

1 | 2017  
ročník 22

**DP**

kontakt

KAM OKO NEDOHLÉDNE

TECHNIK A PROTIPLYN VE SLUŽBÁCH HASIČŮ

VYUŽITÍ MILIARD Z EVROPSKÝCH FONDŮ



# Sestavte si svou vlastní Encyklopedii pražské MHD

Šanon Encyklopedie pražské MHD  
2. díl - Katalog vozidel (obal na vklady)

130 Kč



Vklad do Encyklopedie pražské MHD  
AUTOBUSY – Historie a současnost

Celkem 140 stran. 200 Kč

Šanon Encyklopedie pražské MHD  
1. díl - Historie a současnost (obal na vklady)

150 Kč



Vklad do Encyklopedie  
pražské MHD  
AUTOBUSY – Katalog  
vozidel

Celkem 240 stran. 320 Kč



V prodeji v Infocentrech DPP **Můstek, Anděl, Hradčanská** a **Nádraží Veveslavín.**

Více informací na: [www.dpp.cz/infocentra](http://www.dpp.cz/infocentra)



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

## OBSAH 1 – 2017

## AKTUÁLNĚ

- 4 PRÁVO/LISTÁRNA  
 5 DOPRAVNÍ PODNIK V CENTRU ZÁJMU  
 6-7 AKTUÁLNĚ Z DPP  
 8 PEL-MEL Z ČESKÝCH DP

## BEZPEČNOST

- 9-11 TECHNIK A PROTIPLYN VE SLUŽBÁCH HASIČŮ

## DOTACE

- 12-13 VYUŽITÍ MILIARD Z EVROPSKÝCH FONDŮ

## TÉMA

- 14-15 TRAMVAJE V PASTI HLUKOVÝCH LIMITŮ

## TECHNIKA

- 16-17 KAM OKO NEDOHLÉDNE

## ZAJÍMAVOST

- 20-21 M1 SI ŽIVOTNOST PRODLUŽUJE OTÁČENÍM

## DOKUMENT

- 22-23 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – LUDĚK VIDÍM

## TECHNOLOGIE

- 24-25 PROČ A JAK BROUSIT KOLEJE V METRU

## LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 26-27 JINÝ KRAJ, JINÉ CESTOVÁNÍ...

## ABSOLVENT

- 28-30 KOUZLO VLÁČKŮ PROSTĚ FUNGUJE

## JEDEN Z NÁS

- 32-33 POMOCI SE DÁ I BEZ PENĚŽ

## 18-19

## HISTORIE V OBRAZECH

## 31

## KULTURA/SOUTĚŽ

## 34

## ZÁBAVA

Foto na obálce: Petr Hejna

## DP kontakt

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

Adresa redakce: oddělení Komunikace DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner,

Milan Bárta, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,

Dagmar Habová, Soňa Jindráková, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála,

Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 23. 12. 2016

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: [www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt) nebo si načtete QR kód



Vážené čtenářky a vážení čtenáři,

letošní rok by rozhodně neměl být nudný ani fádní. V oblasti vozů metra nás bude čekat debata a propracování vizí stran péče o naše vozy pro dalších 15 let, očekávané jsou zejména viditelné změny na strojích M1. V oblasti tramvajových vozidel dorazí další

vozy 15T, jež přicházejí plynule hned od počátku roku. Těšit se můžeme na další nízkopodlažní „kátéčka“ a taky první vlašťovku v podobě další „wany“, tedy vozu T3R.PLF. Po těchto tramvajích je totiž značný „hlad“, neboť sólo linek loni přibýlo, navíc je velký zájem města na zavedení nízkopodlažních spojů i v noční dopravě. Objednávka města na tramvajovou dopravu v letošním roce opět vzroste, protože bude zavedena nová, nostalgická linka 23, pro kterou připravujeme formou velkých kontrolních prohlídek či pravidelné údržby řadu vozů T3SU a několik vozů T3M. Rozhodnutí o tomto projektu přišlo ve správný, vlastně poslední možný čas, kdy provoz našich nejstarších tramvají velmi rychle směřoval ke svému definitivnímu konci. Takto budou ikony pražské tramvajové dopravy nadále plnohodnotně sloužit Pražanům a návštěvníkům města.

V oblasti autobusů doufáme v úspěšný průběh veřejných zakázek – soutěží, abychom mohli začít zase obnovovat vozový park. Rok 2017 by měl být i rokem, který rozhodne o způsobu a formě nasazení velkokapacitních vozidel na linku 119.

Rušno bude i v oblasti infrastruktury. Práce, spojené s uzavírkou stanice Jinonice, započaly hned počátkem ledna a další projekty pro nás investiční úsek plynule připravuje. Počítáme mj. s pokrokem i v budování bezbariérových stanic metra, např. Palmovka. Provedeme rozsáhlé výměny pražců na lince C.

Tramvajové výluky budou tradičně náročné, ale jistě je zvládneme. Únor s březnem bude zasvěcen dokončení prací DPP na trati na Spořilov, následovat bude soubor prací v okolí Palmovky a Balabenky. Velmi důležitá bude i investiční akce v Klapkové ulici od Březiněveské po vozovnu Kobylisy. Stav trati k vozovněm věnujeme maximální pozornost, proto usilovně jednáme s IPRem (Institut plánování a rozvoje) o formě rekonstrukce tratě k vozovně Pankrác. Základní vizí je vytvoření „bypassu“ před soudem, aby výjezdy a zátahy byly vedeny výrazně kratší cestou než dnes. Podzim bychom rádi věnovali RTT Křesomyslova – Jaromírova, neboť trať „Jamrtálem“ je již opravdu více než za svým zenitem.

Technický úsek intenzivně žije i silniční elektromobilitou. Jsou před námi dva konkrétní projekty, a to elektrifikace linky 207 s nabíjecím místem na Ohradě a zázemím v garáži Vršovice. Druhý, výrazně více výzkumný projekt, bychom rádi uvedli v život v části trasy linky 140 mezi Palmovkou a terminálem Letňany. Kromě „Dobudky“ na Palmovce, kam se přesune z Želivského, bychom měli postavit dobíjecí trolej v části Prosecké ulice. Ve vazbě na Pařížskou klimatickou dohodu pevně věříme ve velkou budoucnost elektromobility dráží i silniční v Praze i okolí.

Doufáme, že na podzim bude možno v DP kontaktu konstatovat, že plány se naplnily.

Jan Šurovský,  
technický ředitel



# PRÁVNÍ PORADNA: KDY POŽADOVAT ÚROKY Z PRODLENÍ A SMLUVNÍ POKUTU

Pokud není pohledávka uhrazena řádně a včas, dostává se dlužník do prodlení. Za dobu od počátku prodlení až do zaplacení pohledávky vzniká věřiteli nárok na úhradu **úroků z prodlení**. Ty jsou podle § 513 občanského zákoníku příslušenstvím pohledávky a nárok na jejich zaplacení tedy vzniká přímo ze zákona, není jej nutné ve smlouvě zvláště sjednávat. Výši úroků z prodlení stanoví vláda svým nařízením jako navýšení repo sazby stanovené Českou národní bankou pro první den kalendářního pololetí, v němž došlo k prodlení, o 8 procentních bodů. Je samozřejmě možné si pro případ prodlení s úhradou pohledávky sjednat úroky smluvní a pak bude výše úroků z prodlení stanovena dohodou smluvních stran.

Naopak **smluvní pokutu** je nutné výslovně sjednat, a to takovým způsobem, aby byla její výše přesně určena, nebo aby byl předem znám způsob jejího určení. Například formulace „sjednává se smluvní pokuta až do 10 %“

je zcela neurčitá a takto sjednaná smluvní pokuta je pro neurčitost nevymahatelná. Výše smluvní pokuty může být soudem snížena na výslovný návrh dlužníka, pokud je nepřiměřeně vysoká. Přiměřenost výše smluvní pokuty je posuzována vzhledem k významu zajišťované povinnosti. Rovněž je nutné specifikovat porušení povinnosti, které zakládá nárok na úhradu smluvní pokuty. Nelze však sjednat smluvní pokutu pro případ realizace práva, tj. nelze např. sjednat smluvní pokutu pro případ odstoupení od smlouvy. Nárok na úhradu smluvní pokuty přitom vzniká až jejím uplatněním, tj. dlužník musí být k úhradě smluvní pokuty vyzván.

**Ve vztahu k náhradě škody** podle § 1971 občanského zákoníku pak věřitel nemá nárok na náhradu škody vzniklé nesplněním peněžitého dluhu, je-li kryta úroky z prodlení. Pokud by tedy věřiteli nezaplacením pohledávky vznikla škoda např. z důvodu druhotné platební neschopnosti, nemá nárok na

její náhradu po dlužníkovi ve výši dosahující výše úroků z prodlení. Obdobně podle § 2050 občanského zákoníku nemá věřitel nárok na náhradu škody vzniklé z porušení povinnosti, ke kterému se smluvní pokuta vztahuje. Toto ustanovení je dispozitivní, avšak strany jej proto mohou vyloučit.

**Smluvní pokuta, na rozdíl od úroků z prodlení, není příslušenstvím pohledávky, a proto se promlčuje samostatně. Naopak nárok na úroky z prodlení se promlčuje společně s pohledávkou.** Smluvní pokuta přitom může zajišťovat i splnění povinnosti k úhradě pohledávky řádně a včas, tj. lze kumulovat úroky z prodlení a smluvní pokutu v případě pozdní úhrady dlužníkem. A při prodlení se zaplacením smluvní pokuty vzniká věřiteli nárok na úroky z prodlení z dlužné smluvní pokuty.

Milan Zeman, odbor Právní

## PODĚKOVÁNÍ ZA VÁNOČNÍ PROJÍŽDKY PRO SENIORY

Stejně jako v minulých letech zajišťovala jednotka Provoz Autobusy i v závěru loňského roku smluvní přepravu seniorů pro komunitní centrum Život 90. Na zajištění Vánoční projíždky napříč Prahou se podílela řada řidičů a dispečerů, vypraveno bylo celkem 25 autobusů. O úspěchu, ze kterého máme velkou radost, hovoří poděkování organizátorů:

**Dobrý den, chtěla bych Vám moc poděkovat za zajištění Vánočních projížděk. Díky Vám mohli naši senioři vyjít z domu a vidět vánoční Prahu. Velké díky od nás patří všem řidičům, kteří pomáhali se vším, co bylo potřeba. Budeme moc rádi, když se naše poděkování dostane přímo k nim.**

**Mgr. Aneta Zápotocká,**  
vedoucí centra denních služeb  
a aktivizačních programů



## ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA S PODĚKOVÁNÍM

**Dobrý den, chtěli bychom poděkovat pracovníkům Dopravního podniku, kteří nás provázeli při jízdě historickou soupravou metra na trase B. Vše o provozu metra a depa Zličín podrobně vysvětlili a ochotně odpovídali na dotazy návštěvníků. Díky této prohlídce se půjdeme rádi podívat i na další podobné jízdy na jiných trasách metra.**

**Andrea Havelková s rodinou**

# DOPRAVNÍ PODNIK V CENTRU ZÁJMU

CO ZÁSADNÍHO PŘINESL ROK 2016 V MÉDIÍCH? PODÍVEJTE SE NA PŘEHLED TÉMAT, KTERÁ NEJVÍCE PŘÍSPĚLA V UPLYNULÝCH 365 DNECH K POZITIVNÍMU VNÍMÁNÍ NEJVĚTŠÍHO PRAŽSKÉHO DOPRAVCE.

Více než 6000 článků, relací a reportáží, jejichž předmětem byl pražský dopravní podnik, publikovala v minulém roce česká média. Tematicky nejreflektovanější problematikou byla **bezpečnost** ve vozech a v prostorech DPP. Důležitost bezpečnosti v MHD pro média i veřejnost dokládá fakt, že se na něj média zaměřila více než v každém desátém článku. Velký ohlas proto v dubnu vzbudila **odvážná řidička tramvaje**, která pomohla dopadnout nebezpečného lupiče.

Nejdůležitějším zdrojem pozitivně vyznívajících mediálních výstupů ale byly PR aktivity a vlastní projekty Dopravního podniku, které se bezprostředně netýkají pouze přímo dopravy, ale spíše cestujícím přepravu po městě různými způsoby zpříjemňují. Díky takovým akcím a také díky střešovickému Muzeu MHD vyšel v novinách průměrně jeden pozitivně laděný „bonusový“ článek o DPP každý den.

Tak například jen oblíbená **mazací tramvaj** přinesla bezmála šedesát článků s kladným vyzněním. Po několikaměsíční odstavce se na koleje vrátila krátce před Štědrým dnem, slavnostně vánočně nazdobená. Zaplnila stránky novin i sociální sítě, kolemjdoucí se s ní totiž rádi fotografovali a obrázky nadšeně sdíleli se svými přáteli.

Za desítkami pozitivních zpráv stojí ale také projekty, které ožívají vestibuly vybraných stanic metra. Dvakrát se v roce 2016 konala již tradiční akce „**Naladte se v metru**“ a poprvé pak cestující nadchl a roztančil projekt „**Tanec v metru**“. V pěti vestibulech metra se při té příležitosti tančily rozličné styly. Salsa, swing, tango, ale i hip hop nebo house dance. Na své si přišel snad každý a lidé si celou akci nemohli vynachválit.

Dlouhou řadu pozitivních článků pak vyvolalo také zapojení Dopravního podniku do červnové **Noci kostelů**. Podnik vypravil pojízdný svatostánek v podobě tramvaje na



lince číslo 22. O tramvajový kostel měli zájem jak novináři, tak návštěvníci Noci kostelů. Sloužila totiž jako jeden z taháků celé akce, v řadě případů se dostala i do titulků zpráv, které o ní informovaly.

Po celé léto samozřejmě zajišťoval příjemný mediální zájem **Kinobus**. Vydáno o něm bylo zhruba pětadvacet článků, které diváky lákaly na promítání českých i zahraničních filmových hitů. Opravdu se bylo na co dívat, na programu totiž byly třeba povedené komedie Ztraceni v Mnichově a Co jsme komu udělali, komiksový Ant-Man, ale i oceňovaná dramata jako Whiplash.

