

DP

kontakt

ZMRTVÝCHVSTÁNÍ PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ

ČTVRT STOLETÍ POCTIVÉ SLUŽBY

VESELKA NA KRÁLOVCE



Metrový jezevčík nebo teploměr?

Od nás můžete mít oboje!

FAN
SHOP

99 Kč



SCHÉMA TRAS METRA „JEZEVČÍK“

matná laminovaná
samolepka 100 x 19 cm

89 Kč



SCHÉMA TRASY METRA A, B, C „TEPLOMĚR“

matná laminovaná
samolepka 100 x 17 cm

65 Kč



SCHÉMA METRA A TRAMVAJÍ „JEZEVČÍK“

lesklý křídový papír 84 x 30 cm



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz.

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty, možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Hradčanská a Nádraží Veveřavín.

OBSAH 9 / 2020

AKTUÁLNĚ

- 4 – 7 AKTUALITY
- 8 OD CESTUJÍCÍCH / LISTÁRNA
- 9 NOVINKY NA WEBU DPP
- 10 – 11 MATEJ AUGUSTÍN:
EKONOMICKOU
GRAMOTNOST V DPP
POVAŽUJI ZA VYSOKOU

UDÁLOST

- 12 – 15 ČTVRT STOLETÍ POCTIVÉ
SLUŽBY

AKCE

- 16 – 18 ZVELEBENÍ STAROSTRAŠNICKÉ
ZAČALO. PRVNÍ JE HOTOVÁ
TRAŤ
- 19 – 21 CO NOVÉHO V ZAHRADNÍM
MĚSTĚ

PROJEKT

- 22 – 25 ZMRTVÝCHVSTÁNÍ
PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ

PORTRÉT

- 26 – 27 VESELKA NA KRÁLOVCE

KALEIDOSKOP

- 28 – 29 HISTORIE PRAŽSKÉ
MHD VE FOTOGRAFII
A DOKUMENTECH

VÝLETY Z KARANTÉNY

- 30 – 32 VIROVÝ SPÁNEK V KLUBU

PEL-MEL

- 33 OKÉNKO Z DOPRAVNÍHO
SVĚTA
- 34 ZÁBAVA
- 35 KULTURA / KVÍZ
- 36 TĚ-DVOJKY V ULICÍCH
A SILNIČNÍ PRACANTI
V MUZEU

PŘÍLOHA

- 145 LET MĚSTSKÉ DOPRAVY
V PRAZE

Foto na titulní straně: Jiří Spurný
Vojtěch Malinský a Pavlína Jirků, řidiči vozovny Motol

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 Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta,
Lubomír Cabelka, Vít Cechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková,
Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láška, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák,
Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. srpna 2020
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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



PŘÍLOHA



OSMÁ POJMENOVANÁ TRAMVAJ 15T

Alois Píbl, ředitel elektrických drah v letech 1923–1941. Po této osobnosti je od pondělí 3. srpna 2020 hrdě pojmenována osmá tramvaj Škoda 15T, ev. č. 9240. Alois Píbl byl významnou postavou meziválečného období pražské MHD. K Elektrickým podnikům nastoupil v roce 1907, kde svou kariéru zahájil v dráhovém oddělení. V roce 1923 se stal

přednostou dráhového odboru a po reorganizaci se stal ředitelem elektrických drah. Nemalý podíl má i na zavádění nových dopravních prostředků – autobusů a trolejbusů. V roce 1941 odešel do penze a byl evidován jako odborný znalec v záležitosti projektu pražské podzemní dráhy. (red)

Srpnové trvalé změny v provozu PID

Tramvaje:

- Od soboty 29. 8. 2020 jsou zastávky tramvají v oblasti u křižovatky Vinice následující:
 - na Vinohradské a Černokostecké ulici vždy za křižovatkou zastávka s názvem **Vinice**
 - ve Starostrašnické ulici obousměrně zastávka **Vozovna Strašnice** (u křižovatky s ulicemi Krátká a Kralická) poblíž vjezdu do vozovny

Autobusy:

- Od pondělí 31. 8. 2020:
 - všechny spoje linky **185** jsou v provozu v trase Letňany – Kbelský hřbitov
 - linka **202** je vedena v trase Poliklinika Mazurská – Čakovice – Kbelský pivovar (nezajíždí do zastávky **Nádraží Kbely**)
 - pro linku **302** dochází ke změně trasy; v úseku Letecké muzeum – Ctěnický zámek je vedena přes zastávky **Valcha, Kbelský lesopark, Sportovní centrum Kbely, Bakovská, Jilemnická a Pod Nouzovem**
 - z důvodu zajištění dopravní obsluhy oblasti Pelc-Tyrolky se dočasně (do odvolání) zavádí linka **187** v trase Nádraží Holešovice – Jankovcova – Pelc Tyrolka – Jankovcova – Nádraží Holešovice

Změny zastávek:

- V oblasti **terminálu Letňany** dochází ke změnám zastávek jednotlivých autobusových linek:
 - pro sjednocení zastávek linek ve směru Kbely přibývá pro linky **182, 185, 201, 302** v terminálu druhá zastávka **Letňany**
 - pro linky **351, 376, 377, 378** dochází k přemístění zastávky v rámci terminálu
- Pro linky **186 a 201** se ruší zastávka **Plynárna Satalice** (směr Bazén Hloubětín, resp. Černý Most) a přemísťuje se zastávka **Sportareál Satalice** (směr Bazén Hloubětín, resp. Černý Most) v Budovatelské ulici před protilehlý vstup do sportovního areálu
- Pro linku **396** se ruší zastávka **Sportareál Satalice** (směr Nádraží Satalice)

Nové zastávky:

- Pro linky **110 a 351** zastávka **Prebslova** (v obou směrech)
- Pro linku **302** zastávky **Valcha, Jilemnická a Pod Nouzovem** (vždy v obou směrech)

Změny názvů zastávek:

- **Ctěníce** → **Ctěnický zámek** (pro linky **182, 302**)

Dále dochází také k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávací spojení a jízdních řádech na webu DPP. (red)



Foto: Jana Knytlíková

Ohlédnutí za táborem v Rustonce

I v letošním roce uspořádal ZV ZOOS DP-ED ve dnech 30. 6.–11. 7. 2020 letní dětský tábor na chatě Rustonka ve Velké Úpě. Součástí programu byly sportovní soutěže, orientační hry, ale i hry vědomostní. Pořádali jsme turnaje v ping pongu, vybíjené, atletickém pětiboji nebo také bowlingu. Děti si mohly vyzkoušet i střelbu ze vzduchovky. Dvakrát jsme navštívili adrenalinové centrum v Peci pod Sněžkou, ve kterém jsme se „vyřádili“ na bobové dráze.

Během našeho pobytu jsme uspořádali i několik výletů po okolí, při kterých jsme poznávali krásu Krkonoš. Například při cestě na chatu Borůvka děti plnily dovednostní a vědomostní úkoly. Také jsme využili herní krajinu Pecka, která se nachází u vrchní stanice lanovky na Portášky. Nemohli jsme vynechat výlet na nejvyšší horu České republiky – Sněžku. Rádi bychom poděkovali celému personálu chaty Rustonka za vytvoření perfektního zázemí a všem vedoucím, především Martině, za vytvoření programu, který se všem dětem velmi líbil. (jk)

Revize lanové dráhy na Petřín

Od pondělí 5. do pátku 23. října 2020 se koná pravidelná podzemní revize lanové dráhy na Petřín. V rámci nezbytné kontroly dojde k přesnému geodetickému měření jednotlivých prvků trati, rozchodu kolejí a dalších součástí kolejového svršku. Provedeny budou zároveň údržbářské a servisní zásahy, např. v podobě vyčištění navijecí komory či osvětlení tratě a stanic. Před opětovným otevřením proběhne i úklid tratě, stanic a vozů. Lanová dráha bude opět plně v provozu od 24. října 2020. (red)



Foto: Petr Hejma

ČESTNÝ PREZIDENT UITP NAVŠTÍVIL DPP



Foto: Archiv DPP

S velkým očekáváním se po půlroční pauze vynucené pandemií dostavila koncem srpna do DPP první zahraniční odborná delegace. Její charakter byl navíc VIP, šlo o několik dopravních expertů v čele s čestným prezidentem Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP Wolfgangem Meyerem, který začátkem milénia vykonával pětiletý mandát prezidenta UITP. Během tohoto období (2001 až 2005) měl možnost Prahu několikrát navštívit, a proto se po čase zajímal mj. o rozvoj tramvajové dopravy a rozvoj metra.

Během celodenní návštěvy měla delegace možnost se seznámit s tramvajovými projekty realizovanými (RTT Vysočanská – Poliklinika Vysočany, RTT Vinohradská), budoucími (tramvajová smyčka Depo Hostivař), s projektem rozvoje metra (stanice Depo Hostivař), bezbariérovým zpřístupněním (stanice Můstek A/B a stanice Karlovo náměstí) a projektem elektrifikace autobusové dopravy (Palmovka). Součástí programu byla i návštěva Muzea MHD ve Střešovicích a projížďka historickou tramvají. Všichni členové delegace poukázali na velký kus cesty, kterou DPP v uplynulém období dvou dekád ušel. Úroveň investic do obnovy povrchové dopravy, která je viditelná doslova na každé pražské ulici. V metru pochválili přehlednost, informační systém, čistotu a projekt dovybavení starých hlubokých stanic výtahy v rámci bezbariérového přístupu. Několikrát zdůraznili, že systém MHD v Praze patří mezi světovou špičku a mohl by sloužit jako vzor pro mnohá města. (jd)

Vnitropodniková doprava zpět v DPP

Po devíti letech si DPP bude zajišťovat vnitropodnikovou dopravu opět vlastními silami. V pěti tendrech pro ni nakoupil celkem 134 nových užitkových vozidel, které si v těchto měsících postupně přebírá. Pro potřeby činnosti vnitropodnikové dopravy tak podnik nakoupil jak malá užitková auta či dodávky, tak nákladní auta 4x4 a 6x4, sklápěčky, tahače, valníky apod. Jednotku Vnitropodniková doprava vede od letošního června Pavel Novotný s dlouholetými pracovními zkušenostmi, které získal působením například v General Motors Southeast Europe (divize Opel) nebo Toyota Central Europe. (red)



Foto: Petr Hejma

Pokračují rehabilitační pobyty v Lázních Třeboň

Po prázdninové přestávce DPP pokračuje v zabezpečování rehabilitačních pobytů, které podle uzavřené smlouvy začínají v pondělí dne 7. 9. 2020 a budou ukončeny dne 11. 12. 2020. Celkem se ve 14 turnusech zúčastní pobytu v lázních 168 zaměstnan-

ců naší společnosti a z tohoto počtu bude 6 žen z jednotky Provoz Tramvaje. Největší počet zaměstnanců splňujících stanovené podmínky bude z jednotky Provoz Metro (celkem 69 zaměstnanců) a z jednotky Provoz Autobusy (celkem 60 zaměstnanců),

uvedené počty pak doplní 29 zaměstnanců jednotky Provoz Tramvaje a 10 zaměstnanců jednotky Stavby a tratě. Přejeme všem kolegům pohodový pobyt v Lázních Třeboň. (jp)





Hasiči cvičili v ZOO

Námětem červencové a srpnové odborné přípravy hasičů HZS DPP byla záchrana osob z lanovky v ZOO Praha. Výcvik byl zaměřen na vytvoření tzv. lanového zábradlí, kterého se mohou evakuované osoby přidržovat při sestupu po nouzovém schodišti, manipulaci se záchranným žebříkem, včetně jeho zavěšování na vůz (sedačku) lanovky, vystoupení k evakuované osobě, její zajištění a bezpečný sestup na nouzové schodiště a následné odvedení do dolní stanice lanovky. Součástí odborné přípravy bylo i nezbytné proškolení bezpečnosti při práci ve výškách a nad volnými hloubkami a pravidel komunikace se zachraňovanými osobami. Záchrana z lanovky pomocí lanové techniky, včetně následné spolupráce s ostatními hasiči, procvičovalo také družstvo hasičů – lezců. (kd)

Moderní umění na Opatově

V prosinci minulého roku začala dlouho očekávaná rekonstrukce stanice metra Opatov. V rámci rekonstrukce byl částečně obnoven i objekt u druhého vstupu do stanice, který je situovaný do Centrálního parku. A právě na tuto velkou betonovou stěnu se zaměřuje anketa uspořádaná na webu Prahy 11. Předvybrány byly čtyři návrhy, které naleznete na stránce <https://www.praha11.cz/cs/media/anketa-mural-opatov.html>. O tom, který z návrhů bude realizován, rozhodne hlasující veřejnost. Hlasovat můžete až do 30. září 2020. (red)



Ze zasedání orgánů DPP

Přinášíme stručný sumář informací z posledních tří zasedání představenstva DPP. Na svém letošním 16. zasedání představenstvo 21. července 2020 projednalo mj. dodatečné zasklení kabiny řidiče v 6 autobusech Crossway, standardy kvality PID za 2. čtvrtletí 2020, spolehlivost provozu za červen 2020 a informace o uplatnění částečné nezaměstnanosti. Na následujícím, 17. zasedání, se zabývalo mj. zprávou o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí 2020, dopady covid-19 do nákladů a výnosů DPP, smart city projekty DPP či pololetní aktualizaci plánu veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2020. Další jednání se uskutečnilo 25. srpna a představenstvo projednalo mj. následující body: návrh na vyplacení mimořádných odměn pro zaměstnance s největším kontaktem s veřejností v době nouzového stavu, aktualizaci plánu interního auditu na rok 2020 či souhrnnou zprávu z 5. zasedání výboru pro řízení rizik.

Po uzávěrcě čísla, v úterý 1. září představenstvo per rollam (korespondenční formou) rozhodlo s účinností od 2. 9. 2020 v souvislosti s aktuální epidemiologickou situací o povinnos-

ti nosit ochranné prostředky dýchacích cest pro všechny cizí osoby, pohybující se ve vnitřních prostorách budov DPP (Sokolovská a CD), i pro zaměstnance DPP, kteří s cizími osobami přijdou do styku. A konečně, 8. září představenstvo na svém 19. zasedání projednalo mj. aktuální informace k opatřením v souvislosti s rizikem nákazy covid-19 či informace o plnění plánu investic na rok 2020.

Dozorčí rada DPP jednala ve středu 2. září. V rámci svého letošního 6. zasedání na úvod vzala na vědomí prezentaci o činnosti společnosti Pražská strojírna. Dále dozorčí rada vyhodnotila cíle členů představenstva za rok 2019 a konstatovala, že dle poskytnutých podkladů došlo k naplnění kritérií pro přiznání cílové odměny. Dozorčí rada projednala také zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí 2020, podnikatelský plán a majetkoprávní záležitosti z jednání představenstva. Dále byla dozorčí rada informována například o činnosti představenstva a pololetní aktualizaci plánu veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2020. (red)

POTVRZENÝ DOPRAVNÍ ŘEDITEL A NOVÝ VEDOUcí IT

Ladislav Urbánek je i nadále místopředsedou představenstva DPP a dopravním ředitelem. K 18. srpnu 2020 to potvrdilo představenstvo DPP. Vyhovělo tak dozorčí radě DPP, která 15. července zvolila Ladislava Urbánka k 18. srpnu 2020 za člena představenstva DPP na další čtyřleté období a doporučila představenstvu, aby jej potvrdilo také v dosavadních funkcích. Pro Ladislava Urbánka jde o třetí funkční období v představenstvu, pozici dopravního ředitele zastává od 1. června 2012.

Na místo vedoucího jednotky IT nastoupil k 1. září 2020 Luděk Šteffel. Je odborníkem s dlouholetými zkušenostmi v oblasti podnikových a obchodních procesů, analytických, plánovacích a rozhodovacích aktivit v celé šíři IT oblasti. V uplynulých letech působil ve vrcholových funkcích významných společností, kde měl na starosti celoměstské projekty v rámci hl. m. Prahy a ICT projekty v dopravně obslužných systémech. Jeho znalosti a dovednosti budou pro řízení IT jednotky v DPP nejen užitečné, ale také přínosné. (red, da)

Malý smíchovský okruh podruhé protnula preference



Foto: Miroslav Grossmann

Další významný zdroj zdržení tramvajové dopravy byl odstraněn. Byla zavedena preference tramvají na SSZ 5.505 Nádražní – Vltavská, tedy signalizaci, která se nachází mezi zastávkami Na Knížecí a Anděl. Preference tramvají je zajištěna předváběrem a prodlužováním vlastní fáze a prodlužováním kolizní fáze. Pokud ke křižovatce přijíždí tramvaj ve směru k Andělu, je navíc pozdržena zelená pro auta, čímž se dále zvyšuje plynulost a bezpečnost průjezdu v křižovatce, kde na tramvajovou trať najíždějí souběžná vozidla.

SSZ Nádražní – Vltavská je druhým semaforem v oblasti centrálního Smíchova a na silničním Malém smíchovském okruhu, kde byla zavedena preference tramvají. Prvním byla roce 2018 signalizace na křižovatce Štefánikova – Kartouzská. Opatření, společně s opravou a probíhající rekonstrukcí trati v Nádražní ulici, významně zlepši časovou dostupnost Smíchova i centra Prahy zejména pro obyvatele barrandovského sídliště a v budoucnosti také Holyně.

Preference tramvají byla během prázdnin zavedena i na některých dalších signalizacích, například dvojici SSZ u zastávky Thákurova. V rámci rekonstrukce Karlova náměstí došlo na doplnění přechodů a obnovu signalizace v křižovatce s Resslovou ulicí, avšak zatím nebylo dokončeno dynamické řízení a semafor funguje v pevném programu. (mig)

Preference tramvají byla během prázdnin zavedena i na některých dalších signalizacích, například dvojici SSZ u zastávky Thákurova. V rámci rekonstrukce Karlova náměstí došlo na doplnění přechodů a obnovu signalizace v křižovatce s Resslovou ulicí, avšak zatím nebylo dokončeno dynamické řízení a semafor funguje v pevném programu. (mig)

Zaměstnanecká liga s DPP



Foto: Deník – Michal Káva

Tým fotbalistů – řidičů vozovny Kobylisy doplněný gólmánem – řidičem garáže Hostivař. Tento tým reprezentoval DPP v pondělí 7. září 2020 na prvním ročníku Zaměstnanecké ligy, kterou uspořádal zpravodajský portál Deník. Na hřišti Avia Čakovice s bilancí jedné výhry a dvou proher vybojovali konečně 5. a 6. místo společně s týmem Electro World. Vítězem se stali hráči Věžeňské služby.

Fotbalový tým DPP – nahoře zleva: Mladen Petrov, Jan Příbyl, Stanislav Steklý, Robin Turský a David Dlouhý; dole zleva: Petr Švarc, Robert Kopřiva a Karel Dvořák. (red)

Školní trolejbusy také v Budapešti



Foto: Aleš Karlovský

Vůz č. 9508 vyfocený v zastávce Kelerka a zveřejněný na str. 38 je novým trolejbusem DPP nejen pro linku 58, ale i pro školení personálu. V Budapešti se dají zachytit hned dva školní vozy – nízkopodlažní Ikarus 412 T s číslem 707 a rarita mezi trolejbusy, oranžový Ikarus 263 T (ev. č. T5000), vyfocený v zastávce Újváros park. (ak)

+ Dobrý večer, touto cestou bych chtěl pochválit usměvavého řidiče autobusu 6369, za jeho profesionální přístup ke mně. Odpověděl mi na mávnutí telefonem dálkovými světly v zastávce Plošná, která je velmi tmavá a odpověděl na pozdrav i na rozloučení. Je na něm vidět, že tu práci dělá rád. Díky moc, víc takových! :-)

L. K.

— Prosím o detailnější péči o madla na eskalátorech (konkrétně metro Hradčanská, ale určitě se to bude hodit i jinde). Přikládám fotku, jak vypadala moje ruka po tom, co jsem se při jízdě přidržovala. Zvláště v této nejisté době, kdy musíme mít roušky, je tohle krok mimo. Díky a zdravím Vás.

Z odpovědi:

Standardně provádíme očistu madel staničních i podchodových pohyblivých schodů v pravidelných intervalech během údržby zařízení, a to dle přesné stanoveného technologického postupu. Provádíme ji dezinfekčním roztokem v denních hodinách v době mimo přepravní špičku.

Ve stanicí metra Hradčanská používáme v současné době dezinfekční prostředek Kresosan. Máme ověřeno, že madla nepoškozují a nešpiní. Vaše ušpinění způsobilo s největší pravděpodobností lokální znečištění madel způsobené některými problémovými cestujícími. Na základě vašeho podnětu jsme provedli mimořádnou kontrolu a očistu madel předmětných pohyblivých schodů.

— Popis: Dobrý den, tento týden jsem chtěl jet noční tramvají č. 93 z Albertova v 3:07. Měl jsem s sebou kelímek pití, což mi nepříjde jako problém, pokud ho v tramvaji nebudu konzumovat, stejně jako tisíce lidí každý den. Řidič zastavil a jen na mě zařval „S tímhle mi sem nepůjdeš!“, ptal jsem se „Proč?“, on odvětil: „protože mi to tu rozleješ!“, zavřel dveře a odjel. Nedal mi ani pět sekund, abych tedy kelímek vyhodil a mohl nastoupit. Proto jsem musel naprosto zbytečně čekat na další tramvaj, jejichž rozestupy jsou velmi dlouhé takto v noci. Dle mého názoru je to naprosto nepřijatelné chování.

Z odpovědi:

Řidič ve své výpovědi mimo jiné uvedl, že si na daný případ pamatuje, není si však vědom porušení žádné normy ani předpisu ze své strany. Nástup cestujícím neumožnil v souladu se Smluvními přepravními podmínkami PID zejména z důvodu bezpečnosti, protože by mohlo dojít ke znečištění vozu nebo spolucestujících. Popsané nevhodné chování rozhodně popírá.



Děkuji za pomoc a obratnost vaší infolinky při hledání ztracených desek. Do půl hodiny jsem je měla v pořádku zase u sebe. Pan řidič, který mi zapomenuté desky předával, byl kouzelný a moc milý.

