou, v rámci které tak vznikly náklady navíc v řádu jednotek milionů korun. Pokud by se žádná koordinace teď neudělala, tak bychom zde stejný úsek kolejí pravděpodobně stavěli o pár let později s minimálně desetinásobnými náklady a ještě by se musely přitom bourat zánovní povrchy vozovek a chodníků. Přestože se nemůžeme tramvají u muzea hned svést, je tato akce ukázkovou koordinací více záměrů v rámci jedné stavební činnosti. Až se bude prostor slavnostně otevírat k výročí století vzniku Československa, právě tenhle úsek s kolejemi bude definitivní. Ostatně v roce 1918 zde tramvajové koleje také byly...

Historickou připomínkou se dostáváme k poslední otázce – povedou koleje od muzea také na Václavské náměstí?

Otázka návratu tramvají na Václavské náměstí se neustále opakuje prakticky od konce roku 1980, kdy zde byla tramvajová trať zrušena, konečně nyní se i tento směr objevuje v návrhu změny územního plánu. Případná trať přes Václavské náměstí sice nabízí zajímavé směry a možnosti, její realizace je však otázkou přístupu k veřejnému prostoru a ne úkolem pro dopravní techniky.

A váš názor?

V některých evropských městech by na Václavském náměstí trať už dávno byla obnovena. Praha je zatím v tomto ohledu opatrná a do větších zásahů doplňujících veřejnou dopravu v centru se nepouští, možná to čeká na příští generaci architektů a urbanistů. I to je jedním z důvodů, proč se osobně jednoznačně přikláním k budování trati mimo Václavské náměstí, a to okolo Hlavního nádraží. Taková trasa umožní po více než 40 letech u železniční stanice důstojný přestup na povrchovou MHD pro cesty po centru města.



Ing. Filip Jiřík
(38 let)

Projektový manažer odboru Strategický a investiční rozvoj, do Dopravního podniku nastoupil v roce 2016.

Zabývá se přípravou rozvojových projektů na tramvajové síti, kde zhodnocuje své zkušenosti z dřívější praxe projektanta. Čtenáři DP kontaktu ho znají jako autora článků mj. o plánovaných nových tramvajových tratích a o výstavbě nové vozovny v Hloubětíně.

Text: Ondřej Volf



JE ODPOLEDNE 22. ZÁŘÍ 2018 A ŘIDIČI VRATISLAV ZIMA S ONDŘEJEM VOLFEM SE VRÁTILI S KAROSAMI ZE DNE OTEVŘENÝCH DVEŘÍ
FOTO: JAKUB LACHOUT

SBOHEM DALŠÍM KAROSÁM

STÁVÁ SE UŽ SKORO TRADICÍ, ŽE SE V RÁMCI DNŮ OTEVŘENÝCH DVEŘÍ LOUČÍME S NĚJAKÝM TYPEM AUTOBUSU. V ROCE 2015 TO BYLY KLOBOVÉ VOZY KAROSA B741, PŘEDLONI KRÁTKÉ B931 A LONI „DVOUDVĚŘÁKY“, ZASTOUPENÉ MODELEM C934E. LETOS JSME DALI SBOHEM HNED DVĚMA TYPŮM KAROSY. STANDARDNÍM VOZŮM B931E A KLOBOVÝM B941.

Karosa B941

Tento model byl přímým nástupcem typu B741, ovšem na trh přišel téměř o 2 roky později než krátká varianta B931. Pražský dopravní podnik odebral z vysokomýtské Karosy v letech 1997 a 1998 celkem 105 vozů tohoto typu ve 3 variantách. Nové vozy navázaly číslováním na předchůdce a obdržely tak ev. čísla 6175 až 6279. Jistě stojí za zmínku, že dodávky tohoto typu urychlily vyřazení doživajících „čabajek“, tedy maďarských kloubových Ikarusů 280.08.

Jednotlivé série se od sebe lišily použitými agregáty. Vozy 6175 – 6199 (B941.1932) byly dodány v konfiguraci motoru LIAZ ML 636E a převodovky ZF 4 HP 500, série vozů 6200 – 6254 (B941.1934) pak byla vybavena motorem Renault MIHR A41 a stejnou převodovkou ZF a konečně vozy 6255 až 6279 (B941.1930) měly opět motor LIAZ, ale spojený s převodovkou Voith D 863.

Během 20letého provozu prošla řada autobusů v Ústředních dílnách v Hostivaři různým stupněm celkových oprav karoserie s cílem

prodloužit jejich životnost a vykompenzovat tím absencí nákupu nových kloubových autobusů v letech 2005 až 2008. Některé vozy, v rámci takto rozsáhlých oprav, obdržely nový nosný rošt vleku, jiným byl pouze opraven.

Při rekonstrukcích byly také autobusy lehce modernizovány, především co se týká vybavení kabiny řidiče (montáž ochlazovače) a odbavovacího systému. Po ukončení provozu zůstává ve stavu ještě několik vozidel modernizované řady B941E, tedy vozy z let 1999 a 2001.

Karosa B931E

Autobusy tohoto typu jsou jen o něco málo mladší. Dodány byly v letech 1999 a 2001 ve dvou provedeních. Jejich číslování je trochu chaotické. Vozy označené B931E.1711 obdržely čísla 7469 – 7478 a 7480 – 7487, varianta B931E.1703 čísla 7468, 7479 a vozy shodného provedení z roku 2001 pak čísla 7260 – 7269. Celkem tedy bylo nakoupeno 30 autobusů B931E a staly se tak menšinově zastoupeným typem.

Konstrukčně navázaly na předchůdce B931, přičemž písmeno „E“ v označení označuje evoluci. V tomto případě šlo zejména o snížení podlahy ve voze o 10 cm tak, aby se stal uživatelsky přívětivějším, především ve vztahu k osobám s horší pohyblivostí. V této souvislosti ale muselo být v konstrukci přistoupeno k montáži tuhé přední nápravy, která se stala brzy terčem oprávněné kritiky co se týče komfortu jízdy, ale i její životnosti. Do vozu jsou tak přenášeny značné rázy při přejezdění nerovností.



NA PŘÍMĚSTSKÉ LINCE 354 BYLA VE KBELÍCH ZACHYCENA KAROSA B931E.1711 EV. Č. 7474 (7. 5. 2008) FOTO: ONDŘEJ VOLF



NOVÁ KAROSA B941.1932 EV. Č. 6188 PROJÍŽDÍ NÁMĚSTÍM OSN VE VYSOČANECH (31. 10. 1997) FOTO: ROMAN VANKA

V ZASTÁVCE VOZOVNA STŘEŠOVICE NA MIMORÁDNÉ LINCE DOD JEDNA Z LOUČÍCÍCH SE KAROS B931E FOTO: ŠTĚPÁN MOUČKA



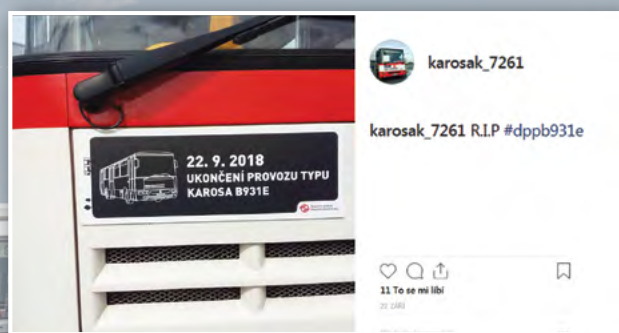
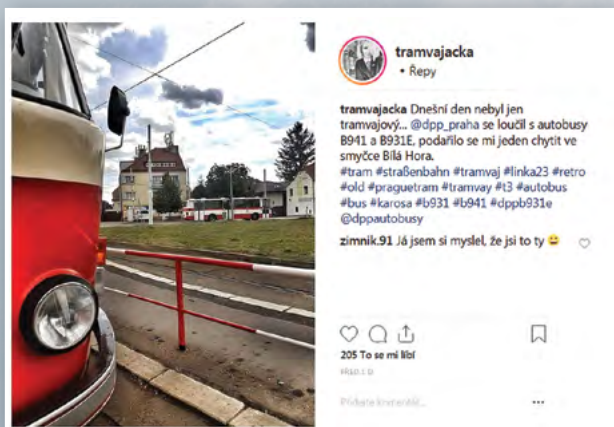
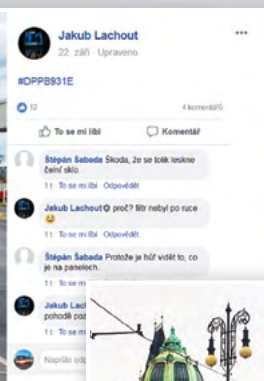
Všechny autobusy byly vybaveny motorem Renault MIHR A41 o výkonu 186 kW. Převodovky se opět lišily. Prvně jmenovaná varianta byla osazena pětistupňovou převodovkou ZF 5 HP 500, další vozy pak třístupňovou Voith D 863. Velká část vozů tohoto typu byla vybavena držákem a kabeláží pro pokladnu USV a většinu života tak prožila na příměstských linkách. Na rozdíl od kloubové varianty B941E se na těchto vozích neprováděly žádné opravy v rozsahu celkové rekonstrukce.

Několik vozů prošlo pouze rozsáhlejší opravou karoserie, opět s cílem prodloužit jejich životnost.

Přestože tyto typy nebyly z konstrukčního hlediska žádným významným mezníkem, odvedly v pražské MHD neocenitelnou službu a mnoho autobusů najelo přes 1 milion kilometrů.

#DERNIÉRA VYSOKÝCH KAROS

#DPPB931E - přesně tímto hashtagem jste mohli reagovat na naši výzvu na sociálních sítích a označovat tak své fotografie Karosy B931E, která v sobotu 22. září 2018 ukončila své služby v barvách DPP. Přinášíme malý, ale pestrý vzorek z příspěvků z Facebooku a Instagramu.



VŠECHNO FUNGUJE TAK, JAK MÁ

„VŽDY, KDYŽ JDU FASOVAT, MÁM PROBLÉM. PANÍ ZA PŘEPÁŽKOU NEMŮŽE POCHOPIT, PROČ POTŘEBUJI JEN LEVOU BOTU“. I TAKOVÉTO SITUACE PŘINÁŠÍ ŽIVOT ŘIDIČE ALEŠE EGERA. SVÉ TRABLE VŠAK BERE S NADHLEDEM A VŽDY Z TÉ LEPŠÍ STRÁNKY, PROTOŽE AŽ VÁS V ŽIVOTĚ POTKÁ SEBEVĚTŠÍ BOUŘE, VŠECHNO ZLÉ SE NAKONEC V DOBRÉ OBRÁTÍ.





LÁSKU K MOTOCYKLŮM MÁ ALEŠ EGER JIŽ OD DĚTSTVÍ, NA FOTOGRAFII JE ZACHYCEN NA DĚDEČKOVĚ MOTORCE ZNAČKY JAWA. A DNES - TRIUMPH SPEED TRIPLE



Od mládí sportovec, motorkář a teď řidič autobusu. Jsou to všechny vaše životní role?

Jako hráč pozemního hokeje jsem vrcholově sportoval už od dětství, jenže pak jsem měl úraz a vše naráz skončilo. V pozdějším věku jsem zjistil, že se tak dělo díky mým emocím, nedokázal jsem se soustředit, byl jsem zbrklý. Vlastně až díky tomu úrazu, který mě stál málem život, se u mě v hlavě něco otočilo o 180 stupňů a snažím se dělat věci bezpečně. Dokonce dělám bezpečnostní přednášky.

To znamená, že spolupracujete i s různými dopravními institucemi?

Není to nic výdělečného, obrací se na mě lidé s podobnou zkušeností, jako mám já. Většinou se jedná o lidi, kteří nepřišli o končetinu, ale mají psychické problémy. Dokonce jsem teď v kontaktu s chlapcem, který po nehodě už nechce dále pracovat v chráněné dílně a rozhodl se udělat si papíry na autobus. Výhledově se chce dostat sem do podniku.

Svým způsobem jste tedy náborář...

Takhle se to asi říci nedá, ale mám z toho vážně radost (úsměv).

Jako motorkář jezdíte už od dětství?

