



POD ROUŠKOU NÁHRADNÍ DOPRAVY
AUTOBUSY DPP NA PRAHU NOVÉ ÉRY?
STŘÍPKY Z HISTORIE T2

Díky vám všem!



...jedeme dál



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

PÉČE O SEBE A RODINU !

Chraňte sebe a své nejdražší

BANZ Carewear for kids



UV oblečení Sluneční brýle Ochrana sluchu

- Sleva 35 %
- Kvalitní dětské polarizační brýle
- UV designové oblečení z rychleschnoucího materiálu s UPF 50+
- Objednávejte na www.babybanz.cz

Motocyklová
airbagová vesta

- Sleva 15 % na nákup motocyklové vesty a příslušenství
- Ideální pro všechny motorkáře, ať už na okruh či běžný provoz
- Více informací na www.racevest.cz



Jarní tvoření

- Kreativní sady Elfmarket s 50% slevou
- Rozvíjejte fantazii sobě nebo svým dětem
- Objednávejte na www.nextik.cz



Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.



Hračky
dětem

- Sleva 10 % na celou objednávku
- Široký výběr hraček i s dopravní tematikou
- Objednávejte na www.rappa.cz



Pro váš zrak

- Jarní lavina slev na brýlové obrysy až 70 %! Akce platí pouze do 30. 6. 2020
- Široký výběr brýlí a kontaktních čoček
- Více informací na www.prvnioptika.cz

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

OBSAH 5 / 2020



AKTUÁLNĚ

- 4 – 7
- 9 VÍTEJTE V ONLINE NÁBORU
POD ROUŠKOU NÁHRADNÍ DOPRAVY
- 10 – 11

- 8 LISTÁRNA

OBORY PŘED TABULÍ

- 12 AUTOLAKÝRNÍK

PO STOPÁCH

- 13 – 17 STŘÍPKY Z PRAŽSKÉ HISTORIE TRAMVAJÍ T2

TECHNIKA

- 18 – 19 PRASÁTKO NEJEN PRO PAMĚTNÍKY
HOSTIVAŘSKÁ SCANIA V NOVÉM KABÁTĚ
- 26 – 27

ALTERNATIVNÍ POHONY

- 20 – 25 AUTOBUSY DPP NA PRAHU NOVÉ ÉRY?

KALEIDOSKOP

- 28 – 29 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII
A DOKUMENTECH

VÝLETY Z KARANTÉNY

- 30 – 31 ZA DOPRAVNÍM JIHEM ITÁLIE PODRUHÉ

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 32 – 33 CESTOVÁNÍ PO GRUZII

- 34 KŘÍŽOVKA O CENY

- 35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna; koláž Báze3

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 25. ročník

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

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

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

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 24. dubna 2020
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/spolecnost/pro-fanousky/casopis-dp-kontakt
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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



10



13



18



20



26

Elektrobuses pro linky 154 a 213

Dopravní podnik připravuje postupnou obměnu své flotily autobusů, jejíž část by v budoucnu měla tvořit zcela bezemisní vozidla, tj. bateriové trolejbusy, elektrobuses a výhledově také autobusy na vodík. Vypsání proto otevřenou veřejnou zakázkou v hodnotě 200 mil. korun na dodání 14 elektrobuses s dvoupólovým nabíjením z troleje pomocí pantografového sběrače. Vozidla musí být nízkopodlažní, typu Standard, tj. 11,01 až 14 m dlouhé, minimálně s 25 sedadly pro cestující. Minimální garantovaný dojezd elektrobuse na jedno nabití byl měl být alespoň 100 km při zapnuté klimatizaci nebo topení, plné obsazenosti vozidla, zastavování ve všech zastávkách včetně odbavení cestujících a využití maximální povolené rychlosti. Požadovaná záruka na vozidlo je minimálně 60 měsíců a požadovaná životnost akumulátorů je min. 72 měsíců nebo 360 tisíc odjetých kilometrů.

Vítěz tendru by měl být znám na konci letošních letních prázdnin, první vůz by měl dodat max. do 11 měsíců od podepsání kupní smlouvy. DPP předpokládá nasazení elektrobuses na vybraná pořadí linek 154, 213, případně o víkendech 124, 188. V budoucnu bude možné je využít i na dalších linkách v závislosti na rozšíření nabíjecí infrastruktury a případné úpravě linkového vedení. Elektrobuses budou nabíjet a balancovat trakční akumulátory v noci při odstavení v garáži a během dne na konečné zastávce (Strašnická, Želivského) v rámci přestávek pomocí rychlého nabíjení, čímž bude jejich dojezd prakticky neomezeně prodlužován. O koncepci využití alternativních paliv v autobusovém provozu DPP se dočtete na str. 20 až 25.

(red + koš)



Foto: Petr Hejma

Hala u odstavného kolejiště v Hostivaři

V dnešních dnech finišují práce na nové hale pro opravy a údržbu tramvají deponovaných na odstavném kolejišti v hostivařském areálu. Tato hala je druhou etapou stavby odstavného kolejiště sloužícího v provozu již rok. Dvoukolejná hala je vybavena mimo jiné prohlížecími jámami, lávkami a zvedáky a bude umožňovat denní ošetření, běžnou i mimořádnou údržbu tramvají deponovaných na odstavném kolejišti. V současné době probíhají v hale dokončovací práce a uvedení do zkušebního provozu je plánováno na polovinu května.

(fj)



Foto: Milan Bohadlo

Úklid na povrchu podle nových smluv

Na základě vloni v létě vypsání tendru na úklid areálů dep, vozoven a garáží včetně úklidu autobusů a tramvají začali tyto činnosti od 1. dubna 2020 zajišťovat nově vysoutěžení dodavatelé. Celková cena na období šesti let činí 491 milionů korun, což ve srovnání s dosavadními náklady DPP za úklid areálů povrchu představuje celkovou úsporu ve výši 229 milionů korun. Otevřená veřejná zakázka byla oproti minulé praxi rozdělena na 16 částí podle jednotlivých areálů „povrchu“ tak, aby se tendru mohly účastnit i menší společnosti. Z osmi uchazečů uspěli dva z nich – ZENOVA services ve 2 areálech a PREMIO INVEST ve sdružení s V-TRADE ve zbývajících 14 areálech.

Nová pravidla fungování kompletního úklidového servisu v DPP přiblížíme v samostatném článku v některém z dalších čísel. Obdobný tendr na úklid stanic metra chystá DPP vypsání v následujícím období.

(red)

KARLOVO NÁMĚSTÍ POD ÚDERY KRUMPÁČŮ

DPP využil velký propad poptávky po přepravě v MHD a provedl opravu tramvajové trati na Karlově náměstí. Akce proběhla ve třech etapách během posledního dubnového a prvních dvou květnových víkendů, které navíc byly prodloužené. Práce vždy probíhaly tak, že den před výlukou započalo oddělení kolejové konstrukce a teprve ve 20 hodin před začátkem víkendu byl přerušen provoz tramvají. Od pondělí se vždy provoz na křižovatku vrátil. Od 23. dubna se pracovalo na rozvětvení od Spálené, od 29. dubna na rozvětvení od Ječné, přičemž se ještě stihla provést výměna části kolejové konstrukce na Tylově náměstí od Ječné.

Poslední etapou bylo od 6. května rozvětvení od Moráně, v rámci níž se současně provedla výměna kolejového křížení na Moráni. Mimo to se v období 27. 4.–10. 5. opravila i trať v ulici Na Moráni, kde došlo k výměně 4 oblouků a provedení dvou výřezů.

(mig)



Foto: Jakub Zavadiš

Poděkování generálního ředitele DPP zaměstnancům

Milé kolegyně, vážení kolegové,

jsou to dva měsíce, co vláda ČR vyhlásila v souvislosti s pandemií Covid-19 nouzový stav a zavedla řadu mimořádných opatření. Jejich důsledky jsme všichni zažívali na vlastní kůži: obavy ze šíření nemoci, nastavování nových hygienických pravidel, extrémně složité shánění ochranných prostředků a dezinfekce, omezování běžných aktivit, prázdné ulice či propad cestujících o více než 80 %. Tato mimořádná doba kladla na všechny z nás mimořádné nároky. Troufám si říci, že jsme se se všemi výzvami vypořádali se ctí.

Během celé doby nouzového stavu, i když se různá nařízení často měnila z hodiny na hodinu, MHD v Praze fungovala na jedničku. Byla to jedna z mála jistot, na kterou se dalo v této zvláštní době na 100 % spolehnout. A za to vám všem bez rozdílu patří velký dík. Za celé vedení děkuji všem zaměstnancům Dopravního podniku za obětavost, nasazení, profesionalitu, ale také za flexibilitu, toleranci

a shovívavost. V této nečekané zkoušce jsme obstáli. Protože všichni dohromady jsme táhli za jeden provaz.

Mimořádná opatření se rozvolňují, i náš provoz se po jednotlivých trakcích postupně vrací do normálu. Nemůžeme ale počítat s tím, že se vrátíme do stavu, který tady byl před pandemií. Každá krize zanechává hodně stop a šrámů. Pandemie na Dopravní podnik měla a ještě bude mít zásadní dopady. Propad cestujících využívajících MHD a jejich velmi pozvolný návrat znamená zásadní výpadek příjmů z prodeje jízdného. Jenom za polovinu března a duben jsou to stovky milionů korun. Téměř žádní turisté a nižší poptávka po MHD znamená také nižší výkony.

V jedné zkoušce jsme obstáli, ale ta těžší je teprve před námi. Připravte se na to, že hledání nového normálu bude složité, bolestivé a zdoluhavé. Budeme muset hledat a nacházet úsporná opatření. V investicích, v provozní oblasti, doslova v každém koutě Dopravního



podniku. Spolu s akcionářem budeme muset pečlivě zvažovat i načasování každé jednotlivé akce. Budeme opět potřebovat váš um, píli, nasazení, profesionalitu a odpovědnost. Berme toto období jako příležitost, příležitost se zamyslet nad tím, jak věci děláme. Jako příležitost realizovat dlouho odkládané projekty, které nás posunou zase o kus dopředu. Třeba optimalizaci dopravní sítě MHD a dopravních výkonů, po které dlouhodobě voláme. Jsem přesvědčený, že to společně zase zvládneme. Držte se!

Petr Witowski,
předseda představenstva
a generální ředitel DPP

DPP SVÝM ZAMĚSTNANCŮM DISTRIBUOVAL

- **6 405 litrů dezinfekčního gelu/roztoku**
- **8 014 litrů dezinfekčního gelu/roztoku v osobním balení**
- **37 200 ks roušek z netkané textilie**
- **25 000 ks roušek látkových**
- **39 228 ks respirátorů**
- **75 290 párů rukavic**

Data k: 5. 5. 2020
Zdroj: Bezpečnostní úsek DPP

Výuka jazyků v DPP obnovena

V týdnu od 11. května 2020 byla zahájena po takřka dvouměsíčním přerušení výuka jazyků v DPP, která bude probíhat zpočátku formou online lekcí. Všichni účastníci jazykových kurzů obdrželi přesné informace o termínech a přesných časech výuky. Věříme, že i přes počáteční možné problémy se zavedením online výuky bude tato iniciativa a zkušenost pro všechny účastníky prospěšná a i ona přispěje k postupnému vracení se k prezenci výuce ve skupinách po ukončení nouzového stavu tak, jak jsme byli zvyklí. (js)

LOS? VYHRÁLI JSTE VŠICHNI!

Sportovní vyžití, zážitek a hlavně podporu zdraví hledali naši kolegové sportovci, kteří se přihlásili do slosování o volné registrace na běžecké závody pořádané RunCzechem. Losovalo se pod patronátem personálního ředitele Jiřího Špičky o 10 registrací na půlmaraton a další závody a i když byly původní termíny z důvodu nouzových opatření přeloženy

na září a říjen, ani tak jste to nevzdali. Všem přihlášeným zaměstnancům děkujeme, že i v těchto dnech neztrácejí chuť se hýbat pro dobrou věc i svoje zdraví. Zároveň všem gratulujeme, protože všichni jste vyhráli! Všichni přihlášení dostali nabídku zúčastnit se jednoho z plánovaných závodů. A nyní už jen...sportu zdar!

(zv)





120 let od Václaváku pod napětím

Je tomu 14. května na den přesně právě tolik let, kdy se po slavném Václavském náměstí rozjely elektrické tramvaje. Ukončily tak provoz koňky, která zde cestující přepravovala od září 1875. Kdy kolem sochy sv. Václava projely tramvajové vozy naposledy, je rovněž všeobecně známo – 13. prosince 1980 – stejně jako skutečnost, že střídající se politické garnitury posledních desetiletí trať Václavákem střídavě oživovaly a pohřbívaly. Tedy po cimrmanovsku: léta naděje byla střídána léty zklamání. Poslední iniciativa má ovšem nejen mnohé vizuální podoby, ale i reálné výsledky. Začaly totiž práce na revitalizaci úseku mezi ulicemi Na Příkopce a Vodičkova, velké změny ale čekají i horní část náměstí, jak uvádí tisková zpráva magistrátu: bude zde vybudována nová tramvajová trať, která povede v bočních částech náměstí. Střed náměstí bude ponechán jako pěší zóna s rozšířenými chodníky a vyčleněným pruhem pro cyklisty. Kolorovaná pohlednice nás zavádí do počátku 20. století do již elektrifikovaného provozu a soudobá vizualizace do let příštích, jak Václavské náměstí představili ve vítězném návrhu z roku 2005 architekti z kanceláře Cíglar Marani architects. (pel)

První metry budoucí tratě do Holyně

Současně s rekonstrukcí tramvajové trati na Barrandov se v dubnu objevil zárodek plánovaného prodloužení tratě do Holyně. Ve smyčce Sídliště Barrandov probíhá přestavba části kolejí a bude vybudováno i přibližně 40 metrů nových kolejí. Cílem této akce je připravení smyčky tak, aby se v budoucnu již kvůli napojení prodloužení do Holyně nemusel přerušovat provoz na stávající trati. Již v roce 2022 tudy pojedou tramvaje o kilometr dále – přes zastávku Kaskády do nové konečné Holyně. V cílovém stavu mají tramvaje dojet až do budoucí smyčky Slivenec, tato etapa však bude realizována až po zajištění potřebných pozemků. (fj)



Foto: Daniel Veverka

VELIKONOČNÍ VÝLUKA A 4 STOVKY NOVÝCH PRAŽČŮ



Foto: Petr Hejma

Od čtvrtka 9. do pondělí 13. dubna 2020 proběhla na trase C v úseku Pražského povstání – Kačerov plánovaná výluka provozu metra. DPP tak provedl výměnu dřevěných pražců za betonové včetně nezbytné demontáže a montáže zabezpečovacího zařízení. Jedno pracovní místo bylo v úseku Pražského povstání – Pankrác (2. traťová kolej), kde došlo k výměně 282 ks pražců a druhé bylo ve stanici Pankrác (v 1. staniční koleji), kde bylo vyměněno 123 ks pražců. Během výluky proběhly standardní práce v podobě vybourání všech starých pražců, namontování nových betonových a zalití speciální zálivkovou hmotou. Práce byly provedeny kombinovaně zaměstnanci DPP a dodavatelskou firmou. Ve vyloučeném úseku byl provoz metra nahrazen náhradní autobusovou dopravou. O ní najdete reportáž na straně 10 a 11. (red)