Děkuji za vstřícnost.
D. B.



Z dopisu kardinála Dominika Duky, arcibiskupa pražského

Vážený pane předsedo představenstva,

dovoluji mi, abych Vám bezprostředně po Noci kostelů 2020 poděkoval za Vaši laskavou podporu Noci kostelů 2020, které si velmi vážím.

Mám velkou radost, že i přes snad už končící „koronakrizi“ se v naší republice otevřelo 1157 kostelů, kaplí a modliteben a pražská arcidiecéze napočítala v 292 otevřených místech necelých 75 000 návštěvnických vstupů. Pro návštěvníky zde bylo připraveno mnoho zajímavých programů, díky kterým mohli poznat nejen kulturní hodnotu sakrálního prostoru, ale také se potkat s křesťanstvím.

Doufám, že i Vy jste měl možnost se některého programu zúčastnit a zažít tak radost lidí, kteří se mohli po dlouhé době znovu sejít na „prvním pokoronavirovém festivalu v celé České republice“.

S přáním všeho dobrého zůstávám v úctě
kardinál Dominik Duka OP
arcibiskup pražský

Milovník historických souprav metra

Tomáš Tichý, pravidelný účastník jízd historických souprav metra, nemohl chybět ani na prázdninové jízdě po trase B. Pozorný čtenář si jistě všiml, že některé jeho fotografie jsme již použili i v minulých číslech časopisu, i tentokrát svým fotografickým uměním vytvořil úsměv na tváři zaměstnancům pořádajícím tyto jízdy. Všem organizátorům, kteří se podíleli na srpnových jízdách, poděkoval formou krásného pohledu s historickou soupravou metra 81-71.

Panu Tichému děkujeme!



NOVINKY Z WEBU DPP

V DUBNOVÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU SE ČTENÁŘI MOHLI DOZVĚDĚT O JEDNOTLIVÝCH ETAPÁCH REALIZACE NOVÉHO WEBU DPP A ZÁROVEŇ O DALŠÍCH NOVINKÁCH, KTERÉ SPRÁVCI WEBOVÝCH STRÁNEK PŘIPRAVUJÍ. PO NECELÉM ROCE FUNGOVÁNÍ WEB PROŠEL JIŽ ŘADOU ZMĚN, KTEROU OCENÍ NEJEN CESTUJÍCÍ, KTERÍ VYUŽÍVAJÍ NAŠICH SLUŽEB, ALE I ZAMĚSTNANCI DPP PŘI NÁKUPU ZAMĚSTNANECKÉHO JÍZDNÉHO.

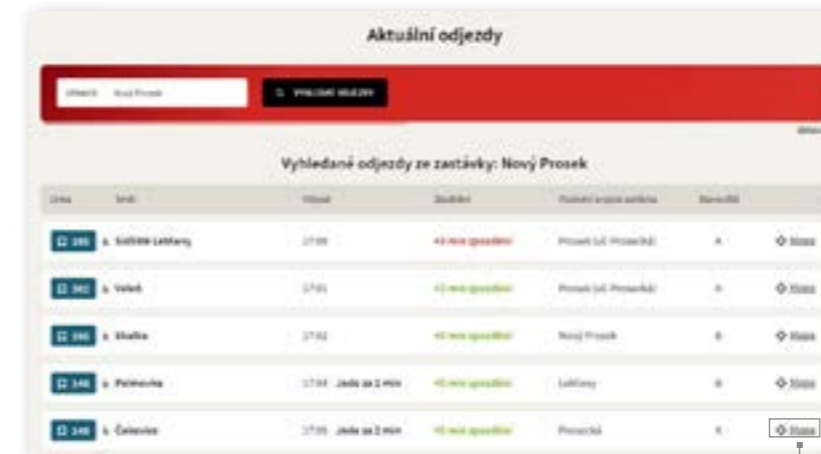


▲ Vyhledávač spojení

Výsledky vyhledávače spojení nově zobrazují několik praktických informací. Ve výsledcích, které obsahují spojení prostřednictvím autobusu, je vidět aktuální zpoždění linky. V systému jsou zahrnuty všechny autobusy v rámci systému PID, tedy včetně soukromých dopravců. Dalším pomocníkem, především při přestupech, je zobrazení výstupu z vestibulu metra – například: Výstup E2.

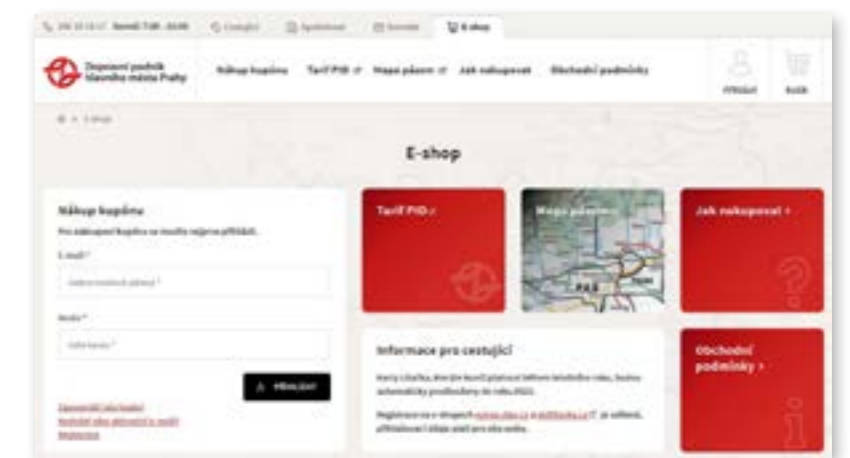
◀ Aktuální odjezdy a zobrazení polohy vozidel na mapovém podkladu

Cestující, využívající chytrý mobilní telefon s datovým připojením, jistě ocení možnost zobrazení nejbližších odjezdů ze zastávky. Kromě aktuální informace o zpoždění je k dispozici i aktuální poloha vozidla na mapovém podkladu.



Jízdenkový e-shop

Nejen zaměstnanci DPP ocení novou podobu jízdenkového e-shopu, která vychází z nové grafiky webových stránek. Kromě změny designu došlo i ke změnám logiky nákupního procesu, díky čemuž je nákup jízdného výrazně snadnější. Samozřejmostí je responzivní verze.



Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna



EKONOMICKOU GRAMOTNOST V DPP POVAŽUJI ZA VYSOKOU

VÍTÁ DISKUSI O ZMĚNĚ CENY JÍZDNÉHO V PRAZE. BEDLIVĚ SLEDUJE VÝVOJ DŮSLEDKŮ KORONAKRIZE NA PŘÍJMY DPP. NEJVĚTŠÍ MOŽNÉ ÚSPORY VIDÍ V PŘENASTAVENÍ INVESTIČNÍHO PLÁNU. ZA OZDRAVNÝ POVAŽUJE I PERSONÁLNÍ AUDIT. NEJEN TYTO ODPOVĚDI ZÍSKAL DP KONTAKT PŘI ROZHOVORU S EKONOMICKÝM ŘEDITELEM DOPRAVNÍHO PODNIKU MATEJEM AUGUSTÍNEM.

Mohl byste na úvod vzpomenout loňský závěr roku, kdy jste se rozhodl, zda přijmout pozici v Dopravním podniku?

Mám za sebou zkušenost mj. s pozicí ředitele slovenského Carga, což je velmi podobná instituce jako DPP, protože má obdobný počet zaměstnanců a roční obrát byl cca 600 až 700 mil. eur. Takže pro mě nic nového, navíc takové nabídky se neomítají. Příchod byl pro mě změnou a výzvou řešit ekonomiku takto velké firmy. Vedle klasických činností, jako je správa financí, majetku, účetnictví, controlling, oblast IT, jsem rád za nápravu minulého stavu...

... v jakém smyslu?

Můj předchůdce pan Hlaváč nebyl členem představenstva DPP. Nyní již ekonomický ředitel je členem tohoto orgánu, což považuji za velmi důležité. Potvrzuje to i dnešní situace, kdy se bude velmi jasně ukazovat, na co firma peníze má a na co ne.

Jízdné bude kryt cca 15 % nákladů DPP, mělo by jít o 30 až 40 %. Proto otevření diskuse o zvyšování cen jízdného vítám.

Aktuální finanční situace podniku je tedy jaká?

Co se týká cash flow (přehled o peněžních tocích – stav pokladny, bankovních účtů – pozn. red.), je na tom DPP velmi dobře i díky tomu, že za poslední roky naspóřil zajímavé částky. I když je nyní po koronavirové krizi plánovaná určitá účetní ztráta, z pohledu cash flow by nemělo dojít k nějakému ohrožení minimálně v tomto roce. A pokud se nám podaří změnit ty nejdůležitější parametry, jako

je investiční plán, tak bych podobně optimisticky viděl i příští rok. Zároveň jsem rád, že představenstvo schválilo personální audit s cílem hledání úspor i v osobních nákladech. Ale ve srovnání s investičním plánem jde o podstatně méně významné částky.

Přesto, ztráty na jízdném v době epidemie ale i po ní jsou obrovské...

Příjmy z jízdného nám klesly do konce července celkem o 620 milionů korun oproti plánu pro tento rok. Největší propad nastal v dubnu, šlo o částku přes 204 milionů korun, v květnu téměř 163 milionů. Na základě tohoto vývoje vždy měsíc po měsíci predikujeme budoucí období a na základě toho jsme odhadovali do konce roku ztrátu na jízdném ve výši 1,7 miliardy korun, další vývoj přinesl odhad 1,5 miliardy. Poslední čísla ukazují optimističtější vývoj a větší návrat cestujících do MHD – na konci roku by se ztráta mohla zastavit na zhruba 1,1 miliardy. Zároveň reálně počítáme s tím, že propad na jízdném se bude projevovat i v příštím roce.

Kde jsou možnosti úspor, např. v nižších výkonech, úpravě investičního plánu?

Snížení výkonů z důvodu koronakrize přineslo snížení variabilních nákladů za 1. pololetí 2020 ve výši 330 mil. korun. O tuto částku nám ovšem bude ponížena kompenzace ze strany Ropidu. Důležitým údajem je právě vývoj cash flow, z kterého je vidět, že jsme na úrovni zhruba 7 miliard. Pokud se bude čerpat investiční plán podle původních představ, zůstaneme na konci roku na částce 2 miliardy. V letošním roce jsme našli úsporu nákladů v řádu 200 milionů, což je mix položek, jako např. nafta, energie, mzdové náklady v nenaplnění některých položek, dotace z programu antivirus apod.

Zastavme se u investičního plánu, tedy zásadní položky...

Při mém nástupu byl schválen investiční plán na rok 2020 ve výši 11 miliard. Tuto částku jsme začali v rámci představenstva přehodnocovat – v 1. změně investičního plánu se podařilo částku snížit na 8 miliard a nyní pracujeme s tím, že hledáme zbytečné investice či určité investice, které se mohou posunout v čase. V tuto chvíli se pohybujeme na již zmíněných 7 miliardách. Skutečností také je, že se z důvodu koronavirové krize některé akce nerealizovaly a čerpání bude nakonec ještě v nižší úrovni, odhaduji na úrovni 5,5 mld. korun.

Jaký očekáváte výhled na rok 2021?

Komunikaci nám v této oblasti trochu komplikuje skutečnost, že po zrušení investičního úseku s investiční posudkovou komisí tato problematika dnes spadá do čtyř úseků. My,

jako ekonomický úsek, máme nad investicemi pouze kontrolu. Hledáme tedy při přípravě investičního plánu na rok 2021 ideální model. Při plánování částky musíme už vycházet z důsledků korona krize, ale je samozřejmě možné, že bude docházet k dalším následným úpravám. Ze své pozice mohu dnes přípravu monitorovat a hlídat, zda na plánované investice prostředky máme.

Na opačné straně jsou příjmy pro DPP ovšem velmi ohraničené a pevně dané...

Ano, vše se odvíjí od objednaných výkonů, které na základě objednávky máme plnit. Tato firma má v tomto alespoň jednu velkou výhodu – nepohybuje se ve 100% čistém tržním prostředí, ale má objednávku od Ropidu, kdy je vázána výkony ve veřejném zájmu. Jiná otázka je letitá debata o krytí výše našich nákladů příjmy z jízdného.

Jakou byste měl představu o jeho výši?

Běžné krytí nákladů ve firmách, jako je DPP, je na úrovni 30 až 40 %. Z jízdného budeme mít cca 3,1 mld. korun, obrát bude téměř 20 mld., dostáváme se na krytí nákladů cca 15 procent. Z toho vyplývá, že by si akcionář s Ropidem měl vyjasnit filozofii, jaký rozsah slev a bezplatné přepravy je pro pokladnu města únosný a kolik má být „příspěvková“ část ze strany cestujících za kvalitní dopravu. A já ji považuji za extrémně kvalitní, poskytujeme nadstandardní služby za nestandardní peníze. Roční kupón by měl stát tolik, abychom se postupnými kroky dostali na krytí nákladů ve výši aspoň 30 %. Každoroční zvýšení o 365 korun by mělo čistě ekonomickým pohledem být razantnější, ale jsem rád, že je vůbec tato debata otevřena.

Vývoj výše kompenzace za objednané služby vidíte jaký?

Závazek o veřejné službě máme uzavřen do roku 2024 – obsahuje rozsah výkonů, tedy kolik milionů vozokilometrů bude objednáno, a krytí inflace. Na adresu těch, kteří říkají, že nám náklady stále rostou, je třeba říct, že pokud odjedeme stejný objem a roste inflace, porostou ve výsledku i náklady DPP. Odhad je, že pro příští rok půjde o navýšení o 844 mil. Kč při obdobném rozsahu výkonů a stejném počtu zaměstnanců.

Říkáte, že náš roční rozpočet se v podstatě rovná celkovému propadu příjmů Prahy z období epidemie. To zní až šíleně.

Jak se připravit na další období?

Musíme velmi zodpovědně přistoupit k plánování na další období. Začal jsem tím, že se snažím kolegy z představenstva více vtáhnout do ekonomických realii. Každý měsíc předkládám materiál s dopady opatření covid-19 na naši

Mgr. Matej Augustín

Novým členem představenstva DPP byl zvolen v prosinci 2019, následně na to začal vykonávat funkci ekonomického ředitele. Je manažerem a ekonomem se zkušenostmi v krizovém managementu národních i nadnárodních společností, auditu finančních institucí, bankovníctví a železničním sektoru. Matej Augustín vystudoval Fakultu managementu na Univerzitě Komenského v Bratislavě, obor Ekonomie a finance, kde získal magisterský titul. V rámci studií absolvoval program MBA v anglickém jazyce garantovaný Cornell University USA.

ekonomickou situaci. Za mě jsou interní náklady víceméně v pořádku, lze snad hledat efektivnější postupy v oblasti administrativy. Tady ovšem nejde o stovky milionů úspor, spíše je to o modernějším fungování firmy s větším využitím digitalizace či komunikace moderními prostředky. Zásadní pro změnu ekonomického fungování DPP by ovšem bylo, pokud by Ropid stanovil na období např. 5 let strategii výkonů. Ať na mě židli bude sedět kdokoli, vše se bude odvíjet od rozsahu výkonů a úpravy jízdného.

Zmínili jste komunikaci v představenstvu. Jak je to s případným přenastavením fungování úseku ekonomického?

Pravidelné reporty pro představenstvo považuji za důležité, aby všichni měli aktuální a jednotné informace. Druhý důležitý směr, který musím zmínit, je pravidelná komunikace s radním pro oblast financí a rozpočtu Pavlem Vyhnánkem. V DPP nejsem aktuálně spokojený s vývojem nákladů na jednotku IT, které každoročně výrazně rostou. Prvním krokem bylo odvolání vedoucího této jednotky. S příchodem nového vedoucího nás od 1. září čeká, řekl bych, mini-restrukturizace. Pro srovnání – v době, kdy byly služby IT poskytovány na základě outsourcingu, šlo ročně o částky na úrovni 350, 420 milionů korun. Po zpětném insourcingu v roce 2014 došlo nejprve k poklesu na 220, 240 mil. Kč za rok, ale nyní jsme se dostali na částky okolo 350 milionů. Toto očistění a přenastavení jednotky bude proces minimálně na období podzim až jaro příštího roku. Obecně ale považuji ekonomickou kulturu v Dopravním podniku za vysokou. S manažery ve svém úseku jsem spokojený. ■



Text: Zdeněk Bek a Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna, Zdeněk Bek, Petr Vítů a Petr Ludvíček



Rozloučení s vozy City Bus – 29. srpna 2020

- 3251 – exponát Muzea MHD, vystaven v Muzeu MHD
- 3408 – garáž Klíčův, vystaven v Muzeu MHD
- 3437 – garáž Klíčův, linka 149
- 3454 – garáž Kačerov, linka 149
- 3456 – garáž Kačerov, linka 149
- 3468 – garáž Klíčův, linka 149, vůz pro retrolinku
- 6529 – garáž Klíčův, linka 180
- 6530 – garáž Klíčův, vystaven v Muzeu MHD



vala trojice vozů vystavená ve středošovicckém Muzeu MHD, po celé odpoledne v obležení fanoušků a pamětníků.

Ještě před okružní jízdou Prahou 6 se s vozy oficiálně rozloučili zástupci DPP, kteří především poděkovali vozům za jejich věrnou službu a všem kolegům, kteří s nimi jezdili a opravovali je. Vedoucí jednotky Provoz Autobusy Jan Barchánek připomněl, že citybusům nelze odepřít roli, kterou sehrály

při zajišťování garantovaných nízkopodlažních spojů, a že se mohou díky nasazování na dlouhé túrové směny včetně víkendů pochlubit téměř všichni více jak milionem najezděných kilometrů. Za jednotku Správa Vozidel a Autobusů Ondřej Volf připomněl, že počet vozů City Bus postavil DPP do role největšího provozovatele v Čechách i na Slovensku, ale hlavně, že tyto vozy vybavené elektronikou přinesly do dílenské údržby mnoho nového a poučného.

Vrchol dne se přiblížil. Po okružní jízdě třech vozů ze Střešovic se všichni aktéři dne sjeli v obratišti Strahov, aby naposledy „zamávali“ desítkám přihlížejících při unikátní fotopříležitosti. Definitivní tečku přineslo defilé všech vozů při jízdě se zájemci ze Strahova na náměstí I. P. Pavlova. Tečka to přesto není úplně poslední – v DP kontaktu se k pražské historii těchto autobusů podrobněji vrátíme.

ČTVRT STOLETÍ POCTIVÉ SLUŽBY

DNES STANDARD, V ROCE 1995 REVOLUCE. I TAK BY SE DAL V JEDNÉ VĚTĚ POPSAT PŘÍJEZD PRVNÍCH NÍZKOPODLAŽNÍCH VOZŮ CITY BUS DO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY.



NÁMĚSTÍ BRATŘÍ SYNKŮ, VOZY EV. Č. 3004 A 3014, 31. SRPNA 1999
FOTO: ROBERT MARA

Nejednalo se o první nízkopodlažní autobusy, tuto čest měly v Praze vozy značky Neoplan. Pokud ale máme pojmenovat první autobus, který v dobrém slova smyslu padl na oltář bezbariérovosti, je to City Bus. Ve zkušebním provozu se v závěru roku 1995 jako první ukázal vůz č. 3004 ještě s označením Renault Agora, v roce 1996 pak byly do provozu s cestujícími zařazeny první vozy již s označením City Bus. A právě s tímto typem se Dopravní podnik koncem letošního srpna rozloučil.

A jak jinak se rozloučit s typickými představiteli první generace nízkopodlažních vozů v Praze, než na lince. Čtyři vozy standardní délky 12 metrů a jeden kloubový 18metrový. To vše bylo v sobotu 29. srpna 2020 příznivcům městské hromadné dopravy k dispozici na linkách 149 a 180. Staticky jim sekundo-





City Busy v Praze v číslech

24. 9. 1996	v provozu s cestujícími první City Bus 12M (3004)
7. 1. 2002	zařazen do provozu první City Bus 18M (6500), linka 200
15. 11. 2004	poslední zakoupený 12m autobus (3470)
1. 12. 2004	poslední zakoupený kloubový vůz (6552)
321	počet provozovaných 12m City Busů
53	počet provozovaných kloubových vozů
15. 6. 2017	zařazen vůz č. 3251 mezi exponáty Muzea MHD

FOTODÁLSTI NA STRAHOVĚ SE ZÚČASTNILI SPOLU S VOZY CITY BUS I ŘIDIČI (ZLEVA): ONDŘEJ VOLF, TOMÁŠ SMETANA, PAVEL VOSMEK, ADAM KRAPL, VRATISLAV ZIMA, PETR VÍTŮ A MARTIN KOŠEK. JAKO OSMÝ DORAZIL NA STRAHOV I ONDŘEJ KUBIŠTA (NA SNÍMKU NAHORE)

Text: Miroslav Grossmann a Michaela Rojtová
Foto: Miroslav Grossmann a archiv DPP



ZASTÁVKA VOZOVNA STRAŠNICE VE STAROSTRAŠNICKÉ ULICI SMĚREM K VINICI SE PŘESUNULA O BLOK DOMŮ JIŽNĚJI. DOSTALA BEZBARIÉROVÉ NÁSTUPIŠTĚ FORMOU VYSAZENÉHO CHODNÍKU

ZVELEBNÍ STAROSTRAŠNICKÉ ZAČALO. PRVNÍ JE HOTOVÁ TRATĚ

NAŠLI BYSTE V PRAZE 10 JEŠTĚ DNES TYPICKOU OBCHODNÍ ULICI? I V DNEŠNÍ DOBĚ SUPER A HYPERMARKETŮ JEDNA TAKOVÁ STÁLE EXISTUJE. STAROSTRAŠNICKÁ, 400 M DLOUHÁ SPOJNICE MEZI STANICÍ METRA STRAŠNICKÁ A KŘIŽOVATKOU VINICE. DOPRAVNÍ PODNIK V NÍ PŘES LÉTO ZREKONSTRUOVAL TRAMVAJOVOU TRATĚ, V DALŠÍCH LETECH BY MĚLO DOJÍT NA ZBYTEK ULIČNÍHO PROSTORU A CHODNÍKY.

