





V roce 2022 si připomeneme neuvěřitelných 70 let od založení učňovské školy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – historického předchůdce Střední průmyslové školy dopravní, a.s. Navzdory bohaté minulosti je však SPŠD dnes školou veskrze moderní – s kvalitním technickým vybavením, moderními výukovými metodami a úspěšnými žáky, kteří opouštějí školu teoreticky i prakticky vybaveni. Než ale průmyslovka vznikla, urazila výuka učňů a studentů dlouhou cestu plnou organizačních změn nejen v podniku, ale i ve školství. Postupně se ohlédneme za nejdůležitějšími momenty její historie, tentokrát z období sedmdesátých let.

STŘÍPKY Z HISTORIE 3

Činnost Dopravního podniku se stále více přizpůsobuje potřebám rychle se rozvíjejícího velkoměsta. Mění se i jeho právní forma. V roce 1971 byl podnik nejprve změněn na trust. Z pěti dílčích podniků byly zřízeny Dopravní podniky hl. m. Prahy, VGH, v čele s generálním ředitelstvím. Vzhledem k příliš velké samostatnosti jednotlivých podniků byl však DP již v roce 1977 změněn na koncern, ve kterém měly jednotlivé složky omezenou ekonomicko-právní subjektivitu. Dopravní podniky hl. m. Prahy, koncern, představovaly v 70. letech největší městský podnik s více než 18 tisíci zaměstnanci.

1971-72

Závod odborné výchovy, v němž si Odborné učiliště ponechalo podobné postavení jako dřív, spadl v trustu přímo pod generální ředitelství. Školní příprava učňů se ustálila na 3 oborech: provozní zámečnické, automechanik a elektromechanik. Celkem se v nich učilo 611 žáků. Dalších 192 učňů (většinou stavebních profesí) se pro DP připravovalo v jiných školách.



Závod odborné výchovy

Výuka elektro



1974

Byla zahájena výuka ve čtyřletém experimentálním učebním oboru elektromechanik s maturitou. Nově se otevřely stavební obory zedník, dlaždič, malíř a lakýrník. Nadále probíhá „boj o místo“. Učilo se ve směnách, protože žáci měli k dispozici jen 8 učeben pro celkem 23 tříd. Ředitelem školy se stal pan Ing. Otto Charvát.

1976

Závodu odborné výuky byla přidělena bývalá vozovna Smíchov v ulici Na Valentince a zároveň byla zahájena přístavba patra školní budovy v Motole. Valentinka začala sloužit učilišti k praktické výuce oboru automechanik. V části vozovny působil i Ústav odborné výchovy, který zahrnoval školu metra, elektrických drah, autoškolu a svářečskou školu, která byla otevřena 10. 2. 1975. Nad odbornou výukou začíná převládat ideově-politická výchova. Sleduje se účast v prvomájových průvodech i výchova učňů k proletářskému internacionalismu.



Vozovna Smíchov v ulici Na Valentince

Zahájena výuka v SŠ pro pracující



1977

Vzniká tzv. „vévezetka“. Odborné učiliště i ostatní složky Závodu odborné výchovy byly vyčleněny z GŘ a vytvořily koncernovou účelovou organizaci Dopravní podnik hl. m. Prahy – Výchovné a vzdělávací zařízení (vévezetku). Ta byla rozdělena na úseky: Odborné učiliště, Úsek dopravního vzdělávání, Úsek technickoekonomického vzdělávání a Úsek psychologie a sociologie. V Motole byla zahájena výuka na střední škole pro pracující.

1978

Vznikají čtyřletá střední odborná učiliště nového typu, mezi něž bylo zařazeno i učiliště DP, které začalo používat označení Střední odborné učiliště Dopravních podniků hlavního města Prahy. Na konci školního roku 1978/79 proběhly ve SOU první maturit. Pro zajištění teoretické výuky stále scházelo 7 učeben, a tak byl DP VVZ dočasně přidělen objekt v Běchovické ulici ve Strašnicích. V tomto školním roce poprvé počet žáků překročil přes tisícovku žáků (1044) + 130 na škole pro pracující.

Chcete-li k tomuto tématu přispět informacemi či fotografiemi, zašlete nám prosím svůj příspěvek na: koprivovalga@sp-dopravni.cz.

Střední průmyslová škola dopravní, a.s.

DP
kontakt

OBSAH 3 / 2022

DPP A MÉDIA

4 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

AKTUÁLNĚ

5-7

PO STOPÁCH

8-10 RAŠÍNOVO NÁBŘEŽÍ
TRADIČNĚ V ÚNORU
26-27 STAVÍME TRAMVAJOVOU
SMYČKU U DEPA HOSTIVAŘ

TECHNIKA

11-13 NOVÝ „CHEMIK“ S POLŠTÁŘÍ,
HADY ČI BALONEM

PEL-MEL

14 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

PORTRÉT

15-17 KDYŽ SE KUŽELKY ROZSTŘELÍ

FOTOGRAFIE MĚSÍCE

18-19 JAK JSEM FOTIL Z VĚTRNÉ KLECE

TÉMA

20-21 MHD PO COVIDU – 3. DÍL

VÝROČÍ

22-24 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC
V PRAZE
60 LET TRAMVAJÍ T3 – 3. DÍL:
TÉ-JEDNIČKA VYJÍZDÍ

POZVÁNKA

25 MINULÁ BUDOUCNOST
NA ANDĚLU

KALEIDOSKOP

28-29 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII
A DOKUMENTECH

LETEM SVĚTEM

30-32 TRAMVAJ, NEBO VLAK? CHVÍLI
TAK A CHVÍLI ZASE TAK...
PŘIJÍZDÍ TRAMVAJOVÝ VLAK!

ZÁBAVA

33

VZPOMÍNKA

34 ZA DRAHOMÍREM ŠTASTNÝM

35 KULTURA / KVÍZ



Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

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

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

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. února 2022
NEPRODEJNÉ

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

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



Z mediálních výstupů vybíral: Zdeněk Bek

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

”



Foto: Petr Hejna

„Vybavení i zabezpečení je samozřejmě na vyšší úrovni, než bylo před třiceti lety. Máme větší přehled o tom, co se děje na ulicích. Máme přehled o tom, kde se nám nacházejí všechny dopravní prostředky. Nástrojů dnes máme mnohem víc, protože doprava je hustší a řídit ji je složitější. (...) Máme připravené plány mimořádných situací, ale je pravda, že každá situace je jiná a velmi záleží na osobním rozhodnutí všech dispečerů a na jejich zkušenosti a vzdělání. Jsou to schopnosti, které se nedají nastudovat ve škole.“

popsal fungování pražské MHD dlouholetý šéf dispečinku DPP Jan Cibulka. Na telefonu je prakticky 24 hodin denně a je neustále připraven na řešení mimořádných událostí v městské hromadné dopravě.

9. 2. 2022 – region.rozhlas.cz

„Tramvaje číslo 22 se tento týden dočkaly nebyvalé pozornosti. Zaplnili je lidé, kteří do nich přišli oslavit výjimečné datum 22. 2. 2022 a čas 22 hodin a 22 minut.“

zahájil redaktor Petr Sojka reportáž v pořadu Z Metropole o nebyvalém zájmu cestujících oslavit magické datum v tramvaji. Celá reportáž je ke zhlédnutí na stránkách České televize.

26. 2. 2022 – Česká televize, Z Metropole



Foto: Petr Hejna

„V současné době probíhá silná diskuze o tom, jestli ochraňovat díla socialismu, nebo je třídit. My k tomu ale potřebujeme ještě předtím odbornou debatu, která nikdy neproběhla. Na vědeckých základech postavená diskuze o tom, kteří autoři a díla jsou kvalitní i přesto, že měli názory, které souhlasily s režimem, nebo byli protěžováni.“

zmínila v podcastu Marie Foltýnová, kurátorka výstavy ve vestibulu metra Anděl, jak se uvažuje o uměleckých předmětech vytvořených za minulého režimu. Výstava je ve stanici ke zhlédnutí do konce roku.

9. 2. 2022 – Podcast Na dotek



Foto: Zdeněk Bek

„Několik let stál tady u nás v muzeu a čekal, až na něj přijde řada, no a pak se v ústředních dílnách pustili do celkové renovace, ve které pořád ještě pokračujeme.“

popsal Ondřej Láška, správce muzea, aktuální stav rekonstrukce trolejbusu Praga TOT, který se nyní nachází právě v expozici Muzea MHD ve Střešovicích. Během následujících měsíců by se z vozu měl stát provozní exponát.

9. 2. 2022 – irozhlas.cz

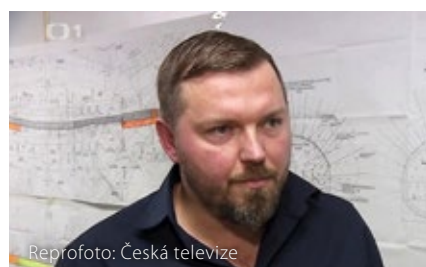


Foto: Archiv DPP

„Najednou jsem viděl tři Škody 1203 s blakajícími majáky, jak se hnaly vedle sebe jak na přehlídce vydlážděným kolejištím od Strossmayerova náměstí, kde byla základna záchranky. Usoudili jsme, že se na místě nebudeme záchranářům plést.“

zavzpomínal Svatopluk Haugwitz, který pracoval jako řidič autobusu dne 17. února 1982, kdy došlo k nejtragičtější tramvajové nehodě v Praze na Špejcharu. V letošním roce si připomínáme od této smutné události 40 let. Druhá nejtragičtější nehoda se stala 31. května 1965 u Chotkových sadů (5 mrtvých, 16 těžce a přes 50 lehce zraněných) a třetí na křižovatce Prašný most dne 15. ledna 1968 (3 mrtví a 21 těžce zraněných).

17. 2. 2022 – TZ ZZSHMP



Reprofoto: Česká televize

„Tato činnost bude prováděna až do doby zahájení výstavby metra D na úseku Pankrác – Olbrachtova.“

řekl hlavní stavbyvedoucí Radek Kozubík v reportáži pořadu Z Metropole na otázku, co čeká stavaře po ukončení geologického průzkumu metra D. Úklid, údržba, čerpání vod a monitoring tunelů tak bude probíhat do doby, než dojde k samotnému zahájení výstavby modré trasy metra.

12. 2. 2022 – Česká televize, Z Metropole

ORIGINÁLNÍ POMOC DPP UKRAJINĚ

Dopravní podnik se do pomoci Ukrajině zapojil od první možné chvíle. Jako poslední počín před odevzdáním podkladů tohoto čísla DP kontaktu do výroby ale bylo zahájení prodeje originálních žlutomodrých zastávkových tabel, která obsahují názvy zastávek z ukrajinského místopisu. Veškerý výtěžek z jejich prodeje putuje na účet „Charita pro Ukrajinu“. Z této limitované edice si na fan-shopu DPP může kdokoli zakoupit jedno z pěti tabel anebo celou sadu. Tabla se zároveň od 4. března nacházejí přímo na příslušných zastávkách MHD.

kapacitu svých vozidel, denně převáží materiál, a hlavně vypravuje několik autobusů, kdy na základě požadavků města a policie uskutečňuje převozy uprchlíků mezi nádražími, místy ubytování a pracovišti cizinecké policie. „Chtěli jsme se zapojit ještě více dopravníky. Inspirovali jsme se úspěchem prodeje zastávkových tabel U Prdlavky nebo názvy známých pražských fotbalových klubů. Nejen fanouškům MHD, ale všem, kteří chtějí přispět na pomoc válkou těžce strádané Ukrajině, nabízíme tuto speciální charitativní sérii zastávkových tabel v ukrajinských barvách,“ dodal Urbánek.



Foto: Pavel Novotný

Dopravní podnik pomáhá hlavně tím, co umí nejlépe, dopravou. Již v sobotu 26. února vypravil na polsko-ukrajinskou hranici automobil s 2,5 tuny materiálu. Jak sdělil dopravní ředitel Ladislav Urbánek, DPP nabízí volnou

maximálně vstříc při sjednávání dovolených a dalších záležitostí, a také všechny zaměstnance, aby byli kolegům z Ukrajiny morální a psychickou oporou. Na následujícím zasedání představenstvo ukrajinským kole-

Vodíkový autobus na dohled



Dopravní podnik bude dlouhodobě testovat autobus na vodíkový pohon. Financování projektu schválila rada hl. m. Prahy spolu s uzavřením memoranda o spolupráci při realizaci tohoto projektu mezi hlavním městem Prahou, DPP a firmami Orlen Unipetrol RPA a Škoda Electric. Vodíkový autobus je v plánu nasazovat na linku č. 170, a to s předpokladem zahájení zkoušek v druhém pololetí letošního roku. Tato linka nebyla vybrána náhodou. Jedná se o jednu z nejdelších linek v Praze s náročným kopcovitým profilem, avšak vedoucí v blízkosti připravované první veřejné vodíkové plnicí stanice na území hlavního města v ulici K Barrandovu. Samotné testování vodíkového autobusu potrvá dva roky. Průměrný roční nájezd zkušebního vozidla se předpokládá ve výši 50 tisíc kilometrů. DPP zároveň předpokládá vícenásobky na testování vozidla o přibližně 1,9–2 miliony korun ročně ve srovnání s naftovým autobusem. (red)

gům schválilo mimořádnou odměnu pět tisíc korun. Bylo rovněž rozhodnuto o ukončení členství DPP ve východoevropské Mezinárodní asociaci Metro se sídlem v Moskvě.

Zaměstnanci jsou o formách pomoci ze strany DPP průběžně informováni na intranetu. K individuální pomoci v rámci hlavního města je vhodné využít:

- pomocukrajine.praha.eu
- pomahejukrajine.cz

Do pomoci se zapojilo i Odborové sdružení pražských dopraváků, které vyhlásilo mezi zaměstnanci sbírku na pomoc maminkám s dětmi z válkou zmiňované Ukrajiny. Mohlo tak vypravit tři dodávky oblečení pro ženy a děti, hraček či hygienických potřeb. (red)



Foto: Daniel Šabík



VELKOKAPACITNÍ VOZIDLA PRO LETIŠTĚ

Dvacet nových tříčlánkových bateriových trolejbusů zakoupí DPP od vítěze veřejné zakázky Škoda Electric, Solaris Bus & Coach a Solaris Czech. První z vozidel by se v Praze mělo objevit na konci roku 2023 s předpokládaným nasazením na budoucí trolejbusové lince Nádraží Veleslavín – Letiště Praha, a to v rámci projektu elektrifikace nynější autobusové linky č. 119. Linka bude elektrifikována pomocí systému tzv. dynamického nabíjení. Trolejové vedení by mělo vzniknout přibližně na polovině trasy linky, konkrétně v úseku Nádraží Veleslavín – Terminál 3. Ze zbylých úseců pojedou bateriové trolejbusy v režimu na baterii. Statické dobíjení bude probíhat v obratištích Nádraží Veleslavín a na letišti. Současně vzniknou trolejové stopy pro nabíjení a také předtápění interiéru před výjezdem v areálu garáží Řepy, odkud je linka č. 119 vypravována.