JAK JSME HOSPODAŘILI V ROCE 2019

V roce 2019 DPP hospodařil se ziskem před zdaněním ve výši 961 149 tis. Kč. Po započtení odložené daně DPP dosáhl zisku po zdanění ve výši 869 150 tis. Kč. Zisk byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2019 částky 14 582 647 tis. Kč, z toho přiměřený zisk činil 1 220 791 tis. Kč. Celá hodnota přiměřeného zisku byla finančně využita ke krytí reinvestičních (obnovovacích) akcí. Hospodářský výsledek společnosti byl v roce 2019 významným způsobem zatížen tvorbou účetních rezerv na rekultivaci skládky Modřany – Libuše ve výši 563 000 tis. Kč. Vlastní kapitál společnosti dosahuje k rozvahovému dni 31. 12. 2019 výše 68 267 898 tis. Kč, společnost nemá žádné bankovní úvěry a v položce krátkodobých závazků eviduje zejména směnky na financování tramvají 15T ve výši 4 mld. Kč. (da)

Rádiové ovládání výhybek na Malovance

Křižovatka Myslbekova – Dlačov od Pohořelce dostala rádiové ovládání výhybek. Dosud bylo rádio pouze pro první výhybku pro odbočení na obratiště Dlačov. Druhá výhybka, která náleží k vlastní křižovatce Myslbekova – Dlačov, byla jednou z posledních na síti, kde ještě fungovalo stavění přes pracovní trolejový kontakt. Obě výhybky nyní dostaly společný systém a jejich stavění probíhá přes jeden rádiový přijímač. Výluka tramvají byla využita pro opravu trati v ulici Dlačov a pro výměny jazyků některých výhybek ve vyloučených úsecích. (mig)



Foto: Zdeněk Bek



Foto: Petr Hejma

Linka 41 v provozu

Jubilejní, 30. sezóna linky číslo 41 zahajuje 16. května 2020. Historická linka, jež vznikla v roce 1991 pod číslem 91, je dlouholetým tahákem Muzea MHD, které bude pravděpodobně otevřeno v půlce června. I tak budou květnové jízdy linky zajímavé. V Praze jsou v provozu již 90 let známé vlečné vozy Krasín, které tak oslaví výročí v ulicích, a to rovnou při prvním víkendě, kdy vyjede do provozu nejstarší dochovaný vůz ev. č. 1304. Pro letošní rok jsou připravené i dvě novinky. Denní jízdné (100/60 Kč) platné ve všech spojích linky číslo 41 a nákup platební kartou v motorovém voze (platba ve vlečném voze stále v hotovosti). Do doby otevření Muzea MHD bude nástupní i výstupní zastávkou linky Brusnice. (red)

Ze zasedání orgánů DPP

Dubnová zasedání představenstva DPP se vždy zabývala aktuálními otázkami a opatřeními v souvislosti s šířením nákazy koronaviru covid-19. Představenstvo na svém letošním devátém zasedání 7. dubna mělo dále na programu mj. plnění programu insourcingu vnitropodnikové dopravy, reimplementaci systému SAP v DPP či roční zprávu o činnosti interního auditu. Desáté zasedání se uskutečnilo 21. dubna a představenstvo projednalo mj. auditorské ověření účetní závěrky a výroční zprávy za rok 2019, strategii obnovy vozového parku autobusů 2020 – 2024 a 1. změnu investičního plánu na rok 2020.

V rámci následujícího jednání představenstva 5. května se uskutečnila valná hromada Pražské strojírny mj. s projednáním roční účetní závěrky a výroční zprávy Pražské strojírny za rok 2019. Představenstvo rovněž projednalo koncepci obnovy technologií a staveb metra do roku 2028.

Dozorčí rada DPP měla své letošní třetí zasedání na programu 29. dubna. Vzala na vědomí zprávu o činnosti výboru pro audit za rok 2019. Doporučila valné hromadě schválit roční účetní závěrku, výroční zprávu a výsledek hospodaření DPP za rok 2019 a rozhodnout o rozdělení hospodářského výsledku společnosti dosaženého za účetní období roku 2019 v podobě zisku ve výši 869 150 tis. Kč formou převodu na účet 428 – Nerozdělený zisk minulých let.

Dále dozorčí rada odsouhlasila cíle členů představenstva na rok 2020, projednala informace o činnosti představenstva, přijatá opatření v boji proti covid-19 a průběh nákladů na full service vlaků 81-71M s výhledem do roku 2023. Dozorčí rada byla rovněž informována o strategii obnovy vozového parku autobusů 2020 – 2024, 1. změně investičního plánu na rok 2020 a stavu vnitřního kontrolního systému. (red)

LANOVKA PODBABA – BOHNICE



Foto: dousek-zaborsky.com

Do pěti let by podle města měla propojit pražskou Podbabu s Trojou a Bohnicemi městská hromadná doprava. Rychlejší řešení se povedlo připravit díky lanové dráze spojující konečnou tramvaje a železniční zastávku Nádraží Podbaba s Podhořím a bohnickým sídlištěm u autobusové zastávky Na Pazderce. Celkem 2,5 kilometru dlouhá cesta z Bohnic na Podbabu se stometrovým převýšením a překonáním řeky cestujícím zabere 7 minut. Momentálně je v procesu zjišťovací řízení v rámci EIA, které do 60 dnů určí, jakým způsobem se bude projekt lanovky dále posuzovat v kontextu dopadů na životní prostředí. (red)



Foto: Ropid

NOVÝ BUSPRUH V KAMÝČKÉ ULICI

Koncem dubna byl v Kamýčké ulici v úseku tzv. suchdolského kopce realizován nový vyhrazený pruh pro autobusy, jehož hlavním cílem je zlepšit podmínky pro plynulý průjezd autobusů ve směru do centra. Očekává se, že nový buspruh ušetří až 5 minut při jednom průjezdu, což výrazným způsobem zlepší stabilitu a pravidelnost provozu, speciálně při náběhu studentů k České zemědělské univerzitě. Celkově se v Praze nachází již 52 kilometrů silnic, kde autobusy jedou samostatně nebo spolu s tramvajemi a nejsou zdržovány okolním provozem. Preferencím v autobusové dopravě se podrobne věnoval článek v minulém čísle DP kontaktu. (red)



PODĚKOVÁNÍ OD CESTUJÍCÍCH



Dobrý den, chci touto cestou poděkovat všem zaměstnancům DPP, ale především řidičům a řidičkám MHD, že nás i v této represivní době dopravují po Praze a okolí. Nejen zdravotníci jsou v první linii – nebýt Vás, mnoho zdravotníků by se jen stěželo dostalo do práce a domů.

Ještě jednou díky.
N. F.



Dobrý den, pan řidič si dneska ráno cestou na Smíchovské nádraží pískal! A mně to tak moc zvedlo náladu! Venku pošmourno, všichni se bojí koronaviru, je ráno, nikdo nemá dobrou náladu a pan řidič si pískal (a výborně řídil!). Fakt mi to udělalo radost, ať mu dobrá nálada vydrží!

L. K.



Ráda bych ještě jednou touto formou poděkovala panu řidiči autobusu Romanu Havlovi, který dne 5. 2. 2020 v čase 13 hod. až 14 hod. nalezl v autobuse č. 236 telefon mého syna. Po zavolání ochotně hovor přijal a po dohodě jsme si ho mohli vyzvednout v době jeho pauzy ve Starých Bohnicích. Musím říct, že s takovým přístupem se dnes mezi lidmi jen málo setkáváme. Ještě jednou moc děkuji. Kolegyně z DPP.

J. U.



Mnohokrát děkuji paní na informační lince, která nám laskavě a vlídně pomohla najít autobus, kde můj vnuk ztratil svého nenahraditelného psa, kamaráda a útěchu ve všech strážních. Děkuji také usměvavému panu řidiči, který psa našel a svezl a pak přesně podle jízdního řádu dojel ke stanici, kde jsem ho převzala.

J. P.



Ráda bych vyjádřila poděkování a pochvalu všem řidičům, údržbářům a technikům, a především i vedení Dopravního podniku Praha. Za servis, který cestujícím poskytují v době krizových opatření v důsledku epidemie covid-19. Služby Dopravního podniku Praha jsou zcela na úrovni těch nejvyšších států a společností. Jsem velmi vděčná za vaši práci. Jako občan se osobně i za svou rodinu a přátele cítím mnohem bezpečněji a pohodlněji.

R. D.



Z dopisu Tomáše Vydry, ředitele Odboru ropy a ropných produktů Správy státních hmotných rezerv

Dnem 16. dubna 2020 vstoupilo cvičení připravenosti na stavy ropné nouze vyhlášené Mezinárodní energetickou agenturou do závěrečné fáze. Součástí tohoto cvičení byl i mimořádný sběr dat z oblasti statistiky ropy a ropných produktů – těžba ropy, výroba, dovoz, vývoz a stav zásob ropy a ropných produktů, který se bezprostředně týkal i Vás a znamenal pro Vás dodatečnou činnost, a tedy i zvýšené pracovní zatížení.

V České republice bylo toto cvičení zajišťováno prostřednictvím Správy státních hmotných rezerv za úzké spolupráce Českého statistického úřadu. Jako zástupci obou výše zmiňovaných organizací bychom velice rádi poděkovali za 100% účast všem osloveným obchodním a výrobním subjektům a zejména za Vaši spolupráci a úsilí, které jste tomuto mimořádnému sběru dat věnovali, a to i s přihlédnutím k současné krizové situaci spojené s výskytem a šířením onemocnění covid-19.

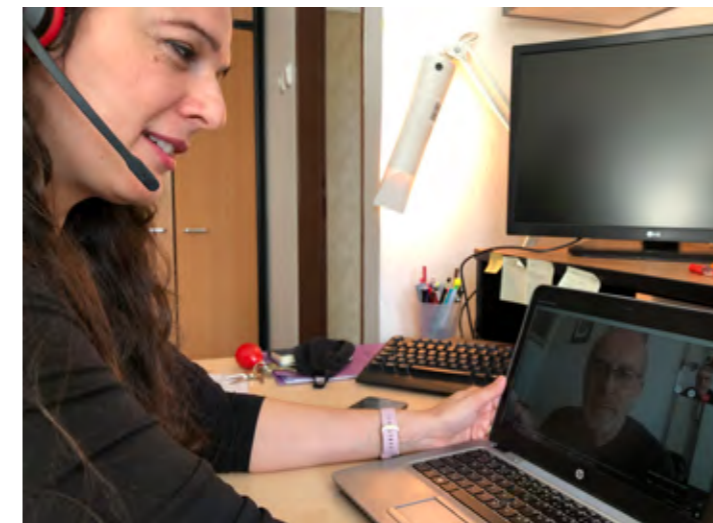
Smutná zpráva z kobyliské vozovny

Nevýslovně nás zarmoutila zpráva o úmrtí pana Vladimíra Doudy, který prohrál svůj boj o život dne 17. 4. 2020 ve věku 70 let. Vyučil se u DP - Praha jako elektromechanik, poté nastoupil do vozovny Vokovice, kde vykonával svou profesi při údržbě tramvají a po získání řidičského průkazu začal i brigádně jezdit. Byl nadšeným sportovcem a svou vozovnu výborně reprezentoval ve fotbale. Na druhý poločas své profesní kariéry (podzim 1991) přestoupil do depa vozovny Kobylisy, kde o něco později, rovněž na vedlejší pracovní poměr, řídil, tentokrát tramvaje kobyliské. Byl aktivní v odborovém svazu ZOOS ED – DP. Po úctyhodných 45 letech u DPP odešel v roce 2012 do starobního důchodu. Čest jeho památce!



Kamarádi a kolegové

VÍTEJTE V ONLINE NÁBORU



DNES SE DÁ JIŽ KONSTATOVAT, ŽE PANDEMIE KORONAVIRU ZMĚNILA PRACOVNÍ TRH; MNOHO LIDÍ PŘIŠLO O PRÁCI, A TAK SE ŘADA Z NICH ZAČALA ZAJÍMAT O MOŽNOSTI UPLATNĚNÍ V DPP.

Změnu výrazně zaznamenalo i náborové oddělení DPP. Každý pracovní den se k nám dovolá několik desítek zájemců, hlavně profesionálních řidičů, kteří hledají stabilního zaměstnavatele. Mnoho volajících je z nejvíce zasažených segmentů trhu – gastronomie, cestovní ruch a doprava. Ozývají se také manuální profesionálové z různých malých živností nebo provozů, kteří byli donuceni pozastavit nebo ukončit svoji činnost. A DPP pro ně představuje šanci udržet si dosavadní životní standard. Za této situace personální ředitel vyhodnotil, že zastavit nábor by bylo kontraproduktivní.

Jak pohovory probíhají?

Obratem jsme zapojili alternativní způsob nabírání nových zaměstnanců. V dnešní digitální době lze téměř vše vyřešit online, pokud s tím souhlasí obě strany. Naštěstí my jsme si tuto variantu již vyzkoušeli před několika lety, takže nás nouzový stav nezaskočil. Pohovory řešíme telefonicky nebo videorozhovorem, „potkáváme“ se hlavně přes Skype. Online pohovory jsou teď prostě trendy. Říkají si o ně i uchazeči a doptávají se, zda tuto možnost pohovoru máme. Videorozhovor nebo pohovor po telefonu si s uchazeči vždy předem domluvíme, je to stejné jako u osobních pohovorů.

Naším kolegům, kteří mají ve svých týmech volná pracovní místa, vše trpělivě vysvětlujeme. Samozřejmě i my vnímáme, že není nad osobní kontakt a snažíme se jim přiblížit hlavně výhody online pohovorů. A těch je rozhodně více než nevýhod. Současnou

výhodou je plynulé pokračování obsazování pracovních míst a udržení personálního provozu útvarů.

I přes obrazovku na úrovni

Přínosem je oboustranná bezpečnost a ochrana zdraví zaměstnanců i uchazečů o práci. Ti se nemusí nikam dostavit, potřebují si jen vyčlenit klidný a reprezentativní prostor a dostatek času, během kterého si řekneme vše podstatné. Asi jsou již všichni dobře poučení, jak mají zapůsobit, protože větší uchazečů, které přes Skype oslovujeme, si pečlivě vybírá prostor, který je za nimi při pohovoru vidět. Takže historky typu, že paní volala z koupelny nebo že na pozadí běžel seriál na Netflixu, jsme nezaznamenali. Před monitor ani nikdo nesedl neupravený, všichni byli připraveni jako na osobní pohovor.

Vnímáme také, že uchazeči se ve svém známém prostředí cítí více uvolněně, nejsou tak nervózní. Kvůli tomu, že nemusí nikam dojíždět, se také lépe domlouváme na termínu, kdy pohovor proběhne. Na videopohovory máme velmi pozitivní zpětnou vazbu a přemýšlíme o tom, že je v některých případech ponecháme nastálo.

Mezi nevýhody mohou patřit technické problémy nebo to, že uchazeči nemají žádný online komunikační nástroj, např. Skype. Jen výjimečně se stane, že uchazeči pomáháme s funkcí techniky – nastavit kameru nebo mikrofon. Náborář je také přirozeně zvědavý, takže chvilka, než se objeví obličej uchazeče na našem monitoru, je hodně napínavá.

Zajímavým fenoménem je zájem bývalých zaměstnanců o návrat do DPP, opakovaně se jich chce nyní vrátit několikanásobně víc než v předchozím období.

Kde dnes hledat jistotu zaměstnání?

Nábor se tedy nezastavil a dokonce i zájemce o pozice, u kterých byly pozastaveny kurzy (řidiči tramvají nebo strojvedoucí metra), trpělivě informujeme o tom, že kurzy nyní sice neprobíhají, ale i tak se mohou přihlásit a zařadit se do pořadí. Navíc, hlásit se mohou na všechny další pozice, na které splňují kvalifikační požadavky. Každého takového uchazeče si zařadíme podle toho, jaké je jeho vzdělání a původní profese nebo praxe. Dodatečně jim pak posíláme náborový „COVID mail“ s přímým odkazem na všechna volná pracovní místa. Někteří uchazeči tak přehodnotí svůj zájem a uchází se o práci podle svého dosaženého vzdělání a praxe. Když už jsme je „dostali“ z telefonu do našeho systému, tak vše ostatní řešíme online.

