

DP kontakt

9 / 2016 / ročník 21



40 LET  **TYRISTOROVÝCH
TRAMVAJÍ V PRAZE**

VÝROČÍ „ZPÍVAJÍCÍCH“ TRAMVAJÍ T3M

ÚSPĚŠNÁ ČTYŘI ROČNÍ OBDOBÍ ELEKTROBUSU

NÁROŽNÝ: DOPRAVA V PRAZE FUNGUJE ZNAMENITĚ



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

DAROVAT KREV NEBOLÍ
A TRVÁ TO JEN NĚKOLIK
MINUT

JEDINÝ DÁRCOVSKÝ
ODBĚR MŮŽE POMOCI AŽ
ČTYŘEM PACIENTŮM

Dopravácká
krev

NIKDO Z NÁS NEVÍ
KDY BUDE KREV
SÁM POTŘEBOVAT

8. září – 28. listopadu 2016

Svůj první čestný odběr můžete uskutečnit na odběrném místě ÚHKŤ a stát se tak novým prvodárcem **Dopravácké krve**.

Do odběrného místa se můžete dostavit každý všední den od 7.00 do 10.00 hodin na adrese **Ústav hematologie a krevní transfuze**, U Nemocnice 2094/1, 128 20 Praha 2.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

za prázdninami se zavřely dveře a pohodové odpoledne na pražském Výstavišti nám i našim rodinám alespoň na chvíli pomohlo připomenout letní náladu. Věřím, že jste si bohatý kulturní i sportovní program užili do sytosti a využili jste příležitost setkat se v příjemné atmosféře s kolegy.

Tentokrát bych chtěl tento prostor využít pro poněkud netradiční téma. Možná jste na Výstavišti zaznamenali propagační materiál k dárcovství krve nebo jste se zúčastnili stručné ankety, která byla na začátku srpna zveřejněna na intranetu. Ptáte se, proč byl tento dotazník publikován? Na základě odpovědí více jak 800 respondentů jsme mohli orientačně zjistit poměr dárců krve v rámci DPP a zároveň poměr dárců potenciálních. Výsledek je více než potěšující: pětina respondentů je aktivními dárči a tři čtvrtiny z těch, kteří krev nedarují, o tom uvažují.

Krev je nejcennější tekutinou na světě, kterou nelze vyrobit uměle, a díky stále složitějším operacím její potřeba stále roste. Dar krve je nejcennějším darem, který může člověk člověku dát. Přitom počet dobrovolných dárců dlouhodobě klesá, protože ti, kteří byli zvyklí darovat krev celý život, stárnou a potenciální dárči „nové“

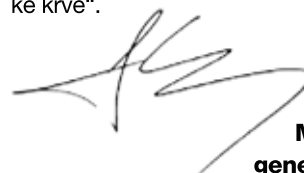
krve, tedy prvodárci, jsou motivováni spíše výdělkem od farmaceutických firem, než morálním dopadem svého skutku. Pro představu, krev jednoho dárce se dá využít až pro čtyři pacienty, kteří takovou pomoc potřebují.

Ačkoli rozhodnutí „chci darovat krev“ musí učinit každý sám, smysl dárcovství spočívá především v tom, že nikdo z nás neví, kdy sám bude krev potřebovat.

Právě proto Dopravní podnik ve spolupráci s Ústavem hematologie a krevní transfuze připravil podmínky pro ty zaměstnance, které by oslovilo stát se prvodárci. Ti, kteří se pro dárcovství krve rozhodnou, mohou tak učinit právě na odborném místě Ústavu hematologie a krevní transfuze. Času rozmyslet se je dost, tato možnost trvá až do 28. listopadu 2016.

Věřím, že se mezi těmi, kteří o svém dárcovství vážně uvažují, najde nemálo těch,

jež svým darem krve podpoří týmového ducha Dopravního podniku hlavního města Prahy a stanou se prvodárci „Dopravácké krve“.



Martin Gillar,
generální ředitel

OBSAH 09 • 2016

- 4 Aktuálně
- 5 DPP INFO - rychle, snadno, přehledně. A bezplatně
- 6 Listárna
- 7 „Je to frajer chlap!“

Z PODNIKU

- 8–10 Úspěšná čtyři roční období elektrobuse
- 11–15 40 let služby „zpívajících“ tramvají T3M
- 18–19 Servis vozů metra se osvědčil

SERIÁL

- 16–17 MHD v hledáčku fotografů: Bohuslav Kotál

HISTORIE

- 20–23 Zářijový historický kaleidoskop

ROZHOVOR

- 24–25 Doprava v Praze funguje znamenitě

TIP NA VÝLET

- 26 Vracovská elektrická zahradní železnice

ZAJÍMAVOSTI

- 27 Duhová tramvaj zbarvila pražské ulice

ZE SVĚTA

- 28 Bilbao: pestrá dopravní mozaika

PEL-MEL

- 29 LOH pohledem investic do veřejné dopravy

KULTURA / SOUTĚŽ

- 30 Slavíme Večernička a vítáme Bryana Adamse

ZÁBAVA

- 31 Křížovka o věčné ceny

Foto na obálce: Petr Hejna

DP
kontakt

DP kontakt

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

Adresa redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
 • Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejhová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 23. 8. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.

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



RYCHLOVÝHYBKA POD LETENSKÝM TUNELEM

V pražské tramvajové síti přibyla v srpnu další rychlostní výhybka. Po týdenní částečné výluce nyní funguje na nábřeží Kapitána Jaroše před křižovatkou s Letenským tunelem. Je opatřena hlubokou srdcovkou. Odbočná větev má poloměr oblouku 150 metrů. Úroveň zabezpečení je SIL3. Tramvaje na ní mohou jezdit rychlostí 30 km/h do odbočky a 50 km/h v přímém směru. Zařízení přináší zkrácení doby průjezdu tramvaje přibližně o 10 sekund. Navíc zkracuje o cca 4 sekundy dobu blokování výhybky, zajišťuje vyšší plynulost provozu a přináší energetické úspory. Drobná úprava byla provedena i na následné světelné signalizaci. Ta nově využívá informaci o směru jízdy tramvaje ze vzdáleného rádia výhybky, které se nachází za výjezdem ze zastávky Nábřeží Kapitána Jaroše. Upravená výhybka nese označení R03. Již v minulosti byly zřízeny dvě rychlostní výhybky, a sice na Prašném mostě a u Vozovny Střešovice. Čtvrtá se připravuje na odbočení do obratiště Nádraží Braník. (mig)



Foto: Miroslav Grossmann



Foto: Adam Czech

M1 CÍLEM SOUTĚŽÍCH FOTOGRAFŮ

Souprava metra M1 na lince A? Díky výborným vztahům a skvělé spolupráci s vlakovým dispečinkem se pracovníkům jednotky Správa vozidel Metro podařilo trasu ověřovací jízdy upravit na celou délku linky A, tedy v úseku Depo Hostivař – Nemocnice Motol, a to hned ve dvou celých kolech, přičemž hlavním účelem bylo navštívit úsek V.A. Krom následné myšlenky na fotosoutěž na Facebooku DPP (která vyvolala nečekaný zájem z řad veřejnosti) nastal touto akcí i významný mezník v historii pražského metra, kdy jízdou soupravy M1 v úseku Náměstí Míru – Nemocnice Motol všechny typy vlaků metra (Ečs, 81-71, 81-71M i M1) se kompletně objevily v celé síti pražského metra. Souprava M1 nikdy předtím v úseku Náměstí Míru – Dejvická - Nemocnice Motol nebyla (na Černém Mostě již ano, i na Zličín jezdí poměrně často). Jelikož se akce zveřejňovala, byl dohodnut i improvizovaný jízdni řád, aby lidé měli možnost si na soupravu počkat v oblíbené stanici. Ze zasláných soutěžních fotografií porota vyhlásila jako vítěze Adama Czecha, jako druhý byl oceněn Pavel Jeřábek a třetí byl Michal Janata. (ph)

REPLIKA OBLOUKOVÉ LAMPY ZDOBÍ STANICI KŘIŽÍKOVA

Ve středu 17. srpna byla u vstupu do stanice metra Křižíkova slavnostně odhalena replika obloukové lampy zdokonalené Františkem Křižíkem. Cílem společného projektu Dopravního podniku, Městské části Praha 8 a společnosti Philips bylo představit veřejnosti repliku Křižíkova neznámějšího vylepšení, a to právě v roce, kdy si připomínáme několik významných výročí z jeho profesního a osobního života. (red)



Foto: Petr Hejma

VÝTĚŽEK SBÍRKY KINOBUSU POMŮŽE VLÁDÍKOVI

I v rámci letošního filmového turné oblíbeného Kinobusu mohli návštěvníci jednotlivých promítání dobrovolně přispět na dobrou věc. A komu konkrétně výtěžek sbírky, kterou uspořádal Dopravní podnik společně s Nadací Nova, pomůže? Vládíkovi ve třech letech diagnostikovali nevyčísitelnou svalovou distrofii. Sice s potížemi, ale ještě zdárně nastoupil do první třídy, ale během let se jeho pohybové možnosti rychle omezovaly. Dnes coby dvanáctiletý chlapec je upoután na invalidní vozík a ve zkvalitnění jeho života by mu výrazně pomohl vozík elektrický. Děkujeme všem návštěvníkům Kinobusu, kteří do sbírkové kasičky přispěli. Vládíkova radost ze života nám je a bude tou nejlepší odměnou za proběhlým ročníkem letního promítání. (red)

PĚVECKÝ SBOR HLEDÁ POSILY

Rádi zpíváte? Máte školený hlas nebo si zpíváte jen tak pro radost? Jste zaměstnancem Dopravního podniku nebo prostě patříte mezi příznivce pražského MHD? Vám všem je určena výzva Pěveckého sboru DPP, který společně se zahájením další pěvecké sezóny láká do svých řad nováčky. Sbor uvítá především muže do tenoru a basu a ženy do sopránů. Více informací a kontakty naleznete na www.sbordpp.cz. (dol)

VÝUKA CIZÍCH JAZYKŮ V DPP

V týdnu od 19. září 2016 začne v Dopravním podniku probíhat dlouho očekávaná výuka cizích jazyků, kterou zajišťuje odd. Rozvojové programy. Dodavatelem služby je jazyková škola Caledonian School, která byla vybrána v tzv. elektronické aukci. Zaměstnanci měli na výběr ze tří jazyků – angličtiny, němčiny a ruštiny. Celkem se přihlásilo 77 zaměstnanců, z toho 63 na angličtinu a 13 na němčinu. Vzdělávání bude realizováno ve skupinách, které byly vytvořeny na základě testem ověřených vstupních znalostí jazyka. Výuka bude probíhat 1x týdně v délce 60 minut na pracovištích Centrální dispečink, depo Hostivař, depo Kačerov, depo Zličín, Sokolovská, ÚD Hostivař a vždy bude součástí pracovní doby. Veškeré informace k jazykové výuce podá odd. Rozvojové programy, Pavlína Pecháčková, tel.: 95005, email: pechackovap@dpp.cz. Věříme, že nově nabyté znalosti budou zaměstnancům přínosem pro jejich další práci v DPP. (pp)

DPP INFO – rychle, snadno, přehledně. A bezplatně

Dopravní podnik testuje v provozu s cestujícími elektrobus, ve vybraných tramvajích 15T a na autobusové lince 119 bezkontaktní platbu jízdného. Na Velikonoce 2015 zprovoznil páté prodloužení trasy metra A. Novinkou, která je ale za posledních 5 let nejvýznamější pro veškerou cestující veřejnost, je nová mobilní aplikace DPP INFO.

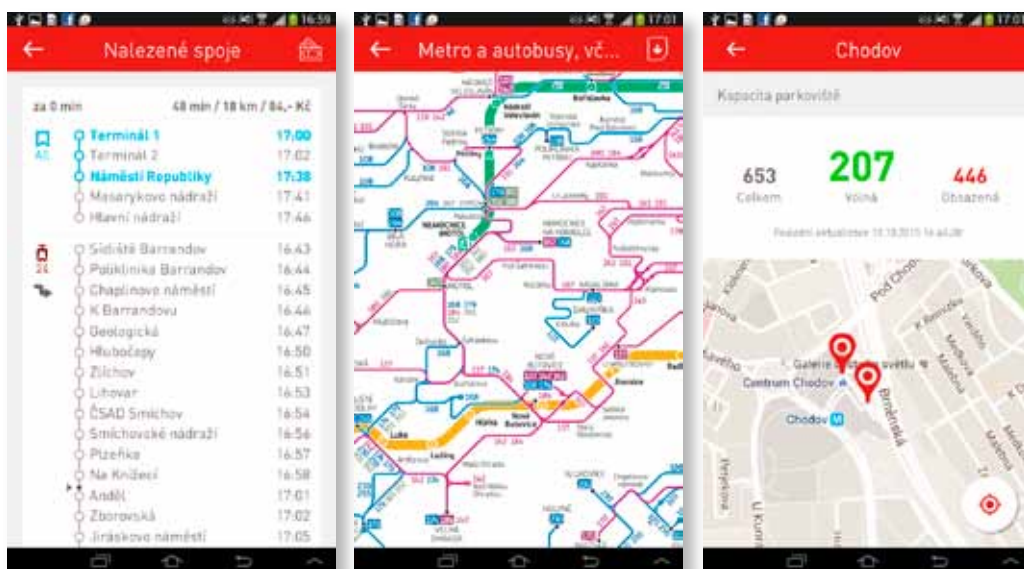
Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Nový informační kanál Dopravního podniku je dostupný zdarma pro mobilní zařízení se systémy Android, respektive iOS a připravený v češtině, angličtině a němčině. Základním stavebním kamenem je samozřejmě vyhledání spojení v rámci Pražské integrované dopravy, a to z místa A do místa B s možností zadání přestupu. Při manuálním vyplnění názvu zastávky vám pomáhá našeptávač, případně lze využít i nabídky nejbližších zastávek vzhledem k vaší momentální poloze. V přehledu dostupných spojení vidíte odjezdy podle jízdního řádu, dobu jízdy, čas do odjezdu spoje a případně i jakákoli omezení na trase. Vámi dotazovaná spojení se řadí mezi „naposledy hledaná“, která si hvězdičkou snadno můžete označit i jako svá „oblíbená“.

K dalším nemálo významným funkcím DPP INFO patří usnadnění nákupu SMS jízdenky z telefonu. V menu jsou i další užitečnosti: seznam P+R parkovišť s aktuálním počtem volných parkovacích míst, aktuální stav bezbariérových zařízení v metru, mimořádné události a plánovaná omezení v dopravě, aktuality z DPP, kompletní platná dopravní schémata a všeobecné informace o MHD včetně jízdného.

Již v prvních hodinách života nové aplikace vývojáři reagovali na připomínky cestujících k samostatnému zobrazování vlakových zastávek „S“, které byly v počátku zahrnuty pouze do uzlů s nejbližšími zastávkami MHD, či nabídli optimalizaci pro „šestkovou“ řadu telefonů iPhone. Poznanky pro další aktualizace DPP INFO se samozřejmě sbírají i nadále, a to prostřednictvím obvyklých komunikačních kanálů, přes sociální sítě nebo recenzemi přímo z obchodů App Store a Google Play.

