

DP
kontakt

ZA ČÍSLY HOKEJOVÉHO ŠAMPIONÁTU
KDYŽ TO TRAMVAJI PADNE DO JÍZDY
ZLATÁ KLÍČOVSKÁ OBHAJOBA





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



Přirozený vzhled

- Sleva 15 % na microblading obočí
- Neinvazivní metoda tetování obočí, která zvýrazní přirozený vzhled
- Bližší informace: Renáta Polínková, kontakt naleznete na intranetu

Léčivé zábaly

- Sleva až 30 % na různé zábaly
- V nabídce i víceúčelové zábaly na krk a šíji
- Podrobné informace o procedurách na intranetu



Na auta do Mostu



- Zvýhodněná nabídka na evropský šampionát okruhových tahačů a sérii NASCAR
- Sleva 1000 Kč na kurzy bezpečné jízdy
- V případě zájmu o kurz pište na kontakt uvedený na intranetu

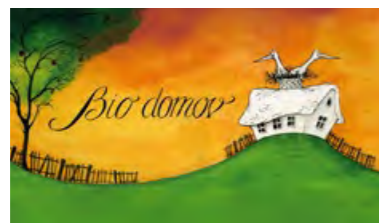


Na dovolenou jedině pojištěný

- Několik druhů pojištění a variant
- Sleva 20 % i na pojištění soukromých cest, včetně členů rodiny
- Kompletní nabídka na intranetu

Zdravé potraviny do každého domu

- Čerstvé kváskové pečivo, dia, raw a veganské produkty
- Sleva 10 % na nákup v kamenných prodejnách
- Více informací na www.biodomov.cz a intranetu



Vzhůru za dinosaury

- Více než 70 pohyblivých dinosaurů v životních velikostech
- 20% sleva na vstupenku do DinoLive
- Více informací na intranetu



S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.cz

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

OBSAH 7–8/2024



AKTUÁLNĚ

- 4–8 VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ LETNÍM OBJEKTIVEM
- 9 VÍCE INFORMACÍ NA MĚNĚ KLIKnutí

PROFIL

- 12–14 ZNÁMÉ TVÁŘE, NOVÉ FUNKCE. ZMĚNY VE VEDENÍ PROVOZOVNY JÍZDNÍ SLUŽBA V JPT

KALEIDOSKOP

- 15–19 ZMIZELÉ METRO POVRCHY STANIC TRASY B

STATISTIKA

- 20–23 ZA DOPRAVNÍMI ČÍSLY HOKEJOVÉHO ŠAMPIONÁTU

BEZPEČNOST

- 24–25 SYSTÉM PRO HAŠENÍ POŽÁRŮ BATERIÍ ELEKTROMOBILŮ

PO STOPÁCH

- 26–30 REKONSTRUKCE DUKELSKÝCH HRDINŮ KONEČNĚ ZAČALA

AKCE

- 31–33 DALŠÍ BODY PRO MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

SOUTĚŽ

- 34–37 KLÍČOVSKÁ OBHAJOBA ANEB PO ROCE U ŠIKOVNÉHO VOLANTU

UDÁLOST

- 38–41 KALIBRAČNÍ LABORATOŘ DPP NESE TITUL AKREDITOVANÁ

PORTRÉT

- 42–43 VZPOMÍNKY OD TROLEJBUSOVÉHO VOLANTU

PREFERENCE MHD

- 44–46 JAK SE STANE, ŽE TO TRAMVAJI PADNE DO JÍZDY

TÉMA

- 47–49 NOVINKY NA ŽELEZNIČNÍCH TRATÍCH V PRAZE

Z HISTORIE

- 50–53 PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

LISTÁRNA/OD CESTUJÍCÍCH

- 54–55

METRO 50

- 56–58 DEN D V ČERNOBÝLÝCH VZPOMÍNKÁCH

ZAJÍMAVOST

- 59–61 KDYŽ RAKVE A KNĚZ MĚLI SVĚ TRAMVAJE

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 62–65 PO STOPÁCH PROVOZU TRAMVAJÍ K2 V BRNĚ

- 66 ZÁBAVA

- 67 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Autobus SOR NB 12 s klíčovským řidičem Tomášem Chlpkem při dovednostní soutěži v areálu Ústředních dílen Hostivař vyfotil Petr Hejna.

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 29. ročník

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

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

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láška, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojdl, Jan Ungerman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 12. července 2024
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. Přetisk jen se svolením redakce.

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

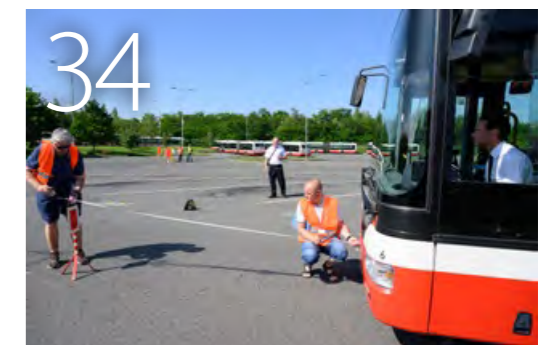




Foto z 24. 7. 2024; Zdeněk Bek

Rekonstrukce Smíchovského nádraží aktuálním pohledem DPP

V únoru letošního roku začala přestavba dopravního uzlu Smíchovské nádraží. V celé oblasti Smíchovského nádraží budou v následujících letech probíhat vcelku výrazné změny, které se dotknou i pražského dopravního podniku. Aktuálně v lokalitě Smíchovského nádraží probíhají tři spolu úzce související akce. Samotná rekonstrukce železniční stanice, výstavba nové lávky spojující Smíchov a Radlice a první etapa výstavby Terminálu Smíchov, vybudování parkovacího domu u Dobříšské ulice.

V souvislosti s demolicí severního administrativního křídla Smíchovského nádraží, která je nutná pro výstavbu nové lávky, došlo od zahájení nočního provozu ze dne 14. května 2024 k vyloučení provozu tramvají na vnější koleji obratiště Smíchovské nádraží. Na vnitřní koleji

byl provoz zachován, avšak bez možnosti odbavování cestujících. Od 12. července došlo k úplnému vyloučení tramvajového provozu v obratišti Smíchovské nádraží, tzn. včetně vnitřní koleje. Zároveň došlo k přemístění manipulačních odstavů autobusových linek 129 a 241, a to směrem na autobusové obratiště Smíchovské nádraží-jih.

Od července do 11. listopadu letošního roku je také uzavřen výstup z metra do obratiště tramvají. Během uvedeného termínu dojde k demontáži pohyblivé plošiny z podchodu do uliční úrovně. Plošina projde opravou a bude k dispozici cestujícím opět od listopadu po demolici přístavby a vybudování dočasného zastřešení výstupu. Opět ale jen dočasně, po dostavbě terminálu nahradí nespolehlivé plošiny kaskády výtahů propojující nástupiště metra se všemi úrovněmi terminálu. (zb)

Kinobus je na turné

Svoji 17. sezónu odstartoval Kinobus v pondělí 24. června 2024 v Čakovicích a až do 5. září každý večer od pondělí do čtvrtka promítá pod širým nebem snímky z produkce české, evropské nebo americké kinematografie. Projekce začíná vždy po setmění mezi 20:30 a 21:30 podle období. Mezi připravenými filmy nalezneme i vynikající snímky, jako je např. Oppenheimer, nejnovější díl Mission Impossible: Odplata – První část nebo Hodně štěstí, pane Veliký. Program letošního Kinobusu zájemci naleznou na webu DPP na dpp.cz/kinobus.

I letos Kinobus doprovází kasička, do které diváci přispívají na projekt SOS dětské vesničky, který už celé půlstoletí pomáhá dětem, které nemohou vyrůstat s vlastními rodiči. V současné době SOS dětské vesničky podporují pěstounské rodiny v sedmi krajích po celé republice. (red)



Foto: Petr Hejna



Foto: Ondřej Kubát

ERŤÁK PRO LINKU K

DPP se postupně daří rozšiřovat sbírku historických autobusů, které najdou své využití v rámci provozu linky K či na komerčních linkách. Autobus Škoda 706 RTO, který 10. července 2024 dorazil do garáže v Hostivaři, je po celkové renovaci a svým provedením odpovídá autobusům dodávaným do DPP v letech 1966 až 1968. Autobusy Škoda 706 RTO v různých provedeních (tedy MTZ, CAR, MEX) byly v pražském dopravním podniku provozovány v letech 1959 až 1978. Po převzetí budou na vozidle probíhat přípravy na slavnostní představení cestujícím a na zahájení jeho provozu na retro lince K, který předpokládáme, že bude zahájen ještě v období letních prázdnin. (red)

DVA MILIONY KILOMETRŮ PRO M1

Poprvé v padesátileté historii pražského metra došlo k prolomení hranice dvou milionů kilometrů proběhů u některé ze souprav metra. Tento rekordní údaj prolomila souprava M1 složená z vozů: 4111-4216-4217-4218-4112, která najela podle záznamu z tachografu dvoumilionový kilometr v neděli 23. června 2024, konkrétně ve 22:48 v druhé koleji mezistaničního úseku Pankrác – Budějovická, jako oběh číslo 17. V historii pražského metra se jedná o velký úspěch, protože předchází typy sovětských vlaků metra Ečs a 81-71 byly z důvodu provozní, technické a morální zastaralosti vyřazovány při jetí cca 1,5 mil. km.

Soupravy M1 jsou však stále zhruba v polovině své předpokládané životnosti, takže se dá očekávat, že kilometrový rekord bude ještě posunut. Na základě probíhající opravy N7 a díky také jinak bezproblémovému provozu se s těmito vlaky totiž počítá při obnově vozového parku, kdy právě jejich prostřednictvím bude moci proběhnout pro-



Ilustrační foto: Petr Hejna

ces postupného vyřazování nejstarších souprav 81-71M, které v současné době plně zajišťují provoz na linkách A a B.

Stejně tak mají být vlaky M1 pilířem v procesu automatizace linky C, kdy ve smíšeném provozu mají umožnit postupný přechod na systém autonomního metra. Jelikož vlaky M1 mají v pražském metru plánovanou ještě dlouhou budoucnost, uvažuje se i o jejich budoucí velké modernizaci, která by spočívala například v instalaci nových informačních systémů, kamerových dohledových systémů atd. (lh)

Trolejbusové a autobusové zastávky na znamení. Všechny

Od soboty 29. června 2024 došlo u všech pražských a středočeských autobusových a trolejbusových zastávek ke sjednocení charakteru. Pro výstup v každé zastávce je tak nově zapotřebí stisknout dostatečně včas tlačítko ve voze. Pro nástup postačí stát na zastávce tak, aby byl cestující viděn řidičem. Výhodou nového systému je zrychlení cestování, vyšší pravděpodobnost eliminace nebo snížení případného zpoždění, plynulejší jízda odstraněním zbytečného brzdění a rozjezdů i lepší tepelná pohoda ve vozidle, protože v zimě se zbytečně nevyvětrá teplo a v létě bude účinněji fungovat



Foto: Vojtěch Kužel, Ropid

klimatizace. Výhodou je také zpřehlednění pravidel pro jednotlivé zastávky – cestující už nebude muset zkoumat, jestli daná zastávka na znamení je nebo není. Zlepší se také ekonomika provozu a budeme šetrnější vůči životnímu prostředí, protože právě při rozjezdech vzniká nejvíce emisí i hluku a autobus má také nejvyšší okamžitou spotřebu paliva. Zastávky na znamení nejsou ale pro cestující v rámci systému PID ničím novým. Jen v Praze bylo před zavedením této změny zastávek se stálým zastavením už jen zhruba třicet procent. Počet zastávek na znamení v posledních letech rychle narůstal díky odstranění nutnosti na autobus mávat. (red)



Foto: Petr Hejna

Výstavba tramvajové tratě na Václavském náměstí zahájena

Dopravní podnik koncem června zahájil výstavbu nové tramvajové tratě na Václavském náměstí. Součástí investiční akce bude i revitalizace horní části náměstí podle vítězného návrhu studia Jakub Cigler Architekti, a to včetně rekonstrukce stropní desky nad vestibulem stanic metra Muzeum, nebo výstavby retenční nádrže na dešťovou vodu a další činnosti. Samotná stavba je rozřazována do několika etap. První probíhá od 29. června do 30. září 2024 v úseku Vodičkova – Jindřišská z důvodu rekonstrukce současné tramvajové tratě.

Předpokládané stavební náklady nové tratě činí 1,239 miliardy korun. DPP podal žádost o spolufinancování projektu z Operačního programu Doprava 3 z Fondu soudržnosti EU. Veškeré aktuální informace včetně dopravních opatření budou k dispozici na webové stránce stavby www.dpp.cz/tt-vaclavske-namesti. Aktuální snímky z výstavby a rekonstrukce si můžete prohlédnout na straně 9. (red)



Foto: Petr Hejna

SPŠD je Fakultní školou ČVUT

U příležitosti veletrhu studentských projektů na Střední průmyslové škole dopravní v Motole se 12. června 2024 zároveň udála výjimečná událost. Mezi Fakultou dopravní ČVUT a SPŠD byla ten den slavnostně podepsána smlouva o propůjčení titulu Fakultní škola. SPŠD se tak stává první školou, která je nositelem tohoto titulu, který jí má zajistit kvalitní vzdělávání budoucích odborníků v oblasti dopravy, logistiky a managementu dopravy. Pedagogům a žákům SPŠD se otevírá cesta k nadstandardnímu přístupu k informacím a vzdělávacím programům, výzkumným a inovačním aktivitám FD ČVUT. Současně bude mít SPŠD možnost získat kvalitní vyučující pro výuku odborných technických předmětů. Slavnostní akt se odehrál ve vozovně Motol ve voze č. 8466 v barvách školy. Za přítomnosti generálního ředitele DPP Petra Witowského pod smlouvu přidali své podpisy ředitel SPŠD Lukáš Sobotka a děkan fakulty Ondřej Příbyl. (red)

Z JEDNÁNÍ DOZORČÍ RADY DPP

Dozorčí rada DPP se ke svému letošnímu pátému zasedání sešla **29. května**, aby projednala zprávu k roční účetní závěrce za rok 2023, výroční zprávě za rok 2023 a ke zprávě auditora. Dále dozorčí rada přezkoumala zprávu o vztazích mezi propojenými osobami za rok 2023, zpracovanou představenstvem společnosti, a informuje valnou hromadu společnosti, že v obsahu této zprávy nenalezla žádné údaje, které by byly v rozporu se skutečným stavem. Dozorčí rada doporučila valné hromadě schválit roční účetní závěrku, výroční zprávu a výsledek hospodaření DPP za rok 2023 a rozhodnout o rozdělení hospodářského výsledku společnosti DPP dosaženého za účetní období roku 2023 v podobě zisku ve výši 1 222 616 tis. Kč formou převodu na účet 428 – Nerozdělený zisk minulých let.

Dozorčí rada zvolila k 19. 8. 2024 do funkce člena představenstva Ing. Ladislava Urbánka, schválila systém odměňování členů představenstva a odsouhlasila vypsaní otevřeného výběrového řízení na pozici dopravního ředitele.

Dále dozorčí rada projednala zprávu o činnosti výboru pro audit v roce 2023, zprávu o činnosti dozorčí rady za období leden–březen 2024, výběrové řízení na poskytování auditorských služeb v letech 2024–2027, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí roku 2024 a návrh 1. změny investičního plánu na rok 2024. Dozorčí rada byla rovněž seznámena s informací k metru I.D, k veřejné zakázce Vlaky a dopravní systém Automatizace linky C a I.D a s přehledem plnění nápravných opatření v 1. čtvrtletí 2024.

K šestému zasedání v tomto roce se dozorčí rada sešla **26. června**, aby projednala posouzení ekonomické výhodnosti a rizik projektu Společného podniku Nové Holešovice a expertní právní stanovisko posuzující případnou odpovědnost DPP ve věci společného podniku Nové Holešovice. Dozorčí rada byla také seznámena se zprávou z hodnocení kvality služby (CZECH MADE), se situační zprávou k aktuálnímu vývoji sporů s Rencar Praha a euroAWK, s optimalizací reklamních ploch 2016–2024, s obnovou vozového parku autobusů, s vymáháním pohledávek z přepravy, analýzou prodeje zbylých pohledávek a se zprávou o mimořádné události z 6. 6. 2024 v garáži Klíčův.

Dozorčí rada byla dále informována o revitalizaci stanic metra v součinnosti s jiným subjektem, o probíhajících soudních sporech v souvislosti s výstupy ze stanic metra, o průběhu elektrifikace autobusových linek a o připravovaných novostavbách v tramvajové síti. V personální oblasti byla dozorčí rada seznámena s informací o průběhu kolektivního vyjednávání o Dodatku č. 6. Kolektivní smlouvy DPP uzavřené na období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2026, s analýzou pracovních podmínek manažerských pozic a obsazováním volných pracovních míst v DPP. (red)

Z JEDNÁNÍ PŘEDSTAVENSTVA DPP

Ke svému dvanáctému zasedání v tomto roce se představenstvo Dopravního podniku sešlo **4. června**, aby projednalo mj. zprávu o stavu infrastruktury ve správě JDCT k 1. 6. 2024, výběrové řízení na pozici dopravního ředitele, analýzu pracovních podmínek manažerských pozic či poskytnutí daru na dopravu dětí zaměstnanců DPP na letní dětský tábor. Při dalším jednání se představenstvo **18. června** zabývalo mj. pověřením k zastupování DPP a pokynem k výkonu práv akcionáře na valné hromadě Rencar Praha či posouzením ekonomické výhodnosti a rizik projektu Společného podniku Nové Holešovice. Dále projednalo obnovu vozového parku autobusů, optimalizaci reklamních ploch 2016–2024 a také informace o průběhu elektrifikace autobusových linek, o připravovaných novostavbách v tramvajové síti a o probíhajících soudních sporech v souvislosti s výstupy ze stanic metra.

Při jednání **9. července** na svém čtrnáctém zasedání představenstvo DPP projednalo mj. volbu člena představenstva dceřiné společnosti Nové Holešovice, a. s., určení auditora SPŠD na roky 2024–2027, business plán DPP do roku 2050, dále externí hodnocení interního auditu, opatření k zajištění bezpečného a zdraví neohrožujícího pracovního prostředí v DPP a rovněž zprávu o přezkoumání QMS v DPP vedením za rok 2023. (red)

Pamětní mince s T3 v prodeji

Česká národní banka představila v úterý 18. června 2024 další pamětní minci ve své kolekci Slavné dopravní prostředky. Tentokrát se opět jedná o slavnou tramvaj Tatra T3. Na lící straně je samotná tramvaj z bočního a čelního pohledu včetně podvozku. Na rubové straně se nachází tramvaj z šikmého pohledu včetně trolejového vedení a kolejnic. Podobu mince navrhl akademický sochař Zbyněk Fojtů. Vyrobila ji Česká mincovna ze slitiny obsahující 925 dílů stříbra a 75 dílů mědi. Minci lze zakoupit u vybraných smluvních partnerů. (red)



Foto: ČNB

Nové tramvajové tratě s vavřínem, Hloubětín druhý

Koncem června se na gala večeru ve Fantově sále v budově Hlavního nádraží v Praze předávala ocenění soutěžícím, kteří získali tituly a další ceny ve 21. ročníku celostátní soutěže Česká dopravní stavba, technologie, inovace roku 2023 (ČDS&T). Organizátorem soutěže je již tradičně Svaz podnikatelů ve stavebnictví. Titulem Česká dopravní stavba/technologie/inovace roku 2023 v kategorii Železniční a tramvajové stavby nad 150 milionů korun byla oceněna tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina, a to „Za největší novostavbu pražské tramvajové tratě za posledních 20 let. Stavba umožní další rozvoj rezidenční lokality přímým a lokálně bezemisním spojením s centrem Prahy 6.“

Tato tramvajová trať zaujala i redakci časopisu Silnice Železnice, která ji taktéž ocenila s výrokem: „Výstavba nové tramvajové tratě od původní smyčky Divoká Šárka po novou smyčku Dědinská o celkové délce 2,23 km představuje největší novostavbu pražské tramvajové tratě za posledních 20 let. Stavba umožnila další rozvoj rezidenční lokality, a její obyvatelé tak získali přímé, kapacitnější a lokálně bezemisní spojení do centra své městské části i samotné Prahy.“

Jiřího z Poděbrad bezbariérově



Foto: Petr Hejna

Začátkem července uvedl DPP do provozu novou dvojici výtahů spojující nástupiště s uliční úrovní, a to ve stanici metra Jiřího z Poděbrad. Stanice se tak stala 47. plně bezbariérovou stanicí a první stanicí na území Prahy 3. Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad tvoří dvě dvojice výtahů, které jsou navzájem propojené přestupní chodbou. Každý z těchto výtahů může najednou přepravit až 21 osob, přičemž jejich maximální nosnost činí 1600 kilogramů. Dolní stanice první dvojice nových výtahů je umístěna na opačném konci nástupiště přímo naproti eskalátorům. Za necelých 11 vteřin přepraví cestující na začátek zhruba 40 metrů dlouhé přestupní chodby, kterou se dostanou ke druhé dvojici výtahů. Druhá dvojice výtahů dopraví za cca 14 vteřin cestující na povrch přímo do uliční úrovně. Výstavba výtahů zabrala bezmála tři roky, přesně 1035 dnů, realizovaly ji společnosti STRABAG a AŽD Praha. Předpokládané náklady na jejich vybudování činí necelých 500 milionů korun. (red)



Foto: Petr Hejna

V kategorii Ceny garantů a partnerů ČDS&T obdržela cenu Prahy také tramvajová trať Modřany – Libuš, a to „Za prodloužení tramvajové tratě ze smyčky Levského do koncové úvratové zastávky v Novodvorské ulici. Nová tramvajová trať měří 1,7 km a má 4 oboustranné zastávky. Současně stavby je rovněž budova nové měřírny a sociální zázemí pro řidiče.“

V jiné soutěži – lokálním kole soutěže Tekla BIM Awards 2024 – získal druhé místo ve veřejném hlasování návrh nové vozovny Hloubětín. Do lokální soutěže BIM projektů (Building Information Modelling resp. Management) se přihlásilo rekordních 160 projektů, z čehož dvanáct bylo českých a dva slovenské. (red)



Foto: Petr Vítů

Ukončení provozu linky H1

V pátek 26. července 2024 vyjela naposledy do provozu speciální linka H1, která byla určena pro cestující s omezenou schopností orientace a pohybu, držitele průkazů ZTP nebo ZTP/P, těhotné ženy a pro cestující s dětmi do tří let věku. Ta byla provozována již pouze v úseku Náměstí Republiky – Chodov, neboť poptávka po zvláštní autobusové lince byla v posledních letech v souvislosti s masivním rozvojem provozu nízkopodlažních autobusů (v případě DPP 100 % vozového parku) již zcela minimální. Na linku byly naposledy vypravovány dva speciálně upravené autobusy typu Iveco Crossway LE. Vozy měly redukováný počet sedadel a rozšířený prostor pro přepravu většího počtu vozíků. Jako náhradu linky lze využít služeb Bezba dopravy, kterou organizuje společnost Ropid. Více informací naleznete na www.bezba.cz. (red)



Foto: Kamila Drábková

Školení preventistů požární ochrany

V únoru proběhlo v prostorách hasičské stanice Hostavař pravidelné školení preventistů požární ochrany, pořádané oddělením Požární prevence HZS DPP. Letošní školení navíc zpestřil nový trenážer hašení požárů, na kterém si účastníci mohli fyzicky vyzkoušet použití přenosného hasičského přístroje a porovnat efektivitu hasebního zásahu pomocí prášku a oxidu uhličitého (CO₂). Tato možnost praktického nácviku hašení se setkala s pozitivním ohlasem zejména proto, že většina preventistů měla vůbec poprvé možnost vyzkoušet si použití hasičských přístrojů v praxi. (kd)

Provoz hybridních autobusů Iveco Urbanway Hybrid 18M zahájen



Foto: Petr Vítů

DPP v půlce června nasadil do běžného provozu s cestujícími první vlastní hybridní kloubové autobusy. Sedm vozidel Iveco Urbanway Hybrid 18M vyjelo na linkách č. 135, 177, 193, 195 a 197, vypravovaných z garáží DPP v Hostivaři a na Kačerově.

Hybridní autobusy Iveco Urbanway Hybrid 18M jsou plně nízkopodlažní, třínápravové, se čtyřmi dvoukřídlými dveřmi a maximální přepravní kapacitou 130 cestujících, z toho 35 míst pro sedící. Kromě spalovacího motoru jsou autobusy vybaveny automatickou převodovkou s elektromotorem, který funguje zároveň jako generátor energie, pomáhá například při rozjíždění vozidla nebo slouží pro rekuperaci energie při brzdění. Autobusy jsou vybaveny také baterií, kterou je možné dobíjet i externě ze zásuvky na principu plug-in. Autobusy se vyrábí v závodě Iveco Bus v Annonay ve Francii. Všechna vozidla mají celovozovou klimatizaci s topením, jsou vybavena zařízením pro automatické počítání cestujících, kamerovým systémem zahrnujícím monitorování interiéru, dále čelní nehodovou, couvací a bočními kamerami. Autobusy jsou vybaveny automatickou převodovkou Voith Diwa NXT a motorem Cursor 9 s technologií HI-SCR, která umožňuje vozidlům plnit emisní normy Euro VI, step E bez použití systému EGR (bez cirkulace spalin). Výrobce garantuje životnost autobusů 12 let, záruka na všechna vozidla je 5 let. DPP si objednal dvacet hybridů na základě vysoutěžené rámcové smlouvy až na 140 autobusů, kterou uzavřel v dubnu 2023. (red)

NOVÉ TRAMVAJE ŠKODA 52T PRO PRAHU SE UŽ VYRÁBĚJÍ

V půlce června začalo ve výrobních halách plzeňského areálu Škoda Group vypalování plechových dílů, ze kterých se postupně začne svařovat karosérie první nové tramvaje pro Prahu. Tím odstartovala výroba tramvají Škoda ForCity Plus Praha 52T. Předcházela tomu práce projektových týmů Škoda Group a DPP, jejímž výsledkem je dokončení finální podoby designu vozidla a výrobní dokumentace tramvají 52T pro Prahu. Pro potřeby testování a homologace budou nejdříve vyrobeny tři tramvaje. Následně bude zahájena sériová výroba.



Foto: Škoda Group

Dalším důležitým milníkem ve výrobě bude první svařená a nalakovaná vozová skříň, která bude moct podstoupit nezbytné testy. Podle výrobního harmonogramu by to mělo být v průběhu třetího kvartálu tohoto roku. Do hotových karosérií technici následně nainstalují izolace, okna, kompletní technické vybavení včetně veškerých rozvodů, pak jednotlivé prvky interiéru, osadí dveře a další nezbytné prvky jako například odbavovací a informační systém dle výrobní dokumentace.