Starostrašnickou ulicí již skoro 40 let nejezdí tranzitní silniční doprava. A skoro po celé délce je obrovské množství provozoven a prodejen. Řezníci, pekaři, restaurace, drogerie, ale také třeba hodinář, nebo kuchyňská studia. Je to dlouhý obchodní dům krytý stromořadím, kterým proudí tramvaje a chodci.

Harmonii ulice letos narušily stavební práce. Zprvu se jednalo hlavně o výměnu vodovodních řadů. V polovině května začala výluka tramvají – nastoupila jednotka Dopravní cesta Tramvaje, aby provedla kompletní rekonstrukci tratě. Ta, aby byla provedena náležitě od výhybek k výhybkám, zahrnula celkem 700 metrů tratě od Vinice až po křižovatku Průběžná – V Olšínách. Akce s názvem RTT Starostrašnická – V Olšínách tak na obou stranách navázala na již dříve zrekonstruované úseky.

Vzhledem k tomu, že ve Starostrašnické je ještě jeden vcelku významný objekt, strašnická vozovna, byla stavba dopravně rozdělena na 3 etapy. V té první se pracovalo v křižovatce Vinice a přilehlém krátkém úseku k vozovně – do vozovny se jezdilo od Průběžné. Ve druhé etapě se práce přestěhovaly do úseku mezi Průběžnou a vozovnou – do vozovny se jezdilo od Vinice. Ve třetí etapě, která začala s prázdninami, se vozovna uzavřela zcela. Její odříznutí se přitom využilo na celkovou výměnu kolejíště na dvoře, které bude dokončeno během září, a proto si o ní napíšeme až v říjnovém DP kontaktu.

Od křižovatky Vinice až mezi vjezdy vozovny Strašnice byla původní trať zřízena na VUIS panelech, tedy podkladových prefabrikátech. Zde byla nahrazena klasickou kon-



ULICE STAROSTRAŠNICKÁ V ČERVNU 2020 S DOSLOVA VYMLÁCENOU STAROU BETONOVOU DESKOU TRATE

strukci se žlábkovou kolejnicí s betonovými nebo dřevěnými pražci a asfaltovým krytem. V dalším úseku až k Průběžné byla původní trať zřízena na BKV panelech. Ty pocházely z podzimu 1986, avšak s výjimkou úseku u stanice metra, tam šlo o úplnou přeložku tratě z roku 1982. Při právě provedené rekonstrukci byla nahrazena novou konstrukcí pevně jízdní dráhy se žlábkovou kolejnicí s pružným upevněním na betonové desce. Povrch byl realizován také asfaltový, v oblasti zastávky Strašnická dlážděný. Konstrukce byla doplněna o antivibrační rohože. V ulici V Olšínách, tedy v posledním úseku byla tramvajová trať zřízena na železobetonových pražcích ve šterkovém loži, v místě přejezdu a přechodu doplněné o ocelové žlábkové kolečky. Použity jsou bezžlábkové kolejnice, povrch je zatravněný.

Zvlášť náročným momentem bylo doslova vymláčení staré betonové desky ze Starostrašnické ulice, působilo to až apokalypticky. Velice silná deska se zabetonovanými železobetonovými pražci pocházela z komplexní rekonstrukce z let 1972–1973. Tato forma však nebyla nejšťastnější, neboť do domů přenášela značné vibrace a kolejnice se v tuhých upevňovacích rychle uvolňovaly. I proto zde byly BKV panely osazeny pouhých 13 let po totální rekonstrukci.

Součástí stavby byla realizace mazníků v oblouku tramvajové trati v křižovatce ulic Starostrašnická – Mrštíkova, a to pro oba směry. Cílem je snížení valivého tření, valivého odporu a tím snížení opotřebení stykových ploch kolejových vozidel a kolejnic a snížení hluchosti. Systém se skládá z mazací stanice, která je umístěna v plastovém rozvaděči na



SNÍMEK Z ROKU 1986, KDE JE VIDĚT PROBÍHAJÍCÍ REKONSTRUKCI TRATI U SPODNÍCH VRAT VOZOVNY. TRATĚ U HORNÍCH VRAT PŘIŠLA NA ŘADU AŽ V ROCE 1991 A NAMÍSTO PRAŽCŮ TAM BYLY POUŽITY PODKLADOVÉ VUIS PANELE



ZBYTEČNÉ DOPRAVNÍ SIGNALIZACE MĚLO MĚSTO I V MINULOSTI. TATO MĚLA KRÝT ZATAHOVÁNÍ TRAMVAJÍ DO VOZOVNY. PŘEŽILA JEN PÁR MĚSÍCŮ, ALE POZŮSTATKY BYLY VYKOPÁNY AŽ NYNÍ, VČETNĚ KOLEČKA V ASFALTU V CHODNÍKU





RYCHLOSTÍ 30 KM/H MOHOU TEĎ TRAMVAJE PROJET VÝHYBKU OD STRAŠNICKÉ PŘÍMO DO ZASTÁVKY PRŮBĚŽNÁ. PREFERENCE NA SVĚTELNÉ SIGNALIZACI ZVYŠUJE PRAVDĚPODOBNOST, ŽE SE Podaří NOVINKU NAPLNO VYUŽÍT

RTT Starostrašnická – V Olšínách

Termín: 18. 5. – 28. 8. 2020

Investor, obstaratel, zhotovitel: DPP, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Projektant: Pragoprojekt, a.s.

Rozsah prací: tramvajový svršek a spodek včetně odvodnění, rekonstrukce napájení, ovládání a ohřevu výhybek Průběžná od Strašnické, Vozovna Strašnice od Strašnické, Vinice od Strašnické, Vozovna Strašnice do vozovny od Vinice, instalace mazníků v oblouku Mrštíkova ulice, 6 nových trakčních stožárů, výměna 1 stávajícího stožáru za nový, demontáž 11 trakčních stožárů, nová nosná síť a nový trolejový drát

Koordinace: PVS (vodovod, kanalizace) ve Starostrašnické v úseku Nad Primaskou – Mrštíkova, částečně v ulici V Olšínách, PPD (plyn) ve Starostrašnické včetně prostoru u metra Strašnická, TSK – zřízení bezbariérových zastávek Vozovna Strašnice, přechody, nároží, obnova SSZ 0.327 Vinohradská – Starostrašnická

stožáru, napájecího zdroje (měniče), detektorů průjezdu tramvaje a mazacích trysek umístěných u kolejnic. V tomto citlivém místě, kde docházelo k poruchám, byla navíc zlepšena geometrie koleje ve směru od Vinice, kdy se podařilo zvýšit poloměr oblouku z 30 na 36 metrů.

Změn se dočkaly zastávky. Na Strašnické přispělo k jejich zkulturnění i zdláždění

tramvajové trati. Ta byla navíc zahlobena, čímž bylo dosaženo zvýšení nástupní hrany do výšky 20 centimetrů nad hlavou kolejnice. V koordinaci s pracemi DPP vybudovala Technická správa komunikací nová nástupišť zastávek Vozovna Strašnice formou vysazených chodníkových ploch. Zastávky vznikly v mírně odsunutých polohách jako náhrada za stávající jednosměrné zastávky Vozovna Strašnice a Nad Primaskou, kde se

nastupovalo do tramvají přímo z vozovky a nesplňovaly tak požadavky na bezbariérovost. V této souvislosti proběhly i úpravy přílehlých chodníků, zejména nároží ulic Krátká a Kralická.

Současně došlo ke zrušení zastávky Vozovna Strašnice na kolmé Vinohradské ulici ve směru z centra. Důvodem této diety, projednané také s městskou částí, byla příliš vysoká hustota zastávek v uzlu. Ta se nepříznivě podepisovala na cestovní rychlosti a tedy atraktivitě tramvajové dopravy. Průměrná vzdálenost zastávek v některých relacích byla pouhých 180 metrů, přičemž optimální vzdálenost v homogenní zastávbě je cca 400–600 metrů. Mimochodem, naposledy se v Praze podařilo zrušit tramvajovou zastávku před téměř 20 lety na Českomoravské ulici v souvislosti s výstavbou Sazka Arény.

Došlo také k přejmenování zastávek. Obě na Vinohradské se nově jmenují Vinice, obě ve Starostrašnické jsou Vozovna Strašnice, což usnadňuje orientaci lidem bez místní znalosti. V blízké budoucnosti bude třeba problematiku zastávek v uzlu ještě dotáhnout i s ohledem na závazek, že do roku 2025 by měla být veřejná doprava v Praze plně bezbariérová.

Zrušení zastávky je koordinováno s obnovou světelné signalizace na Vinici (SSZ 0.327 Vinohradská – Starostrašnická), která by měla skončit v říjnu. Mimo jiné bylo zřízeno vzdálené rádio pro směrovou detekci tramvají ve směru od Želivského, které projde zrušenou zastávkou. Vzdálené rádio bude umístěno rovněž od Černokostelecké. Lze očekávat zlepšení preference tramvají v uzlu.

Součástí stavby byla rekonstrukce nebo výměna všech výhybek v úseku i na jeho okrajích včetně příslušných částí kolejových konstrukcí. Také výhybka do vozovny od Vinice je nově rádiově ovládaná. Výhybka na Průběžné od Strašnické je nově zřízena jako rychlostní a umožní v přímém směru rychlost do 30 km/h. V koordinaci s RTT pak došlo k úpravě SSZ 0.340 Průběžná – V Olšínách včetně úprav plynoucích z vyhodnocení zkušebního provozu signalizace.

Starostrašnická ulice tedy v létě prodělala důležité práce, které maximálně podpoří její dosavadní vývoj. V příštích letech naváže úprava celého uličního prostoru mezi fasádami domů, kterou povede Technická správa komunikací. ■





145 let městské dopravy v Praze

POČÁTKY PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY SE OFICIÁLNĚ DATUJÍ K 23. ZÁŘÍ ROKU 1875, KDY ZAHÁJILA PROVOZ KOŇSKÁ DRÁHA, KTERÁ SE SVOJÍ POSTUPNĚ BUDOVANOU KOLEJOVOU SÍŤÍ ZAČALA VYTVÁŘET PRVNÍ DOPRAVNĚ VÝKONNOU PÁTEŘ NA SVOJI DOBU MODERNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY.

Historie městské hromadné dopravy v Praze v širším slova smyslu je však záležitost mnohem starší. Ještě před koňkou byly v Praze hojně využívány koňmi tažené omnibusy (první zmínky pocházejí z období kolem roku 1830) a vůbec nejstarším veřejným dopravním prostředkem pak byly vltavské přívozy, prvně zmiňované již v prvním tisíciletí našeho letopočtu.

Připomeňme si v naší příloze některé milníky z bohaté a zajímavé historie. Obrazový doprovod jsme tentokrát zvolili poněkud netradiční ve formě ukázky vývoje dobových tiskovin a dále historickými fotografiemi Václavského náměstí coby názorné učebnice historického vývoje pražské městské dopravy i svědka celé řady významných dějinných událostí.

Úvodní fotografie představují náměstí ještě bez veřejné dopravy kolem roku 1870 a v návrhu, jak by mohlo vypadat v letech budoucích. Ve výběru obrazového materiálu byla s ohledem na rozsah přílohy preferována zejména starší období před rokem 1990.



MĚSTSKÁ DOPRAVA V MODERNÍM POJETÍ VSTUPUJE NA DNEŠNÍ VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ HNED V ZÁŘÍ 1875, KDY SPODNÍ ČÁSTÍ PŘES KŘÍŽOVATKU MŮSTEK ZAČÍNÁ JEZDIT KOŇSKÁ DRÁHA. OD ROKU 1883 KŘÍŽUJÍ KOŇMI TAŽENÉ TRAMVAJE KŘÍŽOVATKU S JINDŘÍŠKOU A VODIČKOVOU ULICÍ A KONEČNĚ OD ROKU 1885 ZAČÍNÁJÍ VOZY KOŇSKÉ DRÁHY PROJÍZDĚT NÁMĚSTÍ I V PODÉLNĚM SMĚRU, MEZI PLATANOVÝMI ALEJEMI A S OSOVOU VZDÁLENOSTÍ KOLEJÍ 9 METRŮ. (ARCHIV DPP)

23. 9. 1875

Po první trati od řetězového mostu u budoucího Národního divadla do Karlína vyjelo osm slavnostně vyzdobených vozů koňské dráhy na zahajovací jízdu. Toto datum je považováno za symbolický počátek historie městské hromadné dopravy v Praze.

První trať byla dlouhá 3,4 km, jezdilo se od půl sedmé ráno do desáté hodiny večer, po celý den v intervalu 7 minut. Dobový název společnosti provozující koňku zněl General Direction der Prager Tramway. Koňská dráha nabídla proti omnibusům vyšší komfort jízdy, kdy vozy již nemusely bezprostředně zdolávat povrch pražských ulic a využívaly rozhraní železného profilovaného kola a kolejnice, které v pražské městské dopravě vydrželo do dnešních dnů. V provozu se v letním období vyskytovaly převážně jednoduché otevřené vozy s příčnými sedadly a v zimním období byly nasazovány uzavřené vozy s podélnými lavicemi. Osvětlení vozů bylo zajišťováno olejovými lampami. Rychlost jízdy nepřekračovala 10 km/h.

V roce 1885 byla dokončena výstavba základní sítě koňky, délka sítě dosáhla 18,75 km a její provoz se na dlouhá léta stabilizoval. Cestujícími byla koňka oblíbená, pro další rozvoj se však již nehodila – Praha se její realizaci dočkala poměrně pozdě a další budoucnost patřila elektríně.

31. 5. 1891

Zahájila provoz pozemní lanová dráha na Letnou budovaná v režii hlavního města Prahy. Zahájila tím zajímavou éru dvou pozemních lanovek vybudovaných v rámci Zemské jubilejní výstavy a plnicích nejen rekreační, ale i dopravní funkci. Letenská lanovka měla pohnutý osud, po perspektivní elektrifikaci v roce 1903 sloužila již jen 13 let a poslední cestující svezla 16. 8. 1916. V letech 1926 až 1935 fungovaly na jejím tělese pohyblivé schody, které zanikly bez náhrady.

18. 7. 1891

Rozvoj poznatků o výrobě a užití elektrické energie vedl k budování prvních elektrických drah. Jejich raná historie je u nás spojena se jménem elektrotechnického vynálezce a podnikatele Františka Křižíka. Ten v roce 1891 vybudoval elektrickou dráhu v Praze na Letné, která vedla od horní stanice lanové dráhy u Letenské restaurace do Královské obory a později až k Místodržitelství letohrádku. Jednalo se nejen o první elektrickou dráhu v Praze, ale i v českých zemích a zároveň první dráhu s vrchním trolejovým vedením v Rakousku-Uhersku.

Dráha se těšila velkému dopravnímu významu v době konání Zemské jubilejní výstavy, v pozdějších letech byl provoz ztrátový, neboť trasa pro běžný provoz neměla dostatečné vytížení. Sahrála však důležitou roli pro experimentální účely a tím další rozvoj prvních elektrických drah. František Křižík provozoval dráhu až do roku 1900, kdy byl provoz zastaven.

První úsek pražské elektrické dráhy v roce 1891 úředně měřil 766 metrů, jízda po něm trvala 4,5 minuty a cestující za svezení zaplatili 8 krejcarů. Konstrukce vozů se ještě nápadně podobala kočce, a to včetně pohodlí pro cestující a jízdní rychlosti.

25. 7. 1891

Provoz zahájila pozemní lanová dráha na Petřín, kterou postavilo Družstvo rozhledny na Petříně pro spojení výstavní atrakce se sítí veřejné dopravy. Na rozdíl od dnes známé podoby původní dráha neprocházela hladovou zdi. Proti plně dvoukolejně letenské dráze byla petřínská řešena s tříkolejnicovou splátkou s výhybnou pro míjení vozů ve střední části tratě. Cestující přepravovala do roku 1920, kdy byl provoz z technických důvodů zastaven.

NÁRODNÍ LISTY.

První stránka z Národních listů, obsahující zprávy o městské dopravě a dalších událostech z Prahy.

ZÁHLAVÍ A KRÁTKÁ INFORMACE O ZAHÁJENÍ PROVOZU KOŇSKÉ DRÁHY V PRAZE V RUBRICĚ „DENNÍ ZPRÁVY“ NÁRODNÍCH LISTŮ DNE 24. 9. 1875. (MZK BRNO)

Prážská Tramway.

JÍZDNÍ SAZBA.

Trasa	Číslo	Trasa	Číslo	Trasa	Číslo
Karlín	1	Praha	1	Karlín	1
Letná	2	Jindřichův újezd	2	Letná	2
Letná	3	Josef. náměstí	3	Letná	3
Praha	4	Prážská brána	4	Praha	4
Praha	5	J. Spáček	5	Praha	5
Praha	6	Praha	6	Praha	6
Jindřichův újezd	7	Mělnická ulice	7	Jindřichův újezd	7
Praha	8	Saratská ulice	8	Praha	8
J. Spáček	9	Letná	9	J. Spáček	9
Letná	10	J. Spáček	10	Letná	10
Mělnická ulice	11	Karlínská ulice	11	Mělnická ulice	11
Saratská ulice	12	Letná	12	Saratská ulice	12
Letná	13	Praha	13	Letná	13
Mělnická ulice	14	Na kačince	14	Mělnická ulice	14
Saratská ulice	15	Česká ulice	15	Saratská ulice	15
Letná	16	Česká ulice	16	Letná	16
Praha	17	Česká ulice	17	Praha	17
Na kačince	18	Česká ulice	18	Na kačince	18
Česká ulice	19	Česká ulice	19	Česká ulice	19

Provoz od 6 hodin ráno do 10 hodin večer. Jízda v obou směrech. Jízdné 10 krejcarů. Jízdenka 15 krejcarů. Jízdenka platná do druhého předstání v Karlíně – na zastávce svých spojů.

Hlavní říditelství.

JÍZDNÍ SAZBA PRAŽSKÉ TRAMWAYE S INFORMACEMI O TARIFNIÍCH ZÁSADÁCH A PŘEPRAVNÍCH PODMÍNKÁCH NA Lince KARLÍN – SMÍCHOV. (ARCHIV DPP)



VÝPRAVNÍ LIST Z PRVNÍHO DNE PROVOZU ELEKTRICKÉ POULIČNÍ DRÁHY PRAHA – LIBEŇ – VYSOČANY FRANTIŠKA KŘÍŽIKA. (NÁRODNÍ ARCHIV)



V ROCE 1895 JSOU PLATANOVÉ ALEJE NA NÁMĚSTÍ VYKÁČENY A TRAMVAJOVÉ KOLEJE POSUNUTY BLÍŽE K CHODNÍKŮM, OSOVÁ VZDÁLENOST KOLEJÍ ČINÍ 19 METRŮ. RYCHLE SE ROZMAHAJÍCÍ POULIČNÍ DOPRAVA VYŽADUJE PŘESTOR A PROSTRANSTVÍ S MĚSTSKOU ZELENÍ JI MUSÍ V RADE PŘÍPADŮ USTOUPIT. TENTO VZOREC SE V HISTORII BUDE OPAKOVAT JEŠTĚ MNOHOKRÁT A V RÁDOVĚ VYŠŠÍM MĚŘÍTKU. (ARCHIV DPP)

19. 3. 1896

Na průkopnickou letenskou elektrickou dráhu navázaly v letech 1896 a 1897 hned tři soukromé elektrické dráhy zajišťující spojení významných měst a obcí s Prahou. První z nich vybudoval František Křižík pro spojení významných průmyslových oblastí v Karlíně, Vysočanech a Libni s Prahou. Slavnostní zahájení provozu na prvním úseku Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany proběhlo 19. 3. 1896, čímž se začala psát historie první komerční soukromé pouliční elektrické dráhy.

13. 6. 1897

Do provozu předána druhá soukromá Elektrická dráha Smíchov – Košíře košířského starosty Matěje Hlaváčka. Vedla od Anděla ke Klamovce a položila základ dodnes významné tramvajové radiále, při níž byly postupně vybudovány dvě zozovny a kde v pozdějších letech začínalo své první krůčky mnoho nových typů tramvajových vozidel.

25. 6. 1897

Zprovozněna vinohradská část okružní elektrické dráhy Praha – Královské Vinohrady – Žižkov ještě jako samostatný dopravní podnik Městská elektrická dráha Královských Vinohrad. Okružní elektrická dráha vznikala po mnoha komplikacích jako společný projekt Prahy a města Královských Vinohrad. Realizaci a technickou supervizi zajišťoval opět závod Františka Křižíka.

18. 9. 1897

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy zahájily provoz na své první trati a společně s Královskými Vinohrady provozovaly okružní dráhu Praha – Žižkov – Královské Vinohrady. Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, řízené samostatnou správou

radou, byly ustaveny k 1. 9. 1897 jako městský podnik, jehož posláním bylo provozování elektrické pouliční dráhy a výroba elektrické energie pro drážní provoz i další odběratele.

1. 7. 1898

Elektrickými podniky byla převzata koňská dráha a zahájena její elektrifikace. Elektrická dráha postupně přinesla do městské dopravy novou dynamiku, výkonnost a spolehlivost. Z remíz se vytratilo rozsáhlé hospodářství s koňmi a oběh ovsy, sena i koňského hnoje nahradila ústřední elektrická stanice v Holešovicích. Obyvatelé města si začali zvykat na přítomnost vrchního vedení v ulicích, které se v ulicích historického města stalo symbolem nástupu moderního věku elektriny. Také proto Pražané tramvaj dlouhá léta neřekli jinak než „elektrika“.

2. 6. 1898

Ladislav Rott předložil první návrh na stavbu podzemní dráhy v Praze v souvislosti s rozsáhlými zemními pracemi při budování městské kanalizace a souběžně přestavbě historických čtvrtí v centru města. Pokrokový návrh však byl v tehdejší době zamítnut jako nepotřebný.

