



LETENSKÁ LANOVKA PO 130 LETECH  
PAVUČINA LINEK KOLEM SV. LUDMILY  
ABY ČERVENÝ KOHOUT NEZAKOKRHAL



# 1112 serek v Praze

# ŘÍKÁTE, ŽE NEJSTE HIPSTER? Tak přesně pro vás máme plakáty!

## FAN SHOP

Novinka

KAROSA JIŽNÍ MĚSTO

LETNÁ

METRO PRAHA

ŽIŽKOVSKÁ DEVÍTKA

SPOJOVACÍ JEDNIČKA

NOSTALGICKÁ DVACET TROJKA

PLAKÁT T3 COUPÉ  
Formát B1 (100 x 70 cm)

Všechny plakáty jsou  
dostupné ve formátech  
A4, A3, A2 a A1  
Další motivy plakátů  
najdete na fanshopu

T3 Coupé



V prodeji jen na fanshopu DPP.

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

## OBSAH 5 / 2021



### AKTUÁLNĚ

4 – 7

### BEZPEČNOST PRÁCE

8 VYHRAZENÁ TECHNICKÁ  
ZAŘÍZENÍ NOVĚ

### DPP A MÉDIA

9 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

### PRO ŘIDIČE

10 – 11 OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY 1.

### VÝROČÍ

12 – 13 LETENSKÁ LANOVKA  
PO STO TŘICETI LETECH

### BEZPEČNOST

14 O CHYTRÉ ZÁSUVCE  
26 – 27 ABY ČERVENÝ KOHOUT  
NEZAKOKRHAL

### VOZY MHD V PRAZE

15 – 22 LIBCHAVY OVLÁDLY PRAHU

### PO STOPÁCH

23 – 25 PAVUČINA LINEK POD SVATOU  
LUDMILOU

### ZA KATEDROU

28 JSEM TAKOVÝ FERDA  
MRAVENEK

### LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

29 PRVNÍ ŽELEZNIČNÍ FRÉZKA  
NA VODÍKOVÉ PALIVOVÉ  
ČLÁNKY

### KALEIDOSKOP

30 – 31 HISTORIE PRAŽSKÉ  
MHD VE FOTOGRAFII  
A DOKUMENTECH

### VZPOMÍNKA

32 PROFESIONÁL  
S PŘEKVAPIVÝMI VIZEMI  
VELKÝ VRCHNÍ MISTR  
I ZNÁMÝ CHOVATEL

### PEL-MEL

33 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ



### DP kontakt

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

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9  
Telefon: 296 192 056, 296 193 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

#### Redakční rada

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

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 23. dubna 2021

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístovat na:

[www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt) nebo si načtete QR kód.

Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.

Informace o zpracování osobních údajů na: [dpp.cz/osobni-udaje](http://dpp.cz/osobni-udaje)





Foto: Petr Hejna

## Čekáme na výsledky odborné studie

Dopravní podnik a Fyzikální ústav AV ČR provedly v průběhu dubna 2021 testování pražské MHD na přítomnost viru SARS-CoV-2. Vědci pomocí speciálně vyvinutých biosenzorů a systémů na odběr vzduchu a stěrů odebrali z autobusů, tramvají, vlakových souprav i ve stanicích metra DPP přibližně 500 vzorků. Přítomnost viru byla zjišťována například z dotykových ploch, jako jsou tyče, madla, povrchy sedadel, ovládací tlačítka, bezkontaktní terminály na jízdenky, dále ve stanicích metra z ovládacích tlačítek a interiérů výtahů, z madel eskalátorů, zádržného systému schodů či inventáře na nástupišti metra – laviček a infopanelů. Pro detekci viru ze vzduchu uvnitř dopravních prostředků a ve stanicích metra odborníci využili odběrové zařízení s kapacitou 80 až 160 litrů za minutu. Výsledky by měly být známy na přelomu letošního května a června. (red)



Foto: JPA

## V hledáčku 15 bateriových kloubových trolejbusů

V půlce dubna vyhlásil DPP veřejnou zakázku na nákup 15 bateriových kloubových trolejbusů, které bude provozovat na lince č. 140 mezi Palmovkou a Miškovcemi. Vítěz tendru by měl být znám na podzim letošního roku. Dodání prvního vozidla k otestování je očekáváno v létě 2022. Zbýlá vozidla by měl výrobce dodat na podzim příštího roku, kdy DPP plánuje zahájení provozu na lince č. 140.



Foto: Petr Ludvíček

Požadovaná délka nízkopodlažních vozidel je 17-19 metrů, s kapacitou 35-45 sedadel pro cestující. Konstrukční rychlost vozidel by měla být minimálně 65 km/h. Garantovaný dojezd vozidel při jízdě na baterie by měl být minimálně 12 km s použitím elektrického topení nebo klimatizace, životnost akumulátorů 60 měsíců nebo 280 tisíc odjetých kilometrů. Pořízené vozidlo vychází ze schválené koncepce zavádění alternativních pohonů v pražské autobusové MHD a reaguje tak na závazky ke snížení energetické náročnosti, ale také emisí a hlučkové zátěže veřejné autobusové dopravy. Letos v únoru zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo DPP přidělení finanční podpory ve výši 306 mil. Kč z fondů EU, konkrétně z Operačního programu Praha – Pól růstu (OP PPR) na nákup nových trolejbusů právě na linku 140. (red)

## Dispečerské Volkswageny

DPP převzal sedm vozidel VW T6.1 určených pro nasazení na provozních dispečerských povrchové dopravy – tedy JPT a JPA. Jedná se o velkoprostorová vozidla svým speciálním vybavením velmi podobná těm, které používá Policie České republiky v oddělení dopravních nehod. Nákup těchto vozů přináší zcela nový rozměr do činnosti dispečerských útvarů DPP, proto se s novými přírůstky vozového parku podrobně seznámíme v některém z příštích čísel DP kontaktu. (bal)

## Přijímáme sezónní lanovkáře do pražské ZOO

Každý rok na letní měsíce DPP přijímá sezónní lanovkáře do ZOO Praha a tento rok se nijak neliší. Na této pozici budete odbavovat cestující na lanové dráze v ZOO a pomáhat v provozu lanové dráhy. Očekáváme minimálně základní vzdělání a věk minimálně 18 let, aktivní přístup a prozákaznickou orientaci. Doporučíme i vy tuto příležitost svým kontaktům nebo rodinným příslušníkům. Do výběrového řízení je možné se přihlásit prostřednictvím <https://dpp.jobs.cz>. Více informací rádi podáme na bezplatné náborové lince 800 220 020. (zv)



Foto: Václav Holíč

## Zahájení muzejní sezóny

Od 3. května 2021 je v části České republiky umožněno otevření muzeí a galerií. Týká se to i Muzea MHD v Praze Střešovicích, které po pěti měsících otevírá pro veřejnost 8. května. Otevřeno bude již tradičně o sobotách a nedělích v době od 9 do 17 hodin. Od 2. června bude muzeum otevřeno i každou středu od 13 do 18 hodin. Střední otevřací doba potrvá do 1. září. K Muzeu MHD neodmyslitelně patří i historická tramvajová linka č. 41, která cestujícím nabízí pohled na krásy Prahy z opravdových tramvajových veteránů. Linka zahájila letošní provoz už tři týdny před otevřením muzea, tedy v polovině dubna, a nově nabízí formou mobilní aplikace Prague Trips audio průvodce, který cestující seznámí nejen s turistickými zajímavostmi v okolí trasy, ale také s historií městské hromadné dopravy v Praze. V průběhu léta se mohou zájemci o projížďku historickou tramvají těšit na další novinky v provozu. Ale o tom až příště. (ol)



Foto: archiv Muzea MHD



Foto: Ondřej Láška

## Esúčko za Mevro

„Mevro“ je označení posledního typu dvounápravové tramvaje, dodané do Prahy v roce 1948 v počtu 30 kusů. „Esúčko“ se říká tramvajím s označením T3SU a T3SUCS dodávaných v letech 1982 až 1989. V pondělí 3. května 2021 se vrak Mevra s původním číslem 3098 vydal na dlouhou cestu do Krnovských oprav a strojren, kde projde rozsáhlou renovací, aby pak obohatil vozový park provozních historických tramvají. Naopak retro Esúčko s číslem 7269 se po kompletní repasí v Ekova Electric a dokončovacích pracích v ÚD Hostivař vrací do vozovny Střešovice. (ol)

## ZA UMĚNÍM DO METRA

Že je metro plné nejen cestujících ale i uměleckých předmětů, jen potvrzuje nová webová stránka V metru jako v galerii, kterou ve spolupráci s architektkou metra Annou Švarc připravil Prague City Tourism. Webová stránka nabízí zajímavé tipy na umělecká díla, která můžete vidět na všech třech trasách pražského metra. To, že je stanice Želivského plná odkazů na husitství, napoví již její název, ale že je ve stanici Florenc kamenná mozaika zobrazující bitvu o Sokolovo, už může mladší ročníky či neznalé překvapit. Dodnes je možné vidět v metru přibližně osm desítek uměleckých děl, a pokud je chcete objevovat, navštivte stránky <https://www.prague.eu/cs/blog/v-metru-jako-v-galerii-17795>. (red)

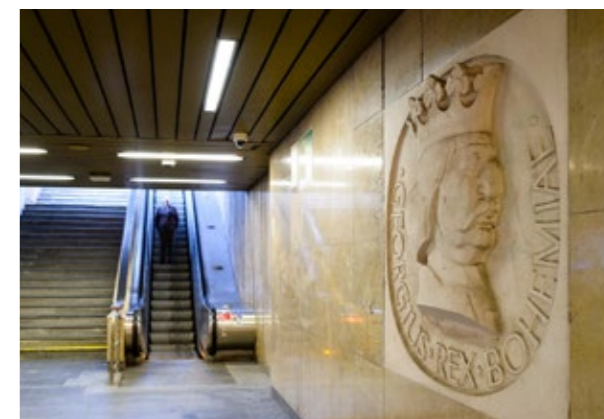


Foto: Petr Hejna



Jak jsme vás informovali v minulém čísle, DPP vysoutěžil nového dodavatele papírových poukázek na stravování, společnost Sodexo. V souvislosti s tím DPP připravuje pro své zaměstnance možnost využívání elektronic-

## Elektronické stravenky se blíží

kých poukázek na stravování. Stravenková karta Sodexo s nahaným kreditem tak může nahradit papírové poukázky na stravování. Uživatelům, kteří se pro tuto formu využívání příspěvku na stravování rozhodnou, bude stravenková karta distribuována prostřednictvím kontaktního místa (výdejní místo odběru papírových poukázek na stravování) a po aktivaci pravidelně měsíčně dobývána. Stravenková karta jako běžná platební karta má vlastní PIN, který si uživatel může kdykoliv

změnit, a přináší výhody, jako rychlou platbu přesné částky, v případě ztráty zachování výše kreditu a možnost sledování zůstatku přes mobilní aplikaci či na webu. Na uvedené kartu (multi pass card) bude možné v dalším období nahrát i volnočasové poukázky. Již nyní zaměstnanci mohou ke stravenkové kartě zasílat dotazy na e-mail: [500310@dpp.cz](mailto:500310@dpp.cz). Odpovědi na nejčastější otázky stejně jako další podrobnosti k systému budou zveřejněny na intranetu. (hr)



## Z Lehovce na Pankrác devatenáctkou

Téměř po devíti letech se na pražské koleje vrací tramvajová linka č. 19. Její trasa povede v úseku Lehovec – Nádraží Vysočany – Palmovka – Biskupcova – Želivského – Strašnická – Kubánské náměstí – Slavia – Koh-i-noor – Nádraží Vršovice – Náměstí Bratří Syнкů – Pražského povstání – Pankrác, kde byl nedávno dokončen nový tramvajový úsek. Linka bude v provozu od června, tedy od chvíle, kdy DPP dokončí rekonstrukci tramvajové tratě v Tábořské, Vladimírově a v ulici Na Pankráci. Se zavedením linky souvisí i úprava tras dalších linek v Praze, a to č. 5, 13, 16 a 24. Trasa nové linky měří bezmála 17 kilometrů a bude na ní 38 zastávek. (red)



Foto: IPR

## Revoluční: tramvajové zastávky blíže k řece

Pražská Revoluční ulice se má proměnit. Rada hl. města se shodla na úpravě předchozího usnesení a plánovanou rekonstrukci tak čeká několik změn. Úpravy ulice jsou spojeny primárně s dopravním řešením. Proto zde budou rozšířeny chodníky, ulice bude vybavena novými lavičkami, koši, stojany na kola i pítky. V návrhu se také počítá s umístěním restauračních zahrádek. Pokud jde o hromadnou dopravu, zastávka tramvaje bude přemístěna blíže k řece a v obou směrech vzniknou širší ostrůvky pro větší bezpečnost cestujících. (red)



Foto: GHMP – Ondřej Běsperát

## Básně z dálnice na Vltavské

A ještě jedna kulturní vložka. Ve venkovní Galerii Vltavská byla v půlce dubna vystavena nová výstava s názvem Básně z dálnice sestavená z reklamních sloganů billboardů sesbíraných Janou Havelkovou při cestách po České republice za uplynulých 12 let. Na tzv. vltavských kaskádách v blízkosti stanice metra si ji cestující mohou prohlédnout až do 25. června. Realizací tohoto záměru vybrala odborná porota v rámci otevřené výzvy. Do konce roku nabídne toto místo ještě další dvě tematické výstavy. (red)



Foto: Zdeněk Bek

## V Tábořské vznikl nový ostrůvek

Rekonstrukce tramvajové tratě v ulicích Tábořská a Na Pankráci pokračuje. V místě, kde práce začaly jako první, je už skoro hotovo. Před Nuselskou radnicí vzniknul nový ostrůvek, u kterého budou zastavovat tramvaje i autobusy. Povrch kolejíště je v tomto místě zřízen ze speciálního prefabrikátu, který má vyšší odolnost proti deformacím od provozu autobusů. Bezbariérové řešení zastávky nahradí původní nástup z vozovky a navíc oddělí veřejnou dopravu od aut, což zvýší její plynulost. Pro novou dispozici bylo nutné nejprve přeložit inženýrské sítě. Práce výrazně pokročily i v dalších úsecích. Koleje jsou položeny od Paloučku až k náměstí Hrdinů a v ulici Na Pankráci. Do provozu by trať měla být 4. června výjezdem noční linky, včetně zcela nového úseku kolejí až na Pankrác, který byl vybudován během první etapy na podzim. (mig)

## Pomníky bojovníkům on-line

Květen, to je kromě jarní přírody i vzpomínka na všechny oběti Pražského povstání, které výrazně napomohlo ke konečnému osvobození Československa. Na webových stránkách Pietní místa 1945 (<https://app.iprpraha.cz/apl/app/pietni-mista-1945/>) naleznete přehled pomníčků bojovníků, kteří bojovali a umírali za naši svobodu. Na interaktivní mapě jsou i pomníčky umístěné v blízkosti areálů DPP s oběťmi z řad našich zaměstnanců např. vozovny Motol, Vokovice (na snímku) či na bývalé administrativní budově garáží Dejvice. Pro úplnost si půjčme text z článku Pavla Fojtíka vydaného v našem časopise před čtyřmi

lety, který pomníčky popisoval důkladněji. „Dobové dokumenty uložené v Archivu DPP udávají, že se Pražského povstání zúčastnilo 1480 provozních zaměstnanců Elektrických drah a 239 pracovníků Elektráren. Barikády, jejichž součástí se na mnoha místech Prahy staly i tramvajové vozy, se staly symbolem pražského odporu. Podíváme-li se do dobových seznamů, zjistíme, že mezi 3700 obyvateli hlavního města, kteří zahynuli v květnových bojích, je také 73 zaměstnanců bývalých Elektrických podniků. Dalších 88 zaměstnanců bylo během okupace popra-



Foto: Petr Ludvíček

veno nebo zemřelo v koncentračních táborech. Najdeme i případ zastřelení při přestělovce s příslušníky SS pouhý den před vypuknutím povstání v květnu 1945. Několik zaměstnanců zahynulo i při tragickém náletu na Prahu v únoru 1945.“