„Zájem uživatelů, který aplikace na obou platformách zaznamenala ještě před zahájením jakékoliv širší propagace, nás utvrdil v přesvěd-



čení, že poměrně dlouhá příprava projektu měla své opodstatnění. DPP INFO neohromí žádnou technologickou novinkou, na jednom místě však poskytuje to, co by pro cestující mělo být v dnešní době

již standardem – vždy dostupný pomocník, připravený okamžitě nabídnout vše důležité pro ničím nerušené cestování po Praze,“ říká autor konceptu **Tomáš Hajduk z oddělení Komunikace.**



DPP INFO nabízí cestujícím PIDu aktuální spojení, informace o stavu provozu včetně omezení, o tarifu a umožňuje zakoupení SMS jízdenky přímo z aplikace.

Aplikace DPP INFO (údaje k 12. 9. 2016)
Velikost: 18 MB
Verze: 1.0.3
Datum aktualizace: 31. 8. 2016
Vývojář: Dopravní podnik hl. m. Prahy
Počet stažení: 10 000+



Děkujeme neznámé paní, která v metru našla zapomenutý notebook a zařídila, že se mohl vrátit k nám do kanceláře. Za spolupráci při téhle anabázi děkujeme také paní Marcelu Lechnerové, která našla způsob, jak dohledat skutečnou majitelku notebooku. Poctiví lidé ještě existují.

Gabriela Křivánková

Dňa 20. 8. 2016 (10:00) sme sa s manželkou počas našej dovolenky zúčastnili vašej akcie „Prohlídka depa Kačerov a jízda historickou soupravou Ečs“. Akcia sa nám veľmi páčila. Sprievodcovia akcie a vodiči súpravy Ečs pekne všetko povysvetľovali a ochotne odpovedali na otázky návštevníkov. Dúfam, že takéto akcie budete robiť i naďalej. Ďakujeme.

Peter Ujváry

Právě jsem novou aplikaci DPP INFO ze zvědavosti prozkoumal a musím říct, že to vypadá opravdu dobře... Za mě tedy palec nahoru!

Kryštof Lukeš

Vážení, stáhl jsem si 23. 8. 2016 Vaši novou aplikaci DPP INFO. Na iPadu běhá perfektně. Snad jen nejdou mazat historie hledání. Je fakt dobrá!

Petr Hájek

Z DĚKOVNÉHO E-MAILU JANY HRSTKOVÉ, PŘEDSEDKYNĚ A ZAKLADATELKY DOBROČINNÉHO SPOLKU PSÍ CESTA FRANTIŠEK, Z. S., ADRESOVANÉHO ZAMĚSTNANCŮM DOPRAVNÍHO PODNIKU ZE DNE 7. 8. 2016:

Dobrý den všem dobrým lidem z DPP a obří poděkování! Vážení, jsem šokována! Ale krásně. V dnešním světě, kdy se na nás hrnou katastrofy a tragédie odevšad, razím hlavou proti zdem a za lásku a dobro a Vy mi to vracíte. Tedy ne mně, ale mým svěřencům – dříve týraným či jinak handicapovaným opuštěným psím seniorům v hospicu Psí cesta František, z. s. Díky iniciativě z Vašich řad nám paní Vilma Havlínová předala neuvěřitelné množství potřebných věcí – kvalitní krmivo, deky, ale i tolik potřebné veterinární přípravky apod. Děkuji každému z Vás, který si, ač jistě sám uspěchán, našel čas, aby doma kouknul po starých věcech a ty paní Vilmě předal. Děkuji za každou laskavou duši, která dokazuje, že to dobro v nás je – bez ohledu na dobu. Děkuji za životy těch, kterým se i díky Vám bude dýchat zase o něco volněji. Děkuji s čistou láskou, že nemyslíte jen na sebe. S pokorou a úctou

Jana Hrstková

předsedkyně a zakladatelka dobročinného spolku Psí cesta František, z. s.

Z DĚKOVNÉHO E-MAILU MANŽELŮ KLÍROVÝCH, ZÁSTUPCŮ RELMOST TÝMU, ADRESOVANÉHO ZAMĚSTNANCŮM DOPRAVNÍHO PODNIKU DNE 22. 8. 2016:

V neděli 21. 8. 2016 skončil další, v pořadí již třetí, ročník golfového turnaje Czech Masters, kterého se opět zúčastnili hráči z celého světa. Bezchybná organizace dopravy je důležitým momentem, který spolurozhoduje o spokojenosti hráčů a tím i o jejich zájmu se zúčastnit i následujícího ročníku. Aby doprava fungovala, je důležité nejen pro hráče, ale i pro velmi početný tým dobrovolníků, security a také pro diváky. Zajistit náročnou logistiku celé akce tak není vůbec jednoduché a od zaměstnanců Dopravního podniku si vyžaduje velkou míru flexibility, pochopení a trpělivosti při plnění všech požadavků na dopravu.

Proto bychom Vám chtěli tímto poděkovat za vstřícnost a výbornou spolupráci, bez které by nebylo možné tuto velkou akci zajistit. Prosíme, vyřídte naše poděkování také všem Vaším spolupracovníkům, řidičům a dispečerům. S velkým díkem

Klírovi

Relmost Team



Den otevřených dveří

Dopravního podniku hlavního města Prahy

Více informací na
www.dpp.cz/dod

depo **Zličín**

vozovna **Motol**

garáž **Řepy**

Sobota **17. září 2016**

10.00–16.00 hodin



„JE TO FRAJER CHLAP!“

Ochotný, vsřícný, skromný. Právě takový je podle vedoucího garáže Řepy řidič DPP Miloš Vlášek, který se v pátek 22. července 2016 v brzkých ranních hodinách stal tak trochu nedobrovolným hrdinou při závažné nehodě linkového autobusu s kamionem. Dostalo se mu slov chvály od zasahujících záchranářů i vedení podniku.

Text: **Jana Šejnohová** • Foto: **Petr Ludvíček**

Nerespektování červené na semaforu řidičem kamionu a následná srážka s autobusem na křižovatce ulic Patočkova a Pod Královkou vyústila ve zranění několika cestujících. Miloš Vlášek, i přes vlastní zdravotní indispozici, pomáhal zraněným až do příjezdu záchranné služby.


„U Dopravního podniku jsem už zažil nehod spoustu. Od malých až po velké, nikdy však našťastí nedošlo ke zranění cestujících. Až tahle poslední byla závažnější,“ komentuje situaci s odstupem několika týdnů řidič, jenž do redakce DP kontaktu dorazil poté, co přijal ocenění od **generálního ředitele DPP Martina Gillara**. S ním si také o incidentu, po němž je stále ještě v pracovní neschopnosti, popovídal. „Nestalo se mi dohromady nic moc – rozbitá hlava, zlomené žebro, zhmožděný hrudník, noha a zhmožděná ruka, to je všechno,“ vypočítává seznam poranění, s nimiž „zasahoval“ u ostatních Vlášek. „Nejhůř dopadla paní, kterou náraz vystřelil ze sedačky, ta je na tom podstatně hůř než já. Byla v šoku a hodně krvácela. Ostatní měli jen zlomeniny a odřeniny,“ vzpomíná na ono červencové ráno řidič.

Miloš Vlášek do Dopravního podniku zamířil z podniku Konstruktiva a od té doby devátým rokem „kroutí“ volant v garáži Řepy: „Jsem tu spokojený a neměnil bych, máme tam skvělý kolektiv. Zvláště mezi staršími řidiči, ve smyslu zkušeností,“ rozpovídává se pomalu muž, který se ve volném čase rád věnuje četbě, sportu a především desetileté fence plemene Landseer. „Jestli si budu více dávat pozor nebo ještě více předvídat, co udělají ostatní řidiči, to vážně nevím. Zatím jsem kvůli ruce na neschopence. Otočily se mi vazy, a tak neunesu ani konvici na kávu,“ dodává.

„Nehoda to byla opravdu ošklivá, kabina řidiče je na odpis, dostala přímý náraz. Pan Vlášek je srdcař, celou dobu se držel volantu, i proto má teď ošklivě pohmožděnou ruku. Klobouk dolů před ním, jak situaci zvládl.



Chválili ho i záchranáři, kteří žasli, že s tak vážným poraněním hlavy pomáhal cestujícím. Za mě je to frajer chlap,“ nešetří slovy chvály **vedoucí garáže Řepy Bratislav Kučera**.

Kdy se řidič „záchranář“ vrátí do práce, je zatím nejasné: „Po nemocenské, na kterou původně nechtěl ani nastoupit, aby nezkalil rodině dovolenou, bude muset pan Vlášek ještě na rehabilitaci a pak k podnikovému psychologovi,“ dokončuje Kučera. On, kolegové i redakce DP kontaktu se přidává s přáním brzkého uzdravení. 



Dnes, 22. 7. 2016 v 5.41 hod., jsme přijali na tísňové lince 155 informací o nehodě autobusu MHD a kamionu, ke které došlo na ulici Patočkova před nájezdem do tunelu Blanka. V autobusu došlo ke zranění trojice žen - cestujících, kterým před naším příjezdem pomáhal řidič MHD, ač byl sám zraněný. Bez újmy na zdraví nezůstal ani řidič kamionu. Všechny zraněné osoby po ošetření převezly k další péči následně posádky ZZS HMP do Fakultní nemocnice v Motole a do Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích. Velké poděkování si zaslouží řidič autobusu

MHD, který i přes utrpěné zranění okamžitě začal pomáhat zraněným cestujícím. Za ZZS HMP mu patří obrovský palec nahoru!

z Facebooku ZZS



Úspěšná čtyři roční období elektrobuse

Elektrobus SOR EBN 11 uzavřel k 31. srpnu 2016 první rok svého působení na pravidelných autobusových linkách DPP. Vzhledem k pozitivním provozním zkušenostem na jedné straně a potřebě delšího sledování některých klíčových parametrů na straně druhé bylo již na jaře rozhodnuto o využití opce na prodloužení zkušebního provozu o další rok, tedy do konce srpna 2017.

Text a graf: **Jan Barchánek** • Foto: **Petr Hejna, Jan Šurovský a JPA**

Projekt elektrobuse se systémem nabíjení při provozních přestávkách během dne byl logickým vyústěním dlouhodobých aktivit Dopravního podniku v oblasti snižování emisí a prověřování alternativních paliv a pohonných systémů v autobusové dopravě. Klíčovou motivací bylo využití vnitropodnikových synergií, zejména stávající napájecí sítě tramvají a příznivé ceny nakupované elektrické energie díky velkoodběru pro tramvaje a metro. Projekt zároveň reagoval na předchozí zkušenosti DPP s provozem a testováním různých elektrobuseů a jejich nabíjecích systémů, včetně využití informací a doporučení z dalších českých i zahraničních zdrojů.

SPLNĚNÍ POŽADOVANÝCH PARAMETRŮ

Tachometr elektrobuse vykazoval k 31. 8. 2016 úctyhodných 69 959 km, z toho 64 153 km v každ-

odenním provozu s cestujícími a dalších 5806 km během přípravné fáze v červnu až srpnu 2015. Tím byl splněn (a při odečtení cca 2 měsíců odstavení z důvodů technických





Díky systému nabíjení z tramvajové trakční sítě se pražský elektrobus řadí mezi sledované a úspěšné evropské projekty v oblasti silniční elektromobility.

busu s běžným naftovým autobusem. Vyšší pořizovací náklady, resp. náklady na pronájem vozidla totiž pokrývá úspora nákladů na energie (výrazně nižší náklady na vozokm u elektrické energie oproti naftě).

Určitým problémem jsou náklady na infrastrukturu, tedy „dobudku“, která v případě pilotního projektu slouží pouze pro jeden elektrobus, ale obecně může být využívána pro více vozidel jak formou střídání na nabíjecím místě, tak i rozšířením počtu obsluhovaných nabíjecích míst v příslušné lokalitě.

Velmi důležitým parametrem pro celkovou ekonomiku provozu elektrobusu je životnost baterií. Vzhledem k intenzivnímu využívání elektrobusu a velkému počtu nabíjecích cyklů byl během ročních zkoušek sledován rychlejší pokles efektivní kapacity baterií, než bylo původně předpokládáno. Právě tato skutečnost je jedním z klíčových důvodů pro prodloužení zkušebního projektu o další rok tak, aby mohl být dále sledován vývoj stavu baterií a vliv dalších diskutovaných úprav (změny nabíjecích proudů, úpravy chlazení baterií, apod.).

>>>

úprav pro tepelné čerpadlo dokonce významně překročen) základní parametr projektu, kterým bylo dosažení srovnatelného ročního proběhu s průměrným naftovým autobusem DPP. Dalším klíčovým cílem projektu bylo zcela bezemisní řešení, tedy plně elektrické topení a klimatizace. Zejména zimní provoz ověřil životaschopnost, ale také omezující faktory této do budoucna zcela jistě preferované konfigurace.

Unikátním prvkem celého projektu je systém nabíjení z tramvajové trakční sítě prostřednictvím dvou-pólového pantografového sběrače se stacionárním galvanickým oddělením (tzv. dobudkou). Díky tomuto řešení se pražský elektrobus řadí mezi sledované a úspěšné evropské projekty v oblasti silniční elektromobility. Důkazem je celá řada národních i mezinárodních prezentací, včetně jubilejního stého zasedání Autobusové komise UITP v druhém květnovém týdnu v Praze.

Poděkování za úspěšnou přípravu a realizaci projektu patří kromě dodavatelů vozidla a elektrovýzbroje také řadě zaměstnanců různých útvarů napříč DPP. Jedná se o řidiče a další pracovníky obou autobusových jednotek, kteří se intenzivně podíleli na průběžném ladění a úpravách vozidla, ale také o zástupce tramvajových jednotek, bez jejichž úzké spolupráce by celý projekt nemohl být realizován.

PROVOZNÍ A EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ

Oproti jiným evropským městům, kde jsou testy elektrobusů velmi štedře dotovány z různých zdrojů, se pražský projekt musel spokojit s řádově nižšími finančními prostředky. Tento „handicap“ však byl silnou motivací pro hledání technicky i provozně co nejefektivnějšího řešení. Výsledky ročního provozu potvrdily v daných podmínkách (na vybraných linkách a obězích) srovnatelnost provozních nákladů tohoto typu elektro-






Vlevo: Důležitým podkladem pro průběžné vyhodnocování zkušební provozu elektrobuse jsou každodenní záznamy řidičů.