Dodání první hotové tramvaje 52T do Prahy se očekává na začátku roku 2025. Během první poloviny příštího roku by se v Praze měla objevit ještě další dvě vozidla 52T, která budou rovněž sloužit k homologaci, v první fázi nicméně bez cestujících. Dodání všech prvních 20 tramvají 52T se očekává dle smlouvy do prosince 2025. (red)

VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ LETNÍM OBJEKTIVEM

Výstavba tramvajové tratě na Václavském náměstí a rekonstrukce stávající tratě v ulici Vodičkova

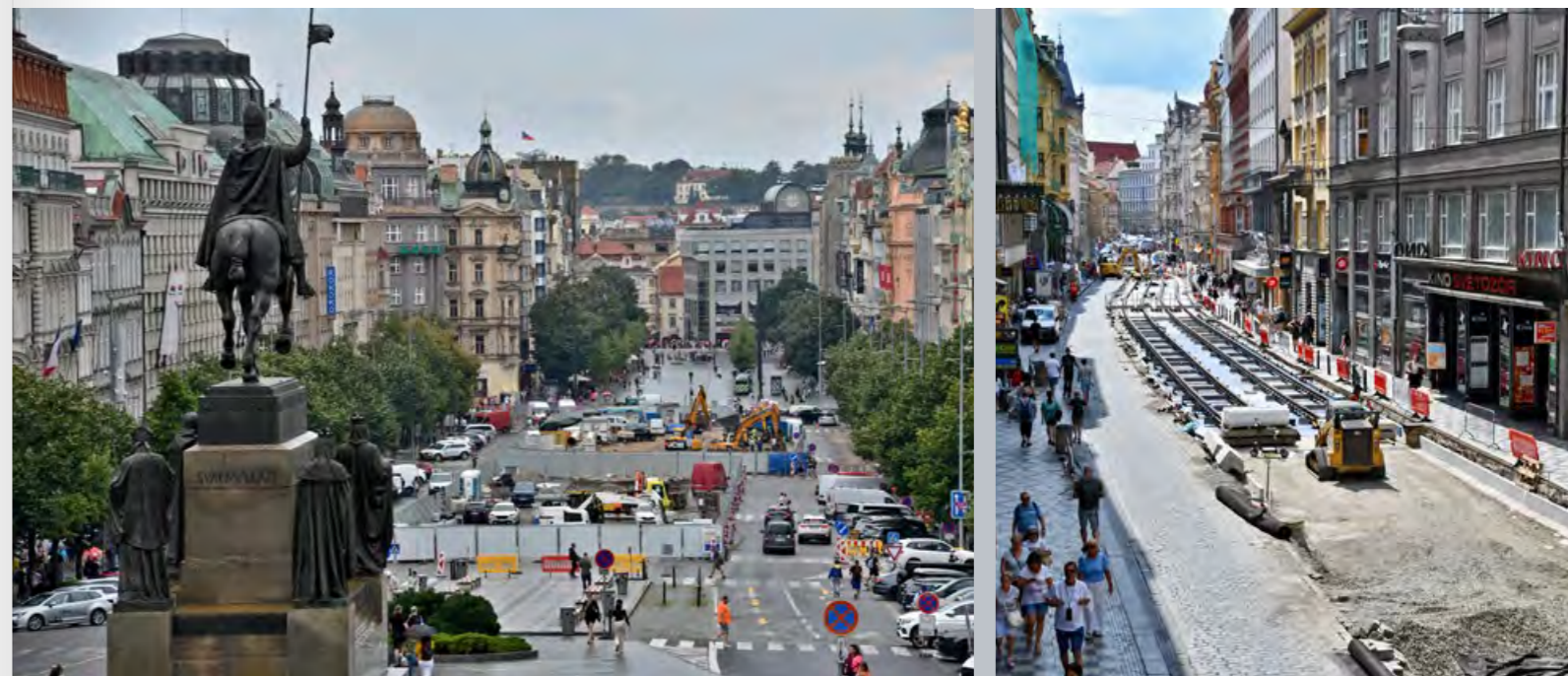


Foto ze dne 23. a 24. 7. 2024



HLAVNÍ STRÁNKU WEBU DPP.CZ MJ. S VYHLEDÁVAČEM ODJEZDŮ A PŘEHLEDEM MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ V PROVOZU

VÍCE INFORMACÍ NA MÉNĚ KLIKNUTÍ

TO BYLA JEDNA Z HLAVNÍCH MYŠLENEK PŘI MODERNIZACI ÚVODNÍ STRÁNKY WEBU DPP.CZ. TA SE DOČKALA VŮBEC PRVNÍ VÝRAZNĚJŠÍ ZMĚNY OD ROKU 2019, KDY CELÁ WEBOVÁ PREZENTACE DPP DOSTALA NOVOU PODOBU OD DIGITÁLNÍ AGENTURY PRAGUEBEST.

7 z 10 návštěv přes mobil

V roce 2019 webové stránky navštívilo přibližně 45 % uživatelů z chytrých mobilních telefonů. V současné době se jedná o více než 70 % návštěv přes mobil. Pro zlepšení zobrazení v mobilních zařízeních došlo k řadě úprav, které zlepšují uživatelskou přívětivost.

Vyhledávač spojení a odjezdy

Jedním z nevyužívanějších nástrojů úvodní stránky je vyhledávač spojení, který doplňuje vyhledávač jízdních řádů. V novém zobrazení dostal více prostoru vyhledávač odjezdů, který po zadání názvu zastávky zobrazí nejbližší odjezdy MHD.

TOP 10 na webu DPP červen 2023 – červen 2024

1. Vyhledávač spojení
2. Jízdní řády
3. Omezení a mimořádné události
4. Ceník jízdného
5. SMS jízdenka
6. Seznam prodejních míst
7. Aktuální odjezdy
8. Vánoční flotila
9. Mapy a schémata
10. Linka AE

UKÁZKA STRÁNKY S ODJEZDY V MOBILNÍ VERZI WEBU

Mimořádné události na prvním místě

Mimořádné události a dopravní omezení jsou nově zobrazovány ve společném seznamu, kdy na první místa jsou automaticky řazeny mimořádné události. K rozlišení, zda se jedná o mimořádnou událost nebo dopravní omezení, pomohou přehledné ikony. Další novinkou je i barevné odlišení aktuálního stavu omezení nebo mimořádnosti.

Tipy

Novinkou, kterou ocení nejen pravidelní cestující, ale i tuzemští a zahraniční návštěvníci, jsou různé tipy a rady, které naleznete v druhé polovině stránky. Tyto tipy vám prozradí, jak snadno rozpoznat vozy vybavené klimatizací, kde se přihlásit k odběru novinek z DPP nebo jak se dostat na letiště.



Do nového se spolu s webem převlékl i Fanshop DPP, kde stránky přináší pro zákazníky některé příjemné novinky. Například už

NOVÝ VZHLED JEDNÉ Z PRODUKTOVÝCH STRÁNEK FANSHOPU DPP

vatelství účet, ve kterém má každý přehled nejen o historii svých nákupů, ale i o aktuálním stavu objednávky. Má také přístup k objednaným vstupenkám a po zalogování si je může stáhnout z libovolného zařízení. Jak říká **Miroslav Sedlmajer, vedoucí oddělení Střediska dopravních informací**, v případě hromadné objednávky se již vytvoří vstupenka pro každou osobu zvlášť. V přípravě je i odbavování na zážitkových akcích na základě QR kódu.

„Při vyhledávání zboží jsme zákazníkům vylepšili i vyhledávač spolu s našeptávačem,“ popisuje Sedlmajer a pokračuje: „Novinkou je i hliďací pes aktivovaný u vyprodaných položek. Zájemce si psa může zapnout a ve chvíli dodání zboží o tom bude informován.“ Vyzvedávání zboží na Infocentrech probíhá již na základě obdrženého pětimístného kódu a v přípravě je i využití dalších zasilatelských společností.

Vedle nových užitečných funkcí je i grafika fanshopových stránek modernější a hlavně přehlednější. To se týká hned kategorií zbo-

ží v horní liště rozdělených po rozkliknutí na podkategorie. I tady Miroslav Sedlmajer upozorňuje na vychytávku: „Díky nasazení nových filtrů například vyhledávání velikostí u oblečení nyní funguje napříč kategorií, takže nemusíte proklikávat každé zboží zvlášť.“ Vstupenky a jízdenky zákazník vidí na hlavní stránce hned společně s daty, kdy se akce koná.

Celkový vzhled pamatoval vedle přehlednosti a struktury i na příjemnější vzhled. O to se starají větší a kvalitnější fotografie. Zároveň se při tvorbě těchto vylepšení pamatovalo i na pohodu uživatelů mobilních zařízení, takže stránky jsou plně responzivní.

A jedna ne nepodstatná „malíčkost“ na závěr – asi jste si všimli nového loga Fanshopu: „Srdíčko pracující s částí motivu ‚prečluku‘ z loga Dopravního podniku jsme si zhruba z desítky návrhů vybrali a doladili již před časem, ale schovávali jsme si ho až na nový web a dělá nám radost,“ dodává Sedlmajer. Fanoušci dopravy si přívětivý web zaslouží, vždyť nárůst tržeb od roku 2019 je více než trojnásobný. ■

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejma

ZNÁMÉ TVÁŘE, NOVÉ FUNKCE. ZMĚNY VE VEDENÍ PROVOZOVNY JÍZDNÍ SLUŽBA V JPT



VŠICHNI TŘI NOVÍ VEDOUcí Z JEDNOTKY PROVOZ TRAMVAJE POHROMADĚ. ZLEVA: KAREL TOMAN, JAN KUČERA A JIŘÍ KVAPIL

NA POČÁTKU LETOŠNÍHO ROKU PROBĚHLA V RÁMCI JEDNOTKY PROVOZ TRAMVAJE (JPT) TROJICE PERSONÁLNÍCH ZMĚN. PROVOZOVNA JÍZDNÍ SLUŽBA, ODDĚLENÍ VÝPRAVNÝ A VOZOVNA HLOUBĚTÍN SE TAK DOČKALY NOVÝCH VEDOUcÍCH, JEJICHŽ DOSAVADNÍ I AKTUÁLNÍ PŮSOBNĚNÍ V DPP SI VE ZKRATCE PŘEDSTAVÍME.

Otázky:

- 1/ Jaká byla vaše dosavadní kariéra v DPP?
- 2/ Co je vaší hlavní náplní a co pro vás přechod na vedoucí pozici znamenal?
- 3/ Setkali jste se na nové pozici s něčím pro vás neznámým?
- 4/ Co vás baví, zajímá, jaké máte koníčky?



Karel Toman

(43 let),

vedoucí provozovny Jízdní služba

1/ Po absolvování ČVUT v Praze, Fakulty dopravní, jsem nastoupil v roce 2005 k DPP jako řidič tramvaje. Následně jsem přešel do útvaru Kvalita a technika řízení. V roce 2007 jsem byl krátce vedoucím vozovny Vokovice a následující rok jsem přešel do nově vzniklého útvaru Výpravny. Od 1. února 2024 jsem se stal vedoucím provozovny Jízdní služba.

2/ Náplň mojí pracovní pozice v rámci JPT představuje v podstatě veškerou agendu okolo stávajících řidičů tramvají, výpravčích, vedoucích jednotlivých vozoven,

ale i řešení různých úkolů spojených s běžným fungováním pražského tramvajového provozu. Sem můžeme zahrnout například jednání s odborovými organizacemi, vnímání jejich potřeb a požadavků, nacházení společné cesty při řešení podnětů. Dále se podílím na nábore nových řidičů tramvají. Ti jsou potřeba jak z pohledu udržitelnosti stávajícího provozu, tak zejména z důvodu velkých plánů do budoucna, kdy nám tramvaje budou obsluhovat další nové tratě, respektive lokality. Velice se nám osvědčily informační dny pro nové uchazeče ve vozovně Pankrác, kde je možné si tramvaj osahat zblízka, usednout dopředu vedle instruktora a získat informace o tomto zajímavém zaměstnání přímo z praxe. Uchazeči se zde dozvědí mimo jiné více o skladbě směn či o benefitech, které DPP nabízí.

Jan Kučera

(42 let),

vedoucí oddělení Výpravny

1/ K Dopravnímu podniku jsem nastoupil v roce 2003 na pozici řidiče tramvaje ve vozovně Hloubětín. V roce 2008 došlo k vytvoření nového oddělení, pod které přešla agenda denních výpravčích, do kterého jsem přešel plánovat směny řidičům tramvají. Tam jsem pracoval dva roky. V roce 2010 bylo vypsané výběrové řízení na volné místo vedoucího vozovny Hloubětín. Zúčastnil jsem se konkurzu, byl jsem vybrán a následně jsem tuto pozici začal vykonávat. Od února 2024 jsem převzal pozici vedoucího oddělení Výpravny, a tedy se vrátil na útvar plánování směn, kde jsem dříve působil.



3/ Neřekl bych ani neznámým, avšak spíše nezvyklým. Jelikož na Jízdní službě pracuji již šestnáctým rokem, snad bych i mohl říci, že mě nic nového nepřekvapí. S mým předchůdcem jsem byl jakožto jeho přímý podřízený v každodenním styku a mnoho věcí jsme řešili de facto společně. Agenda provozovny Jízdní služba mi tak rozhodně není cizí. Myslím, že v tomto ohledu určitě není na škodu, že tramvaj sám stále poměrně často řídím, a provoz tak mohu pozorovat nejen zpoza stolu. Někdy mě trochu trápí složitější byrokracie v rámci DPP, avšak myslím si, že minimálně naše jednotka se opravdu snaží věci zlepšovat, a to nejen v tomto ohledu. Stačí si vzpomenout, jak jsme dříve v případech mimořádné události vypisovali na vozovných sáhodlouhé a opakující se formuláře, nad jejichž vyplňováním jsme strávili několik desítek minut, ne-li pár hodin. Dnes je následně papírové dořešení mimořádné události otázkou pár zaklíkávacích okének a elektronického podpisu. V podobném duchu bych rád ulehčoval práci i jinými způsoby.

4/ Jelikož mě městská doprava zajímá již od dob, kdy v Praze byla nejmodernější vozidla KT8D5 a Ikarus 280, můj život se v podstatě celý točí okolo dopravy. Rád navštěvuji jiné dopravní provozy, města a státy a porovnávám je s tím pražským. Když odhlédnu od dopravy, velmi rád cestuji do vzdálenějších kontinentů, na hory, k moři či za poznáním místního života. Relax a odpočinek od práce pro mě představuje též aktivní pohyb a návštěva fitness.

2/ Mojí současnou činností je vedení týmu zaměstnanců, kteří připravují směny řidičům tramvají a výpravčích zajišťujících chod střídacích bodů. Jsem garantem aplikací, které používají především plánovači směn, výpravčí i vedoucí vozovny, ale i manipulačního pracoviště a jeho mobilní podoby. Tu nejvíce využívají řidiči tramvají. Zodpovím za jejich bezchybný chod a jejich vývoj včetně vytváření nových funkcí. V neposled-

ní řadě jsem zástupcem vedoucího provozovny Jízdní služba.

3/ Ze své zkušenosti znám práci plánovačů i vedoucího pracovníka. Stále jsou ale věci, které mě dokážou překvapit. Poslání a činnosti tohoto oddělení mně nejsou neznámé, protože jak jsem již uvedl, mám s nimi zkušenost ze svého dřívějšího působení v tomto útvaru, ale i v po-

zici vedoucího vozovny. Novou činností je spolupráce a komunikace napříč útvary DPP a s programátory softwaru.

4/ Volný čas rád trávím aktivně. Lyžuji, hraji hokej, občas se projedu na kole, jdu na výlet nebo si vylezu na umělou stěnu. Amatérsky se zajímám o paleontologii. Také relaxuji u rybaření a četby. Největší radostí je však moje dcera.



Jiří Kvapil
(53 let),

vedoucí vozovny Hloubětín

1/ Do Dopravního podniku – Elektrické dráhy jsem nastoupil v lednu 1995 jako řidič tramvaje do vozovny Hloubětín. Poté jsem prošel různými pozicemi: zastupující výpravčí (2001–2012), dopravní kontrola (2007–2011), instruktor (2007–2024), zástupce vedoucího vozovny (2010–2024), směnový výpravčí (2012–2024) a od 1. února 2024 vedoucí vozovny.

2/ Hlavní náplní práce vedoucího vozovny je především práce s lidmi. Jsou to právě řidiči, na kterých to vše stojí. Mezi velmi důležité činnosti vedoucího patří také přijímání nových řidičů a následná práce s nimi, aby jejich začlenění bylo co nejefektivnější. Dále musí zpracovávat veškerou agendu, která s tím souvisí, jako je rovnoměrné rozplánování dovolené, do držování fondu pracovních hodin, výdej volnočasových poukázek, dohlížení na do držování předpisů, vyřizování podnětů veřejnosti, ale to je jen část náplně vedoucího.

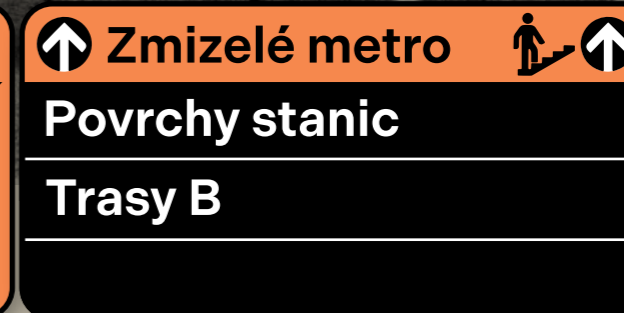
Důležitou a neodmyslitelnou povinností je také starat se o lidskou stránku mých kolegů. Každý člověk prochází různými životními obtížemi, a proto je nutné, pokud je to jen trochu možné, jim pomoci, aby si to, jak se říká, nebrali na vůz. Tím by byla ohrožena bezpečnost jejich i ostatních účastníků provozu. K tomu máme širokou škálu nástrojů, jako jsou například lékař, psycholog a právník. Samozřejmě, přechod ze zástupce na vedoucího přináší obrovskou zodpovědnost, ale protože mám kolem sebe výborné kolegy, tak věřím, že vše půjde správnou cestou.

3/ Protože jsem několik let zastupoval vedoucího vozovny, není mi tato práce neznámá. Hodně mi pomáhá, že jsem prošel různými pozicemi, ze kterých mohu čerpat cenné zkušenosti, a dívat se tak na problémy z různých úhlů pohledu, ale každý den přináší něco nového a mnohdy i neznámého... Je jasné, že až taková situace přijde, tak si s ní musím nějak poradit.

4/ Zajímá mě vše kolem motorismu a nových technologií. Rád sportuji, mám rád turistiku a nedovedu si představit život bez výletů do přírody a poznávání nových míst. Při cestování po různých městech s obdivem sleduji, jakým způsobem tam provozují dopravu a jaká vozidla v daném regionu jezdí.

Všichni tři noví vedoucí jsou zaměstnanci naší jednotky již mnoho let. Věřím, že svými bohatými zkušenostmi a hlubokou odborností povedou své úseky zodpovědně a efektivně. Přejí jim v novém působení mnoho sil a úspěchů. Zároveň bych moc rád poděkoval Petru Krtičkovi za jeho působení v naší jednotce a jsem moc rád, že u nás na částečný úvazek bude nadále pracovat. Využijeme jeho znalostí a dlouholetých zkušeností při novelizaci základního předpisu pro provoz tramvají D 1/2.

Petr Hloch,
vedoucí jednotky Provoz Tramvaje



OD PROMĚN STANIC A VESTIBULŮ PRAŽSKÉHO METRA SE V DNEŠNÍM DÍLE PŘESUNEME NA POVRCHY, KTERÉ BYLY V ŘADĚ PŘÍPADŮ FORMOVÁNY METREM KE SVÉMU DALŠÍMU ROZVOJI.

Stanice Můstek – povrch ulice 28. října (1985/2024)



Dnešní výpravu začneme zdánlivě banálním snímkem z pěší zóny v ul. 28. října, jejíž výstavba byla provázána s konečnou fází budování „prvního béčka“. Částečná pěší zóna v okolí Můstku byla ve své době kompromisním rozuzlením dvou protichůdných směrů – zachování stáva-

jící koncepce dopravního řešení včetně tramvajové tratě, které bylo v pozdní lakovské éře sice již diskutované, ale reálně stále neprůchodné vs. varianty silničního průtahu, který byl v souladu s dřívějšími koncepčními záměry. Nenápadný výstup ze stanice Můstek (B) v prvorepublikovém

paláci ARA, který byl při jeho rekonstrukci zrušen, je typickou ukázkou některých důsledků změn vlastnických vztahů po roce 1990, kdy se podzemní dráha na řadě míst musí přizpůsobovat novým skutečnostem, bohužel ne vždy ku prospěchu cestující veřejnosti.

Stanice Sokolovská / Florenc – křižovatka Sokolovská x Ke Štvanici (1978/2024)



Pohled do ulice Ke Štvanici z mostu II. severojižní magistrály s odstupem téměř půl století odhaluje zásadní proměnu tohoto přestupního uzlu. V roce 1974 byla zprovozněna první linka metra C, která zde prvních deset také končila. Tím byly předurčeny intenzivní přestupní vazby na návaznou dopravu – zejména tramva-

jí do oblasti libeňských a vysočanských továren a autobusů do Severního Města. Stanice Sokolovská – C měla původně jen jeden výstup do vestibulu směrem k autobusovému nádraží Florenc. V roce 1980 byl odstřelen poměrně rozlehlý blok domů, který uvolnil prostor novému povrchovému vestibulu společnému pro

linky B a C metra. Nová stavba byla pro cestující zpřístupněna v listopadu 1985, celé prostranství má však po celou dobu užívání spíše provizorní charakter, pro jehož cílové řešení může být nadějí uvážlivě navržena výstavba, která uzavře odhalené bloky domů a poskytne důstojnější uspořádání tohoto významného uzlu.

Stanice Smíchovské nádraží – Nádražní ulice (1985/2024)



Nevábné unifikované výstupy na povrchu mnoha stanic metra byly v řadě případů jen dočasným řešením do doby systémového vyřešení nové zástavby. Na snímku výstup ze severního vestibulu stanice Smíchovské nádraží, který plní zároveň funkci podchodu pod Nádražní ulicí, do prostoru autobusových zastávek, původně určených pro průjezdné linky, a zástavby při východní straně Nádražní

ulice. Tramvajová doprava zde měla být dle původních představ zrušena, čemuž odpovídá i dimenzování výstupu na autobusové zastávky. V pozadí původní odbavovací hala nádraží s předstávkem, který byl vybudován společně s výstavbou metra a integrován do původní odbavovací haly. V letech 2008 až 2009 byla nad výstupem z metra vybudována nová obchodně-administrativní budova

Factory Office Centre a výstup z metra byl zúžen a originálním způsobem integrován do nové stavby. V rámci již probíhajícího projektu přestavby a modernizace nádraží má být část původní odbavovací haly integrována do nového dvouetážového terminálu pro železniční a autobusovou dopravu doplněného rozsáhlou obchodní vybaveností a administrativními budovami.

Stanice Moskevská / Anděl – křižovatka Plzeňská x Nádražní (1985/2024)



Stanice Moskevská (Anděl) byl věnován velký prostor již v minulém čísle časopisu. Dnes se zaměříme na exteriéry již neexistujícího severního povrchového vestibulu stanice, obchodní vybavenosti a záchytného parkoviště na pozemcích vymezených ulicemi Nádražní, Plzeňská a Bozděchova, které sloužily mezi lety

1985 a 1999. Původní objekt vestibulu metra a příslušné vybavenosti působil v dané lokalitě v zásadě cizorodým a provizorním dojmem. Při neuskutečnění velkášských záměrů přestavby centra Smíchova, při níž měla postupně zmizet většina okolní původní zástavby, představoval objekt spíše pomyslný vřed po

rozsáhlých demolicích původní zástavby v dané lokalitě, který teprve čekal na své plnohodnotné řešení. Ačkoliv bylo původně počítáno s možností využití objektu metra pro budoucí novou výstavbu, tato možnost nebyla nakonec využita a objekt byl po etapách zbořen.

Stanice Moskevská / Anděl – Nádražní ulice (1985/2024)



Část demolice původního vestibulu probíhala za provozu, v období od 1. 6. do 31. 8. 1999 proběhla za úplné uzavírky severního výstupu ze stanice metra demolice zbývajících částí objektu a vybudování nového vestibulu včetně modernizace a výměny vybraných technologií. Na místě původního objektu a parkoviště byl v letech 1999 až 2000 vybudován komplex Zlatý Anděl dle projektu fran-

couzského architekta Jeana Nouvella s kancelářskou a obchodní vybaveností a podzemními garážemi. Nový výstup ze stanice byl otevřen 1. 9. 1999 společně s novým informačním střediskem pro cestující, které se sem přestěhovalo z Palackého náměstí. Návazně na výstavbu nového komplexu proběhla i úprava uličního prostoru v Nádražní ulici, kde byla zřízena pěší zóna a důstojný přestup

na tramvajovou dopravu v Nádražní ulici, s níž původní rozvojové plány městské hromadné dopravy již nepočítaly a měla být nahrazena autobusy. V pozdějších letech byla pěší zóna rozšířena i do části ulic Plzeňské a Štefánikovy. Oba srovnávací snímky velmi výstižně zachycují zásadní proměnu celé lokality, která dnes patří mezi nejvytíženější přestupní uzly mezi metrem a tramvajovou dopravou.

Stanice Karlovo náměstí – výstup Karlovo náměstí / Moráň (1985/2024)



Proluka na nároží Karlova náměstí a Resslovy ulice vznikla již v roce 1938 po demolici historického domu s pivovarem „U Šálků“. Ve své době velmi kritizovaná demolice historicky hodnotného, v jádru renesančního domu s barokní úpravou a pivovarskou zahradou byla vynucena plánovanými dopravními úpravami a roz-

šiřováním Resslovy ulice. V poválečném období byla proluka dlouhá léta nevyužitá a při výstavbě metra B posloužila jako zázemí pro jeden ze stavebních dvorů. V rámci výstavby stanice Karlovo náměstí byly do proluky lokalizovány hned dva výstupy z rozsáhlého vestibulu stanice, který byl zároveň koncipován jako halový

podchod. Původní dopravní řešení křižovatky bylo navrženo tak, že chodci podcházeli rušnou křižovatku výhradně podchodem. Koncepce a lokalizace výstupů z metra již od počátku počítala s tím, že v budoucnu budou oba integrovány do nového objektu, který v proluce vznikne.

Stanice Karlovo náměstí – Resslova ulice (1985/2024)



Pojednání volného prostranství u dvou sousedících výstupů z metra bylo řešeno parkovou úpravou a tržičtím s poněkud exoticky vyhlížejícími pergolami z vlnitého žlutého laminátu, který pražští cestující tehdy znali zejména z ochranných zábradlí tramvajových ostrůvků. V bezprostřední blízkosti výstupu do náměstí

byly umístěny zastávky návazné autobusové dopravy, pro navazující tramvajovou dopravu nebyly tyto výstupy primárně určeny. Teprve v letech 2000 až 2002 byla v mnoho desetiletí nevyužitá proluka v mnoho desetiletí nevyužitá proluka vybudována nová multifunkční budova Charles Square Center podle vítězného projektu ateliérů Lohan Associates a SIAL

vzešlého z architektonické soutěže v roce 1997. Základní kámen nové budovy byl položen v roce 2001, rovných 63 let od zboření původního objektu, a o rok později bylo Karlovo náměstí opět stavebně „uzavřeno“. Oba výstupy z metra byly zdařile integrovány do nové budovy.