Čest vaší památce, nezapomínáme. (red)

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Na svém sedmém zasedání v tomto roce se představenstvo Dopravního podniku sešlo 6. dubna. Projednalo mj. zprávu o objektech Střední průmyslové školy dopravní, a. s., cíle kvality DPP pro rok 2021 a schválilo prodej jedné tramvaje typu T6A5 dopravnímu podniku města Sofie. Na následujícím jednání 20. dubna představenstvo schválilo výroční zprávu DPP za účetní období roku 2020, podnikatelský plán DPP pro rok 2021 a strategii rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 (aktualizace 2021). Rovněž schválilo Příkaz Opatření k evidenci nároků a k rozšíření možností záměny výstrojních součástí. Dále projednalo mj. přehled zůstatků dovolené z roku 2020 a informaci o aktuálním stavu kolektivního vyjednávání o Kolektivní smlouvě DPP na období 2022 a roky následující. K letošnímu devátému zasedání se představenstvo sešlo 4. května a zabývalo se mj. koncepcí výpůjček ploch DPP pro

účely oživení a kultivaci prostor metra a jeho okolí, informaci o průběhu elektrifikace autobusových linek a schválilo směrnici Systém řízení kybernetické bezpečnosti a bezpečnosti informací či aktualizaci směrnice Evidence a zajištění provozu silničních motorových vozidel pro potřeby DPP. Všechna zasedání představenstva měla rovněž na programu informaci k opatřením v souvislosti s rizikem nákazy covid-19. Ve středu 28. dubna 2021 se na svém čtvrtém jednání v tomto roce sešla dozorcí rada Dopravního podniku. Odsouhlasila cíle členů představenstva DPP na rok 2021, projednala podnikatelský plán pro rok 2021, majetkoprávní záležitosti z představenstva a informaci o probíhajících soudních sporech v souvislosti s výstupy ze stanic metra. Dozorcí rada byla seznámena mj. s aktualizací strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 a v personální oblasti byla informována o aktuálním stavu kolektivního vyjednávání, plnění povinností dle § 80 zák. č. 435/2004. Sb., o zaměstnanosti a informaci o sociálním programu DPP. Závěrem jednání byla dozorcí rada seznámena s roční zprávou o činnosti interního auditu, s plánem interního auditu na rok 2021 a s informacemi o činnosti představenstva. (red)

## Nastupovat, frčíme pod zem

Vážení návštěvníci zákulisí pražského metra, vítáme vás na palubě historické třívozové soupravy metra typu Ečs. Tato věta vítala návštěvníky zážitkové turistiky v pražském metru od 19. března 2011 a organizátoři jízd by ji samozřejmě rádi spolu s bohatým programem opakovali po pandemii co nejdříve. Zájemci se mohou prozatím naladit na kanále YouTube DPP, kde k desetiletému fungování této zážitkovky najdou 18minutový film Nastupovat, frčíme pod zem. Video je průvodcem jízdy historickou soupravou po trase C včetně zázemí depa Kačerov. (pel)



## SDP ČR MÁ NOVÉ WEBOVÉ STRÁNKY I LOGO

V průběhu letošního března spustilo Sdružení dopravních podniků České republiky nové webové stránky. Nové stránky jsou plně responzivní pro mobilní zařízení a kromě nového kabátu nabízejí i přehled všech členských dopravních podniků včetně kontaktů. Odborná veřejnost uvítá odkazy na zakázky jednotlivých dopravních podniků i kalendář jednání správní rady a odborných skupin SDP ČR. Změna nastala i u loga sdružení, které působí výrazně celistvěji. Všechny důležité informace tak naleznete na [www.sdp-cr.cz](http://www.sdp-cr.cz). (red)



# VYHRAZENÁ TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ NOVĚ

JE VELICE PRAVDĚPODOBNÉ, ŽE SE DOČKÁME PO VÍCE JAK ČTYŘICETI LETECH ZMĚNY V LEGISLATIVĚ TÝKAJÍCÍ SE SÉRIÍ ZÁKONŮ A VYHLÁŠEK OHLEDNĚ VYHRAZENÝCH TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ.

HOSTIVAŘSKÝ REGÁLOVÝ ZAKLADAČ PATŘÍ DO KATEGORIE VYHRAZENÝCH ZDVIHACÍCH ZAŘÍZENÍ FOTO: PETR HEJNA

Pro zasvěcené to není žádná převratná novinka, protože nová legislativa již měla platit od ledna 2020. **DPP provozuje všechny čtyři typy vyhrazených technických zařízení: plynová, tlaková, elektrická a zdvihací.** Tak se pojdme podívat, jak se nás avizované změny mohou dotknout.

Nový zákon o vyhrazených technických zařízeních je v současné době připraven do třetího čtení v Poslanecké sněmovně a měl by být schválen v letošním roce s účinností od ledna roku 2022. V některých případech podle tohoto připravovaného zákona a jeho prováděcích předpisů se množství vyhrazených technických zařízení rozšíří a upřesní. Jeho nové prováděcí předpisy nahradí zastaralé vyhlášky (č. 18, č. 19, č. 21, č. 22 /1979 Sb.), vyhlášky č. 50/1978 Sb. a nařízení vlády č. 73/2010 Sb.

Prováděcí předpisy zákona již nebudou vydány formou vyhlášky, ale nařízení vlády. Je navrženo přechodné období na přechod povinností v oblasti stávajících požadavků odborné způsobilosti a revizí podle nového zákona, a to na 3 roky. Připravovaný zákon bude rušit celou řadu předpisů, např. zákon č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce, a dále měnit nebo rušit části dalších návazných předpisů.

Z každého typu vyhrazených technických zařízení uvádíme připravovanou zásadní změnu oproti stávající legislativě.

**Zdvihač zařízení** – dojde zde mj. k rozšíření počtu vyhrazených zdvihačích zařízení. Novela počítá se zařazením mezi vyhrazená technická zařízení jeřáby a zdvihadla s motorickým pohonem o nosnosti od 1000 kg a s ručním pohonem o nosnosti od 5000 kg. Stávající limit nosnosti byl od 5000 kg pro zařízení s motorickým pohonem.

**Tlaková zařízení** – mj. se zde vracíme k původní jednotce měření tlaku bar místo doposud používaných pascalů. Neznamená to však ihned po vydání nařízení vlády vyměnit všechna měřidla, ale při výměně měřidla po účinnosti nové legislativy bude muset být již osazeno měřidlo v barech.

**Plynová zařízení** – novela pracuje mj. s pojmem „Uvolnitelný objem“, dále zařazuje vyhrazená plynová zařízení do skupin a rozšiřuje jejich zařízení.

**Elektrická zařízení** – budou mít dvě prováděcí nařízení vlády, první bude o vyhrazených elektrických zařízeních a podmínkách k zajištění jejich bezpečnosti a druhé o požadavcích na způsobilost k výkonu činnosti na elektrických zařízeních a na odbornou způsobilost v elektrotechnice. Ta druhá celkem zásadně mění kvalifikaci pracovníků, zcela vynechává pracovníky seznámené a také projektanty. Nové navrhované členění odborné způsobilosti je osoba poučená, osoba znalá, elektrotechnik, vedoucí elektrotechnik a revizní technik.

Závěrem pár informací z jiného, ale podobného soudku, a to z platného nařízení vlády č. 378/2001 Sb., **k bezpečnému provozu a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí.** Kontrola bezpečnosti provozu zařízení před uvedením do provozu je prováděna podle průvodní dokumentace výrobce. Není-li výrobce znám nebo není-li průvodní dokumentace k dispozici, stanoví rozsah kontroly zařízení zaměstnavatel místním provozním bezpečnostním předpisem.

Zařízení musí být vybaveno provozní dokumentací. Následná kontrola musí být prováděna nejméně jednou za 12 měsíců v rozsahu stanoveném místním provozním bezpečnostním předpisem, nestanoví-li zvláštní právní předpis, popřípadě průvodní dokumentace nebo normové hodnoty rozsah a četnost následných kontrol jinak. Všichni zaměstnanci jsou povinni okamžitě hlásit jakékoliv závady nebo i podezření na závadu stroje, technického zařízení, dopravního prostředku, přístroje a nářadí, kterou zjistili nebo se o ní dověděli, svému nadřízenému zaměstnanci, případně příslušnému dispečinku. ■

## Využitá legislativa:

Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

# CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



„Naším cílem je, aby principům udržitelnosti v dopravě měst i urbanismu porozumělo co nejširší spektrum obyvatel od 10 do 120 let. Snažili jsme se přitom, aby problematiku pochopili i žáci druhého stupně základních škol.“

**Řekl Michal Lehečka z pražského spolku AutoMat, který prosazuje lepší prostředí pro kvalitní život ve městě a který vytvořil edukativní videa pro žáky základních škol.**

1. 4. 2021 – deník Právo



„Zahájení výstavby Dvoreckého mostu plánujeme v polovině příštího roku, ale bude záležet na rychlosti stavebního řízení, které bychom chtěli zahájit do dvou měsíců.“

**Uvedl Vít Hoffman, tiskový mluvčí MHMP. Most pro tramvaje, pěší a cyklisty propojí Prahu 4 s Prahou 5.**

14. 4. – blesk.cz



„V této chvíli už probíhají přípravné a projekční práce. Aktuálně probíhá příprava výběru architekta pro zpracování architektonické studie na stanici metra Depo Zličín.“

**Řekl Daniel Šabík, vedoucí odboru Komunikace v DPP. V rámci projektu bude vybudována nejen nová stanice metra, ale dojde i k rozšíření depa o dvě haly.**

16. 4. – Pražský deník



„Pokud veřejná zakázka na zhotovitele proběhne bez komplikací, budeme znát vítěze nejdříve v průběhu letošního července.“

**Řekl vedoucí odboru Komunikace DPP Daniel Šabík na téma rekonstrukce tramvajové trati mezi Palmovkou a Ohradou, která potrvá přibližně rok a půl.**

4. 5. prazskydenik.cz



„V rámci participace se občané jasně vyjádřili, že si přejí výdech zachovat, což také uděláme. Pouze zvolíme modernější řešení. Nový výdech bude subtilnější a také bude vzduch proudit přímo nahoru. U toho současného totiž vzduch proudí do stran, což způsobuje likvidaci přilehlé zeleně.“

**Odpověděl starosta Městské části Praha 3 Jiří Ptáček na otázku, zda bude zachován výdech metra ze stanice Jiřího z Poděbrad při rekonstrukci stejnojmenného náměstí.**

16. 4. – blesk.cz

Text: Kolektiv Autoškoly JPA a Petr Vítů  
Foto: Petr Hejna a Petr Vítů



AUTOBUS STANICUJE V ZASTÁVCE V TZV. ZÁLIVU. NA PROTĚJŠÍ STRANĚ JE ZASTÁVKA JINÉHO TYPU – V JÍZDNÍM PRUHU

# OPAKOVÁNÍ Z AUTOŠKOLY

OPAKOVÁNÍ MATKA MOUDROSTI. TÍMTO HESLEM SE ŘÍDÍ I ŠKOLITELÉ Z ODDĚLENÍ VZDĚLÁVÁNÍ – AUTOBUSY BĚHEM PRAVIDELNÝCH ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ DPP. VE SPOLUPRÁCI S REDAKCÍ DP KONTAKTU PŘIPRAVILI MINI SERIÁL NEJČASTĚJŠÍCH SITUACÍ, SE KTERÝMI SE ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU MOHOU NEJEN V PRAZE SETKÁVAT.



Prvním tématem, kde se názory často rozcházejí, je výjezd autobusu ze zastávky. Jak jsou označeny zastávky a kdo dává přednost?

## Jak poznat zastávku?

### Označník zastávky

Značka označuje zastávku pro vozidla linkové osobní dopravy. Ve značce může být uveden symbol vozidla, logo nebo název dopravního systému nebo provozovatele linkové osobní dopravy.

### Zastávka autobusu



Značka označuje začátek zastávky autobusu.

### Zastávka autobusu nebo trolejbusu



Vodorovná značka vyznačuje prostor zastávky vyznačených vozidel veřejné hromadné přepravy osob. Na pozemní komunikaci se lze s tímto značením setkat i v bílém provedení.

## Co říká zákon?

**Znění zákona 361/2000 Sb. § 25 odst. 6**  
*Řidič vozidla, které zastavilo nebo stálo a opět vyjíždí od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Řidiči autobusu hromadné dopravy osob nebo trolejbusu musí v obci řidiči ostatních vozidel umožnit vyjetí ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla; řidič autobusu nebo trolejbusu přitom nesmí ohrozit zejména řidiče vozidel jedoucích stejným směrem.*

## Jak je to správně?

### Z pohledu řidiče autobusu

Před vyjetím ze zastávky dáme znamení o změně směru jízdy vlevo. Dále se přesvědčíme, zda naším výjezdem neohrozíme zejména řidiče ostatních vozidel jedoucích stejným směrem. Především musíme dát pozor na rychlost a vzdálenost těchto vozidel.

### Z pohledu řidiče příjezdícího vozidla

Z dostatečné vzdálenosti sledujeme dění na autobusové zastávce, zde můžeme navíc připomenout i zvýšenou pozornost na cestující, kteří vystupují z autobusu. V okamžiku, kdy řidič autobusu dává znamení o změně směru jízdy, snížíme rychlost a umožníme autobusu vyjetí ze zastávky. V případě, kdy samotné zpomalení vozidla nestačí, jsme povinni za-



stavit vozidlo. Pokud naše vozidlo je již tak blízko, že nelze bezpečně vozidlo zpomalit nebo zastavit, pokračujeme dále se zvýšenou opatrností.

**V uvedené dopravní situaci je potřeba projevit vstřícnost, ohleduplnost k sobě navzájem a nespěchat.**

## NEJČASTĚJI POUŽÍVANÉ ZASTÁVKY

### ZASTÁVKOVÉ STANoviŠTĚ V ZASTÁVKOVÉM PRUHU (V ZÁLIVU)

Zastávkové stanoviště v zastávkovém pruhu jsou součástí autobusových zastávek zejména v odůvodněných případech – typicky při umístění zastávkového stanoviště těsně za výjezdem z okružní křižovatky či křižovatky velmi zatížené motorovou dopravou. Tímto způsobem mohou být řešeny zastávky sloužící zároveň jako manipulační stanoviště.

### ZASTÁVKOVÉ STANoviŠTĚ V JÍZDNÍM PRUHU



Zastávkové stanoviště v jízdním pruhu může být součástí autobusové zastávky. U zastávkového stanoviště v jízdním pruhu je nástupní hrana půdorysně souhlasná s obrubou chodníku. Vlastní vyčkávací prostor je situován přímo na něm.

### ZASTÁVKOVÝ OSTRŮVEK/NÁSTUPIŠTĚ

Zastávkový ostrůvek, respektive nástupiště, je vhodný jako tramvajová zastávka či jako

sdružená zastávka tramvají a autobusů. Ve specifických případech může být jako zastávkový ostrůvek řešeno i stanoviště auto-



busové zastávky. Vyčkávací prostor zastávky je umístěn na samostatném ostrůvku typicky mezi tramvajovým/autobusovým/sdruženým pásem a vozovkou (jízdními pruhy).

### ZASTÁVKOVÝ MYS

Zastávkový mys se využívá u tramvajových, autobusových i sdružených zastávek. V případě autobusových zastávek se tento typ dle normy označuje jako autobusová zastávka na jízdním pruhu s použitím mysu s objížďením v jízdním pruhu pro protisměr/bez možnosti objížďení.

### ZASTÁVKOVÝ OSTRŮVEK SE ZVÝŠENOU VOZOVKOU

Zastávkový ostrůvek se zvýšenou vozovkou je vhodný jako stanoviště tramvajové či sdružené zastávky. Zastávkový ostrůvek se zvýšenou vozovkou je vhodné stavební řešení

u těch zastávek, které jsou v současné době tvořeny ostrůvky nevyhovující šířky (stavební šířka ostrůvku menší než 2,00 m) a u kterých místní poměry nedovolují příslušné rozšíření ostrůvku či přestavbu na zastávkový mys.