Stává se, že se uchazeči s námi dělí o svoje životní příběhy a tato doba jich přináší mnoho smutných. Slýcháváme od nich, že chtějí a potřebují pracovat, aby udrželi ekonomický standard rodiny. Stabilita a hlavně jistota zaměstnání je najednou mimořádně důležitým aspektem a vlastně se na ni teď všichni odkazují. Dopravní podnik byl vždy stabilní a spolehlivou organizací, která nabízí mimo jiné jistotu zaměstnání. A tento fakt je v současnosti více než pravdivý. ■



POD ROUŠKOU NÁHRADNÍ DOPRAVY



VYHLÁŠENÍ STAVU NOUZE BYLO DŮVODEM PRO ZRUŠENÍ PLÁNOVANÉ VELIKONOČNÍ VÝLUKY METRA C V ÚSEKU KAČEROV – PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ. PO NÁSLEDNĚM SNÍŽENÍ POČTU CESTUJÍCÍCH VYUŽÍVAJÍCÍCH MHD BYLA SITUACE PŘEHODNOCENA A VÝLUKA NAKONEC REALIZOVÁNA PODLE PŮVODNÍHO ZÁMĚRU.

Pro hladký průběh výluky metra je potřeba zajistit dostatečný počet spojů náhradní autobusové dopravy, a tím i řidičů a dispečerů, bez kterých by doprava nemohla být realizována. Jaká je služba během provozu linky XC, nám prozradil dispečer Jan Brož a řidič Jakub Lachout.

Oblastní dispečer **Jan Brož** je v týmu Martina Beneše (vedoucí oddělení Provozní dispečinky) druhým rokem. Předtím pracoval 8 let jako řidič autobusu na garáži Klíčov a Řepy. V sobotu 11. dubna 2020 byl mezi těmi, kteří zajišťovali hladký průběh náhradní dopravy za metro C

v úseku Kačerov – Pražského povstání. V krátkém rozhovoru nám prozradil, co je každodenní rutinou autobusových dispečerů.

Co předcházelo letošní výluce na metru C z pohledu dispečerů?

Také na našem útvaru došlo v rámci zavedení mimořádného stavu k několika preventivním opatřením. Zajištění dostatečného počtu dispečerů a jejich přítomnost na konečných zastávkách linky XC ale nebyl problém ani v tyto trochu jiné Velikonoce. Navíc došlo k využití revizorů v rolích informátorů, což této výluce velmi pomohlo.

Jaká je hlavní činnost dispečerů během zajišťování NAD za metro?

Před výlukou pomocí spreje vyznačíme na vozovce navigaci a potřebné značení pro kolegy, kteří do těchto lokalit obvykle nejezdí. Dále v koordinaci s městskou a státní policií zajišťujeme dodržování dočasně zavedených zákazů zastavení v místech průjezdu autobusů náhradní dopravy nebo v lokalitách určených pro čerpání zákonných přestávek řidičů. Jsme podporou pro řidiče v případě technické závady autobusu, dopravní nehody nebo dalších problémů, které mohou ovlivnit pravidelný provoz na lince XC. V takové situaci



DISPEČER JAN BROŽ: NEJČASTĚJI ŘEŠÍME NESPRÁVNÉ PARKOVÁNÍ ŘIDIČŮ OSOBNÍCH VOZIDEL

je na nás, abychom zajistili pravidelný provoz pro cestující a koordinovali čerpání zákonných přestávek pro řidiče.

Náš rozhovor narušuje volání z radiostanice a informace o technické závadě na jednom z autobusů zajišťujícím linku XC. Probíhá rychlá konzultace s řidičem, provozním dispečerem a opět s řidičem. Postup je jasný, výměna vozu. Výměna se daří naplánovat do obřadnice Kačerov a nevzniká žádný provozní výpadek ani potřeba dispečerského zásahu do řízení linky.

S čím se nejčastěji setkáváte?

Obvykle se jedná o nesprávné parkování řidičů osobních vozidel, kteří si neuvědomují, že pro průjezd kloubového autobusu je potřeba více místa než u osobního vozidla. Často je to také nerespektování přenosného dopravního značení, které na trase linky upravuje zejména zastavení a stání vozidel. Pouze zřídka dochází k mimořádným událostem a tedy činností spojeným s jejich likvidací oblastními dispečery. Důležitá je plynulost provozu a zamezení výpadku spoje, který by vedl k narušení pravidelnosti a hromadění cestujících. Dále pak jsou to drobné technické závady, jako byla ta dnešní.

Absolvent SPŠD Jakub Lachout obvykle potkáte s vozidlem zastávkové služby, ale ve volných chvílích i za volantem autobusu ve službách domovské garáže Vršovice. Na Velikonoce vyměnil Vršovice za Kačerov a vyrazil na linku XC.

Přerušený provoz metra, povinnost nosit roušky, jak probíhala směna řidiče na lince XC?

Z mého pohledu naprosto běžně, provoz byl minimální, cestujících bylo výrazně méně

VELIKONOČNÍ NAD XC OD 9. DO 13. 4. 2020 V ČÍSLECH

den	datum	ujeté kilometry	počet vozů	počet řidičů
čtvrtek	9. 4. 2020	969,60	13	13
pátek	10. 4. 2020	4 207,80	14	28
sobota	11. 4. 2020	4 202,10	14	28
neděle	12. 4. 2020	3 826,20	14	28
pondělí	13. 4. 2020	3 822,55	14	28
Celkem		17 028,25		

s ohledem na současná opatření. Výluka je dobře značena a na konečných zastávkách dostatek informátorů. Rouška se dnes stala součástí našich životů a cestující již respektují uzavření předních dveří pro nástup a výstup, takže téměř ideální stav.

Autobusem jezdíš druhým rokem, kolik náhradních doprav máš na svém kontě?

Jestli si dobře vzpomínám, na XC za metro jsem podruhé, dále jsem absolvoval tramvajovou X1, v rámci mimořádné události X11 a náhradní dopravu na linkách X175, X122 a pár dalších. Rád bych absolvoval i připravovanou výlukou během léta, která je plánována v délce několika dní.

Linky náhradní dopravy jsou pro tebe tedy vítaným zpestřením?

Přesně tak, jako brigádník se rád svezu i za jinou garáž než kmenovou a díky tomu se podívám na různé linky. Když mám možnost, vezmu směnu, která má něco speciálního, například při výluce podjezdu na Zahradním městě jsem si rád bral kmenovou 295/5, kde se za směnu svezl na lince 227, X175 a zakončil to stojedničkou.



POTŘEBNÁ DROBNOST NA VÝLUKOVÝCH LINKÁCH – NAVIGACE POMOCÍ SPREJE

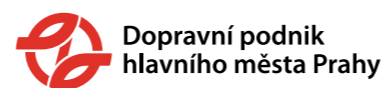
Kromě řízení autobusu patří mezi Jakubovy koníčky i fotografování dopravy a jeho fotky můžete vidět v některých číslech DP kontaktu nebo na sociálních sítích.



ŘIDIČ JAKUB LACHOUT: JAKO BRIGÁDNÍK SE RÁD SVEZU I ZA JINOU GARÁŽ, NEJLEPŠE NA NEOBÝKLÝCH MÍSTECH



OBORY PŘED TABULÍ: AUTOLAKÝRNÍK



NEJVĚTŠÍ EFEKT PŘI OPRAVĚ VOZIDLA BEZPOCHYBY VŽDY UDĚLÁ PERFEKTNĚ NANESENÝ NOVÝ LAK. LAKOVÁNÍM A ÚPRAVAMI POVRCHŮ KAROSÉRIÍ A SKŘÍŇÍ VOZIDEL SE ZABÝVÁ ABSOLVENT DALŠÍHO Z UČEBNÍCH OBORU SPŠD, A. S., KTERÝ DNES V CYKLU „OBORY PŘED TABULÍ“ PŘEDSTAVUJEME, AUTOLAKÝRNÍK.

Text: Olga Kopřivová

AUTOLAKÝRNÍK

Důvodů, proč se stát zrovna autolakýrníkem, je hned několik. Kvalifikovaný autolakýrník se v profesním životě totiž určitě neztratí. Uplatnění najde nejen v automobilovém průmyslu, ale i při úpravách a lakování povrchů jiných výrobků než vozidel. Práce bude mít vždycky dost. V dnešní uspěchané době stačí jen chvilka nepozornosti a autolakýrník má o zakázku postaráno. Právě díky jeho práci může i staré auto nebo vůz po nehodě znovu oslňovat na silnici svým vzhledem.

K tomu, aby dokonale ovládl své řemeslo, musí autolakýrník získat především znalosti o vlastnostech různých materiálů, neboť se učí míchání a aplikování barev na různé i specifické povrchy. Musí ovládat práci s plničem i lakovací pistolí. Naučí se podklad lakovaných dílů odborně připravit a pak nejen lakovat, ale lakování i opravovat a ošetřovat. Jde nejen o lakování dekorativní, ale také o nanášení antikoročních či antivibračních povlaků.

Při všech činnostech se žáci seznamují také se zásadami bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a hygieny práce. Zvýšená pozornost je věnována i ekologickým způsobům likvidace zbytků nátěrových hmot.

V dílnách SPŠD, a. s. je budoucím autolakýrníkům k dispozici veškeré nezbytné vybavení – lakovací box, lakýrnícké stojany, stříkáčské pistole, odsávací zařízení s filtrací, míchárna barev i souprava koloristických odstínů. Žáci tak získají základní orientaci o všech lakýrníckých postupech a naučí se samostatně volit správný pracovní postup.

Dovednosti mnozí z nich využijí i u vozidel MHD (tramvají, autobusů a vagónů metra) na odborných pracích v DPP. Ostatní praxi absolvují ve smluvních servisech různých značek. Velmi dobře funguje také spolupráce mezi školou a firmou Servind, která je největším distributorem barev. Naši žáci mají možnost několikrát ročně tam navštívit přírodná tematická školení nebo se odborně připravovat na řemeslné soutěže.

Autolakýrník patří mezi obory, které Dopravní podnik podporuje svými rozvojovými programy. Pokud se žák v posledním ročníku studia rozhodne absolvovat odborný výcvik na pracovištích DPP a přihlásí se do Absolventského programu, může pod odborným vedením zkušenějšího kolegy pracovat po ukončení studia až dva roky. Pokud se v posledním ročníku studia zařadí do Motivačního programu, získává od školy na začátku a konci školního roku poukázku v hodnotě 1000 Kč. Od zřizovatele navíc i řadu dalších výhod v podobě zajímavých exkurzí do zázemí odborných pracovišť DPP.

Po dosažení plnoletosti pak mají žáci možnost přihlásit se do Stipendijního programu a za určitých podmínek získat pravidelné měsíční stipendium až ve výši 4500 Kč měsíčně a k tomu příspěvek na dopravu až do výše 4x čtvrtletní časové jízdenky (Lítačky) pro studenty. Podaří-li se účastníkovi závěrečnou zkoušku či maturitu složit na první pokus, dostává další motivační příspěvek ve výši 5 tisíc Kč! A to už stojí za zvážení!

Pokud se ukáže, že je žák studijní typ, může absolvent tohoto učebního oboru pokračovat ve vzdělávání v SPŠD nástavbovým studiem oborů Provoz dopravních zařízení nebo Podnikání, a to jak v denní, tak i dálkové formě.

Součástí vzdělávání je také příprava k získání řidičského oprávnění skupiny B. Obor Autolakýrník je vhodný pro všechny kluky a holky, kteří rádi „ze starého dělají nové“. Podmínkou přijetí je splnění povinné školní docházky a doložená zdravotní způsobilost.

Pro ty, kteří lakýrníckou profesi v praxi vykonávají, ale nejsou řádně vyučeni, nabízí SPŠD, a. s. možnost získání tzv. profesní kvalifikace v oboru. Po složení zkoušek Autolakýrník-přípravář a Autolakýrník-povrchová úprava mohou získat i regulérní výuční list.



VIZUALIZACE TRAMVAJE T2 ZPRACOVANÁ VÝTVARNÍKEM FRANTIŠKEM KARDAUSEM V ROCE 1952



KONEČNÁ VARIANTA SÁDROVÉHO MODELU PŘEDNÍHO ČELA TRAMVAJE T2 ZHOTOVENÁ FRANTIŠKEM KARDAUSEM V DÍLNĚ SMÍCHOVSKÉ TATROVKY V ROZMEZÍ LET 1952-1953

STŘÍPKY Z PRAŽSKÉ HISTORIE TRAMVAJÍ T2

V BŘEZNOVÉM ČÍSLE PŘINESL DP KONTAKT OBSÁHLÉ POJEDNÁNÍ O ROZŠÍŘENÍ VOZOVÉHO PARKU NOSTALGICKÝCH VOZŮ LINKY Č. 23 O DVĚ TRAMVAJE TYPU TATRA T2, ÚŘEDNĚ REALIZOVANÉ JAKO OPRAVA DVOU VOZŮ T3SUCS VÝMĚNOU VOZOVÉ SKŘÍŇE. V DNEŠNÍM ČLÁNKU SE ZAMĚŘÍME NA VYBRANÉ ZAJÍMAVOSTI Z HISTORIE TOHOTO POZORUHODNÉHO TYPU.



Když se v roce 1947 Praha definitivně rozhodla zahájit dlouho odkládanou zásadní generační obměnu vozového parku tramvají moderními čtyřnápravovými tramvajemi konstruovanými na bázi americké koncepce PCC (pozdější známý typ T1) a určenými pro provoz bez vlečných vozů, ještě nic nenasvědčovalo tomu, že by se podobná vozidla v budoucnu rozjela i v dalších městech Československa nebo se dokonce stala základem pro postupné sjednocení vozových parků více měst.

Vize českých dopravních podniků

Vedle pražského projektu tehdy běžel zejména projekt nové tramvaje brněnského dopravního podniku ve spolupráci s plzeňskou Škodov-

kou a První brněnskou a královopolskou stojičnou. Ten byl založen na alternativní koncepci čtyřnápravových motorových a vlečných vozů inspirovaných zejména vývojem ve Švýcarsku. Jasnou vizi měla i Plzeň, která dovedla k dokonalosti konstrukci jednosměrných dvounápravových tramvají a v tomto duchu zamýšlela pokračovat i v následujících letech. V ostatních „normálněrozchodných městech“ (rozchod 1435 mm) takto rozběhlé projekty nových tramvají nebyly.

Samostatnou kapitolou byly úzkorozchodné provozy (rozchod 1000 mm), pro něž byl v letech 1945 až 1946 navržen a následně i vyráběn jednotný typ motorového vozu známý pod označením 6MT, který již předznamenal pozdější trend celorepublikové unifikace.