Stanice Radlická – prostranství před výstupem ze stanice (1988/2024)



Radlice byly jednou z čtvrtí, které výstavbě metra i modernizaci komunikací přinesly velké oběti na původní zástavbě. Historické urbanistické souvislosti někdejší příměstské obce, připojené k Praze v roce 1922, byly novou výstavbou kompletně zprůhledněny, vytváření nových probíhalo jen velmi pozvolna. Z povrchu hloubená stanice Radlická byla v době zprovoznění jednou z nejméně vytiže-

ných stanic metra s tím, že její potenciál měl být plně využit až v budoucnu, s plánovaním nové výstavby v okolí. Významným impulzem se v tomto ohledu stala až první etapa výstavby centrály ČSOB pro 2500 zaměstnanců v letech 2005 až 2007, která u stanice vytvořila nový významný cíl cest. Další nová výstavba postupně probíhá až do dnešních dnů. V roce 2011 byla ke stanici metra přive-

dena i tramvajová doprava zakončená smyčkou. Na horní sadě snímků původní uspořádání prostranství u výstupu ze stanice, původně se schodištěm na malé záchytné parkoviště, nyní s novým schodištěm k lávce přes Radlickou ulici. Druhá sada snímků nabízí jiný úhel pohledu s původní parkovou úpravou, chybějící zástavbou při jižní straně Radlické ulice a plastikou ak. sochaře Zdeňka Hoška.



Titulní snímek: Pohled na povrchový vestibul přestupní stanice Florenc (B/C) v době jeho dokončení. V současném stavu stojí prakticky všechny objekty na svém původním místě, zmizela je jen původní čistota a novost celé stavby. Lokalita od počátku působí provizorním dojmem a v současnosti je velmi sešlá každodenním intenzivním provozem důležitého dopravního uzlu. V přípravě je již její nové architektonické řešení v rámci budoucí nové výstavby, které snad přinese hodnotné návrhy na zacelení této jizvy z doby výstavby metra.



ZA DOPRAVNÍMI ČÍSLY HOKEJOVÉHO ŠAMPIONÁTU

MISTROVSTVÍ SVĚTA V LEDNÍM HOKEJI V PRAZE PŘINESLO MNOHO KRÁSNÝCH HOKEJOVÝCH MOMENTŮ, BRANEK, ALE HLAVNĚ ZLATÉ MEDAILE PRO ČESKÝ TÝM. ABY SE ŠAMPIONÁT MOHL VE VYSOČANSKÉ ARÉNĚ USKUTEČNIT, BYLA DŮLEŽITÁ NÁLEŽITÁ PŘÍPRAVA, A TO NEJEN ZE STRANY ORGANIZÁTORA, TEDY HOKEJOVÉHO SVAZU, ALE I DOPRAVNÍHO PODNIKU, KTERÝ NAPROSTOU VĚTŠINU FANOUŠKŮ DOPRAVIL AŽ K HOKEJOVÉMU CHRÁMU VE VYSOČANECH. POJĎME SI PODLE JEDNOTLIVÝCH KAPITOL ZLATÝ ŠAMPIONÁT SHRNOU Z POHLEDU DPP.

Eskalátory ve stanicí metra Českomoravská:

- V průběhu dubna 2024 byly provedeny mimořádné kontroly pohyblivých schodů. Do stanice byly doplněny náhradní díly, které byly nutné k pohotovosti pro zprovoznění pohyblivých schodů v nejkratším možné termínu při mimořádném technickém zastavení.

- Do stanice byl převezen i náhradní elektromotor pro případ operativní výměny.
- V době konání mistrovských utkání byli přímo ve stanici přítomni dva mechanici.

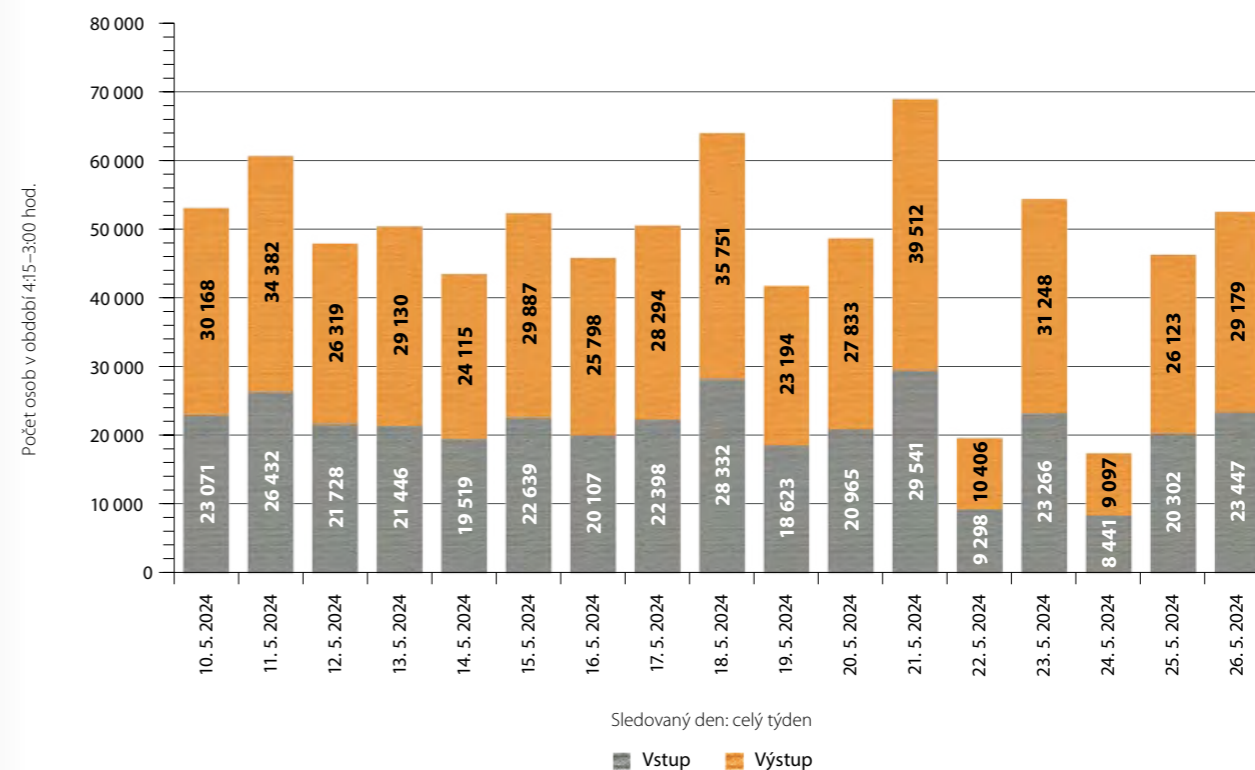
Úklid stanice metra Českomoravská a blízkého okolí:

- Po dobu konání zápasů šampionátu probíhal zvýšený operativní úklid stanice, a to

zvláště po vlnách návštěvníků před/po začátku/konci zápasů. Intenzivní úklid stanice metra byl zajištěn i po každém hracím dni, a to hlavně v době noční přepravní výluky.

- Před zahájením samotného šampionátu došlo k opravě veřejných toalet u stanice metra, v průběhu akce byl opět zabezpečen častější úklid.

Obrat cestujících ve stanici metra Českomoravská:



Poznámka: Ve dnech 22. a 24. května 2024 se hokejový zápas nehrál.

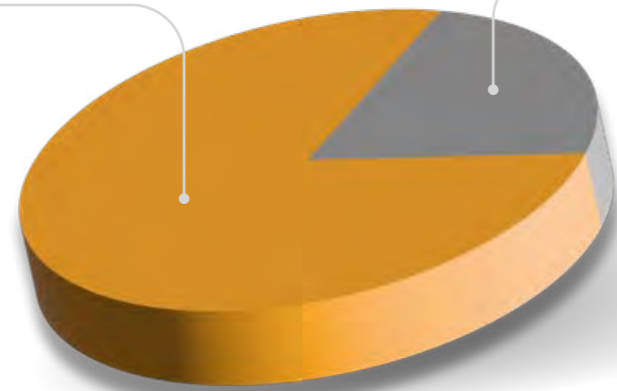


Informování cestujících:

- DPP vydal letáky s doporučením dopravy k místu konání (v českém a anglickém jazyce) a linkovým schématem.
- Instalováno bylo cca 3600 ks letáků přímo ve vozidlech MHD (tramvaje a autobusy).
- Ve vitrínách metra bylo instalováno cca 190 kusů letáků.
- Distribováno bylo cca 7500 kusů skládaného informačního materiálu s totožným obsahem jako v letáku.
- Instalováno bylo cca 200 kusů velkoformátového schématu s aktuálním linkovým vedením po dobu konání šampionátu. Schémata byla umístěna v informačních vitrínách ve stanicích metra a ve vybraných zastávkách povrchové dopravy (např. Letiště Václava Havla).
- Ve vybraných stanicích metra bylo instalováno 33 kusů plakátů v rozměrech 100 x 100 cm do informačních A-stojanů.
- Pro všechny hrací dny na dobu všech zápasů byla zajištěna dvojice informátorů ve stanici Českomoravská (v celkovém součtu 15 dní, 30 informátorů, 214 hodin).
- Byl upraven informační systém ve stanici metra Českomoravská (např. vylepení pořadatelských samolepek s navigací k místu konání nebo dolepení samolepky „prodej jízdenek“ nad nové jízdenkové automaty).

Přehled tržeb automatů na výdej jízdenek PID při MS v ledním hokeji ve stanici metra Českomoravská (srovnání 17 dní před MS a 17 dní při MS)

1 233 945 Kč
10. 5. – 26. 5. 2024



347 850 Kč
23. 4. – 9. 5. 2024



Přemístění autobusových zastávek:

- Došlo k přemístění autobusových zastávek z autobusového obratiště Českomoravská do ulice K Moravině.

Bezpečnost cestujících:

- Pracovníci bezpečnostní služby CentrGroup ve spolupráci se zaměstnanci DPP a informátoři byli v exponovaných časech přítomni ve vestibulu a na nástupišti stanice Českomoravská. Jejich úkolem bylo především zajištění klidné a rychlé

výměny cestujících. Tento nelehký úkol, kdy byli v přímém kontaktu jak s českými, tak i zahraničními fanoušky, zvládli na výbornou. Za celou dobu trvání hokejového šampionátu nebyl zaznamenán žádný incident.

- Za dobu trvání šampionátu se na zajištění nelehkých úkolů podíleli pracovníci CentrGroup prací v celkovém rozsahu více než 600 hodin. Ve stanici byla dočasně alokována jedna výjezdová skupina, která byla stále k dispozici, dále byli v exponovaných časech k dispozici další pracovníci.

Posílení provozu metra:

- Každý hrací den mistrovství světa byl provoz metra posílen o 11 souprav. Dohromady došlo k najetí téměř 103 tisíc vozokilometrů. K posílení došlo i u směn dispečerského řízení, staničního personálu a přesčasové práce strojvedoucích.
- Všechny posilové soupravy mezi návozy a odvozy cestujících byly deponovány na trati a obsazeny vlakovou četou.

Posílení provozu tramvají:

- V době konání zápasů hokejového šampionátu došlo k dočasné deponaci posilových vlaků tramvají, a to v rozsahu:
 - Tři dvouvozové soupravy v tramvajovém obratišti Starý Hloubětín
 - Dvě dvouvozové soupravy ve vozovně Žižkov
 - Dvě dvouvozové soupravy ve vozovně Kobylisy
- Soupravy byly připraveny k okamžitému výjezdu vždy dvě hodiny před začátkem prvního utkání jednotlivého hracího dne a byly k dispozici vždy do půlnoci, pokud pracovníci dispečinku neurčili jinak. Celkem najely všechny posilové soupravy téměř 2072 vozokilometrů.
- Po dobu konání šampionátu byl posílen i noční provoz tramvajových linek, které projížděly oblastí konání MS v ledním hokeji (ulice Sokolovská a Českomoravská).

Poděkování generálního ředitele DPP zaměstnancům za zajištění dopravy při MS v hokeji

Milé kolegyně, milí kolegové,

celý květen žilo Česko atmosférou 87. hokejového šampionátu, který se konal v Praze a Ostravě. Pokud se o Kanadě říká, že je hokejovým národem, jsem přesvědčen, že má v naší zemi opravdu velkou konkurenci. Rekordních 797 727 návštěvníků překonalo původní rekord v návštěvnosti a zařadilo naši zemi na první místo v historii konání hokejového šampionátu. Pojmout tak obrovské množství fanoušků však znamenalo výzvu, se kterou se Dopravní podnik neseťkává příliš často.

Rád bych proto ze srdce poděkoval a vyzdvihl práci desítek dispečerů, strojvedoucích a dalších provozních zaměstnanců, kteří s denní jistotou zajišťovali bezproblémový provoz stanice metra Českomoravská, respektive celé trasy metra B. Děkuji i všem ostatním zaměstnancům, kteří zajišťovali pravidelné a posilové spoje v povrchové dopravě, včetně bezpečnosti a komfortu cestujících, případně se jakýmkoliv dalším způsobem podíleli na bezproblémové organizaci dopravy během konání hokejového šampionátu. Vysoké nasazení a kvalitu práce kolegyně a kolegů z DPP dokládají i zasláná poděkování a pochvaly.

Děkuji ještě jednou všem za nasazení a pomoc při, dnes již víme, že zlatém, mistrovství světa v ledním hokeji. Znovu se potvrdilo, že pražská MHD je absolutní světovou špičkou a právem máme být na co pyšní.

Petr Witowski,
předseda představenstva a generální ředitel DPP



KROMĚ VOZŮ VE VOZOVNÁCH ŽIŽKOV A KOBYLISY BYLY PŘIPRAVENY POSILOVÉ VLAKY I V OBRATIŠTI STARÝ HLOUBĚTÍN. SNÍMEK 13. KVĚTNA POŘÍDIL DISPEČER JOSEF RUDOLF

Text a foto: Kamila Drábková



UKÁZKA SESTAVOVÁNÍ HASIČÍHO SYSTÉMU

SYSTÉM PRO HAŠENÍ POŽÁRŮ BATERIÍ ELEKTROMOBILŮ

V SOUVISLOSTI S ROZVOJEM ELEKTROMOBILITY A S TÍM SPOJENOU PROBLEMATIKOU ŘEŠENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ BYL PRO POTŘEBY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU ZAKOUPEN SPECIÁLNÍ HASIČÍ SYSTÉM ROSENBAUER RFC BEST.

Specifikem elektromobilů je umístění rozměrných akumulátorů pod podlahou vozidla, kde jsou však nedostupné pro běžné hasební postupy, a nelze je tedy snadno hasit ani ochlazovat. Obzvláště problematické je to pak v případě požáru elektromobilu v podzemních garážích. Do těchto míst není možné vjet standardním hasičským zásahovým autem a vzhledem k velkým vzdálenostem od vjezdu není zpravidla možné ani nasazení vysokotlakého vodního řezacího paprsku.

Jedním z technických řešení pro vniknutí do prostoru akumulátorů a jejich hašení a chlazení je speciální přenosné zařízení Rosenbauer RFC BEST od renomovaného rakouského výrobce požární techniky. Zkratka BEST vychází z anglického Battery Extinguishing System Technology, tedy technologie hasičího systému baterií.

Hasičí systém sestává z ovládací jednotky s připojenými tlakovými lahvemi naplněnými

zduchem, dále vysokotlakých spojovacích hadic, hadice pro přívod hasební vody a samotné hasičí jednotky. Tlakové hadice i přívodní hadice na vodu jsou u přípojky k hasičí jednotce chráněny protižárovým ochranným návlekm, aby nedošlo k jejich poškození sálavým teplem. Po propojení ovládací a hasičí jednotky a připojení přívodní hadice pro zásobování vodou je hasičí jednotka zasunuta pod podvozek automobilu do místa, ve kterém dochází k požáru baterie.



K identifikaci správného místa proražení je využívána termokamera, díky níž je možné rozlišit místa s vysokou teplotou. Následně je pomocí tlakového vzduchu z hasičí jednotky „vystřelen“ speciální tvrzený dutý trn s otvory, čímž dojde k proražení krytu akumulátoru a jeho zaplavení vodou. Tím dochází k rychlému ochlazení akumulátoru a potlačení nežádoucího hoření.



Po ukončení prvotního zásahu a zhodnocení nebezpečí opětovného rozvoje požáru je v případě potřeby vozidlo umístěno do speciálního karanténního kontejneru a odvezeno do vyčleněného prostoru k dohašení. Jedním takovým kontejnerem již disponují i hasiči Dopravního podniku a bude představen v některém z příštích čísel DP kontaktu. Samotné dohašení elektromobilu je pak dlouhodobý proces, který může trvat i několik dní.

Společnost Rosenbauer byla založena již v roce 1866 jako obchodní společnost. Od roku 1906 působí na trhu také jako vývojář a výrobce zařízení pro hasiče. V dnešní době patří ke světové špičce, a to jak v oboru ochranných pomůcek, věcných prostředků, tak požárních automobilů, což dokazuje i velká řada obdrženejích ocenění. Mimo jiné společnost Rosenbauer jako první představila koncepci vozidla s hybridním pohonem pro hasiče.



AKTIVACE ZAŘÍZENÍ A „VYSTŘELENÍ“ HASIČÍHO TRNU



UMÍSTOVÁNÍ HASIČÍHO SYSTÉMU POD VOZIDLO



Text a foto: Jan Šurovský



POCITOVĚ SKORO JAKO VČERA VIDÍME ULICI DUKELSKÝCH HRDINŮ DNE 3. ÚNORA 1979 NA SNÍMKU JIŘÍHO ČERMÁKA. DO ZASTÁVKY STROSSMAYEROVO NÁMĚSTÍ PŘIJÍZDÍ LINKA 29. ZASTÁVKA Z CENTRA V TOMTO MÍSTĚ ZANIKLA V ROCE 2001. OZNAČNÍK AUTOBUSU U CHODNÍKU NENÍ OD LINKY 156, ALE OD LINKY 58, COŽ NEBYL TROLEJBUS, ALE OKRUŽNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA PO HOLEŠOVICÍCH, JEZDÍCÍ V CELÉ DÉLCE PODLE TRAMVAJOVÉ TRATI. ZAHÁJILA PROVOZ 29. LEDNA 1979 (TEDY PÁR DNÍ PŘED POŘÍZENÍM SNÍMKU) A ZANIKLA ZÁHY, 2. ČERVENCE 1980

REKONSTRUKCE DUKELSKÝCH HRDINŮ KONEČNĚ ZAČALA

PO REKONSTRUKCI TRAMVAJOVÉ TRATĚ DLÁŽDĚNÁ – HAVLÍČKOVA S OBNOVENÝM PROVOZEM 19. ČERVNA 2024 PŘICHÁZÍ DALEKO ROZSÁHLEJŠÍ STAVBA. DOPRAVNÍ PODNIK JI INICIOVAL A NÁSLEDNĚ PŘIPRAVOVAL OD ROKU 2015, JEDNÁ SE O RTT DUKELSKÝCH HRDINŮ – U VÝSTAVIŠTĚ, LETOS OD STROSSMAYEROVA NÁMĚSTÍ PO UZEL U VÝSTAVIŠTĚ. HISTORII TRATĚ A LINKOVÉHO VEDENÍ TĚTO OBLASTI PŘINÁŠEJÍ NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY.

Snahou bylo tento úsek zrekonstruovat v roce 2018. Protože však později došlo ke zcela správnému rozšíření rozsahu i o ulici U Výstaviště a také bylo nutno vše zkoordinovat s přestavbou železniční tratě Bubny – Výstaviště, navíc DPP provedl přípravu stavby až do pravomocného stavebního povolení i pro TSK, tak na realizaci přišlo až v letech 2023–2025. Letošní etapa se týká ulice Dukelských hrdinů a kolejového trojú-

helníku u Výstaviště, včetně úprav vjezdové části přestárlé smyčky Výstaviště.

Sledovaná trať má dost bohatou historii, vždyť tudy jezdila od roku 1885 i koňka. Zdejší trať byla elektrifikována jako první už v roce 1898, jmenovitě na sv. Václava 28. září. V dobách, kdy se v Praze používaly pojmy „stavební trať“, patřil sledovaný úsek do tratě Královská obora – Vinohrady (Nuselské schody).

Její nultý kilometr byl tedy ve Stromovce, dnešní křižovatka u Výstaviště je cca v km 0,7.

Od 10. října 1901 byla do naší trati nově zaústěna trať z Hlávkova mostu, Bubenská a Veletržní ulice. Po celou dobu své existence byla napojena z Veletržní pouze na sever k Výstavišti. Dnes logicky návazný úsek v dnešní ulici U Výstaviště patřil pod stavební trať Smíchov – Jatky – Centrála – Výstaviště,



TĚMĚŘ UMĚLECKÝ SNÍMEK Z PANELIZACE V ROCE 1985 POCHÁZÍ Z ARCHIVU DPP

zprovozněný 19. června 1905. Tato trať však byla v počátku napojena jen směrem do Stromovky, nikoliv do „Dukeláků“. Dvoukolejný trojúhelník byl zřízen až v roce 1912. Třetí nová trať, která se nás týká, vedla ze Strossmayerova náměstí na Letnou a byla uvedena do provozu byla 7. května 1907.

Naší stavby se výrazně týká smyčka Výstaviště, která je nejstarší souvisle provozovaná smyčkou a celkově druhou nejstarší vůbec. Pochází z roku 1908 a z dnešního pohledu se jedná o prostor výstupní zastávky, kolejí za výstupní zastávkou a vratného oblouku. Tam pak smyčka končila napojením do trati Královská obora – Královské Vinohrady. Z dnešního pohledu nebyla smyčka napojena jen do centra, ale i ve směru z centra do Stromovky k vozovně. Nicméně musíme vnímat, že v roce 1908 se jezdilo vlevo, a tedy i smyčkou se jezdilo obráceně než dnes.

Dne 5. června 1932 byl zahájen provoz tramvajové trati v Antonínské ulici, šlo tedy o spojení Strossmayerova náměstí s Bubenskou ulicí. Na Strossmayerově náměstí byl jen prostý kříž a oblouk pouze od nábřeží kpt. Jaroše do Milady Horákové.

Dne 11. dubna 1944 bylo schváleno zrušení trati do Královské obory, protože koleje z této „rekreační“ trati byly třeba jinde, zejména pro tehdy nepostavenou trať z Kobylis do Letňan. Smyčka Výstaviště zůstala, čímž se tamní situace výrazně zjednodušila. Již v pravostranném provozu zcela zanikla kolej z centra do Stromovky, a to i v prostoru dnešní smyčky, zanikl spojovací oblouk ze smyčky k vozovně. Zbyla jen menší část koleje do

centra od Stromovky, ta však byla později (podle rukopisné poznámky na výkrese to bylo 12. září 1946) zase o něco prodloužena (o cca 79 metrů) a pouze v přímě. V místě, kde se poválečné řešení odchyluje od historického provedení, se dnes nalézá zastávka linky 41 Planetárium Praha. Předjízdna kolej byla k dispozici jen v poloze z roku 1908, tedy za výstupní zastávkou.

Zásadní je rok 1952, kdy došlo k přestavbě smyčky půdorysně do dnešní podoby. Narovnan byl zejména příjezd do dnešní výstupní zastávky. I když to nevypadá, předtím byl příjezd ještě pokroucenější. Prostor první

předjízdny koleje je beze změny, ale zásadně optimalizován byl celý vratný oblouk. Původní řešení pracovalo s různými poloměry vratného oblouku, a to od 19,8 metru, následně 20 metrů a jižní půlka poloměru měla 46,8 metrů. Byla to taková brambora.

Stav po roce 1952 je mnohem symetričtější, na počátku i konci oblouku je použit poloměr 20 metrů a celá střední část má poloměr 30 metrů. Tím výhybka pro spojení s kolejí od Planetária (které tam tehdy ale ještě nebylo) byla posunuta o 19 metrů do hloubi Stromovky. Zároveň byla vybudována druhá a delší předjízdna kolej ve stopě někdejší koleje do Stromovky. Od té doby tedy máme ve Stromovce 5 čepových výhybek. Minimem byly 3 výhybky v letech 1944–1952.

Ze známých fotografií poznáváme jedinou významnější změnu smyčky, a to je přestavba trolejového vedení zřejmě někdy mezi roky 1972–1973. Na snímcích z MS v ledním hokeji v dubnu 1972 jsou vidět ještě staré prvorepublikové stožáry po obou stranách trati a trolej je nesena převěsy. Byla to už druhá generace stožárů, ty první z roku 1898 byly v ose dvoukolejně trati.

Na mladších snímcích z let 1973 a dále jsou již stávající stožáry s výložníky, přičemž aktuálně zde máme druhou až třetí generaci výložníků, kdy ocelové trubky byly nejprve nahrazeny silnějším ocelovým pozinkovaným výložníkem na silném izolátoru a některé z nich byly dále nahrazeny plastovými výložníky, podrobnější data nemáme k dispozici.



ARCHIV DPP UCHOVÁVÁ I SNÍMEK Z ROKU 1938 OD VELETRŽNÍHO PALÁCE. JEZDÍME JEŠTĚ VLEVO, LINKA 3 JEDE DO KOBYLIS, DO CENTRA ČEKÁJÍ DAVY, NA ZASTÁVKÁCH JSOU NOVÉ OZNAČNÍKY ZNÁMÉ JEŠTĚ Z VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ NEBO NÁMĚSTÍ REPUBLIKY. ZCELA VLEVO STOJÍ TRAMVAJOVÝ SLOUP S OZDOBNOU HLAVICÍ, ZE KTERÉ VEDE NAPÁJECÍ KABEL



NA PRVNÍHO MÁJE 1977 VYFOTIL IVO MAHEL „TÉ JEDNIČKU“ JEDOUcí Z VELETRŽNÍ ULICE DO DUKELÁKŮ NA LINCE 14. JIŽ 5. KVĚTNA 1977 ZDE „ČTRNÁCTKA“ PŘESTALA JEZDIT. VELETRŽNÍ PALÁC JE PO POŽÁRU V LÉTĚ 1974 JIŽ POKRYT LEŠENÍM, KTERÉ TAM BYLO VELMI MNOHO LET. ZDOBNÝ SLOUP VLEVO JE OPATŘEN ODPOJOVAČEM ELEKTRICKÉHO NAPÁJENÍ Z MEZ MOHELNICE. SEMAFORY ZE SIGNALBAU HUBER MNICHOV ZDE SLOUŽILY JEŠTĚ 17 LET (VIZ ČLÁNEK V DP KONTAKTU 5-6/2024)

nínské na sever i jih. Zprovozněny byly však až 22. června 1978. Následně od 2. října 1978 byla trvale zrušena tramvajová trať v části Bubenské ulice a zcela ve Veletržní ulici.

Zásadní událostí pro trať v ulici Dukelských hrdinů se stala panelizace trati za pomoci BKV panelů, ke které došlo mezi 22. lednem a 15. dubnem 1985. Při té příležitosti byly odstraněny zbytky kolejového oblouku v křižovatce Veletržní – Dukelských hrdinů a následný „šlic“ v asfaltu zde byl do letoška. Zejména v úseku od Veletržní po Výstaviště zůstala řada panelů až do současné rekonstrukce, tedy více než 39 let. Součástí rekonstrukce byl i trojúhelník na Výstavišti, takže bez provozu byla celá trať až k elektrárně.