### ZÁTKA

Zátka se typicky využívá u autobusových zastávek, nicméně je vhodná i pro realizaci sdružených i čistě tramvajových zastávek. „Zátková zastávka“ je obdobou zastávkového mysu či zastávky v jízdním pruhu, která však stavebním uspořádáním prostoru zastávky znemožňuje ostatním vozidlům objížďení vozidla veřejné dopravy.

Problematiku zastávek MHD popisuje ČSN 736425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek.

Napadají vás další dopravní situace, které si zaslouží naši pozornost? Napište nám na: [internikomunikace@dpp.cz](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

# BUS

# LETENSKÁ LANOVKA PO STO TŘICETI LETECH



TAK VYPADAL PROSTOR HORNÍ STANICE LETENSKÉ LANOVKY PŘED TŘICETI LETY



BĚHEM DVACETI LET, JEŽ UPLYNULY OD POŘÍZENÍ PŘEDCHOZÍHO SNÍMKU, SE TOHO MOC NEZMĚNILO. ZMIZEL JEN JEDEN VELKÝ STROM VYRŮSTAJÍCÍ Z OPĚRNÉ ZDI, KTERÁ HROZILA POD JEHO VÁHOU ZŘÍCENÍM



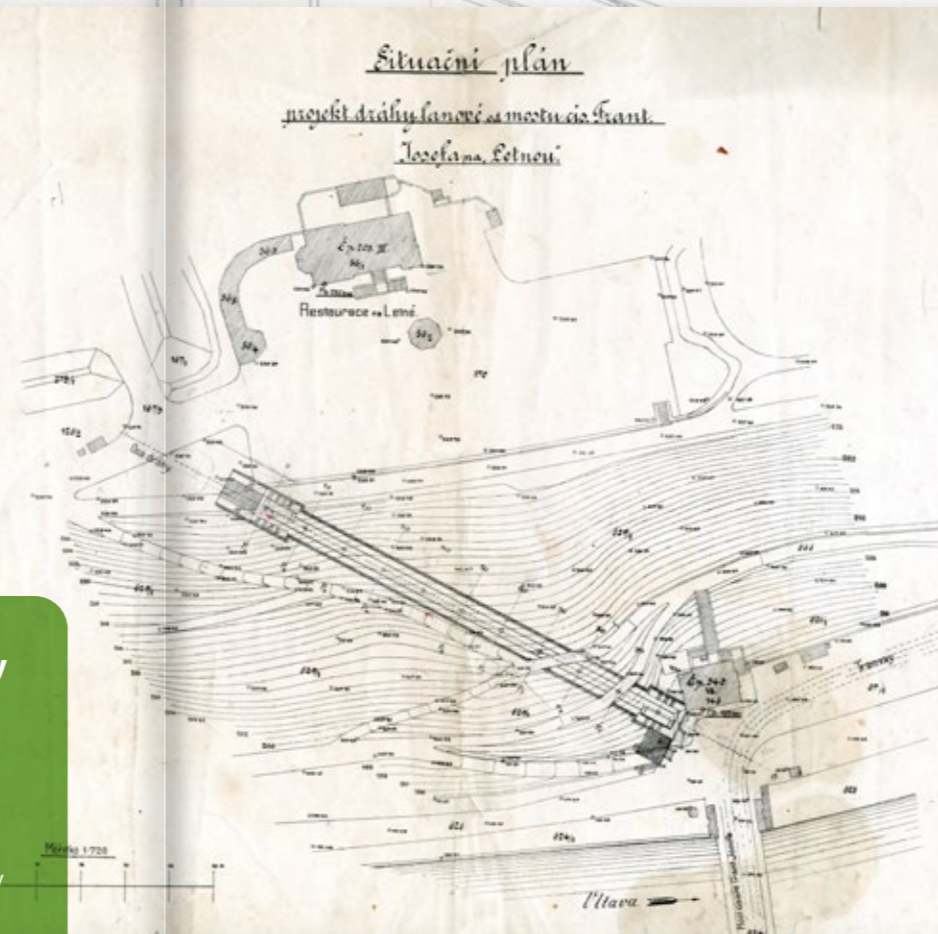
LIDOVĚ ŘEČENO „PROFLÁKNUTÁ“, ČILI VŠEOBECNĚ ZNÁMÁ FOTOGRAFIE LETENSKÉ LANOVKY. JENŽE JE TO ZATÍM JEDINÁ ZNÁMÁ KVALITNÍ FOTOGRAFIE. NACHÁZÍ SE V ARCHIVU DPP. KROMĚ TĚ ZNÁME JEDNU NOVINOVOU REPRODUKCI, JEDNU POHLEDNICI A JEDNU RYTINU. MARNĚ ČEKÁME, ZDA SE NĚKDY OBJEVÍ FOTKA LETENSKÉ LANOVKY PO ELEKTRIFIKACI. NEVĚŘÍME, ŽE BY SI JI PEČLIVÝ KRÍŽÍK NEDAL VYFOTOGRAFOVAT

Desítky let se skrývala v hustém křoví a málokdo o ní věděl. Dávno zapomenutá pozemní lanová dráha, která začala jezdit dokonce dříve než ta petřínská. Na konci května je tomu právě 130 let, co začala Pražany vozit, a nebylo jich málo. Celkem jich za čtvrt století své existence přepravila 6 757 167.

V roce 1926 bylo těleso lanovky využito pro první pražský eskalátor a v roce 1935 osiřelo. O dvanáct let později bylo využito k položení telefonního kabelu a nakonec bylo při stavbě letenského tunelu a s tím souvisejícími úpravami letenské stráně v dolní části zlikvidováno a horní, již zarůstající část byla zasypána. Zůstaly jen částečně upravené základy horní stanice se zbytky schodiště na nástupiště a části opěrných zdí tratě. Během času pak zbytky lanovky na dlouho ukryla náletová zeleň.

## Základní data z historie letenské lanovky

- 8. 8. 1890 Královské hlavní město Praha obdrželo koncesi ke stavbě lanové dráhy
- 31. 5. 1891 Lanová dráha na Letnou zahajuje provoz. Pohon: vodní převaha
- 1. 1. 1900 Provoz lanové dráhy převzaly Elektrické podniky král. hlav. města Prahy
- 18. 4. 1903 Letenská lanovka začala jezdit na elektrický pohon
- 10. 11. 1916 Vzhledem k probíhající světové válce byl provoz letenské lanovky zastaven
- 30. 5. 1922 Ministerstvo železnic zrušilo koncesi
- 21. 3. 1926 Na tělese lanové dráhy zahájil provoz „pohyblivý chodník“ – první pražský eskalátor
- 1. 7. 1935 Skončil provoz letenského eskalátoru



STAČILY TŘI MĚSÍCE NA JÁŘE ROKU 2019 A DÍKY HLAVNÍMU MĚSTU PRAZE SE CELÁ LOKALITA, KTERÁ JE CENNOU PAMÁTKOU NA NEJSTARŠÍ OBDOBÍ PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY, PROMĚNILA K NEPOZNÁNÍ



OD ROKU 2019 SI TADY PRAŽANÉ MŮŽOU POSEDĚT A KOCHAT SE KRÁSNOU VÝHLEDEM NA PRAHU. TI, KTERÍ PŘÍBĚH LANOVKY ZNAJÍ, SI MOHOU PŘEDSTAVOVAT, JAK SE TU LANOVKOU, ANEBY POZDĚJI ESKALÁTOREM, JEZDIL. NEZBÝVÁ NEŽ HLAVNÍMU MĚSTU PRAZE ZA KRÁSNOU ÚPRAVU PODĚKOVAT

# O CHYTRÉ ZÁSUVCE



ZÁSUVKA RETTBOX-AIR



UMÍSTĚNÍ DOBÍJENÍ NA PRVOVÝJEZDOVÉM VOZE CAS 20 SCANIA

STEJNĚ TAK, JAKO JSOU K OKAMŽITÉMU VÝJEZDU PŘIPRAVENI HASIČI, MUSÍ BÝT PŘIPRAVENA TAKÉ VEŠKERÁ JEJICH TECHNIKA. A O JEDNÉ ŠIKOVNÉ POMŮCCE JE TENTO ČLÁNEK.

Výjezdová vozidla jsou při stání v garáži připojena na rozvod tlakového vzduchu a elektrické energie. Tím je zajištěna připravenost nejenom samotného vozidla, ale i dalších důležitých součástí výbavy, jako např. radiostanice, svítilny, termokamery apod.

V případě vyhlášení poplachu je před samotným výjezdem vozidla nutné odpojit veškeré zdroje energií, což představuje další, i když malé, zdržení. Navíc ve chvíli, kdy řidič na tento úkon zapomene, hrozí škody jak na vozidle, tak i na samotných rozvodech. Řešení pro tyto situace přináší systém Rettbox a Rettbox-Air od francouzské společnosti Marechal Electric.

Systém sestává ze speciální zástrčky, zásuvky se samozavíracími posuvnými dvířky instalované do karosérie vozidla a měniče napětí.

V případě varianty Rettbox-Air je v zásuvce sdružen i přívod stlačeného vzduchu, k vozidlu tedy vede pouze jedna přívodní hadice. Celé zařízení je napojené na elektrický systém vozu a v případě, že dojde k jeho nastartování, je zásuvka pomocí elektromagnetu automaticky odpojena. V případě, že by došlo k neočekávané závadě, je možné zástrčku odpojit i manuálně.



STARŠÍ SYSTÉM DOBÍJENÍ A PŘÍVODU STLAČENÉHO VZDUCHU

Od začátku dubna 2021 je touto technologií vybavena i požární stanice Hasičského záchranného sboru DPP v depu Hostivař. Nahradila tak starší konzervační zařízení RKB 4. Každé z garážových stání je opatřeno zástrčkou sdruženého systému Rettbox-Air. S instalací těchto chytrých zásuvek se počítá i pro požární stanice Kačerov a Zličín.

Na nová vozidla je zásuvka Rettbox-Air instalována již při výrobě, u dalších vozidel bude toto zařízení postupně doplněno. Systém dobíjení navíc, oproti původní technologii, umožňuje libovolnou změnu parkovacího místa vozidla včetně přesunů mezi požárními stanicemi. Není totiž nutné řešit, zda je elektrický okruh vozidla napájen zdrojem o jmenovitém napětí 12 V nebo 24 V. Všechny přívody jsou shodné, o následný převod napětí se stará měnič umístěný přímo ve vozidle.

Nový systém tak přinese nejen úsporu několika vteřin při výjezdu, které však při záchraně života mohou být velmi cenné, ale i rozšíření množství dalšího příslušenství, které se bude dobíjet přímo ve vozidle. ■

NA RUŽYŇSKÉ LETIŠTĚ MÍŘÍ SORKA EV. Č. 6903 POCHÁZEJÍCÍ ZE SÉRIE VOZŮ S ÚPRAVOU INTERIÉRU, 6. 5. 2015  
FOTO: PETR BECHYNĚ

## LIBCHAVY OVLÁDLY PRAHU

1189 – TOLIKA PROVOZními AUTOBUSY DISPONUJE DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY PŘÁVĚ NYNÍ. PŘESNĚ 1112 (TEDY 94 %) Z NICH NESE LOGO VÝROBCE SOR LIBCHAVY. ABSOLUTNÍ NADVLÁDA JEDNÉ TYPOVÉ ŘADY, KTERÁ BY SE SNAD DALA PŘIROVNAT KE STAVU VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ KONCE 70. LET. TEHDY ZÁPRAVU DOMÁCÍCH „ŠIMLŮ“ Z KAROSY DOPLŇovala POUZE HRSTKA PRVNÍCH MAĎARSKÝCH KLOUBOVÝCH IKARUSŮ. S VELKOU PRAVDĚPODOBNOSTÍ JE MOŽNÉ PREDIKOVAT, ŽE SE V BUDOUCNU JIŽ TAKOVÁ SITUACE NEZOPAKUJE. Z POHLEDU SPRÁVY A ÚDRŽBY LZE JEDNOTNOST VOZOVÉHO PARKU POVAŽOVAT ZA PŘÍZNIVÝ STAV.





PROTOTYP KLOUBOVÉHO VOZU SOR NB 18 V OBRATIŠTI NA BERÁNKU 26. 4. 2007  
FOTO: ROMAN VANKA

Prvním autobusem značky SOR, který byl v dubnu 2007 krátce a bez cestujících testován na trasách vybraných pražských linek, se stal prototyp článkového vozu s typovým označením SOR NB 18 v bílém laku doplněném o modře vyvedené nápisy „SOR“. Vozidlo představené společně s prototypem standardní verze NB 12 na brněnském veletrhu Autotec 2006 sloužilo k prezentačním účelům výrobce.

O rok později se v Praze objevili další reprezentanti této značky, tentokrát již ve větším počtu. DPP se totiž v roce 2008 rozhodl pro pronájem 10 vozů SOR BN 12 v částečně nízkopodlažním městském provedení. Autobusy obdržely ev. č. 3101–3110 a byly deponovány v garáži Hostivař, odkud vyjžděly především na linky obsluhující oblasti Prahy 3, 9 a 10. Mise „hrbáčů“ ve službách pražského DP trvala do ledna 2010, kdy byl pronajímateli předán zpět poslední vůz.

Další předváděcí autobus SOR se objevil na půdě DPP v únoru 2009, přičemž se jednalo o plně nízkopodlažní vůz typu NB 12. Autobus se představil 18. 2. 2009 na Mariánském náměstí zástupcům magistrátu, Dopravního podniku a novinářům. Stalo se tak při příležitosti oficiálního oznámení výsledků výběrového řízení na rekordních 620 vozidel. Obnova představující náhradu více než poloviny vozového parku pražských autobusů měla být rozdělena původně do let 2008–2013.

Výběrové řízení bylo vypsané 26. 2. 2008, trvalo však celý rok, než byly oznámeny výsledky. Vítězství si přitom SOR vysloužil díky nejvýhodnější nabídce, která hodnotila náklady životního cyklu (pořizovací cena, spotřeba nafty a garance maximálních nákladů na údržbu). 620 autobusů, z nichž 365 mělo být v 12 m provedení a 255 v 18 m variantě (včetně 20 hybridních), mohlo být díky opci rozšířeno o nákup dalších 100 standardních vozů. Poměr i počet odebraných vozidel se nakonec změnil podle upřesňovaných po-

žadavků na vypravení při zachování celkové vysoutěžené ceny za celou zakázku.

Samotné přidělení zakázky výrobcí bylo oficiálně potvrzeno až 11. 5. 2009. Zkušební SOR NB 12 byl pro účely zkoušek zapůjčen výrobcem v dubnu 2009 a brzy nasazen do ostrého provozu pod ev. č. 3000. Zpět do Libchav se navrátil po necelém měsíci a na základě poznatků řidičů a techniků bylo u sériových vozidel řady NB aplikováno mnoho úprav. Tento zkušební autobus byl již také



PREZENTACE NOVÉHO TYPU AUTOBUSU U BUDOVY MAGISTRÁTU HL. M. 18. 2. 2009  
FOTO: ROMAN VANKA



POBLÍŽ POLIKLINIKY MAZURSKÁ V BOHNICÍCH BYL VYFOTOGRAFOVÁN ZKUŠEBNÍ NB 18 EV. Č. 6600 DNE 21. 7. 2009  
FOTO: ROMAN VANKA

kompletně vybaven novým informačním a odbavovacím systémem, který přinesl řadu nových prvků a funkcionalit. V inovované podobě je využíván dodnes.

Z pohledu řidiče bylo významnou změnou i prostornější provedení kabiny. Řidiči si však

museli zvyknout na odlišný výhled z autobusu díky pouze nízké podestě pod kabinou. Použit byl i systém naklápění karoserie v zastávkách (kneeling), kterým však byly vybaveny i některé první vozy Karosa – Renault City Bus. U všech vstupních dveří se objevilo poptávkové otevírání s předvolbou, podob-

ně jako tomu bylo již dříve u tramvají. V pražských ulicích se následně objevil i zkušební kloubový NB 18 (ev. č. 6600), jehož testování proběhlo bez účasti cestující veřejnosti.