Z dalších témat se pak v roce 2016 psalo pozitivně také třeba o chystané obnově vozového parku, k té vyšlo v průběhu dvanácti měsíců asi 130 pozitivních článků. Zájem vyvolal i **obří autobus** nasazený na linku na letiště, který působil jako velká atrakce. Světlé stránky se našly i u jinak hodně kontroverzního tématu, jakým je bezesporu jízdné. Pozitiv-

ně pak média informovala např. o testování **bezkontaktních plateb kartou** v některých tramvajích. Z médií oceňovaných událostí, které cestujícím usnadňují přepravu po hlavním městě, pak můžeme jmenovat například otevření nových **bezbariérových výtahů** či vyvinutí **mobilní aplikace DPP info**, s níž, jak hlásí reklamní slogan, se v Praze neztráíte. ■





## NOVÝ AUTOBUS PRO **AUTOŠKOLU**

V rámci obnovy vozového parku a pro posílení výcvikových kapacit obdržela autoškola DPP (oddělení Vzdělávání – Autobusy) nový výcvikový autobus. Dodaný vůz Iveco Crossway line 12 m v provedení EURO VI vychází z výsledků poptávkového řízení. Pro potřeby výcviku nových řidičů jsou k dispozici standardně druhé pedály a nově také vnější kamerový systém, který nahrazuje dříve užívaná doplňková zrcátka. Primárním účelem autobusu je zajištění zvýšených požadavků na výcvik řidičů v souvislosti s aktuálně probíhajícím náboem řidičů i bez plné kvalifikace. Specifikace autobusu zároveň umožní případné doplňkové využití pro smluvní jízdy. (jb)

## VOLNÁ MÍSTA V DPP DO E-MAILU

Jednou z nejcitlivějších oblastí personální práce je oblast výběru zaměstnanců zejména na vedoucí pozice. V současné době je informace o vyhlášených výběrových řízeních s komisí zveřejňována na hlavní stránce intranetu, ve volných pracovních místech a v tištěné podobě na komunikačních bodech DPP. Nemáte přístup na intranet a chcete také získávat infor-

mace o vyhlášených výběrových řízeních s komisí na obsazení vybraných pracovních míst v DPP? Stačí zaslat na [vyberovarizeni@dpp.cz](mailto:vyberovarizeni@dpp.cz) e-mailovou adresu, na kterou chcete tyto informace dostávat. V žádosti uveďte, prosím, osobní číslo a číslo nebo název útvaru, ve kterém půsíte. Potřebujeme také váš souhlas k evidenci osobních údajů v tomto registru.

Informace o vyhlášení výběrových řízení (s komisí) vám budou pravidelně zasílány po dobu 1 roku. Po uplynutí tohoto období se však musíte opět do registru přihlásit. Na výše uvedené e-mailové adrese máte také možnost kdykoliv požádat o ukončení zasílání těchto informací. Bližší informace vám rádi poskytneme na tel.: 222 672 288. (zv)

## SYSTÉM PID SI PŘIPOMNĚL **25 LET**

Přesně před 25 lety, 11. ledna 1992, poprvé vyrazily za hranice Prahy příměstské autobusy. První dvojicí linek byly linky č. 351 a 352, přičemž první jmenovaná jezdila z Českomoravské do Hovorčovic a druhá ze Stodůlek do Ořecha. Po 25 letech od těchto prvních krůčků k integrované dopravě je v rámci systému PID v provozu 161 denů a 10 nočních příměstských autobusových linek, které za rok 2016 ujely na území Středočeského kraje přes 22 milionů kilometrů. Na příměstských linkách se z celkového počtu cca 1950 autobusů zapojených v PID stabilně pohybuje cca 650 vozidel. Ze dvou mimo-pražských obcí obsluhovaných linkami PID se jejich počet za 25 let navýšil na 388. Příměstské linky PID dnes zastavují na 2800 mimo-pražských zastávkách. (red)



Foto: Jan Čech

## DODATEK KE KOLEKTIVNÍ SMLOUVĚ **PODEPSÁN**

Se všemi zástupci odborových organizací podepsal 21. prosince 2016 generální ředitel DPP Martin Gillar dodatek ke kolektivní smlouvě. Dodatek prodlužuje stávající kolektivní smlouvu do roku 2020 a je rozumným kompromisem mezi požadavky obou stran. Klíčovým bodem pro zaměstnance je přínos v podobě zvýšených benefitů, jejichž symbolem jsou oblíbené stravenky. Od ledna pracovníci DPP získávají devadesátikorunové stravenky, přičemž zaměstnavatel jim na ně přispívá polovinou. O rok později se hodnota

stravovacích poukázek navýší na 100 korun, od roku 2020 to bude už 110. Vedení DPP přistoupilo také na tzv. sick days. Díky tomu mohou zaměstnanci DPP od ledna využít zdravotní volno s náhradou mzdy v délce 3 dnů ročně. Kromě výše uvedených benefitů byl rovněž navýšen, a to o 150 korun, tj. na 1000 korun měsíčně, příspěvek na doplňkové penzijní spoření a navýšením prošla též roční hodnota poukázek FlexiPASS, která v současné době činí 3200 korun. (red)



Foto: Petr Hejna



## MATURITNÍ PLES SPŠD SE BLÍŽÍ

V úterý 28. února 2017 bude Velký sál Lucerny patřit žákům denního i dálkového studia Střední průmyslové školy dopravní. Od 19 hodin tu totiž škola pořádá tradiční maturitní ples. Originální pozvánku vytvořila žákyně 1. ročníku SPŠD oboru Propagace. (red)



## SNĚHOVÝ PLUH V AKCI

V brzkých hodinách nedělního rána 8. ledna 2017 bylo nutné vytvořit vhodné podmínky pro provoz tramvají 15T (vzhledem k průjezdnému profilu) kvůli předcházejícímu sněžení za poměrně hlubokého mrazu. Prašan, jenž na vyhřátých tramvajích z depa táhl a vzápětí umrzal na podvozcích, ztěžoval provoz tramvají 15T. Nejhorší situace byla na lince č. 20 spojující rozsáhlé zatravněné tratě na Barrandově a Evropské třídě. Tyto tratě se totiž vyznačují převýšením travního porostu oproti temeni kolejnice.

Pomocí tlačného podvozkového sněhového pluhu PSP01, který díky dostatečně široké radlici a hydraulickému polohování dokáže precizně vyčistit tramvajovou trať, bylo dosaženo kýženého efektu spočívajícím ve vytvoření průjezdného profilu pro tramvaje 15T zejména na již zmíněných zatravněných úsecích. Během dne byly projety tramvajové tratě v Praze 6, 5, a konečně i v Praze 8 a 9. Tyto tratě byly ošetřeny za 8 hodin. Tradičně k nej-



náročnějším patřila trať na Petřiny, kde bylo nutné několikrát zastavit, couvnout a znovu se rozjet, jinak skluzové ochrany (proudové omezení) nedokázaly soupravu dostatečně rozjet kvůli masě sněhu před radlicí. Zde je třeba poděkovat ostatním řidičům, kteří za soupravou nechávali dostatečný odstup.

Pro obsluhu sněhového podvozkového pluhu je upraven vůz T3R.P ev. č. 8300, který je vybaven speciálními oky pro řetězové bezpečnostní spojení s pluhem (hlavní spojení je pomocí spřáhel) a přední zásuvkou pro připojení propojovacího kabelu od podvozkového pluhu pro napájení a ovládání jeho elektromechanické zajišťovací brzdy, hydrauliky radlice a osvětlení z tlačné soupravy, resp. z vozu 8300. Na čelech jsou vytvořena připojovací místa pro přenosné blikáče oranžové barvy. Jako druhý vůz (nutný k zajištění řádné tlačné síly) lze použít jakýkoliv vůz T3R.P, v tomto případě byl použit právě nevyužitý cvičný vůz. (md +brej)

Foto: Martin Brejša

## OPUSTIL NÁS JIŘÍ ŠUBRT

Se zármutkem informujeme čtenáře DP kontaktu, že koncem loňského roku nás opustil dlouholetý kolega, autobusový a bezpečnostní expert Ing. Jiří Šubrt, CSc., jehož kvality byly oceněny i v mezinárodním měřítku. Po několik desetiletí velmi aktivně zastupoval DPP v Mezinárodním svazu veřejné dopravy UITP; ve funkci místopředsedy a čestného člena Autobusové komise a zároveň dlouhá léta aktivně působil v Bezpečnostní komisi UITP. (jd)

## ODEŠEL MIROSLAV FÜRST

V prosinci loňského roku nás opustil jeden ze skalních zaměstnanců Lanové dráhy na Petřín pan Miroslav Fürst. Miroslav Fürst nastoupil do DPP v roce 1965, a to na pozici řidiče tramvají ve vozovně Střešovice, kde později působil také jako elektromechanik na depu. Od roku 1983 byla už jeho profesní kariéra spojena pouze s Lanovou dráhou na Petřín. Právě zde do konce roku 1984 pracoval jako technik pro výzkumný ústav točivých strojů Běchovice a od roku 1985 jako technik provozu lanové dráhy. V roce 2009 odešel do důchodu a v propojení jména Fürst s nejpoužívanější pražskou lanovkou nyní pokračuje jeho mladší syn, Pavel. (jaš)

# PEL-MEL Z ČESKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

Plzeňské městské  
dopravní podniky 

  
Dopravní podnik města Brna a.s.

Dopravní podnik města Pardubic a.s.



## MEZI HISTORICKÁ VOZIDLA PŘIBYL TROLEJBUS ŠKODA 14 TR 08/6

Krátce před Vánoci, konkrétně 22. 12. 2016, se vozový park historických vozidel plzeňského dopravního podniku rozrostl o další exponát, trolejbus Škoda 14 Tr 08/6. Do plzeňského provozu byl zařazen 24. listopadu roku 1989 a cestující vozil až do prosince roku 2006. Poté byl dva roky odstaven v budově tehdejšího Muzea Škoda (dnešní Techmánie) a později byl díky úsilí členů Škoda-Bus klubu navrácen zpět Plzeňským městským dopravním podnikům. Renovace vozu, která trvala od března do prosince 2016, byla realizována ve Zlíně. Nyní je trolejbus odstaven v depu na Karlově. Zájemce začne trolejbus s výrobním číslem 11190 vozit nejdříve 1. dubna 2017.



## JÍZDENKY V TROLEJBUSECH BEZKONTAKTNĚ

Dopravní podnik města Hradce Králové, který v loňském roce spustil internetové dobíjení Městské karty, přišel s další novinkou. Tou je možnost platby jízdného v trolejbusech bezkontaktními bankovními kartami. V průběhu roku pak DPmHK usnadní cestujícím nákup jízdenek ještě další možností, a to úhradou přes aplikaci v chytrém telefonu.

## ŠALINKARTY OD LEDNA V NOVÉM

Od 1. ledna 2017 jsou ve městě Brně spuštěny dvě důležité novinky týkající se šalinkaret, tedy předplatních jízdenek na městskou hromadnou dopravu. Všichni, kdo v Brně platí za odpad (občané i majitelé zdejších nemovitostí), budou mít možnost požádat si o příspěvek na elektronickou roční základní nepřenositelnou šalinkartu pro zóny 100+101. Příspěvek ve výši 1425 korun schválili v polovině října 2016 zastupitelé a má několik podmínek, které musí žadatel splnit.

Druhou novinkou je zavedení takzvaného Elektronického odbavování cestujících, které usnadní nákup šalinkaret. Po prvním vyřízení elektronické šalinkarty budou moci cestující platit za jízdné z domu bez nutnosti navštěvovat prodejní místa. Umožní jim to e-shop, který již funguje na adrese [www.brnopas.cz](http://www.brnopas.cz).

 **DOPRAVNÍ  
PODNIK  
OSTRAVA**

## SMLOUVA NA DODÁVKU TRAMVAJÍ PODEPSÁNA

Dopravní podnik Ostrava v pátek 30. prosince 2016 podepsal smlouvu na dodávku nových nízkopodlažních tramvají se švýcarským dodavatelem Stadler Bussnang AG. Podpisem smlouvy se proces veřejné zakázky dostává do realizační fáze. První tramvaje Stadler, které se budou vyvíjet přesně na míru ostravským podmínkám, mají být dodány již v roce 2018.

## V PARDUBICÍCH S OPRAVENÝM TROLEJBUSEM

Ke dvěma pojízdným trolejbusům Škoda 8Tr9 ze šedesátých let minulého století, které jsou v ČR, se v příštím roce přidá další. Pardubický dopravní podnik totiž dokončil dlouholetou rekonstrukci trolejbusu z roku 1960, který odkoupil od soukromníka jako nepojízdný a zrezivělý vrak v roce 1998.

Představení trolejbusu s klasickými oblymi tvary karoserie a okřídleným logem Škodovky na čelní straně plánuje dopravní podnik na květen příštího roku u příležitosti 65. výročí trolejbusové dopravy v Pardubicích.



## DĚČÍN CHCE POŘÍDIT 27 NOVÝCH AUTOBUSŮ ZA 170 MILIONŮ KORUN

Děčínský dopravní podnik plánuje během následujících tří let pořídit celkem 27 nových autobusů. Obměnit by tak chtěl více než polovinu své flotily městských autobusů, která v současné době čítá zhruba pět desítek vozidel. Nákup nových autobusů by měl vyjít na 168 milionů korun. Nové autobusy budou na pohon CNG, jenž je nejen ekologičtější například kvůli výrazně nižší prašnosti a nižším emisím oxidu uhličitého, ale také ekonomičtější. Cena jednoho litru je téměř o třetinu nižší než u litru nafty.



# TECHNIK A PROTIPLYN

## VE SLUŽBÁCH HASIČŮ

POD SLANGOVÝMI NÁZVY V NADPISU ČLÁNKU SE SKRÝVAJÍ DVA NOVÉ SPECIÁLNÍ VOZY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU – TECHNICKÝ AUTOMOBIL SCANIA A PROTIPLYNOVÝ AUTOMOBIL IVECO. VOZY ZCELA NOVÉ KONCEPCE ZAČALY HASIČŮM SLOUŽIT OD PROSINCE MINULÉHO ROKU.

„Technik“ přepravuje více než 120 různých položek výzbroje, a patří tak mezi nejlépe vybavené hasičské automobily ve své kategorii v ČR.



Podnikoví hasiči symbolicky převzali klíčky od nových automobilů z rukou bezpečnostního ředitele Antonína Fedorka ve středu 30. listopadu 2016 na požární stanici Hostivař. Mezi slavnostními hosty nechyběl ředitel Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy Roman Hlinovský

Při dopravních nehodách se z vyjímatelné výbavy nejvíce uplatní tzv. těžká souprava hydraulického vyprošťovacího zařízení LUKAS, široká škála pneumatických zvedacích vaků a prostředků pro stabilizaci havarovaných dopravních prostředků. Pro živelní pohromy, ale i havárie vodovodů, jsou

pájení elektrického příslušenství z výbavy vozu umožňuje elektrocentrála GEKO 7401 o jmenovitém výkonu 6,5 kVA, doplněná o jedno i třífázové prodlužovací navijáky a přenosné rozvaděče. Při požárech se silným zakouřením hasiči využijí přenosné přetlakové ventilátory s elektrickým nebo



NA PRAVOBKU TECHNICKÉHO AUTOMOBILU JE ULOŽENA VÝZBROJ PRO DOPRAVNÍ NEHODY, NA LEVOBKU JE VÝBAVA PRO ŽIVELNÍ POHROMY A ELEKTRICKÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ

a ředitel Továrny hasičí techniky v Poličce Stanislav Červený. Přítomnost významných hostů nebyla náhodná, podnikový sbor převzal unikátní automobily zcela nové koncepce, které se stanou důležitou součástí jak protipožárního zabezpečení Dopravního podniku, tak integrovaného záchranného systému v pražském regionu.