Slovo „motorkář“ nemám moc rád, je to široký pojem. Mám rád jízdu na motorce, vlastně rád řídím všechno, to mám od dětství. Pamatuji si, že jako dítě jsem měl plastové autíčko, které mělo nalepená taková očička, a hrozně hezky se smálo. Co se týká motorkářů, to je dneska obrovský problém. Motocykly dávají iluzi síly, jsou předimenzované, hlavně ty sportovní. Jedním z mých snů je vlastně vymizení sportovních motorek z provozu, protože „sportovní náčiní“ nemá v provozu co dělat.

Když chcete pořádně relaxovat, máte svou oblíbenou trasu?

Osobně rád jezdím Šumavu, bydlím ve středních Čechách a rád jezdím po trasách, které mám načtené, které znám. Nejraději jezdím v sobotu odpoledne, kdy většina lidí odpočívá na chalupách, na zábavách a provoz je minimální. Jízdy plánuji vždy tak, že vyjždím směrem na západ, abych se vrátil na východ, tzn. ne proti slunci. V podstatě si jedním směrem zjistím, kde jakému traktoru vytekla nafta a kde je co na silnici nebezpečné. Máme krásnou zemi a díky motorce, která mě dovede téměř do všech míst, se často ptám sám sebe, jak je možné, že jsem to předtím nevnímal.

- **Naked (Naháč)** – Motocykl bez kapotáže
- **AETR** – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (maximální doba řízení, délka a četnost povinných přestávek atd...)

Co zahraniční výlety?

Je to drahé, nevyděláváte, ale utráčíte (smích). Do tisíce kilometrů to není žádné cestování. Kdo jezdí na motorce, tak jede minimálně tři tisíce kilometrů (do rozhovoru vstupuje kolega řidič) – já tě pořád tahám do Rumunska a ty nechceš (smích) – no tak o tomhle jsem se zrovna bavil nechtěl (úsměv).

Ptát se jak jezdíte do práce, je asi zbytečné...

Měl jsem Hondu Integru, což je spíše vysokooobjemový skútr. Je to pohodlné, rychlé,

bezpečné do provozu. Aktuálně mám půjčený Triumph Speed Triple. Osobně mám rád tzv. naked motorky, ale každá motorka, která má nad 100 koní, je vlastně zbraň. Pamatuji na svého dědu, který bral motorku čistě jako dopravní prostředek. Motorek je v provozu hodně a je důležité najít společnou cestu s ostatními účastníky provozu tak, aby fungovala vzájemná tolerance.

Předpokládám, že nejste jediný zaměstnanec, který jezdí do garáží na motorce...

Od té doby, co jsem tady já, tak motorek dokonce přibýlo. Pro příští sezonu chystáme společný výlet, jsou tu šikovní kluci, je tu vážně dobrá parta.

Takže reálně hrozí vznik prvního Motoklubu DPP?

To nevím (smích), hlavně ať se nikomu nic nestane. Samozřejmě si o motorkách často povídáme, o rizicích, zážitcích z cest, o bezpečnostních prvcích... Právě teď se věnuji propagaci bezpečnostního prvku na motorce. Správná jízda na motorce by měla být taková, že se brzdí kompresí motoru, takže podřazujete. V běžném provozu je to problém, protože ten za vámi netuší, že brzdíte, a ta reakce tomu odpovídá. Proto se snažím zpropagovat bezpečnostní pomůcku, respektive signalizační zařízení, které se rozsvítí nebo rozblíká, když motorka deceleruje.

Daří se nasazení tohoto prvku prosadit i legislativně?

Ta spolupráce je taková, že já jim dělám propagaci a oni se zabývají tím, že to uvádějí na trh a snaží se o tu legislativní stránku věci.



Pro někoho je řízení autobusu začátek, pro někoho kariérní mezistupeň a někdo nechce dělat nic jiného. Co je to pro vás?

Já nic neplánuji. Mám takovou příhodu ze života - kdysi jsem jezdil s vyvážecím vlekem v lese. Viděl jsem pána, kterému bylo více jak 90 let. Vlastnil zemědělství, které bylo prodělečné, ale děti ho držely pro tátu. On každý den sedl do traktoru a to ho drželo při životě. V tom traktoru umřel, ne při řízení, ale když přijel a zaparkoval, tak mu dotlouklo srdce a já viděl jak ten člověk je šťastný. Pro mě to bylo ztělesnění řidiče, jak miluje ten stroj, jak je s ním spojený, sžitý. Možná to je naivní, ale i já bych tady chtěl zůstat až do konce a řídit, nebýt nebezpečný a motivovat lidi, kteří si myslí, že když je bolí záda, tak hned zůstávají doma na neschopence.

Jak vzpomínáte na kurz v DPP?

Zkoušky jsou velice dobře postavené, instruktoři a ostatní lidé, kteří se věnují začínajícím uchazečům, mají velice dobrou úroveň. To síto je ohromné, jak jsem se dozvěděl už v náborovém řízení. Já měl vlastně také problém... no problém, spíše to bylo logické vyústění. Pan doktor byl totiž přesvědčený, že nezvládně obsluhovat plošinu pro vozíčkáře. Musel jsem jít cestou přes soudního znalce, předsudky společnosti jsou stále velké... Dokázal jsem však, že se o cestující postarám. Mám i praxi s těžkotonážními vozidly, i bez nohy jsem jezdil s kamionem. Když jsem mohl dva roky po úrazu začít pracovat, udělal jsem si rekvalifikaci na Úřadu práce, po níž jsem začal jezdit s autobusem.

Máte z té doby nějaké zážitky?

Jezdil jsem linku Florenc – Jáchymov, a když jsem s jednou nohou vyběhl a nakládal li-

dem zavazadla, tak reakce lidí byly zvláštní. Někteří byli pozitivní, někteří negativní. Byli tací, kteří se sebrali a šli na vlak. Někdy jsem se tomu zasmál, někdy se ptal sám sebe, zda to má význam, ale tohle období jsem překonal. Spíše než tyto reakce jsem vnímal sebe, jak se chovám.

Měl jste ze začátku problémy s řízením?

Protože jezdím na křižnou nohu, ze začátku byl velký problém vůbec na sedačce sedět. Technicky jsem se soustředil na to, jestli bude vůbec možné řídit. Vybral jsem si cestu, kdy si člověk dá krátkodobý cíl a objektivně si odpoví na otázku, jestli to jde nebo nejde. Nakonec může zjistit, že dojde dál, než si na začátku mohl představit.

První směna. Přišla nervozita, dělalo vám něco problém?

Tím, že jsme malá garáž, tak tu dobře funguje zácvik, což znamená méně problémů, včetně těch mezilidských. Můj zácvik byl vynikající, seznámili mě ohledně dílny, autobusů, vybavení, výkazů, kterých se lidé hrozně bojí. Já pochopil, že to funguje jako AETR, každá minuta, každá pracovní doba je zaznamenána. Pravidla je nutné dodržovat, ne kvůli tomu, aby člověk byl tlumený a nevydělával, ale kvůli tlaku na organismus. Když se řídí delší dobu, tělo selhává, reakce se mění a člověk se stává hrozbou pro provoz. Moje první směna fungovala tak, že člověk sedne nejdříve do malého autobusu, ten si ošáhá, pak dostane větší a dneska bych rád řídil i kloubový autobus.

Vršovická garáž je známá tím, že tu jsou jen krátké autobusy...

Aleš Eger (44 let)

V roce 2014 přišel při dopravní nehodě o pravou nohu. V nemocnici strávil tři čtvrtě roku. Po dvou letech se díky svému odhodlání mohl plně vrátit do pracovního procesu a v současné chvíli pracuje jako řidič autobusu v garáži Vršovice.

Ano, od roku 2004 zde jezdí pouze krátké autobusy. Vyrostl jsem na Donovalské a paradoxně jsem tu potkal pár řidičů, kteří mě vozili z Donovalské na tehdejší Družbu, dnes Opatov, ještě za dob Ikarusů 280. Myslím si, že je důležité pracovat na tom, aby pozice řidiče začala být vážená a aby si lidé uvědomovali, jak komfortní je doprava v hlavním městě.

Máte svůj oblíbený typ autobusu?

Jezdil jsem i na opravdu hodně starých autobusů. Co se týká starého poctivého železa, dneska je ale trend jiný. Všechno je dělané pro bezpečnost a je to dobře. Mám rád SOR-ky a jejich systém zavírání dveří. Když si vzpomenu, jak zavíraly dveře „Čabajky“, to byly prostě gilotiny. Mám rád všechny autobusy, nové, staré, každý typ je zajímavý, ideální neexistuje. Samozřejmě mám své favority, jednou jsem se svezl Setrou, kdysi jsem jel i ve starém Van Hoolu.

Když nejezdíte na motorce nebo autobusem, jak trávíte volný čas?

Jsem ten typ člověka, který si rád odpočine i od věcí, které má rád. Baví mě čtení, k tomu mám chatu na celoroční bydlení, takže rád pracuji kolem domu, posekám si trávu, takové běžné věci. Rád se věnuji dceři, děláme výlety do přírody a zábavních parků.

Dcera a motorky?

No bohužel... Dcerce se však snažím předat všechno, co jsem se sám naučil. To, jestli se tomu bude věnovat, je na ní, osobně bych byl radši, kdyby ne, ale to je ve hvězdách... A mohu se teď zeptat na něco já vás?

Samozřejmě!

Tu reklamu s Matonohou, tu jste dělal vy?

Ne, ne, osobně jsem se na ní nepodílel.

To by bylo vtipné, kdybych se při výzvě „Je tady někdo řidič?“ zvedl já... (smích)

Text: Petr Ludvíček
Foto: SPŠD, archiv JSVA a autor



ANDĚLSKÁ STOPA VE SVĚTOVÉM PROJEKTU

SEDMNÁCT PLECHOVÝCH ANDĚLŮ ZALITÝCH V BETONU. Z TOHO JEDENÁCT ŽIVÝCH ANDĚLŮ NA MÍSTECH, KDE ZEMŘELI CHODCI PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH. SYMBOLEM ANDĚLA SE PRAHA OFICIÁLNĚ PŘIPOJILA K MEZINÁRODNÍMU PROJEKTU EDWARD. A MOŽNÁ VÁS PŘEKVAPÍ, ODKUD ANDĚLÉ PŘILETĚLI.

Srážka s tramvají – chodec nedal přednost tramvaji na přechodu. Další srážka s tramvají – chodec přecházel mezi vozy soupravy. Srážka s autobusem – chodec přecházel mimo vyznačený přechod. Co socha anděla, to příběh úmrtí při dopravní nehodě s připojeným štítkem s datem a příčinou. Andělé s botami kolem krku symbolizují zemřelé chodce. K jedenáctce takových se připojuje dalších šest andělů – tři s diskem na křídlech motoristy, dva s přilbami motokářů a jeden s cyklistickým kolem. Tolik smutný sumář 17 úmrtí při dopravních nehodách v Praze za loňský rok.

KARLOVO NÁMĚSTÍ – OÁZA ANDĚLŮ

Je středa 19. září 2018 a 2600 měst na celém světě si připomíná Den bez úmrtí na silnicích. V Praze vyráží 11 studentských andělů na 11 vytipovaných krizových míst, kde v posledních čtyřech letech zemřeli chodci při dopravních nehodách. Kromě křídel jsou vybaveni reflexními prvky, které rozdávají chodcům společně s plackami EDWARD a připojují informace k bezpečnosti provozu.

Před polednem se na Karlově náměstí schyluje k vernisáži výstavy oně sedmnáctky andělů. Než se tyto nadpozemské bytosti ocitly v betonových patkách, rodily se poměrně dlouho. Počátkem jara přišla Praha s námětem na vlastní symbol projektu EDWARD. S návrhem anděla zvítězila, jak už jistě tušíte, Střední

EDWARD – zkratka z anglického originálu European Day Without A Road Death (Den bez úmrtí na silnici)

průmyslová škola dopravní v Motole. Z námětu se stal grafický návrh, který poté „přeletěl dvůr“ ze školy pod střechu vozovny, kde se ho ujal **zámečnický vozovny Motol Petr Tesař**. A první „plecháč“ byl na světě.