První sériové autobusy SOR NB 12 byly pro majoritního pražského dopravce dodávány od srpna 2009 a 1. září vyjely poprvé na linky. Do prosince pak DPP převzal celkem 100 nových autobusů, z toho 67 v 12 m provedení ev. č. 3521–3587 a 33 v kloubové verzi ev. č. 6601–6633. Většina z 12 m vozů, rovných 60, byla přidělena do Hostivaře, zbylých sedm připadlo garáži Řepy. Stejně tak většinu článkových vozů získala hostivařská garáž, konkrétně 30, zatímco Řepy obdržely jen tři. Rozdělení mezi dvě garáže bylo upřednostněno vzhledem k získání zkušeností nutných k provozu, údržbě a opravám zcela nových typů autobusů. To mělo za následek, že z Hostivaře bylo do ostatních garáží převáděno větší množství starších Karos a všechny tamní City Buses.

Oproti zkušebnímu vozu ev. č. 3000 měly sériové autobusy mnoho odlišností, které vzešly z potřeb pražského DP, ten přitom nepředkládal jen připomínky a požadavky, ale konzultoval s výrobcem i návrhy řešení.



SÉRIOVÝ SOR NB 12 EV. Č. 3581 ROČNÍKU 2009 NA SUCHDOLSKÝCH VÝHLEDECH 22. 9. 2010  
FOTO: PETR BECHYNĚ

Celkem se jednalo o 17 zásadních problematických bodů konstrukčního charakteru.

V závěru roku 2010 bylo v rámci platného kontraktu zakoupeno 35 autobusů, z toho 18 v provedení NB 12 a 17 typu NB 18. Dodané vozy získaly ev. č. 3588–3605 a na části z nich již byly aplikovány další požadavky a změny, které vzešly z provozních zkušeností. Všechny 18 autobusů bylo přiděleno garáži Řepy. Tam také putovaly i kloubové autobusy ev. č. 6634–6650, které lze rovněž z hlediska výbavy rozdělit do dvou popsaných skupin. K nim se přidalo ještě 15 midibusů SOR BN 8,5 (ev. č. 3137–3151, později 2011–2025), které však představují zcela samostatnou zakázku.

Stav garáže Hostivař pak obohatila dvojice autobusů ev. č. 6401 a 6402 s označením NBH 18, jež byly zástupcem vozů poháněných hybridní technologií. Ještě před vypsaním výběrového řízení probíhaly bouřlivé debaty zabývající se pohonem nových autobusů, neboť nákup tak velkého počtu vozů je dobrým základem pro případné provedení systémových změn. Samotné výběrové řízení obsahovalo kromě možnosti pořízení až 20 hybridních autobusů i variantu kombina-



VŮZ EV. Č. 5050 JIŽ VYBAVEN CELOVOZOVOU KLIMATIZACÍ POCHÁZÍ Z KONCE DODÁVEK. BARRANDOV 29. 5. 2020  
FOTO: PETR BECHYNĚ

ce naftových a až 200 CNG autobusů. S ohledem na vyšší pořizovací cenu a nemožnost čerpání dotací na plynové autobusy pro území hl. m. Prahy však tato varianta vybrána nebyla.

Nakonec zůstalo pouze u dvou vozidel s hybridní jednotkou Allison, jejichž provoz byl však značně problematický a úspora nafty nedosahovala očekávaných hodnot. Projekt byl ukončen zpětným odkupem výrobce.



DRŽÁKY NA PŘEPRAVU JÍZDNÍCH KOL JE VYBAVENO 5 VOZŮ NB 12 Z ROKU 2016. Z PREZENTACE NA VÝSTAVIŠTI 5. 5. 2016  
FOTO: PETR LUDVÍČEK

Oba autobusy pak byly v Libchavách přestavěny na klasické naftové, z nichž jeden je ve stavu DPP pod číslem 6727 v druhém obsazení (viz dále) a druhý pod číslem 5996 jako pronajatý.

Dodávky nových autobusů plynule pokračovaly i nadále. V roce 2011 bylo pořízeno dalších 81 autobusů 12m délky ev. č. 3606–3686 a také 100 kloubových ev. č. 6651 až 6750. Nových vozidel typové řady NB se tak dočkaly i garáže Klíčov a Kačerov. Odlišnými se staly vozy ev. č. 3665 a 6655 zkušebně vybavené šestistupňovou převodovkou Allison namísto ZF. Vozový park midibusů SOR BN 8,5 byl v prosinci 2011 posílen o 5 kusů ev. č. 3152–3156 (později 2026–2030). Pro úplnost zbývá dodat, že výrobcem byly Dopravnímu podniku od září 2011 pronajaty dva autobusy NB 18 označené ev. č. 6998 a 6999.

Jak už to v obdobných případech bývá, neobešel se provoz autobusů SOR bez dětských nemocí, které se projeví především u člankových vozidel. Největším problémem se stalo praskání nosných rámců ve vleku. Výrobce závady řešil a řeší v rámci běžných záruk či hromadných vad.

Na základě zvyšujících se požadavků na vpravování kloubových autobusů byly pro roky 2012 až 2014 charakteristické nákupy nových vozidel převážně této kategorie. Koncem roku 2012 tak obohatily stav sorek vozy 6751–6770. V prvním pololetí roku 2013 převzaly garáže Klíčov a Kačerov další nové autobusy ev. č. 6771 až 6823. Počínaje touto dodávkou byly všechny pořízené autobusy

nově vybaveny koženkovým potahem sedaček, který se v rámci sjednocení následně rozšířil i do všech starších vozů. V dubnu byly navíc do stavu zahrnuty dva původně pronajaté vozy ev. č. 6998 a 6999, nově označené ev. č. 6824 a 6825.

Vozový park garáže Hostivař byl v listopadu 2013 rozšířen dalšími dvanácti autobusy ev. č. 6826 až 6837. Na konci roku výrobce poskytl k dalšímu pronájmu odlišný vůz vybavený motorem splňující emisní normu EURO VI. Od ostatních vozů se lišil provedením interiéru, dveří a dalšími detaily. Opět byl přidělen do Hostivaře, kde obdržel ev. č. 6997 (později 5997).

Koncem léta 2013 se nepatrného rozšíření dočkala i flotila vozidel standardní délky. Dva autobusy typu NB 12 ev. č. 3687 a 3688 byly částečně pořízeny z dotace Regionálního operačního programu EU Středočeského kraje (ROP). Na základě předem stanovených podmínek musely být provozovány pouze na příměstské lince č. 340. Od ostatních autobusů v majetku DPP se na první pohled odlišovaly svým vzhledem, neboť barevné schéma tvořila kombinace modré, bílé a červené barvy dle platných standardů PID pro vozy obsluhující příměstské linky. Novinkou se stala celovozová klimatizace.

V létě tohoto roku také zaměřily do Vršovic dva zcela atypické starší vozy pronajaté výrobcem. Jednalo se o autobusy kategorie low entry typu BN 10,5 ev. č. 2999 a BN 12 ev. č. 3999. Po roce byl první vůz navrácen výrobcem, zatímco druhý byl odkoupen a označen ev. č. 4507.

Další nové kloubové autobusy ev. č. 6838–6896 začaly Pražanům postupně sloužit od letních měsíců roku 2014. Významnou změnou byla nutnost zástavby motoru splňujícího přísnou emisní normu EURO VI a užití nové generace převodovek ZF Ecolife.

Na jaře následujícího roku Praha pořídila do řepecké garáže jedenáct kloubových autobusů ev. č. 6897–6907 primárně určených pro obsluhu ruzyňského letiště. Pro možnost přepravy většího množství zavazadel byly objednaný s úpravou interiéru, spočívající v odlišném uspořádání sedadel vlevo za kloubem. Na podzim je následovalo ještě 16 autobusů ev. č. 6908 až 6923, tentokrát se standardním rozmístěním sedadel pro běžné



JEDEN ZE DVOU VOZŮ NB 12 POŘÍZENÝCH Z DOTACE ROP V BARVÁCH PID, ZACHYCENÝ V SEDLCI 29. 9. 2013  
FOTO: PETR BECHYNĚ



PŮVODNÍ PŘEVODOVKA PRVNÍCH SOREK ŘADY NB, JEŠTĚ S LÁTKOVÝM POTAHEM SEDAČEK  
FOTO: PETR BECHYNĚ



JEDINÝM DOSUD VYŘAZENÝM AUTOBUSEM ŘADY NB SE STAL VŮZ EV. Č. 6727 PO TĚŽKÉ DOPRAVNÍ NEHODĚ S TRAMVAJÍ V MODŘANECH 28. 4. 2015  
FOTO: PETR BECHYNĚ

linky. Po čtyřech letech začala být souběžně s nimi realizována početnější dodávka autobusů dvanáctimetrové délky ev. č. 3689–3728 (také EURO VI + ZF Ecolife). Vzhledem k těmto dodávkám mohlo být přistoupeno k plynulé likvidaci starších nízkopodlažních autobusů typu City Bus, zejména těch, které neprošly rozsáhlejšími opravami.

Provoz sork byl v roce 2015 poznamenán dramatickou událostí. V odpoledních hodinách dne 28. dubna došlo na křižovatce ulic Generála Šišky a Československého exilu v Modřanech k vážné dopravní nehodě kloubového autobusu ev. č. 6727 na lince č. 150, tramvaje a osobního automobilu, při níž bylo zraněno 23 osob, a vznikla větší hmotná škoda na všech vozidlech. Na základě rozsáhlého poškození nosných částí autobusu bylo rozhodnuto o jeho fyzické likvidaci. Po vytěžení použitelných dílů se stal dosud jediným vyřazeným autobusem typové řady NB v Praze. Číslo 6727 bylo později znovu obsazeno přestaveným autobusem původního typu NBH 18 (ex 6402).

Poměrně významným mezníkem se 1. 9. 2015 stalo zahájení zkušebního provozu elektrobuse v trase linek č. 213 a 163. U stanice metra Želivského bylo zřízeno nabíjecí místo tzv. dobudka, kde se elektrobuse během přestávky staticky dobíjel pomocí pantografu. Pro účely testování poskytl SOR vozidlo EBN 11, které se především vzhledově výrazně odlišuje od ostatních provozovaných typů. Elektrobuse obdržel ev. č. 4001 (dnes 3001). Původně roční testování bylo prodlouženo, později byla „dobudka“ v rámci dalšího pi-

lotního projektu přemístěna na Palmovku a provoz elektrobuse se přesunul na linku č. 109. Od října 2017 byl na této lince necelé 2 roky testován elektrobuse nové generace SOR NS 12.

### Sorka – svou vlastní cestou

Dlouhá léta byl v našich podmínkách za etalon moderního městského nízkopodlažního autobusu považován Karosa– Renault City Bus a na západě Evropy především Mercedes-Benz Citaro. SORka řady NB se však trochu odlišuje. Standardně o jedny vstupní dveře navíc, rozdílné rozměry kol použité na přední a zadní nápravě a celkově odlišný design. SORka si šla zkrátka vlastní cestou. Ale například rozdíly ve spotřebě pohonných hmot oproti předchůdcům jdou ve prospěch SORu, díky nižší celkové hmotnosti. A jedny dveře navíc se často také hodí, například při přepravě více kočárků. Líbit se všem nemusí, ale k Praze už patří.

V prvním čtvrtletí roku 2016 se autobusů NB 12 dočkala i garáž Vršovice, jejíž linky byly v předchozích letech převážně obsluhovány City Busy. Původní plán obnovy vozového parku této nejmenší garáže DPP počítal s dodáním třiceti SORů NB 12. Ve skutečnosti však Vršovičtí obdrželi 25 nových autobusů ev. č. 3729 až 3753. Vzhledem k zahájení zkušebního provozu cyklobusů na lince č. 147 získala zbývajících 5 vozidel ev. č. 3754 až 3758 vybavených speciálními držáky na nosiče bicyklů garáž Řepy. V rámci kompenzace bylo do Vršovic převedeno 5 zánovních řepských autobusů ev. č. 3699 až 3703.

Článekové autobusy byly tento rok zakoupeny v počtu pětadvaceti kusů. V lednu a únoru byly přiděleny kačerovské (ev. č. 6924 až 6932) a řepské garáže (ev. č. 6933 až 6948). Flotilu midibusů v březnu neplánovaně doplnil starší, původně předváděcí, SOR BN 8,5 ev. č. 2071.

V červenci 2016 byla vypsaná nová veřejná zakázka na dodávku autobusů, u které byla zásadně změněna hodnotící kritéria. Bylo například upuštěno od systému „garantovaných nákladů“ a požadována povinná 5letá záruční doba. Složení tendru bylo: 300 standardních městských autobusů, 150 kloubových a 50 příměstských v provedení low entry.

Následující rok byl, se zpožděním, do inventárního stavu zařazen pouze jediný kloubový SOR NB 18 ev. č. 6949. V souvislosti s plánovaným pořízením dvoudveřových autobusů typu SOR BN 12 LE primárně určených pro obsluhu příměstských linek byl od druhé poloviny listopadu do Prahy zapůjčen první z nich. Konkrétně se jednalo o vůz budoucího č. 4511, jehož technické řešení, jízdní vlastnosti, odbavovací a informační systém

i další prvky byly testovány z důvodu návrhů na možná vylepšení či odhalení nedostatků pro blížící se dodávku padesáti vozidel tohoto typu.

I dodávce nových kloubových autobusů v inovovaném provedení předcházely zkušební provoz. SOR NB 18 ev. č. 6950 byl testován ze stejných důvodů jako tomu bylo u předcházejícího typu. Nejvýznamnější změnou aplikovanou od této série je instalace plnohodnotné klimatizace interiéru a také zařízení pro automatické počítání cestujících. Dále jsou patrné změny v interiéru (více sedadel,



FOTO: ONDŘEJ VOLF

### Šimlů bylo přeci jen víc

Autobusů Karosa řady Š11 všech modifikací (ŠM, ŠL, ŠD) odebral pražský DP mezi léty 1965 až 1981 z Vysokého Mýta celkem 2254. Avšak vzhledem ke krátké životnosti nahrazovaly vyřazované vozy poměrně brzy nové, stejného typu. V meziročním srovnání k 31. prosinci byl největší počet ŠM11 ve stavu DPP na konci roku 1978, celkem 1249. K nim však musíme ještě připočítat autobusy v linkovém provedení ŠL11, které byly běžně využívány v okrajových částech města, a jeden zájezdový. Celkem 95 navíc. V tomto roce krátké „ešemky“ doplňovalo jen prvních 20 kloubových Ikarusů 280 z Maďarska, a ještě zbytek RTO resp. Jelců, které však už nezasahovaly do provozu. Zastoupení všech provedení autobusů Š11 ve vozovém parku bylo 96 %, tedy ještě o něco více než v případě dnešních serek. Poslední „šimlů“, jak se běžně Karosám ŠM11 říkalo, dojezdily v Praze v roce 1988.

kteřá nejsou na podestách), inovace osvětlení a některých prvků OIS včetně situačních kamer na čele vozu a bočnicích vleku. Motorový prostor byl nově opatřen automatickým hasicím systémem.

Od přelomu roku 2017/2018 až do července byly přebírány vozy ev. č. 6951–6992. Do letní turistické sezóny 2018 pak stihly zasáhnout i vozy ev. č. 6993–6999 a 5001–5010 s úpravou interiéru, určené pro obsluhu letišť. Provoz nově pořízených „kloubáků“ s klimatizací se však neobešel zcela bez komplikací. Dopravní podnik je totiž musel v sobotu dne 4. srpna 2018 všechny odstavit kvůli závažným závadám elektroinstalace. Oficiální vyjádření DPP znělo takto: „Na základě zjištěných poškození silových svazků alternátorů u autobusů SOR NB 18 EURO VI Step C se DPP z preventivně-bezpečnostních důvodů rozhodl odstavit z provozu vozidla uvedeného typu.“ Výrobce zajistil okamžitou kontrolu všech příslušných autobusů, následně byla většina z nich opětovně zprovozněna 6. srpna 2018.