Vozidlo s pracovním obchodním názvem Škoda-Solaris 24m je městský, plně nízkopodlažní tříčlánkový bateriový trolejbus s pěti dvoukřídlými dveřmi, celovozovou klimatizací a přepravní kapacitou 179 cestujících. Celkem disponuje 52 sedadly. Vozidlo je čtyřnápravové s pohonem druhé a třetí nápravy. Součástí dodávky je rovněž systém energetického managementu, který DPP umožní vzdálené sledování, řízení a plánování nabíjení a vyhodnocování provozu. Celková hodnota zakázky je přes 623 milionů korun. Pro zajištění spolufinancování těchto bezemisních vozidel a také příslušné napájecí infrastruktury se DPP uchází o poskytnutí dotací z Národního plánu obnovy (RRF). Budoucí trolejbusová linka na letiště je zároveň přihlášena do připravovaného mezinárodního výzkumného projektu E-BRT, který bude zastřešen v rámci evropského vědecko-výzkumného programu Horizon a koordinován ze strany Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP. (red)

Tramvajová „primavera“

Na konci února jsme měli možnost přivítat v DPP partnery z Říma. Delegace v čele s generálním ředitelem městské společnosti Mobilita Roma, která má na starosti plánování, koordinaci, dohled a kontrolu mj. i MHD v italské metropoli, byla přijata na nejvyšší úrovni generálním ředitelem DPP. Praha jako cíl delegace nebyla zvolena náhodně. Řím stojí před důležitým milníkem v oblasti rozvoje kolejové povrchové dopravy; zakázka na obnovu vozového parku tramvají a výstavbu nových tramvajových tratí. Inspirace Prahou se tak zdá nasnadě. Diskutovány byly historické souvislosti obměny vozového parku tramvají v Praze, realizované i budoucí rozvojové projekty tramvajových tratí a v neposlední řadě i zkušenosti s výběrovým řízením na nákup nových tramvajových vozů, což je po letech i v Praze aktuální otázka. Je skvělé, že věhlas naší tramvajové dopravy může přispět ke zkvalitnění tohoto segmentu MHD ve Věčném městě! (jd)

Nové dieselové autobusy Iveco

Společnost Iveco Czech Republic se stala vítězem tří veřejných zakázek na nákup nových městských autobusů: typu standard (Iveco Streetway 12 m), standard+ (Iveco Crossway LE 14,5 m) a kloubový (Iveco Streetway 18 m). V následujících pěti letech může DPP na základě uzavřených smluv nakoupit až 100 vozidel kategorie standard, 10 vozů kategorie standard+ a až 143 kloubových autobusů. Celkový maximální objem všech tří vysoutěžených zakázek činí necelých 1,6 miliardy korun, přičemž předpokládaná hodnota všech tří zakázek byla v součtu 1,814 miliardy korun. Součástí všech tří veřejných zakázek je kromě autobusů i nákup odpovídajícího počtu sad hardware a software pro diagnostiku závad autobusů. Všechna vysoutěžená vozidla mají celovozovou klimatizaci s topením, jsou vybavena zařízením pro automatické počítání cestujících, kamerovým systémem zahrnujícím monitorování interiéru, čelní nehodovou a couvací kamerou, kloubová vozidla navíc i bočními kamerami. Všechny tři typy autobusů bude výrobce dodávat s automatickou převodovkou a motorem, který umožňuje vozidlům plnit emisní normy Euro VI, step E bez použití systému EGR (bez recirkulace spalin) a zaručuje velmi vysokou účinnost přeměny oxidů dusíku na více než 95 %. Z hlediska emisí tak bude provoz nových naftových autobusů plně srovnatelný s autobusy na CNG. (red)



Foto: Petr Hejma

NOVÉ OSVĚTLENÍ NA TRASE A

Po více než čtyřech desítkách let se modernizace dočká systém osvětlení v tunelech a navazujících částech stanic Náměstí Míru, Jiřího z Poděbrad a Flora na trase A pražského metra. Jejich nahrazení moderním LED zařízením přijde na téměř 87 milionů korun, přičemž 85 procent potřebných výdajů uhradí Operační program Praha – pól růstu ČR. Životnost původního osvětlení je již u konce a ani ho nelze dostatečně přizpůsobovat aktuálním potřebám. Práce na výměně stávajícího osvětlení za nové potvrzují do května příštího roku a završí je potřebné revize a zkušební provoz. (red)

NÁKUP NOVÝCH TRAMVAJÍ

Začátkem února vyhlásil Dopravní podnik předběžné tržní konzultace k nákupu nových tramvají. Osloveno v nich bylo devět největších světových výrobců tramvají, účastnit se však mohli i ostatní výrobci kolejových vozidel. Předběžné tržní konzultace obsahovaly více než padesát otázek z technické, provozní a ekonomické oblasti. Jedním z cílů je ověření, jestli existuje společnost, která by vyrobila tramvaj nakonfigurovanou pro specifický provoz v Praze. Nové tramvaje by měly být nízkopodlažní, měly by mít např. i celovozovou klimatizaci a další vybavení. Po skončení konzultací připraví DPP zadávací dokumentaci pro samotnou veřejnou zakázku na nákup nových tramvají. Samotné vyhlášení zakázky proběhne přibližně letos v létě. Při nákupu tramvají se bude DPP ucházet o dotaci ve výši 1,2 miliardy korun Národního plánu obnovy. (red)



Foto: Ondřej Kubát

ZPÁTKY DO KABINY TRAMVAJE

Jen jedno skromné přání měla Jaroslava Thorandová (75) v pečovatelském domě v Benátkách nad Jizerou. Znovu si vyzkoušet, jaké to je jezdit po pražských ulicích tramvají. V rámci dlouholetého projektu Českého rozhlasu Ježíškova vnoučata se tak rozběhl koloběh událostí, na jejichž konci se paní Jaroslava dočkala dvojice tramvají čekajících ve vozovně Střešovice. Po čtyřiceti letech tak opět nasedla do tramvaje jako řidička, samozřejmě obrazně řečeno. Okružní jízda starou Ringhofferkou po tratích kolem Pražského hradu a následná prohlídka moderní tramvaje Škoda 15T pak jen umocnila celodenní zážitek a vzpomínky na staré dobré časy.

„Hrozně mě potěšilo, že jsem si mohla prožít ten pocit, jaké to je opět si prohlédnout pražské koleje z kabiny řidiče. Moc děkuji všem, kteří mi pomohli si tento sen splnit. Cení si toho o to více, že by někteří tento úkol považovali kvůli mé indispozici za nemožný. Bylo skvělé naposled si vyzkoušet, jaké to je být alespoň na chvíli pražskou tramvajačkou,“ zakončila zážitek pro deník Metro paní Jaroslava. My snad jen můžeme na závěr dodat – bylo nám ctí. (zb)



Foto: Daniel Šabík

Práce na Florenci

Začátkem března začala jedna z největších staveb v rámci stávající sítě pražského metra. DPP zahájil rekonstrukci stropní desky, hydroizolačních vrstev a modernizaci vestibulu stanice metra Florenc. Součástí této investiční akce za téměř 1,8 miliardy korun je také výstavba dvojice eskalátorů směrem k autobusovému nádraží Florenc. Stavba je rozdělena do tří hlavních etap. Během prvních dvou etap budou stavební práce na Florenci probíhat v naprosté většině za plného provozu metra, pouze s lokálními omezeními v dané části vestibulu či podchodu. Pouze při náročnějších pracovních postupech (odstraňování starých či uložení nových částí monolitické stropní konstrukce) bude DPP z bezpečnostních důvodů nucen na nezbytně nutnou dobu o některých víkendech přerušit provoz metra na lince C. Při ideálním průběhu prací předpokládá DPP dokončení celé stavby na podzim roku 2026. Realizovat je budou společnosti Metrostav DIZ a Geosan. (red)



Foto: Kamila Drábková

Technický trojlístek pro hasiče

Ve středu 9. února 2022 byla Hasičskému záchrannému sboru Dopravního podniku náměstkem primátora Petrem Hlubučkem a bezpečnostním ředitelem DPP Bohdanem Frajtem slavnostně předána tři nová vozidla. Jedná se o automobilový nosič kontejnerů s technickým kontejnerem vybaveným havarijními podvozky, technický automobil s výbavou pro likvidaci událostí s výskytem nebezpečných látek a cisternovou automobilovou stříkačku. Automobilový nosič kontejnerů je dislokován na požární stanici Kačerov (v DP kontaktu jsme ho již představili), chemický automobil slouží na stanici Hostivař (článek najdete v tomto čísle DP kontaktu). Poslední vozidlo, cisternová automobilová stříkačka Scania, je určeno pro požární stanici Zličín a její představení přineseme v některém z příštích vydání. (kd)

Text: Jan Šurovský



NA SNÍMKU ZE 7. BŘEZNA 2020 JE VIDĚT PRAKTICKY CELÁ AKTUÁLNĚ REKONSTRUOVANÁ TRÁŤ: NEJPRVE ÚSEK Z ROKU 2007, PAK PO PLAVECKOU „MRAZIVÝ“ ÚSEK Z ROKU 2012 A V ZÁVĚRU TRÁŤ Z ROKU 2004
FOTO: JAN ŠUROVSKÝ

RAŠÍNOVO NÁBŘEŽÍ TRADIČNĚ V ÚNORU

PŘESNĚ PŘED 10 LETY KOLEGA MIROSLAV GROSSMANN VYJÁDŘIL V DP KONTAKTU VÍRU, ŽE TRAMVAJOVÁ TRÁŤ NA RAŠÍNOVĚ NÁBŘEŽÍ JE ZACHRÁNĚNA, A TEHDY DOKONČENÁ OPRAVA VYDRŽÍ 10 LET. TO SE PŘESNĚ NA DEN VYPLNILO.

Rekonstrukce tramvajové trati mezi Palackého náměstím a Výtoní je prvním z potřebných opatření, které souvisí s novostavbou tramvajové trati Modřany – Libuš. Tato trať se letos na jaře začne po letech přípravy stavět a po jejím zprovoznění v roce 2023 nebude vhodné omezovat provoz na novostavbě kvůli opravám či rekonstrukcím navazujících tratí.



SNÍMEK TRAMVAJE T1 NA VÝTONI POŘÍDIL JAROSLAV KOVÁŘ A DNES JE SOUČÁSTÍ SBÍRKY TOMÁŠE DVOŘÁKA. SNÍMEK BUDE Z PŘELOMU 60. A 70. LET. TRÁŤ JE ČERSTVĚ PO REKONSTRUKCI A NA VÝTONI JIŽ JSOU MODERNÍ SEMAFORY SIGNALBAU HUBER MNICHOV. REFÝŽE JSOU O NĚCO DELŠÍ NEŽ POUZE NA SOUPRAVU 2xT3. NA OZNAČNÍCÍCH TYPU „TRYCHTÝŘ“ ZATÍM NENÍ LINKA 32, KTERÁ ZAHÁJILA SVŮJ PROVOZ AŽ 30. SRPNA 1971



KRÁSNÝ BAREVNÝ SNÍMEK POŘÍDIL JIŘÍ ČERMÁK KOLEM ROKU 1972 V ZASTÁVCE PALACKÉHO NÁMĚSTÍ. LINKA 33 BYLA LINKOU REKREAČNÍ V TRASE HOSTIVAŘ – NÁMĚSTÍ MÍRU – PALACKÉHO NÁMĚSTÍ – NÁDRAŽÍ BRANÍK A JEZDILA O LETNÍCH VÍKENDECH. ZAJÍMAVÉ JE, ŽE HLAVNÍ SILNICE POKRAČOVALA VLEVO NA PALACKÉHO MOST



JSME V ROCE 1979 A NA SNÍMKU Z ARCHIVU DPP VIDÍME ZŘÍZOVÁNÍ PODKLADU NA PŮVODNÍ BETONOVÉ DESCE PRO PRVNÍ GENERACI BKV PANELŮ



V ZASTÁVCE PALACKÉHO NÁMĚSTÍ JEZDILY I AUTOBUSY. PŘEDSTAVENÝ AUTOBUS 5M11 EV. Č. 6634 NA Lince 134 NA SNÍMKU Z ARCHIVU DPP BYL ZVĚČNĚN 9. ČERVENCE 1979. LINKA 134 ZDE PŘESTALA JEZDIT 1. SRPNA 1984, LINKA 197 OPUSTILA TOTO MÍSTO JIŽ 15. PROSINCE 1983

Zároveň je letošní rok zásadně limitován možnostmi omezení v důsledku oprav Barandovského mostu. Právě tramvajová trať do Braníka a Modřan bude jistě klíčovou alternativou pro ty, kteří místo autem pojedou tramvají. Pojďme si však zejména připomenout, jaká trať je nyní rekonstruována, protože v mnoha ohledech jde o veterána.

Nová dvukolejná trať Národní divadlo – Výtoň – Podolí byla zprovozněna 31. července 1910. Před Výtoní byl na úrovni Plavecké ulice levý přejezd, který byl zrušen v roce 1928. U přejezdu byla „stanice podle potřeby“, ale kdy zanikla, není známo. Tramvajová trať k Albertovu byla na Výtoni napojena 20. června 1927.

Významné rekonstrukce nábřeží proběhly na konci 60. let, přičemž trať byla umístěna na betonovou desku se zabetonovanými pražci. Stavba postupovala od severu. Při přestavbě křižovatky na Palackého náměstí bylo 29. dubna 1968 zřízeno jednokolejné provizorium z Palackého mostu k Výtoni, které sloužilo jen do 18. května, kdy bylo zrušeno. Významným momentem je zahájení provozu na (staro)nové trati v ulici Na Moráni ke dni 29. července 1968. Tato nová trať přispěla k postupnému opouštění tramvajové trati v Resselově ulici. O ní doslova lze říci, že byla postupně „rozptylována“.

V další stavební sezóně, jmenovitě 3. dubna 1969, začala rekonstrukce dnes sledované tratě Palackého náměstí – Výtoň. O 10 dní později se k tomu přidružila i přestavba kolejového trojúhelníku Výtoň. Tehdy ovšem byla zřízena jednokolejná provizorní trať vedoucí pod vedlejším obloukem železničního mostu, čímž byl provoz tramvají do Braníka zajištěn od Albertova. Dne 4. srpna byl provoz na provizorní trati ukončen a 10 dní poté se tramvaje od Albertova do Braníka znovu rozjely, ale už po zrekonstruované křižovatce. Rekonstrukce vlastní trati Výtoň – Palackého náměstí byla ukončena 26. srpna 1969, tedy skoro po půl roce. Letos na rekonstrukci nemáme 6 měsíců, ale 6 týdnů.

Tehdejší pojetí trati na betonové desce trpělo mnoha technickými nedokonalostmi, násobnými intenzivním provozem linek 4, 17, 21, 27, 30 a 32, nadto zde v 70. letech jezdily velmi vytížené autobusové linky 134 a 197. Spásu měly přinést BKV panely, které se sem nainstalovaly mezi 6. březnem a 6. dubnem 1979. Šlo v tu dobu stále o velkou novinku, která ale rozhodně nepřinesla očekávanou životnost 30 let.

Ve vazbě na dokončovací práce u stanice metra byla od 1. září do 16. října 1984 trať po Rašínově nábřeží opět dlouze uzavřena. Právě tehdy vznikla velmi nekomfortní křižovatka, která přinesla zrušení oblouků z Palackého mostu k Mánesu. Jakákoliv výluka mezi Výtoní a Palackého náměstím tak automaticky odřízla nábřeží až k Národnímu divadlu plus Myslíkovu ulici.