12. 5. 1905

Slavnostní ukončení provozu pražské koňky na Křižovnickém náměstí na posledním úseku z Křižovnického na Malostranské náměstí přes Karlův most. Pomyslné žezlo od nejstarší traktace pražské městské dopravy, sloužící cestujícím rovných třicet let, přebírala elektrická tramvaj. Koňe však od Elektrických podniků nevymizeli úplně. I nadále byli věrnými pomocníky v silniční nákladní dopravě a pro různé pomocné služby.

1. 7. 1905

Byly úředně vyzkoušeny první nové tramvajové vozy vzhledově upravené architektem Janem Kotěrou, které ovlivnily podobu pražských tramvajových vozů na několik desetiletí. Skříň s typickými zakruženými čely, s přesazeným okenním pásem a výrazným chromovaným reflektorem byla postupně vylepšena o snížené plošiny, uzavíratelné vstupy, více variant bočních oken či typické střešní prosvětlené držáky pro označení čísla linky. Také prostor pro cestující doznal změn a ustálil se na nejjednodušší možné konfiguraci dvou podélných dřevěných lavic, které provázely několik generací cestujících.

Novým typem se podařilo zahájit unifikací proces tramvajových vozů a postupně sjednotit roztržštěnou typovou skladbu z počátků elektrických drah. Ve výrobě se „Kotěrový tramvaje“ udržely do roku 1933 a jejich silueta patřila k obrazu pražských ulic až do roku 1974. Konzervativnost konstrukce a střídmost jejich vybavení bývala předmětem mnoha nářeků a kritiky pražské dopravy.



V ROCE 1900 PŘÍCHÁZÍ NA VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ ELEKTRICKÁ DRAHA, KTERÁ SE STÁVÁ JEHO NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ NA DALŠÍCH OSMDEŠÁT LET. ELEKTRIFIKACE KOŇSKÉ DRAHY ZDE PROBIHALA ZA PROVOZU A KOLEJE BYLY PŘEKLÁDÁNY DO NOVÉ POLOHY. OSOVÁ VZDÁLENOST ČINÍ NOVĚ 16 M A TRATĚ JE LEMOVÁNA SLOUPY S VÝLOŽNÍKY. ELEKTRICKÝ PROVOZ JE ZAHÁJEN OD 23. 6. 1900. (DOBOVÁ POGLEDNICE, STAV KOLEM ROKU 1905)

24. 10. 1907

Začátek označování linek pražských tramvají čísly – jako první zavedena linka č. 5. Do té doby byly linky označovány barevnými terčí na čelech vozů kombinovanými s barevným schématem vozových skříní.

7. 3. 1908

Zahájena doprava na první autobusové lince z Malostranského náměstí na Pohořelec. Důvodem zřízení této sklonově náročné tratě byla nemožnost výstavby tramvajové tratě pro vhodné spojení části Malé Strany a Hradčan. Ani technické parametry tehdejších autobusů však nebyly vhodné pro takto náročný provoz a pro technické potíže byla 17. listopadu 1909 doprava bez náhrady zastavena.

2. 1. 1911

Poprvé byl zahájen tzv. noční provoz (do půlnoci). Skončil po vypuknutí světové války.

1. 7. 1920

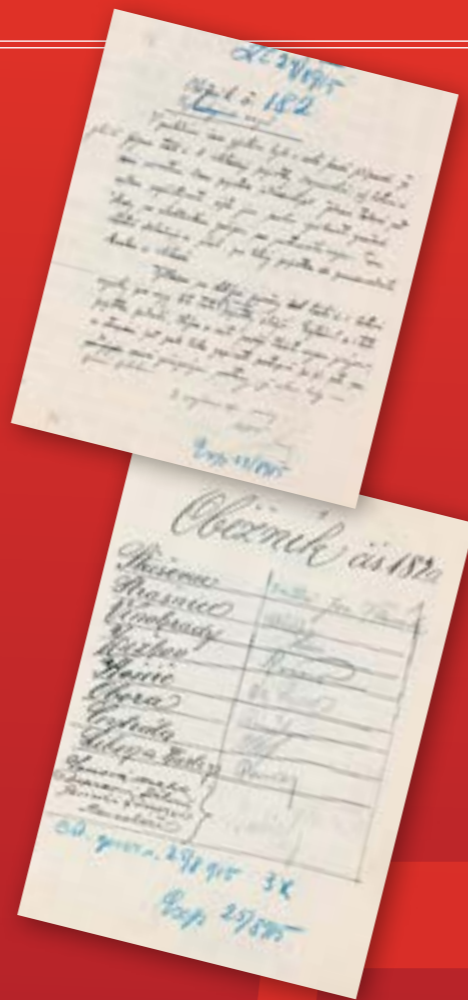
Proběhla zásadní přestavba tarifního systému – v síti tramvají zavedeno jednotné jízdné.

20. 6. 1925

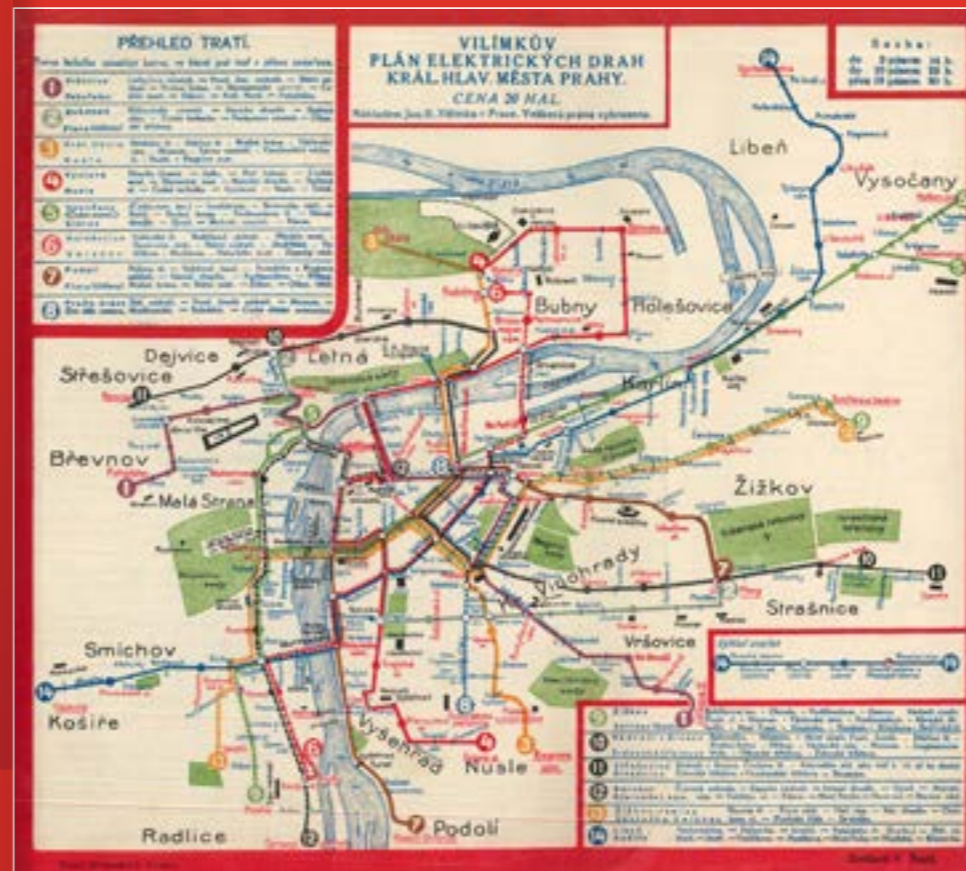
Slavnostně zahájen provoz autobusové dopravy. O den později zahájen pravidelný provoz na lince A z Vršovic do Záběhlic. Linky autobusů označovány písmeny. Když se od 1. ledna 1922 Praha rozrostla o několik desítek okolních obcí, musely se městské orgány postarat o jejich vhodné dopravní spojení s centrem města, pokud už neexistovalo. Ne všude bylo ekonomické stavět tramvajové tratě, a proto bylo rozhodnuto řešit dopravní obslužnost také pomocí autobusů.

První světová válka přispěla k velkému rozvoji silničních vozidel, což byl důležitý základ pro nové generace autobusů. Elektrické podniky tak mohly podruhé ve své historii zahájit autobusový provoz. Aby nebyly autobusy příliš přetěžovány, platil na nich odlišný tarif a cestování jimi bylo dražší než tramvajemi. Od roku 1932 autobusy začaly poprvé v historii městské hromadné dopravy v Praze zajišťovat také celonoční provoz.

Zdokonaloval se i vozový park. V roce 1930 se v Praze patrně jako v prvním městě v Evropě objevily v městské dopravě zkušební autobusy s dieslovým motorem. Později vznikla moderní jednotná platforma třínápravového autobusu se sníženými vstupy a celokovovou karosérií, navržena speciálně pro těžký provoz v pražských



SEZNAMOVÁNÍ PROVOZŮ PRACOVNÍKŮ S AKTUÁLNÍMI ZMĚNAMI A INFORMACEMI SE OD NEPAMĚTI DĚJE PROSTŘEDNÍM OBĚŽNÍKŮM. V DÁVNÝCH DOBÁCH BYLY RUČNĚ PSANÉ, ZPRAVIDLA BEZPROSTŘEDNĚ V REAKCI NA KONKRÉTNÍ PODNĚT NEBO PŘIPRAVOVANOU AKCI. PROKAZATELNĚ SEZNÁMENÍ VEDOUČÍCH PRACOVNÍKŮ SE DĚLO PROSTŘEDNÍM RUČNĚ PSANÉ TABULKY. TÉMATA OBĚŽNÍKŮ SE NETYKALA JEN VLASTNÍ DOPRAVY A NĚKTERÉ ŘEŠENÉ PROBLÉMY DNES MOHOU PŮSOBIT HUMORNĚ. V PRVNÍCH DESETILETÍCH PROVOZU ELEKTRICKÝCH TRAMVAJÍ TAK NAPŘ. VE DLE KÁRANÍ ZŘÍZENCŮ, KTERÍ SI NA OKRUŽNÍ VINOHRADSKO-ZIŽKOVSKÉ TRATI KRÁTILI SLUŽBU ROZBUJENÍM PRASKLÝCH ŽÁROVEK PLNĚNÝCH PLYNEM, KTERÉ PO ROZBITÍ VYDALY ZVUK PŘIPOMÍNÁJÍCÍ DETONACI GRANÁTU, DOŠLO I NA DOMÁCÍ KUTILY, KTERÍ VE SNAZE O UDRŽENÍ PROVOZU PODOMÁČKU OPRAVOVALI POJISTKY A KRÍŽÍKŮV ELEKTROTECHNICKÝ ZÁVOD PO ČASE ODMÍTAL POŠKOZENÉ VOZY UZNÁVAT NA GARANČNÍ OPRAVY. (ARCHIV DPP)



PLÁNEK SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY Z ROKU 1915. PROTI NEJROZŠÍŘENĚJŠÍM JEDNOBAREVNÝM PLÁNKŮM JE TENTO GRAFICKY VYLEPŠEN BAREVNÝM VYZNAČENÍM JEDNOTLIVÝCH LINEK. JIŽ TEHDY GRAFICI POUŽÍVALI PRŮBĚŽNĚ ZNÁZORNĚNÍ TRAS LINEK, DÍKY NĚMUŽ BYLO MOŽNÉ PŘEHLEDNĚ VIDĚT I POČTY LINEK PROJÍZDĚJÍCÍCH JEDNOTLIVÝMI ÚSEKY. TENTO STYL ZNÁZORNĚNÍ JE UŽÍVÁN I V SOUČASNOSTI. (ARCHIV DPP)



PO DĚLANÍ REKONSTRUKCI SE VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ STÁVÁ VÝKLADNÍ SKŘÍŇÍ MLADÉ ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY A Z DOPRAVNÍHO HLEDISKA JDE O JEDINÝ OPRAVDŮVÝ BULVÁR VELKOMĚSTSKÉHO TYPU S RUŠNOU TRAMVAJOVOU TRATÍ PRIVÁZEJÍCÍ CESTUJÍCÍ Z CELÉ PRAHY, VELKORYSE ŘEŠENÝM PARKOVÁNÍM ČI STANOVISTI TAXISLUŽBY (OD ROKU 1907). V ROCE 1929, ČTYŘI ROKY OD ZAVEDENÍ MĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY, NA NÁMĚSTÍ ZAČÍNÁ JEZDIT PRVNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA A O ROK POZDĚJI JE NA KRÍŽOVÁTKU S JINDŘIŠKOVŮ ULICÍ INSTALOVÁN PRVNÍ PRAŽSKÝ SEMAFOR. (ARCHIV DPP)



V LETECH 1927 AŽ 1928, TĚMĚŘ TRICET LET OD ELEKTRIFIKACE TRAMVAJÍ, PROBIHÁ NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ PRVNÍ ZÁSADNÍ PŘESTAVBA OBNAŠEJÍCÍ PŘELOŽKU TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍ NA STŘEDOVÝ ZVÝŠENÝ PÁS MEZI SOCHOU SV. VÁCLAVA A MŮSTKEM, REKONSTRUKCI KOMUNIKACE I INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ. OSOVÁ VZDÁLENOST JE JIŽ STANDARDNÍCH 2,8 M. V DUBNU 1928 JE TU DOKONČENA TAKÉ REKONSTRUKCE V OBLASTI PŘED MUZEEM. (REPRO Z ČASOPISU PESTRÝ TÝDEN)

**Mladí a zdraví
uvolněte místo
starým a chorým!**
Přispěj každý k tomu,
aby sedadla byla co
nejlépe využita!

VÝCHOVA KE SLUŠNÉMU CHOVÁNÍ A OHLEDUPLNOST MÁ V DOPRAVNÍCH PROSTŘEDÍCH DLOUHOU TRADICI. TOTO PŘÍSNĚ A JAZYKOVĚ VYTRŽENÉ UPOZORNĚNÍ VOZILY PRAŽSKÉ TRAMVAJE V INTERIÉRU PATRNĚ V PRVNÍCH DESETILETÍCH 20. STOLETÍ. (ARCHIV DPP)

podmínkách a aplikovaná u všech dodávaných autobusů různých výrobců. Bez větších nesází autobusy zvládly v březnu 1939 i náročnou a pečlivě připravenou přestavbu pro pravostranný provoz.

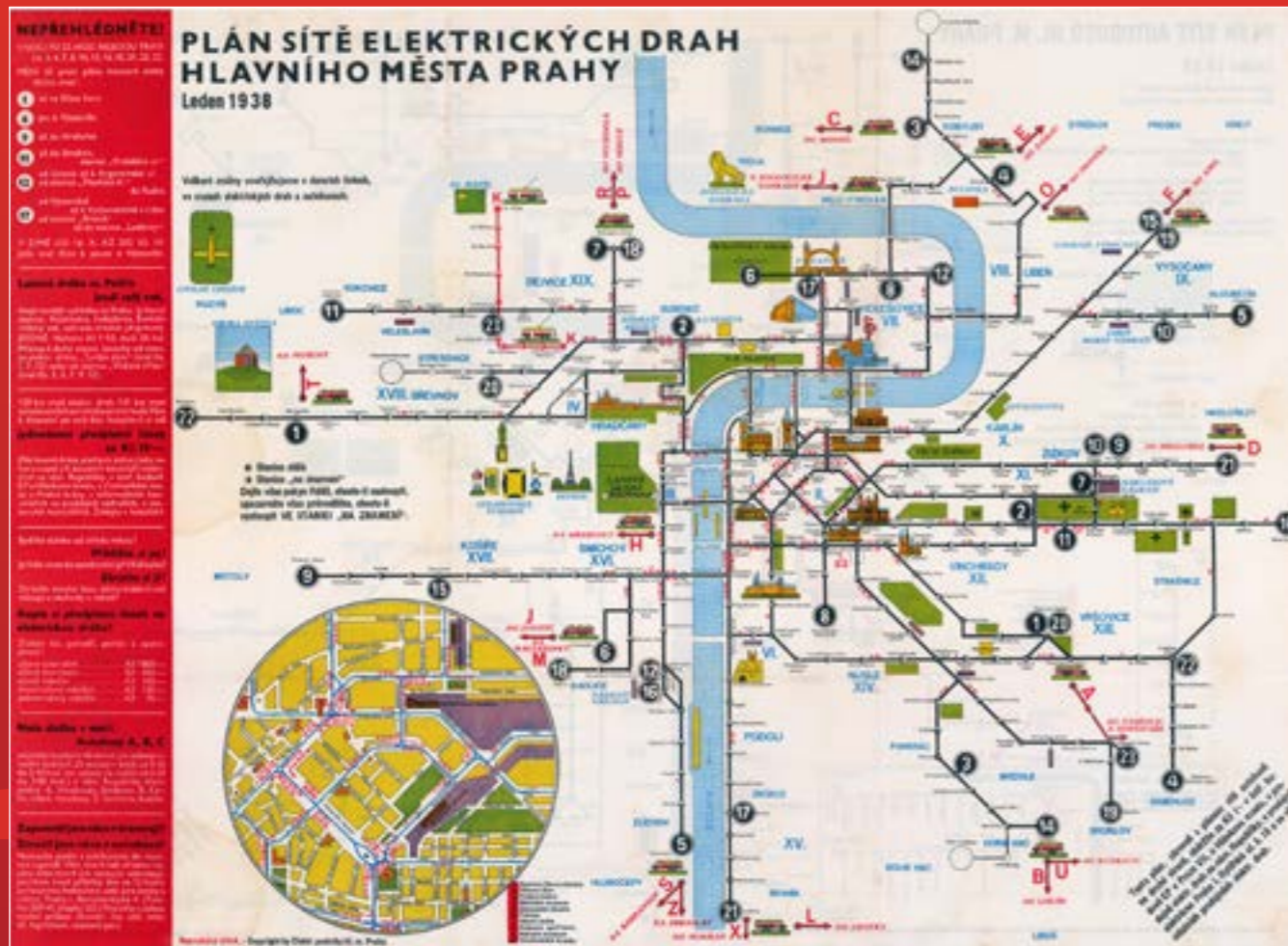
Těžké rány však utrpěly během druhé světové války, kdy byl provoz v důsledku nedostatku pohonných hmot a náhradních dílů razantně utlumen a z válečných strastí se autobusová doprava vzpamatovávala ještě dlouhá léta.

1930

Do provozu tramvají byly zařazeny vlečné vozy se středním vstupem a sníženou nástupní plošinou, tzv. „krasiny“. Jednalo se s trochou nadsázky o první nízkopodlažní vozidla v městské hromadné dopravě v Praze. Účelem nové koncepce tehdy ještě nebylo usnadnění nástupu cestujícím se sníženou pohyblivostí, ale zkrácení pobytů v zastávkách a tím i zrychlení dopravy. „Krasiny“ si velmi rychle získaly značnou oblibu a v provozu byly až do roku 1974.



VÝŘEZ Z VÝKRESU PRVNÍ GENERACE „KOTĚROVÝCH TRAMVAJÍ“ – PATNÁCTI MOTOROVÝCH VOZŮ Č. 178–192 DODANÝCH V ROCE 1905. (ARCHIV DPP)



GRAFICKY VYDAŘENÉ SCHÉMA SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH Z LEDNA 1938 NÁZORNĚ DOKUMENTUJE ROZSAH SÍTĚ MĚSTSKÉ DOPRAVY, DOSAŽENÝ VE DVACETILETÉM MEZIVÁLEČNÉM OBDOBÍ. (ARCHIV DPP)

5. 6. 1932

V předvečer konání IX. Vsesokolského sletu byl zahájen provoz na kompletně rekonstruované a prodloužené a elektrifikované pozemní lanové dráze na Petřín. V této podobě dráha sloužila až do rozsáhlého sesuvu půdy v červnu 1965.

21. 1. 1936

Do provozu zařazeny jednosměrné tramvajové vozy s uzavíratelnými vstupy, usměrněným pohybem cestujících a stálým stanovištěm průvodčího, takzvané „ponorky“. Byly to první koncepčně nové tramvaje po 21 letech a svými inovacemi položily důležitý základ k hospodárnějšímu odbavování, vyšší bezpečnosti, pohodlí i cestovní rychlosti tramvajové dopravy. V pravidelném provozu byla tato generace tramvají do konce roku 1967.

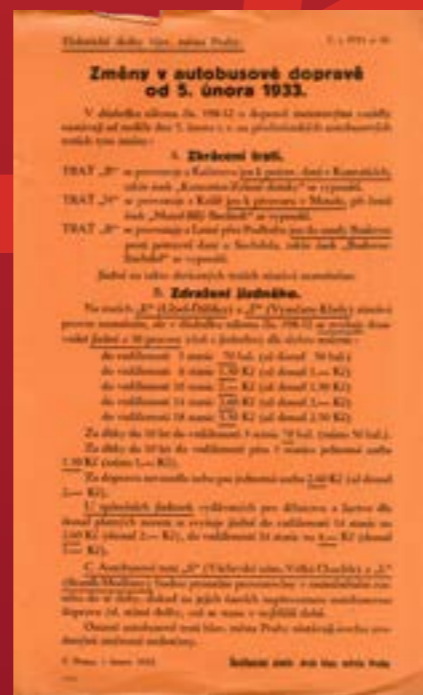
29. 8. 1936

Zahájila pravidelný provoz první trolejbusová linka od vozovny Střešovice přes Bořislavku ke kostelu Sv. Matěje. Provoz zahajovala tři experimentální vozidla Škoda, Tatra a Praga a na této první moderní trolejbusové trati

v Československu byly pečlivě vyhodnocovány technické a ekonomické ukazatele.

Trolejbus byl velmi perspektivním dopravním prostředkem využívajícím všech předností elektrické trakce a zároveň snižující investiční náročnost výstavby tratí ve srovnání s tramvajemi. Zásadní roli sehrály trolejbusy v poválečném období, kdy byla navržena a v letech 1947 až 1954 částečně vybudována překryvná trolejbusová síť, která měla odlehčit tramvajovému provozu do doby výstavby podzemní dráhy a zároveň zajistit spolehlivou a kapacitní dopravu do oblastí, které nebyly obslouženy elektrickými drahami.