DALŠÍ KROKY DPP V OBLASTI ELEKTROBUSŮ

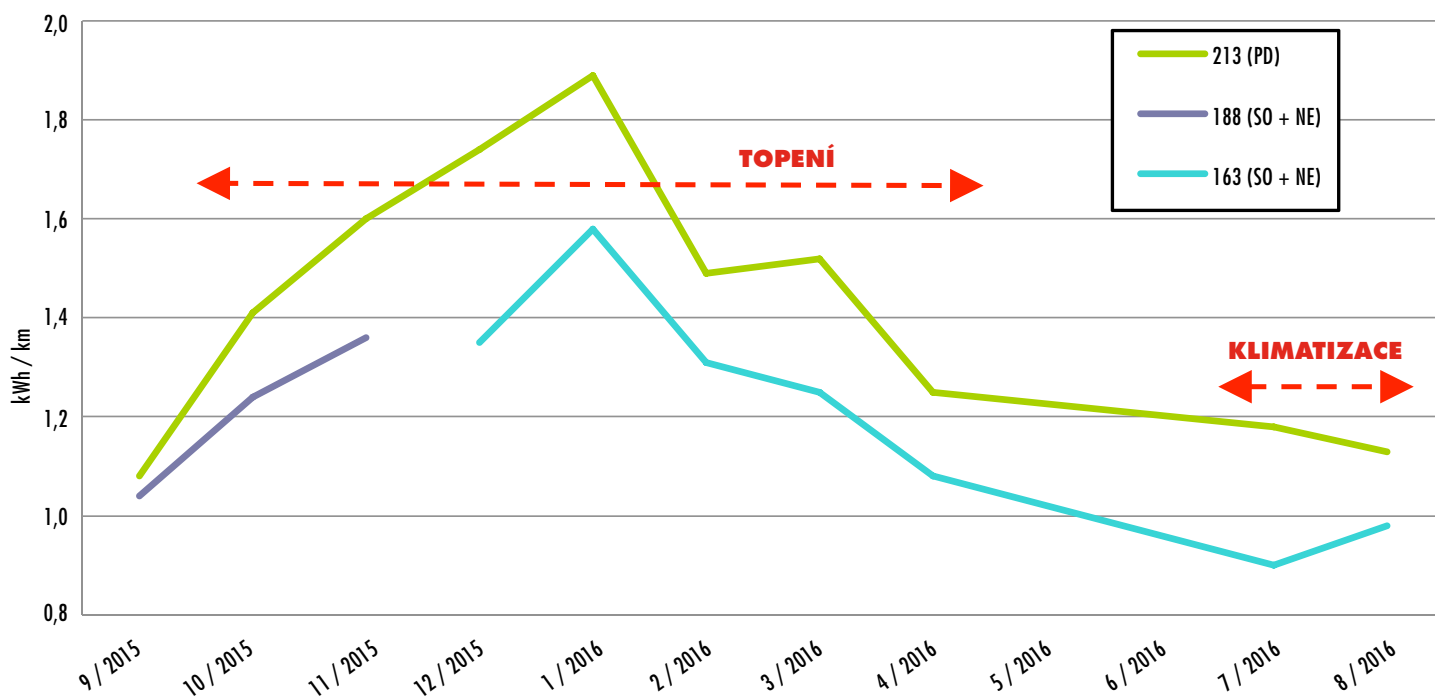
Kromě uvedeného sledování stavu a očekávané životnosti baterie je cílem druhého roku provozu hodnocení dalších realizovaných technických úprav. V závěru letošního června byl systém topení a klimatizace doplněn o tepelné čerpadlo. Vliv této úpravy na spotřebu elektřiny během letních měsíců při využívání klimatizace byl pozitivní a obdobně bude porovnáván vliv na topení. I nadále lze předpokládat další úpravy a ladění nabíje-

cích parametrů, které mají přímý vliv na plánování provozu a nabíjecích cyklů.

Roční provoz elektrobuse ukázal podle očekávání také limity použitého technického řešení, které vycházejí zejména z měrné kapacity baterie a efektivní rychlosti jejich nabíjení. Jak bylo zmíněno výše, z ekonomického hlediska je testované řešení efektivně použitelné pro část linek a oběhů DPP. U linek, resp. oběhů s vysokým denním proběhem (přes 300 km), případně s nižším podílem

provozních přestávek v lokalitách v blízkosti napájecí sítě tramvají, by toto řešení však znamenalo nárůst neproduktivních časů (nabíjení mimo stávající přestávky), což by navýšilo provozní náklady. Zejména pro páteřní linky obsluhované kloubovými autobusy tak DPP prověřuje další možnosti rozšíření stávajícího řešení. Kromě nabíjení na garáži a na obratišti je cílem připravovaného navazujícího projektu „elektrobuse s dynamickým nabíjením“ nalézt a prakticky ověřit možnosti nabíjení také během jízdy tak, aby pozitivní efekty lokálně bezemisní dopravy bylo možné využít na nejdůležitějších a nejvíce vyčíslených autobusových linkách pražské MHD. 

Spotřeba elektrické energie (v kWh/hod na vozokm) v jednotlivých měsících (na linkách 213, 188 a 163)



* v průběhu 5/2016 a 6/2016 dlouhodobé odstavení z důvodu montáže a ladění tepelného čerpadla



40 let služby „zpívajících“ tramvají T3M

Letopočty 1976 a 2016 ohraničují čtyřicet let, do kterých spadá pravidelný provoz tramvají s tyristorovou pulzní regulací v Praze. Počátky vývoje tohoto nového systému oslaví dokonce kulatých 50 let. Nahlédněme do počátků programu tyristorizace, připomeňme jeho tvůrce a první nelehké roky i následný vývoj v oblasti trakční výzbroje tramvají typu T3.

Text: **Robert Mara** • Foto: **Jiří Čermák, Ivo Mahel, Jaroslav Bureš, Robert Mara a Archiv DPP**

V období po II. světové válce přistoupil pražský Dopravní podnik k zásadní modernizaci vozového parku tramvají. Vzorem pro konstrukci moderních čtyřnápravových tramvají byla americká vozidla PCC, která ve své době představovala jeden z nejprogresivnějších směrů vývoje, zejména z hlediska podvozků a elektrické výzbroje.

Nové tramvaje, v Praze představované typy T1 a T3, přinesly do provozu řadu zásadních předností (plynulý rozjezd a brzdění, vysoké hodnoty zrychlení a zpomalení, vysokou maximální rychlost, do té

Nahore: Tramvaje T3M a T3R.P představují dvě generace provozně velmi úspěšných vozidel se stejnosměrným pohonem s pulzní regulací otáček trakčních motorů. Jejich společným jmenovatelem je kromě jiného i osobnost Ing. Antonína Firšta, který stál v roli hlavního projektanta u zrodu trakční výzbrojí TV1 i TV Progress. Vozovna Hloubětín, 10. 8. 2015.

doby nezvyklý komfort pro cestující i řidiče, zrychlené odbavování atd.). Koncepce jejich elektrické výzbroje však měla i své negativní stránky. Za účelem zjednodušení spínacího pochodu při spouštění a pro dosažení plynulosti napěťové regulace při rozjezdu bylo upuštěno od dříve používaného úspornějšího sériově-paralelního skupinového spínání motorů. Tím se zvětšily energetické ztráty při spouštění motorů a při jízdě pomalou rychlostí bylo nutné jezdit trvale s předřadnými odporníky nebo s přerušovaným spínáním motorů přes odporníky a s výběhy.

Tato koncepce byla výhodná pro moderní tramvajové tratě oddělené od ostatní dopravy, kde bylo možné rychle a plynule dosáhnout maximální rychlosti odpovídající aktuálnímu zatížení vozu a traťovým poměrům. Horší situace nastávala při pomalých jízdách v městském centru, kde byla vyšší četnost zastávek, větší intenzita tramvajového provozu, přímý souběh s ostatní dopravou i řada dalších dopravních omezení. V těchto podmínkách jednostupňové spojení motorových skupin způsobovalo téměř dvojnásobné ztráty v předřadných odpornících a dvojnásobné

»»



nárazové proudové odběry ze sítě v porovnání s původním sériovým spínáním skupin motorů. Touto formou provozu tak trpěla nejen trakční výzbroj vlastních vozů, ale především nedostatečně dimenzovaná napájecí síť, kterou bylo nutné zásadním způsobem modernizovat.

Dynamicky se vyvíjející polovodičová výkonová elektronika umožnila vyvinout hospodárnější řešení regulace plynulou maloztrátovou transformací stejnosměrného proudu a napětí. Řešení hlavního regulačního problému moderních tramvají se stejnosměrným pohonem (snižování napětí na trakčních motorech při rozjezdech) prostřednictvím pulzního měniče bylo zahájeno již v roce 1966 v závodě ČKD Elektrotechnika, kde byl vedením vývojových prací pověřen Ing. Antonín First. Již v rozmezí let 1966 až 1967 byl zhotoven jednoduchý funkční model pulzní regulace akumulátorového vozíku („ještěrky“). V letech 1967 až 1968 byl zpracován projekt modelu pulzní regulace otáček trakčních motorů tramvaje, který byl v roce 1968 důkladně prověřen na zkušebně. Model byl zhotoven pro jeden trakční motor tramvaje T3, druhý motor sloužil pro brzdění a modelování profilu tratě. Mezi motory byl zapojen setrvačnick na-

Tyristor

Tyristor je polovodičová součástka sloužící ke spínání elektrického proudu a fungující jako řízený „elektronický ventil“ spínaný impulsy do řídicí elektrody. Komerční aplikace tyristorů se vyskytovaly od roku 1956 a díky své vhodnosti pro výkonové aplikace byly později hojně využívány pro regulaci pohonů kolejových vozidel především se stejnosměrnými trakčními motory.



Nahore vlevo: Inženýr Antonín First, duchovní otec prvního systému tyristorové pulzní regulace pro tramvaje.

Nahore: Blok s pulzními měniči tyristorové pulzní regulace TV1 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně kolem roku 1977.

Prototyp tyristorové tramvaje T3t nedlouho po zahájení zkušebního programu ještě v původním barevném schématu, s nápisy „ZKUŠEBNÍ VŮZ ČKD PRAHA“ a s evidenčním číslem 6000, 5. 11. 1971.

hrazující setrvačné síly jedné třetiny tramvaje.

V roce 1969 proběhla montáž tyristorového měniče do skutečné tramvaje a jeho oživení. Pro tyto zkoušky byl využit košíkový vůz T3 č. 263, který byl toho času na opravě v ČKD Tatra. Zařízení mělo charakter funkčního modelu, bylo zapojeno pouze pro jeden podvozek a pro možnost snadného měření i údržby bylo montováno na podlaze vozu. Technicko-bezpečnostní zkouška byla provedena na zkušební trati ústředních dílen v Hostivaři dne 6. listopadu 1969 a měření na tratích DP Praha probíhaly do června 1970.

S ohledem na velmi příznivé výsledky zkušebního provozu byl vyroben prototyp tyristorové pulzní regulace, označené jako TV1, který byl od března do května 1971 insta-

lován do skříně T3 vyrobené v rámci zakázky pro rumunské město Galati. Tím mohly v červnu 1971 začít potřebné dlouhodobé zkoušky ČKD v síti DP Praha. Na celokrémovém zkušebním voze ČKD se šedou střechou a evidenčním číslem 6000 byla především sledována spolehlivost a mapovány přechodové stavy výzbroje (nestabilní napájení, jízdy přes úsekové děliče, odskoky sběrače atd.). Důkladně vyzkoušeno bylo i rekuperační brzdění, umožňující využití elektrické energie vznikající přeměnou kinetické energie při brzdění. U sériových vozů se však neuplatnilo. Zpočátku bylo zkušebně využíváno také polovodičových součástek zahraniční výroby, pro sériovou výrobu však dovoz z tehdejších kapitalistických zemí nepřicházel v úvahu. Výrobu proto musel v potřebné ja-





kosti zvládnout závod ČKD Polovodiče. Neméně složitým oříškem bylo zajištění vhodných kondenzátorů, které vyvíjel podnik ZEZ Žamberk.

Po dalších úpravách zkušební vozu, označeného jako T3t, obnášejících zároveň přelakování do standardního červeno-krémového schématu, doplnění stanoviště průvodčího a přeznačení na č. 8003 (nová řada evidenčních čísel zkušebních vozů ČKD) probíhaly od září 1973 do března 1974 srovnávací zkoušky tramvaje s tyristorovou pulzní regulací v pravidelném provozu na lince č. 10. Vůz zde najezdil přes 50 tisíc km. Tímto vývojem drželo Československo, resp. závody ČKD krok s nejnovějšími trendy ve vývoji trakčních výzbrojí tramvají. Cesta nového systému do praktického nasazení a sériové výroby však byla ještě velmi trnitá.

Práce na vývoji systému TV1 byly zpočátku motivovány vývojem nové typové řady tramvají T5 ČKD Tatra. Později bylo rozhodnuto využít vyvinutý systém pouze pro modernizaci již vyrobených starších vozů T3. Díky příznivým výsledkům dlouhodobých zkoušek tyristorové pulzní regulace a též ve snaze získání provozních zkušeností v širším měřítku byla naplánována jednorázová výroba 200 modernizačních sad elektrických výzbrojí TV1 pro tuzemské dopravní podniky. Ty byly navrženy tak, aby si je jednotliví dopravci mohli instalovat do stávajících vozů T3 místo stávající odporové regu-

lace se zrychlovačem ve vlastním dílenském zázemí pod dohledem pracovníků ČKD.

Do DP Praha bylo nabídnuto celkem 105 modernizačních sad výzbrojí TV1 a zároveň zde měl být ověřen proces modernizace starších vozů s odporovou regulací. Dne 8. listopadu 1974 byla uzavřena Hospodářská smlouva DP Praha a ČKD Elektrotechnika o součinnosti při přípravě, provozu a údržbě dvou prototypů modernizace tramvaje T3. DP pro tento účel poskytli vozy č. 6795 a 6798, jež byly po dobu přestavby,

Prototyp T3t již ve standardním červeno-krémovém laku a s novým evidenčním číslem 8003 projíždí na lince č. 10 přes náměstí Kubánské revoluce (dnes Kubánské náměstí) při dlouhodobých zkouškách v provozu s cestujícími, 20. 4. 1973.

zkoušek a jejich vyhodnocení v majetku ČKD. Práce začaly v listopadu 1975 a po přestavbě vozy obdržely nová č. 8005 a 8006. První dokončený vůz č. 8006 absolvoval TBZ 14. září 1976, do provozu s cestujícími byl zařazen od 29. září téhož roku. V letech 1977 až 1981 bylo zhotoveno dalších 100 vozů (č. 8007–8106). Nově byly modernizované tramvaje označovány jako typ T3M. >>>

Dvojice prototypů sériové modernizace tramvaje T3 na tyristorovou pulzní regulaci TV1 (typ T3M) č. 8005+8006. Na zásuvce mnohočlenného řízení je dobře vidět písmeno „T“, kterým byly tyristorové tramvaje v prvních letech odlišeny od ostatních vozů T3. Smyčka PKOJF, 24. 3. 1979.





Počáteční nasazení tyristorových tramvají bylo poměrně problematické, vyžadující mnoho systematické práce a trpělivosti pro vyladění do té doby zcela neznámé techniky. Velmi kritizovaným faktorem byly i náklady na modernizaci – průměrná pořizovací cena modernizovaných tramvají T3 vyrobených v letech 1971 až 1976 činila 560 tis. Kčs, zatímco průměrná cena jedné modernizační sady TV1 včetně montáže na vůz činila v roce 1977 508 tis. Kčs. Očekávaná životnost vozidel s tyristorovou pulzní regulací přitom dle tehdejších předpokladů byla jen přibližně 10–15 let (s ohledem na předpokládanou životnost vozové skříně). Nákladná byla i potřebná součástková základna či specializovaná měřicí technika. Údržba a opravy nové výzbroje vyžadovaly vyšší kvalifikaci personálu a systémový přístup k řešení poruch a zprovoznování po opravách, aby nedocházelo k poškozování drahých elektronických prvků. Pokud byly tyto předpoklady splněny, vozy byly v provozu velmi spolehlivé a oblíbené.

Většina tramvají s tyristorovou výzbrojí TV1 vydržela v plném provozu 30 až 35 let a vybrané vozy uvedené rozpětí ještě překročily, což svědčí o úspěšnosti celého modernizačního programu. Ze strany provozního personálu panovala zpočátku k nové technice nedůvěra, vynikající jízdní vlastnosti tramvají T3M si však řidiči během krátké doby oblíbili. Pro cestující se modernizované tramvaje staly nápadně především charakteristickým akustickým projevem tlumivky a vložených indukčností při rozjezdech a brzdění, díky němuž se v dobovém tisku o vozech T3M často hovořilo jako o „zpívajících tramvajích“.