A takových výluk bylo dost: 3 dny v roce 1991, pak 14 dní na jaře 1994 a dalších 14 dní na podzim 1995, což byla pár měsíců po zahájení provozu na nové trati do Modřan opravdu trestuhodná nekoordinace. V 90. letech byl tento úsek opravdovou pohromou, neboť od Výtoně na Palackého náměstí stála regulérně auta ve dvou pruzích, přičemž levý stál na kolejkách a zpoždění dosahovala opravdu desítky minut.

Právě zde byly činěny jedny z prvních pokusů s novodobou preferencí tramvajové dopravy. První byla alespoň plná čára podle koleje do centra, později se objevil bumlík v protiobloucích za zastávkou Výtoň do centra. Byl sestaven zřejmě z betonových závaží na napínání železniční troleje, takže pražskou sůl na vozovce snašel špatně.

Zastávky Výtoň se změnilo do dnešní polohy a ta z centra byla prodloužena na dva vlaky během rekonstrukce a úplné výluky kolejového trojúhelníku Výtoň od 1. července do 21. srpna 2004. Po rekonstrukci na křižovatce Výtoň byl odstraněn zákaz potkávání tramvají KT. Úsek po Plaveckou ulici byl také rekonstruován a dožil se až letošní akce.

Veliký zásah, připravovaný mnoho let, byla přestavba celé křižovatky Palackého náměstí, kde byla maximálně vylepšena geometrie a doplněny chybějící oblouky, které radikálně



zlepšily manipulační možnosti v tramvajové síti. Provoz na trati Národní divadlo – Výtoň byl přerušen od 18. července do 24. října 2007. Současně došlo k výrazné přestavbě zastávek Palackého náměstí na nábřeží a trať byla zrekonstruována až těsně pod zastávky.

Mezilehlý úsek z roku 1979 a záplatovaný několikrát v 90. letech byl celkově repanelizován za silných mrazů mezi 1. a 14. únorem 2012. Slibovaných 10 let provozu se dožil na den přesně. Mimochodem, i tehdy byla automobilová doprava vedena po krátkém úseku náplavky.

Význam tramvajové trati na Rašínově nábřeží mezi Výtoní a Palackého náměstím sice po roce 1978 ochabl, vždyť v letech 1991 až 1995 zde místo původních 6 jezdily jen

SNÍMEK Z PODZIMU 1980 Z ARCHIVU DPP UKAZUJE SITUACI OD ŽELEZNIČNÍHO MOSTU K PALACKÉMU NÁMĚSTÍ. KOLONA AUT JE LOGICKÝM DŮSLEDKEM FAKTU, ŽE PŘÁVĚ TUDY BYL VEDEN DOPRAVNÍ OKRUH 3 ROKY POTÉ NAHRAZENÝ BARRANDOVSKÝM MOSTEM A JIŽNÍ SPOJKOU. AČ JE TRÁŤ ROK OD REKONSTRUKCE FORMOU BKV PANELŮ, TAK KOLEJOVÁ KŘÍŽOVATKA JE V NEVÁBNÉM, ALE TEHDY NORMÁLNÍM STAVU. ZASTÁVKY VÝTOŇ JSOU V NEJMENŠÍ PODOBĚ POSLEDNÍCH PĚDESÁTI LET. A VOZŮM T1, JAKOŽ I LINCE 4 ZDE UŽ ODZVONILO, JEZDÍ DŮSLEDNĚ 2xT3

3 tramvajové linky – 3, 7 a 17 (a autobusy zmizely zcela). Potom se situace otočila a aktuálně jsou zde vedeny 4 linky do Braníka či Modřan (z toho jedna páteří), plus jedna linka do Svobodovy ulice. Tento směr zatím svého někdejšího významu jižní tangenty už nikdy nedosáhl.

Do budoucna počítáme s dalším růstem významu, plány počítají nejen s prodloužením do Libuše, ale až na Nové Dvory. Stále není zapomenuta ani odbočka do Komořan a kolegové z investičního odboru magistrátu připravují velice důležitý Dvorecký most. O samotné letošní rekonstrukci bude otištěn článek v dubnovém DP kontaktu.

Autor děkuje za spolupráci na textu Pavlu Fojtíkovi

NA SNÍMKU IVO MAHELA JE ZVĚČNĚN DNES JIŽ ZAPOMENUTÝ KOLEJOVÝ BRUS EV. Č. 5571 NA VÝTONI Z 12. BŘEZNA 1992, TEDY PRAKTICKY PŘESNĚ PŘED 30 LETY. TATO UNIKÁTNÍ OBOUSMĚRNÁ TĚ-TROJKA ZANIKLA VELKÝM POŽÁREM V ROCE 1996



NA HOSTIVAŘSKÉ STANICI NOVĚ SLOUŽÍ TECHNICKÝ AUTOMOBIL, KTERÝ VYNIKÁ MJ. MARKÝZOU PRO OCHRANU ZASAHOJÍCÍCH HASIČŮ PŘED NEPŘÍZNIVÝM POČASÍM

NOVÝ „CHEMIK“ S POLŠTÁŘI, HADY ČI BALONEM

NA KONCI ROKU 2021 BYL HASIČSKÉMU ZÁCHRANNÉMU SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU SPOLEČNOSTÍ THT POLIČKA PŘEDÁN NOVÝ TECHNICKÝ AUTOMOBIL, KTERÝ JE SVOU VÝBAVOU URČEN PRO LIKVIDACI UDÁLOSTÍ S VÝSKYTEM NEBEZPEČNÝCH LÁTEK. NAHRADÍ TAK PŮVODNÍ VOZIDLO, KTERÉ BYLO VYROBENO V ROCE 2000 A V SOUČASNÉ DOBĚ JIŽ NEODPOVÍDALO POTŘEBÁM HASIČŮ PRO ZÁSAHY TOHOTO TYPU.



Vozidlo je postaveno na podvozku italského výrobce Iveco nesoucí označení Eurocargo 100E22 P. Dvounápravové šasi se stálým pohonem zadní nápravy je poháněno řadovým, šestiválcovým, vodou chlazeným motorem o výkonu 162 kW při 2500 ot/min. Převodovka je manuální, plně synchronizovaná s šesti převodovými stupni pro jízdu vpřed a jedním vzad. Kabina je dvoumístná, vybavená klimatizací a topením nezávislým na chodu motoru. Ve výbavě najdeme digitální a analogovou vozidlovou radiostanici, 2 ruční radiostanice, 3 ruční svítilny a držák pro výjezdový tablet. Vozidlo je vybaveno kamerovým systémem pro záznam jízdy.

Účelová nástavba je tvořena profily ze slitin lehkých kovů, spojovanými prismatickými šroubovanými spoji s následným oplechováním, které je provedeno technologií lepení. Na levé i pravé straně skříňe jsou dva úložné prostory, kryté roletovým uzávěrem.

Zadní část nástavby je vzduchotěsně oddělená, vybavená hydraulickým zdvihačím čelem od společnosti Dholandia o nosnosti 1000 kg. Hydraulické čelo je možné ovládat pomocí rozvodné skříňky umístěné v pravé zadní části automobilu nebo pomocí nášlapného ovládacího umístěného přímo na plošině.

Střešní nástavby je pochozí, přístupná pomocí žebříku umístěného v pravé přední části karoserie. Jsou na ní umístěny celkem 4 hliníkové bedny sloužící k uložení rozměrného vybavení a sorpčních prostředků.

Ve výbavě vozidla najdeme ochranné prostředky, jako například jednorázové ochranné oděvy, plynotěsné protichemické oděvy, ochranné masky s filtrem, vzduchové dýchací přístroje, speciální protichemické rukavice, ochranné brýle, respirátory apod. Dále jsou zde prostředky pro vytvoření dekontaminačního pracoviště – dekontaminační sprcha, skládací záchytné vany, speciální uzavřené vaky pro odčerpání kontaminované vody atp. Pro vytvoření zázemí při nepříznivém počasí je vozidlo na obou stranách nástavby vybaveno markýzami.

Novým prvkem je pak nafukovací stan od společnosti Gumotex o půdorysných rozměrech 4 x 4,2 m. Je možné jej nafouknout pomocí tlakové lahve, kompresoru vozidla nebo jiného externího zdroje stlačeného vzduchu. Další novinkou ve výbavě HZS DPP je osvětlovací balon, který svým výkonem 650 W a svítivostí až 75 000 lumenů dokáže osvětlit široké okolí.



VE VÝBAVĚ VOZU JE I NAFUKOVACÍ STAN A OSVĚTLOVACÍ BALON



Pro samotnou likvidaci uniklých látek slouží sorpční prostředky ve formě polštářů, hadů a rohoží a sypkých sorbentů. Nedílnou součástí výbavy automobilu jsou i detekční a měřicí přístroje pro zjišťování přítomnosti nebezpečných nebo radioaktivních látek a technické prostředky pro odběr vzorků.

Zadní část vozidla je určena zejména pro uložení nádob na použité a kontaminované prostředky, případně pro převoz znečištěného materiálu. Ve standardní výbavě nalezneme 2 vozíky s uvedenými nádobami, hasiči

dále disponují i vozíkem speciálně upraveným pro dopravu tlakových lahví. Vzhledem k vysoké variabilitě úložného prostoru je možné vozidlo využívat k převozu jakýchkoliv technických prostředků z výbavy HZS DPP.

Díky pravidelné obměně vozového parku a technických prostředků disponují hasiči moderní technikou, která rozšiřuje možnosti provedení zásahu, přispívá k bezpečnosti zasahujících a usnadňuje samotné provedení likvidačních prací.



Technický automobil IVECO Eurocargo 100E22 P

rozměry automobilu (d x š x v)	6750 x 2460 x 3200 mm
rozvor náprav	330 mm
max. povolená hmotnost vozidla	10 000 kg
výkon motoru	162 kW při 2500 ot/min.
max. nosnost hydraulického čela	1000 kg



ZADNÍ ÚLOŽNÁ ČÁST S VOZÍKY PRO NÁDOBY NA KONTAMINOVANÝ MATERIÁL

ULOŽENÍ DÝCHACÍ TECHNIKY

Okno z dopravního světa připravil:
Zdeněk Bek

Šalina do ucha

Foto: www.dpmb.cz

Šalina do ucha

Brněnský dopravní podnik spustil vlastní podcast s názvem Šalina do ucha. První díl byl zveřejněn v půlce února a rovnou ve velkém stylu. Hostem byl totiž generální ředitel DPMB Miloš Havránek, kterého zpozdila Barbora Doležalová, moderátorka pořadu. K uzávěrce časopisu se na stránkách podcastu nacházejí tři díly a všechny stojí za poslech. Pořad je možné naladit na desítky podcastových serverů, jako je Spotify, Deezer či Amazon Music.



Foto: FB DPMUL

Dětský den ve Všebořicích

Jaro je za dveřmi a první dopravní podniky už vyhláší letní akce. Dopravní podnik města Ústí nad Labem zve všechny příznivce dopravy na 7. dětský den otevřených dveří, který se uskuteční v sobotu 11. června od 9 hodin. Akce bude probíhat v areálu trolejbusové vozovny ve Všebořicích (konečná linek 54 a 56). Pro děti bude připravený zábavný program, který pobaví i dospělé účastníky. Zajisté nebude chybět přehled vozů MHD a další techniky.



Foto: FB DP Bratislava

Jednoduché cestování po Plzni

Moje PMDP, mobilní aplikace Plzeňských městských dopravních podniků, vyšla v nové verzi, obsahující novinky týkající se jízdních řádů a hledání spojení typu door-to-door. Nové off-line jízdní řády přináší podrobné poznámky ke spojům, jízdní doby mezi zastávkami či označení zastávek na znamení. Vyhledání spojení door-to-door umožňuje vyhledat spoje z libovolného místa v Plzni a okolí. Zároveň nabízí nový našeptávač zastávek a ulic. Nových funkcí je mnoho, a proto doporučujeme aplikaci otestovat.

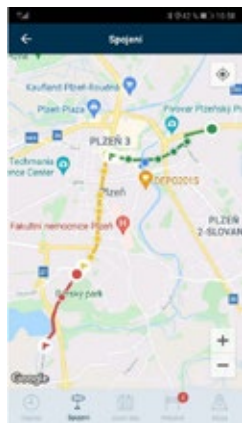


Foto: pmdp.cz

120 let nejstrmější české zubačky

V letošním roce nás čeká velké množství důležitých dopravních výročí. Jedno takové se koná i na železnici, kde 2. a 3. července proběhne oslava 120 let ozubnicové tratě Tanvald – Kořenov – Harrachov. Pořadatelé prozradili, že se můžeme těšit na nasazení historických vozidel včetně parní lokomotivy, která by měla jezdit z Liberce. Vše je samozřejmě ještě v jednání, nicméně nadšenci si mohou vyznačit datum v kalendářích již nyní.



Foto: www.dpo.cz

Škoda 39T jako soumrak spřažených souprav

Ostravský dopravní podnik převzal 17. února 2022 první z 35 kusů nových tramvají Škoda 39T. Oficiální přejímka prvního vozu proběhla v areálu dílen v Martinově, a to za účasti zástupců města Ostravy, skupiny Škoda Transportation a DPO. Dopravní podnik má objednáno 35 tramvají za zhruba 1,7 miliardy korun. S postupným nasazováním nových vozů budou vyřazovány zastaralé typy vysokopodlažních tramvají typu T3 a T6, které jsou dnes na linkách vypravovány jako spřažené. Ostravská MHD se tak stane ještě bezpečnější, protože zkušenosti cestujících ukazují, že se v druhém voze spřažené soupravy pocitově cítí méně bezpečně. Nové tramvaje by měl ostravský dopravní podnik obdržet do září 2022.

Bratislava rozšíří trolejbusové tratě

Šestnáct kilometrů nových a deset kilometrů zmodernizovaných tratí přibude v různých lokalitách Bratislavy. V plánu je nahradit některé autobusové linky ekologickými trolejbusy, čímž zároveň dojde k posílení kapacity a obslužnosti městských částí. Koncem roku 2021 došlo k podpisu smluv s projektovými společnostmi na přípravu dokumentace k těmto tratím:

- Nová trolejbusová trať Patrónka – Mlynská dolina – Riviéra
- Modernizace trolejbusové tratě v úseku Patrónka – Kramáre – Hlavná stanica
- Nová trolejbusová trať Trenčianska – Hraničná – Grófska niva
- Nová trolejbusová trať Bulharská – Galvaniho – Avion Shopping Park
- Nová trolejbusová trať Autobusová stanica – Nové SND

KDYŽ SE KUŽELKY ROZSTŘELÍ

JSOU LIDÉ, PRO KTERÉ JE SVĚT NEJHEZČÍ Z KOŇSKÉHO SEDLA. JSOU LIDÉ, PRO KTERÉ JE VRCHOLEM KRÁSNĚ TREFENÁ BRANKA. A PAK JE ANTONÍN MATĚJKA, PRO KTERÉHO JSOU PADAJÍCÍ KUŽELKY BALZÁMEM NA DUŠI. DLOUHOLETÝ PRACOVNÍK DOPRAVNÍHO PODNIKU, ČERSTVÝ BOWLINGOVÝ MEDAILISTA Z MISTROVSTVÍ SVĚTA V DUBAJI. JEHO PRAVÝM DOMOVEM JE BOWLINGOVÁ DRÁHA A DESET PROTIVNÍKŮ NA JEJÍM KONCI.