### Technický automobil Scania P 360

je už podle svého názvu předurčen pro zásahy technického charakteru. Uplatní se všude tam, kde pro zvládnutí mimořádné události nebude stačit výbava prvosledové hasičské stříkačky. Převazuje speciální výbavu pro vážné dopravní nehody, živelní pohromy a ropné havárie. Pozornost si zasluží vlastní konstrukce automobilu. Na robustním podvozku osvědčené švédské značky Scania je postavena kompozitní sklolaminátová nástavba, která se vyznačuje nízkou hmotností, vysokou houževnatostí a především antikorozními vlastnostmi. Těžké a rozměrné prvky výbavy jsou uloženy na vysuvných a výklopných platcích, která po vysunutí z profilu nástavby „podávají“ hasičům potřebnou výbavu takřka do ruky.

Na přední části rámu vozidla Scania je instalován vyprošťovací naviják s tažnou silou 50 kN a délkou ocelového lana 30 m. Osvětlení místa zásahu umožňuje LED osvětlení po celém obvodu vozidla, navíc z prostoru mezi kabinou a nástavbou je možné vysunout do výše pěti metrů teleskopický osvětlovací stožár s dvojicí LED světlometů.



„TECHNIK“ PODÁVÁ HASIČŮM VÝBAVU PŘÍMO DO RUKY

připravena přenosná čerpadla – plovoucí a kalové čerpadlo s benzinovými motory a dvojice elektrických ponorných čerpadel Rosenbauer NAUTILUS. Problémy se zbytkovými kalužemi vody pomůže vyřešit elektrický vysavač na kapaliny s vestavěným kontinuálním odčerpáváním vyluxované vody do hadicového vedení.

Na ropné havárie je k dispozici ruční membránová pumpa se speciálními hadicemi a dále jsou to zachytňovací nádoby, sorpční prostředky a pomůcky pro nouzové těsnění porušených armatur. Nezávislé na

benzinovým motorem. V kabině posádky jsou uloženy dva vzduchové dýchací přístroje. Celkem „technik“ přepravuje více než 120 různých položek výzbroje, a patří tak mezi nejlépe vybavené hasičské automobily své kategorie v ČR.

### Protiplýnový automobil Iveco Eurocargó 120-220

je tradiční označení vozidla, přepravujícího dýchací přístroje, ochranné oděvy a další prostředky tzv. chemické služby. Nové protiplýnové Iveco podnikových hasičů může na první pohled připomínat rozvážkový vůz na coca-colu



v hasičských barvách, ale zdání klame. Hliníkové roletky na pravoboku nástavby ukrývají 10 moderních kyslíkových dýchacích přístrojů Dräger BG4 pro dlouhodobé zásahy (psali jsme o nich v DPK č. 4/2015). Dále se zde nachází vzduchové dýchací přístroje, únikové masky pro zachraňované osoby a zásoba rezervních lahví se stlačeným vzduchem.

Levobok vozidla je vyčleněn pro soubor dekontaminačních prostředků. Ten je tvořen nafukovací sprchou s příslušenstvím, rozkládacími záchytnými vanami, prostředky pro čerpání odpadních kapalin a sběrnými sudy na tyto kapaliny a kontaminovaný materiál. Stejně jako u „technika“ i ve výbavě „protiplynu“ najdeme přenosné přetlakové ventilátory s elektrickým i benzinovým motorem.



PROTIPLYNOVÉ IVECO POSÍLÍ KAČEROVSKOU POŽÁRNÍ STANICI



NA PRAVOBOKU „PROTIPLYNU“ JE ULOŽENA DÝCHACÍ TECHNIKA



LEVOBOK PROTIPLYNOVÉHO IVECA UKRÝVÁ PROSTŘEDKY PRO DEKONTAMINACI NEBEZPEČNÝCH LÁTEK

Interiér nástavby, přístupný širokými dveřmi na zádi vozu, poskytuje prostor pro šetrné uložení ochranných oděvů, zdravotnického materiálu, svítilen v nevybušném provedení a další drobné vybavy. Navíc je zde hygienický kout s tekoucí vodou, dezinfekčními prostředky a papírovými osuškami. Zde si může během zásahu směnový technik chemické služby očistit ruce, než se pustí například do výměny tlakových lahví dýchacích přístrojů. Ve výbavě vozu jsou i balené vody pro zajištění pitného režimu hasičů u déletrvajících zásahů.

Také „protiplyn“ představuje nadstandardní provedení hasičského automobilu své třídy. Jeho potřeba byla podpořena systematickým řešením problematiky závažných mimořádných událostí v metru, zejména případného chemického ohrožení. Použití speciálních prostředků z jeho výbavy se předpokládá jak ze strany hasičů DPP, tak ze strany pražských hasičů, kteří přijedou Dopravnímu podniku na pomoc. Navíc může být speciální technika HZS DP vyslána k zá-

sahům také mimo podnik na žádost krajského operačního a informačního střediska HZS hl. m. Prahy v rámci smluvně dohodnuté výpomoci.

A konečně, zařazení nové techniky má i ekonomický přínos. Umožnilo totiž nahradit celkem čtyři fyzicky i morálně velmi zastaralé speciální automobily HZS DP, konkré-

ně technický automobil LIAZ 101, dopravní automobil Avia 31 a dvojici protiplynových furgonů Avia 21. Zejména u podvozků Avia, vycházejících z 50 let starého designu francouzských vozů Saviem, se jedná o skok přes několik generací užitkových vozidel. Nová dvojice hravě zastane úkoly původní čtveřice, a to s celkově menšími provozními i servisními náklady. ■

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE	TA – SCANIA	PPLA – IVECO
typové označení podvozku	P 360	Eurocargo 120-220
délka x šířka x výška (mm)	8 325 x 2 540 x 3 230	7 750 x 2 540 x 3 200
rozvor náprav (mm)	4 300	4 185
provozní hmotnost (kg)	11 800	9 450
max. technicky přípustná hmotnost (kg)	18 000	12 000
max. výkon motoru (kW / k)	265 / 360	162 / 220
pohon kol	4 x 2	4 x 2
počet míst v kabině	1 + 1	1 + 2



# VYUŽITÍ MILIARD Z EVROPSKÝCH FONDŮ

DOPRAVNÍ PODNIK ZÍSKÁVÁ NA SVÉ INVESTIČNÍ AKCE DOTACE Z EVROPSKÝCH FONDŮ JIŽ OD VSTUPU ČESKÉ REPUBLIKY DO EVROPSKÉ UNIE V ROCE 2004. A BUDE MOCI V TÉTO AKTIVITĚ POKRAČOVAT I NADÁLE, NAPŘÍKLAD PŘI PLÁNOVANÝCH PROJEKTECH TRASY METRA D ČI NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ.

V uplynulém programovacím období fondů EU v letech 2007–2013 (s možností čerpání dotací do konce roku 2015) se tak podařilo získat finanční podporu v celkové výši 10,589 mld. Kč, a to z několika operačních programů, jejichž využití vám v následujících řádcích přiblížíme.

## Operační program Doprava (OPD)

Z operačního programu Doprava v programovacím období 2007–2013 byl spolufinancován projekt s celým názvem „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“. Na projekt byla poskytnuta celková částka příspěvku Evropské unie (EU) ve výši 287 724 562 €, v přepočtu dle tehdejšího kurzu v době podání žádosti v roce 2009 to bylo 7 449 189 tis. Kč.

Dopravní podnik do konce roku 2015 podal celkem 36 žádostí o platby za realizaci tohoto projektu. Na účet DPP byl následně poukázán celkový příspěvek z OPD ve výši 8 128 089 tis. Kč. I přes korekce na stavební a technologickou část projektu udělení ministerstvem dopravy na základě kontrol DPP dočerpal celkovou přidělenou částku z EU a část žádostí ještě zůstala neproplacena.

## Operační program Praha – Konkurenceschopnost (OPPK)

Z tohoto pražského operačního programu DPP získal podporu v celkové výši 2 457 174 tis. Kč na celkem 18 projektů. Až do

horizontu roků 2018–2020 bude trvat pětileté období udržitelnosti posledních dokončených projektů s povinností odevzdávat řídicímu orgánu OPK roční monitorovací zprávy. Jedná se o následující investiční akce:

- TT Radlická
- TT Podbaba
- RTT Střelnická, vč. smyčky Ďáblická
- RTT Střelnická – Klapkov
- Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Chodov
- RTT Podolské nábřeží
- Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Můstek
- RTT Průběžná – Švehlova
- Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl
- Bezbariérové zpřístupnění stanice metra I. P. Pavlova
- RTT Evropská
- RTT Poděbradská

- RTT Bělohorská
- RTT Evropská I a RTT Evropská II
- RTT Střešovická
- RTT Plzeňská I a RTT Plzeňská II

## Středočeský regionální operační program (ROP NUTS II Střední Čechy)

V listopadu 2012 podal Dopravní podnik žádost o podporu ze Středočeského regionálního programu, která byla vypsána s ohledem na předkládání projektů směřovaných na nákup vozidel. Žádost byla zpracována na nákup 2 autobusů pro obsluhu linky PID č. 340 do Roztok u Prahy. Rozhodnutím Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy z 6. 3. 2013 byl uvedený projekt schválen k financování a DPP obdržel příspěvek ve výši 3 924 tis. Kč. Obě zakoupená vozidla jsou v současnosti na uvedené lince stále provozována.



NA PRODLOUŽENÍ PÁTÉHO ÁČKA SE Z PROGRAMU DOPRAVA VYČERPALO NA 7,5 MLD. KORUN



PROGRAM POD ZNÁMOU ZKRATKOU OPKP POSKYTL PODPORU 18 PROJEKTŮM, VČETNĚ MŮSTKU

V současném programovacím období evropských fondů v letech 2014–2020 bude Dopravní podnik pokračovat v podávání žádostí o podporu na své investiční akce, a to zejména v následujících programech:

- **Operační program doprava (OPD II)**, kde lze čerpat na investiční rozvojové projekty DPP celkem 500 mld. Kč. Prvořadě se to týká realizace trasy D metra v úseku Pankrác – Písnice, pokud se stihne připravit její realizace do roku 2023. V opačném případě budou připravovány a podány žádosti z OPD II zejména na projekty tramvajových tratí Barandov – Slivenec, Divoká Šárka – Dědinská, Modřany – Libuš a další, popř. též na některé projekty dodatečných bezbariérových přístupů do stanic metra.

- **Operační program Praha – pól růstu (OPPPR)**, v tomto programu se DPP týká Prioritní osa 2: Udržitelná mobilita a energetické úspory. Pro investiční akce zajišťované DPP je v současnosti aktuální Výzva č. 13 s podporovanou aktivitou „Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské veřejné dopravy“, cílená primárně na Dopravní podnik. Příjem žádostí v rámci této výzvy končí v únoru 2017. Celková výše alokace této výzvy je 500 mil. Kč, z toho 50 % je příspěvek EU, 35 % z rozpočtu hlavního města Prahy a 15 % hradí příjemce dotace.

V rámci této výzvy je v současné době zpracováno celkem 8 žádostí o podporu na následující projekty:

- modernizace osvětlení ve stanici metra Dejvická;
- bezbariérové zpřístupnění stanice metra Palmovka, včetně výměny eskalátorů z nástupiště do západního vestibulu;
- modernizace pohyblivých schodů 308–310 ve stanici metra Palmovka;
- 4 modernizace pohyblivých schodů, a to ve stanicích Náměstí Republiky, Anděl, Karlovo náměstí a Skalka;
- modernizace větrání a vytápění stanice Háje.

Pro další výzvu, jejíž vyhlášení se předpokládá v červnu 2017, budou připravovány žádosti o podporu na projekty modernizací vzduchotechniky v šesti stanicích metra, modernizací osvětlení ve stanicích Jinonice a Skalka a modernizace hlavního větrání trasy C.

**Evropské fondy tak stále budou vítaným zdrojem finančních příspěvků na investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy.**



REKONSTRUKCE TT BYLY NEJČASTĚJŠÍMI PŘÍJEMCI DOTACÍ Z OPKP (NA SNÍMKU STŘEŠOVICKÁ)



# TRAMVAJE V PASTI HLUKOVÝCH LIMITŮ

V ZÁVĚRU LOŇSKÉHO ROKU BYLA ŠIROCE MEDIALIZOVÁNA PROBLEMATIKA DOPADU HLUKOVÝCH LIMITŮ NA TRAMVAJOVOU DOPRAVU. PŘINESE NOVELA NAŘÍZENÍ VLÁDY ZABLOKOVÁNÍ KOLAUDAČÍ REKONSTRUOVANÝCH TRATÍ ČI ZASTAVENÍ NOČNÍHO PROVOZU TRAMVAJÍ A VOZOVEN? JEŠTĚ NA PRAHU NOVÉHO ROKU TOMU VŠE NASVĚDČOVALO.

Začněme konstatováním, že podle aktuální aplikace právních předpisů musí být tramvaj v provozu o 5 decibelů tišší než automobily i nákladní vozidla na stejné ulici. Posiluje-li město v Praze MHD, naráží v takovém případě na fakt, že již nesmí využít limity staré hlukové zátěže.

Rekonstruuje-li Dopravní podnik tramvajovou trať, byť s využitím všech moderních technologií, je opět v pasti „nových“, přísnějších limitů pro využití korekcí na tzv. starou hlukovou zátěž.

**Tramvajová doprava představuje v naší zemi rozšířený druh městské dopravy s obrovským a dosud nevyčerpaným potenciálem.** Zásadní výhodou tramvajů je možnost provozu jak na samostatných tratích s vysokou provozní rychlostí, tak i v prostoru sdíleném s nekojeovou dopravou ve stísněných podmínkách centra města. Jako jeden příklad za všechny lze uvést pražské sídliště Barrandov, kde tramvaje od zavedení v roce 2003 převzaly hlavní přepravní práci od autobusů, čímž se snížila ekologická zátěž v lokalitě, zvýšila provozní rychlost a spolehlivost MHD, ale také rozšířilo spektrum cílů dosažitelných přímo z oblasti, což zvýšilo atraktivitu MHD. Z hlediska kapacitního i možností směrové nabídky je v hl. m. Praze mnoho přepravních proudů, kde se zavedení tramvajů jeví z dopravního a kapacitního hlediska jako vhodné až nezbytné. Nové tramvajové tratě chystají z obdobných důvodů i další města v ČR, jako např. Brno, Liberec, Olomouc, Ostrava a Plzeň.

**Významným impulsem pro zvyšování podílu tramvajové dopravy je otázka ekologická.** Dle aktuálních analýz provedených

v roce 2016 v podmínkách ČR tramvajová doprava spotřebovává na přepravu jedné osoby fakticky méně než polovinu energie než doprava autobusová. V souladu s platnou Státní energetickou koncepcí ČR budou do roku 2040 výrazně sníženy emise CO<sub>2</sub> při výrobě elektřiny, kterou jsou poháněny právě tramvaje. Tzv. uhlíková stopa emisí CO<sub>2</sub> vztažená na jeden místokilometr u tramvajové dopravy významně poklesne a v roce 2040 bude v porovnání s autobusovou dopravou poloviční. Tramvajová doprava je tedy perspektivní z hlediska světových trendů šetření energetickými zdroji a omezování spotřeby fosilních paliv, k čemuž se ČR v roce 2016 přihlásila v rámci Klimatické dohody OSN.