Z Ameriky na Smíchov

Vedle vizí nových vozidel byl typickou realitou poválečných let dobřeh starých zakázek, připravovaných v předválečném a válečném období, které byly kvůli kritickému nedostatku materiálu i pracovních sil za války pozastaveny. S nastupujícím znárodněným a centrálně řízeným i plánovaným hospodářstvím nastoupil postupný trend specializace výrobních podniků a s tím spojený proces delimitací a zjednodušování výrobních

TŘI SÉRIOVÉ TRAMVAJE T2 PRO OSTRAVU, V ČELE S VOZEM Č. 617, PŘI OŽIVOVÁNÍ V PRAŽSKÉ VOZOVNĚ MOTOL V LÉTĚ 1960. NA STEJNÉM MÍSTĚ BYLY V LETECH 1958 A 1962 OŽIVOVÁNY I DNES PRAŽSKÉ VOZY Č. 6003 A 6004

Historie zachmuřeného čela

Tramvajím T2, stejně jako jejich pravzorům z USA, bývalo často vyčítáno poněkud robustní a zachmuřené pojetí předního čela. Při bližším pohledu však zjistíme, že nešlo o samoučelnou exhibici výtvarníků a konstruktérů, ale promyšlené řešení s kvalitními funkčními vlastnostmi. Transparent s velmi dobře čitelným označením linky i koncové stanice plnil zároveň roli účinné protisluneční ochrany řidiče. Také jednoduché a přesto estetické i funkční zasklení rovnými skly s výklopnými bočními okny, zajišťujícími přirozenou ventilaci, patřilo k prvkům, které leckterým novějším typům ve srovnatelné kvalitě scházely.



Z VÝROBNÍHO ZÁVODU BYLY JEŠTĚ NEZPROVOZOVANÉ TRAMVAJE T2 DOPRAVOVÁNY MEZI DVĚMA STARÝMI MOTOROVÝMI VOZY. NA SNÍMKU TAKOVÁ SOUPRAVA PRÁVĚ PŘEJELA KOLEJOVOU KONSTRUKCI PŘED MOTOLSKOU VOZOVNOU, ZADNÍ MOTOROVÝ VŮZ JIŽ Odstoupil a POSÁDKA „DEVĚTIOKEŇÁKU“ V ČELE SOUPRAVY MEZITÍM OTOČILA Kladku A PŘIPRAVILA SE NA SUNUTÍ OSTRAVSKÉHO VOZU T2 Č. 698 DO HALY VOZOVNY. PÍŠE SE KVĚTEN 1962, VÝROBA T2 POMALU KONČÍ A JEN O NECELÝ MĚSÍC DŘÍVE OPUSTIL MOTOLSKOU VOZOVNU DNES PRAŽSKÝ VŮZ Č. 6004 (EX OSTRAVA Č. 694)

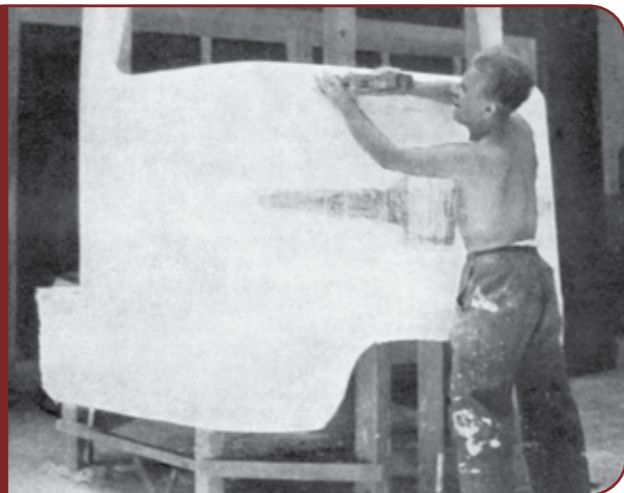


PROTOTYP T2 Č. 6001 JAKOŽTO JIŽ JEDINÝ ZÁSTUPCE TYPU T2 V PRAŽSKÝCH ULICÍCH V POSLEDNÍCH LETECH SVÉHO PROVOZU V PRAZE. FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENÁ NA KŘÍŽOVATCE ANDĚL NA ROZHRAŇÍ LET 1962 A 1963, KDY VŮZ JEŠTĚ PŮSOBIL VE VOZOVNĚ STRAŠNICE A BYL VYPRÁVOVÁN NA TRADIČNÍ LINKU Č. 4. JEHO ELEKTRICKÁ VÝZBROJ JIŽ BYLA ČÁSTEČNĚ SJEDNOCENA S T3 PO ZKOUŠKÁCH MNOHOČLENNÉHO ŘÍZENÍ S PROTOTYPEM T3 V ROCE 1961 A VŮZ TAKÉ JIŽ POSTRÁDAL CHARAKTERISTICKÝ SVĚTLOMET S OZDOBNOU LIŠTOU



František Kardaš (1908–1986)

průmyslový výtvarník spolupracující s řadou průmyslových podniků, filmových podniků a podniků zahraničního obchodu. Jeden z nejvýznamnějších představitelů designu dopravních prostředků v Československu v 50. a 60. letech. Je podepsán pod řadou známých vozidel městské hromadné dopravy – zejména celou starší typovou řadou tramvají Tatra (T1, T2, T3, T4, T5, K1, K2, K5), trolejbusů Tatra T400 a T401 a též pod projektem rychlodrážních jednotek R1 pro pražské metro.



programů. Dřívější praxe kusových zakázek projektovaných a vyráběných nárazově podle ekonomických možností a dopravních potřeb jednotlivých měst začala být dále neudržitelná. Znárodněné, centrálně řízené hospodářství umožňovalo celou problematiku řešit velmi radikálně.

V průběhu let 1951 a 1952 bylo postupně projednáno, že předlohou jednotného vozidla pro perspektivní československé tramvajové provozy s rozchody 1435 a 1000 mm bude právě pražský vůz PCC, který představoval technicky nejpokročilejší řešení, pro nějž byla navíc v roce 1948 zakoupena z USA licence pro výrobu podvozků. Všechny souběžné projekty byly tímto rozhodnutím zastaveny.

Výhradními výrobci tramvajových vozidel se stali nositelé vývoje tramvají PCC – národní podniky ČKD Stalingrad a Vagonka Tatra

Smíchov. Recipročně např. ČKD opustilo vývoj elektrických lokomotiv, jejichž vývoj a výroba byly delimitovány do plzeňské Škodovky (tehdy Leninových závodů v Plzni). Pro vývoj nového tramvajového vozidla byla ustavena meziministerská komise složená z tehdejších předních odborníků, zástupců dopravních podniků, výrobních závodů a ministerstev.

Stopa pražského dopravního podniku

Ve výše citovaných událostech byla výrazná stopa tehdejších protagonistů pražského dopravního podniku – jmenujme zejména **Ing. Vojtěcha Thoře**, uznávaného dopravního teoretika a dlouholetého projektanta, po válce pak ústředního ředitele Dopravních podniků hl. m. Prahy a následně ministerského referenta, který významně pomohl rozvoji městských doprav v nelehké době 50. let. Dále zasluží zmínku technický

náměstek **Ing. Miloš Eckert** a vedoucí oddělení Technický výzkum, pozdější docent na Vysoké škole železniční, **Ing. Karel Novák**, kteří zásadním způsobem pomohli k prosazení a technickému obhájení koncepce PCC, na jejímž přijetí rozhodně nebyla jednohlasná shoda a provázely ji bouřlivé diskuze.

Po náročných jednáních na mnoha úrovních (kde se vedly velmi intenzivní polemiky zejména o vlečných vozecích, které některá města nechtěla opustit) se narodil „jednotný čtyřnápravový motorový tramvajový vůz T II“. Konstruktivní uzly převzaté z koncepce PCC (zejména otočné podvozky a systém plynulé regulace rozjezdu a brzdění) a osvědčené koncepční prvky (např. pohon všech náprav či usměrněný pohyb cestujících) zajistily novým tramvajím velmi vysokou užitnou hodnotu a špičkové dynamické vlastnosti, které plně obstojí i v dnešním provozu.

Nové půdorysné rozměry vozové skříň vyžadovaly maximální přípustný profil tehdejších kolejových sítí a v roce 1958 se staly normativem pro nově budované i rekonstruované tratě v celém Československu, a to včetně tehdy uvažovaných podpovrchových tramvajových tratí v Praze.

cholíly zhotovením sádrových maket obou čel vozidla v měřítku 1:1, podle nichž byl následně vybírán konečný tvar. Je zajímavé, že ačkoliv všechny návrhy vznikaly v nejužším období komunistického režimu na počátku 50. let, tak se jejich pojetí velmi přibližuje designu originálních amerických tramvají PCC.

T2 nebo T II?

Správné dobové typové označení, pod nímž byla nová tramvaj vyvinuta, zní T II. V interním značení vagonky byl vůz označen jako typ 81, resp. 840 v exportní verzi pro SSSR. Elektrická výzbroj ČKD nesla typové označení TR 36. V pozdějších letech se zahájením výroby typu T3 (původně také označeném římskými číslicemi) provozovatelé plynule přešli na označování arabskými číslicemi a rozšířilo se novější pojmenování T2, které je až na dobové citace pro zjednodušení užito i v tomto článku.



DNE 19. 2. 2020 BYLY TRAMVAJE Č. 6003 A 6004 JEŠTĚ S MASKOVACÍMI PLACHTAMI ZACHYCENY PŘED TORZEM PRŮČELÍ VAGONKY TATRA SMÍCHOV. SPOLEČNĚ S NIM PŘIPOMÍNAJÍ TYTO TRAMVAJE VÝZNAMNÉ HISTORICKÉ OBDOBÍ, KDY SE TUZEMSTÍ VÝROBCI SÍDLÍCÍ ZA "ŽELEZNOU OPOŇOU" STALI NEJVĚTŠÍMI SVĚTOVÝMI "ŠÍŘITELI" AMERICKÉ KONCEPCE PCC

Počátek budování jednotného vozového parku československých měst, symbolizovaný typem T2, byl významným milníkem, který zajistil tramvajové dopravě novou budoucnost. Na průkopnickou roli T2, která je dnes často a neprávem opomíjena, následně navázal i nejnámější a nejrozšířenější typ T3, s nímž se podařilo proces unifikace vozového parku dotáhnout do vítězného konce – v Praze to bylo v roce 1974.

Za vším hledej Kardaše

Podrobnější zmínku zasluhuje tvarové řešení T2. Autorem je průmyslový výtvarník František Kardaš, jehož jméno bylo až do nedávné doby prakticky zapomenuté. Teprve poznatky posledních let umožnily alespoň částečně podchytit značný rozsah autorovy práce, která zásadním způsobem ovlivnila tuzemské dopravní prostředky i propagační výtvarnictví.

V rámci návrhu vozu T2 František Kardaš zpracoval více tvarových studií, které vyvr-

Nevhodou tvarového řešení i tehdejšího konstrukčního pojetí skříň T2 byla vysoká pracnost výroby. Např. složitý tvar čel T2 byl původně vyráběn celý z plechu, později byly vrchní zaoblené dílce čel a ovládací panely na stanovišti řidiče vyráběny ze sklených laminátů, což předznamenalo pozdější rozsáhlou aplikaci laminátů u tramvají T3.

Krátká setkání Prahy s Tě-dvojkami

Je všeobecně známo, že Pražané se mohli v ulicích svěřit jen se dvěma prototypy č. 6001 a 6002 (zařazeny 1955) a sériová vozidla potkat jen v dávných dobách na zkušebních jízdách nebo na železničních vagonkách. I přesto je historie pražských tramvají s historií Tě-dvojkou propojena v mnoha rovinách. Kromě již zmíněné roviny koncepční a personální je to i rovina výrobní. Všechny vozy byly v Praze nejen vyrobeny, ale většina z nich se bez cestujících i projela po pražských tramvajových kolejkách, neboť musela absolvovat proces zprovoznění a vyzkoušení v pražské

vozovně Motol (resp. Hloubětín). Výrobce totiž v zastaralé továrně nedisponoval vlastními elektrozkoušebnou a využíval proto zázemí Dopravního podniku.

Vozy T2 samozřejmě figurovaly i v rozvojových plánech pražské městské hromadné dopravy a první kusy byly dokonce již objednány. To, že se T2 v Praze nakonec v širším měřítku neuplatnilo, má mnoho příčin a souvislostí. K nejzávažnějším patřily zejména značné skluzby investic do infrastruktury (především modernizace napájecího systému a opravárenské zázemí) pro další rozšiřování parku nových tramvají řady T. Také nedostatečná kapacita výrobců, která se podařila navýšit až intervencemi na vládní úrovni, které však přinesly své ovoce až v době náběhu výroby typu T3.

Historie T2 na pražských kolejkách se tak definitivně uzavřela v roce 1964, kdy byl tehdy již jediný provozovaný prototyp č. 6001 předán do Olomouce.

Poděkování ostravskému kolegovi

Touto fotografií by autor článku v souvislosti s projektem vozů č. 6003 a 6004 rád vzpomněl ostravského kolegu **Ing. Borise Cefera**, který zasvětil více než dvě desítky let studiu konstrukce vozů PCC a technologií jejich oprav a vypracoval se v uznávaného specialistu, na něhož se s důvěrou obrací historici a provozovatelé těchto tramvají z řady zemí, včetně Spojených států amerických, kolébky tramvají PCC. Také pražské Tě-dvojkou č. 6003 a 6004 vděčí Borisovi za profesionálně zvládnuté skloubení novodobých prvků pro nostalgický provoz s historickým vzhledem a příslušnými souvislostmi.

Na snímku z 19. února 2020 ve vozovně Motol s vozem č. 6003 nakrátko upraveným do ostravské „imatrikulace“ z prvních let provozu coby poděkování původnímu domovskému městu, kde byly oba vozy zároveň vzorně opraveny do dnešní podoby.





MOTOROVÁ LOKOMOTIVA EV. Č. T4 POSUNUJÍCÍ VOZY METRA V DEPU ZLIČÍN. SNÍMEK POCHÁZÍ Z 8. DUBNA 1996
FOTO: LUDĚK VIDÍM

PRASÁTKO NEJEN PRO PAMĚTNÍKY

POSLEDNÍ DUBNOVÝ VÍKEND 2020 SE ZHLAVÍ DEPA ZLIČÍN ZAPLNILO HISTORICKOU TECHNIKOU. KROMĚ ZNÁMÝCH HISTORICKÝCH SOUPRAV METRA TYPU EČS A 81-71, KTERÉ VYVOLÁVAJÍ NADŠENÍ A ÚSMĚV NA TVÁŘÍCH NÁVŠTĚVNÍKŮ VÝROČNÍCH A RETRO JÍZD A ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY, DOŠLO K PŘISTAVENÍ I DVOU VOZIDEL, KTERÁ BYLA V MINULOSTI PRO ZABEZPEČENÍ PROVOZU METRA STEJNĚ NEZBYTNÁ, JAKO VÝŠE UVEDENÉ SOUPRAVY – MOTOROVÉHO VOZÍKU WŽB 10M KOLZAM A MOTOROVÉ LOKOMOTIVY T 212.1614.

S vozy Kolzam se čtenář DP kontaktu mohl seznámit již v minulém roce, a to konkrétně v listopadovém vydání, kde se psalo i o tomto muzejním exponátu. V tomto článku se zaměříme na poslední uvedené vozidlo, lokomotivu řady T 212. 1.

Většina příznivců železnice zná vozidlo pod přezdívkou „prasátko“, a to kvůli charakteristickému „chrochtajícímu“ zvuku motoru Tatra 930-5, který se ozýval z dep ČSD a ze sítí vleček. Ostatně vozidlo mělo v pražském metru stejný účel jako na železnici – přetahování souprav elektrických vozů a vozba manipulačních pracovních vlaků.

Motorová lokomotiva T 212.1614 Dopravního podniku s ev. č. T4 byla vyrobena v roce 1977 v Turčianskych strojárňach v Martine. Jedná se o jednu z posledních lokomotiv tohoto typu, které byly v metru provozovány. Své poslední výkony dojezdila v depu Zličín, z kterého 29. října 2001 putovala do střešovického Muzea MHD. Po 18 letech nečinného stání v depozitáři muzea se v listopadu minulého roku vrátila zpět do depa Zličín s jediným cílem – opět plnit úlohu provozního historického vozidla pražského metra.