Ptal se: Zdeněk Bek
Fotil: Petr Hejna



ANTONÍN MATĚJKA (VLEVO) PATŘÍ K PRVNÍM ČECHŮM, KTERÍ NA SENIORSKÉM MISTROVSTVÍ SVĚTA V BOWLINGU ZÍSKALI MEDAILI. V TÝMOVÉ SOUTĚŽI SE SPOLUHRAČÍ DOSÁHL NA BRONZ

Jak jste se k bowlingu dostal?

Okolo roku 2008 začínala dcera chodit na vysokou školu a měla si vybrat sport, který chce dělat, a tenkrát si zvolila bowling. Začal jsem s ní chodit do bowlingových heren Radava v Holešovicích a Bowling 19 ve Vysočanech. Při jednom z tréninků jsem potkal hráče, kteří hráli podnikovou ligu, a ta se mi zalíbila natolik, že jsme se s mým tehdejšími vedoucími a současnými vedoucími odboru Martinem Machů a bývalým kolegou Hanušem Kovárníkem přihlásili a hráli jsme jako Dopravní podnik Praha 2, a tak to všechno začalo.

Takže jste k bowlingu strhl i své okolí. Dcera u toho vydržela?

Hráli jsme spolu jako dvojice, a dokonce jsme v Dejvicích vyhráli turnaj smíšených dvojic. Bowling jí ale nevydržel natrvalo.

Kdy jste získal ambici začít se hlásit na turnaje?

V podstatě již na Bowlingu 19 ve Vysočanech. Když jsme se jako tým Dopravního podniku rozpadli, tak si mě vyhlédli manželé v mém věku a založili jsme družstvo Hokato. Jsou to zkráceniny našich jmen (Honza, Květa, Tonďa). Po čase nám však i podniková liga byla těsná a po roce 2013 jsme se zapojili do amatérské bowlingové ligy, časem jsme se dostali až do první ligy.

Předpokládám, že to musel být váš jediný koníček. Zvládat tolik turnajů...

V první lize jsem musel skončit, protože jsem to už časově nezvládal. To už totiž není turnaj



jen pro Prahu, ale jezdíte i do Kladna a po republice. Nejhorší na tom bylo, že se vždy začínalo okolo sedmé a končilo kolem půlnoci, no a vzhledem k dopravě a pracovním povinnostem se to nedalo dlouhodobě stíhat. Proto jsem se rozhodl hrát jen ty nejlepší turnaje, protože mají výhodu v tom, že tam už nastupují i reprezentanti, že se hraje o víkendech a že některé slouží jako kvalifikace na velké turnaje, např. i na právě proběhlé mistrovství světa v Dubaji.

Když jste zmínil mistrovství světa v Dubaji, byl to váš první mezinárodní úspěch?

Ano, ale mám k tomu šilenou historku. Začínal jsem v seniorském věku a v roce 2019 jsem

dostal infarkt. Po infarktu mi doktor řekl, že musím mít za každou cenu pohyb. Jenže když jsem šel někam cvičit, tak jsem si připadal jak v první třídě základní školy. Zvedali jsme levou ruku nahoru, potom pravou, když se cvičitel otočil, tak půlka lidí přestala, druhá půlka to začala šidit. Svému doktorovi jsem řekl, že tohle není pro mě a že budu hrát bowling. Samozřejmě si myslel, že to hraji s pivem v jedné ruce, což jsem mu rychle vysvětlil. Řekl jsem, že chodím na turnaje, kde hraji deset her pět hodin. A když si vezmu, že koule váží přes pět kilo a já ji hodím dvěstěkrát, tak to uznal, a díky tomu jsem celou svou bowlingovou kariéru odstartoval.

Je mi jasné, že při každé hře se zapotíte, ale kdy vám bylo nejvíce úzko?

Hraji turnaj Prestige tour, který je u nás brán jako kvalifikace mistrovství České republiky. Je to přibližně deset turnajů po celé republice a asi sedm se jich započítává do kvalifikace

mistrovství světa. Hráč se díky tomu může dostat nejen na mistrovství republiky. Svou účast v roce 2021 pokládám za velký úspěch, mimo jiné i proto, že jsem tam byl nejstarší hráč. Skončil jsem mezi hráči všech věkových kategorií desátý a v tomtéž roce jsem na MČR seniorů vybojoval stříbro.

Ale medaili máte i z Dubaje a k té se ještě na chvíli vrátíme. Hráli jste jako tým, nebo každý sám za sebe?

To se takto nedá říci, protože v turnaji bylo více soutěžních kategorií, jak týmy, jednotlivci, tak dvojice, vše samozřejmě i smíšené. Naše třetí místo jsme vyhráli v mužích v posledním den turnaje.

Jak jste tam jeli naladěni? Takové to české „jedeme si to užít“? Nebo s ambicí přivést kov?

Jeli jsme tam opravdu ve stylu „důležité je zúčastnit se“, ale chtěli jsme nasát i atmosféru soutěže a exotické destinace. Do té doby nikdo z Čechů na mistrovství světa seniorů nezískal žádnou medaili. Rozdíl v atmosféře mezi českým top turnajem a mistrovstvím světa je neuvěřitelný. Brali jsme to jako zážitek na celý život.

Jaká byla reakce na třetí místo? Předpokládám, že to u nás nikdo nečekal...

Mělo to velkou odezvu v českém bowlingovém světě. Byly z toho dělané přímé přenosy. Poslal jsem domů zprávy, že budeme na internetu, ať se všichni koukají. V Dubaji bylo 36 drah a nad každou dvojdráhou byla kamera, která přímým přenosem sledovala hru. Po vítězství jsme dostávali velké množství zpráv. Ohlas to rozhodně mělo.



Vaše medaile ale nebyla jediná, že?

Česká výprava byla mimořádně úspěšná. Třetí místo získala ještě dvojice žen a další třetí místo uhráli mladší senioři. Takže jsme domů přivezli tři bronzové medaile a jsou to jediné medaile v historii českého seniorského bowlingu z mistrovství světa, kterého se Česká republika účastní od roku 2013.

Radost jste tedy udělali všem fanouškům s výjimkou sázkařů, kterým jste asi pokazili tikety...

V bowlingu si myslím, že se sázet úplně nedá, ale nejsem si jistý. Když si vezmete nedávný výzkum a statistiky Národní sportovní agentury, bowling je u nás jeden z nejrozšířenějších sportů. Protože to hrají lidi, kteří si jdou

jen tak zahrát s rodinou. No a z téhle velké základny se vyprofilují hráči, kteří to začnou brát více profesionálně.

Jak často trénujete, nebo trénink spojujete s rodinou?

Já už trénovat nechodím. Turnajů je tolik, že na trénink nezbývá čas. Občas jdu na turnaj, který třeba není tak prestižní a já to beru jako trénink nebo že vyzkouším něco nového. Bohužel mě to vždy tak pohltí, že začnu hrát naplno.

Co máte v plánu tento rok? Předpokládám, že míříte minimálně za obhajobou...

Letos je v květnu mistrovství Evropy v Berlíně. Ale ještě nevím, zda pojedou kvůli drobnému zranění na ruce. Příští rok by měla být kvalifikace na mistrovství světa, kam bych se samozřejmě rád podíval. To je můj nejvyšší cíl. Když vám dávají medaili, je to super zážitek. Ono i ty zážitky okolo turnaje jsou skvělé:

Dle výsledků výzkumu míry popularity sportu v ČR za rok 2020, kterou pořádala Národní sportovní agentura, jsou bowling a kuželky na prvním místě z pohledu atraktivity pro aktivní sportovány.

vybíchoval. Když vidíte tu kouli a ona jede do kuželek a ty popadají, je to nádherný pohled.

Stane se i vám občas, že koule sjede do žlábků?

Hází se dvakrát, takže když nedáte strike a zůstane vám jedna na kraji, občas se stane, že se to špatně odhadne. Když hrajete ale na turnaji naplno, tak je špatně každý hod, který nesundá všechny kuželky. Nejhorší je, když trefíte prostřední kuželku velmi přesně na střed a zůstanou vám dvě na krajích.

Máte nějaký sen, kde byste si rád bowling zahrál?

Já jsem si splnil svůj sen Dubaji. Slyšel jsem, že je nádherné Las Vegas, kde se také občas hraje mistrovství světa, ale to nebudu předbítat...

Vaše práce a koníček se shodují v tom, že je zapotřebí hodně přesnosti...

Přesně tak, vytvářím grafiky autobusových linek. Podklady od organizátora převádím do grafikonu, z kterého se potom dělají zastávkové a vozové jízdní řády. Když tedy cestuji autobusem po Praze, tak se vlastně se svojí prací pravidelně potkávám i v běžném životě.

Vy osobně děláte celou Prahu, nebo jen některé linky, lokality?

Děláme celou Prahu, ale samozřejmě každý má vztah k určité oblasti, kterou se snaží zpracovávat osobně, ale ne vždy je to možné. Musíme být univerzální. Ve svém volnu ještě někteří z nás jezdí jako řidiči. Důležité je soustředit se, zejména na proklady a návaznosti, abychom cestujícím poskytli kvalitní službu, a zároveň byly splněny zákonné a jiné provozní požadavky s ohledem na řidiče.

Za poskytnutí prostor k fotografování děkujeme centru Best Bowling Zličín.

JAK JSEM FOTIL Z VĚTRNÉ KLECE



Budí mě divný zvuk. Ze střechy protějščího domu se uvolnil kus plechu a naráží do fasády. Je čtvrtek 17. února 2022, v Evropě řádí bouře Eunice, v ranních zprávách slyším o spadlých drátech a vyvrácených stromech.

Místo focení reportáže o kalamitě mě dnes čeká něco jiného. Mám za úkol pořídit společnou fotku 14 nových elektrobusů, které dorazily do Prahy a v pondělí vyjedou do provozu. Fotí se v garážích Vršovice, čas je daný, maximálně dvě hodiny – všechno musíme stihnout v době, kdy je většina autobusů „vyjetých“ na ranních spojích a máme volnou plochu. Píšu „musíme“, protože na přípravě se podílejí desítky lidí z JSVA a JPA (učím se zkratky...), vozy musí být polepené, umyté, zkontrolované.

Cestou do Vršovic kontroluji v mobilu předpověď počasí. Nevypadá to dobře, ale vítr mraky občas rozfouká a vidím modrou oblohu. O hodinu později už budeme všichni promoklí. Ale nepředbíhejme.

Před osmou procházím vrátnicí, všechny elektrobusy stojí pod nabíjecími trolejemi, vyrovnané a seřazené podle čísel. Dozvídám se, že jeden z vozů má poškozené sklo, ale bude vždy stát tak, aby poškození vidět nebylo. O popojíždění, aby čela 14 vozů co nejlépe „zařezávala“, se zatím stará jeden řidič. Říká si, v kolik hodin v noci s tím asi začal.

Podle plánu se má natáčet z dronu, štáb přijede z Plzně. Na místě se dozvídám, že kvůli vě-

tru dron nebude a kameraman sedí ve zpožděném vlaku kvůli spadlým stromům na trati. Z mraků občas vykoukne slunce. Na nic nečekám a fotím zatím ze země. Mezitím přijíždí vysokozdvizný vozík s klecí pro fotografa, ideální na focení z výšky, protože elektrobusy mají to nejzajímavější na střeše – elektrickou výzbroj, baterie, nabíjecí sběrač.

Nemám čas sledovat oblohu. Poryvy větru a první přeháňka focení přerušují. Meteoradar v mobilu předpovídá, že bude hůř. Čeká nás přesun všech elektrobusů na volnou plochu, kde chceme vyfotit skupinu. S překvapením sleduji, jak se naráz objevilo deset chlapů v červených montérkách. Manipulační řidiči, pomůžou převést autobusy.

Aranžovat ze země dvanáctimetrové autobusy na ploše 40 x 40 metrů není jako rovnat angličáky na koberci, zvlášť když je na to půl hodiny. Na doporučení měním původní návrh a vozy se řadí do V. Obdivuji, jak jsou řidiči sešraní a rychlí – v ten den všichni složili zkoušky v jízdách zručnosti.

Pořád leje jako z konve. Profifoták a objektivy jsou našťěstí proti dešti vodotěsné. Než z batohu vyndám „protisluneční“ clonu, která aspoň trochu chrání, je přední čočka mokrá, našťěstí speciální nano vrstvy fungují a stačí kápkou otřít ubrouskem na brýle.

Bliží se desátá hodina. Přichází vedoucí garáže a zjišťuje, kdy uvolníme plochu pro au-

tobusy, které se vracejí z ranního výjezdu. Letmý pohled na mobil a meteoradar. Déšť slábne. Když budeme mít štěstí a mobilní aplikace pravdu, otevře se malé „okno“ mezi mraky.

Nastupujeme s kameramanem, který mezitím stihl dorazit, do klece vozíku. Stoupáme, vítr rozfoukává mraky. Nad námi kousky modré oblohy. Krátce zasvítl slunce, čela autobusů se odraží v kalužích vody. Závěrky cvakají, popojíždíme a měníme úhel záběru. Celé to netrvá déle než deset minut.

Když na zemi vylézáme z klece, už zase leje.

Dodejme, že se série dramatických fotografií vyvedla, jak těch „klecových“ z výšky, tak těch, které Petr Hejna pořídil mezi střídaním přívalů vody a kousky modrého nebe. Stejně tak se, díky desítkám kolegů, vydařilo vypravení nových elektrobusů. Jejich technické představení jste si mohli přečíst v únorovém DP kontaktu, v budoucnu nezapomeneme na zkušenosti z provozu.

V textu neuvádím žádná jména. Jednak proto, že jako externí spolupracovník řadu těch, bez kterých by se akce nepodařila, znám jen od vidění, ale i proto, že nevím, komu poděkovat dřív.

Text: Robert Mara
Foto: archiv VÚKV, archiv DPP,
sbírka autora a sbírka
Tomáše Dvořáka



9812

PRVNÍ PROTOTYP T I Č. 5001 NEDLOUHO PO DODÁNÍ NA NÁDVORÍ VOZOVNY MOTOL V LISTOPADU 1951. VŮZ NA BOKU NEMÁ OBVYKLÝ ZNAK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, ALE ZNAK KOMUNÁLNÍCH PODNIKŮ HL. M. PRAHY, POUŽÍVANÝ JEN V LETECH 1949–1953

TÉ-JEDNIČKA VYJÍŽDÍ

TRAMVAJ T I MÁ ZA SEBOU PRVNÍ ETAPU VÝVOJOVÝCH PRACÍ A PŘIBLIŽILY SE PRVNÍ KRŮČKY NA PRAŽSKÝCH KOLEJÍCH. POKROČME Tedy V NAŠEM SERIÁLU K SEDMDESÁTINÁM TUZEMSKÝCH TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC K TOMUTO ZAJÍMAVÉMU OBDOBÍ.