Od jara do léta 2018 byly dodávány také příměstské autobusy BN 12 LE. Po mnoha letech DPP pořídil čistě linková vozidla, navazující na provoz dvoudveřových Karos C 734 za-

čátkem 90. let. 50 autobusů ev. č. 4511–4560 v provedení podle standardů kvality PID pro příměstské linky včetně příslušného barevného schématu bylo rozděleno dle požadavků na vypravení linek řady 300.

Dvoudveřové uspořádání těchto autobusů, stejně tak konfigurace interiéru, je předurči-



SOR NB 12 EV. Č. 3841 VYPRAVENÝ NA NÁHRADKU ZA TRAMVAJE V RADLICÍCH 10. 4. 2021  
FOTO: PETR BECHYNĚ

lo sice k prioritnímu provozu na linkách vedoucích za hranice Prahy, avšak později našly uplatnění i na některých městských linkách s menší frekvencí zastávek a nižší poptávkou cestujících. Nasazení na některé linky bylo, vzhledem k provedení vozů, přinejmenším diskutabilní. V současné době tyto vozy prochází úpravou interiéru s cílem zvýšit užitnou plochu pro stojící cestující a zlepšit průchodnost. I tyto autobusy byly již dodány s plnohodnotnou klimatizací.

Dořešení a uzavření třetí veřejné zakázky na nákup až 300 standardních městských autobusů bylo komplikovanější a časově náročnější. Nakonec se i v tomto případě radoval libchavský SOR a v závěru roku 2018 se DPP dočkal příjezdu nových standardních klimatizovaných autobusů NB 12 obdobné konfigurace jako u kloubové varianty. Dodání dvacetikusové série vozů ev. č. 3801 až 3820 předcházely zkoušky výrobcem zapůjčeného vozu ev. č. 3801 během léta. Pro zajímavost uvádíme, že v říjnu byla starší klíčovská sorka ev. č. 3713 vybavena zařízením „EXMEDO“, tedy systémem pro měření délky linek s přesností na metry, využívaným při místních šetřeních, zavádění nových linek apod.

I v roce 2019 pokračovaly dodávky nových autobusů výrobce z Libchav. Intenzivní obnova vozového parku reagovala mimo jiné i na zpřísněné požadavky Standardů kvality PID, kdy k 1. 1. 2020 musel DPP zajistit minimálně 25 % vozového parku se stářím do 3 let od data první registrace. Vozový park byl rozšířen o 139 dvanáctimetrových (ev. č. 3821 až 3959) a 43 kloubových (ev. č. 5011 až 5050 a 5079 až 5081) vozidel NB 12 a NB 18. Některé z uvedených autobusů jsou již vybaveny

motory splňujícími nejpřísnější verzi normy EURO VI, tedy tzv. „step D“, zatímco dříve vyrobené vozy plní EURO VI step C. Vozidla s přísnější exhační normou mají také klimatizační jednotky Eberspächer (místo dříve užívaných Webasto).

Všechny kloubové autobusy z této série mají provedení interiéru shodné s „letištní“ verzí z roku 2018. Menší množství nových krátkých NB 12 pak bylo dovybaveno odbavovacím zařízením pro provoz na příměstských linkách a na lince č. AE s odlišnými tarifními podmínkami. Zajímavostí se stal starší pronajatý vůz ev. č. 5997, na kterém tento rok výrobce kvůli testování instaloval nový typ dveří včetně odlišného ovládacího mechanismu.

I přes koronavirovou krizi roku 2020 pokračovalo přebírání nových vozů rychlým tempem. V rámci standardních autobusů bylo dodáno 124 vozidel ev. č. 3960 až 4083 a 41 kloubových ev. č. 5051 až 5074 a 5082 až 5098. Kromě ev. č. 5084 ve starším provedení byly již všechny ostatní dodány ve verzi EURO VI step D.

Početné dodávky nových autobusů umožnily v roce 2020 ukončit provoz všech posledních autobusů z vysokomýtské Karosy. Ke slavnostnímu rozloučení s autobusy typu City Bus došlo v sobotu 29. srpna a derniéra posledních vysokopodlažních Karos, zastoupených typem B 951E, se uskutečnila 4. prosince. Zbývajících 23 autobusů ev. č. 4084 až 4100 a 5075 až 5078, 5099 a 5100 bylo převzato v prvních třech měsících roku 2021.

Poslední autobus řady „NB“ od společnosti SOR Libchavy slavnostně převzal pražský DP 19. března 2021. Konkrétně se jednalo o standardní vůz typu NB 12 výrobního čísla 1000, který obdržel ev. č. 4100 a byl přidělen garáži Klíčov. Tím skončila jedna ze zásadních etap modernizace autobusové flotily pražského majoritního dopravce, probíhající v uplynulých necelých čtyřech letech. Díky tomu má pražský DP nejen nejmladší flotilu v novodobé historii s průměrným stářím autobusů

5,39 let, ale došlo také k jejímu výraznému sjednocení.

V dalších letech se městský dopravce bude při obnově vozového parku více zaměřovat na elektrobuses, trolejbusy, nebo hybridní autobusy v souladu s platnou evropskou legislativou, Klimatickým závazkem hlavního města Prahy a schválenou koncepcí využití alternativních paliv v autobusové dopravě.

## Vozový park autobusů DPP určených pro provoz v PID k 15. 4. 2021

SOR		
NB 12	538	
NB 18	501	vč. 2 pronajatých
BN 12 LE	51	
BN 8,5	21	
EBN 11	1	pronajatý
<b>Celkem SOR</b>	<b>1112</b>	
Ostatní značky		
Solaris U 8,9 LE	40	
Solaris U 10,5	20	
Iveco Crossway LE	10	všech modifikací
Irisbus Citelis 18	1	
Karosa B951 / B961	2 / 2	retroprovoz
Irisbus City Bus / Citelis	1 / 1	retroprovoz
<b>Celkem všech</b>	<b>1189</b>	



PAMATUJETE PALÁČ VALDEK? V PŘÍZEMÍ BUFET, V 1. PATŘE KAVÁRNA, V PODZEMÍ KINO VARŠAVA, NA TERASE FUNGOVAL FOTOGRAFICKÝ KROUŽEK. DIAPOZITIV V ROCE 1979 PORĪDIL PETR HEJNA Z OKNA VE 4. PATŘE, DNES JSOU ZDE KANCELÁŘE BANKY

# PAVUČINA LINEK KOLEM SVATÉ LUDMILY

V ZÁVĚRU DUBNOVÉHO ČLÁNKU O HISTORII A SOUČASNOSTI REKONSTRUKCÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ V OBLASTI NÁMĚSTÍ MÍRU JSME AVIZOVALI NÁVRAT NA TATO MÍSTO. INTENZIVNÍ PROVOZ TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ SI MŮŽEME TENTOKRÁT PŘIPOMENOUT HISTORICKÝM EXKURZEM DO OBLASTI LINKOVÉHO VEDENÍ. A ZÁROVEŇ SE POOHLÉDNOUT I ZA VÝVOJEM PREFERENCE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY.

PRVNÍ PROVOZNÍ DNY MIDIBUSU  
BN 8,5 EV. Č. 3145 (DNES 2019).  
BOŘISLAVKA 12. 12. 2010  
FOTO: PETR BECHYNĚ

### Libchavy ovládly Prahu

Autor: Petr Bechyně a Ondřej Volf  
Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček  
Výšlo jako příloha časopisu DP kontakt č. 5/2021





PESTROST LINEK DOKAZUJE FOTOGRAFIE OZNAČNÍKU CCA Z ROKU 1979. DALŠÍ AUTOBUSOVÉ LINKY JSOU ZAJISTĚ UVEDENY Z DRUHÉ STRANY  
FOTO: ARCHIV DPP



JEDNIČKA NA SNÍMKU IVO MAHELA Z 6. 7. 1975 PŘIJÍZDÍ NETRADIČNĚ PO DNES ZRUŠENÉ TRATI OD KORUNNÍ ULICE

První linkou byla předchůdkyně pozdější linky č. 1 (bílý reflektor a zelené vozy), kterou se dalo dojet především k Muzeu a Hlavnímu nádraží. Napřed jezdila do Korunní, od roku 1901 do Vršovic. Náměstí Míru opustila 13. srpna 1978 při otevření metra A z Náměstí Míru na Dejvicko.

Další linka, pozdější „dvojka“, byla označena červeným reflektorem a měla zelené vozy. Jezdila ze Spálené ulice přes Ječnou ve stopě dnešní linky č. 22. Po roce 1901 začala do Korunní, od 14. září 1924 ve své slavné okružní podobě, která vydržela do 13. března 1961. Pak byla rozetnuta do podoby Bílá Hora – Náměstí Míru – Olšanské hřbitovy, nicméně 4. dubna 1966 zanikla zcela. V podobné trase však znovu vyjela 30. srpna 1971 a stejně jako „jednička“ zcela zanikla 13. srpna 1978.

#### Tramvajové linky důležité i doplňkové

Není reálné popsat v DP kontaktu celou historii, tak uvedme alespoň to nejdůležitější: linka 16 je na náměstí Míru obrovskou stálicí, protože zde jezdí nepřetržitě od svého vzniku 14. září 1924. Celý svůj život je věrná úseku Flora – Karlovo náměstí a Palackému náměstí. Její souputník, tedy linka 10, je zde v provozu až od 9. listopadu 1998, avšak celou dobu v nezměněné trase.

O něco pestřejší je vývoj linkového vedení do Vršovic. Dne 14. září 1924 vznikla nová linka č. 20 v trase Staroměstská – Jiráskovo náměstí – Náměstí Míru – Čechovo náměstí. Linka se poté měnila pouze v oblasti dnešní Prahy 6 a Vršovice opustila při reorganizaci 13. břez-

na 1961, kdy byla nahrazena linkou č. 22. Ta zde tedy jezdí nepřetržitě již 60 let.

Existují zde v toku dějin i různé doplňkové linky, např. 6 (v letech 1974-1978), 11 (1978 – 1981), 23 (1998 – 2008) a aktuálně i linka 13. Od 4. dubna 1981 je zde vedena i linka 4 v relaci Vršovice – Anděl. Ze své tradiční stopy Nuselským údolím se „čtyřka“ postupně propracovala až do dnešní trasy, ale bohužel jen omezeným rozsahem provozu na špičky pracovních dní. V letech 1995 – 1998 byla linka 4 natolik páteřní, že v úseku Kubánské náměstí – Kotlářka byla doplňována posilovou linkou 34, což je velmi neobvyklé číslo pro pravidelnou linku.

Vzpomeňme i na jedinou linku, která přijela od Vršovic a následně odjela do Korunní na Floru. Jednalo se o linku 7 (v provozu od 13. srpna 1978), což byl oboustranný napa-

ječ metra A na Náměstí Míru. V úseku Spojovací – Blanická (odkud se do stanice metra přestupovalo) nahradila rušenou linku č. 2, v úseku Blanická – Čechovo náměstí linku č. 1 a v úseku Koh-i-noor – Hostivař linku č. 4. Dalším prodloužením metra A na Želivského (19. prosince 1980) linka č. 7 ztratila smysl a zanikla.

#### Náměstí Míru: život autobusový

Kromě tramvají jezdily přes náměstí Míru i trolejbusy na své páteřní trase od Jiráskova mostu do Žitné, Anglické a Slezské ulice. Linka trolejbusu z Vysočan dokonce na náměstí Míru byla ukončena. Po smutné likvidaci trolejbusů byly tyto linky již striktně autobusové. Do května 1974 jezdily autobusy stejnou cestou jako trolejbusy, po otevření prvního úseku metra byly přesunuty do Ječné a Jugoslávské.



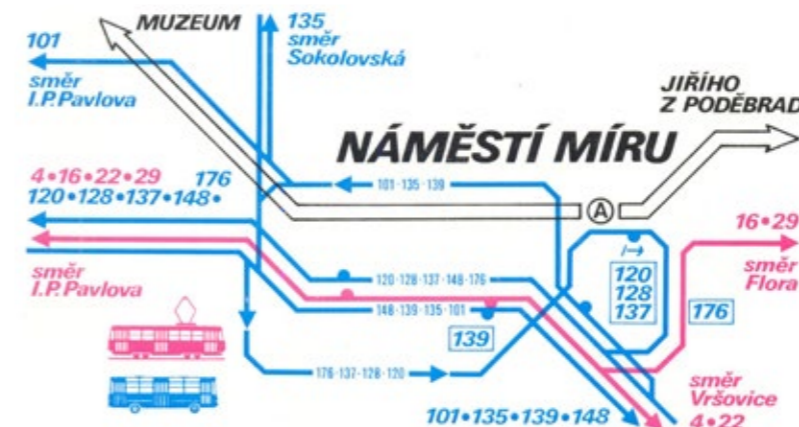
Pro představu, zatímco v letech 1978–1980 přes náměstí Míru jezdily pouze tramvajové linky 11, 16 a 22, tak autobusů linek 120, 128, 137, 155, 176, 199, někdy i 101 a 135, bylo na kolejích mnohem více. Kromě toho byly na náměstí Míru mimo koleje k zastavení i linky 140, 142 a předtím také rekreační linky k ZOO nebo na Přehradu Hostivař. Bez dalšího připomeňme i čísla 220, 255, X128, 180, 271 a 272.

Autobusový „most“ z náměstí Míru přes I. P. Pavlova na Karlovo náměstí a Prahu 5 definitivně zanikl při otevření metra I.B v listopadu 1985. Přežila tehdy pouze linka 148 (v roce 1982 nahradila linku 199), která jela od Vršovic (později jen z náměstí Míru) přes I. P. Pavlova do Lípové a Kateřinské ulice a dále do Podolí. Ta byla na kolejích v Jugoslávské jako poslední do 27. února 1993, což byl den zásadní redukce autobusů v centru.

V současnosti zde zůstává jen páteřní linka 135, která zahájila provoz již 2. listopadu 1964 v trase Nádraží Velešlavín – Florenc – Náměstí Míru – Spořilov. V letech 1971 až 1974 měla číslo 235, což vyznačovalo příslušnost do sítě překryvných linek s jízdným 2.– Kčs. V průběhu času měla i několik „pomocníků“ postupně pod čísly 274, 174, 139, 138 a 134.

#### Jak to bylo se semaforů a preferencí?

V oblasti náměstí Míru a přilehlé Blanické ulice se nacházejí 3 světelné signalizace s provozem tramvají. Už v dobách pevných programů byla oblast řízena dvěma způsoby. Ve slabém provozu s délkou cyklu 50 sekund s poměrně dobrou koordinací i pro tramvaje. A s cyklem 60 sekund, který se používal během pracovních dnů a byl pro tramvaje vyloženě nepřátelský.



V ČASOPISE PRAHA '84 A '85 VYCHÁZELY PLÁNKY LINKOVÉHO VEDENÍ V OKOLÍ STANIC METRA, COŽ PLATIL I PRO NÁMĚSTÍ MÍRU



PÁTEŘNÍ LINKA 135 ZŮSTÁVÁ JAKO JEDINÁ NÁMĚSTÍ MÍRU VĚRNÁ  
FOTO: ARCHIV DPP

Přestože systematické zavádění preference MHD v Praze se datuje od roku 1994, sem došla vymoženost později. A rodila se v bolestech. Jako první se dočkalo obnovy v roce 2012 SSZ náměstí Míru – Jugoslávská, tedy „dolní Mírák“. Jenže místo zlepšení plynulosti provozu tramvají nastal opak. Ač vybaven detekcí, semafor stále řídil ve všední dny pevnými programy, navíc s notně zkrácenou délkou volna pro tramvaje.