ZDVIŽENÁ T4 VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE, 29. ŘÍJNA 2001. V POZADÍ AKCE JE DNES JIŽ ZLIKVIDOVANÝ SNĚHOVÝ PLUH EV. Č. 5406



NIC NENAHRADÍ POPISEK K FOTOGRAFII LÉPE, NEŽ OSOBNÍ VZPOMÍNKA ÚČASTNÍKA AKCE, LUĐKA VIDÍMA: „V DEN SLOŽENÍ LOKOTRAKTORU BYL PŘIPRAVEN SLUŽEBNÍ VŮZ 4217 NA POSUN TRAKTORU DO HALY. BOHUŽEL TO NAKONEC ÚPLNĚ NEVYŠLO, PROTOŽE SPŘÁHLO NA LOKOMOTIVĚ MĚLO PŘÍLIŠ MALOU VÝKVNOST DO STRAN, TUDÍŽ MUŠELA BÝT POUŽITA JEŠTĚ JEDNA REDUKCE, KTEROU SE ZVÝŠILA VŮLE VE SPOJENÍ. NAKONEC SE VŠAK PAVEDLO LOKOTRAKTORU ZASUNOUT DO HALY A ČASEM SE DOPLNILO JEŠTĚ TRAMVAJOVÉ SPŘÁHLO PŘÍMO NA METRÁČKÝ VŮZ!“
FOTO: LUDĚK VIDÍM



VE STŘEDU 6. LISTOPADU 2019 BYL MOTOROVÝ VŮZ T4 OPĚT PŘEVEZEN. TENTOKRÁT ZPĚT DO DEPA ZLIČÍN
FOTO: ONDŘEJ LÁSKA



VŮZ BYL PO PŘEVOZU UMÍSTĚNÝ DO DEPA VOZIDEL NEZÁVISLÉ TRAKCE VE ZLIČÍNĚ
FOTO: PETR HAVLÍČEK

Na začátku složitého procesu opětovného uvedení do provozu je komisionální prohlídka, která má detailně zhodnotit aktuální stav, určit rozsah a časovou náročnost potřebných prací. Při příležitosti manipulace s touto lokomotivou pro přistavení k vykonání prohlídky tak došlo k unikátnímu setkání celé historické flotily vozidel metra, jehož výsledkem je vložený plakát v tomto čísle.

Text: Michal Andelek
Foto: Zdeněk Bek, Jan Barchánek, Petr Hejna,
Václav Holíč, Petr Ludvíček a archiv DPP



AUTOBUSY DPP NA PRAHU NOVÉ ÉRY?

KLÍČOVÝ DOKUMENT NASTAVUJÍCÍ ZÁKLADNÍ SMĚŘOVÁNÍ OBNOVY VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY S VÝHLEDEM DO ROKU 2030 SCHVÁLILA RADA HLAVNÍHO MĚSTA 6. DUBNA 2020. POJĎME SE S MATERIÁLEM, JENŽ NESE NÁZEV KONCEPCE VYUŽITÍ ALTERNATIVNÍCH PALIV V PODMÍNKÁCH AUTOBUSOVÉ DOPRAVY DPP, SEZNÁMIT BLÍŽE.

Otázka udržitelného rozvoje lidské společnosti patří k jedné z nejdiskutovanějších a neaktuálnějších v současném světě. Ani Dopravní podnik není stranou tohoto dění a jakožto největší a systémový dopravce v Praze se aktivně hlásí k naplňování principů udržitelnosti a ochrany životního prostředí.

Postavení DPP ve využití paliv

Hlavní hnací silou, kterou přepravujeme většinu cestujících po Praze, je elektřina. Díky linkám metra a rozsáhlé síti tramvají tak přispíváme k lepšímu a zdravějšímu životu obyvatel a návštěvníků Prahy.

Ruku v ruce s elektrickou trakcí však tvoří nedílnou součást pražské integrované dopravy i hustá síť autobusových linek. Na více než stovce městských i příměstských linek křížuje

denně Prahu téměř tisícovka našich autobusů, které ročně spálí přes 30 milionů litrů nafty. Veškerý uhlík z této nafty se přemístí do atmosféry, tedy nad naše hlavy. Doprava tak celkově patří stále k největším znečišťovatelům životního prostředí, ve kterém se den co den pohybujeme.

Díky technologickému vývoji vypouští dnešní moderní spalovací motory mnohem méně emisí, než tomu bylo v minulosti a například emisní normy EURO 5 a 6, jimiž v posledních letech rychle obnovujeme vozový park autobusů, jsou již v mnoha parametrech srovnatelné, ne-li dokonce lepší než pohony na



V PRAVIDELNÉM PROVOZU S CESTUJÍCÍMI BYL TESTOVÁN VŮZ BREDA ZEUS S TECHNOLOGIÍ NABÍJENÍ KABELEM (1/2011 – 12/2012)

CNG. Současné cíle však již dávno nesměřují jen ke snižování emisí, ale ke zcela bezemisní a energeticky účinnější dopravě! A to již z principu nelze dosáhnout spalováním uhlovodíkových (fosilních) paliv ve spalovacích motorech.

Proč vznikla Koncepce alternativních paliv?

Koordinovaná mezinárodní snaha stanovující základní závazky v otázkách snižování emisí a zajištění udržitelného rozvoje společnosti tak, aby nedocházelo k dalšímu zhoršování životního prostředí a klimatických změn, je vyjádřena především v tzv. Pařížské dohodě o změně klimatu z roku 2015. Technologickým i politickým lídrem tohoto dění je především Evropa a Evropská unie, která prostřednictvím řady legislativních i finančních nástrojů podporuje rozvoj nových technologických řešení v oblasti ochrany klimatu a zdraví obyvatel.



AUTOBUS SIEMENS RAMPINI S NABÍJENÍM Z DVOUPÓLOVÉ TROLEJE NAPÁJENÉ Z TRAMVAJOVÉ MĚNÍRNY (1/2014)

Česká republika i hlavní město Praha se aktivně hlásí k těmto závazkům. Zmínit lze například Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030, dle kterého by mělo docházet k postupnému snižování konečné spotřeby energie v dopravě až o 8 %. Klíčovým se však stalo zejména vyhlášení Klimatického závazku hl. m. Prahy v červnu 2019, kterým se Praha zavázala ke snížení emisí CO₂ do roku 2030 o 45 % ve srovnání s rokem 2010!

Dopravní podnik přistupuje k výše uvedeným závazkům zodpovědně a není proto žádným tajemstvím, že již řadu let testuje nové technologie v oblasti alternativních paliv a aktivně



NA LINCE 216 PROBÍHALO OVĚŘOVÁNÍ VOZU SOR EBN 8 NABÍJENÉHO KABELEM (2/2014)

participuje na výměně informací v rámci různých mezinárodních projektů (v rámci UITP).

V posledních letech jsme se aktivně věnovali především hybridním a elektromobilním technologiím. Testovány byly různé elektrobuses a v Prosecké ulici v rámci pilotního projektu dynamického nabíjení i bateriové trolejbusy. V loňském roce jsme úspěšně vyzkoušeli taktéž hybridní diesel-elektrické autobusy v náročných pražských podmínkách, o čemž DP kontakt obsáhle informoval.

Kromě výše uvedeného je nutno zmínit i legislativní aktivity týkající se vozového parku autobusů. V roce 2019 došlo k novelizaci Směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (tzv. Clean Vehicle Directive), která stanoví povinné podíly nízkoemisních a zcela bezemisních vozidel pro nově nakupovaná vozidla. V současnosti probíhá její transpozice do českého právního řádu s předpokladem účinnosti od roku 2021.

Od okamžiku schválení české úpravy musí být do roku 2025 z nově pořizovaných vozidel minimálně 41 % tzv. čistých, z toho polovina (20,5 %) zcela bezemisních a druhá polovina alespoň částečně čistých. Od roku 2026 stoupne tento podíl až na 60 % při analogickém zachování rozdělení na poloviny (30 % zcela bezemisních a 30 % částečně čistých). Dočasnou výjimku mají smlouvy o závazku veřejné služby s dopravci, které byly uzavřeny před účinností české právní úpravy.

Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP

Aby však bylo možno naplnit všechny uvedené cíle a Dopravní podnik byl připraven plnit i připravovanou legislativu, bylo nutno vypracovat strategii, která souhrnně a jasně

předkládá komplexní pohled na oblast alternativních paliv v podmínkách autobusů DPP a jeho možný vývoj do roku 2030.

Koncepce byla zpracována v širší spolupráci především úseků dopravního a technického – Povrch ve druhé polovině loňského roku. Komplexně **zachycuje veškeré zkušenosti a poznatky v této oblasti, a to především s akcentem na funkčnost a spolehlivost jednotlivých řešení v náročných podmínkách pražského provozu.**

V průběhu podzimních a zimních měsíců byl materiál kladně projednán mimo jiné dozorčí radou DPP, výborem pro dopravu zastupitelstva hl. m. Prahy, dopravní sekci Hospodářské komory ČR i hl. m. Prahy a byl představen i zástupcům Evropské komise a agentury JASPERS, kteří dokument jednoznačně podpořili.

Klíčovým se stalo především schválení Koncepce v komisi rady hl. m. Prahy pro udržitelnou energii a klima a následně i v představenstvu DPP, jež doporučily její předložení do Rady. Dne 6. dubna 2020 byla Koncepce využita alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP úspěšně schválena a posvěcena radou hlavního města Prahy.

Čím se Koncepce zabývá?

Dopravní podnik v Koncepci využití alternativních paliv v návaznosti na výše uvedené závazky přináší především odpovědi na otázky:

- Jak dále postupovat v obnově vozového parku autobusů?
- Kolik to vše bude stát a kde se případně poohlížet po zdrojích?
- Jaký je časový horizont představených kroků?
- Lze vůbec splnit přísné emisní cíle efektivně a za reálné finanční prostředky?





NA LINKÁCH 213 A 163 SE OBJEVIL BATERIOVÝ ELEKTROBUS SOR/SEGELEC EBN 11 DOBÍJENÝ PANTOGRAFEM Z DVOUPÓLOVÉ TROLEJE Z TRAMVAJOVÉ SÍTĚ (9/2015 – 8/2017)



BATERIOVÝ ELEKTROBUS SOR NS 12 TESTOVÁN NA LINCE 109, OPĚT DVOUPÓLOVÝ SYSTÉM PŘES STACIONÁRNÍ GALVANICKÉ ODDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ, Tzv. DOBUDKU (OD 10/2017)

Pojďme se tedy stručně podívat na konkrétní odpovědi.

„Elektrina a vodík, do města se hodí“

Přísné emisní i energetické cíle, jejichž naplňování v horizontu roku 2030 bude muset Dopravní podnik a potažmo hlavní město Praha brát na zřetel, lze plnit samozřejmě různými způsoby. Snahou DPP je proto nalézt takový mix řešení, který bude v náročných pražských podmínkách technicky funkční, spolehlivý a cenově dostupný.

Mezi specifika pražského provozu totiž patří:

- dlouhé a přepravně velmi vytížené autobusové linky s vysokým denním proběhem (až kolem 300 – 350 km/den);
- náročný pražský terén (rozdíl mezi hladinou Vltavy a nejvyššími místy je přes 200 m!);
- vysoký podíl kloubových vozidel;
- dlouhá doba denního provozu (4:30 – 0:30);
- početný vozový park (až 1200 autobusů).

Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu je pro dosažení uvedených cílů a limitů nezbytné zajistit alespoň částečnou náhradu konvenčních naftových vozidel vozidly, která budou využívat alternativní paliva nebo alternativní pohonné systémy.

Důkladné analýze byla podrobena většina známých a dostupných alternativních paliv v segmentu autobusové dopravy. Zásadním nástrojem k úsporám konečné spotřeby energie v dopravě je náhrada spalovacího motoru (směrná hodnota účinnosti 30 %) elektrickým trakčním pohonem (směrná hodnota účinnosti 75 %). V důsledku 2,5násobně vyšší účinnosti klesá při náhradě spalovacího motoru elektrickým konečná spotřeba energie až o 60%! Tato základní úspora je dále zvyšována schopností rekuperace brzdové energie.

Elektrické motory v pražských podmínkách navíc umožňují zajistit:

- lokálně zcela bezemisní dopravu;

- snížit hlukovou zátěž, a to nejen v ulicích, ale také v garážích při manipulaci s vozidly;
- využití vnitřních synergií DPP – rozsáhlá napájecí síť tramvají a metra, dlouholeté zkušenosti, vyškolený personál a technická základna DPP apod.

Na základě zkušeností, spolehlivosti technického řešení a provozní efektivity se jako nejvhodnější jeví cesta **částečné elektrifikace autobusové dopravy prostřednictvím bateriových trolejbusů (technologie tzv. dynamického nabíjení – In Motion Charging) a doplňkově i elektrobusů**. Díky těmto vozidlům lze dosáhnout lokálně nulové emise a lze tak efektivně plnit Klimatický závazek hl. m. Prahy.

Opomenuta není samozřejmě ani **vodíková technologie**, která je vnímána jako palivo budoucnosti (ovšem za podmínky, že nebude vznikat z fosilních paliv) a snahou DPP bude otestovat vodíkový autobus v reálných provozních podmínkách. V současnosti je však kromě jiného nutno dořešit technologické výzvy v oblasti výroby vodíku a jeho přenosu na místo spotřeby.

Obecný ekologický přínos, v rámci kterého jsou zohledňovány i emise produkované při výrobě elektrické energie (či vodíku), se v souladu se Státní energetickou koncepcí postupně zlepšuje tak, jak se postupně mění energetický mix České republiky. Klíčovou roli v tomto segmentu hraje především energetický sektor, jenž je rovněž vázán mezinárodními i národními závazky udržitelného rozvoje a emisních cílů.

Jak je to s pohony na CNG?

Využívání stlačeného zemního plynu (CNG) v sektoru veřejné autobusové dopravy vycházelo především z předchozích okolností v oblasti technologie pohonů autobusů. V současnosti však díky technologickému vývoji jak na poli konvenčních spalovacích naftových motorů, tak zejména na poli alternativních paliv (čistě elektrický pohon, bateriové technologie, vodíkový pohon apod.) je toto fosilní palivo již výrazně méně perspektivní.

V období první dekády 21. století ve srovnání s tehdejší úrovní technologie spalovacího naftového motoru přinášelo využití CNG významné úspory zejména na poli emisí a dalších škodlivin. Výhodnost plynových autobusů byla výrazně podporována i dotační politikou na pořízení vozidel a dalšími daňovými úlevami ze strany ČR. Hlavní město Praha, potažmo DPP, však díky ekonomickým ukazatelům překračujícím výrazně průměr EU

nesplňovaly podmínky pro čerpání z těchto dotačních titulů.

V mezidobí, kdy začaly být důrazněji akcentovány emisní či hlukové limity a technologie v oblasti spalovacích naftových motorů pokročila k emisním normám EURO 5 a nyní EURO 6, přestala technologie CNG v oblasti pohonů autobusů představovat výhodnější alternativu i z ekologického hlediska.

Využití CNG navíc nevede k naplnění jak emisních, tak ani energetických cílů. Z důvodu nižší teploty vznícení zemního plynu je využíván zážehový motor s jiskrovým zapalováním, jehož účinnost je však ještě nižší než u vznětového motoru. Díky tomu je výsledná spotřeba energie až o 16 % vyšší! Zásadní nevýhodou ve srovnání s elektrickými pohony je i nemožnost rekuperace kinetické a potenciální brzdové energie vozidla, což představuje v podmínkách linkového provozu v městském prostředí s četnými zastávkami a křižovatkami významnou ztrátu.