V listopadu 1951 nastal radostný okamžik pro všechny, kteří byli do projektu nových tramvají zapojeni. Dne 7. 11. byl ze smíchovské vagonky Tatra přepraven první vůz č. 5001 do vozovny Motol. Dobová propaganda tento okamžik obratně využila k tvrzení, že vůz byl dokončen předčasně na počest 55. narozenin prezidenta Klementa Gottwalda. Nevadily přítom ani americké kořeny vozu, ani skutečnost, že tramvaj měla již dva roky jezdit.

Výrobní podnik tehdy nedisponoval elektrickou zkušební ani zkušební kolejí. V minu-

losti probíhalo zprovoznění nových tramvají vždy až u zákazníků a někteří si dokonce objednávali jen vozovou skříň s pojezdem a elektrickou výzbroj si montovali až ve svých dílnách, což byl i případ Prahy. V motolské vozovně tak probíhal v improvizovaných podmínkách celý proces zprovoznění a statického vyzkoušení tramvají.

Jelikož byl velký tlak na brzké předvedení prvního vozu zástupcům odborné veřejnosti a novinářům, bylo hned po základním oživení a vyzkoušení stanoveno datum, kdy se tak

stane. Tímto dnem se stal 22. listopad 1951. Toto datum bylo v následujících desetiletích nesprávně skloňováno v literatuře jako datum „zahájení provozu tramvají typu T I“, neboť i některé dobové prameny o této události hovořily jako o „předání prototypu vozu PCC do provozu DP Praha“.

Toho dne v Praze zasedala meziministerská komise pro vývoj jednotného čtyřnápravového motorového vozu T II, na jejíž zasedání docházela značná část tehdejších odborníků z výrobních a dopravních podniků i přísluš-

ných ministerstev zapojených do vývoje nových tramvají. Zbývalo tedy pozvat další zástupce městské a státní správy, redaktory sdělovacích prostředků a slavnostní akt mohl začít. Ve vozovně Motol byla uspořádána malá výstavka nových komponent tramvaje s instruktážními plakáty a inženýři podniku ČKD se snažili dopředu varovat organizátory, že vůz ještě neprošel všemi potřebnými zkouškami, a mělo by k jeho jízdám být přístupováno velmi obezřetně. Prezentace bez slavnostní jízdy však byla nemyslitelná.

Za ovládací panel tramvaje zasedl tehdejší správce Dopravního podniku hl. m. Prahy, komunálního podniku, (dnes bychom řekli generální ředitel) Karel Lukavský a vůz plně obsazený vzácnými hosty se vydal na cestu z motolské vozovny směrem do Košíř. Pro podtržení slavnostní atmosféry byly podél trati dle vzpomínek pamětníků připraveny i nezbytné kulisy v podobě pionýrů vítajících novou tramvaj.

Techniku však nebylo možné přelstít, a tak u tehdejší smyčky Zámečnice (mezi dnešními zastávkami Kotlářka a Kavalírka) došlo na slova konstruktérů, vůz zastavil pro technickou závadu, uvnitř se objevil dým a další jízda nebyla možná. Tramvaj musela do vozovny odsunout souprava starých vozů a do sdělovacích prostředků se celá akce dostala jen okrajově.

Práce na zkouškách však usilovně pokračovaly. Po odstranění počátečních závad bylo možné naplno rozběhnout jízdní zkoušky a při nich zároveň simulovat i různé režimy



VŮZ T I Č. 5022 PROJÍŽDÍ SMYČKOU ZAHRADNÍ MĚSTO. DO PROVOZU NA LINCCE 4 BYL ZAŘAZEN 11. ZÁŘÍ 1952 A NEDLOUHO POTÉ BYLA POŘÍZENÁ FOTOGRAFIE. NOVÉ TRAMVAJE ZPOČÁTKU BUDILY V ULICÍCH TAKOVOU POZORNOST, ŽE NĚKTEŘÍ CESTUJÍCÍ NECHÁVALI UJET STARÉ SOUPRAVY A ZÁMĚRNĚ ČEKALI NA SVEZENÍ TĚ-JEDNIČKOU. V TĚTO DOBĚ TAKÉ VZNIKLA PŘEZDÍVKA „NOVÁ ČTYŘKA“



AMATÉRSKÁ FOTOGRAFIE ZE ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ NA NOVÝ TYP TRAMVAJE T I V ROCE 1952. KULISY TVOŘÍ VŮZ Č. 5005 A NÁDVORÍ VOZOVNY MOTOL. BÝT MEZI PRVNÍMI ŘIDIČI BYLO DO JISTÉ MÍRY PRESTIŽNÍ, ALE ZÁROVEŇ VELMI NÁROČNÉ – OVLÁDÁNÍ TĚ-JEDNIČKY BYLO ZCELA ODLIŠNÉ OD STARŠÍCH TYPŮ A K PORUCHOVÝM STAVŮM TRAMVAJÍ EXISTOVALY PROZATÍM JEN VELMI NEÚPLNÉ POZNATKY



VOZY Č. 5007 A 5008 BYLY V ROCE 1953 JEŠTĚ PŘED ZAŘAZENÍM DO PROVOZU UPRAVENY PRO ZKOUŠKY DVOJČLENNÉHO ŘÍZENÍ. BOHUŽEL TEHDEJŠÍ NAPÁJECÍ SOUSTAVA JEŠTĚ ŘADU LET NEUMOŽŇOVALA ROZŠÍŘENÍ PROVOZU SOUPRAV, A TAK NA DLOUHÁ LÉTA ZŮSTALO JEN U NĚKOLIKA ZKOUŠEK NA LINCCE Č. 4





INTERIÉR TRAMVAJÍ T I ZAUJME PODÉLNÝMI ČALOUNĚNÝMI LAVICEMI, ODKAZUJÍCÍMI NA TRADICI STARÝCH PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍ, ŽÁROVKOVÝM OSVĚTLENÍM A DŘEVĚNÝMI ROHOŽEMI NA PODLAŽE. STANOVISŤE ŘIDIČE BYLO OD CESTUJÍCÍCH ODDĚLENO JEN SUBTILNÍ SKLENĚNOU ZÁSTĚNOU A SKŘÍŇKOU, NAD ODBAVOVÁNÍM CESTUJÍCÍCH BDĚLI PRŮVODČÍ S VLASTNÍM STANOVISŤEM

provozu. Nejzajímavější nepochybně byly zkoušky s vlečnými vozy – ať již v sestavě T I + vlečný vůz typu krasin, nebo T I + dvojice menších vlečných vozů typu vamberák. Využití tehdy ještě poměrně moderních vlečných vozů typu krasin se středním vstupem se provozbu s Tě-jedničkami zdálo být pro část provozních pracovníků racionálním krokem, což byl i důvod prováděných zkoušek. Při nich bylo sledováno především oteplení hlavních částí elektrické výzbroje a vliv vlečného vozu na dynamické parametry vlaku, a tím i cestovní rychlost, která byla jednou z úzkostlivě sledovaných veličin, neboť na ní velmi záleželo budoucí zrychlení tramvajové dopravy.

Praktické zkoušky prokázaly to, co konstruktéři zjistili svými výpočty již o několik let dříve – nevhodnost tehdejší konstrukce elektrické výzbroje vozů PCC pro provoz s vlečným vozem. Zůstalo tedy jen u zkoušek a sériové tramvaje byly již od počátku konstruovány pro dvojitelné řízení – tedy spřahování dvou motorových vozů ovládaných z jednoho řidičského stanoviště.

Pro první provozní nasazení nových tramvajů byla zvolena linka č. 4, jezdící od roku 1951 v trase Zlíchov – Anděl – Palackého náměstí – Výtoň – Otakarova – Průběžná – Zahradní Město. Její výhodou byl příznivý sklonový profil, trasování mimo nejzatíženější uzly sítě a také dostatek možností pro odstavování porouchaných vozů. Zde také proběhla první

jízda s cestujícími, kterou vykonal vůz č. 5001 dne 17. března 1952. Toto datum je teprve možné považovat za historický milník pro provozovatele i cestující. Linka č. 4 se později pro nové tramvaje stala legendou, neboť na ni začínaly služby i další typy. O tom, že přípravy na zahájení provozu byly opravdu důkladné, svědčí nezvyklá zkouška, kdy byl v roce 1950 na této lince (jezdící ovšem jen k Národnímu divadlu) prakticky vyzkoušen připravovaný sólo provoz nových tramvajů za účelem ověření některých dopravně-technologických a ekonomických ukazatelů. Úlohu budoucích Tě-jedniček zde sehrály jednosměrné motorové vozy řady 3000.

Od roku 1952 byly do provozu postupně zařazovány i další vozy. Po prototypech (č. 5001

kde se staly prvními představiteli koncepce PCC z provenience podniků Tatra a ČKD.

Na provoz nových tramvajů si musely zvykat všechny složky tehdejšího provozu, k čemuž se ještě vrátíme v některém z pokračování seriálu. Začátky provozu přinášely chvíle perné – jako například když docházelo k nebezpečným vykolejením podvozků vinou technologické nekázně při výrobě, ale i humorné. Takto vzpomínal jeden z inženýrů ČKD na mimořádnou událost, kdy Tě-jednička zablokovala provoz na rušné křižovatce na Andělu a on byl nucen vyrazit z vozovny Motol na vlastním motocyklu, aby mohl být rychle obnoven provoz. Na místě při obhlídce vozu rychlým pohledem zjistil, že nic netušící průvodčí má pověšenu tašku na páčce záchranné



SÓLO PROVOZ BYL V DOBÁCH, KDY TRAMVAJE ZAJIŠŤOVALY VĚTŠINU DOPRAVNÍCH VÝKONŮ, VELMI NÁROČNÝ PRO JÍZDNÍ PERSONÁL I PRO CESTUJÍCÍ. VŮZ Č. 5114 NA LINCĚ 17 ODBAVUJE DAV CESTUJÍCÍCH VE STANICI NA JIRÁSKOVÉ NÁMĚSTÍ, KOLEM ROKU 1960

a 5002) následovala tzv. ověřovací série (č. 5003–5025), která – ač vyrobena a dodána v roce 1952 – byla provozu předávána postupně až do roku 1955. Celá tato série byla v podstatě prototypová a probíhala na ní řada zkoušek (např. vozy č. 5007 a 5008, které jako první v roce 1953 vyjely s dvojitelným řízením). V letech 1954–1956 bylo návazně dodáno celkem 108 sériových vozů č. 5026–5133.

Další dodávky měly ještě pokračovat. Centrálně plánované hospodářství však 20 vozům objednaným pro rok 1957 naplánovalo reprezentativní exportní roli a všechny byly vyvezeny do Rostova na Donu v Sovětském svazu,

brzdy (slangově nazývanou „mrtvá žena“), umístěné hned vedle její sedačky, což logicky znemožňovalo další jízdu tramvaje.

**) Ve slangu vozů PCC měl své místo i „mrtvý muž“, což byl bezpečnostní pedál řidiče, který musel být po celou dobu jízdy sešlápnut v přesné poloze, jinak se tramvaj automaticky zastavila.*

Máte vlastní vzpomínky na Tě-jedničku? Podělte se o ně s námi na archiv@dpp.cz. Nejlepší příspěvky můžeme zařadit do některého z dalších dílů.

MINULÁ BUDOUCNOST NA ANDĚLU

Motto: Budoucnost, na kterou si ještě pamatujeme. Budoucnost, která se nestihla uskutečnit. Budoucnost, která zestárla.

Po rekonstrukci vestibulu Na Knížecí stanice metra Anděl se dosud prázdné vitríny dočkaly obsahu. Až do konce roku poskytují prostor výstavě Minulá budoucnost. Vidíme pohromadě výběr z prvků a obkladů, kolem kterých v metru chodíme každý den, nebo naopak netušíme, že kolem nás v podzemí jsou. Vysvětlující popisky jsou i u fotografií uměleckých děl, které jsou autorem výstavy Adamem Turečkem (na snímku níže) doplně-

ny grafikou, která vychází z toho, jak na autora už od dětství sochy a plastiky působily a co v jeho fantazii představovaly.

Jako bonus pro pozorné diváky jsou připraveny autobusy, v nichž uvidíte reálné záběry metra s fantaskními úpravami autora. Tohoto skrytého prvku se týkala i čtenářská soutěž z minulého čísla. **Správně odpověděla a knihu To je metro, čče získává Miloslava Kolovratová.**

MINULÁ BUDOUCNOST / PREVIOUS FUTURE

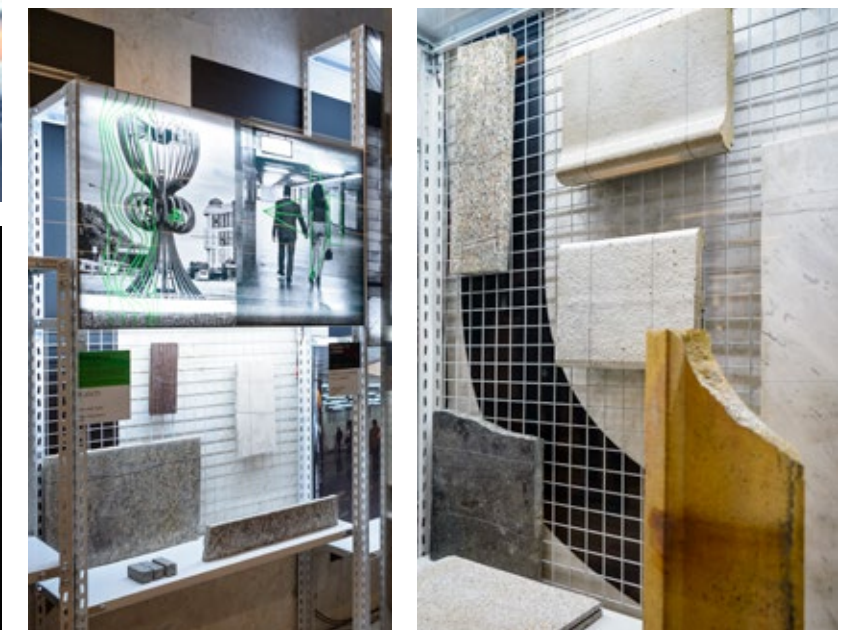
Stanice metra Anděl, vestibul Na Knížecí

18. 1. – 31. 12. 2022

Autor koncepce, architektura a grafika: Adam Tureček

Kurátorky: Marie Foltýnová a Anna Švarc

Výstava vznikla ve spolupráci Galerie hl. m. Prahy s Dopravním podnikem hl. m. Prahy v rámci programu Umění pro město





Kapitoly seriálu MHD po covidu:

- A) ČIŠTĚNÍ A DEZINFEKCE
- B) OMEZENÍ KONTAKTU MEZI CESTUJÍCÍMI A PODMÍNKY PŘEPRAVY
- C) STYK S CESTUJÍCÍMI A KOMUNIKOVÁNÍ PRAVIDEL**
- D) DOPRAVNÍ NABÍDKA A ŘÍZENÍ POPTÁVKY CESTUJÍCÍCH
- E) JÍZDNÉ A INOVACE

MHD PO COVIDU

POJĎME SI POTŘETÍ OTEVŘÍT VÝSLEDKY STUDIE UITP, KTERÁ SE U 38 VEŘEJNÝCH DOPRAVCŮ ZAJÍMALA KROMĚ PŘEHLEDU ZAVEDENÝCH PROTIEPIDEMICKÝCH OPATŘENÍ O JEJICH EFEKTIVITU. DNEŠNÍ DÍL SERIÁLU MHD PO COVIDU SE VĚNUJE STYKU S CESTUJÍCÍMI VE SMYSLU KOMUNIKOVÁNÍ PRAVIDEL A PODMÍNEK PŘEPRAVY.