Plecháč? „Prostě mě napadlo vzít plech a autogenem jej žíhat. Používal jsem různou intenzitu a rozdílné pohyby. Vznikají tak na křídlech pokaždé jiné motivy,“ vzpomíná Petr Tesař na chvíli, kdy už bylo jasné, že se nápad za-



STŘEDISKO SPECIÁLNÍ VOZIDLA DPP V AKCI – BEZ JEHO ZAMĚSTNANCŮ BY SE DVOUSETKILOVÍ ANDĚLÉ NA KARLOVO NÁMĚSTÍ TĚŽKO DOSTALI VČAS



KAŽDÝ Z „ŽIVÝCH ANDĚLŮ“ PORÁDIL SELFÍČKO Z MÍSTA, KDE RADIL CHODCŮM, JAK SE V PROVOZU CHOVAT BEZPEČNĚ



AUTOR SOCH PETR TESAŘ MEZI „SVOU“ SEMNÁCTKOU ANDĚLŮ



líbil a nečeká jej anděl jeden, ale hned sedmnáct. „Prostě mě to chytl,“ pokračuje motolský zámečnický a hned vyvrací otázku na umělecké sklonky: „Nemám je žádné. Nemaluji, nepracuji s kovem ani dřevem. Téma mě velmi oslovilo a tvorba andělů mě začala bavit.“

S MOBILEM V RUCE A SLUCHÁTKY SI KOLEDUJEME

Drsné téma, studený plech, hrubé kovové pruty objímající křídla. Pasuje to k sobě. Přesto z andělů na denním světle vyzařuje jakási síla. Stejně jako z těch živých – chlapců a děvčat ze SPŠD, kteří právě dokončili svou misi na křižovatkách, odložili koše propagačních materiálů a v křídlech dokreslují slavnostní ráz vernisáže. Slyší tak i slova **ředitele služby dopravní policie Tomáše Lercha**, který vyzdvihuje naléhavost takového projektu, protože čísla hovoří chladně: „K dnešnímu dni bychom v Praze již měli andělů čtyřiaadvacet. A ani dnešek nebude ve statistice s číslem nula, máme již dva usmrčené, večera jich bylo pět.“ Smyslem projektu je, že každý začneme u sebe. Mnoho závažných nehod začíná nepozorností, nedbalostí, opomenutím, říká Lerch a dodává: „Ve voze píšeme sms, po městě chodíme se sluchátky na uších – to jsou jen dva příklady ze života, které mohou být u počátku tragédie. Svůj slib bezpečnosti můžeme složit třeba hned.“

Vážnost tématu mohli studenti rozkrýt už o týden dříve při rozsáhlé školní debatě s odborníky. Teď stojí zde, na Karlově náměstí, u počátku dvouměsíčního pobytu andělů, kteří se poté přestěhují do parku v desáté městské části. **Koordinátorka projektu za SPŠD Michaela Franková** chce kromě pomoci ze strany motolské vozovny poděkovat i středisku Speciální vozidla DPP, jehož zaměstnanci bravurně zvládli doslova andělský převoz. Vždyť kovový anděl v betonu a s přišroubovaným diskem či kolem váží dvě stě kilo. A dodává: „Když jsme viděli anděly na papíře, vůbec jsme si nedovedli představit, do jakého rozměru se akce rozroste. Jsem nesmírně pyšná na naše studenty a doufám, že oni jsou pyšní, že mohou být součástí této akce. Přešla bych vám všem, abyste vždy viděli toho nejbližšího doma, aby se nikomu nic nestalo a myšlenka EDWARDa byla naplněna.“

K tomu není co dodat. Snad jen, že naši redakci je ctí školu s tak výrazným přesahem „běžného učení“ mediálně podporovat.

Jak se můžete zapojit? Složte slib a symbolicky se tak připojte k těm, kterým záleží na bezpečnosti silničního provozu.



Text a foto: Štěpán Moučka



ŠEST HODIN NA TŘI ADRESY

Hlavní atrakcí v depu Zličín byla souprava metra 81-71, která po celý den jezdila mezi halou depa a stanicí Florenc. Jednalo se o nejkapacitnější vozidlo nasazené v rámci akce. V pozadí nebyla ani druhá historická souprava metra, typu Ečs, která každou hodinu vyjížděla na zkušební trať (vůbec poprvé s cestujícími) a k bývalé továrně ČKD, kde jsou vidět zbytky spojky na železnici i samotná továrna. V hale byly zpřístupněny soupravy M1 a 81-71M, obě dvakrát, což eliminovalo dlouhé fronty, které jsou pro obdobné akce běžné. V areálu se nacházelo několik stánků, například náborový stánek DPP a několik atrakcí a workshopů pro děti.

Další místo, kde se Den otevřených dveří konal, byla vozovna Motol, ke které byla odkloněna tramvajová linka 23 a také zde byla ukončena autobusová linka DOD. V areálu vozovny byly vystaveny všechny

současné a několik historických typů tramvají. Návštěvníci si mohli prohlédnout obě mazací tramvaje, respektive Mazačka a vůz pro mazačí trolejí, nejstarší dochovanou T3 ev.č. 6102, dále vyprošťovací vozidlo a vozidlo dispečerů.

Nejvíce vozidel a návštěvníků bylo vidět v garáži Řepy, kde byly vystaveny všechny typy vozů od midibusu až po kloubový autobus. Začínaly zde historické jízdy autobusu Jelcz a rozlučkové jízdy s vozidly Karosa B931E a B941, které tímto dnem ukončily provoz. V garáži byla vidět pracovní vozidla podniku od multikáry po vyprošťovací speciál a proběhla zde ukázka zásahu policejních těžkooděnců.

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ, COBY KAŽDOROČNÍ AKCE DOPRAVNÍHO PODNIKU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, SE TENTOKRÁT KONAL V DEPU METRA ZLIČÍN, AUTOBUSOVÉ GARÁŽI ŘEPY A TRAMVAJOVÉ VOZOVNĚ MOTOL. PESTRÝ PROGRAM ZE SOBOTY 22. ZÁŘÍ 2018 DOKUMENTUJE VÝBĚR FOTOGRAFIÍ.



Autorem reportáže je Štěpán Moučka, student SPŠD Motol. K výběru svého studia říká: „Vybral jsem si obor Ekonomika městské dopravy, protože mě doprava baví a v budoucnu bych se chtěl věnovat focení a dopravě na plný úvazek a stát se reportérem.“

Z webových stránek jednotlivých DP
připravil Zdeněk Bek



35 let s Vámi Přijďte se rozloučit

OPAVA SE LOUČÍ S TROLEJBUSY ŠKODA 14TR

35 let nepřetržité služby v opavských ulicích, to už stojí za pořádnou oslavu! V sobotu 10. listopadu 2018 (od 8.00 do 17.00 hodin) tak proběhne rozloučení s legendárním typem trolejbusu Škoda 14Tr. Pro fotografy je již o den dříve připravena noční fotojízda s vozy Škoda 14Tr a 21Tr. Podrobné informace o akci naleznete na webových stránkách www.opava35let.cz



ELEKTROBUSY ŠKODA 29 BB PRO ČESKÉ BUDĚJOVICE

Jihočeský dopravce v posledních zářijových dnech obdržel první elektrobus Škoda 29 BB s tzv. cyklickým dobíjením. Tyto téměř devět metrů dlouhé elektrobusy budou nasazovány od začátku listopadu na nové linky vedoucí historickým jádrem města. Celkově bude dodáno 11 vozidel, jež tak zlepší přístupnost důležitých částí města.

EVIČKA V OLOMOUCI

V pátek 14. září 2018 dorazila do Olomouce první tramvaj EVO1. Krnovské opravny a strojírny tak dodaly první z celkových 8 kusů tramvají, které s polem siluety města budou provozovány v hanácké metropoli. Plně nízkopodlažní vozidla jsou vybavena klimatizací a umožňují nabíjení mobilních zařízení pomocí USB zásuvek. Samozřejmostí je i kamerový systém, který sleduje dění jak uvnitř, tak vně vozidla. Tramvaje budou nasazovány na všechny linky tak, jak budou postupně uváděny do provozu.



LIBERECKÉ ROZLOUČENÍ S TRAMVAJEMI T2R

A ještě jednu rozlučku si představíme v naší rubrice. V den sametové revoluce, tedy v sobotu 17. listopadu 2018, bude pod Ještědem ukončen provoz tramvají T2R. Liberec, aktuálně poslední provozovatel tramvají tohoto typu na světě, se tak rozloučí s poslední dvojicí vozidel (ev. č. 18 a 19), s kterými se lze v libereckém provozu setkat. V severočeské metropoli bylo možné spatřit první tramvaj tohoto typu už v prosinci 1956, jednalo se však o prototyp (ev. č. 6002), který je dnes uložen v pražském Muzeu MHD. Podrobné informace o rozlučce budou zveřejněny v nejbližší době.



HRADEC KRÁLOVÉ ZVE NA VÝSTAVU

„90 let v ulicích města“ je název výstavy, kterou pro všechny zájemce o veřejnou dopravu pořádá Sdružení pro elektrickou trakci a Dopravní podnik města Hradec Králové. V Terminálu hromadné dopravy jsou až do neděle 21. října 2018 připraveny fotografie zachycující vývoj městské autobusové dopravy v Hradci Králové. Otevřeno je v pracovní dny vždy od 5 do 22 hodin, o sobotách, nedělích a státních svátcích od 6 do 22 hodin, vstupné je zdarma.



Foto: Miroslav Sedlmajer

ČESKÉ STOPY V BERLÍNĚ

ANEB CO ČECHY ZAUJALO A KTERÍ ČEŠI VYSTAVOVALI

„VELETRH INNOTRANS, KTERÝ TRADIČNĚ HOSTÍ NĚMECKÉ HLAVNÍ MĚSTO BERLÍN, JE NEJVĚTŠÍM SVĚTOVÝM VELETRHEM ZAMĚŘENÝM NA ŽELEZNICI. KROMĚ SVÉHO HLAVNÍHO NOSNÉHO TÉMATU VŠAK VĚNUJE ÚCTYHODNÝ PROSTOR TAKÉ TECHNOLOGIÍM PRO MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU. TO BYLO PRÁVĚ DŮVODEM, PROČ NA BERLÍNSKOU VÝSTAVU VYRAZILI I ZÁSTUPCI PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU.“ NAPSAL MIROSLAV SEDLMAJER V ÚVODU SVÉ REPORTÁŽE A MY JEJ RÁDI PŘEBÍRÁME JAKO START PĚTICE ČLÁNKŮ, KTERÉ NÁS VELETRHEM INNOTRANS PROVEDOU ČISTĚ ČESKÝM POHLEDEM.

Obsah:

PO STOPĚ TRAMVAJOVÝCH VOZIDEL

– Mgr. Martin Doubek, vedoucí odb. Technická kontrola JSVT

str. 24

STOPA ZABEZPEČOVACÍ, TEDY V BERLÍNĚ ZELENÁ

– Ing. Milan Pecka, vedoucí služby Sdělovací a zabezpečovací JDCM

str. 26

HLEDÁNÍ STOP BUDOUCNOSTI

– Ing. Filip Jiřík, projektový manažer odb. Strategický a investiční rozvoj

str. 28

VE STOPÁCH DOPRAVNÍCH INFORMACÍ

– Mgr. Miroslav Sedlmajer, vedoucí odd. Střediska dopravních informací

str. 30

ČESKÁ STOPA VYSTAVOVATELSKÁ

– Ing. Jan Šurovský Ph.D., vedoucí jednotky Historická vozidla

str. 32

Stopa šestá, bonusová: ČEŠI ZA SOUTĚŽNÍM VOLANTEM

– Ing. Martin Beneš, vedoucí odd. Provozní dispečink JPA

str. 34

PO STOPĚ TRAMVAJOVÝCH VOZIDEL

Text: Martin Doubek
Foto: Martin Břejša

ANI LETOŠNÍ ROK NEZŮSTALI PŘÍZNIVCI TRAMVAJOVÝCH VOZIDEL NA NEJVĚTŠÍM SVĚTOVÉM ŽELEZNIČNÍM VELETRHU OCHUZENÍ O NĚKOLIK VYSTAVENÝCH EXPONÁTŮ, KTERÉ SE TĚŠILY VELKÉMU ZÁJMU NÁVŠTĚVNÍKŮ. STEJNĚ TOMU BYLO I U STÁNKŮ VŠECH VÝROBCŮ STROJŮ, ZAŘÍZENÍ A KOMPONENTŮ PRO DRÁŽNÍ DOPRAVU.