V dalších letech probíhal provoz zde poměrně stabilně. V letech 1991, 1992 a 1997 proběhly výluky o délce 9 či 5 dní. Pořádná porce přišla až v roce 2001, kdy se uskutečnil úplná rekon-



DNE 25. ÚNORA 2013 UŽ VELMI LETITÝ ZDOBNÝ STOŽÁR U VELETRŽNÍ ULICE BYL NA KONCI SVÉ SLUŽBY. JIŽ NESLOUŽIL JAKO NAPÁJECÍ, PO VÝSTROJI ZBYLY JEN DÍRY PO KABELÉCH. DNES TENTO STOŽÁR SLOUŽÍ JAKO PŘIPOMÍNKA U SÍDLA PROVOZU VRCHNÍ VEDENÍ V AREÁLU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN V HOSTIVÁŘI



JIRÍ ČERMÁK FOTOGRAFOVAL 21. ZÁŘÍ 1974 TAKÉ „IKSKO“ VYPRAVENÉ NA LINKU 29. SÓLO VŮZ T3 EV. Č. 6523 VJÍŽDÍ DO ZASTÁVKY VELETRŽNÍ VE SMĚRU DO CENTRA

Zpět na hlavní trať. V roce 1968 proběhla komplexní rekonstrukce úseku Strossmayerovo náměstí – Veletržní – Výstaviště. Stavba začala 2. dubna 1968 v úseku Strossmayerovo náměstí – Veletržní. Mimochodem, Strossmayerovo náměstí se od 24. září 1961 jmenovalo náměstí Václava Kopeckého, ale v průběhu rekonstrukce se vrátilo ke standardnímu názvu. Do celého úseku byla výluka rozšířena od 16. května 1968. Provoz byl ob-

noven 30. června 1968, ale dílo bylo potřeba dodělat za sedlových výluk. V jižním úseku se tak dělo od 1. srpna 1968 a v celém úseku se tak mělo dít od 21. srpna 1968. To ovšem přišla „bratrská“ vojska, takže to asi bylo jinak...? Betonová deska z té doby včetně zabetonovaných dřevěných pračců i oblouku do Veletržní ulice tak vydržela až do letošní rekonstrukce.

Od 4. července do 18. srpna 1977 proběhla přestavba křižovatky Strossmayerovo náměstí, výsledkem bylo doplnění oblouků od Anto-

strukce křižovatky Strossmayerovo náměstí, jejímž výsledkem bylo doplnění posledního chybějícího oblouku od Kamenické k Veletržnímu paláci. Provoz zde byl přerušen od 9. června do 1. září.

V lednu 2023 probíhaly po delší době opravy smyčky, kdy došlo zejména na výměnu hlavního vratného oblouku i na vybrané výměny. Lze konstatovat, že smyčka je celá (až na části výhybek) postavena na boso a lze se důvodně domnívat, že tedy vlastně nikdy k žádné



DLOUHÁ LÉTA NEMĚNNÝ, ALE NYNÍ JIŽ NEEEXISTUJÍCÍ MOST BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY PŘES SEVERNÍ KONEC ULICE DUKELSKÝCH HRDINŮ POSLOUŽIL JAKO IDENTIFIKAČNÍ BOD FOTOGRAFIE Z ARCHIVU DPP PORÍZENÉ BĚHEM PANELIZACE TRATI V ROCE 1985. TEHDY POKLÁDANÉ PANELY ZDE VESMĚS VYDRŽELY AŽ DO LETOŠKA

rekonstrukci nedošlo. Je tedy velká otázka, zda ji máme řadit do roku 1898, 1908 nebo, což by autorovi přišlo nejspíše, do roku 1952, kdy opravdu poměrně rozsáhle rekonstruována byla.

V 21. století byl hlavní oblouk při další (z dnešního pohledu předposlední) výměně kolejnic zadlážděn, čímž se výrazně zvýšila jeho stabilita proti příčnému pohybu. Při současné znalosti, že je oblouk na boso a ne na pražcích, je to konečně pochopitelné.

S výlukami se roztrhl pytel až nyní ve vazbě na přestavbu malého a nízkého jednokolejného železničního mostu na moderní dvoukolejovou estakádu u Výstaviště. Ať už se jednalo o snášení starého mostu v dubnu 2023, výstavbu skruže v srpnu 2023, na níž se betonoval most, dále zase její snášení v lednu 2024 a nyní to završí komplexní rekonstrukce trati.

Tradičně si popíšeme i linkové vedení po nyní rekonstruované trati. Provoz po elektrifikaci koňky 28. září 1898 zahajovala linka s červe-

nými vozy, červeným reflektorem a červenými tabulkami, která byla v roce 1908 prohlášena za linku 3. Někdy jela do Obory, jindy k Elektrárně, později do Kobyliš. V rámci velké změny linkového vedení k 17. lednu 1972, kdy bylo cílem zrušit rozsáhlé peáže starých vozů a vozů T, byla od Vozovny Kobylišy zkrácena na smyčku Výstaviště. Od 26. února 1973 na Výstavišti obracela do svého totálního konce dne 9. května 1974 vyjma špiček pracovních dnů, při kterých byla prodloužena až na Pelc-Tyrolku.

Stálíci naší tratě ve směru od Veletržní do Obory či jen po smyčku byla linka 6. Od 10. října 1901 jezdila do Obory v neděle a svátky či podle potřeby. Zprvu měla zelené vozy, od roku 1908 i číslo 6. Od 19. října 1908 měla do 2. května 1931 zde pauzu, ale pak zůstala až do konce trati do Obory (29. září 1941) a smyčku Výstaviště opustila až svým zánikem spojeným se zrušením trati na Karlov k 1. červenci 1966.

Nepřekonatelná už navzdory nejspíše bude linka 17. Vznikla jako nová 29. července 1923 a jezdí ulicí Dukelských hrdinů po celé délce do dnešních dnů. Tedy letos v létě už 101 let v podstatě nepřetržitě.

Masivní rozvoj výstavby sídlišť v Praze v 50. a 60. letech ještě počítal s tramvajemi jako s páteří obsluhou. Tehdy se mj. stavěla sídliště ve Vršovicích a Strašnicích. To mělo za následek nutné posilování dopravy v těchto směrech. Linky z jihovýchodu pak byly obvykle ukončeny v centru nějakou větší či menší blokovou smyčkou, což nedělalo úplně dobrotu. Pokud se však hledalo nějaké solidní ukončení, tak jedinou možností byla kapacitní smyčka Výstaviště.

První takovou linkou byla linka 24, která vznikla v trase Městské muzeum (ulice Na Florenci) – Kubánské náměstí v roce 1959. Tato byla v roce 1961 prodloužena na Radošovicou a 5. října 1964 do maličké smyčky Zahradní Město. Již po pouhých 8 dnech muselo být reagováno, a to prodloužením přes Hlávčův



most a Nádraží Bubny na Výstaviště. Zde linka vydržela do velké změny 17. ledna 1972. Linka 24 se na trať kolem Veletržního paláce ještě vrátila od 5. května 1977 (v říjnu 1978 ukončovala trvale provoz Veletržní ulicí) do 3. listopadu 1984 a pak od 1. září 2012 do 26. srpna 2016.

Druhá taková linka byla poněkud prapodivná linka 28, která od 15. ledna 1962, kdy vznikla v trase Nákladové nádraží Žižkov – Můstek, se nemohla dlouho najít. Postupně prostrídala Kubánské náměstí, Černokosteleckou, Radošovicou, Olšanské hřbitovy, až se nakonec od 30. září 1968 propracovala do trasy Výstaviště – Náměstí Republiky – Olšanské náměstí s jednosměrným objezdem přes Floru a Mezi hřbitovy a Olšanskou. Ráno jedním směrem, odpoledne obráceně. Linka zcela zanikla 25. května 1970. V letech 1974–1978 se o podobnou trasu pokoušela linka 7, dnes už dávno v této trase zapomenutá.

Poslední linka tohoto druhu byla linka 29, která jezdila z Černokostelecké po Vinohradské k Pražské bráně od 4. dubna 1966. Na Výstaviště byla prodloužena od 30. srpna 1971, ale již 17. ledna 1972 v rámci velké změny jela dál na sever. Vydržela tu až do svého úplného zániku v červenci 1985.

Od 17. ledna 1972 do 5. května 1977 na naši trať od Veletržní ulice přijížděla linka 14. Telegraficky lze okomentovat, že následných několik let přinášelo neustálé změny a zmatky. A tak se tu od srpna 1978 do února 1979 objevila linka 18, následně do prosince 1980 linka 13 a od července 1983 do ledna 1985 linka 19.

Jistá stabilita přišla v listopadu 1984 se zavedením provozu linky 12, která od nábřeží Kpt. Jaroše jezdila přes Výstaviště na Ortenovo náměstí a na Palmovku. Tento stav vydržel do 1. září 2012, kdy byla přetrasována přes Letnou (místo pod Letnou) a tento ne zcela ideální stav byl dále prohlouben od 28. srpna 2016, kdy začala linka 12 Holešovice kompletně objíždět a po „Dukelácích“ už nejezdí.

Zbývá okomentovat přepravní vztah od náměstí Republiky, který po linkách 3, později



29 a částečně i 7 převzala od 3. listopadu 1985 linka 5 a vydržela zde do 5. srpna 2003. Po ní vztah zajišťovala linka 14 do 1. září 2012, následně již výše zmíněná linka 24 a nyní tak od 26. srpna 2016 činí linka 6, čímž jsme se vrátili ke kořenům.

KDYŽ JE V PRAZE JEDNOU ZA DESET LET PRŮVOD VOZIDEL MHD, TAK VYJDOU DO ULIC DAVY, JDOU PODLE PRŮVODU A FOTOGRAFJÍ. JINAK TOMU NEBYLO ANI 23. ZÁŘÍ 1995, KDY JSME SLAVILI 120 LET. PRŮVOD MÍŘIL DO SMYČKY VÝSTAVIŠTĚ A PROJÍZDĚL I ULICÍ DUKELSKÝCH HRDINŮ PO 10 LET STARÉ PANELOVÉ TRATI. TEHDY REGULACE PŘILÍŠ NEBYLY, A TAK NEBYLO DIVU, ŽE NA NÁKLADNÍM VLAKU VEDENÉM MOTOROVÝM VOZEM EV. Č. 4053 JELA ŘADA LIDÍ. POCESTNÍ SE TEHDY RÁDI POPOVEZLI NEJRŮZNĚJŠÍMI VOZY MEZI JEDNOTLIVÝMI ZASTÁVKAMI NEBO I MIMO NĚ, PAKLIŽE SE PRŮVOD ZASTAVIL. A ON SE V ZÁVĚRU PŘED VÝSTAVIŠTĚM ZASTAVIL NA POMĚRNĚ DLOUHO

Pro úplnost ještě dodejme, že vznik nového oblouku na Strossmayerově náměstí od Kamenické k Veletržnímu paláci přinesl 30. srpna 2003 vznik zcela nové linky 15, která jej využívala a jež umožňovala přímé spojení Letné, Výstaviště, Nádraží Holešovice a Palmovky. Linka zanikla z úsporných důvodů 2. června 2012.

Dnes je spojení v zastávce Veletržní palác směrově relativně skromné, a to linkou 6 na náměstí Republiky a do centra, resp. páteří linkou 17 v tradiční podobě. Aktuálně v důsledku likvidace části Libeňského mostu je však rozdělena dlouhodobě na linky 17 a 27.

DO RELATIVNĚ SOUČASNÉHO STAVU BYLA TRATĚ PŘED VÝSTAVIŠTĚM UPRAVENA V ROCE 1947. ANO, V ROCE 1985 BYLY UPRAVENY OSOVÉ VZDÁLENOSTI TROJÚHELNÍKA PRO PROVOZ TRAMVAJÍ K78 A NĚKDY PŘEDTÍM BYLY PRODLOUŽENY ZASTÁVKY V ULICI U VÝSTAVIŠTĚ, NICMĚNĚ SKUTEČNÁ ZMĚNA PŘÍCHÁZÍ AŽ O 77, RESP. 78 LET POZDĚJI



REKONSTRUKCE NEJEN TRATĚ, ALE I PLOCH PRO PĚŠÍ. PŘÍJEMNĚ PLUS PRO CESTUJÍCÍ V PODOBĚ NOVÉHO PŘÍSTUPU NA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ, KTERÝ NENÍ BLOKOVÁN STANICUJÍCÍMI TRAMVAJEMI

DALŠÍ BODY PRO MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

MÁ 380 METRŮ A JE JEDNÍM Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ÚSEKŮ TRAMVAJOVÉ SÍTĚ V PRAZE. JEZDÍ PO NĚM ŠEST DENNÍCH A DVĚ NOČNÍ TRAMVAJOVÉ LINKY, K TOMU NOČNÍ AUTOBUSY. REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI V DLÁŽDĚNÉ A HAVLÍČKOVĚ ULICI VÝRAZNĚ ZASÁHLA DO POŘÁDKŮ V PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ DOPRAVĚ. NAVÍC TO BYLO PŘI KONÁNÍ MISTROVSTVÍ SVĚTA V HOKEJI A TAKÉ V DOBĚ, KDY ANI MNOHO DALŠÍCH LINEK NEJEZDILY PO SVÝCH TRASÁCH. VÝSLEDEK VŠAK STOJÍ ZATO.

Nové místo pro překonání tramvajové trati před Masarykovým nádražím, lepší geometrie kolejí v esíčku přes Hybernskou ulici, nově vydlážděná nástupiště. Tato i jiná zlepšení přinesla rekonstrukce. Ale pojďme popořadě.

Pestrou historii trati jsme si připomněli v dubnovém DP kontaktu. I to, že konstrukce trati, která letos vzala za své, byla z roku 1983 a také fakt, že v roce 2003 prošla repanelizací.

Nynější rekonstrukce se začala připravovat na přelomu let 2021 a 2022. Jednalo se v pražských podmínkách o poměrně svižně připravený projekt. Od začátku jej bylo třeba koordinovat s rekonstrukcí vodovodu a plynovodu, přičemž všechny stavby se potkaly

vtipně v tom nejexponovanějším místě, v křižovatce Havlíčkovy a Hyberské ulice.

Přidala se i Technická správa komunikací, která zajistila opravu přilehlé vozovky v Hyberské ulici, aby celý prostor křižovatky mohl být beze spár v asfaltech. V rámci urychlení rekonstrukce trati v křižovatce navíc byla použita současně dvě čerpadla betonu, a tak betonáž nosné desky bylo možné provést v jednom dni. Všichni tak měli svůj podíl na tom, že se termín rekonstrukce trati zkrátil o 10 dní a ušetřený čas se využil pro práce ve Spálené ulici.

Jak už bylo naznačeno, předchozí trať z roku 1983 byla zřízena téměř celá na velkoplošných panelech, a to i ve zmíněné křižovatce s Hyberskou ulicí. To se zde projevovalo „cestováním“ kolejí a dalšími poruchami, které byly v minulosti opakovaně látány.

Při současné rekonstrukci byl zvolen modernější a již osvědčený systém konstrukce trati na principu pevné jízdní dráhy, tedy konstrukce trati na betonové desce s upevněním W-tram s asfaltovým krytem. Jednotka Dopravní cesta Tramvaje zde poprvé použila drenážní beton jako podklad pod antivibrační

RTT Dlážděná – Havlíčkova

Termín: 29. 4. – 18. 6. 2024

Investor, zhotovitel, obstaravatel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Projektant: Valbek

Délka: cca 380 m

Konstrukce trati: betonová deska s upevněním systémem W-tram, asfaltový kryt, v Dlážděné ulici u Senovážného náměstí dlážděný kryt

Další realizované objekty a činnosti: odvodnění tramvajové trati, elektrická zařízení zastávek (napájení označnicků a přístřešků, elektronické informační panely pro cestující), kolejnicové mazníky, trolejové trakční vedení (výměna vybraných stožárů, obnova kotevních závěsů na domech), elektrické ovládání výhybek Senovážné náměstí a Na Poříčí, detekce tramvají pro SSZ, dráhové kabely

Koordinované akce: vodovod (PVS), plynovod (PPD), vozovky (TSK)



HAVLÍČKOVA ULICE BĚHEM REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI A JIŽ DOKONČENÁ REKONSTRUKCE ULICE NA FLORENCI (VLEVO)



ZVLÁŠTĚ PRO TRAMVAJE 14T NEBYLY TYTO KONTRAOBLUKY PŘES HYBERSKOU ŽÁDNOU SLASTÍ. UPRAVENÁ GEOMETRIE KOLEJÍ PŘINÁŠÍ VĚTŠÍ RYCHLOST I POHODLÍ

rohože (místo betonu, resp. kameniva stmelého cementem). Mělo by tak docházet k lepšímu odvodnění rohoží.

Rekonstruovaná trať kopíruje původní směrové vedení kromě zmíněné křižovatky Havlíčkova – Hyberská. Zde se podařilo úpravou geometrie citelně narovnat esíčko. A to tak citelně, že oblouky o poloměru 22 metrů (první od Havlíčkovy) a 25 metrů (první od Dlážděné) byly nahrazeny shodně oblouky o poloměru 30 metrů, což zvyšuje rychlost tramvají. Navíc zde byly osazeny kolejnicové mazníky, což bude mít příznivý vliv na životnost kolejnic a hluk z provozu.

V části Dlážděné ulice u Senovážného náměstí, kde nebyly panely, ale dlažba, zůstala tato zachována v souladu se stanoviskem památkářů.

Cestující oceňují naplnění požadavku Ropidu a Prahy 1 na drobné posuny poloh zastávek Masarykovo nádraží. Ty umožnily zřídit přímo před výstupem z haly železniční stanice místo pro překonání tramvajové trati uzpůsobené i pro vozíčkáře. Připomeňme, že nádraží samotné prochází revitalizací, která přinese i zvýšení kapacity. Právě z Masaryčky budou jezdit vlaky na Letiště Václava Havla.

Došlo k předláždění obou tramvajových zastávek, přičemž ve vztahu k chodcům je dobré zmínit, že už dva roky je prostor nástupišť neprůjezdný pro auta, čímž je vytvořena výrazně větší plocha pro pěší pohyb a vyčkávání cestujících i na tramvaje ve směru k Senovážnému náměstí.

A je třeba zmínit i jednu čistě formální výjimečnost stavby. Jednalo se o první tramvajovou stavební akci v Praze, na kterou stavební povolení vydal nově zřízený Dopravní a energetický stavební úřad. Ano, jde o ten superúřad, který je součástí záměru na rychlejší a hladší povolování významných infrastrukturních staveb.

Má na starosti povolování nejen staveb železnic, dálnic a podobně, ale rovněž staveb drah tramvajových. Tím tedy nahradil speciální stavební úřad pražského magistrátu, který stavby povoloval dosud a který z „tramvajové scény“ zřejmě zcela nezmezí, ale řízení povede výrazně méně často v závislosti na tom, zdali tramvajová trať je v rámci celého záměru stavbou vedlejší, tedy velmi volně přeloženo, je menší součástí velkého dopravně-stavebního záměru.

Když jsme psali o významném zásahu do linkového vedení tramvají, který přinesla tato stavba, je dobré rovněž připomenout některé zcela náhodné souvislosti. Ač jsme v samotném centru, tramvaje není možné v případě uzavření Havlíčkovy ulice rozumně odklonit a řešení spočívá v roztrhání linek a případně i jejich převlékání na trase. Takové byly v rámci této výluky hned čtyři.

V souvislosti s tím samozřejmě byla opět zmíněna absence trati v ulicích Na Příkopě a 28. října, která by umožnila průjezd většiny dotčených linek přes centrum, a výluka by tedy měla minimální dopad na kvalitu veřejné dopravy v širší oblasti.

No a shodnou okolností pár dní po znovuzprovoznění rekonstruované trati se zahajovala výstavba nové tramvajové trati na Václavském náměstí, o které se debatovalo dlouhá desetiletí ve stejném duchu, která ale pomůže s řešením podobných problémů o kus dál, v Ječné ulici a na Karlově náměstí. A to je vlastně i důvod, proč linkové vedení v centru města není v základním stavu ani teď. Ale výsledek bude rovněž stát zato. ■

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

Přehled disciplín

1. Start
2. Brána oblouková pravá – otevření pravým bokem
3. Brána oblouková levá – otevření levým bokem
4. Hranoly – přesné vedení vozidla
5. Závora – cit při dojezdu
6. Cyklista – dodržení min. vzdálenosti 150 cm
7. Couvání na přesnost – elektrický kontakt
Zastávka + zastavení na úrovni označnicku
9. Zastavení na přesnost – elektrický kontakt
10. Sudy – odhad průřezného profilu
11. Závaží na laně – pohotové ovládání pedálů
12. Konev 2 litry – naplnění odměrného válce
13. Olovnice – přesnost zastavení
14. Odhad vzdálenosti 3 metry
15. Cíl: couvání do oblouku do parkovacího boxu
16. Časový limit 10 minut



KLÍČOVSKÁ OBHAJOBA ANEB PO ROCE U ŠIKOVNÉHO VOLANTU

PO OBNOVENÉ SOUTĚŽI PŘEDLONI V HOSTIVAŘI A LONI NA KAČEROVĚ SE ÚČASTNÍCI DOVEDNOSTNÍHO KLÁNÍ JÍZDA ZRUČNOSTI LETOS SJELI OPĚT NA HOSTIVAŘSKOU PLOCHU. NOVINKOU BYLY DVĚ NOVÉ DISCIPLÍNY ZAMĚŘENÉ NA CITLIVÝ ZADNÍ A PŘEDNÍ KONTAKT. STEJNĚ JAKO LONI SI POHÁR PRO VÍTĚZNÉ DRUŽSTVO ODVEZL KLÍČOV, MEZI JEDNOTLIVCI BYL NEJLEPŠÍ HOSTIVAŘSKÝ JIŘÍ LUPAČ A MEZI ŘIDIČKAMI ZÍSKALA ZLATO JEHO KOLEGYNĚ PAVLÍNA KRČOVÁ.

- Co?** Soutěž v jízdě zručnosti řidičů autobusů DPP
- Kdo?** Po 5 zástupcích z každé garáže v soutěži jednotlivců a v soutěži družstev včetně jedné řidičky z každé garáže
- Jak?** V 16 disciplínách v časovém limitu s cílem co nejvíce bodů získat a co nejméně ztratit
- S čím?** Vozem SOR NB 12 ev. č. 4072
- Kde?** Odstavná plocha areálu garáže Hostivař
- Kdy?** 5. června 2024





Celkové pořadí družstev Jízdy zručnosti 2024

Pořadí	Garáž	Body
1.	Klíčov	5595
2.	Hostivař	4746
3.	Kačerov	4635
4.	Vršovice	4338
5.	Řepy	3872



Neoficiální pořadí kapitánů družstev

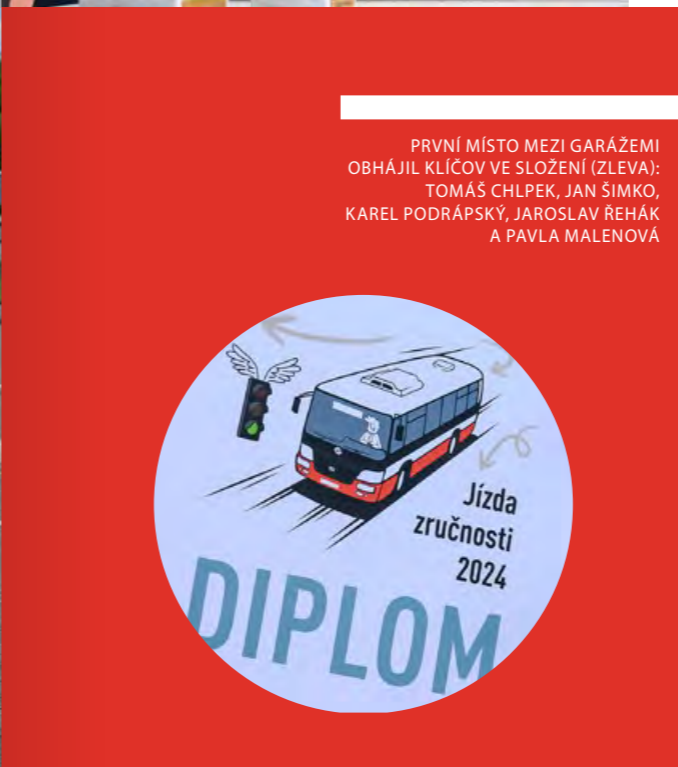
Pořadí	Řidič/ka	Garáž	Body
1.	Jiří Lupač	Hostivař	1582
2.	Karel Podrápský	Klíčov	1301
3.	Roman Vršecký	Vršovice	1300
4.	Jan Strnad	Řepy	956
5.	Miroslav Bonaventura	Kačerov	859

Pořadí prvních 10 jednotlivců z 25 účastníků

Pořadí	Řidič/ka	Garáž	Body
1.	Jiří Lupač	Hostivař	1582
2.	Jan Šimko	Klíčov	1399
3.	Karel Podrápský	Klíčov	1301
4.	Roman Vršecký	Vršovice	1300
5.	Tomáš Chlpek	Klíčov	1191
6.	Jiří Kobr	Kačerov	1150
7.	Jan Šturm	Kačerov	1107
8.	Pavčina Krčová	Hostivař	1089
9.	Jaroslav Řehák	Klíčov	1058
10.	Petr Doubrava	Hostivař	1047



PRVNÍ TŘI NEJLEPŠÍ ŘIDIČI ROKU 2024:
VÍTEZ JIŘÍ LUPAČ Z HOSTIVAŘE,
STŘÍBRNÝ JAN ŠIMKO Z KLÍČOVA A JEHO
BRONZOVÝ KOLEGA KAREL PODRÁPSKÝ



PRVNÍ MÍSTO MEZI GARÁŽEMI
OBHÁJIL KLÍČOV VE SLOŽENÍ (ZLEVA):
TOMÁŠ CHLPEK, JAN ŠIMKO,
KAREL PODRÁPSKÝ, JAROSLAV ŘEHÁK
A PAVLA MALENOVÁ



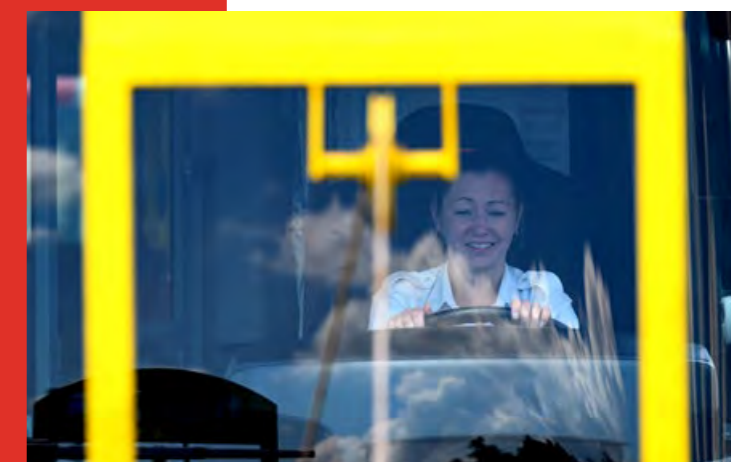
Pořadí 3 nejlepších řidiček

Pořadí	Řidič/ka	Garáž	Body
1.	Pavčina Krčová	Hostivař	1089
2.	Marie Szurdiová	Vršovice	956
3.	Martina Rendlová	Řepy	802

NEJŠIKOVNĚJŠÍ ŘIDIČKOU ROKU 2024
SE STALA PAVČINA KRČOVÁ Z DOMÁCI
HOSTIVAŘE



ŘEDITEL SOUTĚŽE JAN BARCHÁNEK MĚL
PO PŘEDÁNÍ POHÁRŮ A CEN PRO TY
NEJLEPŠÍ TAKÉ DIPLOM PRO KAŽDÉHO
ÚČASTNÍKA SOUTĚŽE



Text: Martin Lutr
Foto: Tým Kalibrační laboratoře DPP



POHLED NA ZMODERNIZOVANÉ VYBAVENÍ PRACOVISTĚ Č. 2 – OBOR ELEKTRICKÉ VELIČINY, KTERÉ JE JEDNÍM ZE TŘÍ PRACOVISTÍ KALIBRAČNÍ LABORATOŘE DPP

KALIBRAČNÍ LABORATOŘ DPP NESE TITUL AKREDITOVANÁ

KALIBRAČNÍ LABORATOŘ DPP
OBDRŽELA 15. KVĚTNA 2024
OSVĚDČENÍ O AKREDITACI
PODLE MEZINÁRODNÍ
NORMY ČSN EN ISO/IEC 17025.
SPLNĚNÍ VŠECH ÚKONŮ
SOUVISEJÍCÍCH S AKREDITACÍ
VŠAK NEJPRVE PŘEDCHÁZELO
ZAVEDENÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ
LABORATOŘE.