Využití zemního plynu se tak daleko perspektivněji jeví např. v oblasti vytápění budov, ohřevu užitkové vody či technologického ohřevu v průmyslu, kde je jeho tepelná energie využívána s účinností až 80 % (kotle, kogenerační jednotky atd.).

Jak by mohl vypadat vozový park autobusů v roce 2030?

Za předpokladu plnění transponované směrnice Clean Vehicle Directive a naplňování Klimatického závazku hl. m. Prahy a i s ohledem na nastavené Standardy kvality PID bychom měli ročně obnovovat asi 120 autobusů. Návrh počítá s obnovou vozového parku v kombinaci zcela bezemisních vozidel (bateriových trolejbusů, elektrobusů, ve výhledu i vodíkových autobusů), částečně čistých vo-



NA ZPROVOZNĚNÉ TRATI V PROSECKÉ ULICI V ŘÍJNU 2017 BYLO NA LINCE 58 TESTOVÁNO NĚKOLIK VOZIDEL S DYNAMICKÝM ZPŮSOBEM NABÍJENÍ, TEDY ZA JÍZDY POD TROLEJÍ, M.J. SOR TNB 12 ACUMARIO



V PROSECKÉ BYL ZKOUŠEN TAKÉ TROLEJBUS ŠKODA 30 TR

zidel (hybridních diesel-elektrických autobusů) a pokračování pořizování moderních naftových autobusů s emisní normou EURO 6 (příp. v budoucnu i EURO 7).

Počítáno je tak s určitou diverzifikací více druhů technologií, mj. i s ohledem na zajištění aspoň částečné provozní autonomie autobusové dopravy z důvodu operativního nasazení při živelních pohromách, black-outu, v rámci krizového řízení MHMP nebo při zajištění náhradní dopravy za kolejovou dopravu.



Z OSTRAVY ZAPŮJČENÝ VŮZ EKOVA ELECTRON V PROSECKÉ ULICI



KLOUBOVÝ TROLEJBUS ŠKODA 27 TR NA JAŘE 2019 NA LINCE 58 V LETNANECH





TESTOVÁNÍ HYBRIDNÍ DIESEL-ELEKTRICKÉ TECHNOLOGIE SE ZÚČASTNIL VŮZ SOLARIS URBINO 12 HYBRID



DALŠÍ ZE ZKOUŠENÝCH AUTOBUSŮ, IVECO URBANWAY HYBRID HIGH VALUE

Ve výsledném mixu vozidel autobusů by mohlo být v roce 2030 docíleno následujícího rozložení (dle variant postupné elektrifikace):

- přibližně 25 až 40 % vozového parku v čistě elektrickém pohonu formou zejména bateriových trolejbusů a doplňkově i elektrobuse;
- přibližně 15 až 40 % vozového parku formou hybridních diesel-elektrických autobusů, v první etapě bez externího nabíjení;
- zbytek vozového parku bude obnovován i nadále moderními naftovými vozidly.

Důvodem pro pořízování hybridních diesel-elektrických autobusů bez externího nabíjení (alespoň pro nadcházející přechodné období) je skutečnost, že tato vozidla umožňují docílit v reálných pražských podmínkách snížení emisí o cca 20 až 25 %. Zároveň není nutno budovat žádnou speciální nabíjecí infrastrukturu. Pořízovací cena těchto vozidel je přibližně o 70 % vyšší ve srovnání s naftovým autobusem stejné kategorie.

Trolejbus a elektrobuse jako parťáci, ne jako nepřátelé

Praha a pražský provoz mají mnoho specifíků, která nelze jen tak opomenout. Mnohdy líbivé a nejen v zahraničí prováděné nákupy elektrobuse naráží často na limity bateriové technologie v běžném provozu. Ačkoliv se může zdát, že bateriová technologie rychle postupuje kupředu a zanedlouho bude možné nasazovat elektrobuse zcela libovolně na jakoukoliv linku, není tomu tak. Limitem není jen **kapacita baterie**, která mnohdy poskytuje již velmi slušné hodnoty, ale především **příkon nabíjecího místa** limitovaný možnostmi infrastruktury, **spotřeba energie** v náročném pražském terénu a při náročných provozních podmínkách, a také **hmotnost trakčních baterií**, které vozidlo musí vozit sebou a která snižuje obsaditelnost vozu cestujícími.

Neméně důležitou podmínkou je i zajištění elektrického topení a klimatizace vozidla, aby

nedošlo k paradoxu, kdy navenek ekologické a bezemisní vozidlo musí při nepříznivých klimatických podmínkách využívat naftový pře-dehříváč („bufík“) a produkovat tak ve výsledku více emisí než konvenční naftový autobus. Ne zcela ideálním příkladem je zkušební vozidlo SOR EBN 11, kde výrobce v letošním celkem mírně zimě naftové topení aktivoval.

Elektrobuse tak představuje vhodné řešení spíše na kratší linky, méně náročné, s vhodnějšími provozními parametry. Navíc při vhodné konfiguraci sítě napájecích bodů může velmi efektivně využívat synergie s infrastrukturou pro bateriové trolejbusy.

Naopak pro delší, velmi exponované linky s vysokým denním průběhem jsou vhodnější bateriové trolejbusy neboli technologie dynamického nabíjení – nabíjení za jízdy pod trolejí. Bateriový trolejbus kombinuje moderní bateriovou technologii s technicky funkčním a spolehlivým principem trolejbusu. Oproti konvenčnímu trolejbusu a čistě bateriovému elektrobuse přináší řadu výhod:

- nabíjecí infrastrukturu není nutno budovat v celé trase, postačí mnohdy okolo 50 % z délky trasy linky pro ekonomicky efektivní provoz;
- nabíjecí infrastrukturu není nutno budovat na výjezdových/zátahových trasách a i v areálech garáží postačují pouze krátké úseky;
- díky bateriové technologii lze projíždět komplikované úseky (nízké podjezdy, křižovatky atd.) bez trolejí;
- vyšší operativnost v provozu (výluky, mimořádné události atd.);
- nemusí s sebou vozit velké množství těžkých baterií, místo v interiéru je efektivněji využito pro cestující a hmotnost vozidla výrazně nezvyšuje spotřebu energie, navíc životnost takto užívaných baterií je mnohem delší;
- v segmentu bateriových trolejbusů lze pořizovat až 25 m dlouhá velkokapacitní vozidla pro zvláště vytížené linky.

Akční plán elektrifikace nabízí přehled možných záměrů

Součástí schválené koncepce je kromě jiného i Akční plán elektrifikace autobusových linek, který přináší přehled možných záměrů v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu.

Kromě již běžících projektů **elektrifikací autobusových linek 119 a 140 a přípravy nabíjecí infrastruktury pro 14 elektrobuse v terminálu Želivského, u metra Strašnická a v garáži Vršovice**, o kterých se již bylo možno dočíst i na stránkách DP kontaktu, se

hlavní pozornost soustřeďuje především na levobřežní část Prahy a severovýchodní sektor, neboli garáž Řepy a garáž Klíčův.

Levobřežní část je svými kopcovitými linkami nanejvýš vhodná k řešení prostřednictvím bateriových trolejbusů. **V souvislosti s elektrifikací linky 119 vznikne základ nabíjecí infrastruktury v garáži Řepy a v okolí Evropské ulice**. Následně se předpokládá zahájení přípravy **elektrifikací linek 131, 137, 176 a 191**, kde zejména poslední jmenovaná, linka 191, vytvoří základní osu elektrifikace v levobřežní části Prahy s dosažením klíčového uzlu u Anděla resp. Na Knížecí.

V dlouhodobějším výhledu je počítáno rovněž s rozvojem nabíjecí sítě v oblasti Jihozápadního Města. Garáž Řepy by se tak mohla stát největší trolejbusovou garáží (nejen) v Praze.

V návaznosti na **elektrifikaci autobusové linky 140**, která aktuálně získala pravomocné územní rozhodnutí a její příprava pokračuje dle harmonogramu, by se mohla síť bateriových trolejbusů, ale i elektrobuse postupně rozrůstat do dalších částí Letňan, Čakovic, ale i do Kbela a dalších.

V dlouhodobém horizontu bude předmětem řešení rovněž elektrifikace tzv. východní autobusové tangenty z Kobylis přes Prosek, Vysočany, Žižkov, Malešice, Skalku až na Zahradní Město a Opatov.

Do budoucna však nelze zcela s jistotou předjímat technologický vývoj na poli alternativních pohonů, a tak zůstává Koncepce otevřeným dokumentem, který bude průběžně aktualizován.

Finanční rámec a možné zdroje

U projektů alternativních pohonů v autobusové dopravě (elektromobilita, vodík atd.) zatím stále platí, že náklady životního cyklu jsou oproti referenčnímu provozu moderních naftových autobusů bohužel vyšší. Kromě nutné investice do nabíjecí infrastruktury se jedná především o pořízovací cenu elektrobuse a bateriových trolejbusů. Ta se pohybuje v současnosti přibližně na dvojnásobku pořízovací ceny naftového autobuse stejné kategorie. Do budoucna lze předpokládat v závislosti na počtech vyráběných kusů postupné snižování tohoto rozdílu. Naopak díky nižší spotřebě energií a příznivé ceně elektrické energie lze částečně kompenzovat zvýšené investiční náklady nižšími platbami za energii.



V PRAZE SE PŘEDSTAVIL I KLOBOVÝ HYBRIDNÍ AUTOBUS VOLVO 7900 LAH

Při zohlednění navrženého scénáře obnovy vozového parku autobusů je nutno počítat s přibližně dvojnásobnými investičními náklady ve srovnání se stavem, kdy by i nadále bylo pokračováno výhradně v pořizování naftových autobusů.

Za celé desetileté období se tak při uvažované obměně všech 1200 autobusů souhrnně jedná až o cca 15,6 – 17,5 mld. Kč. Nutno však zdůraznit, že v těchto nákladech jsou již započítány i odhadované prostředky pro vybudování potřebné nabíjecí infrastruktury.

Z hlediska úplných provozních nákladů (včetně odpisů) by se díky kombinaci příznivé energetické bilance, energetické cenové politiky a delší životnosti bateriových trolejbusů (jakožto dle české legislativy drážních vozidel) **mohlo jednat o nárůst přibližně na úrovni 15 % oproti naftové variantě.**

V souvislosti s potřebou vyšších investičních nákladů bude z pohledu Dopravního podniku i hlavního města Prahy klíčová možnost čerpání finančních prostředků z dostupných dotačních titulů Evropské unie i státu. Čelní představitelé EU po evropských volbách v roce 2019 jasně deklarovali, že dosažení emisních a energetických cílů představuje prioritu a ta by se měla odrazit i v nastavení nového programovacího období 2021–2027.

V současnosti ještě probíhají příslušná jednání s cílem nastavení jednotlivých dotačních programů. Kromě DPP hojně využívaného **Operačního programu Doprava** budeme cílit rovněž na **Integrovaný regionální operační program (IROP)** s cílem získat podporu na pořízování bateriových trolejbusů a elektrobuse.

Novinkou pro nadcházející období by se však mohl stát tzv. **Modernizační fond**, jehož alokace plyne z výnosů z prodeje emisních povolenek. Právě tato možnost by mohla představovat poměrně zajímavý potenciál podpory opatření, jejichž cílem je snižování emisí a zvyšování energetické účinnosti.

Co se bude dít dál?

Po schválení Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP byl návazně předložen ke schválení konkrétní **plán obnovy vozového parku autobusů v letech 2020–2024**. Na základě schválení tohoto plánu v představenstvu by mělo dojít k přípravě a následnému vyhlášení jednotlivých veřejných zakázek na pořízování bateriových trolejbusů, elektrobuse, hybridních i naftových autobusů tak, aby mohla být zajištěna kontinuální obnova autobusů i v dalších letech. Souběžně bude samozřejmě řešena i příslušná nabíjecí infrastruktura.

Plán obnovy je nastaven tak, aby v případě komplikací při přípravě elektrifikačních projektů, které by měly dopad do časového harmonogramu, mohly být pořízovány ve větší míře hybridní autobusy, které jakožto přechodné řešení pomůžou alespoň částečně snížit emise CO₂. Za předpokladu, kdy by naopak příprava elektrifikačních záměrů běžela dle harmonogramu, není nutno navyšovat počty hybridních vozidel nad rámec předpokládaných počtů.

Díky moderním technologiím, spolehlivým technickým řešením a získaným zkušenostem může autobusová doprava DPP důstojně vstoupit do třetí dekády 21. století s ambicí stát se plnohodnotnou součástí udržitelné a ekologické městské mobility. ■



Text: Kamila Drábková



CISTERNOVÁ AUTOMOBILOVÁ STŘÍKAČKA SCANIA PO REKONSTRUKCI V DUBNU 2020
FOTO: KAMILA DRÁBKOVÁ

HOSTIVAŘSKÁ SCANIA V NOVÉM KABÁTĚ

LETOS JE TOMU JIŽ 16 LET, KDY DO VRAT POŽÁRNÍ STANICE NA HOSTIVAŘI VJEL ZBRUSU NOVÝ VÝJEZDOVÝ AUTOMOBIL ZNAČKY SCANIA. OD TĚ DOBY BYL, S VÝJIMKOU PRAVIDELNÉHO SERVISU A MENŠÍCH OPRAV, V NEUSTÁLÉ AKTIVNÍ SLUŽBĚ AŽ DO PODZIMU ROKU 2019, KDY BYL NAHRAZEN NOVÝM VOZEM TĚŽE ZNAČKY. O OBOU TĚCHTO UDÁLOSTECH JSTE SE MOHLI DOČÍST I NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU V ČÍSLE 4/2005, RESPEKTIVE 11/2019.

Ani po příchodu nového vozu nebyla jeho „starší sestřička“ zatracena. Vzhledem ke své vysoké spolehlivosti a solidnímu technickému stavu bylo i přes velký nájezd rozhodnuto o podání žádosti na generální opravu. Díky pochopení vedení DPP byla tato investiční akce odsouhlasena a nic tak nebránilo zahájení výběrového řízení. Vítězem soutěže se stala firma Anza z Chlumce nad Cidlinou. Po vyřízení veškeré potřebné agendy byl automobil v prosinci 2019 odvezen do dílny k provedení opravy.

Po sejmutí nástavby byla na rámu podvozku zjištěna koroze ve větším rozsahu, než bylo původně viditelné. Bylo tedy potřeba zajistit jeho očištění a následně měření pomocí ultrazvuku za účelem zjištění míry poškození a postupu dalších prací. Ačkoliv první zprávy nezněly úplně pozitivně (místy došlo až k 30% úbytku materiálu), finální verdikt byl vcelku dobrý – rám bylo možné opravit. Následovalo tedy další čištění, pak přišli na řadu svářeči, opět broušení a konečně lakování. Na konci celého procesu tak nebylo po rzi ani památky. Současně probíhaly i práce na opravě nástavby vozidla a požárního čerpadla.

Nástavba se dočkala mimo jiné zalaminování otvorů po původním vnějším osvětlení, oprav drobných poškození, nových roletových uzávěrů s integrovaným osvětlením, nového vnitřního osvětlení a hlavně celkového laku z vnitřní i vnější části. Opravena byla i elektroinstalace, která již mnohde neodpovídala současným předpisům a vzhledem ke stáří nebyla v dobré kondici. Požární čerpadlo bylo kompletně přetěsněno a zároveň byla provedena oprava pístové vývěvy a výměna vysokotlaké hadice, určené pro rychlý zásah. Pracoviště strojníka bylo taktéž kompletně opraveno, včetně nového lakování a popisů ovládání.