Pro poválečný rozvoj byly od roku 1948 dodávány nové vyvinuté velkokapacitní třínápravové trolejbusy Tatra T400 s tehdy unikátní šířkou nástupních i výstupních dveří a uspořádáním interiéru umožňujícím trvalé maximální zatížení. V tehdejšímu pouličním provozu nabídla tato moderní vozidla skvělé dynamické vlastnosti, díky nimž na ulici v prvních letech provozu prakticky neměla konkurenci a cestujícím přinesla pohodlný, tichý a bezemisní provoz s úctyhodnými cestovními rychlostmi. Linky trolejbusů byly zpočátku označovány písmeny, stejně jako u autobusů.



UKÁZKA LETÁKA S DOPRAVNÍMI INFORMACEMI Z OBDOBÍ PRVNÍ REPUBLIKY. V ÚNORU 1933 INFORMOVÁLY ELEKTRICKÉ DRÁHY HL. M. PRAHY O ZMĚNÁCH V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ. (ARCHIV DPP)



ODRAZEM MEZIVÁLEČNÉ KONJUNKTURY ROZVOJE SÍTĚ VEŘEJNÝCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V PRAZE BYLA I GRAFICKÁ ÚROVEŇ PROPAGAČNÍCH MATERIÁLŮ. LETÁČEK Z ROKU 1938 ZE SLAVNÉHO REKLAMNÍHO ATELIÉRU VILÉMA ROTTERA REFERUJE O ZAVEDENÍ DVOU NOVÝCH NOČNÍCH AUTOBUSOVÝCH LINEK. (ARCHIV DPP)



JÍZDENKA NA ELEKTRICKOU DRAHU Z ROKU 1927 PREDSTAVUJE TYPICKÝ VZHLED JÍZDENEK Z OBDOBÍ PRVNÍ REPUBLIKY. V TOMTO ROCE DOSÁHLA SÍŤ ELEKTRICKÝCH DRAH JUBILEJNÍHO 100. KILOMETRU TRATI. (ARCHIV DPP)



TAKÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY SE STALY NOSITELI ZRŮDNÉ RASOVÉ IDEOLOGIE TEHDEJŠÍ NĚMECKÉ TŘETÍ ŘIŠE. DVOJJAZYČNÝ LETÁK BYL VYLEPOVÁN V ROCE 1941. (ARCHIV DPP)



V ROCE 1939 PŘECHÁZÍ DOPRAVA NA JÍZDU VPRAVO. PRO PRAVOSTRANNÝ PROVOZ PŘEBUDOVANÉ TRAMVAJOVÉ „REFYŽE“ NA VÁCLAVÁKU V TÉTO DOBĚ ZÍSKÁVAJÍ ELEGANTNÍ FUNKCIONALISTICKÉ ZASTÁVKOVÉ SLOUPKY A V ZÁKULSÍ JIŽ NAPLNO BĚŽÍ PRÁCE NA PROJEKTECH JAK TRAMVAJOVÉ KOLEJE PŘESTĚHOVAT POD ZEM. AUTOBUSY Z DŮVODU ÚSPORY Pohonných HMOT A NEDOSTATKOVÝCH MATERIÁLŮ NÁMĚSTÍ NA ŘADU LET OPOUŠTĚJÍ – AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PROCHÁZÍ TĚŽKOU KRÍZÍ. (ARCHIV DPP)

26. 3. 1939

V Praze byl zaveden pravostranný provoz. Zejména v kolejové síti tramvají, na autobusech, trolejbusích a jednosměrných tramvajích bylo nutné provést zásadnější úpravy.

30. 11. 1942

Poprvé byl zaveden celonoční provoz v tramvajové síti.

Květen 1948

Do provozu byly zařazeny autobusy Praga NDO, první počátek poválečné unifikace a modernizace vozového parku a zároveň na dlouhou dobu poslední autobus projektovaný podle potřeb městské hromadné dopravy. Ve stejném roce byly zařazeny i první nové trolejbusy Tatra T 400 a poslední typ jednosměrných dvounápravových tramvají „mevro“. Hnací motorem těchto inovací byl poslední XI. Vsesokolský slet, který představoval tradiční zatěžkávací zkoušku pro celý systém městské hromadné dopravy.

31. 12. 1951

V pražské městské hromadné dopravě byl zaveden jednotný tarif umožňující i přestupování mezi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami. Dále bylo zavedeno nové značení autobusových linek, které byly nově značeny čísly od 101 výše. Trolejbusové linky přešly na číselné značení od č. 51 a výše již od 14. 12. 1947.

17. 3. 1952

Do provozu s cestujícími zařazeny čtyřnápravové tramvaje T I, které položily základ konstrukce moderních tramvajových vozidel poválečného období na dlouhá desetiletí. Podkladem pro jejich konstrukci byla americká koncepce PCC, která se úspěšně prosadila ve Spojených státech amerických počínaje rokem 1936 a inspirovala celou řadu světových výrobců i provozovatelů. V Praze koncepce PCC odstartovala desetiletí zásadní modernizace tramvajové infrastruktury, která tomuto dopravnímu prostředku zajistila další budoucnost.

1. 9. 1959

Do provozu zařazeny nové autobusy Škoda 706 RTO. Autobusy 706 RTO se staly průkopníky počátků intenzivního rozvoje autobusové dopravy, vyvolanému budováním nových sídlišť, rozšiřováním území hlavního města, ale i rušením trolejbusové dopravy. Pozoruhodným počinem s velkým dopravním významem bylo budování tzv. překryvné sítě autobusových linek přes centrum města, které velmi rychle získaly značnou oblibu, a platil na nich nepřestupný tarif.

Elegantní erfátky, které většinu uvedených novinek pomáhaly uvádět v život, byly bohužel zastaralé již v době svého vzniku a nadále konzervovaly nevhodnou koncepci rámového vozidla se stojatým motorem a s nevhodně uspořádaným interiérem. V letech 1973 až 1975 byly tyto autobusy dodávány také ve formě licenční repliky od polské firmy Jelcz. Provoz posledních kusů byl ukončen v roce 1979.



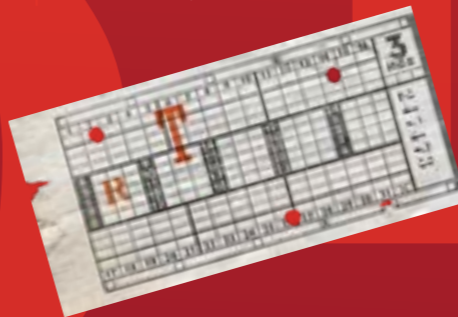
V ROCE 1947 PROCHÁZÍ ZÁSADNÍ ÚPRAVU KŘÍŽOVATKA NA MŮSTKU, KDE JSOU ZŘÍZENY TZV. PŘEDJÍZDNÉ KOLEJE VE SMĚRU OD MUZEA A OD PRAŠNÉ BRÁNY. STAVBA METRA, PŘIPRAVOVANÁ OD ROKU 1939, JE V NEDOHLEDNU A STRATEGICKÝM ÚKOLEM DOBY JE ZVYŠOVÁNÍ VÝKONNOSTI A CESTOVNÍ RYCHLOSTI TRAMVAJOVÉ DOPRAVY, ABY DOKÁZALA V DALŠÍCH LETECH ZVLÁDÁT TRVALE ROSTOUCÍ NÁROKY. JEDNOU Z MOŽNOSTÍ, JAK URYCHLIT PRŮJEZDY VYSOCE ZATÍŽENÝCH KŘÍŽOVATEK, JE BUDOVNÍ TZV. PŘEDJÍZDNÝCH KOLEJÍ, KTERÉ UMOŽNÍ ROZŘAZENÍ VLAKŮ PODLE SMĚRŮ JEŠTĚ PŘED KŘÍŽOVATKOU A ZASTÁVKAMI A TÍM ZRYCHLENÍ PRŮJEZDŮ VLAKŮ CELÝM UZLEM. SNÍMEK BYL POŘÍZEN V ROCE 1965, KDY DOPRAVĚ NA NÁMĚSTÍ STÁLE VLÁDLY DVOUNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE. (LADISLAV REZŇÍČEK, SBÍRKA ROBERT MARA)



TAKÉ VÝCHOVA KE SLUŠNÉMU CHOVÁNÍ PRODĚLALA SVŮJ VÝVOJ. V ŠEDESÁTÝCH LETECH SE DOPRAVNÍ PODNIK SNAŽIL VYCHOVÁVAT CESTUJÍCÍ ZÁBAVNOU FORMOU, JAKO NA TOMTO PLAKÁTKU Z ROKU 1969. (ARCHIV DPP)



V ROCE 1947 NA VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ PŘIJÍZDÍ PRVNÍ TROLEJBUS, PŘEDSTAVITEL TEHDY NEJMODERNĚJŠÍ TRAKCE, KTERÁ NEMĚLA KONKURENCI V CESTOVNÍ RYCHLOSTI, TICHÉM CHODU ANI POHODLÍ. POVÁLEČNĚ BUDOVNÍ TZV. ODLEHČOVACÍ TROLEJBUSOVÉ SÍTĚ MÁ POMOCI TAKÉ TRAMVAJÍM ZVLÁDÁT VYSOKÉ NÁROKY DO DOBY VYBUDOVÁNÍ METRA. NA VÁCLAVÁKU JE FREKVENCE TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY, OBJÍZDEJÍCÍ BLOK DOMŮ MEZI ULICEMI ŠTĚPÁNSKOU A VE SMEČKÁCH, VE ŠPIČKÁCH ZVLÁŠTĚ VYSOKÁ. OD ROKU 1967 JE ZDE VYSTRÍDALY AUTOBUSY. NA SNIMKU TROLEJBUSY ODPOČÍVAJÍCÍ PŘED BUDOVOU STÁTNÍ SPOŘITELNY NA NÁROŽÍ ŠTĚPÁNSKÉ ULICE V POSLEDNÍCH MĚSÍCÍCH PROVOZU, SPOLEČNOST JIM DĚLÁ „PONORKA S KRASINEM“ NA LINCE Č. 20, PŘEDVÁLEČNÍ SYMBOL POKROKU V TRAMVAJOVÉ DOPRAVĚ. (JAROSLAV KOVÁŘ, ARCHIV DPP)



JÍZDENKA NA TROLEJBUS Z ROKU 1951. (ARCHIV DPP)



TROLEJBUSOVÝ SYSTÉM BYL OD ROKU 1965 POSTUPNĚ NAHRAZOVÁN AUTOBUSY. INFORMACE O TOMTO PROCESU BYLY MNOHDY NEZVYKLE STROHE. TÍMTO LETÁČKEM Z ROKU 1967 BYL M.J. UKONČEN PROVOZ TROLEJBUSŮ NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ. (ARCHIV DPP)

25. 9. 1961

V síti tramvají zaveden na první lince samoobslužný provoz bez průvodčího (tzv. S-provoz) ve starých dvounápravových motorových vozech a postupně docházelo k rychlému rozšiřování na další linky. Byl tak učiněn důležitý první krok k racionalizaci odbavování cestujících, který vyvrcholil o desetiletí později úplným oddělením prodeje jízdních dokladů od vozidel. Na čtyřnápravových vozech řady T bylo zavádění S-provozu i přes počáteční přípravy odloženo a uplatnilo se jen v letech 1972 až 1974 na předních vozech spříazených souprav T3.

21. 11. 1962

Do pravidelného provozu s cestujícími poprvé nasazeny tramvaje T3. Tímto typem byla následně uskutečněna zásadní výměna a unifikace vozového parku tramvají v Praze. Teprve tímto typem se tuzemskému průmyslu podařilo v rozumné jakosti zvládnout technologicky náročnou výrobu moderních tramvají a provozovatelé v celém Československu jim mohli začít plnohodnotně sjednocovat a modernizovat technickou základnu. K úspěchu nového typu přispělo kromě technických inovací také zdařilé tvarové řešení od výtvarníka Františka Kardause, které již dnes patří ke kulturně-technickému dědictví hlavního města.

Říjen 1965

Poprvé nasazeny do provozu moderní městské autobusy ŠM11, které navázaly na vývoj městských autobusů přerušeny v první polovině 50. let. Celkem jich bylo do Prahy dodáno 2241 v letech 1965 až 1981, což je dosavadní rekord v počtu vozidel jedné typové řady.

Nový autobus měl samonosnou karosérii a podpodlahový ležatý motor s automatickou převodovkou, který umožnil účelné řešení prostoru pro cestující se třemi dveřmi. Jedinou vadou na kráse byla poměrně nízká provozní životnost daná tehdejšími nekvalitními materiály bez antikorozní ochrany a nedostatečná produkční kapacita Karosy Vysoké Mýto, která vedla k nutnosti dlouhodobého souběžného nákupu i starších autobusů 706 RTO a Jelcz.

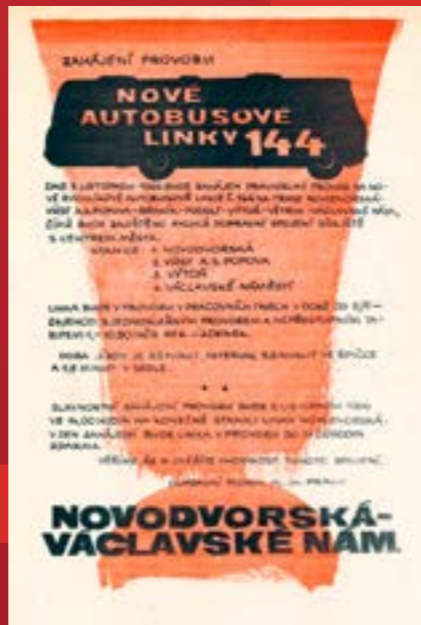
29. 11. 1965

Zahájeno systematické rušení trolejbusové sítě a její náhrada autobusy. Důvodem byl zejména stav jejich infrastruktury a celostátní koncepce postupného omezování podílu elektrické trakce v městské dopravě uplatňovaná po roce 1960. Výstavba i údržba trolejbusových tratí byla náročná na dodávky speciálních elektrotechnických zařízení a mědi a problémem byl i nevyhovující stav komunikací. Paralelně se zlepšovala upotřebitelnost nově vyráběných autobusů, které byly v dobách hrozícího globálního konfliktu preferovány pro možnost využití v rámci civilní obrany a mohly těžit též z levné sovětské ropy. Nová koncepce městské hromadné dopravy proto s trolejbusy již nepočítala.

Jakkoliv je zrušení trolejbusů dodnes vnímáno velmi kontroverzně, bylo díky němu možné lépe koncentrovat síly na zásadní modernizaci a záchranu tramvajové dopravy, která se nacházela v podobně neutěšeném stavu a pod stejným tlakem doby nepřijíci elektrické trakci v městské dopravě.

7. 1. 1966

Přelozkami inženýrských sítí v oblasti Opletalovy ulice zahájena výstavba prvního úseku podpovrchové



ŠEDESÁTÁ LÉTA BYLA VE ZNAMENÍ DYNAMICKÉHO ROZVOJE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY, KTERÁ SE PO TĚMĚR DVOU DESETILETÍCH STRÁDÁNÍ VRÁTILA NA VÝSLUNÍ. JEDNÍM Z DŮLEŽITÝCH ÚKOLŮ AUTOBUSŮ BYLA OBSLUHA NOVĚ BUDOVANÝCH SÍDLIŠTĚ, ZPRAVIDLA PŘÍMÝMI RYCHLIKOVÝMI LINKAMI VEDENÝMI DO STŘEDU MĚSTA. JEDNALO SE O MIMORÁDNĚ VYTÍŽOVANÉ LINKY, K NIMŽ DO DOBY ROZŠÍŘENÍ SÍTĚ METRA NEBYLA ALTERNATIVA, NEBOŽ DŘÍVE ZAMÝŠLENÉ BUDOVNÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DO NOVÝCH SÍDLIŠTĚ PROBIHALO JEN V OJEDINĚLÝCH PŘÍPÁDECH. DOPRAVA Z NOVÝCH SÍDLIŠTĚ BYLA V OBDOBÍ PŘED METREM PRO JEJICH OBYVATELE ČASTO OPRAVDOVÝM UTRPENÍM OD DOCHÁZKY NA ZASTÁVKY PO ROZBAHNĚNÝCH STAVENÍSTNÍCH CESTÁCH (KOMUNIKAČNÍ A SADOVÉ ÚPRAVY BYLY ZPRAVIDLA PROVÁDĚNY AŽ DODATEČNĚ), PŘES ČEKÁNÍ NA SPOJ, DO KTERÉHO BUDE MOŽNÉ NASTOUPIT, AŽ PO STRASTIPLNOU A DLOUHOU JÍZDU DO STŘEDU MĚSTA, PŘÍPADNĚ DALE. (ARCHIV DPP)

tramvaje od Hlavního nádraží k Nuselskému mostu přes Muzeum, nám. I. P. Pavlova a Fügnerovo nám. Stalo se tak přesně po čtyřech desetiletích od první seriózní studie podzemní dráhy v Praze od inženýrů Vladimíra Lista a Bohumila Belady.

K realizaci podpovrchové dopravy měla Praha nejbliže v letech 1939 až 1949, kdy byl nejprve rozpracován projekt podpovrchové tramvaje, který byl následně změněn a do značné hloubky vyřešen Projekční kanceláří podzemní dráhy v Praze jako zcela autonomní podzemní dráha se třemi linkami. Pro první linku existoval dokonce již prováděcí projekt. Přesto byla v roce 1949 výstavba odložena a upřednostněny jiné priority.

Opětovně se podpovrchová doprava realizaci přiblížila na počátku 60. let, kdy byl po mnoha letech úvah a studií zvolen pro budoucí vývoj pražské městské hromadné dopravy páteřní systém tramvaje s podpovrchovými úseky v centru a převážně segregovanými tratěmi na předměstích s překryvnou sítí autobusů.

9. 8. 1967

Začátek výstavby pražského metra. Probíhající výstavba podpovrchové tramvaje byla po mnoha odborných expertizách a diskuzích změněna vládním usnesením na koncepci zcela autonomní podzemní dráhy – metra. V návaznosti na toto rozhodnutí se začal za běhu měnit projekt prvního úseku podpovrchové tramvaje, který se stal součástí prvního provozního úseku I.C pražského metra. Zároveň bylo nutné postupně vyřešit vedení dalších linek metra i veškeré návazné dopravy, což souviselo se zpracováním cílové koncepce pražské městské hromadné dopravy.

První úsek pražského metra si po původním projektu podpovrchové tramvaje zachoval četné památky – zejména uspořádání stanic Hlavní nádraží a Vyšehrad a rovněž velkolepou stavbu mostu přes Nuselské údolí.

16. 10. 1972

Ukončen provoz poslední trolejbusové linky č. 51 (Stadion Strahov – Orionka). Tímto aktem bylo dokončeno rušení trolejbusové sítě v Praze a její náhrada autobusy. Jen nedlouho poté se začaly periodicky objevovat studie na opětovné znovuzavedení trolejbusů v Praze. Levná sovětská ropa se s ropnými krizemi sedmdesátých let značně prodražila a doktrína postupného omezování elektrické trakce z počátku šedesátých let byla rychle přehodnocena. Zároveň začal být výrazněji vnímán ekologický potenciál trolejbusové dopravy. Nejbliže realizací byla nová trolejbusová síť na přelomu 80. a 90. let, kdy byly plánovány nové tratě v oblasti Prahy 5 a v Severním Městě.

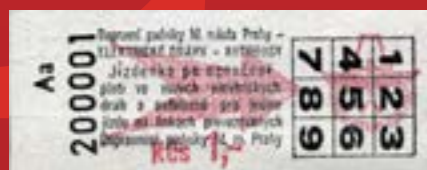
9. 5. 1974

Zahájen provoz na první lince C pražského metra v úseku Kačerov – Sokolovská. Zároveň byla dokončena výměna vozového parku na tramvajových linkách – skončil provoz starých dvounápravových tramvají a byla zrušena funkce průvodčích. V celé síti MHD byl zaveden nepřestupný tarif a tzv. mechanizované odbavování cestujících. V duchu tehdejší koncepce rozvoje městské hromadné dopravy byla zahájena významnější redukce kolejové sítě tramvají.

Výstavba metra – zejména v centrální části Prahy – představovala mimořádně náročné dílo, které bylo



HOTOVÝ PODCHOD JE OTEVŘEN V PROSINCI 1968, TEDY JEŠTĚ DLOUHO PŘED ZPROVOZNĚNÍM METRA, A PRAŽANŮM I NÁVŠTĚVNÍKŮM HLAVNÍHO MĚSTA PODODHUJE BUDOUCNOST MĚSTSKÉ DOPRAVY. VELKORYSĚ ŘEŠENÝ A ARCHITEKTONICKY VELMI KVALITNĚ POJEDNANÝ PROSTOR JE S POVRCHEM SPOJEN NĚKOLIKA EXPERIMENTÁLNÍMI RAMENY ESKALÁTORŮ, KTERÉ V PRAZE DO TĚ DOBY PROVOZOVAL POUZE OBCHODNÍ DŮM BILÁ LABUŤ. ZÍSKANÉ ZKUŠENOSTI JSOU ZÁHY VYUŽITY PŘI PROJEKTOVÁNÍ PRVNÍCH TRATÍ PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE, RESP. METRA. V ROCE 1978, PO DESETI LETECH PROVOZU SE PODCHOD STÁVÁ SOUČÁSTÍ STANICE METRA MŮSTEK. (ČTK - BEDRICH KREJČÍ)



JÍZDENKA Z ÉRY MECHANIZOVANÉHO ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH (1974 AŽ 1996). (ARCHIV DPP)

vykoupeno desetiletými rozkopaných ulic a dopravních provizorií. Metro ihned po svém zprovoznění vytvořilo nový fenomén pražské městské hromadné dopravy a zcela změnilo dosavadní vnímání času při cestování mezi jednotlivými částmi města.