Celkem bylo na venkovní ploše berlínského výstaviště vystaveno pět tramvajových vozidel od čtyř výrobců.

Turecký výrobce Durmazlar

představil obousměrný, 100% nízkopodlažní pětičlánkový vůz řady Silkorm se třemi podvozky, které jsou uloženy pod prvním, třetím a pátým článkem. Poháněny jsou pouze krajní podvozky, a to pomocí čtyř asynchronních trakčních motorů, přičemž každý disponuje výkonem 100 kW. Vůz je určen pro rozchod 1435 mm, jeho délka činí 29 000 mm, šířka pak 2450 mm a výška 3500 mm od temene kolejnice. Výrobce udává hmotnost prázdného vozu 38 500 kg. Konstruován byl pro rychlost 70 km/h a zajímavostí je možnost provozování na tratích se sklonem až 86 ‰.

Ruská společnost PC Transport Systems LLC vystavila hned dva své výrobky

Prvním je obousměrný, 100% nízkopodlažní tříčlánkový vůz řady 71-934 Lion se čtyřmi podvozky, z nichž dva jsou umístěny pod nezvykle dlouhým prostředním článkem. Poháněny jsou všechny podvozky díky osmi trakčním asynchronním elektromotorům, každý o výkonu 72 kW. Vůz je určen pro rozchod 1524 mm, jeho délka činí 34 700 mm, šířka pak 2500 mm. Konstruován je pro rychlost 75 km/h. Jedná se o nejdelší vozidlo svého druhu.

Druhým je jednosměrný, 100% nízkopodlažní čtyřnápravový vůz řady 71-911EM Lionet. Oba dva podvozky jsou plně trakční. Pohon zajišťují čtyři asynchronní elektromotory, každý o výkonu 72 kW. Vůz je určen pro rozchod 1524 mm, jeho délka činí 16 700 mm, šířka pak 2500 mm. Konstruován je pro rychlost 75 km/h.



VŮZ SILKORM JE PŘEDSTAVITELEM PRODUKTU NOVÝCH VÝROBCŮ Z MĚNĚ OBYVKLÝCH OBLASTÍ PRO VÝVOJ A STAVBU KOLEJOVÝCH VOZIDEL. STÁVAJÍ SE ALE STÁLE VÝRAZNĚJŠÍMI KONKURENTY TRADIČNÍCH VÝROBCŮ



AVENIO M JE NÁSTUPCE ÚSPĚŠNÉ MODELOVÉ ŘADY COMBINO SE ZAMĚŘENÍM NA MAXIMÁLNÍ TECHNICKO-PROVOZNÍ ZDOKONALENÍ VÝROBKU

Německá společnost Siemens Mobility

nabídla veřejnosti k nahlédnutí vůz řady Avenio M pro město Ulm. Jde o jednosměrný, 100% nízkopodlažní pětičlánkový vůz se třemi podvozky, které jsou uloženy pod prvním, třetím a pátým článkem. Poháněny jsou pouze krajní podvozky, a to pomocí čtyř podélně uložených asynchronních trakčních motorů, přičemž každý disponuje výkonem 120 kW a každý pohání dvě kola na své straně podvozku. Vůz je určen pro rozchod 1000 mm, jeho délka činí 31 470 mm, šířka pak 2400 mm. Hmotnost prázdného vozu je 38 000 kg. Konstruován je pro rychlost 70 km/h. Dle výrobce je vozidlo vybaveno systémem varování před kolizí, který pomáhá řidiči předcházet nehodám. Skříň vozu je zhotovena z tvářených hliníkových profilů.



MODEL 79-911 EM ZCELA NAPLŇUJE POŽADAVKY RUSKÝCH PROVOZOVATELŮ A NABÍZÍ NÍZKOPODLAŽNÍ VOZIDLO S PROVOZNÍMI PARAMETRY PŮVODNÍCH TRAMVAJÍ



Tuzemský výrobce Škoda Transportation

představil zbrusu nový tramvajový vůz Škoda 35 T - Tramcar ForCity Classic pro německý Chemnitz. Vozidlo je obousměrné, 100% nízkopodlažní pětičlánkové se třemi podvozky, které jsou uloženy pod prvním, třetím a pátým článkem. Podvozky spočívají na beznápravových dvojkolech a všechna kola jsou poháněna plně odpruženými trakčními motory bezpřevodkového typu o celkovém výkonu 560 kW. Vůz je určen pro rozchod 1435 mm, jeho délka činí 31 390 mm, šířka pak 2650 mm a výška 3710 mm od temene kolejnice. Konstruován je pro rychlost 60 km/h. K výrobě skříň vozidla je použito nerezové oceli.



VŮZ 35T V SOBĚ UKRÝVÁ MNOHO TECHNICKÝCH VYLEPŠENÍ DLE ZKUŠENOSTÍ Z PŘEDCHOZÍCH PROJEKTŮ. NAPŘÍKLAD SYSTÉM VYTÁPĚNÍ VOZU ČI POUŽITÍ NEREZOVÉ SKŘÍŇE VOZIDLA



STOPA ZABEZPEČOVACÍ, TEDY V BERLÍNĚ ZELENÁ

Text: Milan Pecka
Foto: Jiří Čejka a autor

NEJVĚTŠÍ SVĚTOVÝ VELETRH ZAMĚŘENÝ NA ŽELEZNICI SE KONÁ V BERLÍNĚ PRAVIDELNĚ KAŽDÉ DVA ROKY JIŽ OD ROKU 1996. A TRADIČNĚ NABÍZÍ 5 VELETRŽNÍCH SEKTORŮ – ŽELEZNIČNÍ TECHNOLOGIE, ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA, VYBAVENÍ INTERIÉRŮ VOZIDEL, TUNELOVÉ STROJE A TECHNOLOGIE A VEŘEJNÁ DOPRAVA. V NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDCÍCH SE VYPRAVME PO STOPÁCH PRVNÍ KATEGORIE, ŽELEZNIČNÍ TECHNOLOGIE, KONKRÉTNĚ ZABEZPEČOVAČKY V METRU.

Toto vše se odehrává na výstavním prostoru 200 000 m², v 41 velkých halách a také na venkovní ploše s 3,5 km kolejí, kde je možné vidět nejnovější soupravy pro železnici, metro, tramvaje i nejrůznější železniční stavební stroje. Pro předem přihlášené návštěvníky byla letos možnost svezení v tramvaji bez řidiče, kterou firma Siemens testuje v nedaleké Postupimi v provozu na běžné tramvajové trati. Přímo v areálu výstaviště bylo možné vyzkoušet tiché elektrobusesy.

Netřeba zdůrazňovat, že zde vystavovaly velké nadnárodní světové koncerny, jako Siemens, Thales, Bombardier, Stadler a další. Nechyběly ani firmy z Japonska, Koreje, Nového Zélandu, ale hlavně z Číny, např. největší světový výrobce železničních kolejových vozidel, společnost CRRC. A také české firmy – Škoda, CZ LOKO, AŽD Praha, Uni-Controls a další. A mezi těmi všemi výstavními stánky se prolétají tisíce a desetitisíce návštěvníků, odborníků v oblecích i v džínách hovořících všemožnými jazyky světa. Ano, tak nějak si lze představit Babylon. Je to jedním slovem neuvěřitelné.

Nelze si prohlédnout všechno, není možné se zastavit u každého stánku. Jsme zabezpečovací z metra, zaměřujeme se tedy v plánu na haly v zelené barvě – **železniční technologie**. Hledáme a nacházíme stánky, či spíše velké výstavní plochy nadnárodních koncernů, výrobců a dodavatelů železniční zabezpečovací techniky – Siemens, Alstom, Thales, Bombardier.

Zajímavé je, že tito velcí výrobci spíše, než by přivezli a vystavovali svoje jednotlivé konkrétní systémy, se více soustřeďují na video prezentace a vůbec na upoutání pozornosti návštěvníků veletrhu. Pravda, asi nikdo nepochybuje o tom, že Siemens dokáže vyrobit elektronické stavědlo a vlakový zabezpečovač CBTC a nemusí ho tedy vystavovat. Všude je připravena armáda pracovníků ve firemních dresech odpovědět na libovolný dotaz a přesvědčit návštěvníky, že právě a jenom jejich systémy jsou samozřejmě ty nejlepší.



Zjišťujeme, že kromě velkých nadnárodních výrobců vystavuje železniční zabezpečovací techniku celá řada dalších firem. Navštívíme stánek německé společnosti Schaltbau nebo firmy BBR Verkehrstechnik z Braunschweigu. Tyto firmy naopak svoje zabezpečovací systémy přivezly a vystavují je. Tedy elektronická stavědla, výměnové přestavníky, počítače náprav, přejezdová zabezpečovací zařízení.



LED NÁVĚSTIDLA RAKOUSKÉ FIRMY ZELISKO



SOUPRAVA METRA STADLER PRO ÚZKOROZCHODNÉ METRO GLASGOW



NÁSTUPIŠTNÍ DVEŘE (SCREEN DOORS) SPOLEČNOSTI FAIVELEY TRANSPORT

Pravda, ty přejezdové systémy bychom u nás v Praze na metru tolik nevyužili. Naopak, by bychom využili velmi dobře a co nás opravdu zajímá, jsou světelná návěstidla s LED diodami. Myslím, že se v Praze už také brzo světelného návěstidla s LED diodami dočkáme. Například rakouská firma s krásným českým jménem ZELISKO by jistě vhodné LED návěstidlo pro pražské metro měla.

Překvapilo nás také, že zabezpečovací techniku vyrábějí a v Berlíně vystavují kromě známých velkých firem i společnosti ze země, kde bychom to třeba úplně neočekávali. Je libo si prohlédnout a možná třeba i zakoupit elektronické stavědlo společnosti ALTPRO z Chorvatska? A proč vlastně ne?

Ještě jedna věc nás, zabezpečovačky z metra, v Berlíně hodně zajímá. Připravujeme v Praze novou trasu D, která bude bezobslužná, tedy budeme jezdit v automatickém režimu bez strojvedoucího. Bezobslužný provoz je dnes ve světě pro novou trasu metra naprostý standard. Jako nejlepší ochrana proti pádu cestujících do kolejí metra slouží takzvané nástupištní dveře – screendoors. Hledáme nástupištní dveře a – nacházíme. Jedná se o bezpečnostní nástupištní dveře francouzské společnosti Faiveley Transport. Takové či obdobné bezpečnostní nástupištní dveře by měly být zanedlouho instalovány v pražském metru ve stanici Zličín. Tedy uvidíme a těšme se.