**Budování nových tramvajových tratí potvrzuje i rozvojová strategie hlavního města Prahy,** která počítá s expanzí kolejové dopravy v Praze a jejím okolí, což stvrdilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválením aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy na zasedání 24. listopadu 2016 (viz [www.praha.eu](http://www.praha.eu)). Ve strategickém cíli s názvem Udržitelná mobilita jsou definovány nástroje, které mají pomoci k ní dospět: Preferování veřejné dopravy, Rozvoj kolejové dopravy a Elektromobilita.

Při znalosti výše uvedených dopravních i ekologických aspektů je zarážející, že tramvajová doprava byla právě v roce 2016 legislativně významně znevýhodněna proti neekologické autobusové i individuální automobilové dopravě, a to předepsáním přísnějších požadavků na hygienické limity hluku za jinak shodných podmínek s ostatními druhy dopravy.

Podívejme se na legislativu blíže. Hygienické limity hluku z provozu tramvajové dráhy stanoví Nařízení vlády ČR č. 272/2011, o ochraně

zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Již v původním znění z r. 2011 byly obsaženy nesrovnalosti, znevýhodňující tramvajové dráhy vedené na pozemní komunikaci, u kterých se dle zákona č. 266/1994 Sb. nezřizuje tzv. ochranné pásmo, na jehož existenci byly vázány méně přísné hygienické limity hluku. Uvedený nedostatek byl napraven Zápisem z porady vedoucích odboru hygieny obecné a komunální – KHS ze dne 24. 10. 2012. Neřešitelným problémem zůstalo hodnocení provozu v areálech vozoven, tedy jízd tramvajových vlaků, jako stacionárního zdroje hluku.

V roce 2016 byla provedena novelizace Nařízení vlády č. 272/2011, a to Nařízením vlády č. 217/2016, platným od 1. 7. 2016. Novelizací byla zrušena platnost Zápisu ze dne 24. 10. 2012, napravujícího již známé nedostatky. Dále byla provedena významná změna podmínek pro přiznání tzv. staré hlukové zátěže (prokazatelný hluk působený dopravou již před 1. 1. 2001), a to opět způsobem znevýhodňujícím tramvajovou dopravu.

**Současný stav legislativy pro ochranu zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací je nastaven tak nevhodným způsobem, že může zablokovat výstavbu nových tramvajových tratí, rekonstrukci stávajících do méně hlučné podoby.** V případě nezbytných rekonstrukcí může vést až k trvalé náhradě tramvajů neekologickými a více hlučnými autobusy, pro které však legislativa paradoxně povoluje výrazně vyšší hygienické limity hluku. Ekologicky výhodnější druh dopravy je znevýhodněn a je znemožňováno rozvíjet trvale udržitelnou formu městské hromadné dopravy. Praktické příklady jsou doloženy v tabulce.





BYŤ PO REKONSTRUKCI, NARÁŽELA I TRATĚ V BĚLEHRADSKÉ ULICI NA HLUKOVÉ LIMITY

Hlavní město Praha prostřednictvím Dopravního podniku hl. m. Prahy se dlouhodobě snaží o snižování hladiny hluku z tramvajové dopravy, a to nejen opatřeními na vlastní infrastrukturu, ale také součinností se správcem silniční infrastruktury pozemních komunikací – TSK hl. m. Prahy. Výsledkem je v době platnosti NV ČR č. 272/2011 řada rekonstrukčních akcí, při kterých se podařilo splnit hlukové limity i snížit skutečně naměřený hluk z dopravy, což je jednoznačně kladný výsledek.

Dopravní podnik vnímá péči o veřejné zdraví jako důležitý aspekt a úzce spolupracuje s Hygienickou stanicí hl. m. Prahy, kde své záměry v předstihu konzultuje. Změna podmínek hygienických limitů znevýhodňující od 1. 7. 2016 tramvaje je pro Dopravní podnik zásadním problémem, který může pozastavit přípravu některých staveb v tramvajové síti a ve výsledku znemožnit čerpání dotací z Evropské unie.

#### Po uzavěření:

U výstavby i rekonstrukcí tramvajových tratí v Praze budou hygienici posuzovat každý jednotlivý případ a celkovou dopravní situaci v místě. Neměla by tak nastat situace, že by Praha musela kvůli hlukovým limitům omezovat tramvajové spoje. Na společném jednání se na tom 12. 1. 2017 shodli zástupci Prahy a ministerstva zdravotnictví (ČTK).

### Příklady paradoxních hygienických limitů a jejich následků dle platné legislativy pro provoz tramvají a silniční dopravu (ve dne nebo v noci a na různých komunikacích)

Popis území	Plánovaná činnost	Hygienický limit hluku pro chráněný venkovní prostor dle NV 272/2011 v platném znění – LAeq, T [dB]				Hrozící následky aktuálního stavu legislativy pro ochranu před hlukem
		Pro silniční dopravu		Pro tramvaje		
		Denní doba	Noční doba	Denní doba	Noční doba	
Místní komunikace II. třídy, provoz autobusů	Výstavba nové tramvajové trati ve vozovce, náhrada autobusů tramvajemi	60	50	55	45	Zachování neekologické a současně hlučnější dopravy
Místní komunikace II. třídy, provoz tramvají, na komunikaci splněny podmínky pro starou hlukovou zátěž – k 1. 1. 2001 ve dne 65 dB, v noci 60 dB, nárůst o více než 2 dB do současnosti	Rekonstrukce tramvajové trati významně snižující hluk z tramvajové i silniční dopravy	65	55	55	45	Zrušení ekologické tramvajové dopravy a náhrada neekologickými autobusy s vyšší povolenou hlučností
Tramvajové obratiště na místní komunikaci II. třídy, stojící tramvaje v obratišti (uvažován tzv. stacionární hluk)	Stání v obratišti po dobu doběhu agregátů chlazení, klimatizace apod.	60	50	50	40	Náhrada tramvají neekologickými autobusy v noční době

# KAM OKO NEDOHLÉDNE

VIDĚLI JSTE NĚKDY ČLOVĚKA V REFLEXNÍ VESTĚ, JAK SE POHYBUJE PO TRAMVAJOVÉ TRATI S NEOBVYKLÝM PŘÍSTROJEM? PRAVDĚPODOBŇE TO BYL SPRÁVCE TRAMVAJOVÉ TRATĚ, KTERÝ PROVÁDĚL MĚŘENÍ JEDNÍM ZE SPECIÁLNÍCH PŘÍSTROJŮ. TY NASTUPUJÍ V PŘÍPADĚ, KDY K DOSTATEČNĚ PŘESNÉMU MĚŘENÍ JIŽ NESTAČÍ „JEN“ LIDSKÝ ZRAK, JINAK NEJVÍCE POUŽÍVANÝ NÁSTROJ PŘI DIAGNOSTICE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ.

Pro zajištění bezpečného a plynulého provozu tramvajové dopravy je potřeba provádět systematickou diagnostiku tramvajových tratí. K tomuto účelu slouží několik technologicky méně či více vyspělých zařízení, jimiž disponuje oddělení Správa TT a speciálních staveb DCT a provádí s nimi potřebná periodická měření.

Hlavním a nejdůležitějším měřicím zařízením, které se využívá i pro měření předepsané vyhláškou č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, je tzv. **KRAB**. Tento měřicí vozík slouží k měření kompletní sady hodnot geometrické polohy koleje, tzn. rozchodu, směru, převýšení a zborcení koleje. Jak již bylo v souvislosti s měřením v Bratislavě v loňském květnovém čísle DP kontaktu uvedeno, máme k dispozici dvě různá provedení měřicího vozíku.

Za jednodušší alternativu KRABa můžeme považovat **rozchodku**. Toto ruční čistě mechanické zařízení slouží k měření rozchodu a převýšení koleje. V závislosti na typu kolejnice existují dvě různé hloubky měření pod temenem kolejnice, přičemž tato rozmanitost je řešena výměnnými kolíky příslušné délky. Dalším mechanickým nástrojem, sloužícím tentokrát k měření opotřebením kolejnice, jsou **měrky profilu kolejnic**. Tyto měrky spolehlivě určují charakteristické hodnoty ojetí kolejnice.

Daleko vyspělejší a díky grafickému výstupu průkaznějším nástrojem pro měření příčného profilu kolejnice je laserový profiloměr

**Kontura**. Měřicí metoda je bezkontaktní a je založena na snímání a vyhodnocení světelné stopy vytvořené laserovým paprskem na povrchu kolejnice. Výsledkem měření je křivka, která zcela přesně vystihuje profil kolejnice v bodě měření. Z toho lze odečíst kromě tvaru i například přesné hodnoty bočního a výškového ojetí. Konturu lze použít kromě měření profilu kolejnic i na měření profilu jazků výměn nebo srdcovek.

Kolejnice musí být před zahájením měření Konturou pečlivě očištěna, vysušena a nastříkána křídovým sprejem, aby nedocházelo k zaznamenání matoucích odlesků. Kromě bodového měření přístroj umožňuje kontinuální snímání v předem nastaveném kroku, který určuje vzdálenost mezi jednotlivými měřenými body. Precizní vyhodnocení především bočního a výškového ojetí kolejnice pak napomáhá ke správnému plánování

údržby, respektive výměn kolejnic. Nedílnou součástí každého měření je následné vyhodnocení v počítači, prováděné na základě porovnání s neopotřebenou kolejnicí.

Pro kontrolu povrchu kolejnic slouží **elektronická lať** EML-T/2003 na měření rovinatosti svaru. Používá se zejména při rekonstrukcích tramvajových tratí ke kontrole rovinatosti všech provedených svarů. Dále je lať průběžně využívána k diagnostice defektů v rovinatosti povrchu kolejnic, propadlých svarů nebo vlnkovitosti, jejichž včasné odstranění zabraňuje další degradaci kolejového svršku a vzniku nadbytečného hluku. Výstupem je přehledný graf vykreslující výškový průběh povrchu kolejnice. Tato informace je zásadním ukazatelem pro plánování broušení svarů nebo vlnkovitosti.



VOZÍK KRAB PŘI MĚŘENÍ HODNOT GEOMETRICKÉ POLOHY KOLEJNICE





MĚŘENÍ PŘÍČNÉHO PROFILU KOLEJNICE LASEROVÝM PROFILOMĚREM KONTURA



K MĚŘENÍ ROVINATOSTI SVARŮ SE POUŽÍVÁ ELEKTRONICKÁ LAŤ

Nejnovějším měřicím přístrojem na oddělení Správa tramvajových tratí je **ultrazvukový defektoskop** Krautkramer USM 36. V kombinaci s vhodně zvolenými sondami je využíván k nedestruktivním zkouškám svarů kolejnic. Zkušební postupem, který zahrnuje několik zkoušek různými sondami (liší se především frekvencí a úhlem vyzařování), jsme schopni odhalit vady uvnitř materiálu. Nevýhodou tohoto druhu měření je potřeba hladkého povrchu kolejnice, aby došlo při použití vazebního prostředku (vazelína nebo gel na vodní bázi) k dosažení dostatečně kvalitní vazby mezi kolejnicí a sondou. Tato pod-

mínka zpravidla není naplněna u kolejnic, které jsou v kolejovém svršku s jakýmkoliv druhem zákrytu (tráva, dlažba, živice), neboť takový povrch kolejnice je pokryt vrstvou rzi.

Vzhledem ke skutečnosti, že v pražské tramvajové síti funguje nepřetržitý provoz, je velmi důležité, že všechny výše popsané měřicí přístroje lze na trati použít za běžného provozu a není nutné kvůli měření organizovat

výluku tramvajového provozu. Vhodná doba měření se volí s ohledem na plynulost provozu a bezpečnost pracovníků, provádějících měření dle místních podmínek, které kromě provozu tramvají zahrnují i provoz automobilové dopravy nebo rozhledové poměry. V nejzatíženějších úsecích je nevyhnutelné provádět měření například v noci nebo o víkendu.

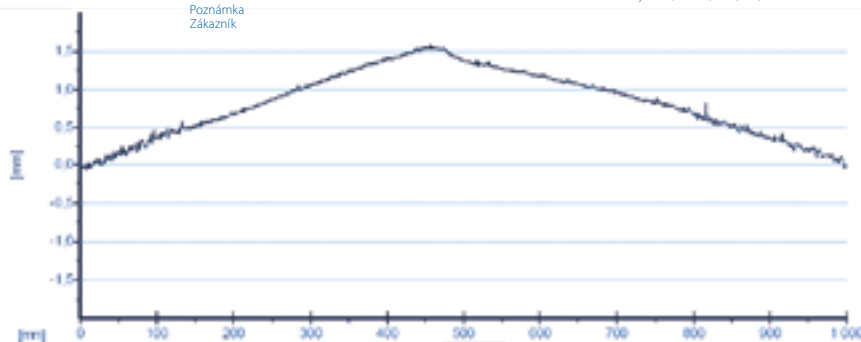
#### GRAF SVARU PŘED OPRACOVÁNÍM

Datum a čas měření  
Provozní jednotka  
Místo svaru  
Kilometr  
Svářec (montér)  
Číslo svaru  
Poznámka  
Zákazník

Stefánikova  
0,000 (km)

036

Verze programu WIN06062003d  
Skupina 0  
Podskupina 0  
Pás Právý  
Typ Temeno  
Max. hodnoty +/- 1,578/-0,048 (mm)



VÝSTUPEM Z LAŤE NA MĚŘENÍ ROVINATOSTI SVARU JE VÝŠKOVÝ PRŮBĚH PLOŠKY KOLEJNICE V DÉLCE 1 M



# HISTORIE

## PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

DO NOVÉHO ROKU, PRO DOPRAVNÍ PODNIK JUBILEJNÍHO, VSTUPUJEME S NOVÝM SERIÁLEM VĚNOVANÝM HISTORII PRAŽSKÉ MHD. JEHO ZÁKLADEM SE STANOU VYBRANÉ HISTORICKÉ FOTOGRAFIE S POPISKY, KTERÉ SE SVÝM OBSAHEM BUDOU VÁZAT K DANÉMU MĚSÍCI, ANEBO K NĚKTERÉMU Z ČLÁNKŮ TOHO KTERÉHO ČÍSLA. NEPŮJDE TEDY NUTNĚ O CHRONOLOGICKOU HISTORII PRAŽSKÉ MHD.



OD 1. LEDNA 1962 BYL ZRUŠEN PODNIK AUTOSLUŽBA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY A JEHO ČINNOST BYLA ROZDĚLENA DO NĚKOLIKA ORGANIZACÍ. PODNIK ČSAO (ČESKOSLOVENSKÉ AUTOMOBILOVÉ OPRAVNÝ) PŘEVZAL OPRAVÁRENSTVÍ AUTOMOBILŮ A GARÁŽE PŘEŠLY POD OPBH (OBVODNÍ PODNIKY BYTOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ). TAXISLUŽBA S PŮJČOVNOU AUTOMOBILŮ BYLA PŘEVEDENA POD DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, KDE BYL POZDĚJI TENTO OBOR ČINNOSTI SOUSTŘEDĚN DO ZÁVODU 3 – OSOBNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, A OD ROKU 1971 DO DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY – DOPRAVNÍ SLUŽBY. PROVOZOVÁNÍ TAXIKŮ SE PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK VĚNOVAL CELÝCH 27 LET, AŽ DO KONCE ROKU 1988, KDY VZNIKL NOVÝ STÁTNÍ PODNIK – TAXI PRAHA. MNOHO LET BYLA V TAXISLUŽBĚ PROVOZOVANÉ DOPRAVNÍM PODNIKEM OBLÍBĚNÁ NAPŘÍKLAD DODÁVKOVÁ TAXISLUŽBA, JAK JI UKAZUJE I NÁŠ SNÍMEK.