Provoz na první lince zajišťovala vozidla sovětské výroby typu Ečs, která patřila k typickému koloritu nejstarší linky metra do roku 1997. V pozdějších letech se linka C dále prodlužovala do stanic Kosmonautů/Háje (1980), Fučíkova/Nádraží Holešovice (1984), Ládví (2004) a Letňany (2008).

16. 1. 1978

Na lince č. 190 byly nasazeny velkokapacitní kloubové autobusy Ikarus 280.08 maďarské výroby. Ikarusy 280 se jako první hromadně nasazené velkoprostorové kloubové autobusy staly symbolem určitého vyvrcholení dynamického rozvoje autobusové dopravy od šedesátých let. Se zprovozněním metra začaly autobusy částečně plnit roli napaječů tohoto nového systému, v rámci výstavby stanic metra byly budovány i nové autobusové terminály zajišťující potřebné přestupní vazby i technické zázemí.

Jakkoliv se Ikarusy pyšnily poměrně moderní karoserií a účelně uspořádaným interiérem, jejich velkou slabinou byly v pražských podmínkách zejména zastaralé hnací agregáty s nedostatečným výkonem. Poslední kusy byly z provozu vyřazeny v roce 1999.

12. 8. 1978

Zahájen provoz na prvním úseku tratě A pražského metra z Náměstí Míru na Leninovu (dnes Dejvická). Trať A byla proti převážně mělce založené první trati C řešena jako hlubinná s raženými tunely a převažujícími trojlodními stanicemi s dlouhými rameny eskalátorů. Podélný profil tratě A je mimořádně náročný, proto bylo nutné v předstihu zajistit také inovaci vozů metra.

Nově vyvinuté vozy řady 81-71 byly proti svým předchůdcům koncipovány jako soupravy s čelními a vloženými vozy a zásadně byl zvýšen výkon trakčních motorů. Později se jejich provoz rozšířil na všechny tratě metra, poslední dojezdily v roce 2009. V pozdějších letech se linka A dále prodlužovala do stanic Strašnická (1987), Skalka (1990), Depo Hostivař (2006) a Nemocnice Motol (2015).

21. 11. 1982

Do provozu byly nasazeny autobusy nové generace Karosa B731. Proti typu ŠM11 měly nové vozy hranatou karoserií s novou konstrukcí výklopných dveří, motor byl umístěn vzadu. Jednalo se o poměrně úspěšnou platformu, neboť na jejich konstrukci navázala celá řada dalších odvozených typů včetně kloubové modifikace B741 a pozdějších výrazněji inovovaných řad B931, B951 a B951E, jejichž dodávky probíhaly až do roku 2006.



USMĚRNĚNÝ POHYB CESTUJÍCÍCH U NOVÝCH TRAMVAJÍ (TEDY NÁSTUP VÝHRADNĚ PŘEDNÍMI A VÝSTUP STŘEDNÍMI A ZADNÍMI DVEŘMI), ZAVEDENÝ POČÍNAJE TRAMVAJEMI T I V ROCE 1952, MĚL PROTI TEORETICKÝM PŘEDPOKLADŮM ČETNÁ ÚSKALÍ. V PRAXI NA VYTIŽENÝCH SPOJÍCH VEDL K VELKÉMU PŘETĚŽOVÁNÍ VSTUPNÍCH DVEŘÍ A TÍM I K POMALÉMU ODBAVOVÁNÍ. DOPRAVCE SE PROTO OD ROKU 1964 SNAŽIL PROBLÉM ŘEŠIT UMOŽNĚNÍM NÁSTUPU CESTUJÍCÍCH S PŘEDPLATNÍMI JÍZDENKAMI STŘEDNÍMI DVEŘMI, ČÍMŽ ALE PROBLÉM V NĚKTERÝCH SITUACÍCH KUPODIVU JEN PŘESTĚHOVAL O JEDNY DVEŘE. VÝCHOVNÁ OPATŘENÍ PROTO MUŠELA POKRÁČOVAT DALŠÍMI NÁZORNÝMI PLAKÁTKY – TENTO JE Z ROKU 1969. (ARCHIV DPP)



ZVLÁŠTNÍ PŘÍLOHA VEČERNÍ PRAHY REFERUJÍCÍ O NOVINKÁCH V PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVĚ SE ZAHÁJENÍM PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA OD 9. 5. 1974. (ARCHIV DPP)



VÝZNACNÝM HISTORICKÝM DATUM SE I PRO VÁCLAVÁK STÁVÁ OTEVŘENÍ PRVNÍ LINKY METRA C SE STANICÍ A PROSTORNÝM VESTIBULEM U HISTORICKÉ BUDOVY NÁRODNÍHO MUZEA. VE STEJNÉ DOBĚ NÁMĚSTÍ OPOUŠTĚJÍ AUTOBUSY. TĚŽŠTĚ MĚSTSKÉ DOPRAVY SE OD TOHOTO OKAMŽIKU PŘESOUVÁ DO PODZEMÍ A V OPOJENÍ Z NOVÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU SE PŘIPRAVUJE REALIZACE DLOUHOLETÝCH PLÁNŮ ČÁSTI POLITICKÉ A DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OBCE NA VYMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY Z NÁMĚSTÍ. DOBA SI ŽÁDÁ ZMĚNU A PO DESETILETÍCH PROVOZU ZASTARALÝCH, POMALÝCH A HLUČNÝCH TRAMVAJÍ SE TATO KONCEPCE ZDÁVÁ BÝT NEODVRATNÝM ZAKONČENÍM DESETILETÍ PLÁNOVÁNÍ A BUDOVNÍ METRA. STANICE METRA MUZEUM SE NÁMĚSTÍ DOTYKA TEČNĚ V JEHO HORNÍ ČÁSTI, V PODELNĚM SMĚRU PODCHÁZÍ POD NÁMĚSTÍM AŽ LINKA A ZPROVOZNĚNÁ V ROCE 1978. (ARCHIV DPP)

NEJSTARŠÍ PROVEDENÍ SCHÉMATU ZÁRODKU BUDOUCÍ SÍTĚ PRAŽSKÉHO METRA - TRATĚ I.C S PŘESTUPNÍMI VAZBAMI NA POVRCHOVOU DOPRAVU VE STAVU Z KVĚTNA 1974. PODOBNÁ SCHÉMATÁ BYLA V PRVNÍCH LETECH POUŽÍVÁNA I VE VOZECH METRA. (ARCHIV DPP)



ZPROVOZNĚNÍM PRVNÍ LINKY METRA BUDOVA TELESKOPICKÉ STAVBY METRA V HISTORICKÉM CENTRU ANI ZDALEKA NEKONČÍ. ZVLÁŠTĚ NÁROČNÁ JE VÝSTAVBA STANICE A VESTIBULŮ V OBLASTI MŮSTKU. V LETECH 1975 AŽ 1977, ZACHYCENÁ NA NAŠEM SNIMKU, VÁCLAVÁK JE V TĚTO ETAPĚ JEDNÍM VELKÝM STAVENÍŠTĚM. (ARCHIV DPP)

15. 6. 1985

Po dvacetileté přestávce byl obnoven provoz lanové dráhy na Petřín po kompletní rekonstrukci a modernizaci. Lanová dráha obdržela také nová vozidla, která jsou zde v provozu dodnes.

2. 11. 1985

Zahájen provoz na prvním provozním úseku tratě B pražského metra ze Smíchovského nádraží na Sokolovskou (dnes Florenc). Touto událostí byla završena první a nejnáročnější etapa budování pražského metra vytvořením základní sítě metra v centru města s přestupním trojúhelníkem, který byl vytyčen již v předválečných projektech.

Proměny doznala i architektura hlubinných stanic, které jsou proti lince A, připomínající sovětské předlohy, značně odlišné. Trať B byla v pozdějších letech dále prodlužována do stanic Dukelská/Nové Butovice (1988), Českomoravská (1990), Zličín (1994) a Černý Most (1998).

1. 7. 1986

Do provozu s cestujícími zařazeny velkokapacitní tříčlánkové obousměrné tramvaje KT8D5 představující první nový typ od zavedení T3 v roce 1962. Nové tramvaje měly řadu přínosných inovačních prvků, zároveň však jejich nasazení přineslo nemalé komplikace v podobě technických nedostatků a půdorysných rozměrů vozové skříně, které znemožňovaly potkávání vozů ve vybraných křižovatkách a obloucích. Od roku 2004 jsou tyto vozy postupně modernizovány tak, aby splňovaly bezbariérové standardy. Provoz původních vozidel byl ukončen v roce 2013.

5. 10. 2010

Do zkušebního provozu s cestujícími zařazeny 100% nízkopodlažní tramvaje Škoda 15T, v současné době nejmodernější a zároveň nejpočetnější typ nízkopodlažních tramvají v Praze. Jedná se o tříčlánková čtyřpodvozková vozidla s nezávisle zavěšenými koly, každé s vlastním trakčním motorem. Část vozidel je vybavena klimatizací.

6. 4. 2015

Do provozu uvedeno prodloužení tratě metra A z Dejvické k Nemocnici Motol. Jedná se o zatím poslední rozšíření sítě pražského metra.

15. 10. 2017

Slavnostně zprovozněna zkušební trolejbusová trať v Prosecké ulici pro zkoušky elektrobuses s dynamickým dobíjením. Přesně po 45 letech se tímto aktem do pražských ulic v inovované podobě vrátil dříve zrušený dopravní prostředek.

Do budoucna představuje segment elektrobuses s možností dynamického dobíjení akumulátorů za jízdy velmi perspektivní řešení pro náhradu některých autobusových linek v rámci snahy o snižování emisí ze spalovacích motorů i jejich hlučnosti. V přípravě je proto hned několik projektů pro nasazení těchto vozidel.

19. 6. 2019

Slavnostně zahájen geologický průzkum pro čtvrtou linku D pražského metra v úseku Pankrác – Nové Dvory, jehož stavební objekty se v budoucnu stanou součástí nově budované linky. Počátky projekční přípravy linky D se datují již do přelomu 80. a 90. let. Od této doby byl projekt několikrát změněn. V současnosti se předpokládá již nasazení plně automatizovaných souprav bez strojvedoucího, které budou uplatněny i na nejstarší a nejzatíženější lince C.



POSLEDNÍ VELKOU REVOLUCI Z HLEDISKA ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH ZAŽILA PRAHA V ROCE 1996. MIMOŘÁDNÉ VYDÁNÍ DENÍKU MF DNES PŘINESLO SOUHRN NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZMĚN PRO CESTUJÍCÍ. (ARCHIV DPP)



VÝLUKOVÝ LETÁK Z ROKU 1996 V JEDNODUCHÉ A ÚČELNÉ GRAFICE, JAKÁ NÁS PROVÁZELA OBDOBÍM PO ROCE 1990. (ARCHIV DPP)



ZÁVĚREČNOU VIZUALIZACI UZAVÍRÁME ÚRYVKY Z TLUSTÉ A DOBRODRUŽNÉ KRONIKY HISTORIE MĚSTSKÉ DOPRAVY NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ, KTERÁ JE ZÁROVEŇ ZRCADLEM 145LETÉHO VÝVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY V PRAZE. TAK JAKO V MINULOSTI NÁMĚSTÍ VŽDY HRDĚ REFLEKTOVALO DOBOVÉ VÝVOJOVÉ TRENDY A HOSTILO NEJRŮZNĚJŠÍ DRUHY DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ, NAJDE JISTĚ I V BUDOUCNU NOVÝ ROVNOVÁŽNÝ STAV PRO SYMBIÓZU VEŘEJNÉ A INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY A DŮSTOJNÉ ÚPRAVY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, ABY SE MOHLO STÁT OPĚT PLNOHODNOTNÝM SRDCEM HLAVNÍHO MĚSTA. (JAKUB CIGLER ARCHITEKT)



UKÁZKA JÍZDENKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY Z OBDOBÍ PO ZMĚNĚ ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU A TARIFNÍ REFORMĚ – 1997. (ARCHIV DPP)

145 LET MĚSTSKÉ DOPRAVY V PRAZE

Autor: Robert Mara, vedoucí odd. Archiv DPP
 archiv@dpp.cz
 Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček
 Vyšlo jako příloha časopisu DP kontakt č. 9/2020





AKTUÁLNÍ POHLED DO PODJEZDU POD ŽELEZNIČNÍ TRATÍ V ULICI PRŮBĚŽNÁ

CO NOVÉHO V ZAHRADNÍM MĚSTĚ

NA PODZIM 2009 UŽ STAV TRAMVAJOVÉ TRATI DO HOSTIVAŘE BYL NEÚNOSNÝ A PROBĚHLA ALESPŮŇ PRVNÍ ETAPA OBNOVY, A TO V ÚSEKU HOSTIVAŘSKÁ – VJEZD DO SMYČKY NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ. O TOM TEHDY REFEROVAL ŘÍJNOVÝ DP KONTAKT.

V závěru článku jsme se mohli mj. dočíst: *Do vzdálenějšího budoucna můžeme očekávat zahájení plánování rekonstrukce celé hostivařské větve. Vhodným okamžikem by mohla být výstavba IV. železničního koridoru v úseku Hostivař – Vršovice, v rámci něhož vznikne železniční zastávka Zahradní Město vč. rozsáhlých stavebních úprav ulic a tramvajové trati. Při té příležitosti by bylo vhodné dořešit i rozmístění zastávek, prověřit jízdu autobusů po kolejích a s tím spojit optimalizaci přestupních vazeb.*

Tím vzdálenějším budoucnem se chápal rok 2012. Nicméně železniční stavba takový progres neměla a ani rekonstrukce tramvajové trati neproběhla podle plánu, ačkoliv v onom roce 2012 bylo k dispozici stavební povolení a byly k dispozici i finanční prostředky z Evropské unie. Realizace tehdy „krachla“ na skutečnosti, že se nepodařilo vysoutěžít zhotovitele rekonstrukce. Nakonec proběhly jen nutné opravy a jakési „demo“ v oblouku mezi dnešními zastávkami Dubečská a Na padesátém.

Spory mezi uchazeči a šetření ÚOHS trvaly až do jara 2014, kdy neúspěšný uchazeč svoji námitku vzal zpět. Potom, jmenovitě o letních prázdninách před šesti lety, již tedy mohla být zrealizována nutná rekonstrukce

Tato situace se změnila až v roce 2018, kdy konečně tato, aktuálně bezkonkurenčně největší dopravní stavba na území Prahy, započala. Pojďme si ji nyní představit za využití podkladů Správy železnic.

Plný název stavby zní „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.“.

Traťový rozsah je výborně vidět na příloženém schématu. Stanice Praha-Vršovice prochází zásadní přestavbou, výsledkem bude stanice se čtyřmi nástupišti a podchodem vedeným nejen do Vršovic, ale i do Nuslí. Z pohledu DPP je hlavní dopad vidět na mostě přes Otakarovu ulici, kde již dlouhé měsíce je zavedena pomalá jízda pro tramvaje a doplněna ochranná konstrukce trati a zejména trolejového vedení. Mimochodem, jde o jediný most, který bude zachován a opraven, nikoliv zcela přestavěn.

Přestup na tramvaje a autobusy bude nově možný také v nové železniční zastávce Praha-Eden, která se již velmi viditelně rysuje; bude umístěna na dohled od fotbalového stadionu. Zastávka bude stát v místě bývalého seřadovacího nádraží, které již není využíváno. Přístup na peróny bude pomocí nově vybudovaného podchodu, který pove-

a další zastavení bude v nové stanici Praha-Zahradní Město. Právě ta nás nejvíce zajímá, protože zde dojde i k zásadním změnám na Průběžné ulici. Ve stanici bude vybudován terminál s přímým přestupem na městskou hromadnou dopravu, kterou v tomto místě zajišťují tramvajové i autobusové linky. K zastávkám MHD to budou mít cestující z vlaku jen pár kroků. Stanice totiž bude umístěna přímo na mostní konstrukci nad zmíněnou ulicí. Stávající úzký prostor pod mostem bude navíc rozšířen, takže dojde ke zlepšení bezpečnosti a dopravní situace zde i v přilehlém okolí. V podjezdu navíc naleznou cestující čekárnu a také odbavovací prostory. Přístup na nástupiště z ulice Průběžná bude oboustranný po nových chodnících.

Oproti stávajícímu stavu, kdy nad ulicí vede hned jedenáctka kolejí, bude jejich počet v nové podobě výrazně snížen. Nad komunikací povede po mostě pouze pětice kolejí, přičemž uvolněný prostor poskytne místo pro stavbu dvojice ostrovních nástupišť a jednoho vnějšího. Ke všem bude zajištěn pohodlný přístup. V případě ostrovních nástupišť budou moci cestující zvolit cestu po schodech, eskalátorech či výtahy. Na vnější nástupiště se dostanou přes venkovní schodiště a přístupový chodník. Proti nevládnému počasí ochrání cestující zastřešení, které



REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ TRATI Z HOSTIVAŘE NA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ BUDE MÍT DOSAH I DO TRAMVAJOVÉHO PROVOZU – ZEJM. V OBLASTI NOVÝCH STANIC PRAHA-EDEN A PRAHA-ZAHRADNÍ MĚSTO

Průběžné a Švehlovy ulice. Nevyřešený zůstal úsek Na padesátém – Zahradní Město, neboť investice Správy železnic stále nebyla na programu.

de souběžně s ulicí U Vršovického hřbitova (resp. U Slavie). Z podchodu se na nástupiště dostanou cestující suchou nohou, jelikož jak chodníky k nim, tak i nástupiště budou opět vybaveny přístřešky.

Následovat bude největší změna, trať povede dále rovně, dokonce jako čtyřkolejná, prostory bývalého vršovického „ranžíru“,

je plánováno nad dostatečně dlouhou částí všech tří nástupišť. V blízkosti stanice budou vybudovány dva technologické objekty, napájecí stanice a technologická budova.

Tohle vše je již pokročile realizováno. Na konci července 2020 byly opuštěna poslední kolej na jižním mostě – to je ten betonový z roku 1962, který měl připravené (a nikdy



NOVÁ ŽELEZNIČNÍ STANICE V ZAHRADNÍM MĚSTĚ V KVĚTNU 2020

železnic. Hlavní část výstavby by měla proběhnout od poloviny června do poloviny září 2021, neboť právě na tento termín ohlásila Správa železnic přestavbu Průběžné ulice. Do smyčky budou následně prodlouženy spoje linky 22 ukončené nyní na Nádraží Strašnice, resp. v Radošovicích.

Práce to nebude málo, bude nutné dobourat oba nepotřebné mosty, tedy jižní „dvouděrový“ a zbytek stařícké-

nebyly využité) již dva otvory pro zamýšlené rozšíření Průběžné ulice. Jižní most bude rovněž zlikvidován.

Vedlejším efektem celé stavby je ovšem opuštění dnešní železniční tratě okolo Radošovic, tedy přes zastávku Praha-Strašnice. Trať bude přeměněna na tzv. drážní promenádu. Nákladíště Praha-Strašnice ovšem zůstane zachováno, bude nově připojeno na novou hlavní trať, což je v našich poměrech téměř unikát hodný zvláštního ocenění. V nákladišti se vesměs nakládal jako hlavní komodita starý papír.

Název zastávky tramvajů a autobusů Nádraží Strašnice tedy v dohledné době zanikne a budeme se moci těšit na Nádraží Zahradní Město. Takové zastávky budou přímo pod mostem v rozšířené Průběžné ulici. Tramvajové zastávky Na padesátém budou zrušeny a na významu nabydou již před šesti lety postavené a aktivované zastávky Dubečská.

K celému velkému železničnímu projektu se připojí i DPP, a to výstavbou nové smyčky tramvajů Zahradní Město. Ta byla čtenářům



VYBRANÉ SPOJE LINKY 22 BUDOU KONČIT V NOVÉ SMYČCE ZAHRADNÍ MĚSTO. DÁVNOU PODOBU JEJÍ PŘEDCHŮDKYNĚ PŘINÁŠÍME NA SNÍMKU JANA BAJERA

DP kontaktu podrobně představena v říjnu 2017. Příprava její realizace se daří v zásadě podle plánu – DPP disponuje pravomocným stavebním povolením a směřuje k výběru zhotovitele tak, aby v příštím roce byla smyčka vybudována v koordinaci se Správou

ho severního, kde již nebudou jezdit vlaky na strašnickou zastávku. Přejme si, aby vše oběma investorům dopadlo na jedničku, cestující byli spokojeni a ve vyšší míře než dnes užívali elektrickou městskou dopravu v tomto místě.



JEŠTĚ JEDEN HISTORICKÝ SNÍMEK – PODJEZD V PRŮBĚŽNÉ POHLEDEM IVO MAHELA Z ROKU 1978...



...A AKTUÁLNÍ ROZESTAVĚNOST



Text: Martin Košek



ŘÍJEN 2017 A V TESTU SE PŘEDSTAVUJE SOR TNB 12 ACCUMARIO
FOTO: PETR LUDVÍČEK



ŠKODA 30TR S KAROSÉRIÍ SOR V KVĚTNU 2018
FOTO: PETR HEJNA



JINÁ ŠKODOVKA, TENTOKRÁT 27TR S KAROSÉRIÍ SOLARIS, BŘEZEN 2019
FOTO: VÁCLAV HOLÍČ

Anglicky se používá pro toto řešení nejčastěji pojem *In-Motion Charging* (zkráceně IMC), tedy nabíjení v pohybu. Zásadní výhodou je to, že se oproti elektrobusům nabíjeným pouze při stání sníží a v čase rozloží okamžitý odběr elektřiny z distribuční sítě a zároveň se zkrátí doba potřebného neefektivního stání na konečných zastávkách. Efektivita provozu bateriových trolejbusů se tedy může vyrovnat efektivitě naftových autobusů. **Bonusem je však vyšší energetická účinnost elektrického pohonu, nižší hlučnost a lokálně zcela bezemisní provoz.**

Trolejbusy se oproti elektrobusům navíc díky menší a tím lehčí trakční baterii, která nezabírá ve vozidle tolik prostoru, vyrovnají z hlediska obsaditelnosti cestujících klasickým autobusům. Časté brzdění vozidla v městském provozu **umožňuje kinetickou energii vozidla měnit na elektřinu a ukládat ji buď do trakčního akumulátoru, nebo jí napájet jiný trolejbus v dané oblasti.** U klasického autobusu se tato energie mění pouze na teplo, které uniká do ovzduší.