Po nepodstatných úpravách přišla zásadní změna v březnu 2018, kdy pětileté projednávání vyústilo v pokrok v podobě zavedení řízení s proměnnou délkou cyklu a preferencí. Protože semafor těsně sousedí s SSZ Anglická – Italská, byla současně zavedena tzv. dynamická koordinace pomocí povelových signálů. Těmi si oba semafony předávají informace o stavu a pokyny. Řešením se daří

dosahovat uspokojivé preference tramvají a přitom přesnější synchronizace pro auta a autobusy od Italské.

ISSZ náměstí Míru – Francouzská, tedy „horní Mírák“, se vylepšovalo ztěžka. Obnova v roce 2013 přinesla zachování pevných programů, tentokrát bez újmy. Následovalo několik neúspěšných pokusů o trvalé zavedení preference, které skončily na chybě v řídicí logice nebo spolehlivosti videodetekce pro autobusy. Přítrž učinila úprava nasazená v létě roku 2019, kdy došlo k celkovému vyladění předchozí verze dopravního řešení a podařilo se vytvořit preferenci MHD bez kolon aut. Řízení je s pevnou délkou cyklu a určitými omezeními preference z důvodů zachování koordinačních vazeb. Může však ještě dojít k posunu, protože i zde se jeví jako výhodné dynamické zkoordinování pro auta s následnou signalizací u Slezské ulice.

Posledním je SSZ Francouzská – Blanická. Obnoveno bylo koncem roku 2020. A tentokrát rovnou do dynamického řízení s preferencí. To velmi pomohlo zejména linkám 10 a 16 z centra, kterým bylo dříve vyhrazeno toliko pevných 5 sekund. Řízení je koordinované s horním Mírákem po Francouzské, ale tramvaje mohou koordinaci „říznout“, což je zcela zásadní. Přínosem pro všechny uživatele je, že volno tramvají v manipulačním oblouku se vybírá pouze na výzvu. Při právě skončené opravě trati bylo zřízeno vzdálené rádio ve směru od náměstí Míru, které směrově hlásí tramvaj na větší vzdálenost a ještě více urychluje obě dříve kritické linky.

Text: Ondřej Láška  
Foto: Luděk Vidím, autor a archiv DPP



# ABY ČERVENÝ KOHOUT NEZAKOKRHAL

KDYBYCHOM MĚLI MOŽNOST SE V AREÁLU VOZOVNY STŘEŠOVICE VRÁTIT V ČASE O 90 LET ZPĚT, ASI BYCHOM SE MUSELI PODIVIT, JAK MÁLO SE TO ZDE ZMĚNILI. V TÉ DOBĚ UŽ TOTIŽ BYLA VOZOVNA PO VŠECH VĚTŠÍCH STAVEBNÍCH ÚPRAVÁCH, KTERÉ SE TÝKALY ZVĚTŠENÍ KAPACITY PŮVODNÍCH HAL Z ROKU 1909. PROTO TAKÉ BYLA VOZOVNA STŘEŠOVICE VYBRÁNA JAKO VHODNÝ ADEPT PRO ZŘÍZENÍ MUZEA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE. KRÁSNÉ A HLAVNĚ PŮVODNÍ DŘEVĚNÉ KROVY, KTERÉ JSOU DOMINANTOU INTERIÉRU ČTYŘ HAL, JE ŽÁDOUCÍ MÍT OŠETŘENÉ SPECIÁLNÍM NÁTĚREM, KTERÝ ZVÝŠÍ ODOLNOST DŘEVA PROTI OHNI.

Psal se rok 2014, když se začalo s ošetřováním krovů v prvních dvou halách, obsahujících koleje č. 1 až 10. Aby bylo možné speciální nátěr aplikovat, bylo nutné odstranit všechny předchozí nátěry dřevěných konstrukcí. Jako vhodná metoda byla určena technologie otryskání suchým ledem.

Práce probíhaly ve čtyřech etapách, mezi kterými bylo potřeba exponáty muzea i výstavní panely průběžně přesouvat do míst na

hale, kde práce zrovna neprobíhaly. Z důvodu omezené kapacity vozovny byly dočasně převezeny dva muzejní autobusy do bývalé vozovny na Orionce. Práce probíhaly od 8. ledna do 4. července 2014, tedy bezmála 6 měsíců. Po tuto dobu muselo být muzeum pro veřejnost uzavřeno.

**Třetí hala vozovny**, s kolejemi čísel 11 až 15, dostala protipožární nátěr krovů v roce 2020. Práce probíhaly od začátku dubna do června,



tedy 3 měsíce. Muzeum MHD bylo tou dobou nuceně uzavřeno v rámci vládních opatření první vlny koronavirové epidemie. Proto byla expozice muzea, umístěná v prvních dvou halách, zcela logicky maximálně využita pro umístění vozů z vyklizené třetí haly. V expozici stály tramvajové soupravy, jak se říká „nárazník na nárazník“. Ve třetí hale zůstaly pouze oba vagony metra, kolem kterých vyrostla hradba z lešení.

Poslední, **čtvrtá hala**, přišla na řadu v závěru března tohoto roku. Tato hala byla k původní vozovně dodatečně dostavěna v roce 1923. A ač se to z vnějšku úplně nezdá, konstrukčně je tato hala zcela jiná, než jsou původní tři haly. Byla zde použita poměrně unikátní střešní konstrukce podle patentu profesora Jana Záhorského. Krov je zhotoven ze slabých trámů a prken, bez použití podpěrných sloupů. Pro firmu provádějící protipožární ochranu dřevěných krovů je tedy práce v této hale s nepoměrně členitější konstrukcí krovu novou zkušeností.

Tato hala je ve vozovně Střešovice provozně nejvíce využívanou, a to nejen pro vypravování a servisování tramvají. Je zde totiž i sociální zázemí pracovníků vozovny, sklady a dílny. To vše, společně s požadavkem na zachování každodenního vypravení tramvají na pravidelné linky a dále Muzea MHD, připraveného na případné zpřístupnění veřejnosti v rámci postupného rozvolňování protiepidemických opatření, si vyžádalo náročnější plánování celé akce.

Naštěstí se podařilo začátek prací na krovech vozovny Střešovice zkoordinovat s dlouhodobou výlukou tramvajové tratě v Tábořské ulici, tedy i s výlukou vozovny Pankrác. Útlum cestovního ruchu umožnil část historických komerčních tramvají deponovat ve vyklizené pankrácké vozovně (fotoreportáž jsme přinesli v minulém čísle). Další část komerčních tramvají se přesunula do prostorů expozice muzea a vystřídala tak čtyři vybrané muzejní tramvaje, které jsou nyní také dočasně deponovány na Pankráci.

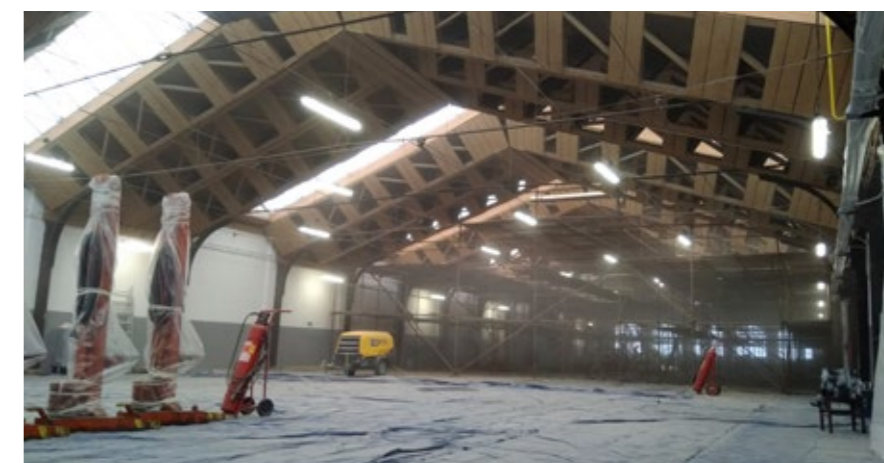
Samotné tryskání starých nátěrů z dřevěných částí krovů je vysoce prašné. Proto po dokončení obnovy protipožárních nátěrů a demontáži lešení bude tedy následovat důkladný úklid a nová výmalba celého prostoru. To vše by se mělo stihnout do 4. června, kdy se budou z Pankráce do Střešovic zpět vracet všechny tramvaje. Tou dobou už bude Muzeum MHD pro veřejnost přístupné nejen o víkendech, ale od začátku června až do konce letních prázdnin i ve středu od 13 do 18 hodin.



PROSTOR PRVNÍ AŽ TŘETÍ KOLEJE PO OTRYSKÁNÍ A NOVÉM NÁSTRÍKU KROVŮ 8. ÚNORA 2014. TĚSNĚ ZA PLENTOU BYLY MUZEJNÍ EXPONÁTY, KTERÉ SE PAK PŘESOUVALY V RÁMCÍ DALŠÍ ETAPY PRACÍ DO JIŽ HOTOVÉ ČÁSTI HALY. TÍMTO POSTUPNÝM PŘEMÍSTOVÁNÍM EXPONÁTŮ DOŠLO K OBNOVĚ PROTIPOŽÁRNÍCH NÁSTRÍKŮ V PRVNÍCH DVOU HALÁCH



TŘETÍ HALA 20. DUBNA 2020. PROSTOR BYL KROMĚ DVOU VAGONŮ METRA PO CELOU DOBU PRACÍ ZCELA VYKLIZEN. NA ROZDÍL OD POJÍZDNÝCH VYSOKOZDVIŽNÝCH PLOŠIN, POUŽITÝCH PŘI PRÁCI V PRVNÍCH DVOU HALÁCH, BYLO ZDE POUŽITO LEŠENÍ STABILNÍ



KROVY ČTVRTÉ HALY 12. DUBNA 2021. STEJNĚ, JAKO V PŘEDCHOZÍ HALE, BYLO PRO PRÁCI POUŽITO STABILNÍ LEŠENÍ. OBLAKA PRACHU V HALE PROZRAZUJÍ, ŽE ZROVNA PROBÍHÁ FÁZE TRYSKÁNÍ STARÝCH NÁTĚRŮ

Text: Petra Jalovcová  
Foto: LINSINGER Maschinenbau

## PRVNÍ ŽELEZNIČNÍ FRÉZKA NA VODÍKOVÉ PALIVOVÉ ČLÁNKY

DŮSLEDKY KLIMATICKÝCH ZMĚN SE PROJEVUJÍ VE VŠECH OBLASTECH LIDSKÉ ČINNOSTI A DOPRAVA NENÍ VÝJIMKOU. MNOHO ZEMÍ, PŘEDEVŠÍM Z EU, SE ZAVÁZALO KE SNÍŽENÍ SPOTŘEBY ENERGIE A PODÍLÍ SE NA KROCÍCH VEDOUCÍCH K MINIMALIZACI JEVŮ SPOJENÝCH S EMISEMI UHLÍKU. PROTO SE TAKÉ ODVĚTVÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE TRANSFORMUJE.

Právě vodík je klíčovou technologií v procesu energetické přeměny. Jako nosič energie má velký potenciál v podpoře snahy o dekarbonizaci a lze jej použít jako úložné médium umožňující další pokrok v integraci a využívání energie z obnovitelných zdrojů. Je považován za bezpečný zdroj energie, vyráběn je lokálně a zcela bezuhlíkově, a proto začal být využíván v dopravě.

Rakousko se řadí mezi průkopníky v oblasti technologií a energii vyrábí z velké části z obnovitelných zdrojů. Právě rakouská společnost Linsinger Maschinenbau, považovaná za tvůrce trendů v údržbě kolejí a vynálezce technologie frézování kolejí, se rozhodla být součástí energetické přeměny a aktivně pomáhat budoucím generacím. Vyvinula první frézovací vlak na vodíkový

pohon, který bude využíván pro údržbu kolejí metra a tramvají.

Tato průkopnická inovace je výsledkem víceletého projektu v rámci divize výzkumu a vývoje společnosti. Železniční frézovací vlak MG11 Hydrogen byl uveden na virtuální konferenci v listopadu 2020. Firma uvádí, že je to nejmenší frézovací vlak na světě a jediné vozidlo ve své třídě, které se vejde do londýnského metra. Nový vlak testovala společnost TÜV Süd Rail GmbH, která se podílela také na analýze rizik.

Zásobníky vodíku jsou instalovány uvnitř stroje a jsou proto optimálně umístěny z hlediska bezpečnosti. Tyto kontejnery jsou tvořeny plastovým jádrem, které je obaleno uhlíkovými vlákny. Konstrukce umožňuje

skladování vodíku pod vysokým provozním tlakem a mnoholeté využívání. Naplnění trvá asi 30 minut.

Díky chemické reakci v palivovém článku mezi vodíkem a kyslíkem dochází k výrobě elektřiny a vody a nevznikají žádné další emise výfukových plynů. Při frézování se netvoří žádné jiskry a prach a produkované odštěpky lze sbírat a recyklovat.

Výměna poškozené kolejnice je finančně i časově nákladná, ale železniční frézovací vlak umí obnovovat trať broušením poškozené svrchní vrstvy oceli na kolejích. Kola vozu pokrývají stovky řezacích špiček, které se otáčejí a tím odstraňují malé kousky kolejnice. Leštící hlava následně zajišťuje, aby měla obnovená kolejnice hladký povrch. ■



Text: Olga Koprivová

# JSEM TAKOVÝ FERDA MRAVENEK

DNEŠNÍ POVÍDÁNÍ JE S PAVLEM VÁLKEM, KTERÝ VE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLE DOPRAVNÍ, A. S., PRACUJE JAKO MISTR ELEKTRO OBORŮ A JIŽ PÁTÝM ROKEM PŮSOBÍ TAKÉ JAKO ODBORNÝ GARANT MEZINÁRODNÍHO STUDENTSKÉHO PROJEKTU VODÍKOVÝCH AUTÍČEK HORIZON GRAND PRIX, VE KTERÉM JE HLAVNĚ JEHO ZÁSLUHOU ŠKOLA VELMI ÚSPĚŠNÁ.

Pavel Válek je příkladem člověka s neuvěřitelně širokým záběrem a mnoha koníčky, které mu otevřely cestu i k některým pracovním příležitostem. Je obdivuhodné, co všechno dělá a o co všechno se zajímá. Jsem ráda, že prostřednictvím tohoto článku s tím mohu seznámit i vás.

Vyučil se strojním zámečnickem pro TOS Hostivař, kam také po škole nastoupil. Shodou okolností do stejné dílny jako jeho pozdější kolega i spolupracovník Jindřich Hliněnský, o kterém už jsme psali. Společně také 3 roky po revoluci odešli pracovat pro Telecom a cca 7 let dělali telefonní rozvody a zabezpečovací zařízení. Pak se jejich cesty načas rozešly. Pavel Válek začal podnikat v pyrotechnice a věnoval se organizaci a pořádání ohňostrojů.

### Jak jste se dostal od zámečnických k pyrotechnice?

Ohňostroje mě lákaly od dětství. Dostal jsem se k nim díky zájmu o tramping a western. Ten mě přivedl k vojenské historii a historické střelbě. Odtud je k výbušninám a ohňostrojům už jen kousek. Bohužel povodně a následně bankovní krize roku 2008 toto odvětví utlumily, a tak jsem nějaký čas dělal rozvody internetu a zabezpečovacích zařízení a pak se vrátil ke stavební zámečnické. Ze zdravotních důvodů jsem ale bohužel musel skončit. Tehdy se mi po letech znovu ozval Jindra, který mě lákal na místo mistra v SPŠD, a. s. Rozhodování nakonec nebylo tak složité, i když jsem si nikdy nemyslel, že jednou budu učit. Zlákala mě čistota a atraktivita prostředí na Třebešíně, kde tehdy byly umístěny dílny, dva měsíce prázdnin a taky pracovní podmínky vyhovující mému zdravotnímu stavu. V červenci 2007 jsem tedy nastoupil do školy. Potřeboval jsem si doplnit elektro vzdělání, a tak jsem hned začal studovat nástavbový obor Provozní elektřikář a taky pedagogické minimum.