POPULÁRNÍ „MAZAČKA“ DOSTALA NÁDRŽ NA VODU, ABY MOHLA KROPIT (ZAVLAŽOVAT) ÚSEKY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ S TRAVNATÝM KRYTEM. NENÍ TO POPRVÉ, KDY SE V ULICÍCH OBJEVILY KROPICÍ TRAMVAJE. PRVNÍ KROPICÍ VŮZ – TEHDY VLEČNÝ – SE OBJEVIL V PRAŽSKÝCH ULICÍCH V ROCE 1905. PRVNÍ MOTOROVÁ KROPICÍ TRAMVAJ ZAHÁJILA PROVOZ V ROCE 1921 (NA FOTOGRAFII) A V POZDĚJŠÍCH LETECH PŘIBYLY DALŠÍ, NEJPRVE S NÁDRŽÍ KRUHOVÉHO PRŮŘEZU, POZDĚJI HRANATÉHO PRŮŘEZU. „FLOTILA“ PRAŽSKÝCH KROPICÍCH TRAMVAJÍ DOSÁHLA CELKOVÉHO POČTU 9 VOZŮ. POSLEDNÍ V PRAZE KROPIL V ROCE 1961. ALESPŮŇ NÁDRŽ JEDNOHO Z TAKOVÝCH VOZŮ DNES MŮŽEME VIDĚT V MUZEU PRAŽSKÉ MHD. V ZIMĚ, KDY SE NEKROPILO, SLOUŽILY KROPICÍ TRAMVAJE PO PŘIMONTOVÁNÍ RADLIC JAKO SNĚHOVÉ PLUHY.



PŘED 80 LETY, 24. LEDNA 1937, BYL ZAHÁJEN PROVOZ NA **NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI V KOBYLISÍCH** OD TEHDEJŠÍ ČIMICKÉ ULICE (DNEŠNÍ ULICE KE STÍRCE) DO VELTĚŽSKÉ ULICE. ZŘEJMĚ JSTE SI VŠIMLI, ŽE NEŘÍKÁME K VELTĚŽSKÉ ULICI, ALE **DO**. TRAMVAJOVÉ KOLEJE SKUTEČNĚ Z DNEŠNÍ KLAPKOVY (TEHDY RUMBURSKÉ) ODBOČOVALY DO TĚTO VELTĚŽSKÉ A VEDLY TUDY JEŠTĚ ASI 150 METRŮ, PŘIČEMŽ PRAVÁ KOLEJ KONČILA TĚSNĚ PŘED DNEŠNÍ ULICÍ MAŠÍNOVOU, ZATÍMCO LEVÁ POKRAČOVALA AŽ DO POLOVINY ÚSEKU MEZI MAŠÍNOVOU A PAKOMĚŘICKOU PŘED DŮM Č. P. 571. KDYŽ BYL V ROCE 1939 UVEDEN DO PROVOZU DALŠÍ ÚSEK TRATĚ K NOVÉ KOBYLISKÉ VOZOVNĚ, ZŮSTALA ODBOČKA ZACHOVÁNA A ČÁST SPOJŮ ZDE I NADÁLE KONČILA. KOLEJE BYLY ZRUŠENY V ROCE 1944. NAŠE FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENÁ ASI V ROCE 1938 NEBO NA POČÁTKU ROKU 1939, JEŠTĚ V LEVOSTRANNÉM PROVOZU.



NA JINÉM MÍSTĚ DP KONTAKTU PÍŠEME O BROUŠENÍ KOLEJNIC. STROJNÍ BROUŠENÍ (HOBLOVÁNÍ) KOLEJNIC BYLO ZAVEDENO V PRAZE V ROCE 1926, ABY SE ODSTRAŇOVALY VZNIKAJÍCÍ POVRCHOVÉ NEROVNOSTI, PŘEDEVŠÍM ZVLNĚNÍ KOLEJNIC V SILNÉM TRAMVAJOVÉM PROVOZU. BRUSNÉ KAMENY PODOBNĚ ELEKTROMAGNETICKÉ BRZDĚ BYLY INSTALOVÁNY NA NĚKOLIK STARŠÍCH MOTOROVÝCH VOZŮ. KROMĚ TOHO PŘETRVÁVALO I RUČNÍ BROUŠENÍ. V ARCHIVU JSME OBJEVILI HISTORICKÝ SNÍMEK, KTERÝ NÁM UKAZUJE TAKOVÉ RUČNÍ BROUŠENÍ KOLEJOVÝCH STYKŮ „HOBLÍKEM“ NA NÁROŽÍ BOLZANOVY ULICE PO NOČNÍ VÝMĚNĚ KŘÍŽENÍ A OBLOKU, KTERÁ PROBĚHLA V NOCI Z 20. NA 21. BŘEZNA 1957 V DOBĚ OD 23.30 HOD. DO ZAHÁJENÍ RANNÍHO PROVOZU. BROUŠENÍ PROBÍHALO JIŽ VE DNE ZA PLNÉHO TRAMVAJOVÉHO PROVOZU.



# M1 SI ŽIVOTNOST KOL PRODLUŽUJE OTÁČENÍM



SOUPRAVA M1 NA TRASE B? DÍKY CESTĚ K OTOČENÍ SOUPRAVY VE ZLIČÍNSKÉM DEPU MĚLI FOTOGRAFOVÉ ŠTĚSTÍ

FOTOGRAFIE, ZACHYCUJÍCÍ HISTORICKÉ SETKÁNÍ VŠECH TYPŮ SOUPRAV PRAŽSKÉHO METRA NA ZHLAVÍ DEPA ZLIČÍN, VYŠLA UŽ V LOŇSKÉM KVĚTNOVÉM DP KONTAKTU. JAK JIŽ BYLO V ČLÁNKU NAZNAČENO, ÚČAST ZÁSTUPKYNĚ SOUPRAV M1 ROZHODNĚ NEBYLA NÁHODNÁ. KROM PÓZOVÁNÍ PŘED OBJEKTIVY FOTOGRAFŮ MĚLA NÁVŠTĚVA ZLIČÍNA TOTIŽ JEŠTĚ JEDEN CÍL – OTOČENÍ TĚTO SOUPRAVY.

POSLEDNÍ DUBNOVÝ DEN ROKU 2016 SE NA ZLIČÍNSKÉM ZHLAVÍ DEPA SEŠLY VŠECHNY SOUPRAVY. TA NEJVÍCE VPRAVO – M1 TU BYLA I Z DŮVODU SVÉHO OTOČENÍ. A O SMYSLU OTÁČENÍ JE TENTO ČLÁNEK





Otáčením vybraných souprav M1 se jednotka Správa vozidel Metro společně se společností Siemens snaží eliminovat nepříznivě jednostranné směrové vedení trasy C, na které je právě tento typ souprav provozován. Vývoj opotřebení (vyjetí) jízdního obrysu kol, mimo jiné, výrazně ovlivňuje tzv. monotónnost provozu. To ve zkratce představuje jev, kdy stejné soupravy jezdí prakticky stejnou rychlostí po stejně vedených kolejích jedné a té samé tratě. V případě trasy C tento jev dominuje ve směrovém vedení jejich oblouků.

I při laickém pohledu do běžného dopravního plánu sítě metra je patrné, že trať C, na rozdíl od ostatních, je skutečně (vyjma krátkých úseků) vedena směrově jednostranně do tvaru písmene C – přezdívana je proto „rohlik“. To způsobuje, že levá kola ve smyslu řazení soupravy jsou tak při každé jízdě oběma směry (tedy Háje–Letňany i Leňany–Háje) stále stejně místně namáhána v oblasti okolku (resp. oblasti přechodu jízdní plochy do okolku), kdy v důsledku působení sil při průjezdu vozidla obloukem okolky těchto kol nabíhají na vnější kolejnicový pás. Na druhé straně téže nápravy pak u kol pravého boku soupravy naopak ubývá materiál zejména v místě jízdní plochy kola. V jízdní ploše „pravých kol“ tak vzniká vyjetí – tzv. žlábek (jím je významně narušena geometrie jízdního obrysu kol). Navíc se začíná výrazně zvětšovat rozdíl provozních hodnot průměru levého a pravého kola téže nápravy.

Poměrně brzy je tak dosaženo mezní hodnoty rozdílu průměrů kol téhož dvojkolí, která je z hlediska funkce elektronické protiskluzové a protismykové ochrany, jejíž systém snímá a porovnává otáčky všech dvojkolí každého z vozů M1, stanovena na mezní hodnotu 2,00 mm. Krom toho vznik žlábků doprovází také neklidnější chod dvojkolí, zvýšená hlukovost z provozu souprav metra, namáhání kolejového svršku (zejména povrchu hlav kolejnic) a podobně. Řešení je jediné – spočívající v mimořádné reprofilaci, kterou je, s ohledem na výsledný úběr materiálu kola, optimální usku-tečnit u vlaků M1 při proběhu cca 120 000 km od předchozího soustružení (v současné době se provádí při ujetí cca 150 000–250 000 km, avšak k dorovnání průměrů kol a eliminaci žlábků je nutné ubrat z kola soustružením více materiálu – větší šponu).

V železniční praxi se vliv monotónnosti provozu eliminuje zpravidla střídavými výkony. Hnacími vozidly, jednotkám či soupravám jsou přidělovány výkony na tratích s různým charakterem jejich vedení, přičemž se tyto výkony rovnoměrně střídají. V podmínkách metra s ohledem na charakteristiku provozu,

údržby a vybavenosti souprav, zejména v oblasti mobilní části vlakového zabezpečovače, není možné toto opatření realizovat.

Zdánlivě neřešitelný problém lze však ve skutečnosti snadno obejít. Není-li možné změnit směrové vedení tratě, je nutné změnit směr jízdy soupravy – tedy otočit ji. S otočením vlaku se pak i přirozeně změní vliv kontaktu kolo–kolejnice a opotřebení kol se začne příznivě vyrovnávat. Nutno přiznat, že toto opatření není v historii červené trasy novinkou. Otáčení (dokonce jednotlivých vozů) se na kolejovém trianglu depa Kačerov provádělo již za éry



MĚŘENÍ VÝVOJE OPOTŘEBENÍ JÍZDNÍHO OBRYSU KOL SOUPRAV 4199-4300. PROVÁDÍ SE V RÁMCI REVIZE N1 NA VŠECH KOLECH SOUPRAV – U VYBRANÝCH KOL 3X PO 120 STUPNÍCH PO OBVODU KOLA

souprav typu Ečs a 81-71. Jednalo se však výhradně o korektivní opatření, kdy se již charakter opotřebení profilu kol blíží k limitním hodnotám (ve smyslu dlouhodobého navýšení životnosti kol nebo zlepšení chodových vlastností se docílovalo jen minimální efektivností). Současné zkušební znovu zavedené otáčení souprav M1 má být ryze preventivního charakteru. Otáčení se provádí po stanoveném počtu ujetých kilometrů a kilometrický proběh se začíná odpočítávat už od soustružení (nečeká se na dosažení mezních hodnot profilu kol nebo na projev opotřebení).

Zkušební z dlouhodobého sledování vývoje opotřebení jízdního profilu kol u soupravy M1 (čelních evidenčních čísel 4111–4112) potvrdily, že původně zamýšlené otáčení při dosažení cca 30 000 km je ideální. Provozně však příliš náročné. Soupravy M1 totiž musejí dojezdět na své otočení do depa Zličín, kde triangl kolejí místní zkušební tratě bez problémů umožňuje najednou a vlastní silou otočit provozně nedělitelné jednotky M1.

Průjezd navíc komplikuje nekompatibilita provozu souprav M1 s na trase B dosluhujícím liniovým vlakovým zabezpečovačem sovětské výroby typu ARS. Jízda souprav M1 by svými trakčními vlastnostmi pohonu (střídavá složka ve zpětném proudu) mohla ovlivnit funkce

tohoto zabezpečovače, a proto smí soupravy M1 na trasu B pouze v době noční přepravní výluky (tento stav výhledově pomine s přechodem na zabezpečovací zařízení LZA).

Krom jízdy samotné ztěžuje proces otočení také nutná servisní příprava vlaku (tedy správně řečeno příprava na další následný provoz soupravy po otočení). To zahrnuje například úpravu informačního systému, reinstalaci hlášení vlakového rozhlasu, přehrávání jízdních řádů v displeji řídicího systému a v neposlední řadě také provedení patřičné modifikace provozní dokumentace.

Ze všech výše uvedených důvodů tak byl od další soupravy (souprava čelních vozů evidenčních čísel 4199-4300) kilometrický proběh pro otáčení navýšen na 50 000 km – resp. je snahou otáčení provádět technologicky společně s periodickou prohlídkou N2 a při stupni údržby vyšším. V současné době je do experimentu zařazeno celkem 8 vlaků, z toho jedna souprava je referenční – u ní se tedy otáčení neprovádí a vývoj opotřebení profilu kol slouží pro srovnání s vývojem u souprav otáčených. Poslední zařazenou je od 27. 1. 2017 souprava 4177-4178. Té se jako první ze tří vlaků s nově ověřovaným jízdním obrysem „Kužel 2A se ztenčením okolku“ podařilo absolvovat požadovaných 50 000 zkušebních kilometrů.

S ohledem na dosavadní velmi příznivý vývoj je snahou zařadit do systému otáčení i další soupravy po střední opravě N5, u nichž hrozí, že by díky nutným reprofilacím mezi vyvazovacími opravami mohlo dojít k dosažení mezní hodnoty průměru některých kol. Materiál pro úběr při soustružení by nemusel vyjít do zamýšlené generální opravy N7, v níž mají být kola vyměněna (přelísována) za nová. To by si vyžádalo dlouhodobé provozní odstavení takové soupravy, jakož i další nemalé náklady spojené s mimořádnou výměnou dvojkolí mimo vyvazovací opravu. ■

Ptala se: Jana Šejnohová  
Foto: Luděk Vidím a Petr Hejna

# MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – LUDĚK VIDÍM

CEST K FOTOGRAFOVÁNÍ DOPRAVY EXISTUJE BEZPOČET. MOTIVACÍ MOHOU BÝT KAMARÁDI, SPOLUŽÁCI, RODINA, SILNÝ ZÁŽITEK Z DĚTSTVÍ ČI VLASTNÍ ZÁJEM O VŠE, CO SE POHYBUJE PO KOLEJÍCH ČI VOZOVCE. LUDĚKA VIDÍMA, DLOUHOLETÉHO ZÁMEČNÍKA, DO JEHOŽ PÉČE SPADÁ VĚTŠINA „STŘEŠOVICKÝCH POKLADŮ“, PŘIVEDLA K FOTOGRAFOVÁNÍ TOUHA CO NEJVĚRNĚJI VYPODOBNIT PONORKU, TĚ-JEDNIČKU A OBLÍBENÉHO KRASINA.