I ve Švýcarsku je dobře známo, že trolejbusy lépe zdolávají stoupání a zvláště v zimním období na kluzkých vozovkách. Tento fakt lze velmi ocenit při nasazení velkokapacitních vozidel s nezávislým pohonem 2 náprav. Důkazem je významné nasazení těchto až 25 m dlouhých trolejbusů nejen v této zemi.

Nejen Prosecká ulice oficiální dráhou trolejbusovou

Pražský pilotní provoz trolejbusů probíhal na trati vedoucí mezi terminály metra linky B Palmovka a linky C Letňany, přičemž na této desetakilometrové trase (obousměrně) bylo trolejové vedení vybudováno na celkem 1,6 km, zbytek je označován jako tzv. fiktivní trolejbusová dráha a trolejbus se zde pohybuje s využitím energie akumulované v trakční baterii.

Po prvotních zkouškách a nepravidelném provozu bez a s cestujícími vznikla od 1. 7. 2018 pravidelná linka číslo 58, která doplňuje souběžnou autobusovou linku 140 vedoucí dále do Čakovic a Míšovic. Pro zajímavost, trolejbusová dráha byla na základě změny úředního povolení k provozování dráhy trolejbusové na území hlavního města Prahy, vydané odborem pozemních komunikací a drah MHMP, jakožto příslušným drážním správním úřadem, 21. 10. 2019 prodloužena o 0,8 km ze zastávky Letňany do zastávky Výstaviště Letňany.

PÍŠE SE 15. SRPEN 2020 A NA PRAŽSKOU TROLEJBUSOVOU TRÁŤ V PROSECKÉ ULICI VYJEL I S CESTUJÍCÍMI VŮZ DPP ŠKODA 24TR. V ČERVNOVÉM DP KONTAKTU JSTE HO JEŠTĚ VIDĚLI V PLZEŇSKÝCH BARVÁCH
FOTO: ALEŠ KARLOVSKÝ

ZMRTVÝCHVSTÁNÍ PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ

JIŽ V NĚKOLIKA ČLÁNCÍCH V DP KONTAKTU JSME PŘINESLI INFORMACE O NÁVRATU TROLEJBUSŮ DO PRAHY. PRO PŘIPOMENUTÍ – TROLEJBUS SE V HLAVNÍM MĚSTĚ ZNOVU ROZJEL S CESTUJÍCÍMI PO DLOUHÝCH 45 LETECH 15. ŘÍJNA 2017. A NYNÍ, 15. SRPNA 2020, NA LINKU POD TROLEJEMI DPP VYPRAVIL VLASTNÍ VOZIDLO.

Před třemi lety se na trolejbusovou trať v Prosecké ulici vydalo vozidlo vybavené moderní technologií s využitím trakční baterie. Tato technologie umožňuje významně redukovat rozsah napájecí infrastruktury, což přináší značné investiční, ale i provozní úspory.

In-Motion Charging

Mimo napájecí infrastrukturu se bateriové trolejbusy pohybují s využitím trakční baterie. Při připojení k troleji trolejbusy čerpají elektřinu nejen k vlastnímu pohybu, ale zároveň se nabíjí vestavěný akumulátor.



Následně rozhodnutím oddělení drážního správního úřadu odboru pozemních komunikací a drah magistrátu bylo od 26. 11. 2019 uděleno oprávnění – licence na provozování linky č. 58 v trase Palmovka – Letňany – Výstaviště Letňany. Toho se vzápětí využilo a ve dnech 26. 11. – 28. 11. 2019 zabezpečovaly dva pronajaté trolejbusy ve třicetiminutových intervalech návoz a odvoz návštěvníků až k výstavnímu areálu, kde probíhal 9. ročník veletrhu Czechbus 2019, jehož byl Dopravní podnik generálním partnerem. **Bateriové trolejbusy by měly za pár let na lince 140 převzít veškeré výkony za autobusy.**

Více značek = více ověřených parametrů

Pokud nebudeme počítat dva historické muzejní trolejbusy Tatra 400 a Škoda 8Tr, tak se doposud na nové trolejbusové dráze objevily 4 trolejbusy všech 3 výrobců aktuálně produkujících tato vozidla v ČR:

- SOR TNB 12 (Accumario), ev. č. 9505,
- Škoda 30Tr (karosérie SOR), ev. č. 9506,
- Škoda 27Tr (karosérie Solaris), ev. č. 9000,
- Ekova Electron 12 T, ev. č. 9507.

Dosavadní provoz, kdy kromě seznámení zaměstnanců DPP s technologií bateriových trolejbusů a vyškolení jízdního personálu byly sbírány cenné provozní informace a zkušenosti z praxe, sloužil zejména pro **ověření technologie, parametrů a limitů potřebných pro přípravu elektrifikace prvních trolejbusových linek.** Na rozdíl od většiny ostatních trolejbusových provozů, kde nákup bateriových trolejbusů slouží pouze k prodloužení stávajících trolejbusových linek o několik zastávek, Praha buduje zcela nový trolejbusový systém. Nezbytný rozsah elektrifikace linek a požadované parametry vozidel je nutné dobře navrhnout tak, aby systém spolehlivě fungoval.

Z dosavadní praxe bych rád vyzdvihl velmi vysokou spolehlivost všech testovaných vozidel. Průměrná dostupnost trolejbusů, tedy počet dní v provozu k celkovému počtu dní se pohybovala přes 90 %. Z toho plyne výrazně vyšší technická spolehlivost oproti autobusům. Průměrná spotřeba elektrické energie byla pro trolejbus standardní délky okolo 1,3–2,3 kWh/km v závislosti na potřebě vytápění interiéru vozidla. Tento parametr však neodpovídá zcela reálným hodnotám, protože v rámci pilotního projektu a omezeného rozsahu troleje (cca 10 % z délky trasy) bylo nutné delší dobu, než je běžné, stát na konečné zastávce a vozidlo neefektivně nabíjet (spotřeba vytápění nebo klimatizace).



TŘETÍ VÝROBCE NA ČESKÉM TRHU SE PŘEDSTAVIL VOZEM EKOVA ELECTRON 12T V ZÁŘÍ 2019
FOTO: ZDENĚK BEK

V rámci reálného provozu jsme řešili různé technické a provozní situace, jako např. námrazu na trolejovém vedení, havarijný výkop vodáren na trolejbusové dráze, signalizaci zhoršeného izolačního stavu, odlišnosti při mytí vozidel v myčce, průjezdnost pracovišť na garáži z důvodu vyšší výšky vozidel, technické závady, ale i nesprávnou manipulaci s vozidlem a odtah.

Přínosem bylo i testování vozu a ranní výjezd z garáže při záporných teplotách vzduchu. Trolejbusy zatím v garáži Klíčov nemají možnost nabíjení a temperování. V rámci projektů trolejbusových tratí se však i s vybudováním této infrastruktury počítá.

Linka 58 po koronaviru

Provoz trolejbusu na lince 58 neukončilo 15. 3. 2020 omezení provozu MHD v souvislosti s vypuknutím pandemie koronaviru COVID-19, i když to tak může vypadat, ale vypršení smlouvy o pronájmu vozidla. Ukončením provozu trolejbusu Ekova Electron 12 T jsme prozatím vyčerpali možnosti zápujčky vozidel, které jsou na našem trhu dostupné. S ohledem na stále trvající celoevropský boom a poptávku v oblasti bateriových trolejbusů mají výrobci i s ohledem na dotace z fondů EU prozatím dostatek zakázek na nová vozidla a nejsou motivováni k výrobě vozidel pro prezentaci a pronájem.

Na lince 58 byl tedy dočasně vyloučen provoz. V současné době navíc běží přípravné a výkopové práce pro rekonstrukci kanali-

zace a opravu vozovky v Prosecké ulici. Tyto práce si navíc vynutily vypnutí napájení troleje od 1. 4. 2020 do 26. 7. 2020. Následně od 21. 9. do 25. 11. 2020 je plánována úplná uzavírka části ulice, která vyvolá další přerušování provozu trolejbusové linky 58. Přesný harmonogram dalších prací a uzavírek ulice v návazných etapách však není doposud znám.

Pro potřeby zajištění příležitostného trolejbusového provozu v rámci platné licence na provozování dráhy a drážní dopravy na trolejbusové dráze DPP zakoupil od Plzeňských městských dopravních podniků starší trolejbus Škoda 24Tr postavený na karosérii Irisbus Citybus bez trakční baterie s pomocným naftovým pohonem Kirsch APU IPME (motor Iveco NEF-4TAA) pro jízdu mimo trolejové vedení. Trolejbus byl vyroben v roce 2005 Škodou Electric, s. r. o. a doposud provozován v Plzni pod ev. č. 500.

Vozidlo bylo přepraveno do Prahy 21. května 2020. Následně byl trolejbus přehlášen na Drážním úřadě ČR a proběhla nezbytná údržba včetně příslušných revizí. V rámci technických kroků byl vůz kompletně přelakován do pražských barev, tedy do červeno-bílého nátěru. Dále byl vybaven standardním pražským odbavovacím a informačním systémem a obdržel evidenční číslo 9508.

Pro potřeby převozu trolejbusů mezi garážemi Klíčov a provozem Ústřední dílny v Hostivaři po vlastní ose bylo zažádáno o povolení

na další rozšíření trolejbusové dráhy, a to na trasu DOZ Hostivař – Garáž Klíčov. Změna úředního povolení byla vydána 10. 6. 2020. **Dne 27. 7. 2020 se trolejbus Škoda 24Tr poprvé objevil mimo areál DPP na trolejbusové dráze za účelem provedení technicko-bezpečnostní zkoušky v rámci technické prohlídky.**

Trolejbus bude sloužit v první řadě ke školení technického a provozního personálu. Dále se s tímto trolejbusem počítá k různým testům na drážní infrastrukturu, odstraňování námrazy na troleji, ale i k příležitostnému provozu s cestujícími.

Na linku 58 (Letňany – Prosek – Palmovka) byl trolejbus Škoda 24Tr vypraven poprvé s cestujícími 15. 8. 2020. Dále se s ním je

možné svést na této lince každou sobotu odpoledne, kdy je v provozu v pravidelných hodinových intervalech. Provoz může být přerušen v případě vzniku technické závady nebo uzavírky Prosecké ulice pro stavební práce.

Výhledy elektrifikace pražských linek

Dopravní podnik hl. m. Prahy v současné době v rámci schválených projektů elektrifikace **linek 119 a 140** připravuje nejen výstavbu infrastruktury pro trolejbusovou dráhu, ale rovněž i zakázky na nákup vozidel. Pro linku 119 se bude jednat o 20 velkokapacitních tříčlankových až 25 m dlouhých trolejbusů a pro linku 140 o 15 kloubových 18 m dlouhých trolejbusů. Trolejbusy budou

deponovány v garážích Řepy a Klíčov. Jejich uvedení do provozu předpokládáme na přelomu let 2022 a 2023.

V rámci schválené koncepce využití alternativních paliv a strategie obnovy vozového parku autobusů, o nichž pojednával článek v květnovém vydání DP kontaktu, se předpokládá elektrifikace i dalších autobusových linek. Tentokrát by se mělo jednat o linky provozované v kopcovitém terénu na levém břehu Vltavy obsluhované autobusy standardní dvanáctimetrové délky, konkrétně se jedná o **linky 131, 137, 176 a 191.**

Věřím, že probíhající pandemie COVID-19 a značný výpadek financí nebude mít zásadní vliv na uskutečnění těchto dlouho připravovaných a pro cestující a obyvatele města pozitivních projektů. Ostatně v souladu se závaznou směrnicí Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, pokračuje **příprava transpozice do české legislativy, která s náhradou významného podílu naftových vozidel za čistá vozidla včetně vozidel s nulovými emisemi počítá.** Dle projednávaného návrhu jsou trolejbusy za tato vozidla rovněž považovány (i přestože jsou v české legislativě doposud vedeny jako drážní vozidla).

Při této příležitosti bych velmi rád poděkoval za skvělou spolupráci při zavádění trolejbusů zejména kolegům z jednotek Provoz Autobusů, Správa Vozidel a Autobusů, Dopravní cesta Tramvaje a odboru Investice Povrch.



NA ZAJIŠTĚNÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠKY VOZU ŠKODA 24TR SE KROMĚ KOLEGŮ Z AUTOBUSOVÝCH JEDNOTEK PODÍLELI I KOLEGOVÉ Z JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL TRAMVAJE, KONKRÉTNĚ Z ODBORU TECHNICKÁ KONTROLA
FOTO: JPA



PRAŽSKÝ TROLEJBUS PŘI VÝJEZDU Z KLÍČOVSKÉ GARÁŽE V PRVNÍ DEN PROVOZU
FOTO: JIŘÍ ČERMÁK



Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Jiří Spurný a autor



Jak jste se seznámili?

Pavčina: Já jsem velice společenská, bavím se s každým, a proto, když jsem přijela se svou tramvají 9415 na lince 10 (7. pořadí) za tramvaj 9357 (4. pořadí) a šla kolem této tramvaje o pauze a všimla si, že je to řidič z Motola, zatímka jsem na něj, abych ho pozdravila, a tak jsme se dali do řeči. Až později mi došlo, že si ho pamatuji již z dřívější směny, kdy jsem čerpala pauzu na Andělu. Při vrácení vozu mi Vojta říká bez jakékoliv mimiky: „Doplnil jsem ti písek, kdybys náhodou potřebovala hasit koš...“ Můj výraz asi mluvil za vše, tvářila jsem se, jakoby si ze mě dělal legraci.

Vojtěch: Seznámili jsme se nejprve nevědomě, kdy Pája jezdila jako nová řidička a míjeli jsme se na trati. Hned mi padla do oka. Přesně, jak Pája zmiňuje, jsem jí doplnil písek do plechovky v 15T, „aby mohla hasit odpadkové koše“. A pak jsme se seznámili, skutečně, na lince 10, ve smyčce Sídliště Dáblice. Pája za mnou přijela se svým pořadím, a když šla



Můžete, Pavlino prozradit, jak vás Vojtěch požádal o ruku?

Na podzim jsem byla na komplikované operaci, již v nemocnici se mnou Vojta byl. Při jedné návštěvě u mě doma mi Vojta políbil ruku a řekl: „Stejně si tě jednou vezmu...“ Oficiálně to bylo v březnu, když jsme přijeli z návštěvy u rodičů, v neděli, kdy pustil naší oblíbenou hudbu, sednul si ke mně a zeptal se mě, zda si ho vezmu. Původně mě měl požádat o ruku v tramvaji, ale bohužel situace s vývojem koronaviru nám to překazila, ale významné pro mě je datum svatby. Vychází totiž na výročí našeho seznámení.

Měli jste o svatbě stejnou představu nebo docházelo ke kompromisům?

Pavčina: Tramvaje k nám patří. Naše představy se zdokonalovaly, když jsme si náš sen začali plnit. Již samotné oznámení je náš příběh.

Vojtěch: Myšlenku svatby v tomto stylu, v tomto podání, jsme sdíleli společně od začátku.

Vstupujete do manželství s nějakým společným očekáváním?

Pavčina: Ano. Máme sny, plány... Já mám v hlavě vždy ten náš obrázek nás dvou, jak sedíme vedle sebe ve svých křeslech a jsme spokojeni. Člověk musí brát život takový, jaký je a hlavně s úsměvem.

Vojtěch: Domnívám se, že spokojený rodinný život ve spojení s prací, která nás baví a máme ji rádi. Je to sice skromné očekávání, ale je to základ.

Lze očekávat pokračovatele rodu?

Pavčina: Vojta mé děti přijmul za své, takže vlastně tak nějak pokračovatel je, jen má zatím jiné příjmení.

Vojtěch: Nechte se překvapit, a pobavíme se třeba za deset let 😊.

VESELKA NA KRÁLOVCE

PRVNÍ SRPNOVÁ SOBOTA, TRAMVAJOVÁ SMYČKA KRÁLOVKA, 10.00 HODIN. ZA ÚČASTI NĚKOLIKA DESÍTEK HOSTŮ ZDE PROBĚHL SVATEBNÍ OBŘAD ŘIDIČKY PAVLÍNY JIRKŮ A ŘIDIČE VOJTĚCHA MALÍNSKÉHO Z MOTOLSKÉ VOZOVNY. ZA CINKÁNÍ ZVONKŮ VOZU 15T A HISTORICKÉ TRAMVAJE BYLI DLOUHOLETÍ PARTNEŘI ODDÁNÍ. OBŘAD NEUŠEL ZÁJMU REDAKCE ČASOPISU, A TAK MŮŽEME PŘINĚST KRÁTKÝ ROZHOVOR S ČERSTVÝMI NOVOMANŽELI.



kolem mé kabiny, tak se sama od sebe představila.

Přeskočila jiskra hned?

Pavčina: Oba žijeme na 600 V. Upřímně, já vůbec nepoznala, že jsem Vojtu zaujala. Nehledala jsem vztah a nedoufala, že se mi splní sen a najde se někdo, kdo bude mít upřímně rád mě a hlavně mé děti.

Vojtěch: Myslím, že jiskra přeskočila hned při skutečném setkání. Nemohl jsem na ni přestat myslet.



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

JAK TO BYLO NA PANKRÁCI

Před 50 lety, 26. září 1970, byla trvale zrušena tramvajová trať v ulici 5. května na Pankráci včetně vjezdu do vozovny Pankrác. O den později byla uvedena do provozu nová tramvajová trať v ulici Na Pankráci, zahluobená v části Táboorské a na náměstí Hrdinů do podjezdu pod rozestavěnou Severojižní magistrálou. Pro obsluhu vozovny Pankrác byla zřízena nová dvoukolejná, tehdy jen manipulační trať v ulicích Na Veselí a Soudní, vedená v prvně jmenované ulici rovněž podjezdem pod magistrálou. Závěrečnou fází stavby nové tratě nám přibližuje snímek, který současně ukazuje původní mizějící pankráckou zástavbu.



ČEKÁNÍ NA LINKU B

Ve fotografickém albu vyrobeném v roce 1927, snad k 30. výročí vzniku Elektrických podniků hlavního města Prahy, se mezi jinými nachází i malá fotografie pořízená shodou okolností na stejném místě jako předchozí snímek. Je na ní zachycena čekárna u konečné autobusové stanice linky B. Domy v pozadí už neexistují, byly zbořeny v padesátých letech minulého století. Bez zajímavosti možná není ani telefonní budka. Fotografie, z níž byl sken pořízen, má rozměr 13,2 x 8,7 cm, ale originálním negativem byla s velkou pravděpodobností skleněná deska formátu 18 x 24 cm. Pravděpodobně se do dnešní doby nedochovala.

PŘESTUPNÍ BRANÍK MÁ 60 LET

Docela obyčejný snímek dopravního uzlu před branickým nádražím byl pořízen někdy kolem roku 1985. Chtěli jsme jím připomenout, že tento první moderní přestupní terminál mezi autobusy a tramvajemi byl uveden do provozu před 60 lety, 5. září 1960. Tehdy měla tramvajová koncová smyčka v oblouku jen dvě koleje a u autobusového obratiště stačil pro tehdejší linky jen základní přístřešek se stejnou architekturou, jako měly přístřešky pro tramvaje. Fotografie z nejstaršího období z let 1960–1968 bohužel neznáme (a to pomíjíme provizorní období z let 1959–1960, kdy novou smyčkou už tramvaje projížděly, ale bez cestujících a konečných stanic) byly stále Ledárny.



KLENOT V ARCHIVU

Patrně nejstarší archiválie v Archivu Dopravního podniku (přesněji archiválie s nejstarším datem) nese název *Reglement für die Moldau-Schiffahrt / Prawidła pro plawbu na řece Moldawě* vydaná 31. ledna 1832, psaná švabachem. Byla použita při přípravě ustavení Pražské společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě, pozdější Pražské paroplavební společnosti v roce 1865. Dvojazyčný dokument má tři strany textu s 18 paragrafy pravidel a čtyři strany příloh (dvě strany německy a dvě česky). Rozměr tohoto úředního listu je 235 x 367 mm.



LÍSTKY SLEVOVÉ A ZLEVNĚNÉ

Mezi nejnovější přírůstky archivních sbírek patří zajímavý soubor šestnácti předplatních jízdenek od jediného člověka z let 1927–1942 a 1950. Ukazuje nám nejen vzhled „lístků“ slevových či zlevněných, cenných známek z těchto let, ale i proměnu člověka za tato léta. Většina jízdenek má rozměr 112 x 68 mm, jen jízdenka z roku 1950 je o něco menší (100 x 67 mm). Mezi první a poslední fotografií na jízdenkách je rozdíl 23 roků. A zestárlo i písmo vlastníka jízdenky.

Text a foto: Jan Ungerman



ÚZKÉ ULÍČKY MĚSTA PATŘÍ VÝHRADNĚ REPASOVANÝM VOZŮM Z 20. LET 20. STOLETÍ, KTERÝCH MÁ LISABONSKÝ DOPRAVCE 53. TURISTY NEJOBLÍBENĚJŠÍ LINKA 28 PRÁVĚ VJÍŽDÍ DO SPLÍTKY V ULÍČCE CALÇADA DE SÃO VICENTE

VIROVÝ SPÁNEK V KLUBU

ANO, VÁŽENÍ PŘÁTELÉ, JE TOMU TAK – VE VŠECH PÁDECH SKLOŇOVANÝ KORONAVIRUS DOPADL I NA AKTIVITY VĚDECKOTECHNICKÉHO KLUBU PŘI DP-METRO. OPROTI ŘADĚ PODNIKŮ I PODNIKATELŮ NENÍ DOPAD NA NÁS EKONOMICKY LIKVIDAČNÍ, PROSTĚ JEN NAŠE AKTIVITY ZAMRZLY A ČEKÁME, AŽ NASTANE PŘÍHODNĚJŠÍ DOBA.