Ačkoliv byl modernizací T3M položen důležitý základ pro praktickou aplikaci moderní polovodičové techniky, další vývoj probíhal v duchu plánovitého socialistického hospodářství zcela odlišnými směry, než by se dalo předpokládat. V duchu státní energetické koncepce, počítající pro budoucí dodávky již pouze s tyristorovými tramvajemi, sice v roce 1976 došlo k ukončení

První modernizované vozy T3M (vyjma prototypů č. 8005 a 8006) byly zpočátku označeny svými původními čísly. Teprve v roce 1979 došlo k přecíslování do nové číselné řady 8xxx, která byla původně vyhrazena zkušebními tramvajím ČKD. Na snímku vůz č. 6832 při zkušební jízdě ve smyčce Nádraží Braník, 10. 5. 1978.

Dole vlevo: Měření v regulátoru tyristorové pulzní regulace TV1 čerstvě modernizovaného vozu T3M č. 8046 v roce 1979.

Dole: Montáž brzdového odporu na střechu vozu T3M modernizovaného dosazením tyristorové pulzní regulace TV1, 1979.

Stejnoseměrný pulzní měnič TV1

Princip stejnosměrného pulzního měniče byl u výzbroje TV1 založen na zhášení hlavního tyristoru pomocným obvodem tvořeným kondenzátorem a pomocným tyristorem. Zapínání hlavního i pomocného tyristoru bylo řízeno elektronickým regulátorem, který dobou sepnutí řídil velikost proudu v kotvách trakčních motorů a pracovní frekvenci řídil proud buzení trakčních motorů. Pulzní měnič se v obvodu choval v podstatě jako transformátor s proměnným převodem a umožňoval plynulou regulaci otáček trakčních motorů. Řízení tyristorové tramvaje bylo shodné jako u klasické tramvaje T3, řadič s pedály byl však odlišné konstrukce s pomocnými doteky a zadávacími potenciometry, jejichž signály byly vedeny do regulátoru, který porovnával žádanou hodnotu proudu se skutečnou hodnotou zjištěnou čidly a podle toho řídil práci pulzních měničů. Zadávání jízdních i brzdových proudů pedály bylo díky této konstrukci zcela plynulé, na rozdíl od stupňovitého zadávání u klasických vozů T3.

dodávek vozů T3 s odporovou regulací, ale z důvodu nevyjasněné koncepce rozvoje tramvajové dopravy v československých městech neexistoval vhodný nástupnický typ s tyristorovou pulzní regulací. Ten byl představen až v roce 1981 a v této době se orgány státní správy rozhodly jít cestou náročného a zdoluhavého vývoje tříčlankové tramvaje KT8D5, čímž se možnost nákupu koncepčně nových vozidel oddálila o dalších 8 let.

Tyristorové tramvaje T3M výrobce odmítal dodávat jako kompletní sestavu nového vozu. Provoz však potřeboval nové tramvaje. Rok po ukončení úspěšného moderni-



začního programu tzv. tyristorizace proto byly nouzově obnoveny dodávky nových tramvají T3SU a T3SUCS se zastaralou a neekonomickou odporovou regulací a všemi nečinnostmi starších sérií T3. Tato agónie pokračovala až do roku 1989. Výsledkem bylo postupné zařazení 292 zastaralých vozů, tedy téměř trojnásobek objemu dříve „tyristorizovaných“ tramvají T3. Teprve v roce 1989 byly zahájeny sériové dodávky koncepčně nových tříčlankových tramvají KT8D5 a až od roku 1995 následovaly dodávky tří sérií vozů T6A5, které byly svými parametry vlastně prvním, koncepčně shodným nástupcem T3. Oba typy spojoval shodný systém tyristorové regulace TV3, což byl nástupnický typ původního výstroje TV1 (připravený pro výrobu již v roce 1982!).

Až v roce 2000 se podařilo rozběhnout program komplexních modernizací modelové řady T3. Opět se opakoval scénář, kdy si provozovatel sám nahrazoval zastaralou trakční výzbroj v již provozovaných vozech T3. Do početné skupiny vozů T3 byla v rámci tohoto programu dosazena moderní pulzní regulace TV Progress s IGBT tranzistory a rekuperací elektrické energie. Za vývojem tohoto nejuspěšnějšího tuzemského stejnosměrného systému pulzní regulace pro tramvaje můžeme opět najít jméno Ing. Antonína Firsta, který stál u zrodu průkopnické systému TV1 i jejich modernějších nástupců. Svoji systematickou a důslednou práci dokázal tento držitel řady patentů ve svém oboru převést teoretické návrhy a modelová řešení do reálného nasazení v mimořádně obtížných provozních podmínkách kolejových vozidel s vysokou mírou provozní spolehlivosti. Čtyřicet let provozu systému TV1 i vynikající provozní reference v současnosti nejrozšířenějšího systému TV Progress jsou toho důkazem.

Výhodami pulzního řízení bylo podstatné snížení rozjezdových ztrát (dle měření provedených v letech 1979 až 1980 to bylo průměrně 23,8 % v závislosti na traťových poměrech konkrétních linek), možnost trvalé jízdy pomalou rychlostí s minimálními ztrátami (problémy městských center a souběhů s ostatní dopravou) a možnost poměrně snadné rekuperace elektrické energie v případě odběru ve shodném napájecím úseku (u TV1 nebylo

V Praze šetří tyristorové tramvaje až 20 procent energie

Orchestr na kolejích

Na první pohled jsou stejné jako všechny ostatní. V pražském dopravním ruchu se mezi dalšími stovkami „obyčejných“ tramvají ztratí, poznat se dají jedině tak, že místo klasického skřípání brzd je slyšet rovnou celý orchestr. Tyristorové tramvaje se ale v našem hlavním městě množí, a tak si na jejich „zpěv“ cestující již pomalu zvykají.

Jedna z prvních nesla na kapotě číslo 8083 a zaměstnanci ČKD Praha, kteří její tyristorovou výstavbu vyvinuli, jí v Praze vyzkoušeli začátkem sedmdesátých let. Nejdříve pochopitelně bez cestujících, později už jezdila na lince číslo 18. Ve třicetiletém věku přibýly další dvě a o tři roky později vyjelo z vozovny první dvojče, tedy souprava. To už měly nové typy tramvají za sebou technicko-bezpečnostní zkoušky a bylo dokázáno, že ušetří v průměru 20 procent energie. Což byl hlavně

ni důvod k tomu, že se jejich výroba prosadila a dnes jich už v našem hlavním městě jezdí téměř padesát. „Ovo jde vlastně jenom o úpravu,“ říká Ing. Pavel Flašjehans, vedoucí odboru technicko-organizačního rozvoje Dopravního podniku hl. m. Prahy, Elektrických drah. „Do nových tramvajových vozů typu T3 se místo rozjezdových odporů namontuje složitější zařízení – tzv. pulsní regulace a kromě tónů, které pak tramvaj při rozjezdu a brzdění vydává, jí od staré ani

nepozná. Na celě úpravě je však nejpodstatnější finanční otázka.“ Modernizace vozu se dělá v ústředních dílnách Dopravního podniku – Technických služeb a jedna úprava stojí asi 660 tisíc korun; tedy přibližně stejně jako nová tramvaj. Modernizace trvá necelé tři měsíce, ročně se strojní park podniku obohatí průměrně o tři vozy. Vzhledem k tomu, že denně jezdí po Praze ve špičkách asi 750 tramvají, tevala by úprava všech tramvají v dostatečném tempu ještě mnoho let. ČKD Praha, závod Tatra, se však zabývá otázkou výroby nového vozu T5, který má už tyristorovou výstavbu od „narození“. Otázkou ale zůstává, kdy konečně dojde ke zrušení. Otázkou je i to, zda ovšem vůbec tyristorová tramvaj například potřebuje vysoce kvalifikované opraváře s maturitou, zatím ale pracují v dílnách Dopravního podniku hl. m. Prahy většinou pouze vyučeni.

Ve věštině problémů kolem nové tramvaje by se dalo pokračovat. Rozhodující v současné energetické situaci je ale fakt, že jde o tramvaj vysoce perspektivní: vždyť jen za letovní rok ušetří necelých padesát vozů téměř jeden a čtvrt miliónu kilowatthodin, v roce 1988 by to měly být už dva milióny kilowatthodin. A to jsou sumy, které náš hospodářství určitě přivítá s neuvěřenou nárouč.

JINDŘICH ŠTĚPÁNEK

Výstřížek z novin Mladá fronta datovaných 7. 9. 1979 kromě četných faktických chyb ilustruje i zpoždění, s jakým média registrovala zavádění tyristorových tramvají do provozu.

Současnost tramvají T3M a tyristorové pulzní regulace TV1

Počátkem září 2016 byly v provozu s cestujícími provozovány poslední tři původní vozy T3M (č. 8038, 8042 a 8085). Předpoklad jejich úplného vyřazení je do druhého čtvrtletí 2017. Dále zůstává v provozu 19 modernizovaných vozů T3M2DVC, které v letech 1996 až 1999 obdržely novou vozovou skříň ČKD Tatra. Do množiny těchto vozů je započítáván i atypický vůz č. 8029/II vzniklý rekonstrukcí původního vozu po nehodě. Vozy T3M2DVC doposud nemají stanoven horizont vyřazení z provozu. Výzbroj TV1 dále „žije“ v pracovních vozech (legendární „mazačka“ č. 5572, dva posunovací vozy ÚD Hostivař č. 5550 a 5551 a sněhové pluhy č. 5411–5413 a 5415–5419). Vůz (č. 8084) je po renovaci zachován ve sbírce Muzea MHD, vůz č. 8106 je v provozuschopném stavu k nostalgickým účelům zachován v Liberci. V soukromé sbírce se nachází vůz č. 8091, který mohou shlédnout návštěvníci KovoZOO ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Část pražských T3M byla po vyřazení odprodána do ukrajinského Charkova, kde jsou dosud v provozu.

v praxi použito). Mezi nevýhody je možné jmenovat složitost a vyšší pořizovací cenu výstroje, složitější údržbu vyžadující řádově vyšší kvalifikaci pracovníků, zvýšený akustický hluk tlumivky a vložených indukčnost a vyšší rušivou hladinou vysokofrekvenční složky vyžadující složitější filtrační a stínící zařízení (problém rušení radiového provozu byl řešen prakticky po celou dobu zkušebního programu).

40 LET TYRISTOROVÝCH TRAMVAJÍ V PRAZE



Elektronický regulátor tyristorové pulzní regulace TV1.

MHD v hledáčku fotografů: **Bohuslav Kotál**

Rozmanitá hra barev, světla a stínů, zasazená do kulisy služebních i veřejných prostor pražského metra. Pozoruhodný kontrast prosté funkčnosti a originálních architektonických prvků jako námět pro zajímavý záběr, který se následně pod rukou zkušeného grafika promění na monitoru PC v dokonalé dílo. Právě to je svět bývalého strojevodoucího Bohuslava Kotála, který ač duší bohém, šest let vozil načas cestující na „béčku“ a tvrdošijně přemlouval poruchové sovětské soupravy k vysokým výkonům.

Ptala se: **Jana Šejnová** • Foto: **Bohuslav Kotál a Petr Hejna**



pět let, takže oproti bardům, kteří jezdí od počátků metra, jsem pořád zelenáč. Skončil jsem ze zdravotních důvodů a po počátečním šoku mě to posunulo dál. Dostal jsem se k publikační činnosti a začal jsem vnímat dopravu v širším kontextu.

A publikační činnosti se věnujete doposud...

Ano, spolupodílím se na vydávání časopisu Železniční magazín a Railvolution, což je anglická verze téhož se světovým záběrem. K této práci jsem se dostal v podstatě náhodou. Byl jsem tehdy kvůli zdravotní indispozici doma a vycházky jsem si zpestřoval dokumentováním stavby tratě na Barrandov. Pořízené fotografie jsem pak odeslal do redakce a oni mi nabídli práci...

Zajímavou a kreativní práci jste získal na základě fotografií z budování tramvajového tělesa. Vaši fotospecializaci je ale, pokud se nemýlím, metro. Trakce, která díky světelným podmínkám není z fotografického hlediska úplně jednoduchá...

Tak samozřejmě stativ je základ a dneska děkuji digitální fotografii za to, že si člověk přepne z ISO 100 na ISO 1600 a může fotit i z ruky, když je nouze. V době kinofilmů byla vždy ve fotoaparátu založena jedna citlivost, nebylo tedy hned jasné, zda jste dobře exponoval a stačilo, aby jedna zářivka v záběru ovlivnila expozimetr, fotografie pak byla podexponovaná, tedy celá černá a člověk to zjistil až po vyvolání filmu. I proto jsem začal číst odbornou literaturu, věnující se technice fotografování. Svě fotografické know how jsem pak předával kamarádovi Davidu Prosíckému, s nímž jsme měli jedinečnou možnost kompletně zdokumentovat epochu obměny vozového parku metra. David mě sice tlačil do systematického zaznamenávání, ale k tomu jsem nikdy nedospěl. Rád se nechávám unést kouzlem okamžiku

Co vás do Dopravního podniku a konkrétně k profesi strojevodoucího přivedlo?

Mým velkým snem od dětství bylo buď být strojevodoucí, nebo leteckým mechanikem. Jako vyučený strojař jsem směřoval spíše k druhému jmenovanému, ale osud rozhodl jinak. Místo vojny jsem zamířil na civilní službu, po jejímž skončení došlo ke zvláštní události – Dopravní podnik inzeroval, že hledá strojevodoucí. Tímto jsem profesně opustil větev leteckou a „s hlavou v oblacích“ jsem se vrhnul „pod zem“, do metra.

Jaké bylo pokračování?

Metro se mi vždycky hrozně líbilo, jen jsem si do té doby myslel, že jezdit tunelem je o hodně nudnější, než jezdit na železnici. Omyl! Kdo to nezažije, nepozná, jaký pocit zadostiučinění přináší každý den poskytovat službu tisícům cestujících, které vozíte z práce do práce. A jezdit s těmi starými ruskými vozy byla i zábava, protože to byly mnoh-

dy velmi „tvrdohlavé“ stroje. Krátit zpoždění, vyrovnávat se se závadami, jež jsou na denním pořádku, když nemáte v zádech „rychlou rotu“, která by bleskově přijela a vyřešila problém za vás, to byla velká výzva a musím říct, že mě to bavilo. Jezdil jsem ale poměrně krátce, asi jenom

Železnice a metro v japonských městech mají často velmi podobný charakter. Na obou jezdí podobné typy jednotek, někdy i sdílí traťové úseky. Pro Evropana je pak zarážející těsný kontakt tratí se zástavbou. Zde Óča-no-mizu v centru Tokia se dvěma desetivozovými jednotkami E231 na železniční lince Čúó-Sóbu provozované JR East.



„Náladovka“ z nádraží Praha-Braník.



a pak si ani nenapišu čísla vozů, které jsem viděl.

V popisování fotografií jste tedy tak trochu bohem, naopak v úpravách vynikáte svou precizností...

Nerad se k tomu přiznávám, ale jsem tento typ. Fotoarchiv uspořádaný mám, avšak co se týče detailních popisků, což se před nedávnem ukázalo u knihy Roberta Mary, musí vypomocet někdo jiný, třeba právě David Prosícký. S úpravami fotografií jsem začal zhruba před patnácti lety, kdy jsem zjistil, že i ze zrcadlovky vypadává v podstatě základní „materiál“ a aby vypadal hezky, musí se mu věnovat péče. Díky tomu, že si s každou fotografií detailně hraji, daří se mi udržovat archiv na rozumných počtech a občas mě i baví fotky si prohlédnout.

Vzhledem k pracovnímu zaměření u vás asi nyní nad klasickou městskou dopravou vítězí železnice. Který světový systém je vám v tomto ohledu blízký?