LOUČENÍ S KOLEJIŠTĚM PŘED STŘEŠOVICKOU VOZOVNOU. NÁM MANIPULÁKŮM CHYBÍ (ŘÍJEN 2015)

Tak dlouho Luděk Vidím navštěvoval voko-  
vický muzejní depozitář a studoval detaily, až  
se jednoho dne přesunul společně se svými  
milovanými vozy do nově vzniklého Muzea  
MHD v Patočkově ulici, aby zde zakotvil na-  
trvalo.

**Na rozdíl od lásky k dopravě, která příliš  
hluboké kořeny u vás v rodině neměla,  
fotografování máte v krvi, dá se říct od  
dětství...**

Ano, táta měl Flexaretu a měli jsme doma  
temnou komoru, což mě fascinovalo. To

bylo něco úplně jiného než dnes. Ten pocit,  
když se vám fotografie objevuje pomalu pod  
rukama...

**Vyvolával jste si sám i svůj úplně první  
film?**

Jistě, ale nic z něj nebylo, protože jsem si  
spletl ustalovač s vývojkou. Musel jsem to  
tedy nafotit znovu, ale myslím, že o žádný  
unikát jsem touto chybou nepřišel.

**S jakým fotoaparátem jste začínal a čím  
fotíte dnes?**

Začínal jsem se Smenou 2, ruským fotoapa-  
rátem s nic moc optikou, která dělala neostře  
fotky. Psal se rok 1982 a já ještě stihl vyfotit  
Tě-jedničky v provozu. Pak jsem zdědil po  
bráchrvi Villiu, trochu lepší ruský automat.  
Po vyučení, když jsem začal vydělávat, jsem  
si ušetřil na Praktiku MTL5B. Tu mám v pod-  
statě do dneška, ale protože jsem zvětšovák  
při stěhování do paneláku musel nechat u ro-  
dičů, nepoužívám ji, nemohl bych si totiž vy-  
volat fotky.

**Ve kterém roce jste propadl současnému  
fenoménu – digitálnímu focení?**

Tuším v roce 2008. Dlouho jsem odolával,  
moc se mi do toho nechtělo. Až pak jsem si  
pořídil „krabičku na mejdlo“ značky Olym-  
pus, která mi shodou okolností vloni odešla.  
Stalo se to v půlce dovolené. Ještěže jsem byl  
dost prozíravý a koupil manželce malý Kodak.  
Dovolená tím byla zachráněna. A čím fotím  
nyní? Novou trošku větší krabičkou značky  
Canon. Je šikovná, vejde se do kapsy, takže jí  
pořád nosím s sebou.

**A nosíte ji samozřejmě s sebou i do práce,  
tedy do Muzea MHD. Prozradíte nám, kte-  
rého ze zdejších krasavců máte nejraději?**

To je těžká otázka. Vždycky říkám, že nejob-  
líbenější je ten, na kterém zrovna pracuju.  
Teď je to trolejbus Praga TOT, respektive jeho  
části. Citově by to zřejmě měl být první expo-  
nát, na kterém jsem se podílel, a to byl sho-  
dou okolností také trolejbus. Je pravda, že  
v poslední době děláme ve Střešovicích víc  
na trolejbusích než na tramvajích, ale to je  
dáno tím, že u trolejbusů máme dlouhodobě  
dluh. Tím, jak se zrušil jejich provoz, nechtěl  
se o ně nikdo starat, proto je teď teprve dává-  
me dohromady.





BROUSÍCÍ TĚ-TROJKA EV. Č. 5571 PŘI PRÁCI U SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ (SRPEN 1988)

### **Trendem dnešní doby jsou bezesporu interaktivní prvky. Jaký je váš názor na jejich případné umístění ve střešovickém muzeu?**

Když budu neskromný, pochlubím se vám jako autor jednoho z nich. Jde o originální čelo tramvaje, které jsem dával dohromady s kolegou Štěchem. Je to vlastně takový můj modýlek, jen v měřítku 1:2. I když jsem byl přesvědčen, že takto robustní věc téměř nejde zničit, dětičky, které k nám chodí na exkurze, mě přesvědčily o opaku. Už mockrát jsem čelo opravoval, naposledy myslím kvůli upadlé paličce od zvonku.

### **Vraťme se k vašemu focení. Jak pilným dokumentaristou jste?**

Když jsem fotil na kinofilm, spotřeboval jsem jeden film měsíčně, což bylo 36 fotek, teď když se nemusím ovládat, fotím ostošest. Umím ale i mazat, což v praxi znamená, že z jedné akce si nechám třeba jen jednu fotku, víc není potřeba.

### **Při značně zredukovaném množství fotek možná tolik ani nebojujete s popisky...**

Snažím se, abych maximálně do týdne popsal všechny fotky. Dřív jsem tolik nepopisoval, ale teď už jsem si vytvořil určitý systém.

Něco řadím podle čísel, něco podle data, jak je zapotřebí. Snažím se, aby u každé fotky bylo uvedeno alespoň číslo vozu, datum a místo, to je základ.

### **Barevné filtry, ostření, vykreslování do nejmenších detailů – oslovují vás „kouzla“ Photoshopu?**

Abych řekl pravdu, počítač není úplně moje hobby, dost s ním zápasím. Teď mám ale nový Photoshop a v něm oceňuji zejména ztmavení světlých ploch. Na černobílých fotkách jsem se pokoušel o retuš, ale zatím se pořád jen učím.

### **Jako dopravní fanoušek jste procestoval nejen řadu měst, ale i dopravních muzeí. Jak často se vydáváte za dopravou nyní?**

Od té doby, co jsem si pořídil dva úvazky, už moc často ne. Pokud ale někam cestuji třeba i s rodinou, řídím se pořád stejným heslem, které zní: „Správný šotouš nejezdí tam a zpátky. Tam jede tramvaj a zpátky jde pěšky, aby si to vyfotil.“



## **Luděk Vidím (47)**

pracuje jako zámečnick v Muzeu MHD ve Střešovicích. Dětství prožil v domě na Arbesově náměstí, kde z okna pozoroval tramvajový provoz. Fotografovat dopravu začal v roce 1982 a kromě letadel fotí snad vše – rodinu, přírodu, zátiší apod. Má rád živé fotografie, na kterých jsou lidé. Je nadšeným modelářem a rád hraje s přáteli loutkové divadlo pod hlavičkou spolku Kováček. Při tramvajovém průvodu ke 140 letům MHD jste ho mohli vidět, jak řídí vůz č. 109.

# PROČ A JAK BROUSIT KOLEJE V METRU

KOLEJOVÁ BRUSKA METRO JE NÁZEV MATERIÁLU, KTERÝ NA PODZIM ROKU 2015 SCHVÁLILO PŘEDSTAVENSTVO DPP. POJEDNÁVÁ O NUTNOSTI ZAVEDENÍ SYSTÉMOVÉHO BROUŠENÍ KOLEJNIC V METRU. NA ZÁKLADĚ TOHO BYLA DÁNA NAŠÍ DCEŘINÉ SPOLEČNOSTI, PRAŽSKÉ STROJÍRNĚ, GARANCE ODBĚRU 150 SMĚN ZA ROK TAK, ABY MOHLA ZAHÁJIT PROCES POŘÍZENÍ VLASTNÍHO BROUSICÍHO STROJE.



Obecně lze konstatovat, že dynamické namáhání kolejového svršku způsobené jízdou vlaku má za následek různé procesy degradace či poškození, které periodicky vyvolávají nutnost zajištění udržovacích a rekonstrukčních prací.

Bezprostředním dotykem kola a kolejnice dochází ke kontaktní únavě a únavovým, z toho vyplývajícím vadám. Z defektoskopického hlediska se jedná o trhliny na pojížděných hranách vnějších kolejnic oblouku a tvoří ze všech objevených hlášených vad kolejnic dle našich zkušeností až 60–70 %.

## Jaké jsou důvody pro periodické broušení kolejnic?

Dalším negativním rysem provázejícím vazbu kolo–kolejnice v podmínkách tunelových tratí metra je vysoký součinitel adheze, který je přibližně 2x větší než na povrcho-

vých tratích. Vlivem asymetrie poloměrů valivých ploch za podmínek velké míry součinitele adheze se dále akcentuje již existující vlnovitost kolejnic. To je jednak příčinou vzniku výrazných vibrací, ale i poškození jízdni plochy kol a rychlé degradace jízdniho obrysu kola.



Na základě současných poznatků se ukazuje, že častá reprofilace kol, která není na straně kolejového svršku provázána reciproční údržbou kolejnic, tj. obnovou geometrického tvaru hlavy kolejnic broušením, je v dlouhodobém horizontu pro vozidla metra ekonomicky náročná, neboť vede k velmi

pod malým úhlem od podélné osy kolejnice do hloubky, pak se vertikálně rozvíjejí a vedou k příčnému lomu kolejnice. Další vady typu belgrospi jsou shluky trhlin, které se objevují společně s mírnou vlnkovitostí. Nejsou-li odstraněny, mohou se vertikálně rozvíjet a analogicky jako vady

### Jaká je optimální četnost broušení?

Oblouky se skluzovými vlnami různých délek a vadami head-check by se měly pravidelně brousit v optimálním intervalu 40 až 50 mil. hrubých tun, tzn. cca každé dva roky. Potom se dá předpokládat zvýšení životnos-



POHLED NA PRÁVĚ PŘEBROUŠENÝ ÚSEK KOLEJNICE



BRUSNÝ STROJ VM 8000 PŘIPRAVEN K AKCI

rychlému úbytku průměrů kol dvojkolí. Nezaručuje tak předpokládanou životnost kola vzhledem k udržovacímu cyklu vozidel jako celku. Nezanedbatelným důvodem je také prodloužení cyklu výměny kolejnic, snížení hluku a vibrací emitovaných jízdou vlaku, snížení spotřeby trakční energie apod.

### Jaké druhy únavových vad se vyskytují v metru?

Z hlediska únavy materiálu jsou nejrozšířenější zvláště vady head-check vyskytující se na vnějším převýšeném kolejnicovém pásu oblouku. Následkem jsou trhliny pojižděné plochy kolejnic, které narůstají

head-check vést k příčnému lomu kolejnice. Dále se objevují i vady typu squat, které jsou rovněž důsledkem kontaktní únavy, převážně polokruhové trhliny otevřené směrem k pojižděné hraně a samozřejmě vlnkovitost na vnitřních pasech v obloucích o malých poloměrech.

Vzhledem k rozšíření výskytu těchto kontaktních vad vzrůstá význam broušení kolejnic, tj. cyklické odebírání unaveného materiálu, a opětovná úprava požadovaného geometrického tvaru kolejnice broušením profilu. Jde v současné době o jedinou možnost, jak mít vznik a nárůst únavových trhlin pod kontrolou.

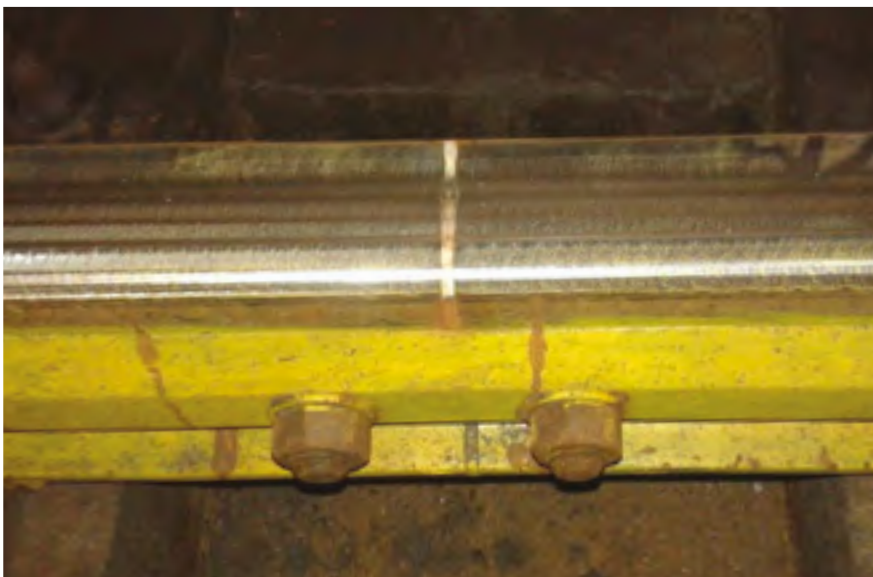
ti kolejnic o již zmíněných 30 %, tj. zhruba na 560–600 mil. hrubých tun provozního zatížení pro zahájení výměny.

### Jakým systémem probíhá vlastní broušení kolejnic?

V DPP byly zavedeny dvě fáze broušení, a to fáze opravná a fáze provozní. V opravné fázi, která začala v lednu 2016, provedeme komplexní obroušení všech kolejnic v tunelech s tím, že je uvedeme do požadovaného technického stavu. Při celkové délce kolejí v tunelech 152 km a průměrném výkonu broušení 300 m za přepravní výluku bude tato fáze trvat cca 507 směn, tzn. do konce roku 2018.

V provozní fázi, která by měla začít v roce 2019, chceme provádět již pravidelné ubírání unaveného materiálu, odstraňovat vlnkovitost a další vady v optimálním intervalu 40–50 mil. hrubých tun. V podmínkách pražského metra to znamená, že každé místo bude obroušeno jednou za dva roky.

O samotném průběhu broušení, měřeních prováděných před zahájením a po dokončení broušení, zavedených výstupech a poznatcích po prvním roce broušení si napíšeme v dalším článku. ■



DETAIL OBROUŠENÉHO IZOLOVANÉHO STYKU KOLEJNICE

# JINÝ KRAJ, JINÉ CESTOVÁNÍ...

JAKÉ ZAJÍMAVÉ DRUHY VEŘEJNÉ DOPRAVY MŮŽETE POTKAT, KDYŽ SE VYDÁTE LETEM SVĚTEM? CO JE PRO NÁS NEOBVYKLÉ, JE PRO MÍSTNÍ OBYVATELE DENNÍ RUTINOU...



## PODZEMNÍ LANOVKA V TURECKU

Trasa netradiční istanbulske lanovky (bývá také nazývána starodávnou tramvají) měří přes půl kilometru a vede po pobřežní ulici Istiklal, hlavní třídě Istanbulu, až na náměstí Taksim. Lanovka byla otevřena 5. prosince 1874, což z ní činí druhou nejstarší podzemní trasu na světě po londýnském metru. V roce 2006 byla přistavěna další část trati, která propojuje stávající lanovku s přívozem.

## VODNÍ TAXI V BANGKOKU

Bangkok bývá díky síti vodních kanálů často nazýván Benátkami východu. Vodní taxi je proto nedílnou součástí veřejné dopravy a je mnohdy mnohem rychlejší než doprava po silnicích a kolejích. Kvůli vlnám má jízda na lodi speciální pravidla, z našeho pohledu se tak využití tohoto druhu veřejné dopravy stává adrenalinovým zážitkem. Při plavbě pod nižšími mosty se musí cestující dokonce na chvíli úplně sklonit.