Pojďme se nejprve podívat, co se nám podařilo uskutečnit v minulém roce. Asi nejzajímavější akcí byla návštěva portugalského hlavního města Lisabonu a jeho dopravních systémů. Měli jsme možnost navštívit tamní metro a jedno z jeho dep. Metro má 4 linky s délkou 44,5 km a 56 stanicemi, první úsek byl zprovozněn v roce 1959. A co nás v metru zaujalo? Určitě způsob napájení. Je sice řešen obdobně jako u nás, třetí kolejníc, ale se sběrací plochou nahoře. „Přívodka“ tedy není nijak krytá. Zajímavé je také architektonické řešení některých stanic, které často odkazuje na to, co najdeme u dané stanice na povrchu.

Slavné jsou lisabonské úzkorozchodné žluté tramvaje proplétající se úzkými kopcovitými uličkami města. Jejich provoz začal v roce 1873. V 60. letech měla síť 76 km a jezdilo po ní 27 linek. Dnes už zbylo pouhých 26 km a v provozu je 6 linek. To ale nic nemění na tom, že žluté tramvaje jsou jednou z významných turistických atrakcí města. Najít tak přes den v malinkých kodrcajících vozech volné místo je umění. Navíc je třeba se obrnit trpělivostí, protože v úzkých uličkách starého Lisabonu tramvaje spíše postávají v kolonách, než jedou. Přesto si žádný návštěvník města tento zážitek nenechá ujít.



POZEMNÍ LANOVKA ELEVADOR DA GLÓRIA SPOJUJE OD ROKU 1885 NÁMĚSTÍ PRAÇA DE RESTAURADORES SE ČTVRTÍ BAIRRO ALTO. A PROTOŽE VOZY STOJÍ TRVALE V ULICI, JE TO NA JEJICH ZEVNĚJŠKU ZNÁT, KORPORÁTNÍ ŽLUTÁ BARVA NENÍ POD „UMĚLECKÝMI“ DÍLY SKORO VIDĚT



DALŠÍ Z LISABONSKÝCH POZEMNÍCH LANOVEK, ELEVADOR DA BICA, VEDE OD ROKU 1892 ZE ČTVRTI BAIRRO ALTO SMĚREM KE CAIS DO SODRÉ. A PROČ JE VŮZ NEZKRÁŠLENÝ SPREJERY? JAKO JEDINÝ ZE VŠECH LANOVEK MÁ VÝHODU, ŽE NOCUJE UZAVŘENÝ V DOMĚ, V NĚMŽ JE UMÍSTĚNA DOLNÍ STANICE

Kopcovitý reliéf města si vyžádal i netradiční dopravní prostředky, tři pozemní lanovky vedoucí prudce stoupajícími uličkami, výtah či eskalátory. Na protějším břehu řeky Tejo v Almadě, kam se můžeme dopravit buď přes most 25. dubna, který připomíná americký Golden Gate, nebo trajektem přes řeku, najdeme systém Metro Transportes do Sul. Jde o moderní rychlodrážní tramvajový rychlodrážní systém s normálním rozchodem obsluhující zdejší aglomeraci.

Bohužel už v roce 2019 jsme museli zrušit jednu plánovanou akci, kterou měl být Den dětí s VTK, kdy jsme chtěli členům a jejich dětem či vnoučatům připravit výpravu vlastním vlakem do nového Technického muzea v Liberci a na

Ještěd. Příčinou zrušení akce samozřejmě ještě nebyl koronavirus, ale prodloužená jarní odstávka lanové dráhy na Ještěd, která v loňském roce prošla rekonstrukcí.

V druhé polovině roku jsme měli možnost navštívit Ústav jaderného výzkumu v Řeži, kde jsme se seznámili s vodíkovými pohony, podívali se na výzkumné pracoviště urychlovačů i na pracoviště jaderného reaktoru, kde jsme mohli nahlédnout i do nitra reaktoru. Byli jsme se také podívat v rakouském Linci na unikátní „horskou“ výletní tramvaj Pöstlingbergbahn a v rámci této výpravy jsme se cestou zastavili také ve firmě ZVVZ Milevsko, která je výrobcem vzduchotechnických zařízení, mimo jiné i ventilátorů hlavního větrání pražského metra.

Navštívili jsme náš podnikový archiv a zúčastnili se dvou seminářů: o tranzitních koridorech v ČR a o Negrelliho viaduktu. Závěr roku pak patřil tradičnímu adventnímu zájezdu. Vyrázili jsme do Saska na historický advent v pevnosti Königstein a poté do podkrušnohorského hornického města Freiberg.

Na letošním únorovém shromáždění jsme předložili plán aktivit na rok 2020. To ale nikdo z nás netušil, že se na nás chystá covid-19. Když začala epidemiologická opatření, bylo jasné, že možnosti pro pořádání akcí budou velmi omezené. V květnu jsme museli zrušit plánovaný zájezd do Beskyd s cílem navštívit



Z NÁMĚSTÍ PRAÇA DO COMÉRCIO VYRÁŽÍ NA OKRUŽNÍ JÍZDY MĚSTEM SPECIÁLNÍ VYHLÍDKOVÉ TRAMVAJE, KTERÉ SE LIŠÍ OD LINKOVÝCH BARVOU VOZŮ. V JEDEN Z DESETI NOVÝCH KLOUBOVÝCH VOZŮ, KTERÉ OBSLUHUJÍ LINKU 15 Z CENTRA PŘES BELÉM NA PŘEDMĚSTÍ ALGÉS





U PŘÍSTAVIŠTĚ TRAJEKTŮ V CACILHAS NA PROTĚJŠÍM BŘEHU ŘEKY TEJO ZAČÍNÁ JÍ SVOU CESTU DVĚ ZE TŘÍ LINEK DOPRAVNÍHO SYSTÉMU METRO TRANSPORTES DO SUL, KTERÝ OD ROKU 2007 OBSLUHUJE VOZY SIEMENS COMBINO 13,5 KM DLOUHOU SÍŤ V OBLASTI ALMADA



PRO NÁS NEZVYKLÝ POHLED – PŘÍVODNÍ KOLEJNICE BEZ KRYTU S VRCHNÍM ODBĚREM

Vagonářské muzeum ve Studénce a muzeum Tatry v Kopřivnici. Také nepřícházelo v úvahu uskutečnit Den dětí s VTK v Liberci přesunutý z minulého roku. Ani další akce, kdy jsme chtěli navštěvovat různá dispečerská pracoviště či další strategická místa, zatím nebylo reálné uskutečnit. Poslední zrušenou akcí je z důvodu nejisté situace zářijová výprava za zavlažovacími systémy na Madeiru. A i když

vláda už vyhlásila zprůsvětlení opatření od 1. září, doufáme, že alespoň na podzim se nám podaří uskutečnit nějaké drobnější a z hlediska koronaviru relativně bezpečné akce, například ve formě vycházek za technickými památkami. Jen na okraj si ještě dovolím informovat, že právě z důvodu realizace minima akcí jsme v letošním roce nepožádali Dopravní podnik o příspěvek na podporu činnosti.

Věřím, že ten náš „virový spánek“ přijmete s pochopením, zachováte nám přízeň a snad pro nás a naše akce bude příští rok příznivější a budeme vám moci nabídnout opět zajímavé aktivity.

VTK při DP-Metro rád přivítá nové členy, kteří se budou aktivně podílet na přípravě akcí. Jich se ovšem mohou zúčastnit i nečlenové klubu. Informace o aktivitách VTK najdete na intranetu v sekci Zájmová činnost.

V ROCE 2008 BYL PŮVODNÍ ROZCHOD DRÁHY 1000 MM SJEDNOCEN SE ZBYTKEM TRAMVAJOVÉ SÍŤE V LINCI, TJ. NA 900 MM, LINKA 51 OBSLUHJÍCÍ TRÁŤ BYLA PRODLOUŽENA AŽ DO CENTRA MĚSTA A ČÁST SPOJŮ ZAJIŠŤUJÍ ČTYŘI MODERNÍ NÍZKOPODLAŽNÍ ČLÁNKOVÉ TRAMVAJE OD FIRMY BOMBARDIER



TO UŽ JSME V RAKOUSKU – V LINCI OD ROKU 1898 SPOJUJE MĚSTO S POUTNÍM MÍSTEM PÖSTLINGBERG UNIKÁTNÍ ADHEZNÍ TRAMVAJ SE SKLONEM AŽ 116%, ZDE JE JEDEN ZE TŘÍ REKONSTRUOVANÝCH PŮVODNÍCH VOZŮ Z 50. LET PŘIPRAVEN K ODJEZDU DO MĚSTA



Nové webovky pro Pardubice

Pardubický dopravní podnik od září spustil nové webové stránky. Původní z roku 2009 již neodpovídaly moderním trendům a požadavkům návštěvníků. Proto jsou nové stránky i responzivní, to znamená, že se web korektně zobrazuje i na mobilních zařízeních. Homepage stránek zároveň nabízí mimo jiné vlastní vyhledávač spojení včetně možnosti zobrazení panelu odjezdů z konkrétní zastávky či jízdní řád. Nové webové stránky naleznete na stávající adrese www.dpmp.cz.

Fotosoutěž v Mostu a Litvínově



Foto: FB DPmMa

120. výročí zahájení provozu městské hromadné dopravy na Mostecku si zaslouží pořádnou oslavu. Od 15. července 2020 do 14. května 2021 můžete zasílat své fotografie tramvají, autobusů či pracovních vozidel na e-mailovou adresu fotosoutez@dpmost.cz. Vítězné fotografie budou použity pro výrobu nástěnného kalendáře, který bude vydán k 120. výročí.



Foto: FB DPMB

Brno zakoupilo dva historické autobusy

Škoda 706 RTO a Karosa ŠM 11. Tato dvě vozidla rozšíří park historických autobusů brněnského dopravce. „Erťák“ dorazil do slatinské vozovny již v srpnu. Historický autobus obdržel ev. č. 2253 a bude sloužit hlavně k pronájmu a k marketingovým aktivitám firmy. Pro úplnost dodejme, že příjezd „Šemíka“ je očekáván v průběhu října letošního roku.

Ostravské doubledeckery



Foto: FB DPO

Ostravský dopravní podnik přivítal úvodem srpna dva nové „doubledeckery“ s pohonem na CNG. Vozidla jsou čtyři metry vysoká, mají klimatizované spodní podlaží a Wi-Fi připojení v celém autobuse. Jejich nasazení je naplánováno na lince č. 88 mezi ZOO a Dolní oblastí Vítkovice. Vozy jsou nyní dokončovány v paskovském závodě Scania. Do plného provozu budou nasazeny na podzim.

Česká pára v německých dílnách



Foto: FB Dampfloswerk Meiningen – DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

Německé dílny DB v Meiningenu usilovně pracují na lokomotivě řady 365.024, kterou si nechávají opravit České dráhy. Lokomotivu vyrobila Českomoravská-Kolben-Daněk v roce 1923. Po dobu provozu prošla výtupkami Přerov, Bohumín, Chomutov a skončila v Českých Budějovicích jako vytápěcí kotel ve Veselí nad Lužnicí. Po rozhodnutí, že bude uchována jako cenný důkaz naší konstrukčně první rychlíkové lokomotivy, prošla několika majiteli, až se jí ujalo železniční muzeum v Lužné u Rakovníka. A právě muzeu Českých drah se podařilo neobvyklý počín, a to zadání opravy do provozního stavu v dílnách v německém Meiningenu. V průběhu opravy se však odhalily závady, které nebylo podle německých zvyklostí možné přejít bez povšimnutí. Proto došlo i k výrobě nového parního válce, který nahradí starý, značně opotřebovaný se zásahy, které by nedovolily jeho bezpečný provoz. Na lokomotivě se pracuje s tím, že její dokončení bude podle dostupných informací realizováno opět u majitele, tedy v dílnách v Lužné. Příznivci železnice se tak mohou těšit v příštím roce na unikátní provozní muzeální kousek.



KŘÍŽOVKA O NAROZENINOVÉ CENY

Ikarus 620/630

Zajímavou a ve své době velmi ostudnou epizodou v období přechodu od tradičních autobusů rámové koncepce k autobusům se samonosnou karoserií a podpodlahovým motorem bylo nasazení maďarských autobusů Ikarus 620/630. Jejich dovoz do Československa byl oficiálně zdůvodněn nedostatečnými dodávkami autobusů Š 706 RTO a snahou o kompenzaci tohoto nedostatku dovozem z Maďarské lidové republiky. Ačkoliv pořizovací cena Ikarusů byla nižší než autobusu Š 706 RTO, dopravci o nový model od počátku nestáli. Důvodem byla především (dokončení v tajence) a absence jakýchkoliv provozních zkušeností.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pondělí 28. září 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: voucher pro 2 dospělé a až 4 děti na kompletní prohlídku a druhý bonus: výpravné fotoalbum Evropské metro – Kniha 1. Další dva vylosovaní pak tričko s dopravní tematikou a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 7-8/2020 bylo dokončení textu: Ve druhé fázi se tyto rýhy naplní **koloidní suspenzí bentonitu**. Hlavní cenu v podobě knihy Evropské metro získává **Pavel Černý**. Další dva výherci obdrží po menších cenách. **Lucie Skřivanová** a **Luděk Pokorný** tak získávají plakát formátu A2 s tramvajemi T2 a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Prohlídka Staroměstské radnice

VOUCHER V HODNOTĚ 500 Kč JE URČENÝ PRO RODINU (2 DOSPĚLÍ + 4 DĚTI). POKUD BY MOHLY ZDI STAROMĚSTSKÉ RADNICE MLUVIT, ZCELA JISTĚ BY SE ČLOVĚK SEZNÁMIL S TĚMĚR KOMPLETNÍ HISTORIÍ ČESKÉ REPUBLIKY. V ROCE 1338 BYLA ZALOŽENA SE SOUHLASEM JANA LUCEMBURSKÉHO. V ROCE 1621 BYLO PŘED JEJÍMI BRANAMI POPRAVENO 27 ČESKÝCH PÁNŮ. V KVĚTNU 1945 BYLA RADNICE ZAPÁLENA A OSTRĚLOVÁNA NĚMECKÝMI JEDNOTKAMI. PONĚKUD POCHMURNÝ VÝČET UDÁLOSTÍ VŠAK NEZAPŘÍČINIL MOŽNOST DNEŠNÍ NÁVŠTĚVY, A TAK SE DO TĚTO HISTORICKÉ STAVBY MŮŽETE PODÍVAT I VY!



+ BONUS:

FOTOALBUM EVROPSKÉ METRO – KNIHA 1 V HODNOTĚ 2000 Kč



PŘÍŠTÍ BONUS:
FITNESS NÁRAMEK XIAOMI MI BAND 5



Připravil: Milan Slezák

BUDE I NOČNÍ HLÍDKA?

Národní galerie plánuje na 25. září 2020 zahájení dlouho očekávané a z původního jarního termínu přesunutě výstavy nazvané **Rembrandt: Portrét člověka**. Připravila Národní galerie Praha ve spolupráci s Wallraf-Richartz-Museem v Kolíně nad Rýnem u příležitosti 350. výročí úmrtí jednoho z nejvýznamnějších nizozemských malířů Rembrandta Harmensz van Rijn. V Paláci Kinských se představí více než 110 děl z významných tuzemských i zahraničních institucí a soukromých sbírek a jejím ústředním dílem je obraz Učenc ve studovně z roku 1634, který je u nás aktuálně vystaven v expozici Staří mistři ve Schwarzenberském paláci.



„Výstava se tak s pomocí dalších Rembrandtových děl, i s pomocí prací jeho současníků i následovníků pokusí přiblížit vnitřní život zachycený ve výrazu portrétovaného, ať už jím byl neznámý člověk či Rembrandt sám“, uvádí v oficiálních materiálech kurátorka Lucie Němečková. Své místo zde mají nejen Rembrandtovy malby na plátně, ale i grafika a kresby. V závěru expozice si pak lze udělat obrázek také o modernějším pohledu a pochopení Rembrandtova díla v tvorbě předních současných umělců. Jejich autorská interpretace pražského Učence ve studovně ukazuje, že Rembrandtovo dílo je i po umělcově smrti stále zdrojem inspirace.

O'ZAPFT JE! ANEB OKTOBERFEST NA ANDĚLU!



Ve středu 30. září a ve čtvrtek 1. října proběhne tradiční **Oktoberfest**. Kde? Pěší zóna Anděl. V kolik? Vždy od 10.00 do 20.00 hodin. Smíchovský Oktoberfest svou velikostí pravděpodobně nenahradí ten zrušený mnichovský, i přesto se můžete těšit na typické bavorské pivo Paulaner a vynikající německé pochutiny: pečeného vola, kuřata, bavorské klobásy, preclíky, kolena atd. Kožené kalhoty a dirndl s sebou! Vstup zdarma. Vzhledem k současné koronavirové situaci doporučujeme sledovat webové stránky organizátora www.foodevent.cz

NĚCO NA POMEZÍ ALTERNATIVNÍ HUDBY A UNDERGROUNDU

V pátek 16. října se snad již odehraje delší čas plánovaný a přesouváný koncert skupin **Domácí kapela, Fiktivní šílenství a Půlnoc**, který Palác Akropolis připravuje ve spolupráci s vydavatelstvím Guerilla Records u příležitosti vydání DVD s filmem Jany Chytilové *The Plastic People Of The Universe*, který natočila v roce 2001.

undergroundové scény Mejlu Hlavsu (1951–2001). Třeba v rámci koncertní premiéry skupiny Fiktivní šílenství. Jak už sám název souboru napovídá, jedná se o muzikanty, kteří s Hlavsou spolupracovali v kapele Fiction nebo v jeho projektu Šílenství. Jádro formace tvoří bratři Dušan a Jan Vozáryové, Eva Turnová a Jitka Charvátová, které doplní klavésista Petr Kučera a kytarista Ivan Manolov.



Program by měla zahájit Domácí kapela dlouholetého bubeníka „Plastiků“ Jana Brabce, která se chystá spolu s několika hosty zahrát pár písní, jež publikum naživo neslyšelo již více než deset let. Vzpomínat by se mělo i na jednu ze stěžejních postav domácí

No a Půlnoc se na přelomu 80. a 90. let stala rychle jednou z domácích klubových legend. Hlavsa ji založil v roce 1988 po tehdejšímu rozpadu Plastic People Of The Universe a její nejaktivnější léta se datují od doby vzniku

do roku 1993. Sporadicky znovu koncertuje přibližně od roku 2011. A onu výjimečnou šanci vidět a slyšet ji naživo budou mít i návštěvníci tohoto koncertu v Paláci Akropolis.

	BELGICKÝ ZPĚVÁK	ZÁVOD MOTOCYKLŮ	OČISTĚN (VOZIDU)	LATIN. MYDLO		PRAŽSKÝ HOTEL	OZDOBA	JIRÁSKOVA KRONKA	LIDOVÉ NOVINY	ANGL. VRCHOL	NADUTEC		HŘEJNA ORIENTALNÍCH POHÁDEK	ČESKÝ HAZENÁŘ	2. část tajenky	MPZ ISLANDU	SAHARSKÝ VÍTR	SEKNUTÍ
BIBLIČNÁ POSTAVA (I. PÍSEK APOSTOL)					ANGLICKÝ DOSPĚLÝ							ANGL. NÁPOJNÁHAT						
VE SVĚM BYTĚ					ČLEN SKUPINY BEATLES							ASIAT						
1. část tajenky									ZVOLNA								MASARYKOVA UNIVERZITA V BRNĚ	
TERÉNNÍ MOTOCYKLOVÉ ZÁVODY										GENERÁTOR							STARÁ SOLMEZAČNÍ SLABIKA	
OZNAČENÍ ČESKÝCH LETADEL			UŠPINĚN	UŽÍZRNÁ ČÁST CESTY (NÁK.)				DETSKÉ CITOSLOVCE			ŠEDIVÁ						MOJI	
	VÝCHOODOV. ROJIN							FR. ŘEKA					SÍFOVÉ ULÓŽISŤE					PROGRAMOVACÍ JAZYK
	ZN. HOLMA							RYCHLOST (LD.)									HORNINA	SVĚTELNÉ NÁPISY
ŘECKÝ STEJNÝ																		
OBYT STRUJŮ A NÁRAČÍ																		
	ZNAČKA GIGABYTU	3. část tajenky																
		POPĚVEK																
MEČEK (ROSTLINA)																		
HLUBKOMĚR																		

NA KTERÝ MOST AUTOBUS VJÍŽDÍ?

FOTO KVÍZ



Odpověď zašlete nejpozději **do pondělí 28. září 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat tričko s dopravní tematikou a voucher pro 2 osoby na prohlídku historických sálů, podzemí a věže Staroměstské radnice.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 7-8/2020 zněla: **Stodůlky**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a tričkem s dopravní tematikou a knihou „140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD“ odměněna: **Petra Vašáková**.



TÉ-DVOJKY V ULICÍCH A SILNIČNÍ PRACANTI V MUZEU

Sobota 29. srpna 2020 nebyla zasvěcena jen rozlučce s autobusy City Bus. V dopoledních hodinách si fanoušci dopravy mohli vyfotit i unikátní trojici tramvají T2, které na tratích v okolí střešovické vozovny pózovaly fotografům. V Muzeu MHD byla celý den zároveň vystavena i sbírka silničních vozidel, kterou v kompletním složení mohli návštěvníci vidět poprvé.

TRAMVAJE:

- Tatra T2 ev. č. 6002, 6003, 6004

SILNIČNÍ VOZIDLA:

- Kalový speciál Škoda 706 RTK
- Montážní trolejové věže:
 - Schörling – Škoda 706 RT (ev. č. 6-0220)
 - Schörling – Mercedes (ev. č. 92)
 - Praga RN (ev. č. 7)
- Svářecí automobil Praga V3S