Vlaky mi nejvíc učarovaly v Japonsku, kde se mi otevřely nové obzory v chápání železnice jako takové. Když totiž člověk zná jen ty blízké provozy, vidí, že to tam sice funguje trochu jinak než u nás, ale pořád jde o evropský systém uvažování. V Japonsku, v této vzdálené zemi, je přístup k dopravě diametrálně odlišný, začíná to kvalitou služeb, přesností,

čistotou a končí technickou dokonalostí. Každému bych přál okusit služby vlaků Šinkansen, ty mě učarovaly.

O dopravu se zajímáte i po stránce architektonické, jak se vám z tohoto úhlu pohledu líbí „páté áčko“?

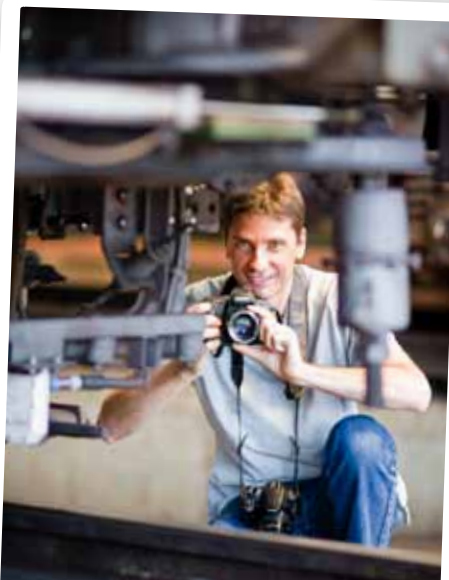
Z hlediska architektonického je zajímavé, že se liší od jiných stanic, liší se i od zbytku „áčka“, které je typické svými prolisovanými hliníkovými obklady. Líbí se mi především jednoduchní stanice, které otevírají prostor, což je pro fotografa velmi důležité. Co mě trochu zklamalo, je oproti původním plánům jednodušší obložení. Nové stanice jsou řekněme konfekční, nic, co by člověka ohromilo a řeklo: „Podívej, tohle je Praha!“ Na druhou stranu nechci jen kritizovat, prodloužení je celkově povedené a třeba stanice Nemocnice Motol je velmi hezká.

Architektonické prvky a jejich vývoj sledujete i v mezinárodním měřítku...

Sleduji a všímám si, kdykoliv někam přijedu. V tomhle směru musím říct, že pražské metro je naprostý unikát, protože věnuje pozornost celku, tzn., že i prostor za tratí, nástupiště, průhledy, ale i technické prostory jsou vhodným způsobem zamaskovány. Spousta podzemních drah v zahraničí, které třeba disponují kvalitními uměleckými díly propracovanými do detailu, se „služebním prosto-

Souprava 81-71 v čele s vozem 2374 dne 31. 5. 2009 na „běčkovém“ rozvětvení traťové spojky tras B a C.

rem“ nepracuje a mnohdy odhaluje nevzhledná zákoutí. Obecně myslím, že pražské metro patří mezi nejpovedenější v celosvětovém měřítku. 🚫



Bohuslav Kotál (42) pochází z Prahy, je vystudovaný strojař a pět let jezdil na trase B jako strojvedoucí. S fotografováním začal v deseti letech a jeho prvním fotoaparátém byla tatínkova Praktica. U fotografií ho zajímá především vizuální stránka, dokumentování řad a cyklů přenechává jiným. Jeho tématem čísla jedna je pražské metro, jehož fotografie poskytl již do řady odborným publikací (naposledy například do knihy Roberta Mary a Davida Prosíckého „Elektrické vozy 81-71 aneb symbol budování pražského metra“). Pracuje v redakci časopisu Železniční magazín a Railvolution, kde má na starosti zejména přípravu fotografií a výstup pro tisk.



Servis vozů metra se osvědčil

Full Service je pojem všeobecně známý, zavedený a s fungováním vozového parku metra Dopravního podniku automaticky spojovaný. Protože se blíží desetiletá výročí smluv na plný servis jak vozů M1 tak 81-71M, zeptali jsme se Josefa Němečka, vedoucího jednotky Správa vozidel Metro, nejen na další vývoj, ale i samotnou historii této formy spolupráce.

Ptal se: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Havlíček a Petr Hejna**

Pane Němečku, můžete nejprve vzpomenout na dobu, kdy jste se rozhodovali ukončit dodávky starých sovětských souprav?

Údržbou metra se zabývám od samého počátku provozu pražského metra, od doby, kdy jsme samozřejmě museli nakupovat sovětské vozy Ečs a poté vozy 81-71. Servis těchto vozidel vyžadoval sice znalosti elektrických schémat, ale jinak šlo o klasickou elektromechaniku, takže probíhal běžný nákup náhradních dílů ze Sovětského svazu a servis jsme si prováděli sami, a to na základě vlastního udržovacího řádu. Po roce 1989 jsme měli snahu vozový park obnovit a vyřešit tak zejména problém nejstarších vozů Ečs, které měly velmi nízkou technickou úroveň, velmi nízkou úroveň protipožární bezpečnosti,

velkou spotřebu elektrické trakční energie, vyžadovaly vysokou pozornost údržbářského personálu, byly těžké a měly relativně slabé trakční motory. Prostě nemělo smysl provádět modernizaci na 50 let starém konceptu vozů.

S příchodem nových vozů bylo tedy na pořadu dne řešení servisů u podstatně modernějších technologií...

Ano, nakoupili jsme vozy s výbavou v té době nejmodernější. Ukázalo se však, že servis vlastními silami nebude do budoucna jednoduchý. Tím, že jsme přeskočili o několik stupňů generační vývoj vozidel, dostali jsme se do situace, kterou dnes známe z oblasti osobních automobilů, kdy si sami bez dostupných schémat, speciálního

nářadí, diagnostiky apod. neopravíme prakticky nic a musíme jak v případě plánované prohlídky, tak i s porouchaným vozidlem do autorizovaného servisu. Navíc se velmi rychle obměňuje součástková základna a např. po 10 letech od výrobce díl již prakticky neseženeme. Běžnou praxí také je, že na součástky mívá výrobce exkluzivitu či pouze své vlastní smluvní dodavatele.

Takže se objevila varianta full servisu?

Postupně. I ze zkušeností ze světa bylo patrné, že rychlé stárnutí elektroniky aplikované na vlcích metra přimělo některé provozovatele přesunout servis právě na výrobce vlaků. V našem případě byla prvním krokem realizace smlouvy

typu Charter Rail se společností Siemens na údržbu vlaků typu M1. Siemens byl komplexně zodpovědný za údržbu vlaků, avšak vlastní údržbářské práce na vlcích prováděl pomocí našeho personálu. V praxi to vypadalo tak, že jsme společnosti Siemens na základě uzavřené servisní smlouvy platili stanovené finanční částky vycházející z provozního výkonu vlakových souprav M1, tj. za ujeté vlakokilometry, a společnost Siemens nám platila za práci zaměstnanců DPP. Tím jsme dodavatele vlaků zainteresovali na efektivitě jejich údržby a eliminovali tak vlivy stárnutí elektroniky a veškeré ostatní součástkové základny. Nakonec, na základě rozhodnutí vedení DPP, přešla v roce 2008 údržba vlaků na plný servis (tzv. smlouva typu Full Service), kdy pod společnost Siemens přešli i zaměstnanci DPP provádějící údržbu vlaků M1. Veškerá technologie DPP potřebná pro údržbu vlaků M1 včetně veškerých náhradních dílů byla úředně oceněna a prodána společnosti Siemens. Zároveň byly společnosti Siemens pronajaty prostory v depu Kačerov, potřebné pro provádění údržby vlaků M1. V roce 2009 byla na základě rozhodnutí vedení DPP uzavřena obdobná smlouva typu Full Service i se Škodou Transportation na údržbu rekonstruovaných souprav typu 81-71M, která probíhá v depech Hostivař a Zličín a v OZM Hostivař.

Jak vyvrátit argument, že servis v této podobě může být předražený?

Díky podrobné znalosti při zajišťování servisu souprav M1 i 81-71M jsme měli přesně spočítáno, kolik údržba stojí. Z toho pak vycházela i výchozí částka pro kalkulaci za práci obou externích firem. Měli jsme podrobný přehled o počtu revizí, o částce za normohodiny odvedené práce, věděli jsme, kolik nás stál úklid, údržba mobilní části zabezpečovacího zařízení atd. a z toho jsme mohli stanovit částku za ujetý vlakokilometr u jedné i druhé firmy. Nemohlo pak dojít ve smlouvách na přemrštěné částky.

První smlouva je platná do konce roku 2019, druhá končí o rok později. Nabízí se tedy otázka, co dál?

Diskuse o tom, jak pokračovat dál, již probíhají. Pro pokračování stávajícího modelu hovoří obtížnost zpětného odkupu veškerého zařízení a vybavení potřebného pro provádění údržby obou typů vlaků a hlavně velká nejistota v personální oblasti, tj. zpětného získání vyškoleného personálu. Museli bychom také řešit problematiku skladových zásob náhradních dílů atd., atd.

V této souvislosti bych se ještě rád zeptal na životnost modernizovaných souprav...

U modernizovaných vlaků 81-71M máme představu, že po uplynutí předpokládané životnosti 15 let mohou být s ohledem na svůj

Na základě našich i zahraničních letitých zkušeností, ale i z důvodu praktického a technického, se ukázalo, že údržba vlaků prováděná na základě smluv typu Full Service je plně funkčním modelem údržby.



technický stav provozovány ještě dalších 15 let. Pokud by tak nebylo učiněno, bylo by nutno řešit postupný nákup 93 nových souprav. I ve světě je dnes trend, aby starší vlaky, pokud to jejich technický stav dovolí či pokud se na nich provedou jisté dílčí lokální modernizace, pokračovaly dále v provozu. Tato skutečnost potvrdila náš postup při modernizaci starých sovětských vozů typu 81-71 a potvrzují to i odborníci v rámci UITP. Na základě našich i zahraničních letitých zkušeností, ale i z důvodu praktického a technického, se ukázalo, že údržba vlaků prováděná na základě smluv typu Full Service je plně funkčním modelem údržby. Navíc se zvýšila kvalita odvedených prací. Pracovníci naší jednotky (JSVM) kontrolují všechny provedené revize a tuto činnost mají technicky plně pod kontrolou. Na straně obou společností je plná odpovědnost za kvalitu odvedené práce, za obstarávání náhradních dílů a za jejich vývoj či případné náhrady. Je však plně na vedení DPP, jak rozhodne o způsobu provádění údržby vlaků metra po vypršení platnosti obou smluv.



Záříjový historický kaleidoskop 2016

Shodou okolností nám měsíc září přináší samá tramvajová výročí. Připomeneme si proto zavedení tzv. samoobsluh, jubileum jednoho mostu v centru Prahy a také výročí jednoho komunikačního propojení v Libni. Jednomu záříjovému výročí budou věnovány samostatné články v tomto a příštím čísle DP kontaktu.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP, Pavel Fojtík, Vlastimil Novotný a fortepan.hu**



PROVOZ BEZ PRŮVODČÍCH – DŮVĚRA K CESTUJÍCÍM

Tak zněl jeden z reklamních sloganů při revoluční změně v odbavování cestujících na počátku šedesátých let minulého století. Dnes už se přibližně dvě generace cestujících nesetkávají v tramvajích a autobusech s průvodčími. Zakoupení jízdenek v předprodejích anebo v jízdenkových automatech a jejich označování ve vozech, či odbavování pomocí sms jízdenek jsou naprostou samozřejmostí. Starší generace před 42 lety přijímala jako novinku tzv. mechanizované odbavování cestujících, ale o další dvě desítky let dříve byly novinkou tzv. samoobsluhy.

Nahoře: Tak vypadal nejstarší typ samoobslužné pokladny umístěný v motorovém voze linky č. 2 v roce 1961. Jen se vhodily peníze a žádné jízdenky se nevydávaly.

Na přelomu padesátých a šedesátých let 20. století se začal v pražské městské hromadné dopravě projevovat nedostatek průvodčích, kteří byli od roku 1875 ve vozech naprostou samozřejmostí. Personální problém bylo možné odstranit jen technicky úsporným opatřením. Bylo rozhodnuto, že v motorových vozech tramvaj (netýkalo se to vozů T1 ani pozdějších vozů T3) budou instalovány tzv. samoobslužné pokladny. Byla to plechová skříňka, která byla nahoře vybavena plexisklovým krytem s podélným otvorem, do kterého měl cestující vhodit příslušné jízdné, které tehdy činilo 60 haléřů pro dospělého a 30 haléřů pro dítě. Tato částka musela být přesně odpočítaná, protože nebylo možné peníze vracet. V horní části skříňky byla škvíra s mírně nakloněným plechem, na který mince padaly, a bylo možné provádět jakousi omezenou vizuální kontrolu. Při pádu dalších mincí na plech nebo při jízdě vozu mince škvírou sklouzly do nitra skříňky.

Samoobslužný provoz byl poprvé zaveden před 55 lety od 25. září 1961 na tramvajové lince číslo 2, jejíž vlaky měly jednosměrné motorové vozy (*ponorky* či *mevra*). Do vozů se vstupovalo jen předními dveřmi, takže řidič, za jehož sedadlem byla pokladna umístěna, mohl provádět

částečnou kontrolu placení. Měl ale na starosti i řadu jiných úkolů spojených s bezpečností provozu, takže na pokladny zřejmě moc času neměl. Nevydávaly se žádné jízdenky, tudíž jízda motorovým vozem byla určena pouze pro přímé jízdy. Kdo potřeboval jízdenku pro přestup, musel cestovat vlečným vozem, kde i nadále byli průvodčí.

V autobusech se tyto pokladny objevily už 3. října 1960, a to na linkách č. 126 a 127. Že je motorový vůz vybaven samoobslužnou pokladnou, cestující poznal podle bílé tabulky s červeným písmenem S na jeho čele, případně též u vstupních dveří. Ještě v tom samém roce, od 4. prosince, byly samoobsluhy zavedeny také na lince číslo 20, na které jezdily obousměrné motorové vozy, kde se nastupovalo i přes zadní plošinu, pokladny tedy už nebyly pod dozorem průvodčího. Právě tady měl význam reklamní slogan z úvodu.

Během roku byl nový způsob odbavování zaveden na většině tramvajových linek se starými vozy. Systém měl ale jeden velký nedostatek. Pokud do vozu pronikl černý pasažér, nebyl už přepravní kontrolou většinou postižitelný. Revizor by ho musel chytit přímo při průchodu kolem pokladny. Pochybný začal být údaj o počtu přepravených (odbave-



Tento typ pokladen se užíval ve starých tramvajových vozech v letech od roku 1963 až do roku 1974. Vydával nepřestupné jízdenky bez uvedení hodnoty.



ných) cestujících, protože z celkové hodnoty vhozených mincí na konci provozního dne nebylo možné spočítat, kolik lidí vozem opravdu jelo (zaplatilo), ani kolik z toho bylo dětí podléhajících přepravnému. Objevily se i případy krádeží peněz zaměstnanci při večerním vybírání pokladen, protože při absenci jízdenek nebylo možné zjistit, kolik peněz má v pokladně být. Toto vše vedlo k inovaci pokladen. V jejich horní části se místo plexisklového krytu objevilo zařízení vydávající drobnou, tzv. řezanou jízdenku po zatažení za jednu ze dvou pák, umožňujícími odbavení dvou cestujících najednou. Za plexisklem byly vidět po dobu asi pěti zatažení za páku v přihrádkách vhozené mince. Teprve pak padaly dovnitř pokladny.