## CHIVA EXPRESS V EKVÁDORU

Je to autobus, nebo vlak? Vlastně se jedná o autobus na kolejích, který vozí cestující vstříc horským masivům And a nabízí malebný výhled do krajiny. Železnice byla původně postavena pro spojení hor a moře, nyní ale slouží pro vyhlídkové jízdy. Sedět se v Chiva Expressu dá i na střeše, a to za každého počasí.



### KUŘECÍ AUTOBUS VE STŘEDNÍ AMERICĚ

V Panamě nebo Guatemale jsou tyto autobusy základními dostupnými možnostmi přepravy z jedné vesnice do druhé. Vozy dostaly svou přezdívku podle kuřat, která byla často na palubě převážena při cestě z místních trhů... a také podle toho, že jsou zde jen místa ke stání.



### JEZDIT V KAMBODŽI SE DÁ ČÍMKOLI...

V Kambodži dala místní vynalézavost vzniknout rozmanitým dopravním prostředkům. Na obrázku je svařená konstrukce vozíku, sloužící jako autobus, projíždějící mimo jiné i okolo chrámu Angkor Vat, považovaného za symbol Kambodže. Podobná vozítka jsou nazývána cgo yong, což v doslovném překladu znamená „robotická kráva“.



### VELBLOUDÍ AUTOBUS NA KUBĚ

Kuba je proslulá svými netradičními vozidly. Před vypuknutím revoluce nechali Američané na ostrově klasické americké vozy a auta, jež poté zdejší obyvatelé přestavěli na různé „modely“. Oblíbený se tu stal tzv. „velbloudí autobus“. Bývalý nákladák pojme na svém skoseném přívěsu několik desítek cestujících. Místní žertují, že náklad obsahuje všechny prvky filmů pro dospělé: sex, násilí a sprostá slova. Tyto „skvosty“ jsou v poslední době nahrazovány čínskými autobusy, což zřejmě nepotěší mnohé turisty...



### LEDOVÝ ANDĚL V USA

Ostrov Madeline je jedním z 22 Apoštolských ostrovů na Hořejším jezeru (Lake Superior) v americkém státě Wisconsin. V létě zde jezdí přívoz, v zimě je vytvořena přírodní ledová dálnice. V přechodném období, kdy ještě není led dost pevný, zajišťují dopravu „ledoborce“ se vzdušnými lodními šrouby.





# KOUZLO VLÁČKŮ PROSTĚ FUNGUJE



VOJNA, NEBO VYSOKÁ DOPRAVNÍ V ŽILINĚ? VOLBA BYLA U RICHARDA BÍLKA JASNÁ

„CO SE V MLÁDÍ NAUČÍŠ, VE STÁŘÍ JAKO KDYŽ NAJDEŠ.“ PRÁVĚ TUTO VĚTU JSME ČASTO SLÝCHALI OD SVÝCH RODIČŮ, POKUD JSME SE NECHTĚLI UČIT. JE PRAVDOU, ŽE ŠKOLA, AŤ UŽ STŘEDNÍ, VYŠŠÍ ODBORNÁ, ČI VYSOKÁ, DOKÁŽE ČLOVĚKA BUĎ ZÍSKAT PRO DANÝ OBOR, NEBO JEHO POZORNOST NAOPAK NASMĚROVAT JINAM. ZAČÍNÁ SERIÁL O ABSOLVENTECH STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ, PATŘÍCÍCH DO PRVNĚ JMENOVANÉ SKUPINY.



**Získat pro techniku a vše s ní související dokázala před lety SPŠD, která letos slaví své krásné půlkulaté jubileum, i Richarda Bílka, vedoucího Technické kontroly v jednotce Správa vozidel Metro. Zavzpomíná nejen na roky strávené ve školní lavici, ale rovněž na ty, které doposud prožil v Dopravním podniku.**

### **Byla po základní škole střední škola dopravní vaší první volbou?**

Z devítiletky jsem dělal zkoušky původně na stavební průmyslovku, na které již studoval můj starší bratr. Ne že by mě tato škola tolik zajímala, ale jako klasický puberták za totalitního režimu jsem vůbec netušil, co bych měl v životě dělat. Na tuto školu mě (naštěstí!) nevzali, ale téměř vzápětí mi přišla nabídka ze středního odborného učiliště v Motole s tím, že otevírají nový experimentální učební obor s maturitou. Psal se rok 1977 a tenkrát poprvé zkusili sjednotit a otestovat, jestli studenti zvládnou během 4 let současně vyučení i maturitu. Obor se jmenoval „Elektromechanik silnoproudých zařízení“.

### **Při nástupu do školy jste tedy asi ještě neměl v hledáčku přímo Dopravní podnik...**

Ba ne, měl. Do školy nás brali rovnou s tím, že se budeme učit pro metro. To tenkrát už několik let jezdilo, a protože mě vláčky od malička bavili, říkal jsem si, že to nemusí být špatná volba. Již tehdy nám zdůrazňovali, že pracovat na metru bude velmi prestižní, že je to taková špička v Dopravním podniku.

### **Jak vypadala výuka při kombinovaném modelu střední školy a učení?**

Už od prvního ročníku jsme chodili jeden den na praxi, jednak do DPP a pak po různých pražských elektrotechnických firmách, které nyní již většinou neexistují. Byly to například ČKD Trakce a ČKD Polovodiče. Praxe pro mě tehdy byla noční můrou, bydlel jsem totiž v Rudné 15 kilometrů za Prahou a do ČKD ve Vysočanech jsem jezdil přes celé město tramvajemi. Vstával jsem po čtvrté hodině, protože se dělalo od šesti a prvním dělnickým autobusem jel do Prahy. Ve třetím a čtvrtém ročníku jsme již měli praxi dva až tři dny v týdnu, což znamenalo, že jsme zbylé dny byli ve škole prakticky od rána do večera. Byl to sice záťah, ale po závěrečných učňovských zkouškách a maturitě jsme byli jediní, co měli jak výuční list, tak maturitní vysvědčení najednou.

### **Které předměty vás ve škole bavily a na které profesory rád vzpomínáte?**

Zajímavé je, že mě bavila čeština a filosofie, a pak mnohé technické předměty, které mi

nečinily zásadní problém, protože technický typ jsem byl v podstatě od malička, zřejmě po otci. Ten velkou část života pracoval na montáži tramvajových převodovek a poté jako vedoucí údržby v ČKD. Původně byl nástrojař, což byli vždy šikovní lidé, takže si uměl udělat všechno sám. Od domu přes chatu až po hausbot. Po něm jsem zřejmě zdědil určitou zručnost, a co jsem neuměl, to jsem okoukal.

### **A co profesori, vzpomeneme alespoň některého?**

V paměti mi jich utkvělo několik a doteď, když máme třídní srazy, si o nich vyprávíme historky. Mým oblíbeným byl pan učitel Egermajer, ten nás učil češtinu, literaturu a filosofii. Velice tvrdě, ale velice dobře, takže jsme pak češtinu uměli nejen u maturity. V oblasti filosofie nám poutavě vyprávěl i o slavných filosofech, což tenkrát na víceméně učňovské škole nebylo běžné, a přibližoval jejich výroky, které si pamatuje většina z nás dodnes. Další zajímavou osobou byla naše třídní paní Salaquardová. Byla to taková malá žena, snad s nějakými francouzskými kořeny. Už tehdy měla obarvené červené vlasy, což byla v té době velká výstřednost. Ač malá vzrůstem, vůbec se s námi nepárala, a byla schopná nás i proplesknout, a nikdo ani necekl. A když byly třídní schůzky, pamatují, s jakým hodnocením od ní přicházeli nejčastěji moji rodiče: „*On je to sice pěkněj grázl, ale aspoň není blbej.*“ A historky o kantorech na elektrotechnické předměty, např. panu Horovi a Meckelovi, by vydaly na samostatný díl vyprávění. Spolužáci si jistě vzpomenou...

### **Na náš rozhovor jste si přinesl kromě vysvědčení a diplomů také učiněný skvost, velmi precizně zhotovené kladívko...**

V souvislosti s ním bych rád zmínil dalšího z našich kantorů, našeho mistra v prvním ročníku, kterým byl pan Chlost. Byl to starý praktik a náročnějšího řemeslníka jsem v životě nezažil. Na začátku prvního ročníku jsme od něj vyfasovali kus rezavého železa a on nám ukázal, jaké pěkné kladívko z něj vyrobíme. Dělali jsme ho snad půl roku a člověk se na něm naučil všechny manuální práce – pilování, řezání, vrtání, měření atd. Kladívko, které jsem si později pochromoval,

muselo být vyrobené s přesností na desetiny milimetru ve všech rozměrech. Někteří museli pokus s rezavým kusem železa opakovat, ale nakonec to zvládli všichni. Byl to takový pěkný úvod do praxe.

### **Opustíme nyní SPŠD a podívejme se, jak se vyvíjela vaše kariéra v Dopravním podniku...**

Po maturitě jsem nastoupil do Dopravního podniku do depa Kačerov jako elektromechanik. Tuto práci jsem ale dělal pouhé čtyři měsíce. Protože jsem měl dobré studijní výsledky, zkusil jsem přijímačky na ČVUT. V Praze mě nevzali, ale domů mi zanedlouho přišly najednou dva dopisy. Jeden s povolávacím rozkazem na vojnu kamsi na Slovensko a druhý s nabídkou studia na VŠDS v Žilíně, obor, který mi přímo pasoval – Elektrická trakce a energetika v dopravě. Při představě dvou let v zeleném byla tedy volba jasná – v září 1981 jsem nastoupil do vlaku směr Žilina.

### **Po pěti letech studia jste se vrátil do DPP na pozici technologa...**

Dopravní podnik mi platil 3 roky stipendium, byl jsem tedy zavázán vrátit se tak jako tak. Nastoupil jsem jako technolog, ale to mě nebavilo, a tak jsem se dobrovolně přihlásil svému vedoucímu, že chci jít dělat znovu na halu a věnovat se opravám vozů metra. V té době se právě uvolnilo místo mistra u elektromechaniků. V roce 1987 jsem tedy nastoupil jako mistr elektročety na depu Kačerov, kde jsem měl na starosti 30–40 lidí, kromě kmenových elektromechaniků to byli také učni a kandidáti na strojvedoucího metra, kteří před nástupem do kurzu tehdy museli povinně absolvovat půl roku praxe při údržbě a opravách vozidel.

### **Od roku 1993 jste vedoucím odboru Technická kontrola. Můžete přiblížit, co je jeho náplní?**

Je potřeba ještě zmínit, že právě v roce 1993 se z depa Kačerov přesunuly nejvyšší, tzv. vazovací opravy do nově otevřené haly OZM v Hostivaři, kde jsme prováděli až 140 oprav původních ruských vozidel typu Ečs a 81-71 ročně. Nyní zde pokračujeme spolu s full-servisovým partnerem ze Škody Transportation na opravách již modernizovaných vozů 81-71M. Na depu Kačerov zůstala údržba a opravy vozů M1, které provádí náš druhý smluvní partner, Siemens. Pracovní den začíná kontrolou denního hlášení o provozu za minulý den a kontrolou závad vzniklých v provozu. Firmy, zajišťující servis vozů metra, tedy Siemens a Škoda Transportation, musí vzniklé závady nejen zdokumentovat,



K TOMUTO POCHROMOVANÉMU KLADÍVKU SE VÁŽE  
JEDNA Z HISTOREK Z DOPRAVNÍ PRŮMYSLKY



ale zejména odstranit, aby byla dodržena smluvně garantovaná disponibilita vlakových souprav pro provoz.

#### **Jak vypadá váš klasický pracovní den?**

Vozový park a jeho údržba je jako živý organismus – stále se vyvíjí a na dopady, které přináší každodenní provoz, je nutné reagovat. Stále se zdokonaluje technologie údržby a oprav, obě firmy navrhuji ve spolupráci s námi nová řešení či úpravy, směřující ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozovaných souprav. Máme nastaven systém

na případném prodloužení životnosti u souprav 81-71M, čeká nás i nejvyšší stupeň opravy N7 u vozidel M1, které budou po 16 letech v polovině životnosti, a také např. kompletní obnova zabezpečovacího zařízení na trati B.

#### **Co vás na práci nejvíce baví a z čeho případně máte obavy?**

U vozů metra jsem strávil v podstatě celý profesní život a dodnes mě ta práce baví, protože tento druh drážního provozu je a stále bude tak trochu zvláštní a specifický. Baví mě práce s touto technikou, která

provozních i mezioperačních kontrol, prohlídek, revizí, přejímek a jiných činností podle toho, o jaký stupeň údržby nebo opravy se jedná. Takže se neustále pohybuji mezi všemi třemi depy metra a OZM. No a pak je nutné se zabývat stárnutím vozového parku a jeho budoucí obnovou, pracujeme

je v některých oblastech velmi konzervativní, ale v jiných, například v systémech řízení a zabezpečení jízdy vlaku, naopak velmi moderní. Technika jde rychle kupředu a každý technik se musí pořád učit a držet krok s vývojem. Ale když vás to baví, jde to lépe... A obavy? Je jedna věc, která nás obecně trápí, a to je nedostatek mladých techniků. I já mám ve svém týmu více jak polovinu lidí s věkem 55+. Chybí totiž už celá generace techniků. Současná mladá generace je zahlcena elektronikou, ale mnohdy jim chybí takové to základní logické technické myšlení a technická zručnost, což však neustálým koukáním do mobilů, tabletů a počítačů nezískají, a promrhávají tak bezcenně čas.

#### **A na závěr – chtěl byste něco vzkázat případným zájemcům či absolventům studia na SPŠD?**

Absolventi této technické školy, pokud budou dobří a se zájmem o svůj obor, nemusí mít, myslím, nikdy obavu o práci. V DPP nebo jinde se vždy uplatní. A pokud by se chtěli věnovat vlakům metra, mohu jim záručit, že tento druh provozu je taková třenička na dortu v systému městské dopravy. Kouzlo vláček prostě funguje... ■



Text: Milan Slezák

## S LEGENDAMI NA RETRO VLNĚ



Až do konce dubna 2017 probíhá v Nové budově Národního muzea výstava, která návštěvníky tak trochu přenesne v čase o pár

desítek let zpátky. Výstava s názvem **Retro** prezentuje hračky, techniku, vybavení domácnosti, ale především módu z dob minulých. Desítky historických šatů a módních doplňků ze sbírek Národního muzea jsou představeny v kontextu současných oděvů od známých návrhářů, přes značkové butiky až po konfekci. Návštěvníci se tak mohou těšit na nadčasové prvky i pomíjivé trendy, oděvy známých osobností, šaty od 19. století až do současnosti, tradiční české značky, mimořádnou instalaci na „neviditelné“ figuríny a spojení módy s dobovým prostředím. Vše je zasazeno do dobových kulís, které propojují módu s technikou,

designovým nábytkem a užitým uměním. Na své si přijdou i děti, pro které je v rámci akce připraven zábavně-vzdělávací prostor tzv. Retroherny, kde mohou na své dětství zavzpomínat také jejich rodiče.