Komunikace o nových pravidlech cestování, kterou provedli všichni respondenti, dosáhla nejvyššího poměru efektivnosti. Tento typ komunikační kampaně demonstruje závek provozovatelů veřejné dopravy a úřadů omezit šíření viru a pomáhá zvýšit důvěru cestujících v bezpečnost využívání MHD. Přitom nestojí mnoho.

C) STYK S CESTUJÍCÍMI A KOMUNIKOVÁNÍ PRAVIDEL

Naprostá většina respondentů se shodla na tom, že veřejná doprava je bezpečná. Toto opatření je vnímáno jako užitečné pro opětovné získání důvěry cestujících.



Jiná opatření, jako je zavedení „hostitelské role“ zaměstnanců vůči cestujícím a navázání komunikačních partnerství s jinými sektory (zejména turistickými organizacemi), se ukázala být méně účinná.

Hostitelskou roli zaměstnanců lze chápat jako mentorství a asistenci cestujícím ve smyslu pomoci, rady, upozornění, tedy plnění pozitivní role preventisty.

Pokud jde o možná partnerství s turistickými organizacemi, takové iniciativy nemusí být hlavní prioritou sítí městské hromadné dopravy, protože obchodní a turistické cesty jsou kvůli restrikcím jednotlivých států stále omezené. Oproti předchozím typům iniciativ by byla komunikační opatření vyhodnocena pozitivně v případě nové pandemie nebo i v dlouhodobém horizontu.

Není divu, že více než 85 % respondentů by v případě nové pandemie provedlo podobné komunikační kampaně.

Mezi tři neúčinnější opatření by patřily:

- komunikace o nových pravidlech cestování,
- že MHD je bezpečná,
- MHD je udržitelná volba.

Skóre efektivnosti opatření: Komunikování pravidel k cestujícím

OPATŘENÍ	REALIZACE (v %)	SKÓRE EFEKTIVNOSTI OPATŘENÍ Z POHLEDU:	
		NÁVRATU CESTUJÍCÍCH	VYNALOŽENÝCH PROSTŘEDKŮ
komunikování pravidel a podmínek přepravy	100 %	4,2	4,1
veřejné informace, že MHD je bezpečná; celebrity sdělují, že MHD je bezpečná; kampaň, že MHD je udržitelná volba; hostitelská role zaměstnanců vůči cestujícím	45 % až 60 %	3,2 až 3,5	3,4
partnerství s organizacemi cestovního ruchu	28 %	2,8	2,6



Vliv pandemie na budoucí chování v oblasti: komunikace s cestujícími

OPATŘENÍ	BUDE ZAVEDENO:	
	V PŘÍPADĚ PANDEMIE	BEZ OHLEDU NA PANDEMII
komunikování pravidel a podmínek přepravy	100 %	76 %
veřejné informace, že MHD je bezpečná	87 %	54 %
kampaň, že MHD je udržitelná volba	85 %	80 %
hostitelská role zaměstnanců vůči cestujícím	80 %	70 %
celebrity sdělují, že MHD je bezpečná	75 %	40 %
partnerství s organizacemi cestovního ruchu	61 %	44 %



Text a foto: Jan Šurovský

STAVÍME TRAMVAJOVOU SMYČKU U DEPA HOSTIVAŘ

DALŠÍ TRAMVAJOVÁ NOVOSTAVBA, KTERÁ SE STAVÍ, JE NOVÁ SMYČKA U DEPA HOSTIVAŘ. JEDNÁ SE V KRÁTKÉ DOBĚ JIŽ O DRUHOU NOVOU TRAMVAJOVOU SMYČKU NA ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 10.

Jak to? Není v minulé větě chyba? Hostivař přeci není v MČ Praha 10, ale v MČ Praha 15. Ano, je to tak, celé depo metra, stanice metra, autobusový terminál i budoucí smyčka jsou na území Strašnic. Jediné, co z depa metra je v Hostivaři, je jihovýchodní cíp haly OZM. Zkratka (nejen) tady se nám to názvosloví historicky příliš nepovedlo.

Ale ono to je těžké. Pokud dnes řidiči vozovny Hloubětín chtějí vyjet s tramvají z odstavného kolejiště, tak tramvaj naleznou v katastru Štěrbohol. Krátce na zhlaví pojedou přes Hostivař a vzápětí pokračují přes katastr Malešic, a to prosím ještě ani neopustili areál. Každopádně asi čtvrt kilometru před zastávkou Depo Hostivař (dříve Hutní základna) se tramvaj na Černokostecké ulici dostane z katastru Malešic do Strašnic a tam už pár kilometrů zůstane.

Když se v roce 2006 zahajoval provoz na nové stanici metra Depo Hostivař, tak kromě pozitiv přišla ke slovu i negativa. Kromě pásmového provozu metra, který zde v pracovní dny přes den přetrvává i nyní, tak hlavní ztrátou bylo rozvázání přestupních vazeb mezi autobusy přijíždějícími do té doby Černokosteckou ulicí do dnešní zastávky Nové Strašnice (tehdy Černokostecká) a tramvaji ukončenými ve stejnojmenné smyčce, tzv. u věžáku. Také došlo k rozvázání přímého přestupu mezi těmito autobusy a autobusovou tangentou do Vysočan, tedy s dnešními linkami 177 a 195.

Tehdy bylo nalezeno podivné „řešení“ podle letité zásady „máš problém, tak zaveď novou autobusovou linku“. Stalo se a vznikla nová linka 146 jezdící ve špičkách pracovních dní v trase Depo Hostivař – Limuzská – Spojovací – Nádraží Libeň – Českomoravská. Ani ne po dvou letech (9. května 2008) byla pro mrzké využití zrušena. Zároveň byla zrušena v této



ZÁNOVNÍ ZASNĚŽENÝ TERMINÁL AUTOBUSŮ, KDE 4 Z 5 AUTOBUSŮ JSOU VYSOKOPODLAŽNÍ. OBĚ KLOUBOVÉ KAROSY JSOU VYPRÁVENY NA PÁTEŘNÍ LINKU 133. SNĚŽILO 19. BŘEZNA 2009, TEDY TĚMĚŘ NA JAŘE

relaci od roku 1980 jezdící linka 208 a nové spojení zajišťovala páteřní linka 133 Depo Hostivař – Florenc – Staroměstská. Nicméně i toto řešení padlo k datu 1. října 2011.

Další spojení od Depa Hostivař na západ zajišťovala prodloužená linka 155 Želivského – Sídliště Malešice – Depo Hostivař, ale ani ne po roce byla tato linka sloučena do linky 163 Želivského – Depo Hostivař – Sídliště Rohožník. Na ní jsme mohli v letech 2015–2017 o víkendech vidět elektrobus SOR EBN11.

Ale ani to není poslední stav, od 1. září 2018 do současnosti spojení Limuzská – Depo Hostivař zajišťuje linka 228 v trase Poliklinika Malešice – Depo Hostivař – Nádraží Uhřetěves – Benice. Linka 163 byla od Štěrbohol k témuž datu zkrácena a ukončena u Depa Hostivař.

Že to v Nových Strašnicích není s obratišti

jednoduché, dokazuje fakt, že v 70. letech se velmi laxně a s potížemi, dokonce i s odbojem obyvatel věžáku stavělo autobusové nádraží ČSAD tak pomalu, že se jej nejen nepodařilo využít při rušení stanovišť na dnešní Wilsonově ulici, ale dokonce se dříve podařilo vybudovat stanoviště ČSAD u stanice metra Želivského. Teprve cca v roce 1984 bylo u Limuzské ulice dobudováno, pár let v něm obracely autobusy DPP a již počátkem 90. let bylo oploceno a je využíváno jako parkoviště, resp. vrakoviště. Je to nevidaně bizarní záležitost.

Jistě i v důsledku přetřetí přestupních vazeb v této lokalitě došlo poměrně záhy po otevření stanice metra Depo Hostivař k přesměrování prakticky všech příměstských autobusů z Uhřetěves na Háje, částečně pak i na Skalku.

Právě v této době klíčil na mnoha frontách námět na přeložení smyčky Černokostelec-



NA FOTOGRAFII Z 23. BŘEZNA 2010 JE VOZOVÝ PARK AUTOBUSŮ VELICE PESTRÝ. JIŽ JSOU ZACHYCENY DVĚ KRÁTKÉ SORKY, KLOUBOVÁ KULATÁ KAROSA, KRÁTKÁ HRANATÁ KAROSA, KLOUBOVÝ CITYBUS A PŘEDVŠÍM PRO PRAHU VELICE NEOBVYKLÁ ŠKODA 21Ab DOPRAVCE STENBUS. A DOKRESLUJE TO DNES UŽ CELKEM NEOBVYKLÁ ŠKODA FELICIE

ká (nyní Nové Strašnice) k Depu Hostivař. Je to logické, stanice metra v tomto místě jistě není dočasná, jak se kdysi uvažovalo, ale trvalá. Zároveň je v plánech města, IPRu či Správy železnic zde vytvořit železniční zastávku pro linku S49 Roztoky – Hostivař a již byl Radou HMP schválen kontrakt na budoucí linku S61 z Běchovic do Vršovic, jejíž provoz by měl být zahájen na konci roku 2024. Tou dobou by zastávka vlaku zde již měla sloužit.

V dopravním terminálu také plánuje město vybudovat zcela nové objektové patrové parkoviště P+R. Tento parkovací dům tedy nebude součástí naší stavby, nicméně následně v něm bude část parkovacích míst vyhrazena pro zaměstnance DPP, což je náš dlouhodobý a trvalý požadavek.

Smyčka Depo Hostivař se v budoucnu může stát i výchozím bodem pro prodlouženou tramvajovou trať dále od Ústředních dílen do Štěrbohol či Dolních Měcholup. O takových záměrech se na úrovni debat o územním plánu skutečně jedná. Koneckonců už v tom

dnešním územním plánu z roku 1999 byla v tzv. rezervě tramvajová trať Ústřední dílny – Průmyslová uvedena. V rovině záměrů je u přivedení další tramvajové tratě od severu, neboť bývalá železniční trať Praha-Malešice – Praha-Žižkov by se mohla na několik etap změnit na tramvajovou dráhu.

Do nové smyčky Depo Hostivař bude prodloužena linka číslo 7 a zajíždět i linka 16. I v tomto směru snad dojde ke stabilizaci, protože historie linkového vedení po tramvajové trati do Ústředních dílen (ačkoliv je relativně nová) je natolik pestrá, že přesahuje zcela možnosti našeho článku. Současná smyčka u věžáku zůstane nadále plně provozní, její výrazné využití očekáváme zejména v souvislosti s plánovanou výstavbou severovýchodní části Městského okruhu.

Ještě se sluší doplnit, že napojování nové smyčky bude probíhat po polovinách tak, aby Ústřední dílny a zejména provoz Hloubětín byl až na nepatrné výjimky stále dostupný.



SMYČKA NOVÉ STRAŠNICE, DŘÍVE ČERNOKOSTECKÁ, BYLA ZCELA ZREKONSTRUOVÁNA V ROCE 2002. PŮVODNÍ, DOST NEUVĚRITELNÝ STAV JE Z 16. KVĚTNA 1990. TEDHY SEM JEZDILA KRÁTKÁ LINKA 14 Z HOSTIVAŘE. V POZADÍ VIDÍME DVOUDVĚROVÝ IKARUS ČSAD NA LINCĚ SMĚREM DO ŘÍČAN A MOŽNÁ I KOSTELCE NAD ČERNÝMI LESY. OZNAČNÍK V PODOBĚ TORZA LAMPY BYL ZACHRÁNĚN A OD ROKU 1993 JE V EXPOZICI MUZEA MHD VE STŘEŠOVICÍCH

Nová tramvajová smyčka Depo Hostivař

Délka	1,251 km
Předpoklad zprovoznění	konec srpna 2022
Cena	193,96 mil. Kč
Zhotovitel	EUROVIA CS



PRÁVĚ ZDE BUDE NAPOJENÍ SMYČKY. PAPIROVÉ BARÁKY LIKUSÁKY JSOU V MÍSTĚ, KDE JE NYNÍ AUTOBUSOVÝ TERMINÁL DEPO HOSTIVAŘ. V ČÁSTI Z NICH JEŠTĚ POČÁTKEM TOHOTO TISÍCILETÍ SÍDLILA PROVOZOVNA VRCHNÍ STAVBA. CHODNÍK SE ZÁBRADLÍM NA MUŘÍCH NOHÁCH VPRAVO JE NĚKDEJŠÍ NÁSTUPIŠTĚ U ZKUŠEBNÍ KOLEJE METRA. JEDNOKOLEJKA NA BKV PANELECH ZDE BYLA Z DŮVODU VÝSTAVBY MOSTŮ PRO ŽELEZNIČNÍ VLEČKU DO AREÁLU ČESKÉ POŠTY. SNÍMEK POCHÁZÍ Z 16. 5. 1990



SMYČKA ČERNOKOSTECKÁ (NOVÉ STRAŠNICE) „U VĚŽÁKU“ Z 2. POLOVINY 60. LET NA FOTO Z ARCHIVU DPP. ČAS STARÝCH VOZŮ NA LINCĚ 11 SE UŽ KRÁTÍ

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

Text: Pavel Fojtík
Obrazové podklady: Archiv DPP



POMOCNÝ AUTOMOBIL

Ve službách Elektrických podniků se vystřídala celá řada různých nákladních, montovních či pomocných automobilů. Jeden z nich zachytila i fotografie zvětšená na fotopapír o rozměru 13 x 18 cm (obvyklý bílý rámeček byl někým odříznut). Snímek byl pořízen v Keplerově ulici na Hradčanech, patrně před sokolským sletem. Zda jde o nácívek, anebo reálný zásah, to nevíme. Snažili jsme se zjistit, co je to za automobil. V dochovaných seznamech silničních vozidel z let 1947 a 1950 je pod registrační značkou P-12 629 zapsán jako typ automobil M325,L3-H193 Krupp. Jako rok výroby je uvedeno: 1936. Byl to šestiválec s benzinovým pohonem. Vůz je v seznamu označen jako dílenský.