UKÁZKA JEDNOHO Z POTŘEBNÝCH
ZAŘÍZENÍ KALIBRAČNÍ LABORATOŘE
– KERAMICKÉ JOHANSONOVY MĚRKY
POUŽÍVANÉ JAKO DÉLKOVÝ ETALON
PRO KALIBRACE POSUVNÝCH MĚŘÍTEK
A MIKROMETRŮ NA PRACOVISTĚ
Č. 1 – OBOR DÉLKA

Proč potřebujeme kalibrační laboratoře?

V našem podniku ke své práci používáme více než 10 000 měřidel a měřících přístrojů, od ručních měřidel, přes měřící přístroje se softwarovým vybavením až po celé měřicí vozy. V současnosti u více než poloviny musíme pravidelně kontrolovat, zda měřidla a přístroje v čase neztrácejí na přesnosti a neovlivňují platnost a spolehlivost výsledků měření. To se uskutečňuje za pomoci kalibrace nebo ověření. V naší laboratoři tedy provádíme kalibrace u více než 2000 měřidel a měřících zařízení ročně. Zbytek nám kalibrují či ověřují externí dodavatelé.

Která měřidla kalibrujeme a kde?

Jsou to především posuvky, mikrometry, rozchodky, měrky, voltmetry, multimetry, spároměry, ampérmetry, ohmmetry, osciloskopy, revizní přístroje, momentové klíče a mnoho dalších. Dlouhodobě máme tři pracoviště laboratoře: pro obor délka s umístěním v areálu depa Kačerov, pro obor elektrické veličiny v depu Hostivař a pro obor moment síly v areálu Ústředních dílen Hostivař.

V omezeném množství poskytujeme služby externím zákazníkům (např. Škoda Transportation) působících v areálech DPP. V rámci akreditace tato tři pracoviště vystupují jako jedna akreditovaná Kalibrační laboratoř DPP pod přiděleným číslem 2425.

Jak kalibrace provádíme?

Kalibrace měřidel od zákazníka jsou prováděny pomocí pracovních etalonů, a to jak manuálním odečtem hodnot, tak pomocí softwaru, který je součástí etalonových zařízení. To vše probíhá dle kalibračních postupů za stanovených podmínek prostředí (teploty a vlhkosti). Dále jsou vypočítávány nejistoty měření. Výstupním dokumentem laboratoře je kalibrační list, který společně se zkalibrovaným měřidlem předáváme našemu zákazníkovi.

Kdo tým Kalibrační laboratoře DPP tvoří?

Do funkce vedoucího Kalibrační laboratoře je představenstvem pověřen Ing. Josef Cakl a zároveň je vedoucím pracoviště č. 1 – obor délka. Vedoucím pracoviště č. 2 – obor elektrické veličiny je Milan Bartoň a vedoucím pracoviště č. 3 – obor moment síly je Jan Odvárka. Manažera kvality laboratoře vykonává Mgr. Martin Lutr.

Každý vedoucí pracoviště má pod sebou zaměstnance vykonávající následující funkce:

- správce laboratorního zařízení, který se stará a eviduje veškeré laboratorní vybavení včetně etalonů;
- měrový technik laboratoře, který provádí kalibrace měřidel a je držitelem osvědčení, případně certifikátu o prokázání odborné způsobilosti ke kalibračním činnostem v příslušném oboru měření, který vydává Český metrologický institut, případně Česká metrologická společnost.



GRANITOVÝ MĚŘICÍ STŮL SE STOJÁNEM POUŽÍVANÝ PŘI KALIBRACI DÉLKOVÝCH MĚŘIDEL (ZEJMÉNA POSUVNÝCH MĚŘÍTEK, MIKROMETRŮ A ROZCHODEK NA MĚŘENÍ VZDÁLENOSTI A VÝŠKY PŘÍVODNÍ KOLEJNICE METRA) NA PRACOVISTĚ Č. 1 – OBOR DÉLKA



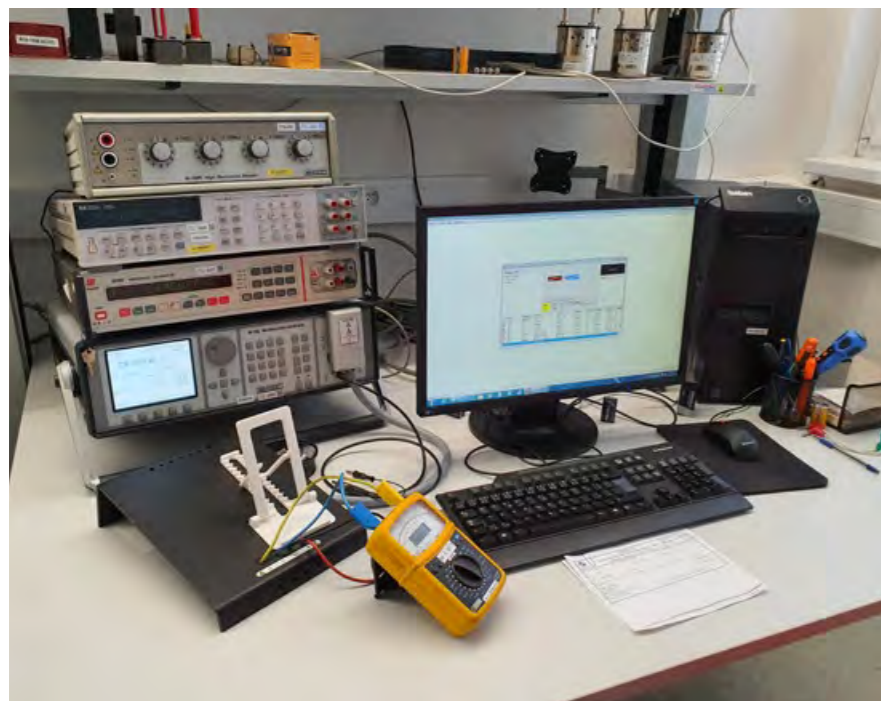
UKÁZKA DIGITÁLNÍHO DÉLKOMĚRU SE
SOFTWAREM ZAŘÍZENÍM SLOUŽÍCÍHO
JAKO ETALONOVÉ ZAŘÍZENÍ PRO MĚŘENÍ
DÉLKOVÝCH MĚŘIDEL NA PRACOVISTĚ Č. 1
– OBOR DÉLKA

Držiteli této odborné způsobilosti spočívající ve složení zkoušek jsou: Petr Koláček, Ladislav Kuchař, Miroslav Vobořil, Jan Žádný, Filip Zeman a Milada Růžičková. Obě výše uvedené funkce z praktických důvodů vykonávají zároveň: Petr Koláček, Miroslav Vobořil a Filip Zeman.

Správci laboratorního zařízení jsou: Taťana Profousová a Pavel Kozel. V systému řízení laboratoře působí ještě interní auditoři, kteří průběžně provádějí interní audity na jednotlivou zakázku či na celý systém řízení laboratoře. Kromě manažera kvality laboratoře to jsou: Ing. Pavel Otradovec, Martin Nemeš, Ing. Bohdan Jůza a Ing. Michal Řehák.

Kdy a proč vznikla prvotní myšlenka na akreditaci?

Bylo to již v roce 2017, kdy hlavní metrolog DPP Ing. Viktor Baier inicioval prvotní myšlenku a záměr akreditovat tehdejší oborová měrová střediska. V té době byla také vydána mezinárodní norma ISO/IEC 17025 a v roce 2018 byla převzata do soustavy ČSN. Její český název zní „Všeobecné požadavky na kompetenci zkušebních a kalibračních laboratoří“.



UKÁZKA KALIBRACE MĚŘICÍHO PŘÍSTROJE C.A 5011 MULTIMETR POMOCÍ ETALONOVÉHO ZAŘÍZENÍ A ZÁROVEŇ ZDROJE M-142 KALIBRÁTOR NA PRACOVIŠTI Č. 2 – OBOR ELEKTRICKÉ VELIČINY

pořízeny byly rovněž nové laboratorní stoly a další vybavení.

Zjišťování platnosti výsledků laboratoře

Aby mohla laboratoř garantovat platnost výsledků měření, musí zjišťovat svoji způsobilost. To se děje účastí v tzv. dvoustranném mezilaboratorním porovnání, při kterém jednotlivá pracoviště porovnávají shodu s naměřenými výsledky jiné kalibrační laboratoře ve stejném oboru měření na stejném měřidle. Dále je platnost výsledků ověřována prováděním vnitřní opakované kalibrace pomocí stejných metod.

Příprava na akreditaci

V roce 2023 laboratoř prošla nejdříve tzv. předakreditací. Její součástí bylo prvotní posouzení dokumentů a formulářů v systému řízení laboratoře s jejich následnou aktualizací, což pak vedlo k podání samotné Žádosti o akreditaci na akreditační orgán dne 18. 12. 2023.

Tomu však předcházelo splnění řady požadavků kladených na akreditované kalibrační laboratoře. Jednalo se o nové požadavky nejen již zmíněné normy, ale i o požadavky z externí mezinárodní dokumentace dostupné

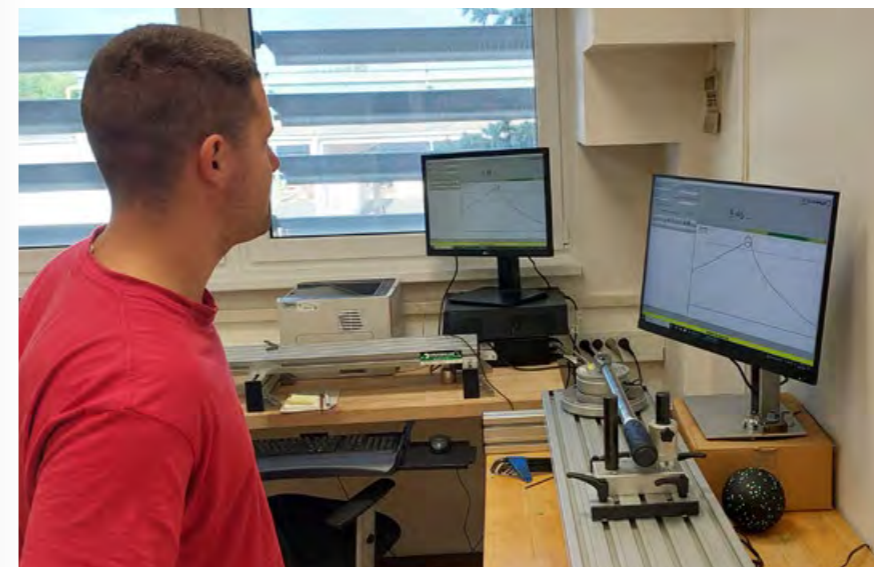
Stala se tak velkou výzvou k akreditaci kalibračních činností původních oborových měrových středisek. To podpořilo i stanovisko Evropské unie, jež volně řečeno uvádí, že podniky vycházející z normy ISO 9001 mohou jen obtížně naplnit přísnější požadavky vyplývající z ISO/IEC 17025, která tak dává jistotu správného zavedení systému řízení laboratoře s prováděním kalibrací měřidel včetně měřidel nezahrnutých pod akreditaci.

Vybavenost laboratorních prostor je základ

V průběhu let 2022 a 2023 došlo díky vzájemné spolupráci hlavního metrologa DPP s vedoucími jednotlivých pracovišť a dalšími vedoucími pozicemi ke zlepšení vybavení laboratorních prostor pro zajištění předepsaných podmínek prostředí pro kalibraci. To zahrnovalo vybavení laboratorních prostor např. novou klimatizací, antistatickou podlahou, výměnou oken, prostory byly dovybaveny regály pro příjem a výdej měřidel,



POHLED NA ETALONOVÉ PŘÍSTROJE PRO KALIBRACI MOMENTOVÝCH KLÍČŮ A MOMENTOVÝCH ŠROUBOVÁKŮ NA PRACOVIŠTI Č. 3 – OBOR MOMENT SÍLY



UKÁZKA KALIBRACE MOMENTOVÉHO KLÍČE POMOCÍ ETALONOVÉHO SNÍMAČE KROUČÍHO MOMENTU SE SOFTWAREM VYBAVENÍM NA PRACOVIŠTI Č. 3 – OBOR MOMENT SÍLY

na webových stránkách ČIA, externí kalibrační postupy České metrologické společnosti, zkoušky k získání odborné způsobilosti pro výkon kalibračních činností v příslušném oboru měření, provedení dvoustranného mezilaboratorního porovnání a další požadavky.

Neopomenutelným právním úkonem ve vazbě na činnost Kalibrační laboratoře DPP bylo přidání činnosti „Testování, měření, analýzy a kontroly“ do Živnostenského rejstříku a Obchodního rejstříku.

Jaké další nástrahy jsme museli překonat?

Pomineme-li překážky formálního charakteru spočívající v přesném pojmenování názvu pracovišť, správných adres pracovišť či samotného názvu „Kalibrační laboratoř DPP“ s jejím organizačním začleněním či stanovení názvu funkcí, tak naopak odpovědnosti a pravomoci a napojení na interní dokumentaci laboratoře včetně Příručky kvality Kalibrační laboratoře DPP již tak jednoduché nebylo, protože se jedná o provázaný systém. Zpracování vlastních formulářů či vyplnění přílohy k Žádosti o akreditaci, která mj. řeší rozsahy akreditace a nejnižší udávanou nejistotu měření, tzn. jak přesně umí laboratoř měřit, byly jedním z klíčových úkolů, které se rovněž podařilo vyřešit.

Kdo a jak akreditoval laboratoř?

Samotná akreditace na všech jejích pracovištích byla naplánována a realizována posuzovateli Českého institutu pro akreditaci, o. p. s., (ČIA) ve vybraných dnech od 15. února do 14. března 2024 s následným

celého systému řízení laboratoře včetně řízených dokumentů a formulářů.

Souhrnná zpráva vedoucího posuzovatele ČIA z 15. 4. 2024 uvádí doporučení „Udělit akreditaci a vydat osvědčení o akreditaci“. Po posouzení komisí ČIA bylo rozhodnuto udělit Kalibrační laboratoři DPP Osvědčení o akreditaci s platností od 15. 5. 2024 na 3 roky. Zavedený systém řízení laboratoře je tak dalším důkazem toho, že v DPP umíme implementovat systémy managementu dle mezinárodních norem, jejichž výsledkem je v tomto případě akreditovaná Kalibrační laboratoř DPP.

Nutno dodat, že i externí certifikační organizace, které certifikují systémy managementu (např. dle ISO 9001), podléhají akreditaci. Každý čtenář ať tedy posoudí sám, jak náročný kus cesty musela ujit Kalibrační laboratoř DPP, aby se mohla zařadit mezi akreditované laboratoře.

Tímto je na místě vyjádřit poděkování celému pracovnímu týmu Kalibrační laboratoře DPP i dalším zaměstnancům a vedoucím pracovníkům, kteří se podíleli a podporovali dílčí kroky směřující k celkovému zdárnému závěru akreditace.



OSVĚDČENÍ O AKREDITACI UDĚLENÉ PRO KALIBRAČNÍ LABORATOŘ DPP; VYDAL ČESKÝ INSTITUT PRO AKREDITACI, O. P. S.

Kontakt na web Kalibrační laboratoře DPP:
www.dpp.cz/spolecnost/sluzby/kalibracni-laborator

Text: Zdeněk Bek



SKUPINA ŘIDIČŮ TROLEJBUSŮ A AUTOBUSŮ VYFOTOGRFOVÁNA VE VOZOVNĚ SMÍCHOV 1. LISTOPADU 1966. KAREL ŘÍHA KLEČÍ PRVNÍ ZPRAVA FOTO: ARCHIV KARLA ŘÍHY

VZPOMÍNKY OD TROLEJBUSOVÉHO VOLANTU

„UŽ BYCH SE S TÍM ASI BÁL JET, ALE ROZJEL BYCH TO, AKORÁT UŽ SI NEPAMATUJI, JAK SE DÁVALA ZPÁTEČKA.“ TO SAMOZŘEJMĚ NENÍ PROBLÉM, KTERÝ BY SE V HISTORICKÉM TROLEJBUSU ŠKODA 8TR NEDAL VYŘEŠIT. KAREL ŘÍHA, BÝVALÝ ŘIDIČ PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ Z VOZOVNY NA VALENTINCE, RESPEKTIVE SMÍCHOV, ZAVÍTAL POPRVÉ V ŽIVOTĚ DO MUZEA MHD VE STŘEŠOVICÍCH. NASKYTILA SE TAK IDEÁLNÍ PŘÍLEŽITOST DOZVĚDĚT SE NĚKTERÉ ZAJÍMAVOSTI Z HISTORIE PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ.

Když jste do Dopravního podniku nastoupil v roce 1966, bylo to s úmyslem pracovat jako řidič trolejbusu?

Po vojně jsem pracoval rok v ČKD jako soustružník. Moc mě to ale nebavilo, a poněvadž jsem na vojně dělal řidiče, tak jsem jel na Valentýnku, kde byl vedoucím pan Křesťan a vedoucí dispečerů paní Hanušová.

Řekl jsem jim, že bych rád jezdil, a oni mně rovnou napsali papír, že mě vezmou. Musel jsem ještě projít náborovým oddělením, ale skutečně mě přijali, a já tak nastoupil měsíční kurz na řidiče trolejbusu.

Vzpomenete si, kde všude jste jezdil?

První samostatné jízdy jsem absolvoval od Knížecí do Jinonic. Mám takový pocit, že

tenkrát se nedalo jezdit přes Jiráskův most, protože tam byla rozkopaná silnice. Linka 60 tak jezdila z Motorletu až na Průběžnou a linka 52 ze Štěpánské do Jinonic. To se jezdilo tak asi čtyři, pět let. To už ale následoval ústup trolejbusů, protože si pamatuji, že do Jinonic k fotbalovému hřišti se přestalo jezdit a od roku 1969 tam zajížděly naopak autobusy.

Jak dlouho jste řídil?

Jezdil jsem od roku 1966 téměř až do konce provozu v roce 1972. Ze zdravotních důvodů jsem musel odejít, takže úplný konec trolejbusového provozu v říjnu 1972 nepamatuji. Přešel jsem totiž pod nákladní dopravu, kde jsem chvíli jezdil, poté pracoval jako dispečer a nakonec jsem dělal i vedoucího. Poté jsem pracoval jako řidič autobusu v garážích Vršovice, kde jsem poté dělal správce areálu, avšak stále jsem brigádně jezdil s autobusem.

V roce 1966 byly v podniku v provozu již jen dva typy trolejbusů, Tatra T400 a Škoda 8Tr. Jak jste je jako řidič vnímal?

U Tatry T400 byla velkou nevýhodou poloautomatická regulace, která vyžadovala opravdu jemné zacházení. Když se totiž „zapekla“, tak vůz měl tendence skákat. Vzpomínám si, že Honza Sršeň, mechanik z Valentýnky, šel akorát naproti, a tak mu říkám „Honzíku, ten vůz skáče, mrkněte na to,“ a on povídá „ale neskáče, co blázníš“ a koukl na pilot motor,



SNÍMEK SMÍCHOVSKÉ VOZOVNY V NOCI Z 15. NA 16. ŘÍJNA 1972. NACHÁZÍ SE NA NĚM DVA TYPY TROLEJBUSŮ, A TO ŠKODA 8TR A TATRA T400 (VČETNĚ VOZU TATRA EV. Č. 9431, KTERÝ UKONČOVAL V PRAZE PROVOZ. V LETOŠNÍM ŘÍJNU SI ZÁROVEŇ PŘIPOMÍNÁME 85 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU TROLEJBUSŮ V TĚTO VOZOVNĚ FOTO: ZDENĚK BEK

Vzpomenete si ještě na to, jak probíhalo ukončování provozu na Valentýnce?

Já jsem skončil u trolejbusů ještě dříve než samotný provoz. Pamatuji si ale, že ke konci jsme jezdili jen linku 51 od Bělocerkevské



ČISTÉ TROLEJBUSOVÝ KURZ ZVĚČNĚNÝ VE VOZOVNĚ SMÍCHOV TAKÉ 1. LISTOPADU 1966. KAREL ŘÍHA STOJÍ V POPŘEDÍ VLEVO S CIGARETOU V RUCE FOTO: ARCHIV KARLA ŘÍHY

jak běží. Tak jsem mu nasadil klacky, najednou šup a poskočil snad o tři metry. V Tatře také nebyl posilovač řízení, takže se člověk nadřel. Škodovka oproti tomu posilovač řízení měla a celkově s ní byla jízda výrazně komfortnější.

ke Strahovskému stadionu. Spíše si vzpomínám na takovou zvláštní náladu, možná trochu spojenou s nejistotou, i když naprostá většina z nás přešla na autobusy.



ROZHOVOR S KARLEM ŘÍHOU PROBÍHAL V MUZEU MHD VE STŘEŠOVICÍCH, KTERÉ BÝVALÝ ŘIDIČ TROLEJBUSŮ NAVŠTÍVIL DOKONCE ÚPLNĚ POPRVÉ V ŽIVOTĚ FOTO: ZDENĚK BEK

Máte nějaký zážitek z provozu, na který rád vzpomínáte?

Srandy bylo dost, já si pamatuji, že když se nás sešlo na Strahově tak pět, šest trolejbusů, tak jsme se všichni rozjeli, což samozřejmě nevydržela měřina a vypadla.

Trolejbusový provoz se však do Prahy vrátil, byl jste se už podívat na některé ze dvou tratí?

Ano, byl jsem na lince do Čakovic, ale bohužel jsem neměl štěstí na trolejbus. Jsem však rád, že se provoz do Prahy vrátil. V nejbližších týdnech bych se rád podíval na linku na letiště, ta mě opravdu velmi láká.



JAK SE STANE, ŽE TO TRAMVAJI PADNE DO JÍZDY

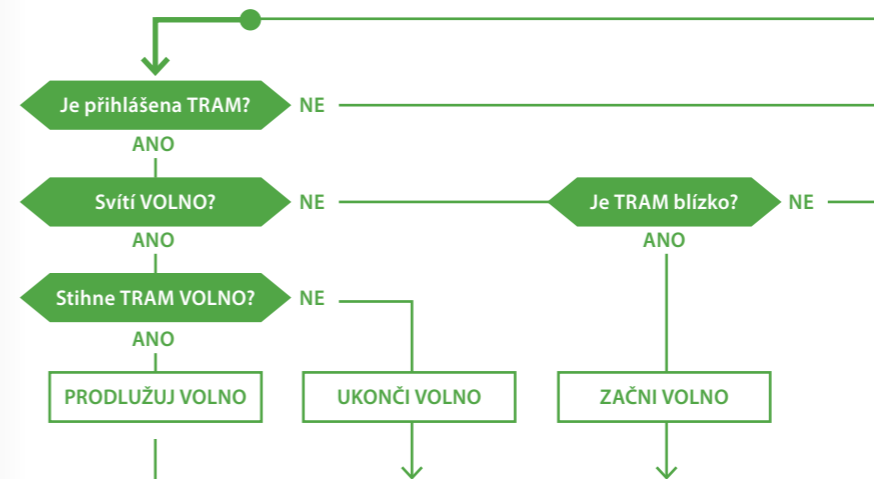
LETOS SLAVÍME 30 LET OD ZAČÁTKU ZAVÁDĚNÍ PREFERENCE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY NA SVĚTELNÝCH SIGNALIZACÍCH V PRAZE. V PŘEDCHOZÍM ČÍSLE JSME POPSALI HISTORICKÝ VÝVOJ PREFERENCE. TEĎ POJĎME PŘIDAT JEŠTĚ JEDEN ČLÁNEK O TOM, CO SE VLASTNĚ V SEMAFORU MUSÍ STÁT, ABY SKUTEČNĚ UPŘEDNOSTNIL VOZIDLO PŘI PRŮJEZDU KŘÍŽOVATKOU.

V první řadě bychom měli vědět, z čeho se SSZ, tedy světelné signalizační zařízení, či lidově „semafor“, skládá. Nejsou to jen věci na první pohled viditelné, tedy stožáry, výložníky, návěstidla, případně chodecká tlačítka.

Hlavní součástí semaforu je řadič. Jde o elektrické zařízení, které řídí signální obrazy návěstidel. Tedy řadič rozhoduje o tom, zda na konkrétním návěstidle svítí zelená nebo červená. Je to mozek semaforu.

V minulosti, kdy byly řadiče analogové, se křižovatky řídily převážně **pevnými programy**, které byly předem nastavené, měly stejnou délku i pořadí jednotlivých zelených, tedy každý cyklus řízení měl stejný průběh. V závislosti na dni v týdnu a čase se pouze mohly měnit délky cyklu, tedy například od 7 do 19 hodin byly cykly delší, ve zbylé době zase kratší.

Způsob řízení pevnými programy dodnes může přetrvávat na místech, kde je kladen velký důraz na koordinaci, tedy například na severojižní magistrále. Pevné programy se používají také na semaforech, kde dosud nebyl vytvořen či projednán software pro dynamické řízení, při závadách a je možné ho také nasadit povelom z dopravní ústředny.



ZJEDNODUŠENÝ NÁZORNÝ ALGORITMUS, PODLE KTERÉHO ROZHODUJE SSZ O SIGNÁLU VOLNO PRO TRAMVAJ

V současnosti tvoří hardware řadičů výkonné mikroprocesory s volně programovatelnou logikou. To umožňuje jiný způsob řízení, a sice **řízení dynamické**. Má zásadní výhodu, že umožňuje v reálném čase reagovat na aktuální poptávku ze strany všech účastníků provozu. Pokud je v tomto dynamickém řízení navíc zvýhodněna MHD, hovoříme o preferenci MHD. Dynamické řízení je tedy podmínkou preference. Ale neplatí to obráceně. Jsou i křižovatky s dynamickým řízením bez preference MHD.

Kromě moderních řadičů jsou další nezbytnou podmínkou pro dynamické řízení **dopravní detektory**. Prakticky všechny tramvajové semaforech jsou nyní vybavené detekcí tramvají, tedy zásadní předpoklad pro dosažení řízení s preferencí tramvají je splněn na téměř všech semaforech. (Reálný podíl SSZ s preferencí tramvají v Praze postupně roste a aktuálně činí 93,7 %.)

Většina řidičů tramvají ví, jak se jejich vlak hlásí do křižovatky. Pro širší publikum však téma rozebereme. Nejčastějším detektorem tramvaje je trolejový kontakt. Jedná se o dvě gumičky s příměsí uhlíku (ten zajišťuje vodivost), o které zavádí pantograf tramvaje při průjezdu. Elektrický impuls je dopraven po vedení vzduchem do detektoru na sloupu a následně zemním vedením do řadiče.

Pokud není možné toto řešení provést, umísťují se do troleje různá bezkontaktní čidla na bázi elektromagnetické indukce, infračerveného snímání, ultrazvuku. Ovšem ty jsou spíše výjimkou.