Výstavu doprovází řada tištěných informačních materiálů, jako jsou pracovní listy pro školy, rodinný průvodce, informační brožura, ale i mobilní průvodce, prostřednictvím něhož se zájemci dozvědí spoustu dalších podrobností a příběhů vztahujících se k jednotlivým exponátům.

Plánované koncerty na přelomu ledna a února nabízejí možnost setkání s legendami (ať už domácími, nebo zahraničními). V úterý 31. ledna se ve velkém sále Švandova divadla představení v rámci speciálního společného turné dvě výrazné osobnosti českého rockového písničkářství **Vladimír Mišík** a **Ivan Hlas**. Vladimíra Mišíka doprovodí jeho tradiční „domovská“ skupina Etc... a pánové z této kapely rozšíří i řady sestavy Ivan Hlas Trio do podoby většího bigbítového souboru.



A legenda zahraniční? V sobotu 4. února se v O<sub>2</sub> Aréně v rámci 60 Years of Music World Tour představí světově uznávaný filmový hudební skladatel **Ennio Morricone**. Ke spolupráci si Maestro Morricone opět vybral Český národní symfonický orchestr. Společně s orchestrem bude během celé tour vystupovat také mnohočlenný pěvecký sbor a sólisté. Celkově se předpokládá, že se na jevišti objeví více než dvě stě hudebníků a zpěváků a zazní díla nejen z italských spaghetti westernů, ale i nejnovější tvorba populárního skladatele především filmové hudby. Tiskové zprávy před turné citují jako ideální pozvánku samotného umělce: „*Jsem velmi poctěn tím, jakých uznání se mi během minulého roku dostalo. Ocenění, pozitivní ohlasy odborníků, spolupráce s Quentinem Tarantinem a především tolik lidí, kteří přišli poslouchat mou hudbu na koncerty, mě ženou dál. Připravil jsem nový program a těším se na opětovné setkání se svými fanoušky.*“

### DO KTERÉ ULICE MÍŘÍ FOTOGRAF OBJEKTIVEM?

Odpovězte na soutěžní otázku a získejte publikaci Slang pražských dopraváků a CD Romana Tomeše Navěky.

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 12. února 2017** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotohádanka).



Správná odpověď na otázku **Kolem které zastávky tramvaj projíždí?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 12/2016 zněla: **Albertov**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem s „Mazačkou“ a knihou 110 výletů s DPP odměněn: **Antonín Martinek**.



Foto: Zdeněk Bek



# POMOCI SE DÁ I BEZ PENĚZ





JAK ŘÍKAJÍ JEJÍ KAMARÁDKY, V KUCHYNI S VAŘEČKOU JI NEUVIDÍTE, ALE V GARÁŽI S NÁŘADÍM ANO.

VILMA HAVLÍNOVÁ, DISPEČERKA SLOUŽÍCÍ NA PROVOZNÍM DISPEČINKU AUTOBUSŮ, ŽENA, KTERÁ SE PRAVIDELNĚ A VELICE ÚSPĚŠNĚ ÚČASTNÍ RALLYE VEČERNÍ PRAHOU, MILUJE COUNTRY, A NAVÍC ZRUČNĚ VYRÁBÍ NÁBYTEK PRO ZVÍŘATA, MÁ JEŠTĚ JEDEN KONÍČEK, KTERÝ VÁM DNES PŘEDSTAVÍME, A TÍM JE PÉČE O OPUŠTĚNÁ ZVÍŘATA, ZEJMÉNA PAK KOČKY.

#### **Kdy jste s aktivitami na pomoc opuštěným zvířatům začala?**

Poté, co se dcera odstěhovala a vzala si s sebou své kočky, zjistila jsem, že mi něco chybí. A tak jsem začala pomáhat jednomu občanskému sdružení, které se stará o opuštěné kočky, s pořádáním internetových aukcí. Jsou to zhruba dva roky zpátky. To mi ale nestačilo, ještě pořád jsem měla nějaký volný čas. Zkontaktovala jsem tedy pražské Sdružení na ochranu zvířat v krajní nouzi a krátce poté jsem si vzala domů první odložená kotátka na dočasnou péči.

kočku neviděla. Ta vylézala jen v noci. Když jsem na ni chtěla sáhnout, drápala, syčela, kousala. Takové kočky se strašně špatně hledá domov. Nějak jsme si ale na sebe zvykli, a tak zůstala u mě.

#### **Ne každá kočka má však takové štěstí, řada jich končí v útulcích či soukromých depozitech...**

Podstatné je, aby si lidi uvědomili, že zvíře není hračka. Zvíře nemůžou odložit do kouta jako plyšáka, ale musejí se o ně starat. Měli by počítat s tím, že ať budou, nebo



TROJICE KOŤÁTEK V LÉČENÍ V DEPOZITU SLUNÍČKO, KTERÉ VZNIKLO V ČERVNU 2013 V DOBRŘÍNĚ

#### **Jen u těch ale nezůstalo, brzy jste začala s pravidelným krmením „plašanek“ a také jste si vzala domů kočku po vážném úrazu...**

K té jsem přišla tak, že toto sdružení hledalo depozitum pro kočičku, nalezenou se zlomeninami obou zadních končetin. Veterinář jí dal do jedné nohy šrouby a na druhou vnější fixátor. A teď bylo potřeba, aby byla někde, kde není jiná kočka (nebyla očkovaná) a zároveň kde bude mít kontakt s lidmi a bude „v klidu“. Pořídila jsem tedy velkou klec, byť jsem člověk, který klece opravdu nemusí, a v ní jsem ji měla až do doby, než veterinář dovolil více pohybu. V okamžiku, kdy jsem otevřela klec, dva měsíce jsem

nebudou chtít, to zvíře je bude něco stát. Je strašně fajn, když se někomu povede mít do stáří zvíře zdravé. Nicméně pak přijdou různé problémy a nemoci. Péče něco stojí a lidi by měli svoji volbu hodně zvážit, protože je se zvířetem čeká třeba 15 let. A teprve, když jsou si 100% jistí, že zvíře neodloží, pak by si ho měli pořídít. Bohužel v dnešní době jsou městské útulky, spolky i soukromá depozita přeplněná.

#### **Když si člověk nemůže pořídít kočičku, ať už z jakéhokoliv důvodu, a přesto by rád těm opuštěným pomohl, co doporučujete?**

Ko kočičku si můžete adoptovat na dálku a fi-

nančně přispívat na její potřeby. Nebo se dá pomáhat materiálně. Prostřednictvím facebookové skupiny se snažím lidem vysvětlit, že hodně se dá pomoci i bez peněz. Veškeré použité ručníky, staré povlečení, které chcete vyhodit, se dají použít pod zvířátka a nahradit tak savé pleny. Stejně tak staré hrnce, ty se použijí na vodu nebo granule do psích kotců.

#### **Oblíbenou formou podpory depozit a útulků jsou již tradičně darované konzervy nebo pytle s granulami. Je lepší koupit více levného krmení, nebo méně a kvalitnějšího?**

Každá pomoc je dobrá a lidé mohou přinést i levné krmení. Devadesát procent útulků ho ale dá jen venkovním kočkám a mladým zdravým psům, nemocným ne. Z mého pohledu je lepší, když člověk koupí třeba 3 kilogramy kvalitnějšího krmení než nezdravého. Je dobré i trochu přemýšlet nad tím, komu chcí pomoci, a někdy kvantita na úkor kvality není dobrá. Ani nekvalitní krmení se však nevyhodí, pořád je lepší nakrmená venková kočka než hladová.

#### **Doslova jako houby po dešti se před časem vyrojily internetové aukce, jejichž výtěžek jde buď na léčení konkrétních kočiček, nebo jako finanční pomoc do konkrétních depozit. Co za předměty v rámci internetového dražení nejvíce „frčí“?**

Hodně záleží na tom, co se sejde za lidi. Obecně lze říct, že jdou dobře předměty s kočičí – psí tematikou, pak rukodělné výrobky – patchwork, decupage, bižuterie, bytové dekorace, třeba adventní věnce. Je potřeba pořád zkoušet, a co se nevydraží v jedné aukci, nabídnout v jiné. Když by bylo dost ochotných lidí, kteří chtějí pomáhat, tak ideální formou jsou bazárky, jež však ztroskotávají na tom, že zpravidla nemáte prostory. Můžete sice uspořádat bazárek u sebe na zahradě, ale čelíte riziku, že nikdo nepřijde. Ve městě pak všude chtějí nájem, a i když je nízký, musíte peníze vydat dřív, než se vám případně zaplatí prodejem předmětů. ■

Již druhým rokem v DPP probíhá materiální sbírka, s níž začala Helena Kovářová. Chtěla bych na tomto místě moc poděkovat všem kolegům, kteří nám do dnešního dne jakkoliv pomohli, i těm, kteří pomohou v budoucnu.

Vilma Havlínová

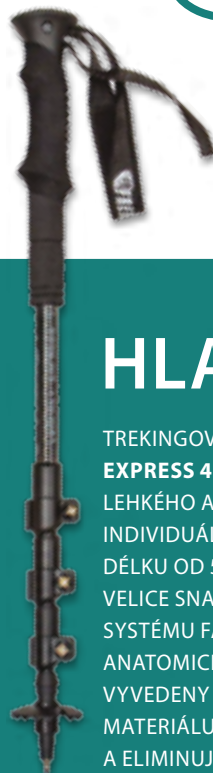
# OSMISMĚRKA O VĚCNÉ CENY

V tajence najdete dokončení textu ke 155. výročí založení Sokola: Miroslav Tyrš a Jindřich Fügner založili 16. února 1862 v Malypetrovské tělocvičně české reálky v Panské ulici v Praze český spolek ..... (v tajence) se znakem sokola v letu.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete nejpozději **do neděle 15. února 2017** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Osmisměrka) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: trekingové hole a další dva flash disk 16 GB.

**V tajence křížovky z DP kontaktu č. 12/2016** bylo dokončení zprávy o výročí vzniku tzv. Velké Prahy před 95 lety: V roce 1922 vznikla takzvaná Velká Praha. 1. ledna přibylo k dosavadním 8 pražským čtvrtím a obvodům dalších 37 obcí, mimo jiné Břevnov, Dejvice, Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady a Žižkov. Počet obyvatel se ztrojnásobil, město se zvětšilo více než osmkrát. **Z Prahy se stala metropole evropského formátu.**

Hlavní cenu – profesionální gola sadu ATX 94 kusů – získává **Renata Motlová** a flash disk 16 GB získávají **Ivana Hůšová** a **Nikola Olšovský**.



## HLAVNÍ CENA:

TREKINGOVÉ HOLE **FRENDO COMPACT EXPRESS 4** JSOU VYVEDENY Z VELICE LEHKÉHO A ODOLNÉHO MATERIÁLU. DLE SVÉ INDIVIDUÁLNÍ POTŘEBY MŮŽETE NASTAVIT DÉLKU OD 56,5 CM PO 130 CM. NASTAVENÍ JE VELICE SNADNÉ A INTUITIVNÍ DÍKY VYUŽITÍ SYSTÉMU FAST LOCK I V ZIMNÍCH RUKAVICÍCH. ANATOMICKY TVAROVANÉ RUKOJETI JSOU VYVEDENY Z VÝLISKU EVA A PĚNOVÉHO MATERIÁLU, A TAK NEABSORBUJÍ VLHKOST, A ELIMINUJÍ TAK POCENÍ RUKOU. DÍKY NEOPRENOVÉMU POUTKU MŮŽETE SNADNO DRŽET HOLE VE SVÉ DLANI. V PŘÍPADĚ POTŘEBY LZE VYUŽÍVAT SNĚHOVÉ TALÍŘE O PRŮMĚRU 55 ČI 85 MM, KTERÉ JSOU SOUČÁSTÍ BALENÍ.

E	L	T	C	H	E	T	T	Y	T	Á	F	L	U	S	S	Ě	Y	L
V	Č	E	M	A	D	A	U	N	O	K	I	T	A	O	K	N	K	
K	L	Y	C	K	L	C	V	A	E	K	N	L	I	B	I	O	Č	
S	N	Z	T	C	T	T	A	L	Á	Č	I	Á	É	L	R	R	N	
O	C	H	O	K	Í	É	V	A	P	J	Á	T	L	A	Á	A	E	A
R	R	P	V	L	E	P	O	A	U	R	O	S	B	Č	D	B	H	
B	Á	Á	É	K	Š	V	N	K	O	K	K	T	D	K	T	O	A	
P	N	D	R	R	P	L	A	C	K	A	I	S	C	H	Y	L	O	S
Í	I	A	Y	Í	Ř	E	P	C	H	T	Ě	N	Í	R	Ž	J	K	S
L	Č	E	T	A	K	K	N	I	T	Ě	Á	K	S	A	F	E	Y	

**OSMISMĚRKA:** ADAM, AISCHYLOS, BALIT, BROSKVE, ČÁRKA, ČETA, DYJE, FILÉ, HERBA, CHRÁNIČ, CHTĚNÍ, KAPLAN, KÁPO, KLÍCKA, KLKY, KOLÉBKY, KORÁB, KRYTBA, KUPA, KVÉRY, LASKATI, LIDÉ, NIKOTIN, NITĚ, OBERON, OBLÁČKY, PAVÉ, PEŘÍ, PLACKA, SAFE, SKON, SLECH, SULFÁTY, ŠPALEK, TECHTLE, TLACH, TYČE, UCTÍVÁNÍ, VLEK, YZOP



# K zakoupení v Infocentrech

## Dopravního podniku hl. m. Prahy



### Brožura

Slang pražských dopraváků

129 Kč

V prodeji pouze  
v Infocentrech Anděl,  
Můstek, Hradčanská  
a Nádraží Veleslavin.



ČKD RT6N1



ČKD Tatra T3 cvičný vůz



ČKD RT6N1



ČKD Tatra T3M



ČKD Tatra KT8D5



ČKD Tatra T6A5



ČKD Tatra KT8D5.RN2P



Škoda 15T



Škoda 15T Alfa (facelift)



Ikarus 280



Škoda 706 RTO



SOR City NB 12



Karosa ŠM 11



SOR City NB 18



Karosa B732



Pantograf EM 475.1

### Kravatové spony

Kovové kravatové spony s vyzobrazením  
jednotlivých typů vozidel.

199 Kč

Sortiment se v jednotlivých  
Infocentrech může mírně lišit.



Více informací na: [www.dpp.cz/infocentra](http://www.dpp.cz/infocentra)



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



**STŘEDNÍ  
PRŮMYSLOVÁ  
ŠKOLA  
DOPRAVNÍ, a. s.**



mediální partner

# DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

Čtvrtek **16. 2. 2017**  
od 15.30 do 17.30 hodin.

**Motol:**  
Plzeňská 298/217a, Praha 5

**Vinohrady:**  
Moravská 3/965, Praha 2



Pořádáme zkoušky na nečisto,  
více informací na webu  
[www.sps-dopravni.cz](http://www.sps-dopravni.cz)



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

Partner



 **242 481 933 / 604 459 207**