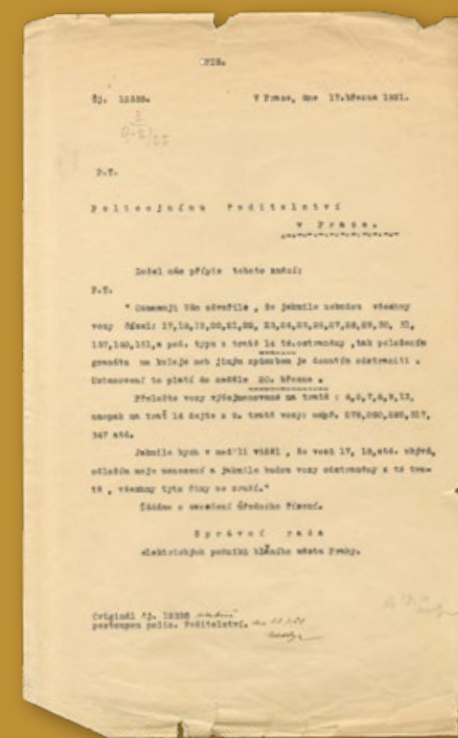


MĚSTEČKO VOZOVNA VOKOVICE

Na malé fotografii o rozměru 8,2 x 5,3 cm neznámý autor zachytil dnes již jen velmi těžko opakovatelný pohled na tramvajovou vozovnu Vokovice v popředí s železniční tratí bývalé Buštěhradské dráhy. Snímek ukazuje, jak naši předkové – zde správní rada Elektrických podniků – pečovali o své zaměstnance. Aby to „tramvajáči“ neměli do práce daleko, postavily Elektrické podniky skupinu domů v těsném sousedství vozovny. Šlo doslova, řečeno dnešními slovy, o samostatný urbanistický okrsek. Nebylo to jen pracoviště s byty, ale nescházely ani pavilony se základními obchody.

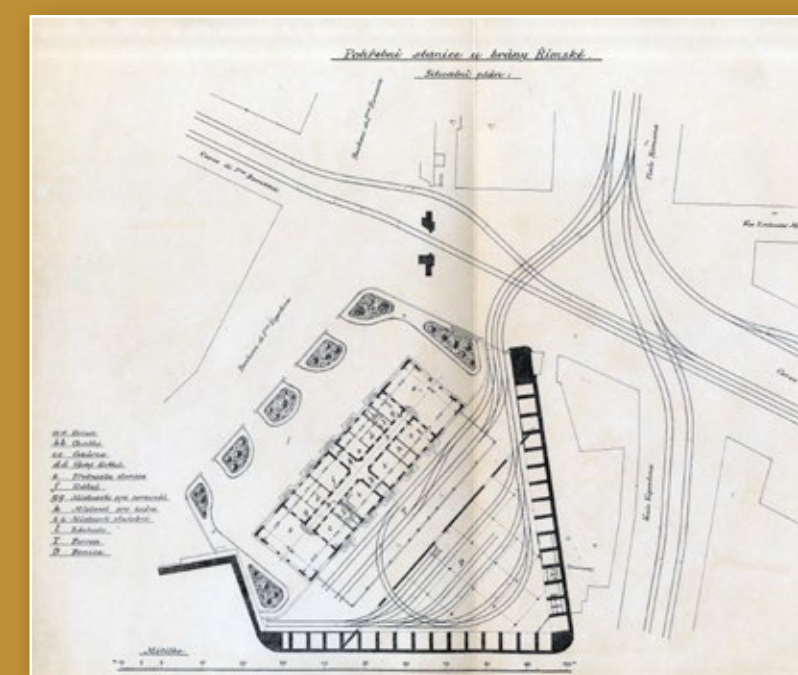
NENÁPADNÝ DOMEK V BRANÍKU

Těsně za kolejovým odbočením do tramvajové smyčky Nádraží Braník stojí vpravo od tratě malá budova, kterou dnes obhospodařují pracovníci DPP, kteří mají na starosti kabely napájející tramvajovou síť. Objekt byl vyfotografován krátce po svém vzniku v roce 1933. Tehdy stával uprostřed dnes již neexistující smyčky Ledárny. Vznikl jednak proto, že zde bylo zapotřebí zázemí pro dispečery, a také jako záchod pro provozní zaměstnance. Později byl k domku přistavěn ještě rozvaděč pro pojízdnou měničnu a později i objekt pomocné měničny, dodávající tramvajím proud až do roku 1969. Dobová fotografie má rozměr 21,8 x 16,3 cm.



TERORISTA, NEBO BLÁZEN?

V březnu 1921 dorazil do podatelny Elektrických podniků dopis, v němž neznámý autor píše: „Oznámuji Vám zdvořile, že jakmile nebudou všechny vozy čísel 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 137, 140, 151, a pod. typu z tratě 14 té odstraněny, tak položením granátu na koleje neb jiným způsobem je donutím odstraniti. Ustanovení to platí do neděle 20. března...“ Nic dalšího o této výhrůžce nevíme. Samotný dopis se nedochoval, protože byl 22. března 1921 postoupen pražskému policejnímu ředitelství se žádostí o „zavedení úředního řízení“. Dochovaný doprovodný opis dopisu policejnímu ředitelství má rozměr přibližně 21 x 34 cm.



POHŘEBNÍ TRAMVAJE – INSPIRACE V ZAHRANIČÍ

Dnes už je velmi známá pohřební tramvaj č. 152, která projížděla pražskými ulicemi na sklonku první světové války. Ale už před válkou hlavní město chtělo vybudovat v Hostivaři a Ďáblicích nové velké hřbitovy, k nimž bylo nutné zavést veřejnou dopravu, v té době samozřejmě tramvajovou. Nešlo pouze o přepravu návštěvníků, ale i o přepravu zesnulých pohřebními vozy. A tak správní rada hledala inspiraci v zahraničí, především v italském Miláně, kde pohřební tramvaje existovaly. V archivu jsme objevili plán jedné milánské pohřební stanice, z níž se na hřbitovy vyjíždělo. Nacházela se vedle městské brány Porta Romana dokončené v roce 1596, uvnitř dochovaného bastionu. Plán má rozměr 38,2 x 28,7 cm. A co je zajímavé – podívali-li se do aplikace Street View, například prostřednictvím Google Earth, zjistíte, že budova pohřební stanice, částečně upravená, stojí na svém místě i dnes.

Text: Žaneta Novodvorská



ZDROJ: SZEGEDMA.HU

TRAMVAJ, NEBO VLAK? CHVÍLI TAK A CHVÍLI ZASE TAK... PŘIJÍŽDÍ TRAMVAJOVÝ VLAK!

V MAĎARKU MOHOU NOVĚ CESTUJÍCÍ VYUŽÍVAT TRAMVAJOVÉ VLAKY. JAK TO CELÉ ZAČALO? POJĎME SI PROJÍT KLÍČOVÁ DATA A ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE O TOMTO PROJEKTU.

Dne 29. listopadu 2021 zahájila společnost MÁV-START (dceřiná společnost skupiny MÁV, zabývající se provozováním maďarské osobní železniční dopravy) v jižním Maďarsku na nové vlakotramvajové lince zkušební provoz s cestujícími. Tato linka číslo 1 spojuje města Szeged (asi 160 000 obyvatel, třetí největší město Maďarska) a Hódmezővásárhely (asi 45 000 obyvatel).

Jedinečnost této linky spočívá v tom, že se v úseku Szeged – Békéscsaba pohybuje jako vlak, tedy po železniční trati, avšak ve městech Szegedu a Hódmezővásárhely jako tramvaj, protože využívá tramvajové koleje.

Jedná se o první provoz tramvajových vlaků ve východní Evropě, jehož cílem je přilákat více lidí k využívání veřejné dopravy.

Tři a půl kilometru jako malý zážrak

V minulosti bylo v Maďarsku snahou ukončit provoz tramvají, a proto se neuskutečňovaly ani žádné modernizace. V této souvislosti lze hovořit o úspěchu, že v Hódmezővásárhely je vybudována nová tramvajová infrastruktura. A to i přesto, že se jedná pouze o jednokolejovou trať v délce cca 3,5 km. Jde ale o první otevření nové tramvajové trati v Maďarsku po 108 letech.



ZDROJ: MAVCSOPORT.HU

Pro spuštění provozu právě na této lince nahrává fakt, že mezi městy Szeged a Hódmezővásárhely se ve všední dny pohybuje velké množství lidí. Hromadnou dopravu zde dosud zajišťovaly autobusy a vlaky. Vzdálenost mezi oběma autobusovými nádražími je asi 26 km a cesta by měla trvat 30 až 37 minut (v závislosti na počtu zastávek). Pravdou je, že vzhledem ke špatné dopravní situaci na silnicích má většina autobusů zpoždění. Další možností, jak cestovat mezi oběma městy, je přeprava diesellovými vlaky MÁV-START, které však mají nízkou frekvenci (cca hodinovou) a maximální rychlost 80 km/h.

Z těchto důvodů byl v roce 2007 vypracován plán na vytvoření efektivnějšího dopravního systému pomocí tramvajových vlaků. Následně, dva roky po vydání stavebního povolení (2016), byly 4. dubna 2018 zahájeny práce na výstavbě. První cestující začali nový druh dopravy využívat na konci listopadu 2021.

Vzdálenost mezi centry obou měst na popsané trase je 31,6 km. Tuto vzdálenost tramvajové vlaky urazí za 40 minut. Z konečné na konečnou pak za 51 minut. Plánovány jsou další úpravy, které přinesou zkrácení jízdního času ještě o 9 minut.

Co jsou dvoumotorové tramvaje Citylink

V květnu 2017 podepsala společnost MÁV-START se společností Stadler smlouvu na dodání osmi dvoumotorových tramvají Citylink s příslibem na další čtyři, což bylo potvrzeno v červenci 2020. Vozy nové třídy 406 jsou vyráběny v závodu Valencia. Odtud byl na silničním návěsu počátkem ledna 2021 expedován první vlakový vůz, který 8. ledna dorazil do depa ve městě Szentes severně od Hódmezővásárhely.



STADLER DODAL PRVNÍ VOZY CITYLINK PŘED ROKEM. V LISTOPADU 2021 ZAČAL ZKUŠEBNÍ PROVOZ
ZDROJ: MAGYARNEMZET.HU

Citylink s označením 406 je třívozové obousměrné nízkopodlažní vozidlo s rozchodem 1435 mm, maximální konstrukční rychlostí 100 km/h a uspořádáním náprav Bo' 2' 2' Bo', které může jezdit na tramvajových tratích v Szegedu a Hódmezővásárhely při 600 V DC s nadzemním napájením. Na neelektrifikované železniční trati, spojující obě města, jede v diesellovém režimu.

V elektrickém režimu má Citylink 406 maximální výkon 4 x 145 kW a v naftovém jsou tyto vlaky poháněny dvěma 390 kW napájecími zdroji, namontovanými na střeše koncových vozů. Maximální rychlost je 50 km/h v tramvajovém provozu a 80 km/h v železničním provozu.

Nová kola mají průměr 720 mm a 640 mm po opotřebení. Minimální poloměr oblouku je 22 m. Hmotnost vozidla je 71 t, délka 37 200 mm, maximální šířka 2 650 mm a výška nad TOR (TOP OF RAIL, temeno kolejnice) 3 800 mm.

Na každé bočnici jsou čtyři dvoukřídlé vstupní dveře s automatickými posuvnými stupni. Nástupní výška je 300 mm a 550 mm nad temeno kolejnice. Citylinky jsou klimatizované a vybavené CCTV a WiFi. Mají 92 sedadel (z toho 16 skládacích) a prostor až pro 216 stojících pasažérů (4 osoby na m²). Nabízejí také dvě víceúčelové plochy pro dva invalidní vozíky nebo čtyři kočárky.

Dětské nemoci na kolejích

Nový dopravní systém měl být původně spuštěn v létě 2021, ale jarní testy ukázaly, že tramvajová síť v Szegedu nezvládá zvýšenou



TŘI A PŮL KILOMETRU DLOUHÁ, PŘEVÁŽNĚ JEDNOKOLEJNÁ TRÁŤ VE MĚSTĚ HÓDMEZOVÁSÁRHELY MÁ DVOJÍ VÝZNAM. JE PO 108 LETECH PRVNÍ NOVOU TRÁŤÍ A PATŘÍ DO SYSTÉMU LINKY 1 VEDOUcí DO SZEGEDU, PO KTERÉ SE NOVĚ PROHÁNEJÍ VOZY CITYLINK ZDROJ: VOESTALPINE.COM



ZDROJ: LADJÁNSZKI MÁTÉ / NÉPSZAVA

energetickou zátěž. Investor při návrhu tramvajové dráhy považoval stávající infrastrukturu SZKT za vyhovující, proto nezkoumal maximální zatížitelnost trakční soustavy.

Pouhé dva měsíce před plánovaným zahájením provozu byl proto zpracován návrh na modernizaci napájení, na kterou muselo město najít dodavatele, samozřejmě s rizikem, že se projekt zdrží, což se také stalo. Na práce spojené s modernizací napájení poskytly SZKT nenávratnou dotaci MÁV 70 milionů HUF, což je přibližně 200 000 €. Dokončení prací bylo plánováno do 31. září. Nakonec se ale úpravy podařilo zvládnout dříve a zkušební provoz s cestujícími byl zahájen koncem listopadu.

Mezitím probíhaly do Maďarska dodávky tramvajových vlaků. Před začátkem léta dorazilo z Valencie pět Citylinků, což umožnilo 30. srpna zahájit zkušební provoz bez cestujících. Maďarsky se tomu říká tartampróba („test odolnosti“). Vlaky musely ujet celkem 50 000 km. Jely prázdné a poté se simulovaným nákladem. Na konci října byl dodán sedmý Citylink a 9. prosince dorazilo poslední vozidlo z první série. Zbývající čtyři Citylinky mají být dodány do léta 2022.

První tramvajové vlaky zahájily zkušební provoz s cestujícími 29. listopadu 2021 brzy ráno. Ve 3:31 z Hódmezővásárhely a ve 4:38 ze Szegedu. Až do 31. prosince téměř do půlnoci jezdily vlaky jednou za hodinu v každém směru. Postupně dochází ještě ke zkrácení intervalu na 20 minut ve špičce a 30 minut

mimo špičku. Od dubna se plánuje zkrácení frekvence na každých 10 minut a počítá se i s nočním provozem ve čtvrtek, pátek a sobotu. Cestující budou moci vlakové tramvaje až do 15. dubna 2022 využívat zdarma.

V současné době jsou v provozu tři Citylinky, které pokrývají aktuální jízdní řád, plus je jeden veden jako rezerva. Stadler v návaznosti na zbývající úkoly, které jsou nutné k dokončení homologačního procesu, pracuje na dalších čtyřech jednotkách. Typové schválení od Drážního úřadu NKH lze vydat až po ukončení zkušební osobní dopravy.

Při samotné výstavbě nového systému bylo nutné překonat řadu problémů. Nikdo v Maďarsku neměl praktické zkušenosti s tramvajovými vlaky a obecně provozovatelé tramvajů neznají problémy „velkých“ železnic a naopak. Například skloubit předpisy MÁV s předpisy dvou městských tramvajových úseků byl náročný úkol. Proto byla na křižovatce železniční a tramvajové tratě instalována mimo jiné také návštěvnická se základním signálem „Stůj“. Přechod mezi železničním a tramvajovým úsekem je poloautomatický, kdy v místech dotyku signalizuje světlo v kabině strojevodoucímu stisknutí tlačítka pro spuštění nebo zastavení spalovacích motorů a spuštění nebo zvednutí pantografu.

Součástí projektu byla také přestavba úseku Szeged-Rökus – Hódmezővásárhely Népker na železniční trať pro vlakové tramvaje. Přestavba zahrnovala mimo jiné také částečné zdvoukolejnění (byly postaveny dva dvoukolejné úseky v celkové délce cca 8 km) a vybudování 1,5 km dlouhého spoje ze stávající tramvajové konečné Szeged-Rökus na železniční trať. Dvojkolík Citylinku má samozřejmě speciální profil povrchu kol, takže vlakové tramvaje mohou být bezpečně provozovány na železniční i tramvajové trati.