Všechna zařízení používaná v troleji mají zásadní nevýhodu. Nerozlišují směr jízdy tramvaje. Jsou tedy samostatně použitelná jen

na křižovatkách, kde se nevětví trať. Pokud se koleje větví, je řadič propojen se systémem elektrického ovládání výhybek, a dostává tak informaci, jakým směrem je postavena výhybka a zda je výhybka zablokována.

Teď malý přesah do stavění vlakové cesty. Tramvaj si výhybku staví pomocí rádiového vysílače, který je umístěn vespod vozu. Signál registruje rádiový přijímač elektrického ovládání výhybek (EOV), který je umístěn v koleji asi 20 m před křižovatkou. Řadič SSZ tak dostane informaci z EOV o směru jízdy tramvaje obvykle pouhé jednotky sekund před požadavkem vlaku na průjezd. Řadič SSZ přitom potřebuje informaci o tramvaji mnohem dříve, dle dispozice cca 20–40 s předem.



ZDE NA FOTOGRAFII SVĚTELNÉ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ (SSZ) LIDICKÁ – ZBOROVSKÁ, NA DALŠÍ STRÁNCE V UKÁZCE ALGORITMU, KTERÝ ROZHODUJE O PREFERENCI TRAMVAJÍ

Proto se od roku 2011 používá ještě tzv. **vzdálené rádio**. Vypadá jako přijímač signálu pro výhybku, ale impuls jen „proteče“ do řadiče SSZ. Vzdálené rádio může být umístěno i stovky metrů před křižovatkou.

Shrňme si to. V tuto chvíli máme detekci, která nám dává obrázek o výskytu tramvají před křižovatkou. A máme návěstidla, kterými se řídí účastníci provozu. A mezi tím máme onen řadič, který o všem rozhoduje. Teď je potřeba „naučit“ řadič dobře preferovat tramvaje.

Že to nejde otočením knoflíku, je zřejmé. O několik odstavců výše jsme uvedli, že řadiče mají volně programovatelnou logiku. To znamená, že na základě vyhodnocení různých podmínek, které jsou buď pravda, nebo nepravda, lze postupně dojít k rozkazu, jaký signál bude svítit na návěstidlech.

Proces je velmi zjednodušeně vyjádřen vývojovým diagramem na obrázku na této straně. Rakvičky obsahují dotaz na splnění podmínky. V obdélnících jsou příkazy. Zelený kroužek nahoře znamená čekání na další krok, který u řadičů SSZ následuje po 0,5 nebo 1 sekundě dle typu.

Je dobré zdůraznit, že se jedná opravdu o výrazné zjednodušení. Řadič totiž sám o sobě může odpovědět jen na „jednoduché“ otázky typu „svítí volno“? Ale například na otázku, zda je přihlášena tramvaj, řadič odpověď nezná. K tomu je třeba nejdříve definovat, který detektor je přihlašovací a který odhlašovací.

A dále pomocí dalších algoritmů a podmínek nastavit proměnné, které matematicky vyjádří skutečnost, že mezi těmito detektory je tramvaj. Stejně tak radič neumí odpovědět, zdali tramvaj stihne volno. To se zjišťuje opět pomocí matematických výrazů s časovými čítači a časovými konstantami.

Vypadá-li to příliš složitě, je dobré připomenout, že na každé křižovatce nejsou pouze tramvaje. Používají je chodci, auta, cyklisté. A i když tito účastníci nemají preferenci, také mají své detektory. Auta si jimi prodlužují zelenou nebo vyzvou zelenou na bočním vjezdu, chodec si signál přivolá tlačítkem. To vše musí logika zohlednit. A zapomenout nesmíme na preferenci autobusů, která se podobá preferenci tramvaj.

Skutečný algoritmus řízení pak vypadá třeba tak jako na obrázku z této strany. Kromě různých stavových parametrů M., časových čítačů t., C., časových parametrů N. jsou klíčovými součástmi výrazů logické podmínky L... Zároveň se používají logické operátory & (a zároveň) a v (nebo).

Pro příklad logická podmínka L526 vypadá takto: „ $CDTD1K = 0 \vee N52 = 0 \vee (N52 = 2 \ \& \ MKVD = 1) \vee NP = 0$ “, a pokud je splněna, znamená to, že příslušná fáze neprodlužuje od tramvajového detektoru DTD1. Pro splnění celé rakvičky musí být výraz v ní obsažený pravdivý. Nebudeme si zde rozepisovat význam jednotlivých částí algoritmu či podmínky, ale doplníme, že na obrázku je algoritmus dvou z pěti fází SSZ Lidická – Zborovská, přičemž DTD1 je přihlašovací kontakt tramvaj na vjezdu do zastávky Zborovská směrem do centra.

Dosud jsme si nepřiblížili ještě jeden důležitý termín – **fáze**. Tedy aby se nemusel každý rozkaz pro každé návěstidlo vydávat samostatně, používají se pro řízení tzv. fáze, které hromadně definují obraz pro všechna návěstidla. Při přechodu z jedné fáze do jiné se používají fázové přechody, které mají předem definovaný průběh vypínání a zapínání jednotlivých lamp, které tvoří celá návěstidla.

Typicky se tak dynamické řízení skládá z fázových přechodů, které mají pevnou délku a průběh, přičemž signál na návěstidlech se během nich mění, a z fází, které mají různou délku, přičemž signál na návěstidlech se během nich nemění.

Pro úplnost doplníme, že fázové přechody i fáze je přece jen možné modifikovat dalšími jednotlivými rozkazy, ale není to běžné. Funguje to například na SSZ Bělehradská –

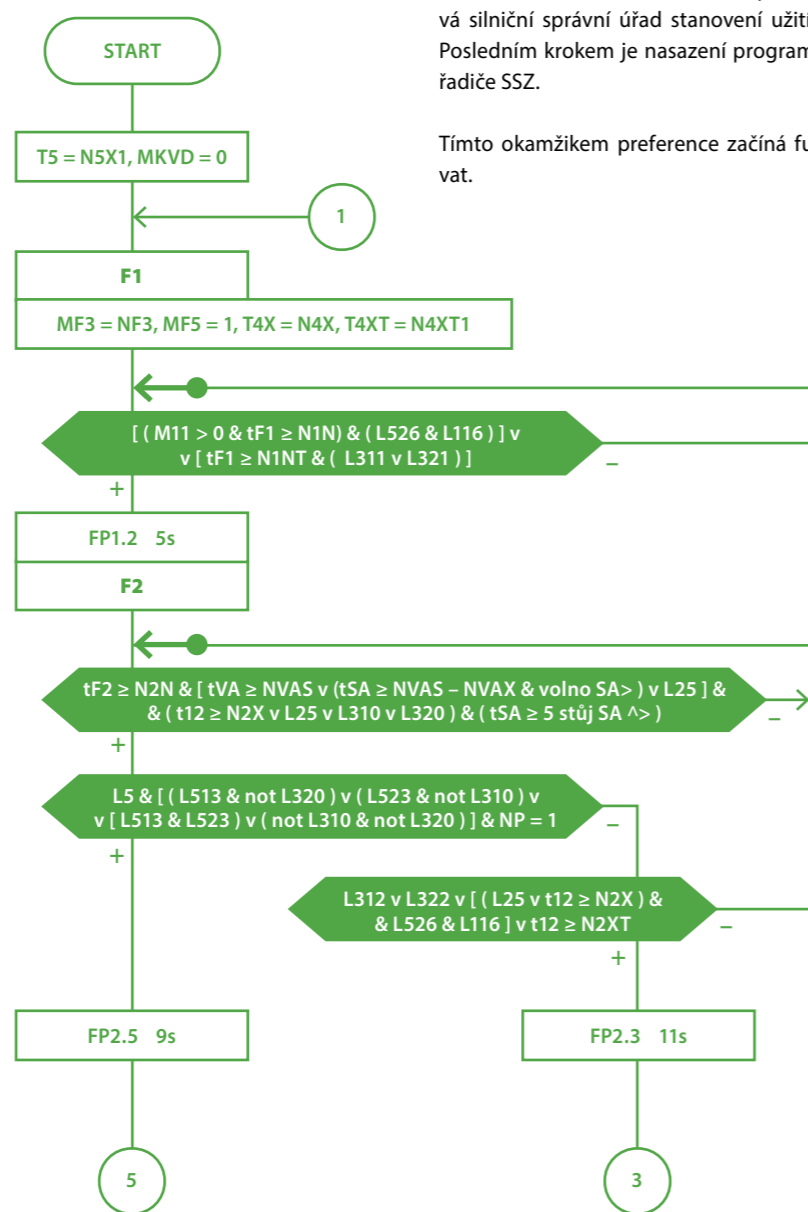
Otakarova, kde se zelenou pro auta od náměstí Bratří Synků obvykle nesvítil současně volno pro tramvaj. To se sepne jen tehdy, pokud je přihlášená tramvaj nebo je závada detekce tramvaj. Toto řešení zohledňuje fakt, že tramvaj má výrazně delší vyklizovací čas přes křižovatku než auta, a svícení jen zelené pro vozidla tedy umožňuje pružnější řízení pro všechny. Stejná fáze tak má více variant.

To, co jsme zde popsali, je řídicí logika. Je hlavní součástí tzv. dopravního řešení (DŘ), což je komplexní dokumentace, která signalizaci definuje. Čítá obvykle desítky stránek a její vypracování zabere dopravnímu inženýrovi desítky až nižší stovky hodin pro každou křižovatku. Reálně jde tedy o týdny.

Tím však proces nekončí. Po zpracování DŘ následuje projednání, přičemž klíčovými orgány je silniční správní úřad (v Praze vykonává působnost Odbor pozemních komunikací a drah MHMP). Vyjadřuje se PČR, jejíž souhlas není pro úřad podmínkou. Dokumentaci obvykle dostává k vyjádření rovněž Technická správa komunikací a Dopravní podnik. Následuje zapracování připomínek. Proces se přitom může opakovat.

Projednání obvykle trvá měsíce až roky. Dokumentaci pak naprogramuje programátor radiče. Následuje odladění, což je proces, při kterém autor dopravního řešení, tedy dopravní inženýr, testuje na zkušebním radiči v laboratorních podmínkách, zdali řízení funguje, jak má, a případně provádí úpravy. Na odladěnou dokumentaci obvykle vydává silniční správní úřad stanovení užití SSZ. Posledním krokem je nasazení programu do radiče SSZ.

Tímto okamžikem preference začíná fungovat.



UKÁZKA SKUTEČNÉHO ALGORITMU ZE SSZ 5.068 LIDICKÁ – ZBOROVSKÁ



VEČER 27. KVĚTNA 2024 BYLO MOŽNO VIDĚT KŘÍŽOVÁNÍ NÁKLADNÍCH VLAKŮ NA SMÍCHOVĚ. OD VYŠEHRADU PROJEL UHELNÝ VLAK (TZV. WAPKY) SE STARIČKOU LOKOMOTIVOU 123.007 A OKOLO 3. NÁSTUPIŠTĚ ODJÍZDÍ DO BEROUNA. NA VYŠEHRAD SE UŽ OD 2. NÁSTUPIŠTĚ ROZJÍZDÍ VLAK S VOZY NA CEMENT (TZV. RAJKY) S PERSPEKTIVNÍ LOKOMOTIVOU 363.519

NOVINKY NA ŽELEZNIČNÍCH TRATÍCH V PRAZE

PŘED PÁR LETY JSME V DP KONTAKTU PODROBNĚ POPISOVALI PŘESTAVBU UZLU V ZAHRADNÍM MĚSTĚ, KDE ODPADL JEDEN NÍZKÝ PODJEZD PRO TRAMVAJE A VZNIKLA NOVÁ ŽELEZNIČNÍ STANICE. OD TĚ DOBY NOVINKY NA ŽELEZNICI V PRAZE JEN „PRŠÍ“, ALE MNOHO BYCHOM TOHO JEŠTĚ POTŘEBOVALI DOTÁHNOUT.

Zmizel nízký železniční podjezd na konci ulice Dukelských hrdinů, naopak ten na konci ulice U Výstaviště a začátku Partyzánské byl na další roky zakonzervován v extrémně nízké poloze. Nízký podjezd tzv. Holešovicke přeložky přes Zenklovu ulici u zastávky U Kříže ovšem bohužel znemožnil výstavbu trolejbusové trati a musí se zde jezdit pouze na baterie.

Zbývá soustava nízkých podjezdů na trati Praha hl. n./Vršovice – Praha-Vyšehrad – Praha-Smíchov. A právě tady se zatím moc nedaří. Ačkoliv již kolem roku 2008 byla detailně připravována rekonstrukce předmětného úseku a koordinována s DPP ve vazbě na tramvajové tratě, tak zatím pouze

probíhají úporné společenské diskuze o železničním mostu na Výtoni. Zde v posledních dobách registrujeme nejméně tři mimořádné události se strženou trolejí.

Na smíchovském břehu se však už děje hodně věcí. Přes Nádražní ulici vedou dva mosty. Severně je to dnes již skoro rok nepoužívaný most z bývalého tzv. severního nástupiště vedoucí na most přes Vltavu. Je níže než druhý most, kvůli čemuž je trolej ve velmi problematické výšce. Most, který je nazýván „Hřebík“, by měl být přizvednut, směrově posunut a v budoucnu na něm bude cyklostezka.

Kromě likvidace tzv. společného nádraží započala letos i přestavba samotné železniční stanice Praha-Smíchov. Bylo reaktivováno nástupiště I.A, odkud dlouhá léta jezdily prakticky všechny osobní vlaky směr Černošice a Beroun. Zejména při stavbě stanice metra v první půlce 80. let, když byla uzavřena odjezdová hala, byl příchod od tramvají (reálně ze zastávky Plzeňka) opravdu velkým výletem. Také podle toho zadní vozy vla-

ku vypadaly, byly zcela přeplněné, protože cestující již neměli vesměs dostatek sil dojet do prvního vozu z osmi (2 pantografové jednotky po 4 vozech, případně běžné lokomotivou tažené vozy nebo souprava patrových jednotek Bpjo).

Zjevně budou zbourána i boční křídla nádraží z 50. let a zachována zůstane jen odjezdová hala, kterou někteří jedinci měli touhu také odstranit, ale k tomu naštěstí nedojde. Na stavbu Správy železnic naváže i stavba Smíchovských terminálů, což bude investice MHMP s výrazným dopadem do provozu metra, tramvají i autobusů. Ve stanici je zatím stále v chodu nyní již unikátní sovětská reléovka včetně velkých oválných návěstidel popsaných azbukou. Její dny jsou však již sečteny.

Zatímco úsek III. železničního koridoru Praha-Smíchov (mimo) – Praha-Radotín (včetně), byť se to označovalo jako Černošice (mimo), ale stavba končí prostě v Radotíně, je již hotov, tak opravdu dlouhá léta se pouze hovořilo (anebo ani to ne) o trati přes most

Intelligence z Radotína do Krče a dále do Vršovic či Zahradního Města. To se teď velmi svižně mění, jde o stavbu, o které se zatím nemluví, ale která běží mimořádně rychle. Práce byly zahájeny v červnu 2023, úplná výluka původní koleje započala až letos v lednu a 1. července došlo k zahájení provozu na nové (jižní) koleji. A objem prací je skutečně nemalý.

O tzv. mostu Intelligence koluje řada mýtů, hlavně stran skutečnosti, že trať od odbočky Tunel do Krče a dále do Zahradního Města dosud vždy byla jednokolejná. Na samotném mostě byla položena i druhá kolej, ale zjevně jen pro zatěžovací zkoušky. Nicméně právě tato nikdy nepoužívaná část mostu, který byl sice postaven už v roce 1955, ale používán je až od května 1964, bude nyní zprovozněna jako první.

Ještě více mýtů se váže k navazujícímu Chuchelskému tunelu. Jako že se tam něco nepovedlo, a proto tam nemůže být druhá kolej apod. K tomu existuje mimořádně hodnotný článek na webu koridory.cz, kde se



TÉMĚŘ ZA TMY 17. ČERVNA 2024 PROJÍZDĚLY PO VÝTONSKÉM MOSTĚ CISTERNY TAŽENÉ 53 LET STAROU LOKOMOTIVOU 123.004

mimo jiné lze dozvědět, že střední část tunelu je v hloubené jámě, což na místě je i vidět, že přineslo i navýšení terénu proti původnímu stavu. Existují fotografie zahraničních fandů železnice z počátku šedesátých let 20. století, kde nájezdy k Chuchelskému tunelu působí jako zrušená a demontovaná železniční trať, u tunelu chyběl i most přes trať Praha – Plzeň, byly tam jen prázdné opěry.

Zatímco tunel zůstane jednokolejný (je celkem evidentní, že se nepočítalo s průjezdným průřezem pro dvoukolejnou elektrifikovanou, ale jen neelektrifikovanou trať), tak návazný úsek do Krče bude plně zdvoukolejněn. Před Krčí býval přesmyk ze severní koleje do jižní, ten samozřejmě již odpadá. Velkým úspěchem je přestavba úzkého podjezdu v Údolní ulici nad branickým pivovarem, kompletní přestavba proběhla za půl roku. Hezky opraven je obloukový most přes Vrbovu ulici. Bohužel úsek od Vrbovy ulice směrem ke Krči je oboustranně obehnan brutálními protihlukovými zdmi.

Stanice Praha-Krč prodělává jen minimální úpravy spojené se zaústěním nové koleje.

Koordinovaně s výstavbou metra D vznikly mobilní buňky pro technologii, neboť zabezpečovací zařízení z dob výstavby železniční jižní spojky ze 60. let je již minulostí. Vlastní stanice dozná radikálních změn až s výstavbou metra.

Následující úsek z Krče na Kačerov se mění o něco méně. Těleso bylo vybudováno jako tři až čtyřkolejné (1 kolej do Vršovic, 2 koleje do Zahradního Města, ale vybudována jen 1 kolej, vlečka/zkušební kolej metra). U koleje do Vršovic byla v roce 2015 otevřena železniční zastávka Praha-Kačerov. Ta nyní ve své podobě zcela zanikla.

Nové uspořádání bude takové, že v rozpletu (u rozpletu) u Sliachské ulice jsou nyní doplněny kolejové spojky, toto místo je pojmenováno jako odbočka Praha-Spořilov a úsek do Krče bude pojat jako dvoukolejný. Na Kačerově vzniká ostrovní nástupiště v místě plánované a ani do budoucna nerealizované třetí koleje. Úsek od odbočky Spořilov do Zahradního Města zůstává v původním jednokolejném stavu s tělesem připraveným pro druhou kolej.

Tato rozsáhlá investice přinesla velké vrásky dopravcům nákladních vlaků, protože pro směr Praha – Plzeň nezbývá vzhledem k zoufalému stavu Výtoňského mostu než jezdit přes České Budějovice. Tristní stav mostu způsobil, že fevnické osobáky jezdí jen na Smíchov a zkráceny tam jsou rovněž rychlíky Berounka. Regiojet si své provozní zázemí odstěhoval do Malešic, takže jeho soupravy jízdy odpadly (až na výjimky ze Zličína) také.

Tím pádem je na mostě fakticky kapacita pro jízdy lehčích nákladních vlaků. Na Výtoni tedy bylo možno vidět (obvykle večer a v noci) nákladní vlaky, což je v Praze skutečně unikát. Po červnových lijáčích však došlo k delšímu přerušení provozu tratě Plzeň – České Budějovice, čímž se reálná možnost dostat do Plzně s nákladním vlakem zredukovala právě na cestu přes Výtoň. S koncem úplné výluky (1. července 2024 v 17:30) na mostě Intelligence tyto jízdy však jistě skončí, resp. prakticky skončily.



NA PŮVODNÍ KOLEJI PO SEVERNÍM MOSTU INTELLIGENCE JEDE 19. LISTOPADU 2023 JEDNOTKA 471.079 ODKLONĚM Z KRČE DO BEROUNA. NA JIŽNÍM MOSTĚ PROBÍHÁ JIŽ NĚKOLIK MĚSÍCŮ INTENZIVNÍ STAVEBNÍ ČINNOST

Z podkladů Pavla Fojtíka připravila redakce
Foto: Archiv DPP

PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

PŘED 100 LETY PŘIJELY PRVNÍ TRAMVAJE NA KONEČNOU BRANÍK



PŮVODNÍ KONEČNÁ STANICE BRANÍK S ČEKÁRNOU PAMATUJÍCÍ KOŇKU

Obce na pravém břehu Vltavy jižně od Vyšehradu byly komunikačně dlouho odříznuty od Prahy. Situaci zlepšil na konci roku 1904 vyšehradský tunel a od roku 1910 jezdily tramvaje až do Podolí k dnešní křižovatce ulic Podolské a Sinkulovy. Až k 15. srpnu 1924 byla trať prodloužena až k ulici Vysoká cesta. Konečná se jmenovala Braník, i když ležela ještě na podolském území. Nový úsek byl zpočátku jednokolejný s výhybnou uprostřed. Nebyla v ní žádná zastávka, tramvaje se tu opatrně pouze míjely. V případě mlhy, což u řeky bývalo časté, musel jít průvodčí pěšky před tramvajovým vlakem, aby ho tak kryl před případnou protijedoucí soupravou. Druhá kolej byla položena až o rok později a zapojena 3. července. Doprava tak získala na plynulosti.

CELKOVÝ POHLED NA KONEČNOU BRANÍK
23. SRPNA 1929



V konečné stanici byla postavena dřevěná čekárna s bohatou historií. Původně stála na konečné koňky u Západního nádraží na Smíchově. V roce 1902 se přestěhovala do Holešovic k tzv. Schönovým domům (dnes zastávka nábřeží Kapitána Jaroše) a konečně v roce 1924 na branickou konečnou.

Vzhledem k tomu, že zde byl silný rekreační provoz a pobíhání cestujících přestupujících z tramvaje na autobus a naopak během přepojování vlečných vozů nebylo bezpečné, snažily se Elektrické podniky regulovat přestup pomocí ochranných zábradlí. Od 14. května 1929 zde byla v provozu dvoukolejná smyčka, což situaci zlepšilo. Když byla od 6. ledna 1933 trať prodloužena až k branickým ledárnám, byla po nějakém čase smyčka zrušena a nahrazena třetí kolejí o délce 219 metrů se dvěma přejezdy, která umožňovala ukončení jedné linky a současně poskytovala velkou rezervu pro odstavení posilových vlaků v době rekreační špičky.

PŘED 65 LETY VYJELY PRVNÍ „ERTÁKY“

K datu 1. září 1959 se váže několik událostí. Předně na linku č. 125 byly nasazeny první nové autobusy, a to Škoda 706 RTO, tedy legendární „ertáky“. Rovněž ten den pronikly autobusy po dvacetileté přestávce znovu do centra Prahy. Do ulic tehdy vyjela zmíněná nová autobusová linka č. 125. Její zavedení bylo tak trochu zvláštní. Vyjela totiž v trase určené původně pro trolejbusovou linku č. 51. Výstavba prodloužení byla odkládána už několik let a zatím z navrhované trasy byla zavěšena trolej pouze od stávající konečné U Matěje do ulice Zelená a předpokládána manipulační trať do dejvických garáží.

Další realizaci ovšem brzdilo několikaleté zpoždění dodávky výzbroje pro projektovanou měnirnu Bubeneč. Tak dlouhé zpoždění bylo velmi nepříjemné, a tak se Dopravní podnik rozhodl, že potřebné spojení uskuteční autobusovou linkou. V létě už stejné místo trolejbusů dočasně autobusy, zatím pod původním číslem linky 51, ale počínaje prvním zářijovým dnem byla nejstarší pražská trolejbusová linka definitivně nahrazena autobusovou dopravou.

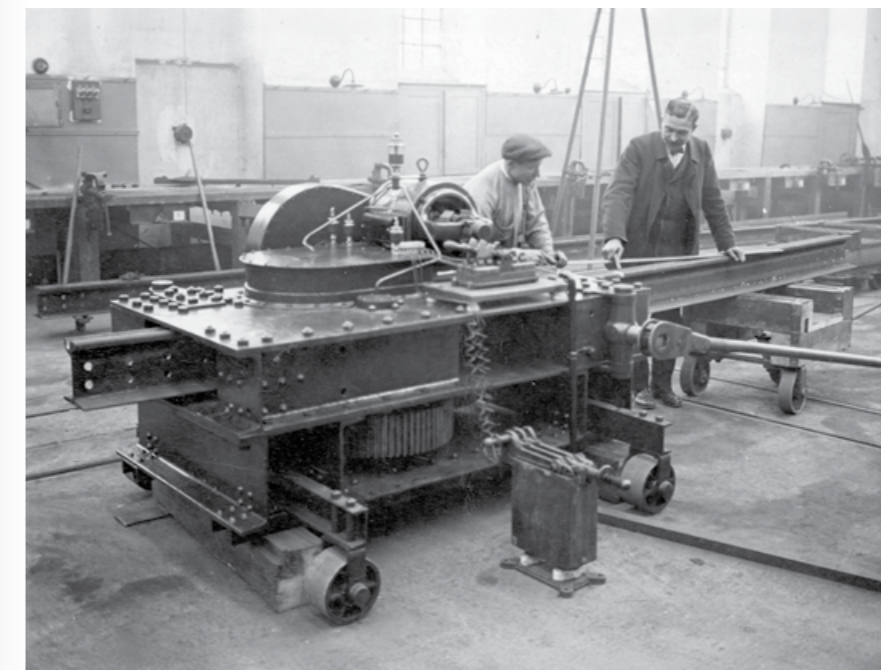
Nová linka jezdící v trase Bořislavka – U Matěje – Revoluční byla velmi úspěšná, což byl



AUTOBUS ŠKODA 706 RTO Č. 139 NA SNÍMKU VE VÝSTUPNÍ ZASTÁVCE LINKY Č. 125 NA BOŘISLAVCE, KTERÝ NÁM KROMĚ SAMOTNÉHO VOZU UKAZUJE JEŠTĚ STÁLE ZAVĚŠENOU TROLEJ PŘIPOMÍNÁJÍCÍ NĚKDEJŠÍ TROLEJBUSOVOU DOPRAVU

doklad, že původně navržený směr trolejbusové tratě byl správný. Linka znamenala proti dosavadnímu cestování tramvajemi až sedmnáctiminutovou úsporu! Aby nebyla přetěžována, musela být přijata určitá tarifní a organizační opatření, která její

využívání poněkud regulovala. V roce 1963 musela být v nejvytíženějším čase posílena ještě autobusovou linkou č. 131 a kromě toho jezdily některé spoje pouze v úseku Na Santince – Revoluční.



PŘED 110 LETY SE DÍLNY KOLEJOVÝCH KONSTRUKCÍ NASTĚHOVALY DO RUSTONKY

Ano, je tomu už sto deset let, co se dílny kolejových konstrukcí Elektrických podniků přestěhovaly do areálu nově vznikajících ústředních dílen pražských elektrických drah v karlínské Rustonce. Stalo se tak

ZÁBĚR Z RUSTONKY PŘIBLIŽUJE PRÁCI NA STROJNÍ OHÝBAČCE KOLEJNIC (LISTOPAD 1916)



SVAŘOVÁNÍ KOLEJOVÝCH KONSTRUKCÍ NA DVORE RUSTONKY

v srpnu 1914. Přesné datum se nikde v dobových materiálech zatím nenalezlo, jen měsíc.

Do té doby dílny vrchní stavby sídlily v nepříliš velkých budovách za halou ještě mladé strašnické vozovny, která v té době byla menší než dnes. Před postavením této vozovny byla situace horší, protože se kolejové konstrukce montovaly doslova, kde se dalo. Především k tomu sloužilo nádvoří vozovny Královské Vinohrady, dnešní Orionky.