### Litoval jste někdy svého rozhodnutí?

Párkrát určitě, naposledy tuto neděli, kdy jsem musel žáky známkovat. Ale vážně, několikrát jsem opravdu přemýšlel, že odejdu, že mi to za to nestojí, ale vždycky mě to nakonec přešlo. Je pro mě zadostiučiněním, že se ke mně kluci i po letech hlásí, a když vidím, že se jim v práci dobře daří. Když cítím nezajím, to mě pak učení nebaví. Při poslední krizi mě zachránil projekt vodíkových autíček.

### Když tento projekt začínal, tušíl jste, do čeho jdete?

Vůbec. Jsem sice modelář, ale tohle bylo úplně něco jiného. První dva roky byl součástí i projekt alternativních ekologických zdrojů. Kluci museli vyzkoušet typy nejrůznějších elektrárniček, provádět měření, pokusy, vyplnit dotazník s testem, vést deník, vypracovat technickou zprávu a také vše zaznamenat na video. Oslovili jsme tehdy žáky 2. ročníku. Dva kluci byli modeláři a jeden z nich měl zkušenosti s létáním s dronem, což hodně situaci ulehčilo a pomohlo při samotném závodu. Já jsem je jen v jejich úsilí směřoval správným směrem. Moc mě těší, že úspěch v projektu je kontinuální, už několik let. Vždyť naše nejhorskí umístění bylo jedno čtvrté místo, ale jinak to zatím byly jen medailové pozice.

### Vy sám věříte v budoucnost vodíku?

Osobně se domnívám, že čistý elektromobil nemá budoucnost. Ještě tak hybrid. Naproti tomu vodíkové auto, které natankujete cca do pěti minut, si vyrábí elektřinu samo, palivový článek má větší výdrž a myslím, že do budoucna bude snadnější ho vyrobit i opravit. Takže ano, vodík je budoucnost. Ne jen v osobní, ale i hromadné dopravě.

### Co o vás ještě nevíme?

Vedle modelářiny aut, letadel i raket, kterou teď zcela zanedbávám, se od vojny zajímám



o tramping a western, který mě dovedl k dalšímu koníčku – z kůže vyrábím opasky, patron tašky, pouzdra pro revolyvery ve stylu „hard-core“, tedy co nejdokonalejší repliky se vším všudy. Moje výrobky jsou ceněné, dělal jsem zakázku dokonce i pro Marlboro.

Pak mě velmi zajímá střelba z historických zbraní a s tím související vojenská historie. Od roku 1994 jsem aktivním členem České asociace americké občanské války, kde jsem začínal jako pěšák, ale dnes je ze mě hlavně dělostřelec. Jezdím na rekonstrukce dobových bitev. Díky tomu se domluvím anglicky, poznal jsem trochu Evropu, a hlavně jsem se seznámil se spoustou kamarádů z Evropy i Ameriky. Snažíme se taky pomáhat – již 19. rokem na památku kamaráda, veterána vrtníkové letky, pořádáme střelecký memoriál. Výtežek věnujeme registru dárců kostní dřevě.

### Vidím, že váš záběr je velice široký, jak vidíte ale svoji budoucnost ve školství?

No, někdy si říkám, že jsem takový Ferda mravenec – ale to není v životě na škodu. Ve školství už ale asi zůstanu. ■

Text: Pavel Fojtík  
 Obrazové podklady: Archiv DPP a Pavel Fojtík

# HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



## JAK DLOUHÁ BYLA KOŇKA

Tak vypadal dobový, ručně psaný výkaz délek kolejí koňské dráhy v tehdejší Praze a jejích předměstí za období od 5. dubna 1885 (to byl uveden do provozu úsek ve Stromovce) do 30. června 1885. Dle dobového zvyku jsou důležité údaje napsané běžným psacím písmem, většina textu pro nás už většinou nečitelnou kurentkou. Rozměr dokumentu je 20,6 x 33,8 cm.

1885

*Ausweis II*

vom 5. April bis 30. Juni 1885, abwärts in  
 die Richtung von Linien aus gaus, Thurobenthal, Sten-  
 uelle, Smaher, Reitergasse, Blumenstraße, Gahner, Be-  
 telgasse/Reg/, Rieker, Krichenungasse, Strindl, Mün-  
 lerge/Reitergasse/, Scheffelsteig, Baumgarten, Salzdorf/Reit/

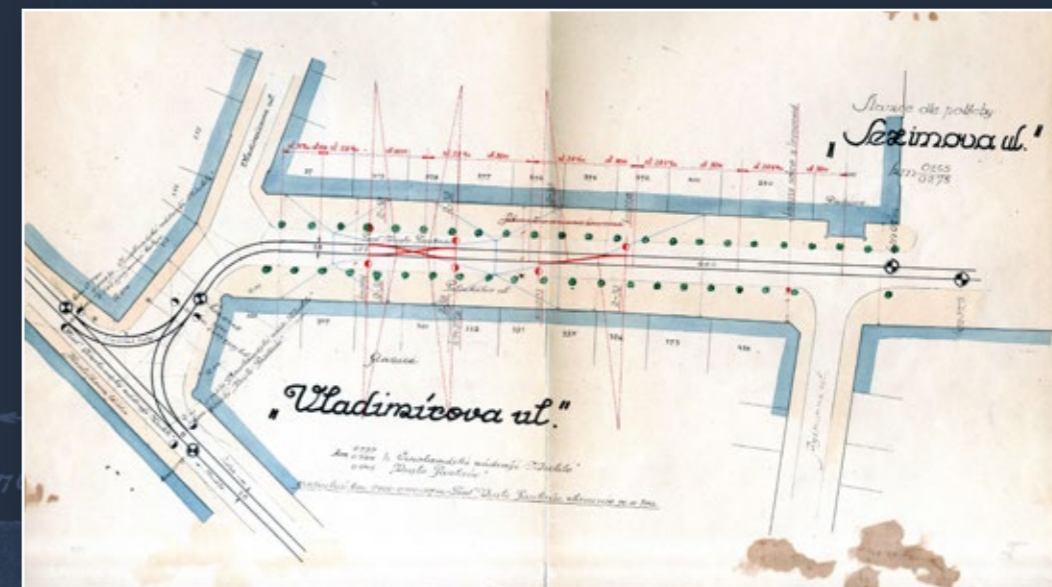
In Prag		in Wlchowa <i>Prag</i>	
Wärker	Prag	Wärker	Prag
Prag, Reitergasse	170 42		
Prag, Rieker	5627 77		
Prag, Krichenungasse	1866 75		
Prag, Blumenstraße	3073 34		
Prag, Gahner	1037		
Prag, Scheffelsteig	2118 16		
<i>In den Vororten</i>			
Stromovka, Reitergasse	225 60		
Prag, Salzdorf/Reit/	743 90		
Prag, Baumgarten	197 00		
Prag, Reitergasse	220 67		
Prag, Rieker	973 20		
Prag, Krichenungasse	678 20		
Prag, Blumenstraße	650		
Prag, Gahner	358 25		
Prag, Salzdorf/Reit/	19 00		
Prag, Baumgarten	696 41		
<i>Zusammen</i>		6298 23	1192 44

*Die Gesamtlänge betrug also 11835,776 m*

## PÁTRÁNÍ NA NÁBŘEŽÍ KPT. JAROŠE

Svoji cenu mají i nepřilíhš kvalitní amatérské fotografie pořízené spíš náhodně lidmi, kteří se o městskou dopravu nikdy nezajímali. Tato expozičně nepřilíhš ideální fotografie o rozměru 5,4 x 7,8 cm má levý dolní roh zakrytý parapetem okna. Jenže nevíme, kdy byla pořízena. Nabízí se následující odborný průzkum. Vozy T3 sólo na lince č. 17 začaly jezdit 28. ledna 1963, dvojice až 1. září 1969. Vůz má původní lak a původní obtisky, starou hlavici pantografu atd. O tyto věci zcela jistě musel přijít nejpozději při první velké prohlídce kolem roku 1967. Na snímku chybí oblouky od „Stromajráku“ k Hlávkovu mostu (\*1967). A co vůz v pozadí? Má stažený pantograf, což znamená, že po nábřeží Kpt. Jaroše se v té době nejezdilo, zřejmě z důvodu výluky Bubenského nábřeží, což bylo v době od 20. 11. 1965 do 2. 2. 1966 (vlastní rekonstrukce), 10.–15. 3. 1966 (podbijení) nebo 4. 4.–2. 5. 1966 (dodatečné práce). Tato třetí výluka nám s ohledem na oblečení lidí připadá docela reálná. Tedy – rok 1966.

## ZÁHADA NUSELSKÉHO OBRATIŠTĚ



V současné době probíhá rekonstrukce tramvajové tratě v Tábořské ulici (dříve se jmenovala Palackého), postavené v roce 1925. V roce 1929 nastala potřeba ukončit tady na čas tramvajovou linku č. 13, a tak tu bylo postaveno a od 15. prosince 1929 uvedeno do provozu tramvajové obratiště složené ze dvou kolejových přejezdů, křížového a levého, umístěné kousek pod nuselskou radnicí. Proč stálo podniku zato neukončit linku na dnešním náměstí Bratří Synků, kde obratiště existovalo, a vést ji o nějakých 150 metrů dál do výstupní zastávky Vladimírova (a stejnou vzdálenost jet za roh na obratiště), to zatím nevíme. Toto kolejové uspořádání umožňovalo v levostranném provozu obracet vlaky s vlečnými vozy, ale i objekt odstavený vlak. Výkres v měřítku 1:720 má rozměr 42 x 33,8 cm. Zde je mírně oříznut.



## TIP NA ROK 1950

V minulém čísle DP kontaktu jsme přinesli fotografii, na níž je na zadní straně malé razítko se jménem Reichl. Stejně jsou označeny tři fotografie ze dvora motolské vozovny. Na jedné z nich je vyobrazen muzejní vůz koňky (ještě s fiktivním číslem 15) a část nákladního vlečného vozu č. 3032 nebo 3033. Na dalších snímcích je zachycen také vyhlídkový motorový vůz č. 500 a pojízdná prodejna jízdének č. 5036. Kdy byly snímky pořízeny, nevíme. Můžeme jen tipovat, že kolem roku 1950, protože v pozadí je vidět čerstvá přístavba administrativní budovy a pracovníci mají staré stejnokroje. Rozměr fotografií je 13,5 x 8,7 cm.

## RYCHLÝ KONEC SOUPRAV R1

Je to už 50 roků, co na kačerovskou zkušební trať vyjela první souprava určená pro pražské metro. Stalo se tak 6. května 1971. Byly vyrobeny dvě dvouvozové jednotky – ta druhá zahájila na zkušební trati zkoušky 16. srpna toho roku. Zkušební jízdy skončily 14. ledna 1972 nehodou. Příběh „er jedničky“ je všeobecně známý a objevuje se i celá řada mýtů a falešných informací. Například, že k nehodě došlo úmyslně, aby bylo možné dovážet vozy ze Sovětského svazu, nebo že havárie se stala na pokyn, aby byly vozy zničeny. A tak bychom mohli pokračovat dál. Nic z toho není pravda. Vůz R1 připomínáme dnes už známým snímekem ze zkušební trati. Jedná se o velkoformátový barevný diapozitiv 5 x 6 cm.





## Profesionál s překvapivými vizemi

Dne 12. března 2021 nás zastihla smutná zpráva. Zemřel pan **Jaroslav Papst** (+78). Byl to muž, který se nesmírně zasloužil o obnovení pravidelného provozu starých dvounápravových tramvají, o jejich postupné nasazování na komerční jízdy, a v neposlední řadě o vznik oblíbené historické linky č. 91 (dnes 41).

Pan Papst k DPP nastoupil v roce 1967 jako tiskař. Po necelém roce na rok podnik opustil a v lednu 1969 nastoupil do kurzu pro průvodčí pro vozovnu Vokovice. V dubnu 1969 již nastoupil do kurzu pro řidiče tramvají. V druhé polovině 70. let vystudoval SPŠD s maturitou. Od roku 1976 už působil jako samostatný referent dopravy a přepravy MHD. K tomu v letech 1978-81 jezdil brigádně s tramvají.

Od ledna 1982 se stal vedoucím vozovny Strašnice. Už v tomto období se tu podařilo zprovoznit bývalý pankrácký pluh č. 4214. Podobná iniciativa byla i ve vozovně Kobylisy, kde se podařilo těsně před likvidací zachránit pluh č. 4212. Oba tyto vozy se poté provozovaly pod čísly 2110 a 349 na lince č. 91.

Pro vznik této linky musela proběhnout řada jednání na magistrátu, na tehdejším Federálním ministerstvu dopravy. Těž bylo nutné dohodnout předpisy, různé výjimky a podmínky pro obnovený provoz dvounápravových tramvají. Obnovení provozu totiž provázely až hysterické a neopodstatněné obavy pramenící z neznalosti problematiky. Všechnu tuto agendu se Jaroslavu Papstovi úspěšně podařilo zajistit a obavy vyvrátit.

Od roku 1993 vedl vozovnu Střešovice, a to až do února 2005, kdy odešel do zaslouženého důchodu. Jako vedoucí vozovny nechal opravit značný počet vozidel, která slouží dodnes jako základ parku komerčních vozidel, a v neposlední řadě ve spolupráci s ostatními kolegy rozvíjel i Muzeum MHD. V důchodu pak

ještě na vedlejší pracovní činnost vycvičil několik řidičů starých tramvají. Pane Papste, chováme k Vám velkou úctu, děkujeme Vám za obdivuhodnou práci kompetentního profesionála s překvapivými vizemi, která byla jistě nelehká a mnohdy nedoceněna. Ve Vaší práci budeme pokračovat.

Martin Frank a kolegové



Zdroj: dpo.cz

**Ekologické autobusy ve vozovém parku Dopravního podniku Ostrava**

<b>CNG autobusy</b> .....	225 ks
z toho minibusy .....	7 ks
z toho Doubledeckery .....	2 ks
<b>Elektrobusesy</b> .....	10 ks
z toho minibusy .....	3 ks
<b>CELKEM</b> .....	<b>235 ks</b>

## Ostrava bez nafty

Ostravský dopravní podnik jezdí od dubna 2021 bez jediného naftového motoru, díky tomu je tak prvním velkým dopravním podnikem v ČR, který nasazuje takový počet ekologických vozidel. Vozový park užívaný při standardní denní výpravě je tak nyní kompletně ekologický, poháněný buď CNG nebo elektromotory. Diesellové autobusy tak dnes slouží již pouze jako zálohy. Tomuto stavu pomohla i dodávka 24 CNG autobusů, které byly uvedeny do provozu v průběhu března. Je obecně známo, že kvalita ovzduší v Ostravě byla roky špatná. V minulém roce však došlo k naměření nejnižší koncentrace polévatého prachu za celou historii měření, na což má vliv i ekologizace městské hromadné dopravy. Více informací naleznete na [dpo.cz/bezdieselu](http://dpo.cz/bezdieselu).

## K Miladě autobusem



Foto: dpmul.cz

Ústecký dopravní podnik zahájil 1. května 2021 provoz autobusové linky k Jezeru Milada. Cestující jsou přepravováni zdarma. Autobus jezdí denně vždy o víkendech, svátcích a v období letních prázdnin. Nástupní místo je v centru města v zastávce Divadlo. Časový interval je 60 minut. První odjezd autobusu ze zastávky Divadlo je v 8:50, poslední pak v 18:50. Oblast Jezera Milada má dvě nástupní/výstupní místa, Jezero Milada (pláž Trmice) a Jezero Milada (hlavní pláž). Kompletní jízdní řády naleznete na [dpmul.cz](http://dpmul.cz).

## Kdy to jede v Děčíně

Děčínský dopravní podnik nabízí od 1. března aplikaci Kdy to jede, která je určena pro cestující tamní MHD. Aplikace poskytuje cestujícím informaci o odjezdu z vybrané zastávky. Nabízí také odjezdová tabla s aktuální polohou autobusu. Aplikaci si můžete stáhnout pro mobilní operační systémy iOS (App Store) a Android (Google Play).