Je třeba také zmínit, že dosti důležitou roli zde sehrály i různé politické zájmy. Obě města jsou v rukou maďarské opozice, takže i seběmenší problém v projektu byl okamžitě zneužit k útoku na vládu. Faktem však je, že celkové náklady se značně zvýšily, zejména kvůli rekonstrukci železniční trati. Původní kalkulace byla 16 miliard HUF, ale nakonec celý projekt stál asi 80 miliard HUF (kolem 216 milionů EUR). Tato částka zahrnuje nákup 12 vozů Citylink, úpravy kolejí a zřízení nového depa s halou o rozloze 2 876 m² a 1 562 m nových kolejí v seřadovacím nádraží Szeged-Rendező pu. Poslední jmenované spolu s tramvajovými vlaky a železniční tratí spolufinancuje EU.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Stropní deska stanice Dejvická

Je to jedna z několika stanic metra, které byly vybudovány jako(v tajence) s konstrukcí stanice monolitickou, železobetonovou se stropy z(v tajence) prefabrikovaných nosníků. Problémem v těchto stanicích je po letech provozu nefunkční hydroizolace stropní desky, což má za následek(v tajence) do stanice způsobující poškozování stavby. Některé z těchto stanic jsou exponované z hlediska množství inženýrských sítí i z hlediska(v tajence). I z důvodu nutnosti zachování přístupu do prostor metra je oprava v takovéto stanici velmi náročná a opravu je třeba rozdělit do několika etap.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 3. dubna 2022** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **Aroma difuzer Siguro**, další dva tričko s dopravní tematikou a drobné reklamní předměty.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 2/2022 zněla: **Stalingrad – Balabanka – Fučíkova**.

Hlavní cenu – lékárníčku Handsfree Jabra Talk 25 – získává: **Jaromír Nedvěd**, voucher k návštěvě 7 pražských věží získává: **Jan Mikolášek**, tričko a drobné reklamní předměty získávají: **Šárka Lukešová** a **Eva Ježková**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Aroma difuzer Siguro

Provoďte si domov, a vytvořte si tak krásnou atmosféru.



Aroma difuzer zvládne zvlhčit vzduch, a vytvořit tak útulný domov. Nádherná imitace dřeva, perfektně doplňující jakýkoliv interiér. Aroma difuzer je možné používat v kombinaci s přírodními esenciálními oleji, případně samostatně s vodou jako zvlhčovač vzduchu. Každý ocení jeho tichý provoz, který nikoho nebude rušit při odpočinku.

	PERIODA PŘIVONĚR	ČERNOMORSKÝ PŘÍSTAV	THAJSKÉ PLATIZOLO	ZIRAVINA	ANGLICKÝ DOŠPĚLÍ	AUTODI-DANT	HŘEB	UČITEL NÁRODU	MASTUR-BACE	ŘECKÉ SÍDLO	ANGL. ONO	BEZVĚTRÍ	KLAVÍR	OSKUBATI	4. ČÁST TAJENKY	ESTER KYSELINY OLEJOVÉ				
MĚSTO V TEXASU							POŽÁR						PŘEDLOŽKA							
ELEKTRONKA S 9 ELEKTRODAMI							ČINĚTI						MODLA							
VZDUCHO-PRÁZDNO							OBLOUZ-MENÍ (ZASTI) ZERATKA VELKÉ BRITÁNIE						PŘÍKOP-U CESTY							
PŘIBAT				1. ČÁST TAJENKY									3. ČÁST TAJENKY	FINSKÉ JEZERO ŽEHAT						
TU MÁŠ				OSEKAT	PTÁČÍ S VELKÝMI ZOBÁKY VYČILÍ PRODUKT								HUDEBNÍ ZN. PRO JANSKORO ZNAČKA POČÍTAČŮ			DONÁCKY OTAKAR ZN. TITANU				
ANDRIT		RUSKÉ SÍDLO ŠIKMO					DRUH GIBBONA	ZAHRAŤ PRCHAVÉ LÁTKY								RÍMSKÝ 4 SPECH	RUSKÁ ŘEKA			
ŘECKÉ SÍDLO					MZDA	MEDIKA-MENT K VÝRŠE PÝTLŮ							BĚH NA POLOVNY ČESKÝ DIRIGENT				TEDY ÚŘEBNÍ ZNAČKA NA ŠPERKU			
2. ČÁST TAJENKY													SOLMIZAČNÍ SLABIKA OCHOŤNĚ				VAMPYR			
PRES					FR. SÍDLO BOBIZAČNÍ SLABIKA													ESTONSKÝ OSTRŮV KOD SVATE LUCIE		
ZTRÁČET SVĚŽEST																			LIN. CLOVEK	
VÍDEHÁSE CIRKVENÍ SKLADBY																				SIPZ OKRESU ČESKÁ LIPA

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

ZA DRAHOMÍREM ŠŤASTNÝM



DRAHOMÍR ŠŤASTNÝ PŘI ROZHOVORU PRO DP KONTAKT V ROCE 2016

Ve druhém únorovém týdnu letošního roku se mezi bývalými i současnými, služebně staršími zaměstnanci vozovny Hloubětín pomalu rozšiřovala neblahá zpráva. Měl navždy odejít jeden z jejich spolupracovníků, Drahomír Šťastný. Bohužel, informace se zakládala na pravdě. Dovolím si jménem všech „Hloubětínských“ na Mirka, jak se mu běžně říkalo, zavzpomínat.

Mirek nastoupil v říjnu roku 1968 jako elektromechanik do vozovny Hloubětín, kde tehdy ještě sídlily i ústřední dílny pro údržbu čtyřnápravových tramvají. Díky zájmu o novou techniku a organizačním schopnostem se v pozdějších letech prosadil v tehdy úplně novém oboru údržby a oprav tramvají s tyristorovou pulzní regulací. Tyto tramvaje měly zcela nové nároky na elektromechaniku, měřiči techniku i technologické postupy práce. Průkopnickým pracovištěm pro tyto činnosti se stala právě vozovna Hloubětín, která byla nedařleko výrobního závodu ČKD Trakce a kde se v roce 1976 začínalo nejprve s provozem prvních tyristorových tramvají T3M (řada č. 8005 až 8106). Zde se již plně prokázaly Mirkovy kvality.

Osobně jsem se s ním blíže seznámil v době, kdy byly v rámci úsporu elektrické energie prováděny pokusy s úpravou prvních vozů T3SUCS na serioparalelní zapojení řízení motorových skupin. To bylo koncem první poloviny osmdesátých let. Iniciativa této úpravy vzešla právě z Hloubětína a jedním z iniciátorů byl právě Míra. Ovšem další opravdu velký úkol na něj teprve čekal. V roce 1986 byly do hloubětínských vozovny dodány první čtyři vozy KT8D5 čísel 9001 až 9004.

Dnes již není žádným tajemstvím, že „kátěčka“, jak se těmto vozům hned začalo přezdívat, ve stavu, v jakém byly z výroby dodány, nemohly v náročném provozu obstát. Jednalo se zejména o elektrickou část, kde byly silně poruchové uzly. Byla období, kdy z těchto důvodů nebyl v provozu ani jeden vůz, v lepším případě jeden, občas dva. V té době to byl právě Míra, který jako zkušený elektromechanik začal pronikat do tajů do té doby nevídaně složité elektro-výzbroje. Sekundoval mu také jeho kolega Ladislav Frantál. Štěstím bylo, že měli podporu vedení vozovny a dalších odpovědných pracovníků DPP. S jejich svolením a podporou byla vybudována elektrodílna, či spíše laboratoř, na tehdejší dobu dobře vybavená.

Oba zmínění pánové, ale zejména Míra, nehlédli na svůj volný čas a na pracovišti, ať to bylo v dílně, nebo přímo na voze, zůstávali tak dlouho, dokud nebyl nastalý problém vyřešen. Znamenalo to mnohdy být v zaměstnání celý den až do noci, o víkendech nemluvě. Samozřejmostí byla spolupráce s výrobcem výzbroje a jeho zástupci i Výzkumným ústavem dopravním v Žilíně. Nebylo jim výrazněji bráněno v různých úpravách výzbroje i mechanické části vozů, což by dnes bylo již nemyslitelné. Tak se pomalu dařilo vozy „rozjezdit“ a proti dřívějšíku naopak nastala období, kdy byly všechny čtyři vozy v provozu a bez závad. K tomu přispěl Míra také sepsáním manuálu pro řidiče, kde byly uvedeny postupy při závadách vozů na trati.

V roce 1989 byly dodány další vozy KT8D5 a bylo nutností zaučít další zaměstnance depa v rámci jejich oprav. I toho se s úspěchem Míra ujal a pod jeho vedením se podařilo zaměstnance vyškolit. A byli mezi nimi takoví talenti, že z nich vyrostli vynikající odborníci, bez kterých by provoz nebyl myslitelný. A jsou jimi i dnes.

Pak přišla doba, kdy Míra po různých peripetiích opustil Dopravní podnik a nastoupil k firmě, která se z bývalých zaměstnanců rekrutovala a jak jinak, zabývala se úpravami a rekonstrukcemi tramvají. To byla ale již jiná kapitola Mirkova plodného života.

Vladislav Borek

Rozsáhlý rozhovor s Drahomírem Šťastným přinesl DP kontakt č. 10 a 11 v roce 2016.



... NA ŽEBŘÍKU PŘI OPRAVĚ KÁTĚČKA NA TRATI V ČERNOKOSTECKÉ ULICI...



... V HLOUBĚTÍNĚ S KOLEGOU LADISLAVEM FRANTÁLEM...



... V ELEKTRONICKÉ DÍLNĚ V HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNĚ

DO TAJŮ ČESKÝCH PŘÍBĚHŮ

Výstava **Světy české animace**, která je až do 3. července 2022 zpřístupněna v hale číslo 17 Pražské tržnice v Holešovicích, si klade za cíl přiblížit návštěvníkům bohatou historii i zajímavou současnost českého animovaného filmu. Připomíná nejen ty proslulejší animované filmy a seriály, ale nabízí i vhled do samotného procesu vzniku takových děl a nechává přichodit, aby si případně různé animační techniky sami vyzkoušeli.

Na návštěvníky tu čekají originální kresby, obrazové scénáře, desítky loutek, rekvizity, dekorace, řada optických iluzí i ukázky z animovaných filmů a počítačových her. Součástí je také promítání 140 českých animovaných filmů.

Výstava chce popularizovat českou animovanou tvorbu zejména u mladší generace a poohalit zákulisí toho, jak vznikaly třeba oblíbené Chobotnice z druhého patra, nadčasové filmy Karla Zemana či večerníkové seriály. Návštěvníci spatří postupy i technologie používané



od začátku 20. století do současnosti. Uvidí vznik filmu od nápadu po výsledek.

Světy české animace zahrnují také prostorný exponát nazvaný Nebe české animace (diorama, jehož součástí je zmínka přibližně 600 jmen, která měla pro českou animaci svůj význam) nebo instalaci nazvanou Cesta českého animátora od minulosti k budoucnosti, která ukazuje současný stav české animace. V Pražské tržnici se nachází též studovna s kavárnou, určená vážnějším zájemcům. Tvůrci jim zde nabízejí ucelené informace o co největším počtu českých animovaných filmů a možnost zhlédnout ukázky prací českých profesionálů i studentů.



KDYŽ HUDBU, TAK NAŽIVO

Pokud již bude doba nakloněna a živým koncertům, mohlo by snad už být možné relativně plnohodnotně navštívit některý z těch plánovaných. Čtvrtek 24. března patří v programu klubu Rock Café kapele **Sto zvířat**. Ta by měla představit inovovanou sestavu a nabídnout průřez bohatým repertoárem za více než třicet let existence souboru. Palác Akropolis má pak čtvrtek 31. března rezervovaný pro vystoupení bubenické formace **Tam Tam Batucada**, která slibuje velkolepou koncertní show ve stylu karnevalu v Rio de Janeiro s hudebními hosty a tanečnicemi ve výpravných karnevalových kostýmech.

TUŽKU DO RUKY A PŘETÁČET

Tomu, kdo by se spokojil s „hudebními konzervami“, pak lze nabídnout výstavu v břevnovském Popmuseu nazvanou **Kazeta jako nosič, médium, artefakt...** věnovanou fenoménu magnetofonových kazet a jejich obalům. Krabičkám, které v roli konzervy na hudbu a nástroje jejího sdílení rozšířily možnosti gramodesek a cívek s magnetofonovými pásky, aby nakonec předaly štafetu kompaktním diskům a následně jedničkám a nulám.

Výstava sleduje jejich stopu v českém a slovenském hudebním prostředí se zvláštním důrazem na roli kazety jako alternativního nosiče k produkci oficiálních hudebních vydavatelství. A také jako svébytného artefaktu s originálním designem, který má v dnešní éře odhmotnění hudby své nezpochybnitelné kouzlo a dovede vyvolat množství vzpomínek pamětníků i úžas později narozených. Výstavu je možné vidět až do 12. května.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 3. dubna 2022** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat: sadu výročních brožur, tričko „Nostalgie MHD“ a stylovou roušku s motivy MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 2/2022 zněla: **O pozapomenuté šestsetdvacítce**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a výběrem výročních brožur DPP odměněna: **Kateřina Kotová**.

FOTO KVÍZ



Žlutomodrá zastávková tabla

**FAN
SHOP**

Využijte limitovanou edici
charitativních zastávkových tabel

Cena tabla
379 Kč

Cena sady
5 tabel
1499 Kč

100 % zisku ze speciální edice zastávkových tabel věnujeme Charitě Česká republika na pomoc válkou zasažené Ukrajině

Prostřednictvím nákupu zastávkového tabla ze speciální žlutomodré edice přispějete na pomoc občanům Ukrajiny zasaženým válkou v jejich vlasti.

100 % zisku z prodeje všech informačních tabel v ukrajinských národních barvách zasíláme na sbírkový účet „Charita pro Ukrajinu“, který organizuje Charita Česká republika ve spolupráci s Charitou Ukrajina.

Výtěžek ze sbírky poslouží lidem zasaženým válkou na Ukrajině k zajištění základních životních potřeb, jako jsou voda, potraviny, základní hygienické potřeby či přístřeší.

KRYMSKÁ		
4	13	22
97	99	
135		

VOLYŇSKÁ	
NA ZNAMENÍ / REQUEST STOP	
175	

NÁMĚSTÍ MÍRU			
↑	↑	↑	→
4	10	91	13
16	22	97	
		99	

ZBOROVSKÁ			
←	↑	↑	→
5	4	16	7
904	10	94	21
907			
908			

UKRAJINSKÁ	
NA ZNAMENÍ / REQUEST STOP	
124	139



V prodeji 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 a Hradčanská.

Zaměstnanci DPP mohou využít dopravu na nejbližší podatelnu. Stačí odpovědět na potvrzení objednávky na e-mail: fanshop@dpp.cz a zaslat číslo útvaru a název zvolené podatelny (Sokolovská GR, Centrální dispečink, Depo Kačerov nebo ÚD Hostivař).



Dopravní podnik
hlavního města Prahy