Když Elektrické podniky zakoupily tovární areál tzv. Rustonky od bývalé Pražské akciové strojírna, byla pro nové dílny vybrána západní část továrních budov bývalé tzv. velké soustružny. Vzniklo poměrně velké pracoviště, které bylo napojené jak na železniční vlečku, tak i na tramvajovou síť. Pro potřeby Elektrických podniků adaptovaný soubor budov byl předán do provozu v létě 1914

společně s garážemi a dílnou vrchního vedení, které zahrnovaly východní polovinu objektu. Bývalá tzv. velká soustružna byla proměněna na hlavní dílnu – montovnu kolejových konstrukcí. V její západní části vznikly sklady a kovárna. Sousední tzv. malá soustružna si také zachovala v zásadě svůj úkol a byly do ní umístěny různé obráběcí stroje. Dílny kolejových konstrukcí a vrchní stavby zahájily činnost v srpnu 1914, ale teprve 1. října 1914 komise dodatečně udělila uživatelům povolení.

Původní budova dílen přežila celá další desetiletí existence Rustonky a využívala ji od roku 1994 i dceřiná Pražská strojírna. Když se Pražská strojírna odstěhovala do Vinohr, patřila stará budova dílen mezi první zbořené objekty. S demolicí se začalo na přelomu září a října 2007.

110 LET S NÁSTUPNÍMI OSTRŮVKY

Než vypukla první světová válka, dá se říci, že Praha zažívala období rozvoje tramvajové dopravy. Spolu s tím začal vzrůstat i běžný pouliční ruch, kdy se na scéně začaly stále častěji objevovat automobily. Přecházející ulice bylo v té době stále složitější, tedy alespoň tam, kde mezi kolejí a chodníkem byla větší vzdálenost.

V červenci 1912 se proto na Stavebním úřadu hlavního města Prahy začal projednávat zajímavý „Návrh na zřízení nástupiště při stanici elektrické dráhy „Nádraží císa. Frant. Jos. I.“ O více než rok později, v říjnu 1913, Elektrické podniky královského hlavního města Prahy vypracovaly a předložily vídeňskému ministerstvu železnic oficiální návrh, který byl 30. ledna následujícího roku projednán při místním šetření. Komise neměla proti nové úpravě stanice námítky, a tak se brzy poté Pražané dočkali svého prvního „nástupního ostrůvku“, jak se nástupišť začalo po mnoha letech běžně říkat.

První nástupiště bylo dlouhé 36 metrů, široké jeden a půl metru a vysoké 15 centimetrů. Bylo olemováno žulovými obrubníky a vydlážděno mozaikovou dlažbou. Proti



TENTO SNÍMEK PRVNÍHO PRAŽSKÉHO NÁSTUPNÍHO OSTRŮVKU POŘADIL 9. ČERVNA 1914 TECHNICKÝ ÚŘEDNÍK ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ A NADŠENÝ AMATÉRSKÝ FOTOGRAF ANTONÍN NOVOTNÝ

dnešním zvyklostem byl zastávkový sloupek umístěn uprostřed, zatímco na obou koncích nástupiště byly vztyčeny vysoké kovové lucerny se čtyřmi žárovkami, které zajišťovaly osvětlení a současně fungovaly jako jakýsi výstražný maják. Bohužel nezná-

me přesné datum (ani měsíc), od kdy bylo první nástupiště používáno. Prokazatelně ale už existovalo v červnu 1914.

PŘED 110 LETY ZAČLY POMÁHAT SANITNÍ TRAMVAJE



VÝŘEZ ZE ZNÁMÉHO SNÍMKU FOTOGRAFA JINDŘICHA ECKERTA UKAZUJE SANITNÍ TRAMVAJE V AREÁLU DNEŠNÍHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ. OKNA VOZŮ BYLA ZAKRYTA PLACHTOU

mimoúrovňově křížovala jednu železniční kolej. Se stavbou koleje se začalo 29. srpna a 2. září byla dokončena. O osmé hodině večerní byla kolej projeta na zkoušku a krátce poté odvezly první dvě sanitní tramvaje raněné vojáky. V půl jedenácté přijel první velký transport se 160 raněnými a o hodinu později dorazil další se 160 raněnými.

Sanitní tramvaje jezdily podle potřeby i k jiným nemocnicím, například do provizorní nemocnice na Žižkově, do lazaretu Na Rejdišti u Rudolfina (zde byly manipulační tramvajové koleje) či do kasáren na Pohořelci, kde bylo možné vůz odstavat na tehdejších konci tratě.

Bohužel není k dispozici údaj, kolik raněných sanitní tramvaje přepravily v roce 1914. Za léta 1915–1920 přepravily z nádraží do nemocnic či mezi nemocnicemi a na nádraží 603 288 vojáků. Doprava sanitními tramvajemi skončila 22. října 1920.

MÁLO ZNÁMÝ OBRÁZEK Z DOBOVÉHO TISKU, KTERÝ UKAZUJE VYKLÁDÁNÍ RANĚNÝCH NA ŽIŽKOVĚ V TÁBORITSKÉ ULICI

Do pražské tramvajové dopravy přinesla první světová válka celou řadu novinek. Jednou z nich bylo zavedení sanitních tramvajů. Z válečných bojišť začaly být tímto způsobem do pražských vojenských nemocnic a lazaretů dopravováni ranění a nemocní vojáci. „K dopravě raněných vojáků bylo adaptováno 18 velikých motorových vozů, které byly udržovány a dezinfikovány v remise Karlínské,“ píše se stručně ve Výročních účtech Elektrických podniků za rok 1914.

Úprava vozů byla celkem jednoduchá, odstranila se okna a mezi rámy se do vozů vkládala příčně nosítka. Všechny 18 vozů mohlo najednou přepravit tímto způsobem 132 raněných.

Pražané se mohli poprvé se sanitními tramvajemi setkat 26. srpna 1914 před Hlavním nádražím, když se konala hodinová přehlídka připravenosti všech sanitních dopravních prostředků, které mělo město k dispozici. Nejednalo se tedy ještě o jízdu „na ostro“. Noviny tehdy uváděly, že sanitní tramvaje budou stávat v Sadové třídě (Wilsonově), kam budou ranění přenášeni. Po tu dobu měl být pravidelný tramvajový provoz v těchto místech přerušen. Elektrické pod-



niky ale přišly s jiným řešením. Rozhodly se pro tento účel vybudovat zvláštní tramvajové koleje. V první řadě bylo nutné postavit urychleně koleje do nádraží Císaře Františka Josefa I. (Hlavní nádraží) až do dnešní ulice U Nemocnice, kde kromě Všeobecné nemocnice byla i C. k. Vojenská nemocnice.

Tramvajová kolej do nádraží začínala v dnešní Vinohradské třídě nad dnešními železničními tunely (v té době tam byl jen jeden). Bývala zde prudce klesající příjezdová cesta do nákladové části nádraží, která dokonce

Máte zajímavé historické fotografie, dokumenty či vzpomínky na pražskou hromadnou dopravu? A chtěli byste se o ně podělit s ostatními čtenáři? Využít můžete adresu: kaleidoskop@dpp.cz

Z BRUSELSKÉHO PODĚKOVÁNÍ



Ráda bych Vám jménem zastoupení hl. m. Prahy v Bruselu moc poděkovala za možnost zapůjčení tramvajového trenažeru na největší akci českých regionů v Bruselu — Czech Streetparty 2024, která proběhla v pátek 31. 5. a které je Praha tradičním partnerem. Stánek hl. m. Prahy byl v průběhu akce hojně navštíven a trenažér přilákal velký zájem dětí i dospělých návštěvníků. Za skvělou obsluhu a prezentaci na stánku patří velké poděkování oběma zástupcům Střední průmyslové školy dopravní, Miloši Kejzlarovi a Štěpánovi Stodolovi.

Děkuji Vám i Střední průmyslové škole dopravní za vstřícný přístup a za příjemnou spolupráci — tak třeba ještě někdy v budoucnu.

Lucie Čadilová,
Head of Delegation of Prague to the EU

Z DOPISU ARCIBISKUPA PRAŽSKÉHO PŘEDSEDOVI PŘEDSTAVENSTVA DPP PETRU WITOWSKÉMU

Vážený pane předsedo, rád bych Vám vyjádřil k letošní Noci kostelů poděkování za Vaši spolupráci a nasazení. Velice si toho vážíme. Bez takových lidí a institucí by projekty podobné Noci kostelů nebylo vůbec možné realizovat. Je pro nás radostí, že v letošním roce se k projektu Noc kostelů připojilo na 1750 kostelů v celé ČR. V Arcidiecézi pražské, kterou spravuji, se k projektu připojilo 371 kostelů a modliteben ze všech křesťanských církví včetně takových míst, jako je pražská katedrála sv. Víta, bazilika na Vyšehradě nebo také nové kaple v Poslanecké sněmovně či na Staroměstské radnici.

Přijměte, prosím, naše poděkování!

S přáním všeho dobrého
Jan Graubner,
arcibiskup pražský a primas český



Z DOPISU VEDENÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHY 9

Vážený pane generální řediteli, dovoluji, abychom Vám co nejsrdečněji poděkovali za skvělou spolupráci se zajištěním a organizací dopravní situace při konání MS v ledním hokeji v naší MČ Praha 9. Zvláště bychom pak rádi vyzdvihli perfektní práci pracovníka Miloše Trnky.

Velmi si vážíme nasazení všech, kteří přispěli ke klidnému a hladkému průběhu celé akce, společně jsme to zvládli.

Děkujeme za spolupráci a jsme s pozdravem

Mgr. Tomáš Portlík
starosta

Mgr. Adam Vážanský
místostarosta



Musím DPP pochválit za prodloužení linek autobusů při opravě metra v úseku Pražského povstání – Háje. To je opravdu výborný nápad, který velmi pomohl plynulosti i rychlosti přepravy, když už je nutná výluka.

J. R.



Ráda bych poděkovala Vaší kolegyni z dispečinku (č. 9), která mi dnes neskutečně pomohla s dohledáním mé zapomenuté cestovní tašky v trolejbusu na cestě z letiště. Obratem a především velice empaticky a ochotně mi pomohla a kontaktovala možné řidiče, kteří mohli inkriminovaný trolejbus řídit. Současně bych chtěla poděkovat i panu řidiči, který tašku schoval a následně mi ji předal. Dnes jsem po nočním letu z New Yorku zažila neuvěřitelně stresovou situaci, neboť v tašce jsem měla mj. i notebook, ale Vaši kolegyně mi neskutečně pomohly a za to jim patří velké díky a zaslouží si, aby tato událost jen tak „nezapadla“, neboť právě oni dnes udělali tu nejlepší možnou reklamu DPP. Ještě jednou jim z celého srdce děkuji.

L. N.



Dobrý den, ráda bych touto cestou vyjádřila mé upřímné díky dvěma řidičům autobusu. Včera ráno v 7:52 jsem jela linkou 138 ze zastávky IKEM na zastávku Spořilov a po vystoupení jsem zjistila, že mi v tomto autobuse vypadl telefon. Po nastoupení do autobusu 136 směr Sídlíště Čakovice jsem požádala řidiče, zda by celou situaci mohl ohlásit na dispečink. Ten tak neprodleně učinil. Díky řidiči linky 138, který telefon našel a nechal u sebe, se ke mně po domluvě na místě předání během cca dvou hodin opět vrátil. Touto cestou bych Vás chtěla požádat o předání velkého díky oběma řidičům. Děkuji a přeji hezký den.

V. B.

Texty na této dvoustránce byly redakčně kráceny a jazykově upraveny.

ARTEFAKTY Z METRA



Občas jsme v redakci sami překvapeni, odkud se k nám dostanou vzpomínky a relikvie z provozu pražského metra. Na redakci se obrátili potomci Antonína Altnera, který v metru několik let pracoval. Byl členem prvního kurzu strojvedoucích, který proběhl v Moskvě. Bohužel se z provozu dochovala jen jedna jeho fotografie. Pokud by některý z čtenářů věděl, kde snímek vznikl, případně z jakého důvodu, budeme rádi za jakékoliv bližší informace.



Výrobní štítek na druhém snímku by si zcela jistě zasloužil větší prostor. Pozornější z čtenářů si jistě všimli, že je na něm vyraženo evidenční číslo 2133 čelního vozu soupravy typu 81-71, což je jeden z těch smutnějších příběhů z pražského metra. Jedná se totiž o vůz, který měl 15. října 1986 v 15:26 ve stanici Leninova (Dejvická) fatální nehodu, kdy došlo nejdříve k vyšunutí vozu a následnému vykolejení, čímž vůz narazil do betonového sloupu. Při této mimořádné události nedošlo k usmrcení ani žádnému jinému zranění osob. Stav skříně byl však natolik vážný, že bylo rozhodnuto o vyřazení vozu a jeho likvidaci, k jejímuž naplnění došlo v říjnu 1987 v Kovošrotu Praha-Hostivař. Jednalo se tak o první vůz tohoto typu, který byl zlikvidován.

Text: Robert Mara
Foto: Evžen Ge



SLAVNOSTNĚ VYZDOBENÉ DOMY PŘI PŘÍLEŽITOSTI KVĚTNOVÝCH SVÁTKŮ A DAVY VEŘEJNOSTI SLEDUJÍCÍ 9. KVĚTNA 1974 SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA. VĚTŠINA Z NICH SE METREM POPRVÉ SVEZE AŽ VE VEČERNÍCH HODINÁCH NEBO NÁSLEDUJÍCÍHO DNE.

DEN D V ČERNOBÍLÝCH VZPOMÍNKÁCH

DO ARCHIVU DOPRAVNÍHO PODNIKU DORAZILY DOSUD NEZNÁMÉ FOTOGRAFIE VELMI ZNÁMÝCH UDÁLOSTÍ. S DŮLEŽITÝM DATEM 9. KVĚTNA 1974 COBY DNEM ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA V NAŠÍ METROPOLI SOUISELO I ROZLOUČENÍ STARÝCH DVOUNÁPRAVOVÝCH TRAMVAJÍ ČI UKONČENÍ PROFESE PRŮVODČÍCH. PODÍVEJME SE NA TYTO, PRO NĚKOHO VESELEJŠÍ, PRO JINÉHO SMUTNĚJŠÍ, UDÁLOSTI PROSTŘEDNICTVÍM SNÍMKŮ EVŽENA GE. ZÁVĚREČNÝ SNÍMEK Z FLORENCE JE O ŠEST LET MLADŠÍ.

DNE 8. 5. 1974 KONČILY V PROVOZU STARÉ DVOUNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE A ZÁROVEŇ S PŘECHODEM NA NOVÝ ODBAVOVACÍ A TARIFNI SYSTÉM ZANIKLA PROFESE PRŮVODČÍCH. DVĚ MOMENTKY PRŮVODČÍCH NA ČTYŘNÁPRAVOVÝCH VOZECH T3 JSOU Z POSLEDNÍHO DNE PROVOZU. PROFESE PRŮVODČÍCH TRPĚLA ZNAČNÝM NEDOSTATKEM PRACOVNÍCH SIL I VYSOKOU FLUKTUACÍ, VELKOU ČÁST PRŮVODČÍCH PROTO DLOUHÁ LÉTA TVOŘILI BRIGÁDNIČTÍ ZAMĚSTNANCI NAPŘ. Z ŘAD STUDENTŮ



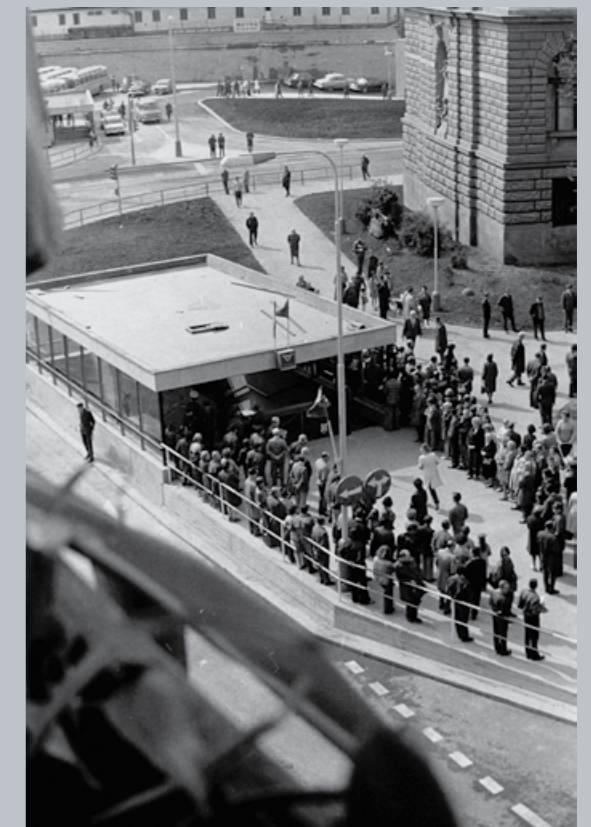
DO TMY ZÁŘÍCÍ VÝSTUP ZE STANICE SOKOLOVSKÁ S PRACOVNÍKY ZAJIŠTŮJÍCÍMI OSTRAHU A PŘÍPRAVNÉ PRÁCE V PŘEDVEČER ZAHÁJENÍ PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA, TEDY 8. 5. 1974



FOTOGRAFOVI SE PODĀŘILO I PŘES BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ VMÍSIT DO DAVU S TEHDEJŠÍMI NEJVYŠŠÍMI PŘEDSTAVITELI REPUBLIKY A HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, ZLEVA NAPŘ. ANTONÍN KAPEK, GUSTÁV HUSÁK, MIKULÁŠ LACEK ČI LUBOMÍR ŠTROUGAL



LUXUSNÍ LIMUZINY VRCHOLNÝCH POLITICKÝCH PŘEDSTAVITELŮ – V POPŘEDÍ ZIL 117, VE DRUHÉ ŘADĚ „ŠESTSETTROJKY“ PRO NÍŽE POSTAVENÉ FUNKCIONÁRE A AUTOBUSY ŠM11 PRO „ŘADOVÉ“ VIP ÚČASTNÍKY PRVNÍ ZAHAJOVACÍ JÍZDY. CÍL CESTY MAJÍ VŠICHNI STEJNÝ – SLAVNOSTNÍ SHROMÁŽDĚNÍ PŘI PŘÍLEŽITOSTI SLAVNOSTI MÍRU A PŘÁTELSTVÍ V PÁRKU JULIA FUČÍKA.



POHLED Z OKNA DNES JIŽ ZBOŘENÉHO DOMU V MÍSTĚ POZDĚJŠÍHO VESTIBULU PRO LINKU B A C ZACHYTL ČEKÁNÍ NA PŘÍJEZD HLAVNÍCH HOSTŮ OFICIÁLNÍHO ZAHÁJENÍ PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA 9. 5. 1974

PROPAGAČNÍ
TRANSPARENT PODNIKU
METROSTAV, JEŽ BYL
SOUČÁSTÍ NÁRODNÍHO
PODNIKU VODNÍ STAVBY



STARÉ TRAMVAJE SE S PRAHOU ROZLOUČILY SLAVNOSTNÍM PRŮVODEM, KTERÝ ZAČÍNAL VE VOZOVNĚ VOKOVICE.



PRVNÍ DEN PRAVIDELNÉHO PROVOZU METRA JIŽ PRO ŠIROKOU VEŘEJNOST BYL 10. KVĚTEN 1974. DLOUHÁ FRONTA ZÁJEMCŮ ČEKÁ NA SVÉ PRVNÍ SVEZENÍ PRAŽSKÝM METREM VE STANICI SOKOLOVSKÁ (DNES FLORENC)

ZAKONČENÍ SLAVNOSTNÍHO PRŮVODU BYLO VE SMYČCE U PARKU KULTURY. CELÁ AKCE SE V CELÉ TRASE TĚŠILA MIMOŘÁDNÉMU ZÁJMU VEŘEJNOSTI

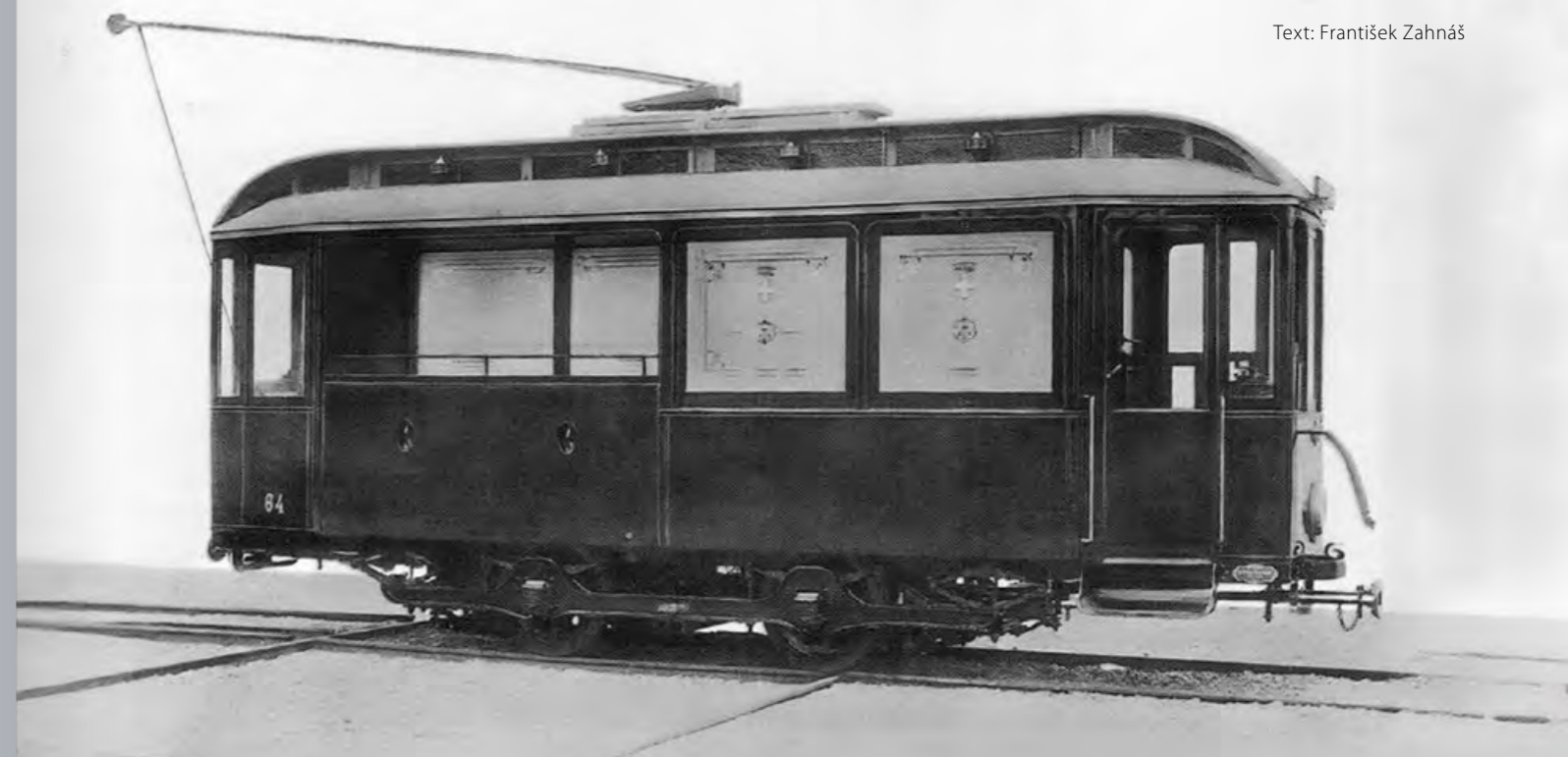
PRVNÍ DEN PRAVIDELNÉHO PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA 10. 5. 1974 VE STANICI KAČEROV



ZASTÁVKA PRŮVODU U TEHDEJŠÍHO SÍDLA DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY V BUBENSKÉ 1



BLOK DOMŮ NA NÁROŽÍ ULIC SOKOLOVSKÉ A KE ŠTVANICI PŘIPRAVENÝ K ODŠTŘELU V SOUVISLOSTI S VÝSTAVBOU VESTIBULU PRO STANICE METRA B A C, 12. 1. 1980



KDYŽ RAKVE A KNĚZ MĚLI SVÉ TRAMVAJE

MOTOROVÝ VŮZ 64 JE ZE SÉRIE MILÁNSKÝCH VOZŮ 51-64 VYROBENÝCH V ROCE 1911, KTERÉ SLOUŽILY K PŘEPRAVĚ RAKVÍ A KNĚZE
ZDROJ: PRIMI TRAM A MILANO, PAOLO ZANIN

KDYŽ ELEKTRICKÝ MOTOROVÝ VŮZ EVIDENČNÍ ČÍSLO 152 VYJEL 22. ŘÍJNA 1917 POPRVÉ DO PRAŽSKÝCH ULIC, TAK VÁLKOU ZBÍDAČENÉMU OBYVATELSTVU ŽÁDNÝ ŠOK NEPŘIVODIL. A TO ANI PŘESTO, ŽE SE JEDNALO O ČISTĚ POHŘEBNÍ TRAMVAJ, KTERÁ Z PRAŽSKÝCH ŠPITÁLŮ ODVÁŽELA TĚLA NA HŘBITOV. BĚHEM NECELÝCH DVOU LET PROVOZU PŘEVEZLA POHŘEBNÍ TRAMVAJ 1 042 ZEMŘELÝCH VOJÁKŮ. TO, ŽE SE TEHDEJŠÍ VEDENÍ ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY INSPIROVALO V MILÁNĚ, JE ZNÁMÁ VĚC. JAK ALE FUNGOVAL PROVOZ TĚCHTO TRAMVAJÍ PŘÁVĚ V ITALSKÉM MĚSTĚ, SI POVÍME V TOMTO ČLÁNKU.

V letošním roce si připomínáme mimo jiné také 110 let od vypuknutí první světové války. Válečné události se odrazily ve všech sférách života, nevyhly ani tramvajové dopravě. Protože skoro všechna silniční vozidla, jakož i koňské povozy, byla zabavena pro vojenské účely, začaly tramvaje krom cestujících převážet také náklady. Z Prahy jsou známé sanitní tramvaje pro přepravu raněných

vojáků a také využití pohřební tramvaje. Ta byla využívána v letech 1917 až 1919.

Jak je napsáno v úvodu, zrod pražské pohřební tramvaje byl inspirován obdobnými tramvajemi v Miláně. Nedávno mně poslal milánský kolega knížku Primi tram a Milano od Paola Zanina, pojednávající o vývoji milánské tramvajové dopravy od zavedení koň-

ky do roku 1916. Krom kapitol o vozidlech a provozu je zde relativně podrobně popsán také provoz pohřebních tramvajů.