## Velký vrchní mistr i známý chovatel

Řady zaměstnanců DPP opustil 24. března 2021 ve věku nedožitých 66 let Jiří Piffel. Dožil bych si na něho osobně vzpomenout. Je tomu bezmála šestadvacet let, když jsem čerstvě po maturitě nastoupil do vozovny Kobylisy jako elektromechanik. Psalo se 1. září 1995 a přijímal mě tehdy, ještě na tzv. souběh, tamní vrchní mistr, pan Jiří Piffel. Disciplína, pořádek a řád – to vše ve vozovně panovalo a dodnes přetrvává, což je ostatně k vidění na každém kroku i ve všech ohledech. Ano, to je výsledek nezaměnitelného rukopisu Jiřího Piffela. Kdykoliv jsem za poslední dvě dekády pracovního života zavítal do vozovny Kobylisy, neváhal jsem Jirku vyhledat, pozdravit ho a potřást mu pravicí. Bohužel, k tomu už znovu nikdy nedojde. Nenapadlo by mě, že budu psát o Jiřím Pifflovi vzpomínku a už vůbec ne, že tak brzy...

Spolupráce s Jirkou Pifflem byla za téměř 30 let, co jsem ho znal, vždy postavena na jeho profesionálním přístupu a do určité míry i nadhledu, vzpomíná Radovan Kaprálek, vedoucí provozovny Správa dep. Dodává, že ne vždy byli spolu ve shodě, někdy vedli diskuze

i bouřlivější, ale z jeho jednání bylo cítit, že mu jde o dobrou věc, říká a dodává: „Jirka se velkou měrou přičinil o vznik programových aplikací pro evidenci údržby tramvají, které, byť v pozmeněné formě, používáme dodnes. Vzpomínám si, jak při těchto schůzkách s programátory neúnavně lpěl na některých drobnostech. Z mého pohledu byl Jirka Piffel kobyliský patriot, protože neznám z mého profesního okolí nikoho z kolegů, který by setrval tak dlouhou dobu nejen ve vedoucích funkcích, ale i v jedné vozovně. Jednoznačně za sebou zanechal v této vozovně nesmazatelnou stopu.“

Jiří Piffel neslavil úspěchy jen na dráze profesní u DPP, ale zároveň byl úspěšným chovatelem, jak vzpomíná partner Patrik Panýrek: „Vše kolem psů odstartovalo v roce 1996, kdy jsme zachránili dvě nalezené fenky plemene mops. Já i Jirka jsme se do tohoto plemene zamilovali.“ To byl zárodek chovné stanice PiBaro. Jirka miloval výstavy psů a vše co se kolem nich dělo. Nesměl vynechat jedinou výstavu kdekoli na světě a odměnou byly úspěchy, říká P. Panýrek: „Naši psi se vystavují po celém světě a sbírají cenné trofeje na velkých prestižních



Foto: dpmhk.cz

výstavách. Pojem PiBaro je známý u světových chovatelů i rozhodčích. Psi z naší chovatelské stanice dosáhli i na tituly jako Světový vítěz či Evropský vítěz.“ Dodává, že si Jirky v tomto oboru nesmírně vážili. Měl cit pro plemeno, rozuměl mu, měl na ně tzv. oko. Byl to klidný usměvavý člověk, kterého měl každý rád. Plno lidí k němu chodilo pro rady a on si vždy našel chvíli, aby jim pomohl.

Martin Doubek a kolegové



Foto: FB Škoda Transportation



## Nové tramvaje pro Plzeň

V půli dubna představila Škoda Transportation první velkokapacitní tramvaj pro Plzeňské městské dopravní podniky. Jedná se o tříčlánkovou, obousměrnou a plně nízkopodlažní tramvaj, která měří 29 metrů a pojme 185 cestujících. Vozidlo je plně klimatizované. Nové tramvaje čekají v příštích měsících náročné testy, které zahrnují i zkušební jízdy na tratích MHD západočeské metropole.

## Tři miliony kilometrů v Hradci Králové

V půlce dubna překonaly hradecké elektrobusesy další magickou hranici. Od roku 2013 najely po Hradci Králové tři miliony kilometrů. Překonat tuto hranici pomohla i dvacítková nová elektrobusesy značky SOR pořízená v roce 2018. Na jedno plné nabití ujede elektrobuses přibližně 200 kilometrů, při směně s rychlonabíjením se dojezd zvýší až na 300 kilometrů. Zajímavostí královéhradeckého provozu je, že podíl rekuperované energie činí více než 30 %.



Foto: dpmz.cz

## Platba kartou

9. dubna byla spuštěna platba platební kartou za elektronickou jízdenku ve všech vozidlech žilinské MHD. Za nákup jízdenky tak můžete při své cestě po Žilině zaplatit platební kartou (VISA, MasterCard, Maestro), Google Pay, Apple Pay, Garmin Pay a Fitbit Pay. Při setkání s revizorem se stačí prokázat platební kartou nebo zařízením (mobil, smartfodinky), kterým jste provedli platbu.

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Autobusy do nových sídlišť

V druhé polovině sedmdesátých let se zvýšilo vypravení autobusů v ranní přepravní špičce o 200 vozů, čímž byly průběžně pokrývány rostoucí přepravní požadavky. Od roku 1978 se ale i v autobusové dopravě ..... (dokončení v tajence), který její kvalitu začal negativně ovlivňovat. Aby byl zachován rozsah ranního vypravení, musel být od začátku roku 1979 snížen počet vozů v odpolední špičce.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 30. května 2021** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a můžete vyhrát: jednu ze tří dárkových karet do obchodu značky **DATART** a jeden výherce výpravou publikaci **Náš motocyklový trh**.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 4/2021 zněla: **spalovací motor Deutz**.

Hlavní cenu – Náš motocyklový dovoz – získává **Martin Frank**, voucher pro 2 osoby na prohlídku Staroměstské radnice **Jiří Tvarůžek**. Dalším dvěma výhercům náleží knížka Výlety s DPP a tričko „Nostalgie MHD“: **Ivana Štěrbová** a **Vladimír Vaněk**. Blahopřejeme.

## Hlavní ceny:

VIP program **DATART**  
pro zaměstnance **DPP**



V DATARTU ZÍSKÁTE VŽDY NĚCO NAVÍC. JAKO VIP SE MŮŽETE TĚŠIT NAPŘÍKLAD NA NEOMEZENÉ EXKLUZIVNÍ SLEVY U VŠECH KATEGORIÍ ELEKTRA, SPECIÁLNÍ AKCE A SOUTĚŽE. REGISTRUJTE SE DO VIP PROGRAMU KÓDEM **VIPDPP19** NA [WWW.DATART.CZ/VIP](http://WWW.DATART.CZ/VIP).

ZA VYLUŠTĚNÍ KŘÍŽOVKY MŮŽETE VYHRÁT **DÁRKOVÉ KARTY DATART** V TĚCHTO HODNOTÁCH:

1. CENA: **2 500 Kč**
2. CENA: **1 500 Kč**
3. CENA: **1 000 Kč**



A POKUD SE NA VÁS NEUSMĚJE ŠTĚSTÍ V KŘÍŽOVCE, ZAPOJTE SE DO OBLÍBĚNÉ **VIP SOUTĚŽE NA DATART.CZ**, KDE SE **LOSUJE AŽ O 150 000 Kč KAŽDÝ TÝDEN**. VÍCE INFORMACÍ NAJDETE NA PODNIKOVÉM INTRANETU.

## Náš motocyklový trh, 1895–2014



Cílem publikace kolegy z DPP Milana Veselého je popis vývoje prvních 120 let jednodop motorizace našeho území. Stěžejní část knihy je zpracována jako komentovaná a ilustrovaná statistická zpráva vývoje naší motocyklové výroby, prodeje, dovozu a motorizace obyvatelstva. Druhá část knihy nastiňuje historii motorizace našich ozbrojených složek, pošty, vývoj dopravních předpisů, bezpečnosti, nehodovosti, silniční sítě a sběratelsko-veteránského hnutí. Obrovské množství ilustrací spolu s vysokou grafickou úrovní přináší publikaci reprezentativní charakter.

TLUKOT (BASN)	DRAVÝ ZPĚVNÝ PTÁK	MUSLIMSKÝ DUCHOVNÍ ČI VLADCE	INIC. PROZAIKA ECA	INICIÁLY TUČNÉHO	DRUH GUMY	4. DEN MAJKÉHO MĚSÍCE	ČISTIČI PROSTŘEDK NA SKLO	LIDOOOP	USAZENÉ	NĚKAM (BASNICKY)	O GO	TEL. SPOL. KUVAJUTU	STARÉ DESKOVÉ MÍRY	ROSTLINA S DVOU NA TĚMI LISTY	NOVINY A CASOPISY
VÝHRA						JEZERO V RWANDĚ				STÁVAT SE DUTYM					
STANOVÝ PROUZEK						STARO-RECKÝ BUH VÁLKY				I KDYZ					
BOJOVÝ POKRÍK			1. část tajenky	PODLAHOVA KRYTINA	EINSTEINOVY INICIÁLY					ZN. THULIA		ZPĚVNÝ PTÁK	ZAPADO-ČESKÉ MĚSTO		
HLAVNÍ MĚSTO UGANDY						2. část tajenky									
VÝHOVĚT	CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO	PLATIDLO BRAZILIE	NAS OSTRAVSKY HEREC			ŠACHOVÝ VÝRAZ	SPZ OLOMOUCE			VOZKOVO GOTO: SLOVCE	CIRKOVNÍ OBRÁD			DIVOKÝ KOŮ	KULTOVNÍ INDIČKÝ SYMBOLE
ČÁST OBLEKU				JEDNA Z MŮZ	BÁŠANSKÝ MYTH KRÁL		KOŘENÍ			DOMÁCKÝ TEREZKA		TĚŽKÝ KOVOVÝ PRVEK (V)		SPOLKA PODRÁDÍ	
PRODISKUTOVAT							TU MÁŠ	POBŘEŽÍ S UPRÁVĚNOU PLÁŽ						PISEMNO REČKE ABECEDY	
NĚM. FILM (W. WICKER)						MYSL				POLITIK FR. REVOLUCE					
KYTOVEC						MEŠKÉ DOBYTEK				NASLEDNÍK TRŮNU					
ANGL. PŘEDLOŽKA		STAROVĚKÝ ITAL								CIZÍ ZKRATKA ČÍSLA					
UKÁZOVACÍ ZVUKOVÁ		PRAŽSKÁ ZVUKOVKA						ŠÍPOVÝ JED						MPZ TURECKA	
								NESTVŮRA							OBCHODNÍ AKADEMIE

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.

Na to, že se valná většina kulturních akcí odehrává stále pouze v internetovém prostředí, si už tak trochu zvykáme. Nová doba s sebou přináší i zcela nové projekty.

## KDE PROBÍHÁ BOJ O LIDSKÁ SRDCE, PANE ONĚGINE?

Jedním z nich je kupříkladu streamovací služba zaměřená výhradně na divadelní představení, **Dramox**. Tuto službu si lze vyzkoušet na sedm dní zdarma, poté je za měsíční poplatek. Část z něj pak putuje přímo konkrétním zúčastněným divadlům. A co se na Dramoxu dá najít? V současné době se jedná přibližně o padesátku divadel a divadelních spolků. Žánrově pak platforma nabízí leccos od představení pro děti (včetně třeba těch loutkových) přes alternativnější kusy, balet, operu, tragédie až ke komediím.

Kdybychom měli jmenovat několik příkladů, zmínit lze třeba čtveřici představení Činoherního klubu (mj. hru Ptákovina Milana Kundery nebo komedii Carla Goldoniho Impresario ze Smyrny), čtyři představení dodalo třeba i Dejvické divadlo (mj. na fotografii komedie Černá díra nebo tragikomedie Petra Zelenky



ry nebo komedii Carla Goldoniho Impresario ze Smyrny), čtyři představení dodalo třeba i Dejvické divadlo (mj. na fotografii komedie Černá díra nebo tragikomedie Petra Zelenky

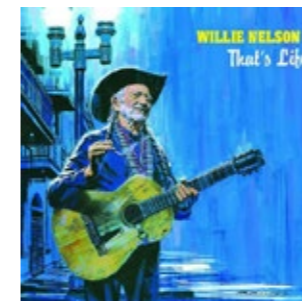
Příběhy obyčejného šílenství známá i ze své filmové verze), Divadelní spolek Kašpar přispěl svou verzí Rozmarného léta z pera Vladislava Vančury. Brněnské Divadlo Husa na provázku přidalo do seznamu mj. svou klasiku Balada pro banditu, Divadlo Na Jezerce klasickou komedii Nikolaje Vasiljeviče Gogola Ženitba a Horácké divadlo Jihlava své pojetí „látky z filmu pro pamětníky“, základem jehož scénáře byla původní divadelní komedie Jaroslava Žáka z roku 1937, Škola základ života. Nechybí ale třeba ani nabídka Divadla Spejbla a Hurvínka, Klicperova divadla v Hradci Králové, Slovenského národního divadla nebo třeba Městského divadla v Mladé Boleslavi.

## NESTŘÍLEJTE PROBOHA, JSOU TADY LIDI!

Za prozkoumání stojí třeba i stránky **Českého rozhlasu**. Na stránce temata.rozhlas.cz se dá například porozhlédnout v sekci Hry a audioknihy. Obsah je tam obměňován a některé tituly jsou tak k dispozici jen po omezenou dobu. Výběr je ale celkem bohatý. Od povídek nejruznějších domácích i zahraničních autorů přes nastudování některých rozhlasových her, zajímavostí je kupříkladu několik epizod Osudů dobrého vojáka Švejka, které čte Jan Pivec v nastudování z roku 1956, až třeba po části „nekonečného“ rozhlasového seriálu Oldřicha Kaisera a Jiřího Lábusa Tlučořovi (na snímku). Kromě toho nabízejí stránky Českého rozhlasu i různé podcasty, rozhovory a archivované pořady na různá témata.



## V DUBNU LÉTÁM V OBLACÍCH, V KVĚTNU MÍŘÍM K ZEMI



Nová alba přichystala pro své posluchače a hudební fanoušky například jedna z legend světové country music **Willie Nelson** nebo **Sting**. Willie Nelson je známý svými občasnými výlety mimo country žánr. Je tomu tak i na aktuálním albu, kam vybral jedenáct písní z repertoáru Franka Sinatry a nahrál je ve spolupráci s jazzovou kapelou (v jedné z písní hostuje i pianistka a zpěvačka Diana Krall). Deska se jmenuje That's Life a svým způsobem tak trochu navazuje na album My Way, které Willie Nelson jako určitou poctu Franku Sinatroyi vydal v roce 2018.

Sting připravil kompilační album nazvané příhodně Duets. Jedná se o výběr písní za přibližně posledních dvacet let jeho kariéry, na nichž se podíleli i další umělci. Mezi sedmnáctkou skladeb nechybí třeba It's Probably Me s Ericem Claptonem, My Funny Valentine s Herbie Hancockem, We'll Be Together s Annie Lennox nebo Fragile s Julio Iglesiasem.

## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 30. května 2021** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: knížku Výlety s DPP, tričko „Nostalgie MHD“ a stylovou roušku s motivy MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 4/2021 zněla: **Dopravní archeologie na náměstí Míru**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a knížkou Stanice pražského metra odměněn: **Karel Frýdl**.

FOTO  
KVÍZ



# Autobusy **SOR** v Praze

**2007, duben**

testování typu NB 18

---

**2008**

pronájem 10 vozů typu BN 12

---

**2009, 18. února**

představení vozu NB 12, oznámení výsledků tendru na 620 vozů

---

**2009, 1. září**

pravidelný provoz s prvními sériovými vozy

---

**2015, 1. září**

zahájení zkušebního provozu elektrobuse EBN 11

---

**2017**

zahájení dodávky 300 klimatizovaných vozů

---

**2021, 19. března**

převzetí posledního vozu (NB 12 výr. č. 1000; ev. č. 4100)

---