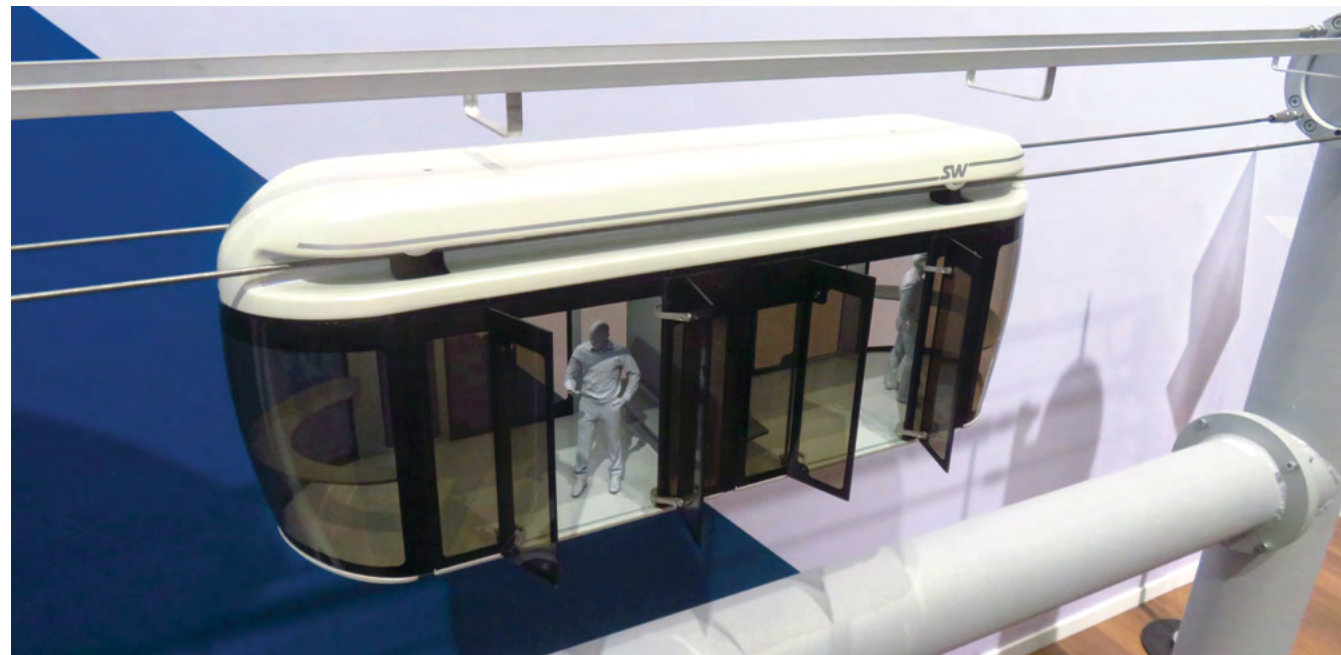


LED NÁVĚSTIDLO NĚMECKÉ SPOLEČNOSTI BBR

Na letošním Innotransu byla k vidění také jedna souprava metra. Jednalo se o úzkorozchodnou soupravu pro metro v Glasgow s výrazně menším průřezem, než na jaký jsme zvyklí z Prahy či jiných metropolit.

Po mnoha hodinách v lidském i technickém babylonu berlínského Innotransu jsme už unaveni a jde nám už ze vši té moderní techniky a shonu hlava kolem. Opouštíme areál výstaviště a nastupujeme do S-Bahnu, který nás odveze zpět do centra Berlína. Po futuristických řešeních vlaků, které jsme zhlédli na výstavišti, hledíme na příjízdnou soupravu, která byla vyrobena před desítkami let. Vnímáme, že je vlastně krásná. Odjíždíme a cítíme se bezpečně, protože německé vlakové zabezpečovače patří mezi ty nejlepší.

VELETRH INNOTRANS 2018 A POHLED DO LET PŘÍŠTÍCH MOŽNÝCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ. V BERLÍNĚ ZANECHALY STOPY DVA TAKOVÉ PROJEKTY, OVŠEM ZCELA ODLIŠNĚ NEJEN POJETÍM, ALE PROVEDITELNOSTÍ. PŘIPOJUJI K NIM SVŮJ POHLED.



ZMĚNŠENÝ MODEL „MĚSTSKÉ“ DRÁHY SKYWAY PREZENTOVANÝ POUZE NA PŘÍMÉ TRATI

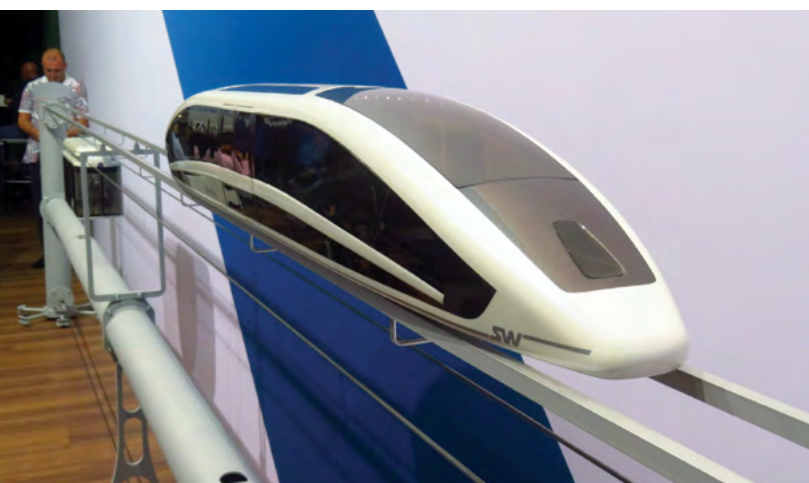
Nadzemní dráha SkyWay

V oblasti vývoje drážních dopravních prostředků se na Innotransu těšila nebyvalému zájmu nekonvenční dráha SkyWay, prezentovaná na výstavě běloruskou firmou SkyWay Technologies Co. SkyWay přináší vizi nadzemní dráhy zcela odlišné od dosavadních systémů nadzemních či lanových drah. Dopravní cestu má tvořit konstrukce, jejímž základem jsou napnutá ocelová lana, podle čehož se systém také nazývá strunovou dráhou. Tato lana mají být zabetonována ve speciálně navržených ocelových proflech, na kterých má být zavěšena kabina schopná jízdy rychlostí až 500 km/h.

Pro městskou dopravu, která nás zajímá nejvíce, byl představen jednodušší systém s většími kabinami zavěšenými přímo na ocelových lanách, který má dosahovat rychlosti „pouze“ do 150 km/h ve zcela autonomním provozu. Autoři předpokládají, že náklady na vývoj a následné prvotní instalace budou kompenzovány extrémně nízkými provozními náklady a vysokou spolehlivostí. Duchovním otcem projektu je běloruský inženýr Anatolij Junickij.

Odvračenou stranou projektu SkyWay je fakt, že jeho plány i patentované technologie jsou sice známé již několik desítek let, jediné dokončené zkušební dráhy v Rusku byly však vyhodnoceny jako nefunkční. V komerčním provozu systém SkyWay ani po mnoha letech vývoje nikde nebyl zprovozněn. Od roku 2015 probíhá v Bělorusku dlouho očekávaná výstavba zkušební dráhy pro několik aktuálně plánovaných systémů, dokončena je však pouze část dráhy a mnoho důležitých technických aspektů je dosud prezentováno pouze na počítačových vizualizacích.

Z hlediska případného použití v oboru MHD jsou velkou neznámou zejména technická řešení stanic, směrových oblouků a výhybek, která nebyla na veletrhu ani v dosud prezentovaných dokumentech řešena. Prezentována byla staticky vozidla pro dálkovou dopravu a na modelu pohyb vozidla Unibus pro MHD, a to jen na přímém úseku dráhy. Vystavovatel distribuoval dokumenty porovnávací provoz dráhy s modelem Unibus s tramvajovou dopravou, udávající zcela nereálné hodnoty, např. v porovnání přepravní kapacity uvažován interval tramvaje 6 – 20 minut (záměrně příliš dlouhý) a interval SkyWay 20 – 25 sekund (neodpovídá ani případně výměně cestujících).



ZMĚNŠENÝ MODEL DÁLKOVÉHO PŘÍMÉHO PŘÍMÉ DRÁHY SKYWAY

Zcela mimo technické otázky je dále prozatím nejasné financování případných pilotních projektů. Potenciální investory, očekávající velké zhodnocení vložených prostředků, odrazují varování analytiků publikovaná nezávisle v několika zemích, která upozorňují na neakceptovatelně velká rizika spojená s investicí do SkyWay. V současné době přes popularitu prezentací SkyWay není vůbec jasné, zda se vůbec někdy dočkáme pilotní instalace této technologie v městském provozu.



MAKETA VOZIDLA SKYWAY UNICAR, URČENÉHO PRO OSOBNÍ DOPRAVU, NIKOLI VŠAK PRO MHD

Alstom Aptis – evoleuce elektrobuse

Francouzský Alstom se díky renesanci tramvajové dopravy vypracoval mezi hlavní hráče na trhu městské hromadné dopravy. Již v roce 2003 uvedl do komerčního provozu systém APS se spodním příívodem proudu pro tramvaje, od roku 2013 tramvaje využívající částečně bateriový pohon a v letošním roce v běžném provozu začaly jezdit tramvaje na baterie využívající automatické nabíjení pomocí konektorů umístěných v zastávce pod vozem (systém SRS).

Tyto úspěchy v otázkách bateriových pohonů společně s poučením z úskalí vývoje tramvají na pneumatikách (systém Translohr) vedly k návrhu elektrobuse Aptis, který se zrodil spoluprací Alstomu a společnosti NTL. Základním námětem je odklon od obvyklé koncepce dosazení elektrického pohonu a systému nabíjení do vozidla navrženého originálně jako autobus. Aptis je navržen obdobně jako moduly nízkopodlažních tramvají – elektrická výzbroj a baterie jsou umístěny na střeše vozu, prostorný nízkopodlažní článek je pak usazen na nápravách umístěných na koncích vozidla.



ELEKTROBUS APDIS – VE VYBUDOVANÉ PREZENTAČNÍ ZASTÁVCE

Při délce vozu 12 metrů je rozvor celých 10,4 metru, tato koncepce u silničního vozidla vyžaduje natáčení všech kol vozidla i odlišnou techniku průjezdu v obloucích. Výrobce nicméně dokladuje, že vůz má stejné průjezdové možnosti, jako klasický standardní autobus. Reálné zkušební jízdy na Innotransu manévrovatelnost sice prokázaly, avšak při velmi nízkých rychlostech. V komerční praxi se předpokládá využití aktivního parkovacího asistenta ke stabilizaci polohy ve vzdálenosti max. 40 mm od nástupní hrany. Benefitem atypického řešení je získání modulu o ploše 20 m², ve kterém je 100 % nízké podlahy a lze v něm zcela libovolně řešit interiér i umístění dveří.

Zcela samostatnou kapitolou u návrhu Aptisu je jeho nabíjení – konkrétně doplňkové v terénu, základem je samozřejmě nabíjení kabelem v garáži. V ulicích se nepředpokládá zřizování nadzemního nabíjení pomocí pantografů či jim podobných zařízení, jako u mnoha jiných elektrobusů, ale krátká nabíjení z konektorů umístěných v zemi, která vycházejí technicky ze systému nabíjení pro tramvaje SRS, ověřeného již v běžném komerčním provozu v Nice. Pro elektrobuse byl vyvinut systém nabíjecích stanic, ke kterým se vůz má automaticky připojit v zastávce obdobně, jako je tomu u tramvají. Silniční doprava však vyžaduje komplikovanější řešení v přesnosti zastavení vozu i v počtu konektorů, které jsou z důvodu nutnosti uzemnění systému navrženy dokonce tři.

Zde se nabízí otázka, proč se konstruktéři nabíjení pro elektrobuse neubírali podobnou cestou, jaká se testuje v ČR – tedy statickým nebo dokonce dynamickým nabíjením z trolejového vedení. Odpověď je prostá – ve Francii není v současné době rozšířena trolejbusová doprava a navržený systém tak za cenu větší náročnosti využívá prvků vyzkoušených ze spodního příívodu proudu resp. spodního napájení pro tramvaje.

Designová čistota beztrolejového nabíjení v zastávce i prostorného vozidla atypické konstrukce přinesla nevídané osvěžení mezi obvyklé koncepce elektrobuse. Výrobce navíc slibuje nízké náklady na toto vozidlo v přepočtu na jeho životní cyklus díky plánované dvacetileté životnosti. Pouze čas a budoucí aplikace v praxi však může ukázat, zda je Aptis revoluční myšlenkou nebo naopak slepou uličku vývoje.

V současné době jsou vyrobeny teprve dva prototypy, nabíjení ze země se testuje v počtu jednoho kusu na zkušební dráze výrobce a případný jistě potřebný člankový vůz dosud nebyl prezentován. V podmínkách České republiky, kde má tradici výroba i provoz trolejbusů, se jeví nadále jako nejnvhodnější směr vývoje silniční elektromobility v MHD využití kompatibility s infrastrukturou trolejbusů.



ELEKTROBUS APDIS – POHLED Z BOKU BEZ DVEŘÍ

SVĚTEM HÝBOU INFORMACE A NA NICH STOJÍ VEŠKERÉ NAŠE KONÁNÍ. NENÍ DIVU, ŽE SE HLEDÁJÍ STÁLE KVALITNĚJŠÍ ZPŮSOBY JEJICH PŘENOSU. V DOPRAVNÍM INFORMAČNÍM OKÉNKU ZAČNEME NEJPRVE ZDÁNĹIVĚ PROSTÝM INKOUSTEM A SKONČÍME U PULTU BERLÍNSKÉHO INFOCENTRA.