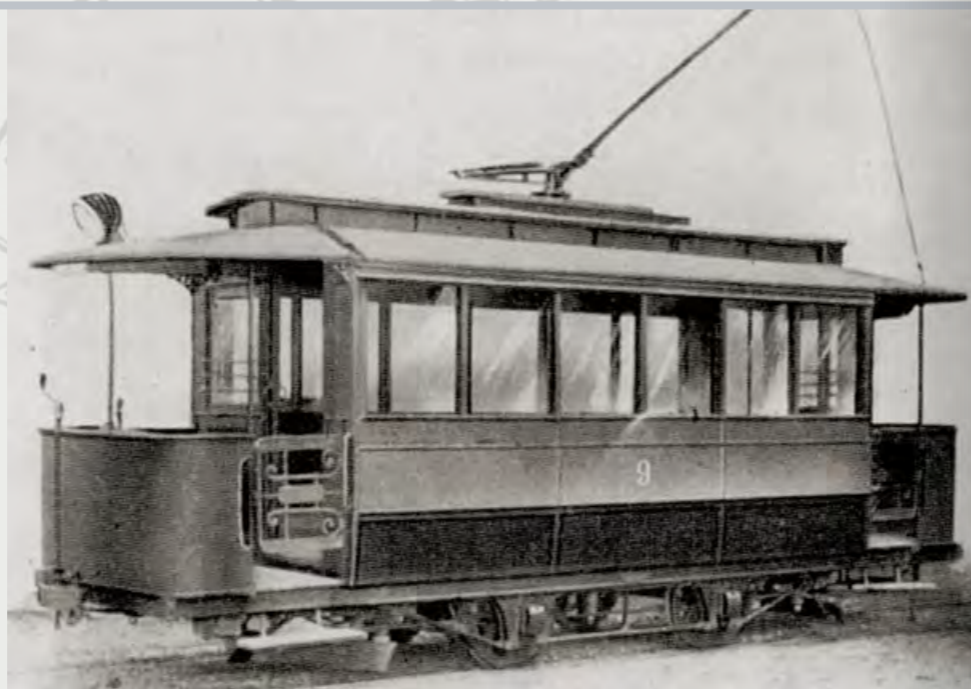
Speciální hřbitovní linka

Už po roce 1880 bylo zřejmé, že dosavadní hřbitovy v centru Milána přestávají svojí malou rozlohou vyhovovat. Za tímto účelem byl

zřízen v nedaleké, asi 5 kilometrů severozápadně vzdálené obci Musocco nový hřbitov. Zaujímal plochu asi 403 m². Práce na zřizování hřbitova začaly v roce 1889, v roce 1895 byl hřbitov dokončen.

Vyvstala otázka, jakým způsobem se budou z města dopravovat nebožtíci, případně účastníci pohřbů, neboť objekt hřbitova byl od města relativně daleko. Rozhodnuto bylo, že veškerá doprava bude realizována tramvajemi. Dne 23. října 1895 byla zřízena speciální tramvajová linka (s elektrickým provozem), určená pro pohřební služby, spojující centrum Milána s objektem nového hřbitova.

Trasa nově zřízené pohřební tramvajové linky začínala u hřbitova Monumentale, vedla přes via Bramante (tam byla vystavěna první vozovna pro pohřební tramvaje), dále ulicí Ceniso na Pza Firenze a pak po via Certosa se dostala k novému hřbitovu. Tramvajové koleje nekončily u hřbitova, ale vedly až do objektu; končily na velkém prostranství uvnitř. Trať byla zprvu jednokolejná se čtyřmi nácestnými výhybnami, další výhybny pak byly i na obou koncích. Délka tratě byla 5,3 kilometru.



MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 9 (ŘADA 4-6, 9-16) BYL VYROBENÝ V ROCE 1896 A SLOUŽIL V MILÁNĚ PRO PŘEPRÁVU BĚŽNÝCH CESTUJÍCÍCH
ZDROJ: PRIMI TRAM A MILANO, PAOLO ZANIN

Smuteční vozový park

Vozový park pohřebních tramvajů byl docela bohatý: 30 dvounápravových motorových

31, 35, 36 a 37, čtyři rakve mohly být přepravovány ve vozech 32 a 33, osm rakví se pak vešlo do vozu číslo 34. Vozy 20–30 (vyrobeny v letech 1896–1904) sloužily běžným cestujícím.



SOUPRAVA POHŘEBNÍ TRAMVAJE SLOŽENÁ Z MOTOROVÉHO VOZU ŘADY 51-64 A ČTYŘNÁPRAVOVÉHO VLEČNÉHO VOZU ŘADY 101-108
ZDROJ: PRIMI TRAM A MILANO, PAOLO ZANIN

Pohřební tramvaje měly svůj zvláštní režim, například nezastavovaly ve všech stálých zastávkách, ale pouze ve vybraných.

Později se provoz pohřební linky na území Milána ještě rozšířil. Konečná v Miláně nebyla už u hřbitova Monumentale, ale linka pohřební tramvaje dělala velkou smyčku kolem centra Milána a měla zastávky na důležitých uzlových bodech (Cso Magenta, Porta Romana, kde byla vystavěna druhá vozovna pro pohřební tramvaje, a via Bramante).

vozů typu Edison, přičemž pro přepravu smutečních hostů byly určeny vozy 1-3, 7 a 8 (vyrobeny v letech 1895/1896), pro přepravu rakví a kněze sloužily vozy 51-64 z let 1907-1911. Pro přepravu běžných cestujících pak byly určeny vozy 4-6 a 9-16 (z let 1895-1904).

Využívalo bylo pro tento účel i 22 dvounápravových vozů vlečných: 31-37 (vyrobeny v letech 1895-1896) sloužily k přepravě rakví a kněze. Dvě rakve mohly přepravovat vozy

cím. Pro smuteční hosty byly určeny dvounápravové vlečné vozy 109-112 (z roku 1911) a dále 8 čtyřnápravových vlečných vozů 101-108, pocházejících z let 1907-1911.

Protože krom hřbitova nebylo v Musocco nic moc významného, jezdily tramvaje pro přepravu běžných cestujících v intervalu 20 minut a rozsah provozu této linky byl dán otevírací dobou hřbitova. V létě začínala jezdit kolem 7:00 hodiny ráno a provoz končil kolem 20:50 večer. V zimě se začínalo jezdit

až v 8:00 ráno a poslední tramvaj od hřbitova odjížděla v 17:30.

Soumrak pohřebních tramvajů

S následným rozvojem dalších druhů dopravy začal zájem o služby pohřebních tramvajů klesat. Není tedy divu, že 1. dubna 1928 byla na hřbitovní lince zastavena přeprava cestujících. Cestující mohli ještě od 29. října 1926 využít z centra Milána k cestě na hřbitov do Musocca nově směřovanou pravidelnou linku 14 (Largo Cairoli – Musocco, Cimitero Maggiore), kterou v roce 1929 doplnila linka 37 (Cimitero Monumentale – Musocco, Cimitero Maggiore). To se ale nejednalo o speciální hřbitovní linky.

Přeprava nebožtíků definitivně skončila v srpnu roku 1930. Tím se pohřební tramvaje staly minulostí. Většina vozů byla po skončení této služby zlikvidována. Jeden z dvounápravových motorových vozů (není známo který) byl přečíslován na 27 a rekonstruován na pracovní. Čtyřnápravové vlečné vozy 101-108 byly už v roce 1926 upraveny pro běžný



MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 9 (ŘADA 4-6, 9-16) BYL VYROBENÝ V ROCE 1896 A SLOUŽIL V MILÁNĚ PRO PŘEPRÁVU BĚŽNÝCH CESTUJÍCÍCH
ZDROJ: PRIMI TRAM A MILANO, PAOLO ZANIN

provoz a našly uplatnění na exponovaných okružních linkách 29/30. V roce 1931 byly pak tyto vleky předány jiným provozovatelům.

Pro zajímavost můžeme ještě doplnit další osudy linek 14 a 37. Linka 37 byla zrušena již v roce 1932. Linka 14 v trase Cimitero Maggiore – Largo Cairoli je vedena dosud, jen při komplexních změnách v roce 1996 byla prodloužena na druhý konec Milána do konečné Lorenteggio.



VIA CERTOSA – MOTOROVÝ VŮZ EDISON PRO BĚŽNÉ CESTUJÍCÍ SLEDUJE SOUPRAVU POHŘEBNÍ TRAMVAJE

VLEVO: VLEČNÝ VŮZ 107 (ŘADA 101-108) POCHÁZÍ Z ROKU 1907 A SLOUŽIL PRO PŘEPRÁVU SMUTEČNÍCH HOSTŮ. JIŽ V ROCE 1926 BYLY TYTO VOZY UPRAVENY PRO BĚŽNÝ PROVOZ A DO ROKU 1931 SLOUŽILY NA OKRUŽNÍCH LINKÁCH 29/30

VPRAVO: VLEČNÝ VŮZ 111 (ŘADA 109-112) Z ROKU 1911 SLOUŽIL PRO PŘEPRÁVU SMUTEČNÍCH HOSTŮ





BRNĚNSKÁ LINKA 12 ZAČALA BÝT OBSAZOVÁNA ČLÁNKOVÝMI TRAMVAJEMI OD 1. 2. 1974

PO STOPÁCH PROVOZU TRAMVAJÍ K2 V BRNĚ

V PRAZE SE TRAMVAJE TYPU K2 SICE NEUJALY, ZATO BRNO SE STALO JEJICH NEJVĚTŠÍM PROVOZOVATELEM V TEHDEJŠÍM ČESKOSLOVENSKU. MY SE NYNÍ POKUSÍME VYPRAVIT NA POMYSLNÝ VÝLET DO BRNA, ALE NEŽ ZAČNEME POPISOVAT PROVOZ TRAMVAJÍ K2, VRÁTÍME SE DO ROKU 1958.

V té době bylo v Brně provozováno 11 linek a vozový park tramvajů byl tehdy velice pestrý. Nejstarší motorové vozy byly vyrobeny v roce 1912, nejstarší vlečné vozy, které byly adaptovány z vozů parní trakce, spatřily světlo světa již v roce 1884. Většina motorových i vlečných vozů pak byla vyrobena v letech 1920–1947. Nejmladšími zde byly jednosměrné dvounápravové motorové vozy typu MT4 a k nim vzhledově stejné vozy vlečné. Těchto třicet souprav bylo vyrobeno v roce 1950;

pro celokovovou konstrukci se jim říkalo „plecháč“. Pravděpodobně z důvodu existence těchto souprav nebyly do Brna dodány tramvaje typu T1.

Pro brněnské páteřní tramvajové linky 1 (Pisárky – Hlavní nádraží – Královo Pole – Řečkovice) a 6 (Pisárky – Hlavní nádraží – Královo Pole, nádraží) byly typické třívozové soupravy, složené z dvounápravového motorového vozu a dvou vozů vlečných. Na ostatních lin-

kách jezdily soupravy dvouvozové, přičemž moderní „plecháče“ obsluhovaly linky 3 a 7.

Nástup čtyřnápravových vozů

Od března roku 1958 byly linky 1 a 6 postupně obsazovány nově dodanými tramvajemi typu Tatra T2. Jenže se velmi brzy zjistilo, že sólo vůz T2 nezvládne pobrat tolik cestujících jako stará třívozová souprava. A tak již v září roku 1959 se přikročilo ke spřahování

vozů T2. Z hlediska kapacity byl problém sice vyřešen, ale provoz vlaků 2xT2 přinášel problémy. Ty byly charakteru energetického, neboť některé slabé měničny nestačily na provoz energeticky náročných tramvajových vlaků.

Dalším problémem bylo pak podhazování elektrických výhybek zadním vozem soupravy a konečně také nekomfortní jízda dvou špatně seřazených, případně neseřazených vozů, doprovázená šubáním. Nemalým problémem byla i talířová spřáhla, která sice vyhovovala provozu starých vozů, ale pro spřažený provoz tramvajů T2 byla nevhodná. Po mnoha různých pokusech byly vlaky 2xT2 k 1. červenci 1963 rozpojeny a na linky 1 a 6 se vrátil provoz sólových tramvajů T2. Kapacitní problémy na lince 1 nevyřešilo ani nasazení modernějších vozů T3 (rovněž jezdících sólo).

Březnové změny ve čtyřiašedesátém

Velké změny nastaly k 29. březnu 1964. Počet pravidelných linek se zvýšil na 17, přičemž přibližně polovina z nich byla obsluhována vozy T2 a do provozu začaly zasahovat v té době nejnovější vozy T3.

Tramvajové linky byly vypravovány ze tří vozoven:

Královo Pole – linky 1, 2, 4, 6, 8, 9, 16, 17

Husovice – linky 3, 7, 12, 13, 14

Pisárky – 5, 10, 11, 15

Z vozovny Královo Pole se vypravovaly jen vozy T2 a T3. Z husovické vozovny se vypravovaly na linky 3 a 7 soupravy „plecháčů“ a na ostatní linky pak „klasické staré vlaky“ v sestavě motorový vůz + vlečný vůz. Pisárecká vozovna vypravovala jen „klasické staré tramvaje“ v sestavě motorový vůz + vlečný vůz. V té době také byly vyřazeny všechny staré tramvaje, které byly vyrobeny před rokem 1920.

V případě linky 6 došlo ke změně trasy, v jejímž důsledku nebyl provoz vozů 1xT2 už tolik problematický. Trasa linky 1 se nezměnila a ve smíšeném provozu na ní jezdily sólo vozy T2 a T3. Frekvence cestujících na lince 1 dost narůstala a provoz vozů sólo začínal být neúnosný. Další zhušťování intervalů na této lince se jevílo rovněž jako provozně nevhodné (zahlcování křižovatek, shluky vozidel).

A tak od 5. října 1964 došlo k přesunům ve vozovém parku: linka 1 začala být od toho dne vypravována husovickou vozovnou a byly na ní nasazeny soupravy vozů MT4, neboť vlak složený ze dvou dvounápravových vozů byl kapacitněji nežli sólo T2, resp. T3. Vypravování linek 7 a 14 bylo z Husovic převedeno do vozovny Královo Pole s tím, že sem byly nasazeny sólo vozy T2. Uvolněné vozy T3 z linky 1 přešly na linku 17.

Příjezd tramvajů K2

V roce 1966 byl na veletrhu představen veřejnosti prototyp šestnápravového článkového vozu K2. Pro brněnský dopravní podnik se

LINKA 3 BYLA OBSAZOVÁNA VOZY K2 OD 1. 9. 1977. SNÍMEK JE Z KONEČNÉ Z OBRAN



tento vůz jevil jako ideální pro linky s vyšší frekvencí cestujících. Nabízel by svezení více lidem než tramvaj sólo, a přitom by odpadly problémy spojené se spřaženým provozem.

V roce 1967 pak byly do Brna dodány první vozy tohoto typu. Bylo jich celkem sedm (601–607, od roku 1969 přechíslované na 1001–1007) a byly přiděleny do vozovny Pisárky. Od 13. února 1967 byly tyto vozy nasazeny na linku 1. Pisárecká vozovna vypravovala na linku 1 celkem šest těchto vozů, jeden pak sloužil jako rezerva. Pokud byla odstavena pro závadu nebo po nehodě více než jedna „kádvojká“, byla pak tato nahrazena „klasickou starou soupravou“.

Od staršího kolegy jsem získal také informaci, že s novými vozy K2 jezdili zpočátku zkušenější řidiči. Pokud na mladšího řidiče vyšla z turnusu služba na lince 1, přicházely v úvahu dvě možnosti – buď dostal službu na lince jiné, anebo službu na lince 1 odjezdil se starým vlakem. Většina vlaků linky 1 se nadále vypravovala z husovické vozovny se soupravami vozů MT4. Noční provoz na lince 1 zajišťoval jeden vůz K2 z vozovny Pisárky a jedna souprava MT4 z Husovic.

Na přelomu let 1968/69 byl stav vozů K2 doplněn na 22 kusů (1008–1022). Od 1. dubna 1969 pak byla linka 1 plně obsazena vozy K2 z vozovny Pisárky. V intervalu 6 minut na ní jezdilo 15 vozů. Odbavování cestujících ve vozech K2 bylo analogické jako u starých vlaků. U řidiče byla umístěna samoobslužná pokladna, v zadním článku stanoviště pro průvodčího.



NA LINKU 1 BYLY VOZY K2 NASAZOVÁNY OD 13. 2. 1967. SNÍMEK Z KONEČNÉ V PISÁRKÁCH POŘÍDIL V ROCE 1970 MILOŠ DRBAL

Na konci roku 1969 byly z vozovny Královo Pole vypravovány tyto linky (všechny 1xT2, 1xT3): 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 16 a 17, z vozovny Pisárky pak linka 1 (provoz K2) a sólo T3 byly vypravovány na linky 2, 8 a 14. Husovická vozovna vypravovala vlaky MT4 (linka 3 a od 1. 4. 1969 opět linka 7) a klasické staré tramvaje na linky 10 a 15.

Nárůst počtu cestujících v 70. letech

Na linkách 12 a 13, které jezdily ke studentským kolejím na Králově Poli (tramvajová trať

v ulicích Kounicova a Jana Babáka), se začaly stále více projevat kapacitní problémy. Sóllové vozy T2 a T3 přestávaly zvládat vysoké počty cestujících. Tramvaj K2 nebyl tehdy dostatečný počet a nasadit provoz vlaků 2xT2, 2xT3 na tyto linky se po negativních zkušenostech se spřaženým provozem jevilo rovněž jako nemožné.

Na základě těchto skutečností byly od 1. března 1970 vlaky MT4 přesunuty z linek 3 a 7 na linky 12 a 13. Linka 3 byla převedena do královopolské vozovny a byla obsazena vozy T2 a T3. Linka 7 byla obsazena „klasickými starými vlaky“. Linky 10 a 15 začaly v té době být obsazovány sólo vozy T3 z pisárecké vozovny.

V listopadu 1971 byla vozovna Husovice předána trolejbusovému provozu. Její vozový park a linky (7, 12 a 13) byly přesunuty do Králova Pole. Dvounápravové tramvajové vozy tedy obsluhovaly již jen linky 7, 12 a 13, vozy K2 se vypravovaly na linku 1. Na ostatních linkách pak jezdily sólo T2 nebo sólo T3.

SOUPRAVA VOZŮ MT4 Poblíž Mendlova náměstí. Poté, co se zjistilo, že sólo vozy T2 a T3 na lince 1 kapacitně nezvládají, byla tato linka od 5. 10. 1964 obsazena soupravami tohoto typu. V období od 13. 2. 1967 do 31. 3. 1969 zde byl smíšený provoz souprav MT4 a článkových vozů K2. Od 1. 4. 1969 byla linka 1 plně obsazena vozy K2. Autorem snímku, pořízeného v roce 1968, je Josef Hlaváč z Vídně



V roce 1972 byl vyměněn vozový park na lince 7. Staré vlaky byly nahrazeny sólo vozy T2 a T3. Tím ukončily provoz dvounápravové tramvaje vyrobené před rokem 1950. Poslední, relativně mladé, dvounápravové vozy typu MT4 dosluhovaly od 1. března 1972 již jen na linkách 12 (Královo Pole, Střelnice – Obřany) a 13 (Královo Pole, Červinkova – Juliánov).

O plánovaném brzkém konci provozu dvounápravových tramvajů v té době svědčilo to, že jezdily jen v pracovní dny. O sobotách a nedělích byly na těchto linkách nasazovány sólo vozy T2, případně T3. Od 30. prosince 1973 přestali na vozech K2 vykonávat službu průvodčí.

Konec starých časů

Dodávka dalších 45 kloubových tramvajů K2 (1023–1067) se uskutečnila na přelomu let 1973/74. Ta umožnila v rozmezí únor až březen 1974 vyřadit z provozu poslední dvounápravové vozy. První zprovozněné „kádvojký“ z této dodávky byly od 1. února 1974 nasazeny právě na exponované linky 12 a 13. Tím skončil provoz souprav dvounápravových tramvajů na pravidelných linkách. Vlečné vozy byly vyřazeny a současně s jejich vyřazením zanikla funkce průvodčích.

Několik zbylých dvounápravových motorových vozů MT4 sólo se využívalo na vložených spojích a na posilování provozu linky 10 v jejich nejméně vytižených úsecích. Toto však netrvalo dlouho. Už za necelá dva měsíce (29. 3. 1974) byla linka 10 obsazena vozy K2, a tím byl provoz dvounápravových tramvajů v Brně definitivně ukončen. Od 8. dubna 1974 začaly jezdít vozy K2 i na lince 2. V nočním provozu jezdily na linkách 1, 2, 10 a 12 rovněž vozy K2.

V roce 1975 bylo dodáno dalších 20 vozů K2 (1068–1087), kterými bylo možno od ledna roku 1976 obsadit nově zavedenou linku 18 (Bystrc – Pisárky a dále po lince 1 do Řečkovice) a pak navýšit kapacitu linky 11 (Řečkovice – Juliánov). Další dodávka vozů K2 se realizovala v roce 1977 (29 vozů; 1089–1117). Tyto umožnily rozšíření provozu článkových vozů na linky 3, 15 a dále byly nasazeny na novou linku 21 (Bystrc – Židenice). Další vozy (K2YU; 15 vozů; 1118–1132) byly dodány v roce 1983.

Další přesuny vozů K2 se udály po 1. dubnu 1978, kdy byl opět zaveden provoz vlaků 2xT. To je však už námět na jiné povídání. ■



155 let MHD v Brně

Dopravní podnik města Brna slaví v letošním roce jubileum 155 let MHD. Vrchol oslav nastane v sobotu 17. srpna 2024, tedy na den přesně, kdy v roce 1869 vyjela poprvé koněspřežná tramvaj coby předchůdce šalin. Aktuální program slavností, který zahrnuje i průvod historických vozidel, se dozvíte na webu www.dpmb.cz



KLASICKÉ STARÉ TRAMVAJE, SLOŽENÉ Z MOTOROVÉHO A VLEČNÉHO VOZU, DOJEZDILY 1. 3. 1972. NA SNÍMKU JE MOTOROVÝ VŮZ „RYCHLOBĚŽKA“ Č. 116 (EX 405) Z ROKU 1946 A VLEČNÝ VŮZ ŘADY 281–296 Z ROKU 1948. SOUPRAVA JE MIMOŘÁDNĚ VYPRÁVENA O VELETRHU 1968 NA LINKU 5, KDE JIŽ BĚŽNĚ JEZDILY VOZY T2 A T3. FOTO: JOSEF HLAVÁČ

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Měřicí vůz

Základem měřicího vozu se stal motorový vůz T1, jehož jízdní parametry se úpravou nezměnily. Účelem vozu bylo měření správné polohy troleje a její výšky nad kolejí. Na střechu vozu byl dosazen (*dokončení v tajence*), jenž byl vybaven měřicí lištou, tvořenou jedenácti měděnými, navzájem izolovanými segmenty, propojenými se zařízením signalizujícím polohu troleje.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **pondělí 2. září 2024** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – Nůžky na trávu, další z vylosovaných 2 volné vstupenky do pražské ZOO a rovněž jeden luštitel pak kalendář Evropské metro 2025.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 5–6/2024 zněla: **třináct tisíc jízd oběma směry**. Hlavní cenu – grilovací sadu – získává: **Helena Fabianová**, 4 vstupenky do pražské ZOO: **Lubomír Šenekl**. Blahopřejeme.

CENY PRO VÝHERCE: Nůžky na trávu BOSCH

Máte perfektně posekanou zahradu a iritují vás nedodělky kolem záhonů, keřů a cestiček? Jako výhru v křížovce můžete získat akumulátorové nůžky na trávu s dobou provozu 40 minut na jedno nabití. Součástí balení je i lišta na keře.



Vstupenky do pražské ZOO

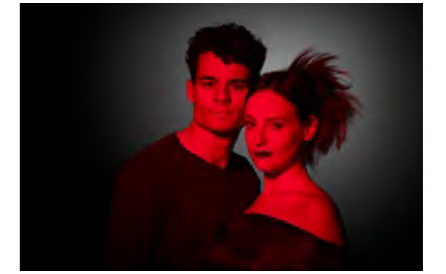


Kalendář Evropské metro 2025

Připravil: Milan Slezák

JEVIŠTĚ POD NEBEM

K létu již neodmyslitelně patří **divadelní představení pod širým nebem** a zprovoznění nejrůznějších letních divadelních scén. Pro tentokrát, budeme-li se držet striktně Prahy, se kromě tradičních Letních shakespearovských slavností s představeními na scénách Nejvyššího purkrabství Pražského hradu a Hudební a taneční fakulty AMU a letošní premiérou komedie *Marná láska* snaha můžeme vypravit třeba na Letní scénu Divadla Kalich pod Žižkovskou věží, Letní scénu Divadla Ungelt, Letní scénu Divadla Studio DVA (na Vyšehradě nebo na holešovickém Výstavišti), Letní scénu Grébovka, Letní scénu Musea Kampa nebo Letní scénu Harfa na střeše obchodního centra. Program je dostatečně pestrý a bohatý, aby si to „své“ představení na některém z míst mohl vybrat téměř každý.



S KYTAROU NA ZADNÍCH SEDAČKÁCH



V Českém muzeu hudby v Karmelitské ulici lze navštívit výstavu věnovanou hudebnímu cestování s všeřikajícím názvem **Na turné**. Připomíná, že cestování je s provozováním hudby prakticky neodmyslitelně spjata, a to ať už se jedná o vandrování potulných muzikantů, nebo pečlivě logisticky připravená a plánovaná turné superhvězd. Dozvědět se tu lze například, jak vypadá itinerář rockové kapely i houslového virtuosa, jak dlouho trvala cesta dostavníkem z Prahy do Vídně, který slavný houslista zemřel na nádraží v Miláně nebo které vlaky nesou jméno po některém ze slavných muzikantů. K vidění je třeba lodní lístek Antonína Dvořáka z jeho plavby do New Yorku, pas Emy Destinové, otisky prstů z imigračních dokumentů Jaroslava Ježka nebo japonský itinerář cesty alternativně punkové kapely Už jsme doma. Najít se tu ale dá i mnoho dalšího. Výstava je plánována až do srpna příštího roku.

PŘÍTELI CHVÁTEJ SOS



V Dopravní hale Národního technického muzea je až do června příštího roku k vidění výstava s názvem **S houkačkou po Praze aneb Automobily zachraňující životy**. Její základ tvoří soubor historických vozů z posledních dekád i těch současnějších sanitních automobilů z majetku Zdravotnické záchranné služby hlavního města Prahy. Nechybí tak vozy značek jako Škoda, Ford ani Mercedes-Benz. Součástí výstavy je i výběr defibrilátorů (ze sbírky Národního technického muzea) jakožto klíčového prvku výbavy zdravotnických posádek.

PRAŽSKÉ I EVROPSKÉ METRO 2025

Autorský nástěnný kalendář na rok 2025 s názvem 50 let – Pražské metro očima Pražana zachycuje ve fotografiích Borise Koguta nejzajímavější etapy z historie pražského metra. Velký formát kalendáře (47 x 33 cm) a rozsah 16 stran umožnil zařazení také mnoha ilustrací a ukázek dobových publikací včetně tříjazyčných popisků. Tento, ale i další nový přírůstek – nástěnný kalendář Evropské metro očima Evropana shodných parametrů a od totožného autora – můžete získat na Fanshopu DPP anebo mít štěstí při losování luštitelů křížovky v DP kontaktu.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **pondělí 2. září 2024** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat knížku s malbami od Laury Limbourg a k tomu sadu 13 pohlednic „Historická vozidla pražského metra“.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 5–6/2024 zněla: **Jistota a stabilita**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamními předměty odměněn: **Štěpán Němeček**.

FOTO
KVÍZ



Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou. Redakce ceny nezasilá, výherce si je vyzvedne v sídle DPP.



Fanshop
DPP

Léto jak má být

**Bavlněná
taška**

se schématem
pražského metra



Tmavě modré
**dětské
triko**

se schématem
pražského
metra



Bílé **triko**
se schématem
pražského
metra

Extra long vehicle!



Magnetka

s motivem nejdelšího
pražského trolejbusu
linky 59



Kniha
**50 příběhů
pražského
metra**



V prodeji ve Fanshopu DPP. Platby možné platební kartou on-line,
převodem na účet Fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty.
Dodání zboží prostřednictvím České pošty.
Možnost vyzvednutí v Infocentrech Anděl, Hradčanská a v bistro
Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

FANSHOP.DPP.CZ