Pozadu nezůstala ani kabina posádky, na které byly opraveny drobné nedostatky, a byla taktéž kompletně přelakována. Částečné renovace se dočkal i její vnitřek, kde bylo opraveno polstrování sedáků, podlaha kabiny a upraveny úložné prostory tak, aby odpovídaly současným požadavkům. Z důvodu zvýšení bezpečnosti došlo i k výměně výstražného světelného zařízení a na obou bocích vozidla je nově umístěn žlutý retroreflexní pruh.

I přes epidemii viru SARS-CoV2 a s tím spojené zdržení dodání některých dílů se podařilo vozidlo dokončit a předat včas. V současné době je již znovu vybaveno požárním příslušenstvím a všichni hasiči – strojníci procházejí školením obsluhy. Automobil bude následně zařazen jako záložní na „své“ stanici v Hostivaři. Nahradí tak o generaci starší, v současné době již dosluhující záložní vůz Liaz, vyrobený v roce 1987. Do „ostré“ akce se pak dostane zejména tehdy, bude-li nutné některé z výjezdových vozidel odstavit z důvodu servisu nebo poruchy.

Závěrem zbývá už jen dodat, že tato rekonstrukce by nebyla možná bez velkého pochopení představenstva DPP a dále všech zaměstnanců, kteří se na její realizaci podíleli. Všem tímto děkujeme za pomoc. ■



PSAL SE DUBEN 2005, KDY VŮZ DORAZIL JAKO NOVÁ POSILA DO HOSTIVAŘE
FOTO: HYNEK OBROUČKA



KOROZE RÁMU VOZU PO SEJMUTÍ NÁSTAVBY
FOTO: ANZA



ÚPRAVA ELEKTROINSTALACE V RÁMCI VÝMĚNY SVĚTELNÝCH VÝSTRAŽNÝCH ZAŘÍZENÍ
FOTO: ANZA



ROZEBRANÉ POŽÁRNÍ ČERPADLO PŘÍPRAVENÉ K OPRAVĚ
FOTO: ANZA



OPRAVA NÁSTAVBY A PŘÍPRAVA NA LAKOVÁNÍ
FOTO: ANZA



FLOTILA VOZŮ ZNAČKY SCANIA U HZS DPP (2X CISTERNOVÁ AUTOMOBILOVÁ STŘÍKAČKA, 1X TECHNICKÝ VŮZ)
FOTO: KAMILA DRÁBKOVÁ

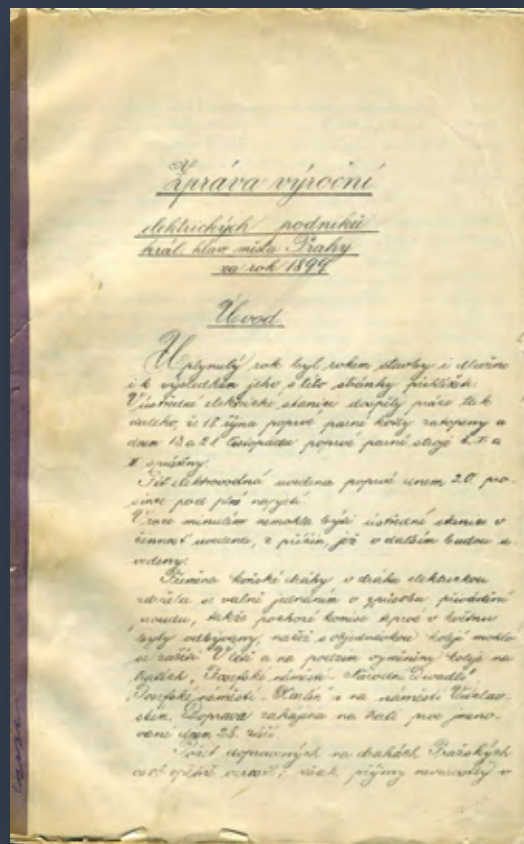


Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

75 LET OD TRAMVAJÍ NA BARIKÁDÁCH

Květen se posledních pětasedmdesát let tradičně pojí s výročním koncem nejhroznější války v dějinách Evropy. Pro nás je to zároveň připomínka doby, kdy městská hromadná doprava několik dní vůbec nejezdila a většina pražských tramvají zastávala neobvyklou funkci v podobě základů barikád v ulicích města. Tuto dobu nám připomíná i známý snímek barikády v Černokostecké ulici v konečné stanici linky číslo 16 Nové Strašnice. V té době tu ještě neexistovala kolejová smyčka a tramvaje obracely „kuplováním“. Dům v Limuzské ulici, připravený na přístavění dalších domů z obou stran, stojí i dnes osamělý v nezměněné podobě. Originál fotografie byl pořízen na fotopapír o rozměru 9 x 14 cm.

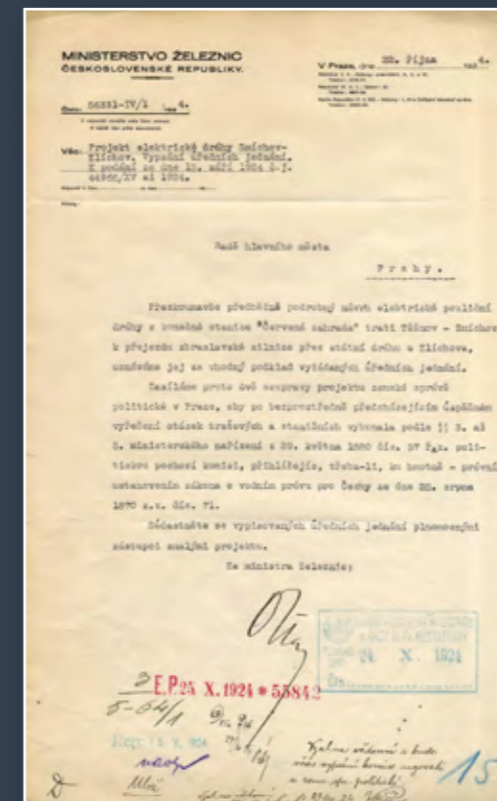


VÝROČNÍ ZPRÁVY RUČNĚ PSANÉ

Každý rok Dopravní podnik hlavního města Prahy vydává výroční zprávy a s výjimkou období 1941–1951 tomu nebylo jinak ani v minulosti. Jen se tento nejdůležitější dokument roku jmenoval různě – výroční účty, zpráva o činnosti, komplexní rozbor hospodaření a podobně. Některé zprávy z nejstaršího období Elektrických podniků byly psány ručně, jako ta z roku 1899, a rozmnožovaly se hektograficky. Tato, dnes už poněkud rozpadající se zpráva, má 96 stran a 19 tabulek v příloze.

ZHLAVÍ DEPA KAČEROV

V květnu si rádi připomínáme také výročí zahájení provozu metra. Letos to je už po šestačtyřicáté. Mezi snímky z poměrně bohaté dokumentace výstavby prvního provozního úseku tratě C patří i tento nepříliš kvalitní obrázek z výstavby kačerovského depa, pořízený patrně v roce 1973. Barevný velkoformátový diapozitiv 6 x 6 cm již poněkud degradoval, možná nebyl ani správně exponován a autor (nebo někdo jiný) nám v pravém horním rohu zanechal kvalitní otisk prstu. Přesto snímek poskytuje zajímavý pohled na budování zhlaví kolejíště depa.



95 LET OD ZAHÁJENÍ STAVBY V NÁDRAŽNÍ

Nedávno Dopravní podnik hlavního města Prahy zahájil rekonstrukci tramvajové tratě v Nádražní ulici. Někde u počátků historie tohoto tratového úseku stál i tento dokument z 22. října 1924, kterým ministerstvo železnic oznamuje, že „přezkoumavše předběžně podrobný návrh elektrické pouliční dráhy... uznáváme jej za vhodný podklad vyžádaných úředních jednání“. Zemská správa politická v Praze byla pověřena vypsáním tzv. politické pochůzky a staniční komise, jejíž účastníci posoudili na místě samém trasu projektované tratě a jednali o stavebním povolení. Dodejme, že stavba úseku Červená zahrada – Zlíchov (před most přes železniční koleje) začala 14. dubna 1925 a první tramvaje tudy projely 16. července téhož roku.

KOŠÍŘE PODRUHÉ

V březnovém DP kontaktu jsme přinesli starou fotografii pracovníků vozovny Košíře a uvedli jsme, že existují dvě. Tak tady je ta druhá. Zaměstnanci vozovny krásně zapožovali, a jakmile fotograf stisknul spoušť, vstoupili vlastně do historie pražské MHD. Můžeme si jen postesknout, že dnes takové fotografie vznikají jen zcela ojediněle. Možná je to tím, že fotografování je dnes tak samozřejmě a snadno dostupné, protože příslušný fotografický přístroj máme většinou kdykoliv po ruce v mobilu. Originál této stařícké fotografie má rozměr 8,8 x 13,8 cm.



Text: Jiří Tvarůžek

ZA DOPRAVNÍM JIHEM ITÁLIE PODRUHÉ

V MINULÉM ČÍSLE JSME POZNALI DOPRAVNÍ ZAJÍMAVOSTI JIHOITALSKÝCH MĚST CAGLIARI Z OSTROVA SARDÍNIE A PALERMO ZE SICÍLIE. JAK JSME SLÍBILI, Z TOHO OSTROVA VÁM DNES PŘEDSTAVÍME DALŠÍ DVĚ MĚSTA.



CATANIA A JEDNO Z MÁLA PREFERENČNÍCH OPATŘENÍ V PODOBĚ VYHRAZENÉHO PRUHU PRO AUTOBUSY NA VIA ALA. PRUH SLOUŽÍCÍ LINCE BRT 1, JE OFICIÁLNĚ JEDNOSMĚRNÝ, OVŠEM KDYŽ TO VYJDE, VYUŽÍVAJÍ HO I AUTOBUSY V OPAČNÉM SMĚRU
FOTO: JAN MAREK

Catania

Druhé největší město na Sicílii, které leží na úpatí Etny, čítá něco přes 300 tisíc obyvatel. Původní tramvajová síť byla v poválečných letech nahrazena trolejbusy. Tramvaje tak dojezdily v roce 1951, trolejbusy je následovaly v roce 1966 a Catanii tak zbyla pouze autobusová doprava. Tak je tomu prakticky dodnes. I když ne zcela. V roce 1999 totiž pod ulicemi města vyjelo metro.

Metro v Catanii je legrační. Jak už je italským zvykem, kapacitní kolejový systém zde ne-

tvoří páteř dopravy. V provozu je jediná linka, která vede z okraje městského centra nejprve východním směrem a poté se stáčí táhlým obloukem zpět přes předměstí, ležící severně od centra. Odbočná větev do stanice Porto je mimo provoz. V metru jezdí pouze dvouvozové soupravy, interval je 10 až 15 minut a i přesto není obsazenost metra nijak zásadní. V neděli dokonce metro nejedí vůbec!

Ve výstavbě je údajně prodloužení metra na obou koncích, takže zejména úsek přes centrum by mohl dát trase nějaký smysl

a zvýšit její využití. Zajímavostí je, že metro provozuje společnost Circumetnea, která zajišťuje provoz také na příměstské úzkokolejné železnici. S tou vede ovšem trasa metra na severu města ve značném souběhu, takže se dá říci, že společnost sama sobě konkuruje. Zatím se dá metro v Catanii považovat za krásný příklad, jak lze neúčelně investovat finanční prostředky.

Autobusová doprava tvoří tedy hlavní pilíř zdejší městské dopravy. Její síť je značně nepřehledná a intervaly nijak atraktivní. Zejmé-



SOUPRAVA METRA V KATÁNSKÉ STANICI NESIMA. TĚCH NĚKOLIK JEDNOTLIVCŮ NA SNÍMKU JE BĚŽNÁ FREKVENCE V ODPOLEDNÍ ŠPIČCE
FOTO: JAN MAREK

na v neděli je i na páteřních linkách nejkratší interval 40 minut, jiné linky jezdí jen 1x za jednu až dvě hodiny. Jedna linka je označena jako BRT (bus rapid transit), od běžných linek jí ovšem odlišuje jen trasa, vedená částečně vyhrazenými jízdními pruhy.

Na některých zastávkách jsou osazeny „chytřé“ digitální označnický. Ty ovšem ukazují pouze logo dopravce a přesný čas. O odjezdu nejbližších spojů se nedozvíte nic. Vozový park je tvořen směsicí vozů různých výrobců, nejčastěji lze spatřit vozy Iveco a BredaMenaribus.

Metro i autobusy mají díky odlišnému provozovateli též odlišný tarif. Lze ovšem zakoupit jízdenku, platnou pro oba druhy dopravy. Platí 120 minut a přijde na 1,20 €.

Messina

Ve třetím největším městě na Sicílii žije přibližně čtvrt milionu obyvatel. Asi nepřekvapí, že i zde jezdily tramvaje, v roce 1951 byly zrušeny a v roce 2003 znovu zavedeny. Jak není překvapivá historie, mohlo by překvapit, že Messina je z našeho putování první město, kde tramvaj tvoří páteř zdejšího systému městské dopravy. Alespoň prozatím. Současný starosta totiž nemá tramvaje příliš v lásce a tak nedávno přišel se záměrem tento zánovní provoz zrušit. Argumentem byla údajná ztrátovost tramvajové dopravy. Na

části sítě se dokonce přestalo jezdit a v červnu 2019 měl být uzavřen i zbytek. Spása v podobě navýšení finančních prostředků přišla od úředníků EU, jež se finančně podílela i na stavbě tohoto systému. Tramvaje tedy v Messině stále jezdí, byl dokonce obnoven provoz v plném rozsahu.

Provoz zajišťují tramvaje Fiat Cityway. Tramvajovou síť tvoří jediná linka, označená číslem 28. Ta projíždí celé město v severojižním směru a na nezáměrných cestujících si nemůže stěžovat. Interval je, jako obvykle, nahodilý,



JEDEN ZE ZÁSTUPCŮ MESSINSKÝCH ELEKTROBUSŮ OD ČÍNSKÉHO VÝROBCE BYD BYL ZACHYCN NA NÁMĚSTÍ PŘED ŽELEZNIČNÍ STANICÍ
FOTO: JAN MAREK



MESSINSKÁ TRAMVAJ FIAT CITYWAY OPUŠTÍ ZASTÁVKU TRIESTE NA ULICI VIALE SAN MARTINO, KDE JE TRAMVAJOVÉ TĚLO UMÍSTĚNÉ TAKTO HEZKY MEZI PALMOVÝM STROMOŘADÍM
FOTO: JIŘÍ TVARŮŽEK

nicméně jezdí se vcelku často. Na cestovní rychlosti ovšem rozhodně tramvajím nepřidává velké množství světelných signalizací po jejich cestě, které zcela postrádají jakoukoliv preferenci. To je ovšem běžný stav v celé Itálii. Dalším prvkem, který na rychlosti tramvajím nepřidává, je množství ostrých oblouků, které jsou i na místech, kde by teoreticky vůbec nemusely být.

Tramvajovou dopravu doplňují přibližně tři desítky autobusových linek. V autobusové dopravě jsou, kromě naftových vozů, zastoupeny ve třinácti exemplářích i elektrobusy od čínského výrobce BYD. Celodenní jízdenku, platnou pro tramvaje i autobusy, pořídíte za 2,60 €.

V dalším pokračování se přesuneme na pevninu a podíváme se do Neapole. ■



Text: Jitka Urbánková



TROLEJBUSY ŠKODA 14TR V TBILISI. JEJICH PROVOZ ZDE SKONČIL V ROCE 2006
ZDROJ: URBAN-TRANS.NET

CESTOVÁNÍ PO GRUZII

GRUZIE SE NACHÁZÍ V JIHOZÁPADNÍ ASII V OBLASTI ZAKAVKAZSKA U VÝCHODNÍHO OKRAJE ČERNÉHO MOŘE. MEZI SOUSEDÍCÍ STÁTY SE ŘADÍ RUSKO, ÁZERBÁJDŽÁN, ARMÉNIE A TURECKO. POJĎME SE, JAKO JIŽ TRADIČNĚ, ZAMĚŘIT NA DOPRAVU, A TO NEJEN V HLAVNÍM MĚSTĚ TBILISI.