Chytré zastávky s elektronickým inkoustem

Technologie elektronického inkoustu (tzv. e-inku), kterou znají zejména náruživí čtenáři literatury, pochází již z poloviny 90. let minulého století. Na náš trh se podívala s první čtečkou elektronických knih zhruba před deseti lety a dnes je naprosto běžnou součástí nabídky našich knižních domů a prodejců elektroniky.

K výhodám tohoto způsobu zobrazování patří především menší zátěž pro konzumentovy oči, vjem podobný tištěnému papíru, výborná čitelnost na slunci a v neposlední řadě nízká energetická náročnost. Respektive relativně nízká. Displej s takzvaným elektronickým inkoustem totiž spotřebovává energii jen při překreslení obrazu. Pro delší texty výborná věc, pro rychle se měnící sekvence či videa již méně. Nevýhodou může být také většinou pouze černobílá podání nebo nutnost podsvícení. I tady je podobnost s papírem zřejmá, na ten si také musíme posvítit či zajistit jeho externí osvětlení.

Dost už o přednostech a handicapech technologie. Již několik let jsou znatelné snahy využít **e-inkové displeje** i mimo svět virtuálních knih a dokumentů. V oblasti městské hromadné dopravy se přímo nabízí aplikovat tuto metodu zobrazování pro informování cestujících. Vhodnou aplikací jsou aktuální odjezdy a zastávkové jízdní řády umístěné přímo na označnicích městské hromadné dopravy. Vždyť jen na území našeho hlavního města je více než 3000 zastávkových sloupků s vyvěšenými papírovými jízdními řády. Ty je nutné udržovat stále aktuální, což při četnosti změn v Pražské integrované dopravě je takřka

nadlidský úkol. Byť se ho kolegové z oddělení Provozní zabezpečení zastávek zhostili se ctí, je nutné vzít v potaz i mimořádné události v dopravě a aktuální téma informování o současném stavu dopravy právě s ohledem na tyto nepředvídatelné případy – a zde se nutně musí projevit limity současné manuální obsluhy zastávek.

Výhody elektronického zobrazování informací jsou nasnadě: možnost bezodkladné reakce na události, okamžité výměny jízdních řádů v celých oblastech a v neposlední řadě sledování reálných odjezdů spojů MHD. Přesto je v České republice využití e-inku v dopravě v plenkách. Jasnou majoritu drží klasické LED a LCD displeje a samozřejmě papír.

Mediálně byl první vlaštkou testovací označnick brněnského dopravního podniku instalovaný na zastávku Mozolky letos v červnu. To už ale několik měsíců běžel větší projekt chytrých zastávek, kupodivu bez většího zájmu médií – 19 zastávek vybavených displeji s elektronickým inkoustem v MHD v jihočeském Písku. **Zastávkové e-inkové displeje, které zvládnou zobrazit jízdní řád, mapu sítě linek či nejbližší odjezdy**, dodala v rámci projektu Smart City italská společnost GDS.

GDS byla vedle dalších vystavovatelů Innotransu, jako Papercast nebo Dresden Elektronik, jednou z firem, které nabízejí řešení nejen pro správu chytrých zastávek na softwarové úrovni, ale také finální výrobek (sloupek s displejem), který je možné rovnou instalovat na ulici do provozu. A je to možné poměrně jednoduše, jelikož není vyžadován přívod energie ani datové sítě, ve všem je produkt samostatný.

Displej v robustní antivandal úpravě je poháněn vestavěnou baterií, která získává energii ze slunce, nepostradatelné internetové připojení zase zajišťuje datová SIM karta. Úroveň nabití baterie a její cykly, kvalita síťového připojení, poloha zastávky, zrcadlený obraz displeje – veškerou diagnostiku centralizuje software v cloudovém systému, je tak možné neprodleně reagovat na případné potíže.

Čitelnost displeje je výborná – jako je tomu u papíru, pro noční provoz může být v závislosti na celkovém osvětlení zastávky vhodné instalovat poplaskové podsvícení.

E-inkový displej či matice displejů je vhodným komplexním řešením pro zobrazení jízdních řádů, nejbližších spojů a dalších nutných informací pro méně a středně využitě zastávky, v uzlových stanicích je tato technologie příhodná zejména pro statictější zobrazení jízdních řádů.

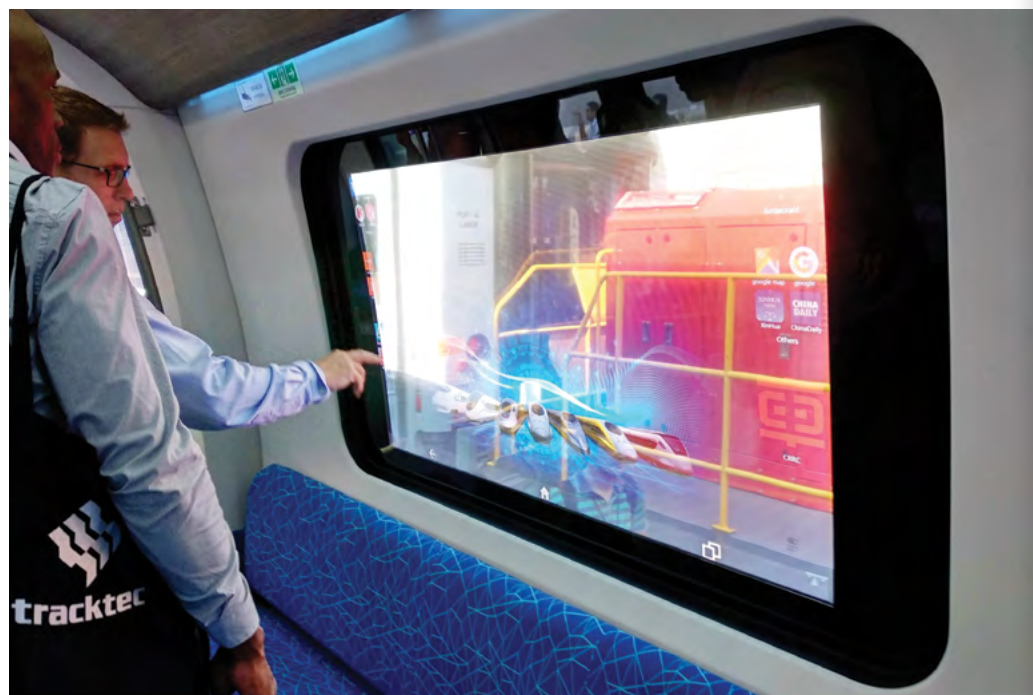
Využití si lze snadno představit. Nejen pro informování cestujících, ale také pro reklamní a marketingové účely. Jak známo, účinnost standardních reklamních ploch a forem klesá, nastupuje ignorace těchto nosičů a hledání podob nových. Tento vývoj v malém vidíme i dnes v pražském metru – povšimněte si stále častějšího využívání skleněných předělů pro předání reklamního sdělení a klesajícího obsazení standardních a pro inzertní účely určených rámečků.

Nová marketingově využitelná plocha v podobě celého okna soupravy by tak měla potenciál stát se vskutku unikátní a pozornost přitahující reklamní a informační plochou.

Postřehy ze zákaznických center BVG

Na rozdíl od Dopravního podniku hlavního města Prahy nejsou Berlínské dopravní podniky (BVG) tak výrazně majoritním dopravcem ve městě. Ačkoli jsou provozovatelem linek metra (U-Bahn), tramvají a autobusů, celá síť městského S-Bahnu je v gesci železničního dopravce Deutsche Bahn. S-Bahn přitom v Berlíně hraje roli naprosto srovnatelnou s metrem.

BVG provozují 8 zákaznických center a 3 servisní centra s užitím nabídkou. Základní portfolio služeb je pak dostupné u smluvních prodejců ve stanicích U-Bahnu. Koncept zákaznických center není příliš vzdálený od Infocenter naší společnosti: dlouhá provozní doba, podrobné dopravní informace v ústní i tištěné podobě, jazykově vybavený personál, široká nabídka jízdného a možnost zakoupení suvenýrů s tematikou městské hromadné dopravy. Ve své nové kolekci, která zahrnuje mimo jiné žabky, hrnek, šátek či kravatu, používají BVG jako jednotící prvek motiv typického potahu používaného ve vozech MHD – zde je více než jasná inspirace londýnským dopravním muzeem.



Inteligentní okno

Čínským státem vlastněná China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) je aktuálně největším výrobcem drážních vozidel na světě. Tomu odpovídalo i zastoupení na veletrhu Innotrans, kde společnost představila mimo jiné ucelenou příměstskou jednotku CETROVO vyrobenou s použitím uhlíkových vláken. Železniční jednotka však v praxi ukázala jednu novinku ze světa marketingu, která oslovila mnoho návštěvníků expozice – tzv. inteligentní okno. **Jedná se o dotykový displej, který je součástí okna vozové jednotky.** Lépe řečeno, displej využívá celou okenní plochu a provozovateli soupravy pak dává takřka neomezené možnosti jeho využití.

Nabízí se promítání interaktivních reklamních sdělení cestujícím, označování pamětihodností v závislosti na poloze vlaku nebo umožnění přístupu na internet či do zábavního systému pro cestující (pozn. autora: v operačním systému bylo možné rozpoznat upravený Android). Pro dlouhé tunelové úseky lze uvažovat dokonce o promítání „náhradní“ krajiny.

Převedeme-li si novinku do reality pražského metra, jehož mezistaniční úseky jsou takřka výhradně umístěny v tunelech, výše zmíněné

Odlíšně jsou řešeny pobočky po stavební stránce; berlínský dopravce dává přednost plně otevřenému prostoru bez oddělení přepážkami se všemi z toho vyplývajícími výhodami a nevýhodami. Věcí, která je dobrým příkladem i pro naši společnost, je způsob distribuce jízdních dokladů – tisk jízdenek přímo na místě při prodeji skýtá takřka neomezené možnosti v úpravách nabídky a její pružnosti.



ČESKÁ STOPA VYSTAVOVATELSKÁ

Text a foto: Jan Šurovský

NA VELETRHU INNOTRANS BYLA ČESKÁ STOPA VÍCE NEŽ ZŘETELNÁ. PODLE STATISTIK BYLO NA VÝSTAVIŠTI PŘÍTOMNO PŘES 80 ČESKÝCH SPOLEČNOSTÍ. POKUSILI JSME SE VĚTŠINU Z NICH OBJEVIT A JEJICH STÁNEK VYFOTOGRAFOVAT. NEJPRVE SNAD NĚKOLIK STRUČNÝCH POSTŘEHŮ Z BERLÍNSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY.



Do Berlína za posledních 10 let přijíždíme už po šesté a dojmy jsou stále rozpačtější. V roce 2008 jsme zde čerpali mnoho podnětů pro zveleboní pražské dopravy, dnes se inspirace hledá hůř a hůř.

Za těch 10 let zde byly postaveny dvě tramvajové tratě – krátká na jihovýchodě a o něco delší, ale stále krátká a mnoho let stavěná, k Hlavnímu nádraží. Metro nebylo rozšířeno vůbec. Stavba U5, jmenovitě propojení U5 a U55, v zásadě pod ulicí Karla Liebknechta a Pod Lipami, je stále ve fázi hrubé stavby a s tradičním avizem – hotovo bude za 2–3 roky. Aktuálně ovšem nejedí ani U55, je tam půlroční výluka.

Nové letiště stále není otevřeno, ale to staré Tempelhof je uzavřeno a velmi připomíná – protože jsem ho viděl z S-Bahnu – Strahovský stadion, čili opuštěné a sem tam stojí na ploše nějaká dočasná stavba. Na letiště se jezdí kloubovým autobusem a-TXL...

Nezaznamenal jsem ani rozšíření S-Bahnu v Berlíně. Výrazný pokrok není ani na železniční infrastruktuře mezi Berlínem a Drážďany, zejména pak stále v Berlíně není k dispozici přímý železniční vjezd od Drážďan. Rychlost na této železniční spojnici je obvykle jen do 120 km a vlak byl velmi plný, vč. stojících. Ale pojďme již do veletržního areálu.