Nový systém byl poprvé zaveden od 4. listopadu 1963 na lince číslo 6 a výměna všech pokladen na ostatních linkách se starými vozy trvala do 21. února 1966. Nový systém tedy umožňoval přepravní kontrolu, ale přesto opět měl své mouchy. Otvor, z něhož se měly po zatažení za páku vysunout jízdenky, býval často ucpaný, takže cestující sice zaplatil, ale kontrolní jízdenku vůbec neobdržel, anebo si ji musel v některých případech utrhnout z obrovského improvizovaného svazku jízdenek zavěšených na drát na pokladně.

Zkouška novějšího typu samoobslužné pokladny pro vozy T3, která vydávala tzv. kotoučové jízdenky. Tyto pokladny se užívaly krátce v letech 1972–1974.

Kromě toho, vydání jízdenky zatažením za páku nebylo technicky podmíněno vhozením mincí. Bylo to sice trochu riskantní (revizor mohl být nablízku), ale dělalo se to běžně. Ani při tomto systému nebylo možné určit, zda jízdenku odebral dospělý cestující nebo dítě. Jízdenky měly jednotný vzor a nebyla na nich uvedena ani cena. Aspoň teoreticky, pokud vše fungovalo, bylo možné na konci dne spočítat, zda počet peněz odpovídá prodaným jízdenkám.

Protože počet průvodčích přes tato racionalizační opatření stále klesal, začaly se samoobsluhy zavádět i ve spřažených vlacích 2 x T3. Poprvé se tak stalo zkušebně na linkách č. 1 a 11 od 2. května 1972. V předních vozech byly umístěny dvě modifikované pokladny, které vydávaly jízdenky odlišného typu (tzv. kotoučové). Je zajímavé, že těchto jízdenek se dochovalo v archivu DPP žalostně málo - pouze dva exempláře. Problémy s odbavováním skončily 9. května 1974 při zavedení mechanizovaného odbavování cestujících v povrchové MHD, kdy se začaly jízdenky prodávat mimo vůz a cestující si je ve voze sám označoval. Budeme-li ale důslední, pojem mechanizované odbavování cestujících by se jistě hodil i na předchozí samoobslužné odbavování s jízdenkami.



Informační
leták propagující
od roku 1961
ve vozidlech MHD
nový způsob
odbavování
cestujících.

PŘED 65 LETY BYL UVEDEN DO PROVOZU ŠTEFÁNIKŮV MOST

Cestování Revoluční třídou po Štefánikově mostě, a dále buď po nábřeží Kapitána Jaroše anebo Letenským tunelem, je pro nás samozřejmostí. Most, který se původně jmenoval Švermův, byl uveden do provozu 29. září 1951. Jeho stavba byla mimořádně náročným úkolem jak pro stavbaře, tak pro Dopravní podnik hlavního města Prahy. Původně zde stával od roku 1868 starý řetězový (od roku 1898 po rekonstrukci lanový) most Císaře Františka Josefa. V letech 1919–1940 nesl jméno Štefánikův a po té krátce Janáčkův (1940–1945). Svoji šířkou už ve třicátých letech minulého století dávno nevyhovoval nárokům na moderní dopravu, protože byl včetně chodníků široký jen 9,7 m.

Už před druhou světovou válkou se proto řešila otázka výstavby mostu nového. Aby byla taková stavba možná, musela se veškerá doprava v prosinci 1941 převést na dřevěné provizorium. Likvidace staříckého mostu ale nakonec proběhla až po válce mezi 27. srpnem a 30. listopadem 1946. V roce 1949 začaly také rozsáhlé terénní úpravy letenského svahu a komplexní přestavba celého nábřeží pod Letnou a stavba Letenského tunelu. V té době byla

>>>



přerušena na několik let i tramvajová doprava od provizorního mostu k Čechovu mostu.

Nový most (ve své době se v dokumentaci skutečně můžeme setkat i s tímto pojmenováním) se stavěl necelých pět let. Je železobetonový, široký 24 m a má tři oblouky s různým rozpětím mostních polí (od pravého břehu 58,8 m, 61,4 m a 65,10 m). Na obou předmostích byly současně budovány podjízdny komunikace. Na letenském předmostí vznikla jednosměrná, na staroměstském břehu obousměrná.

Zásadním úkolem pro Dopravní podnik bylo, aby během stavby pokud možno nebyla dál omezována dlouhodobě tramvajová doprava. Současně se stavbou nového mostu bylo nutné upravit skoro o jeden metr niveletu Revoluční ulice od Soukenické ulice a především severní předmostí přizpůsobit budoucímu ústí Letenského tunelu. V místě dnešní křižovatky u Letenského tunelu bylo původní nábřeží nižší o pět a půl metru! To bylo možné s postupným využitím několika kolejových provizorií. Už od 19. dubna 1950 tramvaje

Severní část Švermova mostu v roce 1955 s nedávno otevřeným Letenským tunelem.

Jižní předmostí Štefánikova mostu 26. dubna 2005 se silničním podjezdem, který v padesátých letech výrazně zrychlil provoz po nábřeží.

jezdily po provizorní přeložce zhruba po části dnešní podjízdny komunikace na nábřeží. Od září 1950 byly koleje poprvé přeloženy v Revoluční ulici, další přeložení kolejí tady proběhlo v dubnu a srpnu 1951.

Zatěžkávací zkoušky nového mostu, který dostal pojmenování Švermův, proběhly ve dnech 25. – 27. září 1951. Bylo při nich použito 6 a 12 zatížených tramvajových motorových vozů. Zkouškám předcházelo poslední přepojování kolejí, takže tramvajový provoz v Revoluční ulici a na nábřeží Kapitána Jaroše byl přerušen od večera 24. září do dopoledne **29. září 1951, kdy byl na mostě slavnostně zahájen provoz.** Na severním předmostí ale dál pokračovaly práce. Až v roce 1953 byl otevřen Letenský tunel, který na most navazoval a přerušení tramvajového provozu mezi novým mostem a Čechovým mostem trvalo až do roku 1955. U Letenského tunelu byla zřízena ve směru od Holešovic třetí, rozřazovací kolej.

Dodejme ještě, že po mostě měly jezdit trolejbusy, ale v roce 1959 tu místo nich začaly nakonec jezdit autobusy. V roce 1997 byl Švermův most přejmenován v duchu jména historického předchůdce na Štefáníkův most. Ze stavebních prací z let 1946–1951 bohužel v archivu DPP neexistují žádné fotografie.



LIBEŇSKÉ PŘEDMOSTÍ SLAVÍ PĚTAOSMDESÁTINY

Libeňský most je už několik let vážným tématem a v poslední době se reálně mluví o jeho rekonstrukci. Ačkoliv v jeho názvu je slovo most v jednotném čísle, jedná se vlastně o několik, spolu stavebně přímo nesouvisajících mostů různých konstrukcí.

Když byl 29. října 1928 slavnostně uveden do provozu, plnil pro městskou dopravu svoji úlohu jen částečně. Nová komunikace totiž končila těsně před Voctářovou ulicí. Zde měly tramvaje konečnou, zatímco ostatní doprava využívala na severní straně dodnes existující rampu do Voctářovy ulice. Násep i s dvoukolejovou tramvajovou tratí byl ukončen před Voctářovou ulicí. Silniční doprava pak sjížděla na severní straně dodnes existující rampou, která původně vedla k provizornímu mostu, do Voctářovy ulice. Scházelo dlouho očekávané propojení k tehdejšímu libeňskému dolnímu nádraží, které by nahradilo nevyhovující

křížení tramvajové a železniční tratě na Palmovce, které způsobovalo často velké zdržení tramvají. Důvodem zdržení byly potíže s vyvlastňováním potřebných pozemků.

V roce 1929 byla postavena v předstihu provizorní dřevěná mostní konstrukce překonávající Voctářovu ulici a později byl dokončen i 7 metrů vysoký násep pro pokračování komunikace. Ta měla vozovku širokou jen 8,5m, nepočítaje v to chodníky. Jen na samém konci se rozšiřovala, aby ve stanici Libeň – dolní nádraží bylo možné pro oba směry zřídit nástupní ostrůvky o délce 36m. Provoz po novém úseku tramvajové tratě byl zahájen 28. září 1931. Teprve po třech letech tak Libeňský most výrazně získal na svém významu. Stavba zásadním způsobem ovlivnila dopravu do Libně a odpadlo pravidelné křížování s železniční tratí. Křížení sice zůstalo zachováno, ale používalo se jen k výjimečným manipulačním jízdám.

V roce 1937 bylo dřevěné mostní provizorium z větší části nahrazeno úzkým betonovým mostem, jen malá




Součástí komunikace mezi Libeňským ostrovem a Palmovkou je od roku 1970 i tento betonový most přes Voctářovu ulici, který nahradil starší most z roku 1937, jenž nahradil původní dřevěnou provizorní konstrukci z roku 1929.

Tak vypadalo libeňské předmostí Libeňského mostu na sklonku šedesátých let před rekonstrukcí. Je to nejstarší fotografie tohoto úseku, kterou zatím známe.

část zůstala původní dřevěná. Tento pozůstatek provizorního mostu byl nahrazen betonovou konstrukcí v roce 1946. Úzká komunikace navazující na 21 metrů široký Libeňský most byla v letech 1969–1970 rekonstruována a rozšířena do dnešní podoby. Také přemostění přes Voctářovu ulici bylo nahrazeno novou konstrukcí.

Od roku 1990, kdy byla na Palmovce uvedena do provozu stanice metra, je jubilující úsek Voctářova – Palmovka bez průjezdného automobilového provozu. Pouze zde parkují automobily cestujících, kteří používají metro.

JEDNÍM SOUVĚTÍM

Před 30 lety, 1. září 1986, byl zahájen provoz na přeloženém úseku tramvajové tratě a nové smyčky na Spořilově. ●●● Je tomu už 5 let, co byl zahájen provoz na prodloužené trati v Podbabě. ●●● Před 70 lety, 6. září 1946, byly po oddělení elektrárenské části bývalých Elektrických podniků přejmenovány Městské podniky pražské na Dopravní podnik hlavního města Prahy. ●●● Před 75 lety, 28. září 1941, jely naposledy v pravidelném provozu tramvaje na konečnou v Královské oboře. ●●● V neděli 30. září 1951, před 65 lety, byl zahájen provoz dnes již neexistující tramvajové smyčky Zlíchov, Lihovar. ●●● Před 40 lety, 29. září 1976, byl zahájen zkušební provoz tyristrového vozu T3M č. 8006 s cestujícími, čímž byla definitivně zahájena nová éra elektrické výzbroje pražských tramvají. 



V Praze funguje doprava znamenitě

Rodilý Pražák, známý herec a moderátor Petr Nárožný, má při hodnocení pražské MHD, jak napovídá titulek, jasno. Co ho ale baví nejvíc, co naopak števe, co by doporučil, případně co na cestách metropolí zažil, přiblížil čtenářům DP kontaktu v rozhovoru.

Ptal se: **DP kontakt** • Foto: **archiv DPP**

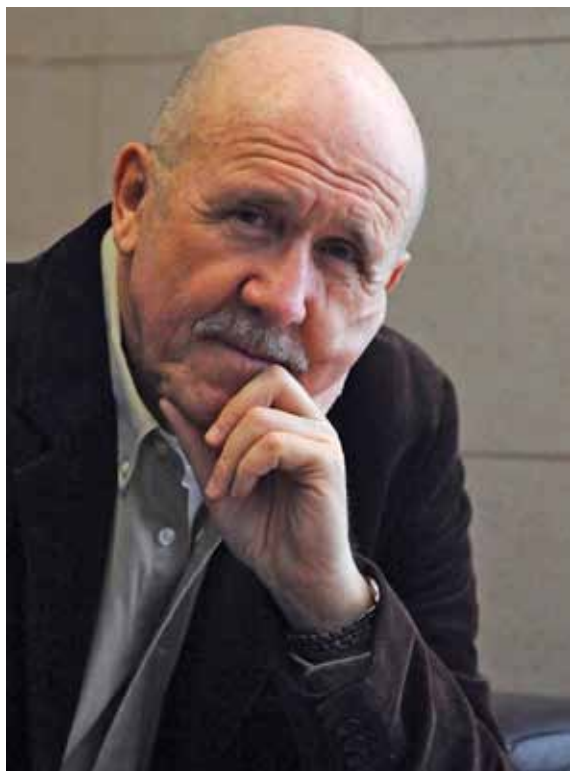
Jezdíte často MHD a jakému dopravnímu prostředku dáváte přednost pro cestování v Praze?

Já jsem jeden z ideálních pasažérů, protože jezdím velice často a skoro výhradě městskou dopravou; díky poloze svého bydliště patřím k těm šťastlivcům, kteří dojdou na metro pěšky. Moje zamilovaná trasa tím pádem je linka A ze Strašnic. Kousek dojdu na metro, přijede souprava z poslední stanice, takže je skoro prázdná, já si vyndám noviny, mám své oblíbené místo, a za dvanáct, čtrnáct minut, abych si nevymýšlel, vystupuji u koně sv. Václava. Neexistuje žádný jiný dopravní prostředek, možná nastartovaná helikoptéra, se kterým bych tam byl ve stejném čase.

Když jste zmiňoval své oblíbené místo, které to je?

Oblíbené místo v metru... Já nerad sedím v řadě a naopak sedím rád na takovém tom jednom místě, proti kterému jsou dvě sedadla, kde se můžu natočit bokem a natáhnout si nohy.

Pražské metro je na rozdíl od jiných prostě čisté, funguje, nepáchne a vlaky jezdí přesně.



Máte nějakou veselou příhodu, kterou jste zažil v MHD?

Zažil jsem jednu příhodu, no, nevím, jestli je úplně veselá, minimálně je zajímavá. Je zajímavá z hlediska pravomocí, které mají revizoři. Já jsem dojel na stanici Strašnická a přišel velice slušný revizor, v takové té jejich utajené modré bundě, kterou všichni znají a vědí, že to je revizor. Postavil se před jednu takovou, nechci říkat dámu, byla to taková baba, ale středního věku, agresivní od pohledu, nepříjemná ženská, a on ji slušně požádal o lístek a ona vykřikla: „Nemluvte na mě, nechte mě bejt!“ Já jsem čekal, jak se to vyvine. On řekl: „Já žádám, abyste mi předložila jízdenku nebo legitimaci.“ „Nemluvte na mě, nechte mě bejt!“ a vystoupila. Já jsem na Strašnické vystoupil taky a zjistil jsem, že ten revizor jde vedle ní, nechtyl ji za ruku, nesnažil se ji zastavit a ve vestibulu se zoufale rozhlížel, jestli tam není přítomen policista. Nikdo tam nebyl, tak šel za ní, asi dvakrát ji oslovil na schodech dříve než minuli placenou zónu a ona vždycky vykřikla: „Nechte mě bejt, nemluvte na mě, nešahaňte na mě!“ Ani jednou na ni nesáhl. Pak přešel dokonce za ní ulici, to už tak jako zpomaloval, pak si zapálil cigaretu a ona odešla do parku. Mně to nedalo, mám na to věk, abych byl starej a staral se o věci veřejné, tak jsem k němu došel a ptal se ho: „Pane revizore, to ona jela bez lístku?“ On řekl: „No určitě, určitě, pane Nárožný.“ A já říkám: „Vy nemáte žádnou pravomoc ji zastavit?“ On na to: „Ne, ne. Žádnou pravomoc. Já mám jedinou možnost, kdyby tam byl ještě v té placené zóně policista, tak mu to oznámím, ten ji samozřejmě může legitimovat a mohli bychom ji donutit k zaplacení pokuty. Já vím, že když ji zastavím, chytím za ruku, ona upadne na zem, začne hystericky křičet, řekne, že jsem jí zlomil ruku, půjde k lékaři, nechá se vyšetřit a je z toho malér.“ Tak tohle mě přišlo jako strašně nespravedlivé a hloupé

vůči těm, kdo si jízdenku vždycky kupují a jsou poctiví.