LOKÁLNÍ MINIBUS ZVANÝ MARŠRUTKA
ZDROJ: CHRISJOZEPIAK.BLOGSPOT.COM

Rozloha Gruzie činí 69700 km² a v současné době v ní žije cca 3729500 lidí. Hlavním městem je Tbilisi. Gruzie představuje krásnou hornatou zemi, která láká turisty divokou přírodou, obrovským kulturním bohatstvím a výbornou místní kuchyní.

Doprava na dálkových trasách

Po Gruzii lze cestovat mnoha různými způsoby. Jednou z možností jsou místní maršrutky. Představují velmi dostupný dopravní prostředek v podobě mikrobuseů a minibusů různé velikosti. Do menších vozů se vejde šest pasažérů a do těch větších se dokáže vtěsnat až dvacet lidí. Pokud se všichni na sedadla v maršrutce nevejdou, tak se jednoduše přidají další plastové židle do uličky.

Většinou maršrutky jezdí podle daného jízdního řádu, ale někdy čekají, až se po okraj naplní cestujícími. Ceny za cestu dosahují lidových hodnot. Za jízdu mezi hlavním městem Gruzie Tbilisi a druhým největším gruzinským městem zaplatí cestující cca 10 GEL (80 Kč). Vzdálenost mezi oběma městy dosahuje přes 230 km a cesta trvá necelé 4 hodiny. Největší koncentraci maršrutek pak najdeme právě v hlavním městě u hlavního autobusového nádraží.

Další využívaným druhem přepravy jsou dálkové autobusy. Nejvýznamnějším přepravcem v tomto odvětví je gruzinská společnost Georgian Bus, která operuje mezi městy Kutaisi, Tbilisi, Gudauri a Batumi. Autobusy jezdí na svých trasách v pravidelných časech. Orientačně stojí jízdenka na trase z Batumi do Tbilisi 30 GEL (240 Kč). Trasa má délku necelých 400 km a cesta trvá téměř 6 hodin. Ve srovnání s maršrutkami jsou autobusy pohodlnější. Bývají klimatizované, během cesty se lze dívat i na televizi a cestující má většinou dvě sedadla sám pro sebe.

Mnoho lidí volí pro překonání dlouhých vzdáleností spíše vlakové spoje. Hlavní páteří gruzinské železnice je východozápadní trať z Tbilisi do Batumi, ze které pokračují další větve ve směru do Baku a Jerevanu. Výhodou vlakové dopravy je, že je spolehlivější a levnější než doprava autobusová. Na druhou stranu se ces-



VLAK STADLER NA TRATI Z TBILISI DO LETOVISKA BATUMI
ZDROJ: EN.TREND.AZ

tování železnicí často protáhne, navíc některé vlaky jsou již velmi zastaralé, takže v nich nefunguje klimatizace. Nicméně na trati z Batumi do Tbilisi je možné potkat rychlý a moderní vlak Stadler. Trasu o délce téměř 400 km ujede za 5 hodin a jízdenka ve 2. třídě stojí 25 GEL (198 Kč).

Městská hromadná doprava v Tbilisi

Významným dopravním prostředkem v hlavním městě Gruzie je metro, které se dělí na dvě linky. Modrá linka Saburtalo má 7 stanic a červená linka Gidani má 16 stanic. Linky na sebe navazují ve stanici Station Square I., kde se také nachází vlakové nádraží. Celková délka obou linek činí 26,4 km a metro je na nich v provozu každý den od 6 do půlnoci.

Pro samotnou jízdu metrem je nezbytné pořídít si čipovou kartu Metromoney Card za vratnou kauci 2 GEL (16 Kč) a nechat si na ni nahrát potřebný finanční obnos. Při každé jízdě se z karty prostřednictvím turniketu odečte částka ve výši 0,5 GEL (4 Kč), která odpovídá ceně jedné jízdenky. Jízdenka platí po dobu 90 minut.

V Tbilisi jezdí sovětský typ metra 81-71, které v nedávné době prošlo rozsáhlou rekonstrukcí. Jednotlivým soupravám byla namontována nová čela od společnosti Škoda Transportation z Plzně. Nově přebudované soupravy



REKONSTRUOVANÁ SOUPRAVA METRA 81-71
ZDROJ: VESTNIKAVKAZA.NET



MAPKA METRA V TBILISI SE DVĚMA LINKAMI
ZDROJ: GIORGI BALAKHADZE

dů a odjezdů autobusů i maršrutek jsou evidovány na elektronických informačních tabulích. Jelikož jsou všechny informace uvedeny v gruzínštině, doporučuje se turistům stáhnout si



SALON SOUPRAVY METRA 81-71
ZDROJ: GEORGIASTARTSHERE.COM

metra tak připomínají naši modernizovanou verzi souprav metra 81-71M, avšak vnitřek samotného vozu je zcela odlišný.

Významnou součástí městské hromadné dopravy tvoří již zmíněné maršrutky a městské autobusy. Autobusy jsou označeny modrou barvou a nejčastěji se zde setkáme s typem MAN Lion's City s pohonem na CNG dotovaným od Evropské unie. Maršrutky se natírají barvou žlutou. Veškeré časy příjez-

dobu mobilní aplikaci tbiliského dopravního podniku v anglické verzi.

V minulosti jezdily v Tbilisi také tramvaje a trolejbusy. Na trolejbusové síti byly k vidění i trolejbusy československé výroby jako Škoda 8Tr, Škoda 9Tr a Škoda 14Tr. V roce 2006 město rozhodlo o zastavení tramvajové a trolejbusové dopravy a jejím definitivním nahrazením dopravou autobusovou.

V Tbilisi najdeme také dvě lanové dráhy provozované dopravním podnikem. První lanová dráha jezdí z parku Rike k pevnosti Narikala



LANOVÁ DRÁHA NA HORU MTACMINDA
ZDROJ: MYGEOTRIP.COM



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Kalifornien

V září 1995 byla v rámci 120. výročí MHD v Praze představena nová povrchová výhybka typu Kalifornien, která umožňuje provizorní přejíždění na druhou kolej, aniž by byl nutný stavební zásah do vlastní tratě. Samostatně umožňuje obracení obousměrných tramvajových souprav, ve dvojici dovoluje (dokončení v tajence). Poprvé byla povrchová výhybka Kalifornien použita v době od 14. do 22. srpna 1996.

JACKPOT: Jak čtenáři jistě zaznamenali, v minulém čísle se tiskařský šotek postaral o předvyplněnou legendu křížovky, za což se redakce omlouvá. Výherci tak losování nebyli, ale tentokrát získají hlavní cenu hned 2 šťastní luštitelé.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 7. června 2020** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: oboustranné schůdky Al 3 a druhý batoh Cattara 32 litrů. Další čtyři plakát formátu A2 s tramvajemi T2 a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

Hlavní ceny:

Oboustranné schůdky Al 3

HLINÍKOVÉ, OBOUSTRANNÉ, SKLÁDACÍ, 6 PŘÍČEK, PRACOVNÍ VÝŠKA 0,68 M, HMOTNOST 2,6 KG, MAX. NOSNOST 150 KG



Batoh Cattara 32l

BATOH O OBJEMU 32 L, UNISEX PROVEDENÍ, ROZMĚRY 53 x 38 x 20 CM, HMOTNOST 0,77 KG



	SLÁPOTA	BYVALÉ HLAVNÍ MĚSTO NIGÉRIE	PRAMĚTI	ANGLICKÝ AKORD	UKAZOVACÍ ZÁJEMNO	MPZ ISLANDU	ANTILOPA	ZÁPASNICKÝ CHVÁT	AUSTR. JAZYK	DOMÁCKÝ OLIVER	DEKAGRAM (HOV.)	OZNAČENÍ LETADEL SUDANU	JEMENSKÁ LET. SPOL.	3. ČÁST TAJENKY	DRUH DIORITU	MUSSOLINIHO JMÉNO
ARISTOKRATKA										DÁVKY ODVADĚNÉ VRCHNOSTI					INIC. HERCYSKÝ BAROKTOVÉ VYDAVATELSTVÍ ODBOR. LITERATURY	
FR. CHEMIK (ANTOINE LAURENT)										LHOSTEALNOST NOČNÍ PTAČ						
POLOGA-CHARID					PCHAČ	AUTOR TRVALE HODNOTY GEPARD						SPZ KOŠICE-VEŇKOV	FR. ŘEKA OLYMPIJSKÉ HRY			
ZN. POLONIA			1. ČÁST TAJENKY							POBITÍ KOKEM JEZERO U TREBIŠOVA						
ZN. ARSENU			NASYCENÍ	DĚTI BEZ RODIČŮ ZN. MOLYBDENU							SVRHNOUT SPZ KLUTNÉ HORY					
PÓDIUM	MLEČNÝ VÝROBEK OBJEVITEL HLINÍKU									ZÁVODY NA KLUKOVKA LOŽISKA			MÍSTO TOHO			
JAPON. AUTOMOBILKA						BURZOVNÍ ZPŮSTŘEDKOVATEL	NEMOCNÍČNÍ ODDĚLENÍ	MLÉKÁRENSKÝ PODNIK	KREVNÍ FAKTOR SPONKY			ALKOHOLICKÝ NÁPOJ	ČÍSLOVKA RADOVA URČITA	TAHLE	BILETÁŘ	DRUHOVÁ ČÍSLOVKA
ČÁST ÚST			OPOTŘEBITI JÍZDOU	OMÁČKA ZESPODU						CHEMIKÝ PŘEKVĚK	VCHOD VJEZD					
KOSATEC (BOT)				TUJE (ZÁHR.) STATNÍ POKLADNA						LEVÝ PŘÍTEK SVRATKY DAREBAK						ANGL. PŘEDLOŽKA MUŽSKÉ JMÉNO (264.)
SPZ BRESCIA (ITALIE)			2. ČÁST TAJENKY													
ČAS (MEZIN. ZKR)			ŘECKÝ BUHLÁSKÝ CHEM. ZN. SAMARIA					ELEKTR. VODIČ HAD KOLEJEM								PŘEDLOŽKA
LABILNÍ								SOUBORY OSMI HRAČU								VYLHLÉ RYBKY
ANGL. VELTEL. NÁMŮRNIC. TIVA								PLA. ČETKA K BALENÍ SYRU								SLOVEN. OTÁZKA U SÁZKY

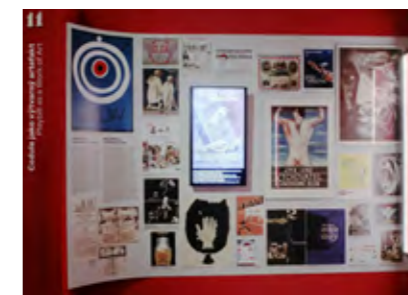
Připravil: Milan Slezák

Svět kultury se v současné době přesunul víceméně do virtuální roviny a je jen na osobě sedící u internetu, kam se vypraví. Nemusí se nutně omezovat vzdáleností ani hranicemi.

DO MUZEA VIRTUÁLNĚ

Virtuální prohlídky svých expozic nabízejí nejrůznější výstavní síně, galerie i muzea. Třeba **Národní muzeum** na svých oficiálních stránkách www.nm.cz. Vydat se tu lze kupříkladu na komentovanou prohlídku výstavy k 300. výročí vydání prvních česky psaných novin v Historické budově Národního muzea nazvané **Labyrint informací a ráj tisku**, osvěžit si v krátkém videu **Příběh plejtváka myšoka**, popisující cestu největšího exponátu Národního muzea od břehů Severního moře 19. století do současné Prahy, nebo nahlédnout na výstavu divadelních cedulí, plakátů a dalších exponátů spojených se světem divadla s názvem **Račte vstoupit do divadla**.

Ovšem nemusíme se nutně držet jenom v Praze. Své webové výstavy, jako např. **Muzejní hračkářství – račte vstoupit!**, nabízí třeba i **Východočeské muzeum v Pardubicích**



(www.vcm.cz). Sbirka hraček, která vznikla v 70. letech minulého století, v současné době nabízí přes 5000 předmětů. Na webu si můžete projít výběr obrázků hraček pro kluky i holky nebo zavzpomínat na společenské hry, které jste možná měli také doma. Vydat se ale lze i do světa:

- **Petrohradská Ermitáž**
<https://artsandculture.google.com/partner/the-state-hermitage-museum>
- **British Museum v Londýně**
<https://britishmuseum.withgoogle.com>
- **Van Goghovo muzeum v Amsterdamu**
<https://artsandculture.google.com/partner/van-gogh-museum?hl=en>

Všude tam je možné v rámci virtuální prohlídky zavítat.

LEGÁLNĚ A ZDARMA

Pro hledače filmů na YouTube je tu další z tipů. Po minule probíraném kanálu Česká filmová klasika je tu další, tentokrát pod jménem **Filmový český a zadarmo**. Najdete tu jak snímky domácí provenience, tak i některé zahraniční s českým dabingem. Třeba sekce „Pro děti“ nabízí v této chvíli kolem stovky položek včetně oblíbených animovaných krátkých filmů s Krtkem nebo dlouhometrážního animovaného filmu podle předlohy Pavla Šruta Lichožrouti.

V sekci „Komedie“ nechybí mj. díla režiséra Jana Hřebejka U mě dobrý a Pelíšky, záznam představení Divadla Sklep Mlýny či Samotáři režiséra Davida Ondříčka. V nabídce ale lze nalézt i britsko-kanadský krimi thriller



Pod hladinou, thriller britské provenience Pekelná jízda, americký horor Noční můra nebo třeba dokumenty Steva Lichtaga věnované světu mořských živočichů.



Foto: Petr Hejna

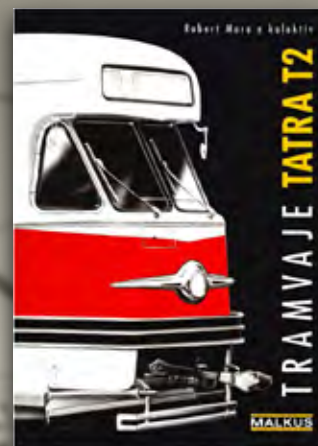
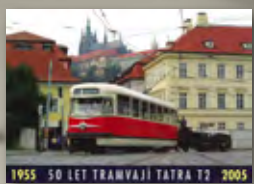
K JAKÉ TRAMVAJOVÉ ZASTÁVCE SE AUTOBUS BLÍŽÍ?

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 7. června 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD a plakát formátu A2 s tramvajemi T2.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 4/2020 zněla: **Průběžná**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a knihu „Lokálkou do České Kanady a 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD“ odměněn: **Marek Honců**.

FOTO
KVÍZ





TRAMVAJOVÉ VOZY T2 v kolekci na

**FAN
SHOP**

POHLEDNICE 50 LET T2
TRIČKO KRÁTKÝ RUKÁV
KNIHA TRAMVAJE TATRA T2
SAMOLEPKA 13 RESP. 27 CM
PVC PODLOŽKA POD MYŠ
PLAKÁT FORMÁTU A1
HRNEK
KRAVATOVÁ SPONA



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz. Platby možné platební kartou on-line, nebo převodem na účet fanshopu DPP. Dodání zboží prostřednictvím České pošty, možnost vyzvednutí v Infocentru Můstek, Hradčanská a Nádraží Veveřslavín. Podložka, hrnek a kravatová spona k zakoupení také přímo na Můstku.