Začali jsme v hale číslo 9, kde sídlila česká národní expozice v čele s ACRI (Asociace českého železničního průzkumu) a třeba s VÚKV, SKD, Czechinvestem a dalšími cca 10 společnostmi. Hned vedle sídlila



společnost Strojírny Oslavany, která je známá mimo jiné zážitkovým areálem Permonium. Ve stejné hale byla i společnost Alfa Union, dodavatel mnoha dílů pro tramvajové vozy.

K vidění byla MSV metal Studénka, tradiční ŽDAS, pražský PRAKAB, dodavatel např. mazání okolůk na vozích 15T Tribotec, ZKL group (Závody kuličkových ložisek), KŽV Praha, který vystavoval diagnostická zařízení traťového hospodářství, třinecké železářny Moravia Steel, dodavatel brzd DAKO, společnost Herman elektronika, Uni-controls, Amit Transportation, VUZ (Výzkumný ústav železniční) měl expozici společně s AŽD, dále zaznamenaný stánek Oltis group, Bustec, VKV Praha a Vagonka interiors, dodavatel dveří 15T Elmesy, dodavatel dveří autobusů SOR Pars komponenty nebo třeba dodavatel sedadel Borcad.

Z firem věnujících se infrastruktuře nechyběl Elektroline ani EŽ (Elektrizace železnic), vlastní stánek měla i naše dceřiná společnost Pražská strojírna.



Venkovní plocha českou stopu také zaznamenala. Společnost LEGIOS vystavila cisternu a vagon pro přepravu kontejnerů. Kiosek a expozice ukázala i SaZ, tedy dodavatel dvoucestných vozidel. Plzeňská Škodovka letos odprezentovala tramvaj pro Chemnitz a zejména tzv. NIM Express, tedy soupravu patrových vozů s řídicím vozem a lokomotivu pro expresy Mnichov – Norimberk.

Neviděli jsme naopak národního dopravce České dráhy, ačkoliv jiní (nejen) národní dopravci měli leckdy i velké expozice. V okolí výstaviště jsme však zachytili dva různé autobusy Regiojetu.

Nejen česká stopa byla zajímavá. Letos poprvé (minule nám to nepozorností uniklo) jsme pečlivě prostudovali nabídku elektrobusů. Zde česká stopa k vidění nebyla, relativně nejbližší k ní měl bateriový trolejbus Solaris. Prezentovány byly i dva kloubové elektrobusy (jeden z nich VDL Citea, druhý Sileo), pětipólové dobíjení, OppCharge dobíjení (oboje ale ne v praxi), jeden vodíkový třinápravový autobus s holandskou SPZ a rezavými nápravami ZF, a zejména velmi inovativní elektrobus Alstom APTIS.

Ten se vyznačuje tím, že má otočné nápravy na úplných koncích 12metrového vozidla. Reklamní poutač říká, že se vejde tam, kam se obvykle vejde běžný devítimetrový autobus. Poněkud zřetelnou daní za toto inovativní řešení je fakt, že do zastávky vůz doslova „zaplouvá“ kolem 55 vteřin a „odrážel“ 40 vteřin. Tedy tolik, kolik běžně je jízdní doba do další zastávky.



Další zvlášť nevidaný inovativní prvek je strunová dráha z Běloruska zvaná SkyWay, která již byla aktivně nabízena pražským politikům. Inovativní koncepce opravdu zaujala davy návštěvníků, byla na dvou místech, jednak v hale a jednak na venkovní ploše. Marketing byl dokonalý – modely v pohybu, sličné dívky, vizitky, prospekty, veselí... Ovšem jak lze jezdit po struně vysokými rychlostmi, jak lze ze struny vytvořit plynulý oblouk o jakémkoliv poloměru, jak lze do vozu přivést trakční energii, co se stane s roztažností struny při značné změně teploty, tak tyto otázky se v Berlíně neřešily. Ostatně kolega systém popisuje na jiném místě.

Innotrans 2018 je mrtev, ať žije Innotrans 2020.

INNOTRANS 2018 V ČÍSLECH:
3 062 VYSTAVOVATELŮ,
160 000 NÁVŠTĚVNÍKŮ ZE 110 ZEMÍ,
400 INOVACÍ, 155 SVĚTOVÝCH
PREMIÉR A 155 VOZIDEL
NA VENKOVNÍ VÝSTAVNÍ PLOŠE.

STOPA ŠESTÁ, BONUSOVÁ: ČEŠI ZA SOUTĚŽNÍM VOLANTEM

Text: Martin Beneš
Foto: Martina Vrzalová a autor

JAKO DOPROVODNÝ PROGRAM VELETRHU INNOTRANS A DNE OTEVŘENÝCH DVEŘÍ BVG SE V BERLÍNĚ KONAL 1. ROČNÍK EVROPSKÉ JÍZDY ZRUČNOSTI ŘIDIČŮ A ŘIDIČEK AUTOBUSŮ Z EVROPSKÝCH MĚSTSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ. KŘEST OHNĚM SI ODBYLA I PRAŽSKÁ DVOJICE.



Jednodenní soutěže se zúčastnilo celkem 21 týmů z patnácti zemí Evropy, které vyslaly do německé metropole tříčlenný tým, složený s řidičkou, řidiče a kapitána. DPP do této nově vzniklé atraktivní soutěže, ze které po absolvování osmi překážek vzešli vítězové titulů „Nejlepší evropský řidič autobusu“ a „Nejlepší evropský tým řidičů autobusu“, nominoval **řidičku Martinu Vrzalovou a řidiče Josefa Šefrhansa, kteří jezdí na garáži Hostivař.** Oba doprovodil kapitán týmu.

Akce byla spojena se dnem otevřených dveří autobusové garáže berlínského dopravního podniku (BVG) na Indira-Gandhi StraÙe. Návštěvníci, kteří mohli fandit ze dvou instalovaných tribun, vytvořili po dobu soutěžních jízd příjemnou atmosféru. Pojďme si přiblížit, jak tento závod v areálu jedné ze šesti berlínských autobusových garáží, jehož průběh byl natáčen 18 kamerami a on-line přenášen na sociální síť, probíhal.

Organizátoři akce připravili pro soutěžící na venkovní odstavné ploše pro autobusy celkem 8 překážek, které museli řidiči postupně zdat. Aby byl závod atraktivnější, byly postaveny vedle sebe dvě shodné paralelní dráhy, ze kterých odstartovala dvojice protivníků vždy současně. Atraktivitu soutěže zcela jistě umocnilo také to, že osm překážek absolvovali řidiči nikoli s jedním typem autobusu, ale hned se třemi – **13,7 m patrovým třínápravovým autobusem MAN, 12 m elektrobusem SOLARIS a 12 m naftovým autobusem Mercedes-Benz.**

Pro účastníky této soutěže začaly přípravy na sobotní závod již den předem, kdy jednotlivá města představila v krátkém videu svůj provoz autobusů a oba své soutěžící. Organizátoři a rozhodčí pak popsali všech osm překážek a seznámili řidiče s konkrétním bodováním na závodní dráze. Po té měli řidiči možnost projet se a vyzkoušet jízdní vlastnosti všech třech typů autobusů, se kterými byl závod absolvován.

Kapitáni týmů mezitím určili, zda první jízdu za tým pojede řidič nebo řidička. Ve večerních hodinách byla první polovina jízd rozlosována do dvojic a bylo jasné, že tým DPP bude startovat v 12:00 v pravé dráze, utká se s týmem DP Hamburk a jako první bude závodit Josef Šefrhans. Druhá jízda podle průběžných výsledků vyšla přibližně na 15. hodinu, kdy Martina Vrzalová vyrazila z pravé dráhy současně s řidičkou DP Madrid.

Po stopách překážek

Pro 42 soutěžících bylo připraveno celkem 8 překážek. První tři byly určeny pro jízdu s „patrákem“, další čtyři překážky absolvovali závodníci s poslední novinkou vozového parku žlutých autobusů BVG – elektrobusem Solaris Urbino Electric 12 m, který využívá nabíjecí technologii přes indukční desku, umístěnou ve vozovce. Poslední překážku zdolávali řidiči se standardním dieselovým autobusem:

1. jízda vpřed mezi kužely po vyznačené dráze bez kontaktu s nimi;
2. jízda vpřed mezi dvěma barely bez kontaktu s nimi; rozstup barelů nastavili rozhodčí podle instrukcí řidiče;
3. otočení couváním ve vyznačeném čtverci;
4. slalom vpřed na dráze vyznačené kužely bez kontaktu s nimi;
5. průjezd vpřed mezi dvěma kužely a následné odbočení bez kontaktu s nimi;
6. zastavení v zastávce a otevření druhých dveří na přesném místě na nástupišti;
7. průjezd vpřed stanoveným bodem na dráze s rychlostí 15 km/h;
8. couvání mezi kužely bez kontaktu s nimi.



Řidička MARTINA VRZALOVÁ:

„Byla jsem hodně nervózní, ale nakonec jsem s umístěním spokojená. Byla to pro mě velká zkušenost.“

Řidič JOSEF ŠEFRHANS (na foto vlevo):

„Účast na těchto soutěžích je pro každého motivační. Jsem rád, že jsem mohl být při tom.“

Kapitán týmu MARTIN BENEŠ:

„Organizačně vše velmi pečlivě připraveno. Poděkování patří také zaměstnankyni BVG Heleně Schultze, která po dobu celé soutěže tlumočila potřebné informace týmům z Prahy a Brna.“

Ačkoli některé překážky působily při prezentaci soutěžní dráhy pro řidiče obtížně, již první dvojice řidičů dokázala, že dráhu lze projet s minimální chybovostí a ve velmi dobrém čase. Ze všech překážek mohli soutěžící získat maximální počet 500 bodů, který závisel mnohdy na přesnosti, odhadu, ale také rychlosti. Také čas byl jedním z bodovaných částí. V případě dojetí do cíle pod 4,5 minuty si soutěžící připsali plný počet 1500 bodů. Bonusové body za čas získávali řidiči do celkového času 8 minut (100 bodů). Penalizace přicházela například v případech kontaktu konstrukce autobusu s kuzelem (-50 bodů) nebo při přejetí vytyčené trasy pneumatikou (-10 bodů).

Po 17. hodině, kdy dojele poslední dvojice řidičů, byly známy finální výsledky prvního ročníku tohoto turnaje. **Na prvním místě se umístil tým dopravního podniku z města Stuttgart, druhé místo obsadili kolegové z Moskvy a třetí příčka patřila polským zástupcům z Lodže.** V jednotlivcích si ocenění odnesli řidiči dopravních podniků z Lodže, Stuttgartu a Budapešti.

Naši řidiči obsadili v týmech zasloužené 12. místo, v jednotlivcích skončila **Martina Vrzalová na 18. příčce a Josef Šefrhans na 32. místě.**

První ročník této atraktivní soutěže přinesl všem zúčastněným zcela jistě nezapomenutelný zážitek. Naším zaměstnancům gratulujeme za jejich umístění mezi velkou konkurencí. Napjatě budeme očekávat, v kterém městě se příští rok uskuteční ročník druhý. V Curychu, v Moskvě? Míst, kde tuto akci opět uspořádá je celá řada.



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



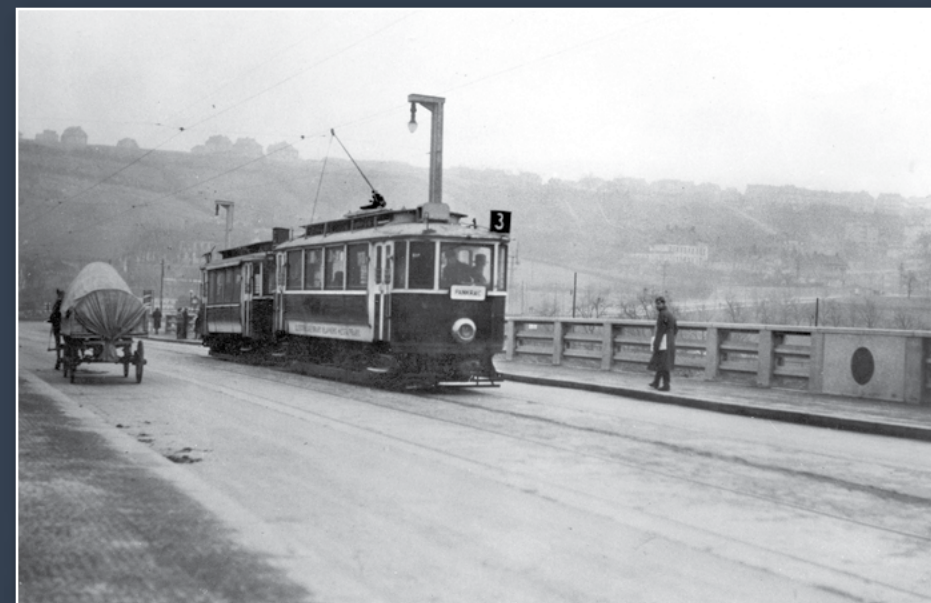
Tramvajová trať v Bubenské ulici, pomineme-li prostor před palácem Elektrických podniků (a později dlouhodobým sídlem Dopravního podniku), dlouho fotografy prakticky nezajímala. Teprve ve druhé polovině sedmdesátých let minulého století sem někteří z nich zavítali, aby zachytili tramvaje typu T1, které tudy jezdily. Mezi nimi byl i Ivo Mahel, který 29. dubna 1977 pořídil například tento snímek. Negativem je tzv. kinofilm, který byl mezi amatérskými fotografy nejrozšířenější.