Poznávají vás lidé, když cestujete MHD, nebo mají pocit, že to nejste vy, protože by přece Petr Nárožný nejel MHD?

Já se vůbec za to nestydím. Já jsem nikdy nepochopil, proč se tomu říká socka; znám pár kolegů, nebudu je jmenovat, pro které by asi bylo největší ponížení vůbec vstoupit do metra. V metru je klimatizovaná doprava, zatímco venku je půl roku nepříjemně. Pražské metro je na rozdíl od jiných prostě čisté, funguje, vlaky jezdí přesně, nepáchne. Bohužel má od části naší progresivní mládeže podrápaná všechna okna a dřív byly ještě víc posprejované vagony, to snad teď trochu ubylo. Ale časem se třeba, já nevím, budou zapalovat sedačky nebo nějaká jiná novinka, nebo polejvat kyselinou podlaha a střechy, ale snad se toho ani nedožijí.

Vybavíte si, kdy jste jel poprvé tramvají?

Tak to tedy nevím, asi s maminkou jako malý kluk, ale to bylo úplně něco jiného. To byl jiný svět, ten už neexistuje. Ten už byste mohli vidět jen v nějakém dopravním muzeu. Tramvaje měly díky dřevěnému interiéru takovou zvláštní vůni, byl tam pan průvodčí, kterého jsme většinou jako pubertáci nějakým způsobem vytáčeli. Měli jsme nacvičený jeden grif, co nás naučil Petr Macků, to jsme ještě dělali na vysoké škole, když po nás chtěl legitimaci, ta legitimace byla zarámovaná v takové slídě a mělo to takový kovový rámeček a my jsme tu legitimaci drželi jednou rukou tou fotkou z jedné strany, z druhé strany byly platné známky, a když řekl: „Druhou stranu,“ tak jsme udělali jako karetní trik, že jsme otočili, ale pořád jsme ukazovali tu fotografii, neukázali jsme tu druhou stranu, kde byly známky. On na to ten průvodčí často koukal a prostě to nemohl pochopit, nevěděl, jestli viděl druhou stranu, nebo neviděl, a to nás strašně bavilo. Ale

velká sláva byla, nevím, jestli mi byly čtyři nebo od kolika mohl člověk jezdit sám, když jsem z Mírového náměstí dojel do Vršovic sám. To bylo, jako když jsem dostal první dlouhý kalhoty nebo něco takového.

Co se vám na MHD líbí, co vás štve?

No, člověk by to musel srovnávat. Já jsem zažil městskou dopravu v Římě a doporučuji každému remcalovi, pro kterého je pražská MHD blbá, zmatečná, nevykonná, nefunkční, aby si zajel do Říma a pokusil se v ranní nebo odpolední špičce dostat se do jednoho ze dvou větví metra, které má Řím, do těch ponurých, černých počmáraných stanic, kam přijedou ďábelsky pomalované chmurné vagony a do kterých má šanci, když bude hodně agresivní, se vecpat tak do třetího vlaku, který přijede. Musí se předem nadechnout, aby mu vydržel dech do příští stanice, když lidi vystupují, aby se takzvaně chytnul, protože jinak je udušený. Do autobusu totéž. Musím říct, že v Praze funguje doprava znamenitě, skvěle. Nepamatuju, kdy by metro, pominu-li povodně, mělo nějaký zásadní technický malér, funguje, jezdí na čas. Moderní nízké autobusy jsou uzpůsobené pro postižené lidi, totéž tramvaje. Myslím, že některé typy tramvají, co jezdí, jsou navíc ještě krásné a pohodlné, nejsou to ty úzké ponorky. Ale v době, kdy jsme varováni před infekcemi, kdy víme, že každý člověk zanechává pachové mikrostopy a já nevím co, víme, že není radno si sednout na sedačku, kde byl nějaký člověk, co si naposledy vyměnil kalhoty někdy v roce 53 a má furt ty samý, ve kterých spí, a žena v kostýmku si sedne po něm, bych osobně chtěl vidět aspoň na fotografii člověka, který přijde s tím, že by sedačky v moderním dopravním prostředku měly být z látky. Chtěl bych, aby tam bylo napsáno, že ing. Franta Rys přišel s tím, že nebudeme dělat chromované nebo dřevěné hladké sedačky, co se snadno udržují, ne, on má bratra, ten má továrnu na látky, tak se to udělá z hadru.

Máte pro MHD nějaký návrh na zlepšení?

Já si myslím jednu jedinou konkrétní věc, že by měli řidičům pražských tramvají v tom kurzu, který asi absolvují, když se mají stát řidičem a poprvé si sednou za tu tramvaj



Velká sláva byla, nevím, jestli mi byly čtyři, když jsem z Mírového náměstí dojel do Vršovic sám. To bylo, jako když jsem dostal první dlouhý kalhoty.

a věřím, že řídit tramvaj, která má svou váhu, svou setrvačnost, svoji hybnost, abych to řekl přesně matematicky, to není žádná legrace, to není žádné ježdění s autem a musí to být velké vypětí fyzicky, v létě ve vedru, neudělat chybu, která by stála životy, že by jim v tom kurzu měli aspoň jednou vysvětlit, že když jedou po tramvajovém tělese, kde jsou oni páni, kde se ta eventuální nehoda, když tam stojí automobil, ani nevyšetřuje, protože viník je jasný, člověk s autem tam nemá co stát, ale bohužel jak už to bývá, člověk si nasadí na velký oblouk a dostane se na tramvajové těleso a lidé, kteří jedou proti němu, ho pravděpodobně nepustí. Já pouštím zásadně. Vidím-li někoho, kdo stojí na tom tělese, vždycky ho pustím, aby ho mohl rychle opustit. Víím, jak se tramvaj špatně brzdí a tak dále. Ale zpátky k tomu, co by řidičům tramvají měli říct v tom kurzu. Já mluvím o tom řidiči, který dojede až k tomu autu, tam zastaví a začne zvonit. V kurzu by se jim mělo říct: budete-li zvonit jakkoliv naléhavě,

přerušovaně, telegrafovat morseovkou, jako třeba: „Ty vole, vodjed“, nestane se ani sebevětším zvoněním z toho auta helikoptéra, která by z tramvajového tělesa vrchem odletěla. On opravdu musí mít vlevo volno – protože aby to uvolnil kvůli vám, aby naboural někoho z boku a zabil, takového řidiče není. 🚫

Petr Nárožný se narodil v roce 1938 v Praze. Studoval pozemní stavitelství na ČVUT. Promoval v roce 1968, v témže roce začal konferovat koncertní vystoupení skupiny Rangers, kde se poprvé uplatnil se svými komickými výstupy. Coby projektant sdílel společnou kancelář s Pavlem Bobkem a ten jej doporučil do Semaforu. Petr Nárožný zde působil v letech 1973-1980 a toto angažmá nastartovalo jeho kariéru. V roce 1980 nastoupil do Činoherního klubu, kde působí dodnes. Petr Nárožný je jeden z nejpobulárnějších českých herců a na televizní obrazovce se objevil v desítkách rolí. Jeho první filmovou rolí byl závodník Volejník ve filmu Jáchyme, hoď ho do stroje (1974), objevil se také v mnoha televizních inscenacích a seriálech. Proslavilo ho také namlouvání animovaných filmů, jeho hlas se dostal do podvědomí především díky večerníčku Mach a Šebestová.



Vracovská elektrická zahradní železnice

V malém městečku na pomezí střední a jižní Moravy může dopravní nadšenec obdivovat elektrickou dráčku v měřítku 2:5. Na rozchodu 600 milimetrů na dvoukolejném okruhu dlouhém asi 300 metrů se prohánějí 3 elektrické lokomotivy. Dvě jsou čtyřnápravové, jedna, ta nejstarší, je dvounápravová.

Text a foto: **Aleš Karlovský**

Děti vzbudíme o něco dříve, i když je sobota, svezeme se do Brna ranním railjetem. Stříbrnomodrá souprava vyjíždí z hlavního nádraží v 6:52 a my vše stihneme s jedním přestupem v Brně. V Praze na hlavním nádraží koupíme jednodenní skupinovou celosíťovou jízdenku a o nic dalšího se nemusíme starat. Ale kdybychom si chtěli užít rychlé jízdy, můžeme se vrátit přes Olomouc, svézt se pendolinem, a to utratíme za pět místenek 175 korun. A pokud pojedeme v sobotu, nemusíme mít strach, pendoliny jsou vyprodána jen málokdy. Ale zapomeňte rovnou na Leo-expres

Nahoře: Pod pavučinou drátů čeká na spokojené hosty čtyřnápravová mašinka.

Dole: Osobní vagonky v nátěru Najbrt vypadají na první pohled moc pohodlně. Navíc každý, kdo přijede do Vracova s elektronikou, v nich může bez problémů pracovat.


Dole vpravo: Lehká stavba, skromný interiér, ale i tady je k dispozici 220 voltů.

a Regiojet. Na těchto vlacích ani jedna jízdenka neplatí.

Ve Vracově vystoupíme z vlaku a přejdeme koleje. Půjdeme asi 200 metrů po hlavní ulici a narazíme na ukazatel, který nás dovede na místo. A tady se setkáme nejen s opravdovými lepenkovými jízdenkami, ale i s cinkajícími přejezdy, rozsvícenými světelnými návěstidly („semafony“) a osobními vagonky, ve kterých se lze připojit k síti 220 voltů, dobít si mobil nebo i jiné zázraky moderní elektroniky.

Jako odměnu a třešničku na dortu si zvědavé dítě může prohlédnout i kabinu strojvedoucího a navštívit

i trochu improvizovanou dopravní kancelář. Když se na nás usměje štěstí, souhlas k odjezdu dá buď usměvavá výpravčí, která ještě navštěvuje základní školu, nebo za pákou řídicího kontroléru potkáme samotného majitele této technické zajímavosti. A pokud je kluk nebo malá slečna extrémně hodná, ani mašinfira neprotestuje, když se zvědavý potomek přesvědčí o tom, jak se takový vlak vlastně řídí.

Máte rádi hlas herce Josefa Somra a vzpomenete si na výpravčího Hubičku z filmu *Ostře sledované vlaky*? Pak vás jistě potěší, že zdejší rodák namluvil všechna důležitá hlášení, takže vás sametový hlas vyzve, abyste se připravili k odjezdu, a také vás poinformuje o tom, že jste na místním hlavním nádraží. A když bude zlobit drobotina, v místním rybníčku sídlí vodník a čeká, zda se nějaké nenechavé dítě dá zlákat na pentličky. A pro ty hodné dodávám, že je to ve skutečnosti jen dřevěná loutka, ale oči poulí opravdově. A pan Vydra, předseda vodnické neviditelné vele rady, by jistě byl spokojen. 





Duhová tramvaj zbarvila pražské ulice

V rámci týdenního festivalu Prague Pride vyjela ve středu 10. srpna 2016 do pražských ulic „duhová tramvaj“. Netradiční vousaté řádové sestry v extravagantních kostýmech zvaly cestující na zastávkách do tramvaje, která pasažéry seznamovala s problematikou pohlavně přenosných nemocí.

Text a foto: **Zdeněk Bek**

Většinou není nutné festival sexuálních menšin Prague Pride blíže představovat. Od roku 2011 se Praha vždy přibližně na týden změní v místo podporující tyto menšiny. Konají se zde desítky kulturních, sportovních a společenských akcí, jejichž vrcholem je „duhový průvod“ napříč Prahou.

Bystří čtenáři DP kontaktu si jistě všimli, že jsme zde před krátkou dobou psali o první „kostelní tramvaji“, která prozvonila pražské ulice v rámci akce Noc kostelů. „Duhová tramvaj“ jela tento rok také poprvé a i přes často překvapené pohledy cestujících na zastávkách, sledující vousaté řádové sestry věčné radosti, které lákaly pasažéry do vozu, byl o tramvaj zájem. Proto se i přes počáteční ostýchavost a nezájem dařilo „duhovou tramvaj“ slušně zaplnit.

Strašnický vůz T3R.PLF (evidenční číslo 8280) řízený zkušeným řidičem Stanislavem Jarošem (mnozí ho znají z prosincových jízd dalšího speciálního vozu – Tramvaje proti AIDS) a vyzdobený do duhových barev brázdil pražské ulice bez jasně stanovené trasy. Cestující se tak mohli dostat i na nevhodná místa, například na obřadní místo Zvonařka či

Olšanské hřbitovy. Díky mužským sestrám v extravagantních kostýmech a dobrovolníkům z řad zaměstnanců České společnosti pomoci AIDS se pasažéři mohli seznámit s možnostmi ochrany proti pohlavně přenosným nemocem a zároveň se v diskuzi kompletně obeznámit s problematikou věci. O tom jak jízda probíhala, se ostatně můžete sami přesvědčit na příložených snímcích.



Bilbao: pestrá dopravní mozaika

Při příjezdu do centra Bilbao nemůžete minout most Puente de la Salve, který je začleněn do budovy Guggenheimova muzea. V největším baskickém městě ovšem nenaleznete jen toto muzeum moderního umění, ale také velice rozmanitou městskou dopravu.

Text a foto: **Jaroslav Novotný**



Nahoře vlevo: Biskajský most (Vizcaya Bridge).

Nahoře vpravo: Stanice metro San Mamés.



V Bilbao jezdí 2 dlouhé linky metra (jednou se dostanete až k moři), které se po dlouhém společném úseku větví (síť má tvar písmene Y). Metro bylo otevřeno v roce 1995. Podzemní stanice vy-padají dle návrhů architekta Norma-na Fostera jako jeskyně a doplňují je rukávcové vstupy do stanic. Celková délka tratí je 43km. Na nich najdeme v provozu čtyřdílné plně průchozí jednotky tří mírně odlišných verzí vlaků metra CAF/ABB UT 500, 550 a 600, které se vyznačují extrémní šířkou 2,8m. To se sice nezdá nijak extrémní, ale je nutné si uvědomit, že se tu jezdí na metrovém rozchodu, kde takto široká vozidla představují celoevropský unikát. Jsou napájeny 1500 V DC a do každé soupravy se vejde 523 cestujících.

Trať moderní tramvaje byla otevřena v roce 2002. Má 12 stanic. Dlouhá je necelých 5 km. Třetina této trati je jednokolejná. Po průjezdu centrem vede trať na zatravněném svršku po nábřeží, za slavným Guggenheimovým muzeem se u zastávky Euskalduna od řeky odklání a vede širokými bulváry v jednom z mála rovinatých území, které v Bilbao existují do konečné stanice Basurto. Určitě stojí zato vystoupit na zastávce Uri-bitarde u mostu Puente Zubizuri, který je jen pro pěší. Zaujme každého svým zajímavým nosným ocelovým obloukem. Odtud je to jen kousek k dolní nástupní stanici zdejší lanovky, která je podobná naší na Petřín. Je dlouhá 770m a má výšku 226m, místy překonává až 45procentní

Dole: Nízkopodlažní tramvaj CAF Urbos 1 v ulici Ribera – místo přístřešku podlouhí.

Dole vpravo: Lanovka Funicular de Artxanda v dolní stanici.

sklon. Za tři minuty vyjede na vrchol Artxanda. Ale zpět k tramvajím - jezdí zde výhradně zelené tříčlankové nízkopodlažní tramvaje typu CAF Urbos 1 na stejném rozchodu 1000mm jako metro.