Mezi nejnovější přírůstky fotografické sbírky archivu DPP patří i tato fotografie od neznámého dárce, na které s úsměvem pózuji průvodčí strašnické vozovny. Jejich jména neznáme, stejně tak ani příležitost, při které byl snímek pořízen. Na druhé straně fotografie je propisovačkou lehce napsáno jen „květen 1953“. Fotografie, včetně bílého rámečku, má rozměr 9 x 13,8 cm. Snímek si ještě jednou připomínáme 110. výročí vzniku vozovny Strašnice, které připadá na 8. října. Dárci velmi děkujeme.



Třicet let, po které je v provozu třetí provozní úsek tratě metra B (do provozu uveden 26. října 1988), se pochopitelně projevilo například na okolí stanice Nové Butovice. Pamatujete si ještě, že se necelé dva roky jmenovala Dukelská? V době zahájení provozu stála na okraji rozestavěného sídliště a její okolí bylo ještě spíš pusté bez dnešních vysokých kancelářských budov. Dominantou lokality tak bylo především zastřešení autobusové zastávky v Bucharově ulici. Snímek byl pořízen na velkoformátovém diapositivu 6 x 6 cm.

K 10. výročí republiky v roce 1928 dostala Praha dva zbrusu nové mosty. Jedním z nich je Libeňský (jmenoval se také Baxův a Stalingradský). Při slavnostním zahájení provozu na mostě a současně na nové tramvajové trati, která ale zatím končila stejně jako komunikace jen u Voctářovy ulice, byl použit také motorový vůz č. 180 (ten dobře známe ze snímku pořízeného v roce 1905 na Karlově mostě). Tato fotografie byla pořízena na skleněný negativ o rozměru 18 x 24 cm.



Druhý most uvedený do provozu před 90 lety už dnes neexistuje. Původně se jmenoval Trojský, ale známe ho především jako most Barikádníků. Ačkoliv byl most uveden do provozu, stejně jako Libeňský, 29. října 1928, a byly na něm položeny i tramvajové koleje, tato nedatovaná fotografie mohla být pořízena nejdříve v roce 1936. Teprve na počátku uvedeného roku byla totiž uvedena do provozu nová trať Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna. V době vzniku mostu ještě nebyl jasný definitivní směr nové tratě, jisté bylo jen její vedení přes most.

Text: Milan Slezák



100 LET REPUBLIKY NA VÍCE ZPŮSOBŮ

Letošní říjen je ve znamení oslav 100 let od vzniku samostatné Československé republiky. Toto významné výročí inspirovalo i mnohé pořadatele kulturních akcí, a tak se v programech objevují nejrůznější příležitostné výstavy i koncerty. V neděli 28. října si to své mohou najít hudební příznivci. Ti, kteří preferují spíše hudbu symfonickou, naleznou potěchu pro své bubinky ve Dvořákově síni Rudolfiny, a to na akci **SOČR národu: Koncert k výročí 100 let od vzniku Československé republiky**. Svě umění zde představí Symfonický orchestr Českého rozhlasu pod vedením jednoho z nejrespektovanějších českých hudebníků posledních desetiletí, hornisty a dirigenta Radka Baboráka. Rozhlasová symfonikové uvedou dobře známá díla českých klasiků, jakými jsou Janáčkova Sinfonietta a Dvořákova Novosvětská.



Pro rockově naladěné fanoušky bude připraven Velký sál Lucerny. Koncert **100 let Republiky** představí ty největší legendy českého bigbeatu. Na pódiu legendárního pražského koncertního sálu se objeví Michal Pavlíček a Monika Načeva, Vladimír Mišík & Etc..., Vltava, Ivan Hlas Trio, David Koller a Kollerband, Pražský výběr nebo Tony Ducháček & Garage.



V letošním roce slaví 20 let od založení akce věnované různým oblastem designu, **Designblok**. Ve dnech 25.–29. října budou k vidění práce jednotlivých tvůrců jak na holešovickém výstavišti, tak třeba i v prostorách Colloredo-Mansfeldského paláce. V rámci velké kurátorské výstavy představí průřez tvorby českých designérů nejen za posledních 20 let, ale i ve vztahu k tvorbě od počátku vzniku republiky. Představeny budou výsledky práce významných českých firem (např. Ton, Moser, Preciosa atd...) a zároveň dojde k seznámení návštěvníků s nejvýznamnějšími designéry novodobé české historie. A chybět nebude ani tramvaj T3 Coupé!

Až do konce roku je možné navštívit v prostoru pod bývalým Stalinovým pomníkem na Letné výstavu nazvanou **Paměť národa: Ano/Ne**. Putovní výstava umístěná na návěsu kamionu vypráví 12 příběhů pamětníků z 6 zemí Evropy. Originálním způsobem představuje lidi, kteří se stali konfidenty komunistické tajné police i příběhy těch, kteří totalitní moci vzdorovali. Výstava je unikátní nejen svým obsahem, ale i podobou, kterou tvoří železná konstrukce a dřevěné kulisy imitující pavlač vedoucí ke dvanácti bytům. Dveře mají domovní kukátka, jimiž návštěvník uvidí a uslyší jednotlivé příběhy.



Foto: Petr Hejna



PO JAKÉM MOSTĚ JEDE TRAMVAJ LINKY 16?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte knihu *Odposlechnuto v Praze* a dvě vstupenky do Centra současného umění DOX. Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 4. listopadu 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Po jaké ulici jede autobus náhradní dopravy?** z Fotohádky v DP kontaktu 9/2018 zněla: **Rohanské nábřeží**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Mazačka“ a reflexními páskami s logem DPP odměněn: **Jiří Šusta**.



FOTOHÁDANKA O CENY

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Primátorská tramvaj

V tajence najdete dokončení textu: Kola byla zhotovena z tvrdé litiny vyrobené podle Podvozky byly s karosérií spojeny čepy, kolem nichž se natáčely (starší typy čtyřosých vozů měly ještě skluznice s rolničkami a podvozky byly poutány ke karosérii řetězy).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 4. listopadu 2018** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: sluchátka Sony MDR-XB550AP a další dva knihu *Odposlechnuto v Praze* a reflexní pásky s logem DPP.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 9/2018 bylo dokončení textu: Třetí měnirna byla povrchová a nachází se v **Hornokrčské ulici**. Hlavní cenu – powerbanku Samsung EB-P3000C – získává **Veronika Pokorná**, sadu brožur o výročních provozovně DPP a reflexní přívěsky s logem DPP získávají **Ludmila Belčevová** a **Miroslav Rivola**.

Hlavní
cena:



Sluchátka Sony MDR-XB550AP

VŠEM MILOVNÍKŮM HUDBY ČI MLUVENÉHO SLOVA POSKYTNOU SLUCHÁTKA VYNIKAJÍCÍ PODMÍNKY PRO POSLECH A ZÁROVEŇ NABÍDNOU JEDNODUCHÝ DESIGN. MĚKCE POLSTROVANÉ NÁUŠNÍKY A NASTAVITELNÝ KOVOVÝ MOST ZARUČÍ VŠEM POSLUCHAČŮM DLOUHOTRAVJÍCÍ POHODLNÝ POSLECH OBLÍBENÝCH NAHRÁVEK.

	ZHO- VENA TKANIN	SOUPĚŘ	DOMÁCKY OLGA	HALOGEN	HUDEBNÍ STYL 40. LET	VOLÁN	OTEC (KNIŽNĚ)	POPULÁRNÍ TRAMPŠKA KAPELA 70. LET		ALKALOID OBSAŽENÝ V HLA- VĚNCE	MATEMA- TICKÁ ZKRATKA	ZN ELEK- TROP- TŘEBIČU	NÁDOBA NA ZALEVÁNÍ	NEMOHO	ZN RUBIDIA	ELEK- TRICKY NABÍTE ČÁSTICE	PRAŽSKÝ HEREC (OLDŘICH)	BORCI	
LEHKOAT- LETICKÁ DISCIPLÍNA									TRAMVAJ (LID)										
JEDNOTKA VÝKONU									ANGL. MOTOROVÝ ČLUN KRALOVSKÉ LETECTVÍ										
BLIKOVINA VE VAJEČNÉM BILKU								AROMA- TICKÉ KŮŽNÍ STAVY BEZ HLUKU									AFRICKÝ VELETOK		
THAJSKÁ REKA									ZN. ASTATU SIRNÍK ŽELEZNATÝ		ABNERLIV OTEC	POVZDECH AZÁLKA (Z RUŠTINY)					INICIÁLY ELLIOTA		
DOMÁCKY ALENA					1. díl tajenky												ANGL. JIŽ		
	NEKLID	HRA SE ZPĚVY	KANYREK	NĚM. AUTOMO- BILKA	ČESKÝ HEREC	PŘEZDÍMKA REVOLUČ- ONÁŘE GUEVARY POPEVEK				CIZÍ MLŽSKÉ JMÉNO POTRESTAT				PÁDOVÁ OTÁZKA 3. PÁDU	NYMFA	MĚSTO ZIMNÍCH OHŮ VE FINSKU	SPZ RIETI (ITALIE)		
TERMO- PLAST											GARANTO- VAT MATURITA						ZOBAT	CUPI TATI	ŠARM
EPOPEJ (ZAST.)								ČESKÝ CHOREO- GRAF		MPZ MALGAŠKÉ REP. ZKR. SOUHĚZDÍ RYS				KOLEKTIV AUTORŮ OČKOVACÍ LÁTKA					
BRLOH								PODNIK V HAVLÍČ- KOVĚ BRODĚ						TROUBA SVALOVINA ZVÍRAT					
ÚSTNÍ SAMCHLÁSK A								2. díl tajenky MODELÁŘ- SKÁ HMOTA									NÁŠ SOCHAŘ NÁŠ HISTORIK		
CIZÍ MLŽSKÉ JMÉNO							DĚTSKÝ POZDRAV	OBRYSOVÁ ČARA CHEM. ZN. LAWRENCIA							ROD BAHEŇNÍCH BYLIN				
OHŘÁT																	MONGOL- ŠTÍ PASTEVCÍ		
MĚSTO NA OSTROVĚ JAVA																	FR. TANEČNÍK (ROLAND)		

VELKÁ ŘÍJNOVÁ PROSECKÁ REVOLUCE



Ani letošní říjen nemohl Dopravní podnik ponechat vzpomínku na opětovné zahájení provozu trolejbusové dopravy v Praze bez reakce. V minulém roce se příznivci těchto strojů po 45 letech dočkali satisfakce v podobě elektrifikované Prosecké ulice, po které zájemce vozila historická Tatra T400 (ev. č. 431) z roku 1953 ze střešovického muzea. V letošním roce, konkrétně v neděli 14. října 2018, dostala příležitost její muzejní „sestra“, Škoda 8Tr (ev. č. 494) z roku 1959, a i ta svou roli splnila na jedničce. Historická vozidla v ulicích vždy přitahují pozornost a ani letošní jízdy nebyly výjimkou. Desítky příznivců jak v táhlém proseckém kopci, tak přímo ve vozidle, vzpomínaly na časy, kdy byl tento druh cestování naprosto běžný.

Text a foto: Zdeněk Bek