Každá zastávka disponuje technickým modulem s automatickým systémem pro vydávání a znehodnocování jízdenek a zjišťování aktuálního stavu dopravy. Informace o dopravě jsou napsány baskicky a španělsky. To vše se zdroji energie se nachází pod prosklenými přístřešky. Před vstupem do tramvaje si jízdenku musíte označit. Když náhodou zapomenete, dáte v tramvaji tlačítkem signál pro výstup a řidič vám otevře, v klidu počká, až přiložíte bezkontaktní kartu k označovači a vrátíte se do tramvaje.

Přes ústí řeky Nervión směrem k námořnímu přístavu se klene nejstarší gondolový most na světě. Tento

Biskajský most byl postaven v roce 1893. Navrhl ho žák a přítel Jeana Eiffela, baskický architekt Alberto de Palacio, most je 160m dlouhý a 45m vysoký. Nově jsou do jeho pilířů instalovány prosklené panoramatické výtahy, které umožňují návštěvníkům procházku po mostovce s výhledem na přístav a záliv za cenu 10 euro. Je v provozu 24 hodin denně 365 dnů v roce, cesta na druhý břeh trvá něco málo přes jednu minutu. Gondola má kapacitu 6 automobilů, 6 motocyklů nebo kol a až 200 pasažérů. Jedna její jízda trvá minutu a půl a je součástí integrovaného dopravního systému města. Raritou je, že z Bilbao je vypravován po úzkokolejce velmi oblíbený turistický vlak Transcatábrio, který má ve vagonech salonek s panoramatickým výhledem, čajovnu i živou hudbu, na trasu do Leonu.





LOH POHLEDEM INVESTIC DO VEŘEJNÉ DOPRAVY

Nedávno jsme představili změny ve veřejné dopravě, které se týkaly letošních letních olympijských her v brazilském Rio de Janeiru. Jak ovlivnilo konání olympiád veřejnou dopravu v Aténách, Pekingu nebo v Londýně?

Text: **Jiří Došlý** • Foto: olympic.org

Novodobé letní olympijské hry se konají od roku 1896 vždy v zázemí velké světové metropole. Připomeňme si ty předposlední, které se uskutečnily v roce 2012 v Londýně (více jak 8 mil. obyvatel), v roce 2008 v čínském Pekingu (více jak 21 mil.) a v roce 2004 v řeckých Aténách (více jak 3 mil.). Do této řady se letos zapsalo velké město, vždyť v Rio žije přes 6 milionů obyvatel. Po dobu konání olympijských her se každé z hostitelských měst rozroste o další dočasné obyvatele. Olympijské hry v Aténách zaznamenaly téměř 4 miliony návštěvníků a diváků, v Pekingu i v Londýně shodně více jak 6 milionů návštěvníků. Je proto logické, že každé z hostitelských měst před vlastní olympiádou investuje nemalé finanční prostředky do zkvalitnění veřejné dopravy.

Aténám olympijské hry velmi pomohly, alespoň co se týká MHD. V řecké metropoli byla do roku 2004 k dispozici pouze jedna linka metra (nadzemní), která spojovala přístav Pireus s centrem. Během osmiletého období před olympiádou byly postaveny 2 další linky. Jedna z nich dovezla cestující až k prakticky novému mezinárodnímu letišti. V Aténách došlo díky LOH i ke znovuzavedení provozu tramvají po 40 letech. Nejedná se o rozsáhlou tramvajovou



síť, k dispozici cestujícím jsou tři linky v okrajových částech města podél pobřeží. Kromě masivních investic do MHD se investovalo i do 210km kapacitních komunikací v okrajových částech města. Suma sumárum byly v Aténách před olympiádou v roce 2004 pouze v sektoru dopravy proinvestovány téměř 3 mld. eur. Investice do dopravní infrastruktury činily zhruba 30% všech „olympijských“ investic.

V roce 2008 pořádal LOH čínský **Peking**. Ve městě byly zprovozněny 4 linky metra a rozšířily tak počet linek ze tří (v roce 2002) na sedm. S olympiádou souvisí i investice do 20 tisíc moderních a ekologických autobusů - elektrobusesů a vozů na stlačený zemní plyn, a zprovoznění dalších tří linek BRT (systému rychlé městské autobusové dopravy). Kromě investic do veřejné dopravy se pekingské letiště dočkalo třetí přistávací dráhy a největšího terminálu osobní dopravy na světě o rozloze 1 mil. m². Kapacita letiště se tak zvýšila z 25 mil. cestujících v roce 2002 na 75 mil. v roce 2010. Síť víceprroudých komunikací ve městě se rozšířila o tzv. 5. okruh v délce 108km a o téměř celý tzv. 6. okruh v délce 208km. V Pekingu dosáhly investice před olympiádou úctyhodných 20 mld. dolarů, investice do dopravy činily polovinu všech investic.

Předposlední hry se konaly v **Londýně** v roce 2012. Pro Londýn bylo tehdy obrovskou výzvou zkvalitnění a zkapacitnění kolejové dopravy v jihovýchodním sektoru města, kde vyrostl olympijský areál v oblasti Stratford. Mezi lety 2006 a 2011 byla každý rok investována 1 miliarda liber v podzemní dráze, a to v oblasti obnovy a rekonstrukce stanic i dopravní cesty. Před olympiádou, v roce 2008, byla zahájena dodávka celkem 1738 nových vozů metra od společnosti Bombardier. Díky LOH bylo také urychleno nasazení nových doubledeckerů Routemasters do provozu v ulicích Londýna. Náklady s přímými i nepřímými dopady na letní olympiádu činily 16 mld. liber, samotné investice do veřejné dopravy a související dopravní infrastruktury se podílely z více jak poloviny.

Všechna pořadatelská města vynaložila do přípravy na olympijské hry obrovské finanční prostředky. Od každého dalšího pořadatele je očekáváno to samé – z pohledu dopravy především dopravní infrastruktura připravená na enormní nápor sportovců a sportovních fanoušků. Na největší mezinárodní sportovní událost se tak už nyní připravují v japonském Tokiu, které bude hostit letní olympiádu za čtyři roky.

Slavíme Večerníčka a vítáme Bryana Adamse

Text: **Milan Slezák**

Televizní Večerníček byl dlouhá léta fenoménem, na němž vyrostly celé generace. Na těch pár minut se u některých z jeho příběhů sešla u obrazovky vždy celá rodina. A právě Večerníček je s námi již přes 50 let. Výstavy k tomuto výročí probíhaly v loňském roce v různých podobách a prostorách. Do 30. října lze tentokrát výstavu s názvem **Večerníček slaví 50 let** navštívit v areálu Zámku Ctěnice (ve výstavní síni Špejchar).

První večerníčkový příběh se odvíšal 2. ledna 1965 a s výjimkou zpravodajství jde o jediný pořad České televize, který je bez přerušení vysílaný dodnes. Zároveň má také nejdéle vysílanou nezměněnou znělku, která je neodmyslitelně vepsána do naší paměti.

Interaktivní výstava představuje nejen nejoblíbenější příběhy, ale samozřejmě také jejich tvůrce, scénáristy a výtvarníky. Návštěvníci mají možnost vidět původní kulisy z večerníčků, cenné náčrty, kresby a fotky. Navíc jsou pro ně připraveny interaktivní



Bryan Adams, turné **GET UP!**, O2 aréna, 5. 10. 2016

17. září mohou diváci porovnat realitu s touto vizualizací turnaje na Štvanici.

pohádkové zážitky, jako třeba možnost reálně vstoupit do Krakonošovy zahrádky či třídy Macha a Šebestové, svést se na Hvězdném drakovi ze seriálu Rákosníček a hvězdy a třeba i skočit do klobouku králíků Boba a Bobka.

Ve středu 5. října se v O₂ Aréně představí jeden z nejpůvodnějších interpretů rockového středního proudu, kanadský zpěvák a kytarista **Bryan Adams**. Do Prahy se Bryan Adams vrací po pěti letech a s sebou přiveze tentokrát nejen své osvědčené hity jako třeba Summer Of 69, Run To You nebo (Everything I Do) I Do It For You známou z filmového Robina Hooda: Krále zločinců, ale zároveň slibuje, že zahraje také většinu skladeb z aktuálního alba Get Up!, které vyšlo na podzim loňského roku. Mimochodem, producentem desky byl Jeff Lynne, známý především z řad legendární kapely ELO, který se dříve producentsky podílel třeba i na nahrávkách Paula McCartneyho nebo Toma Pettyho.

Florbal je sportovním odvětvím, které si u nás získalo za poměrně

krátkou dobu relativně velkou popularitu. A právě florbal čeká u nás historická událost - zápas pod širým nebem. V sobotu 17. září se uskuteční první ročník **Cevro Institut Open Air**, florbalového turnaje mezi týmy FbŠ Bohemians Praha a Florbal Chodov, který se bude odehrávat přímo na centrálním kurtu pražské Štvanice, tedy na stadionu s kapacitou přesahující 7000 míst k sezení. Nic tak velkého, kromě finále nejvyšších českých soutěží hraných v O₂ aréně jako takzvané Superfinále, na klubové úrovni český florbal nezná.

Celodenní program přinese kromě hlavní sportovní události (mj. od 13:00 zápas Extraligy žen a od 16:00 zápas mužské Tipsport Superligy, vždy mezi Bohemians a Chodovem) i doprovodné akce pro rodiny s dětmi nebo třeba hudební vystoupení. Za zmínku stojí i fakt, že celá událost pod taktovkou FbŠ Bohemians slouží i k jakémusi oživení stadionu na Štvanici, nyní tak trochu pozapomenuté a pomalu chátrající někdejší chloubě domácího tenisu.



FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY

Foto: Zdeněk Bek



Z jaké zastávky tramvaj vyjela? Odpovězte na soutěžní otázku a získáte 2 vstupenky do galerie DOX a knihu Evy Filipové a Jiřího Rabocha *Jezte chytře*. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 2. října 2016** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).




Správná odpověď na otázku **Uvedte název tramvajové zastávky** z Fotosoutěže v DP kontaktu 8/2016 zněla: **Novoměstská radnice**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 vstupenkami do galerie DOX a publikací *Lokálkou* do České Kanady odměněn: **Jan Vegner**.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete jeden z **Murphyho zákonů**: Vždy, když dojedeš nákladák, je na silnici plná čára a v protisměru volno. Jakmile se změní... (tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **neděle 2. října 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: luxusní sadu příborů a další 2 vylosovaní flash disk 16 GB.

	ZADRŽÁVA-TI V ŘEČI	1. DÍL TAJENKY	VOJENSKÝ ODVOD (ZASTAR.)	SANKCE		STARŠÍ SPZ BŘECLAVI	INICIÁLY HERCE POTMĚŠILA	ZNAČKA ČISTIDLA MOTORU	NĚMECKÉ MUŽSKÉ JMÉNO	OSTŘÍLET (EXPRES.)	DÍTĚ BEZ RODIČŮ	SOBOTOVY INICIÁLY	ASOCIACE MALÝCH SPORTŮ (ZKRATKA)	VKLAD NEVĚSTY DO MAM-ZELSTVÍ	SLAVNÝ HIT SKUPI-NY BLACK SABBATH	HRAČ NA ŽESTOVÝ NÁSTROJ
SPĚCH					VELEBIT											
ORIG. PRAŽ. SYNKOPIC. ORCHESTR (ZKRATKA)					3. DÍL TAJENKY KLOUB RUKY											
FOTELY							CITO-SLOVCE VRČENÍ TRÍSKAT					VYZNAVAČ MÓDY POHÁDKOVÝ KŮN				
TENHLE						TALISMAN RUSKY „UKOL“							OSOBNÍ ZÁJMENO DRUH KARET			
ODSTAVEC (ZASTAR.)								TA STEJNÁ VALIT							ZN. MILI-SEKUNDY ODDÍLY VOJSKA	
ZDE			HEROIN (SLANG.) ROSTLINA LASKÁVEC						ZDOBIT KŮŽI JEDNOTKA TLAKU							
DOMÁCKY FRANTIŠEK				VEŠKEREN-STVO OSTROV ATOLU						4. DÍL TAJENKY NEJMENŠÍ HODNOTY						
 NĚMECKY „BABIČKA“ ZN. ELEK-TRONIKY					PERSKÝ KOBEREC PATŘÍČÍ ALOVI						VAZ (KMŽNĚ) PODRÁDÍČÍ SPOJKA				SVĚRÁKŮV FILM	ZPLODINY HOŘENÍ
DOMÁCKY SVATAVA						ZPEVNĚNÝ TIL ZN. DEKA-GRAMU						SUŠENKA ANGLICKY „POŠTA“				
CIZÍ MUŽSKÉ JMÉNO							KUR. PTÁCI OCEAN OBSERVAT. INITIATIVE								OBCHODNÍ AKADEMIE (ZKRATKA) ZPÍVAT	
PODOBNĚ (HUDEB.)								ROSTLINA POD. TRÁVĚ ZICHOVY INICIÁLY					KÓD POLSKÉHO ZLOTÉHO ZN. TITANU			
ZŘÍČENINA HRADU U ČESKÉ LÍPY						2. DÍL TAJENKY										
NÁDOBA S POPRUHY NA ŽÁDA						ŽID										POMŮCKY: SHARP, TINAMY, TOTUM

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 8/2016 se skrývalo doplnění věty z historie DPP: Stalo se před 70 lety – k 7. březnu 1946 byly elektrárny, plynárny a vodárny znárodněny a Městským podnikům pražským zůstala pouze složka Veřejná doprava, 6. září 1946 pak byly přejmenovány na **Dopravní podniky hlavního města Prahy**.

Hlavní cenu – vzduchový kompresor 12 V - získává **Alexandr Tymich** a flash disk 16 GB získávají **Lukáš Hryzbil** a **Michal Pešek**.

HLAVNÍ CENA: G21 SADA PŘÍBORŮ AMBIENTE LINE GA-AM620

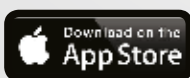
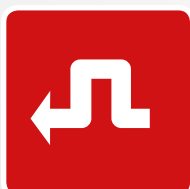
Sobě či jiným můžete udělat radost luxusní sadou 24 kusů příborů G21 Ambiente Line. Tyto přibory jsou vyrobeny kováním z jediného kusu nerezavějící jakostní oceli. Perfektní masivní provedení řadí tuto soupravu do nejvyšší kategorie stolování. Přibory se vyznačují leštěným povrchem a jsou baleny do praktické a především elegantně vyhlížející dárkové kazety. Po použití je možné vložit sadu do myčky.

Materiál: nerezová ocel, počet kusů v sadě: 24, sada obsahuje: 6 x jídelní nůž, 6 x vidličku, 6 x lžice, 6 x čajovou lžičku. Rozměry balení: 36 x 26 x 5 cm





S APLIKACÍ **DPP INFO** SE V PRAZE NEZTRATÍTE!



← stahujte přímo pomocí QR kódu →



HLEDÁNÍ SPOJŮ
JÍZDENKY A DOPRAVA
UDÁLOSTI V DOPRAVĚ
AKTUALITY
BEZBARIÉROVÁ ZAŘÍZENÍ
PARKOVIŠTĚ P+R
DOPRAVNÍ SCHÉMATA

APLIKACE JE DOSTUPNÁ PRO ZAŘÍZENÍ
S ANDROID A IOS. STAHUJTE ZDARMA NA:
WWW.DPP.CZ/MOBILNI-APLIKACE

 **Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

 **PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA**