



CO BY TOMU ŘEKL BENEŠ?
OBNOVA AUTOBUSŮ DLE KLIMATICKÉHO PLÁNU
MEZI PŘEVALÁKEM A ŽELVOU





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

„VÁNOCE ZA DVEŘMI, SLEVA DO RUKY“



Xiaomi do každé rodiny

- Mobilní telefony a bezdrátová sluchátka za výhodné ceny
- Speciální sleva pro zaměstnance od Xiaomi až ve výši **15 %**
- Přes dvacet prodejen po celé ČR
- Bližší informace na: 739 526 030, kavunov@beryko.cz

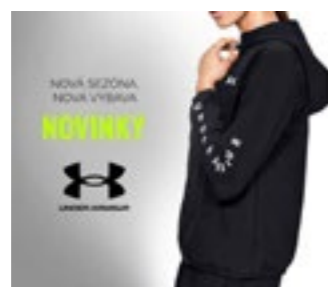
Kreativita na dosah ruky

- Tvořte a vymýšlejte s produkty Elf marketu
- Kreativní sady se slevou až **50 %**
- Objednávejte na www.nextik.cz
- Bližší informace na: 721 833 966, info@nextik.cz



Do fitka a na hřiště

- Špičkové produkty od Under Armour, 4F nebo Trespass pro vaše volnočasové aktivity
- Sleva až **30 %** a navíc **10%** sleva na celý nákup
- S možností vyzvednutí na prodejně BaGo sport v Praze 6 – Ruzyně
- Bližší informace na: 721 849 731, a.charvatova@bagosport.cz



Zdraví pro ty nejbližší



- Široká nabídka GS doplňků stravy
- Doporučené pro posílení vašeho zdraví
- Sleva až **400 Kč** a doprava **zdarma** při nákupu nad 799 Kč
- Bližší informace na 736 483 902, daniela.miksankova@gs.cz

Do lázní na léčebnou kúru

- Postcovidové balíčky po prodělání nemoci covid-19
- Zregenerujte tělo i ducha v nádherných Jizerských horách
- Sleva **10 %** a **tři bonusy** k tomu
- Bližší informace na: 782 368 100, rezervace@lazne-libverda.cz



Radost dětem

- Nepřeberné množství hraček, které potěší malé i dospělé
- Od plyšových hraček po modely dopravních vozidel
- Sleva **10 %** na celou objednávku z e-shopu RAPPA.cz
- Bližší informace na: 608 270 801, eshop@rappa.cz

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

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 195 038, e-mail: 500310@dpp.cz

ZLATÝ STŘEDNÍK 20/21 — 3. místo



OBSAH 11 / 2021

AKTUÁLNĚ

4 – 5

UDÁLOST

6 – 7 PODĚKOVÁNÍ ZA VĚRNOST DOPRAVNÍMU PODNIKU

TÉMA

8 – 10 OBNOVA AUTOBUSŮ PODLE KLIMATICKÉHO PLÁNU

DPP A MÉDIA

11 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

PROFIL

12 – 15 AUTOMATICKÉ METRO? NEJVĚTŠÍ VÝZVA V KARIÉŘE

PEL-MEL

16 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

AKCE

17 – 19 MEZI PŘEVALÁKEM A ŽELVOU

20 – 21 CO BY TOMU ŘEKL BENEŠ?

TECHNIKA

22 – 23 PRVNÍ VLAŠTOVKA – PODVOZKOVÝ KONTEJNER

TURNAJ

24 – 25 7. ROČNÍK TURNAJE V MALÉ KOPANÉ O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

KALEIDOSKOP

26 – 27 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFIÍ A DOKUMENTECH

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

28 – 29 TO NEJZAJÍMAVĚJŠÍ Z EVROPY

NÁVRATY

30 – 33 ZAHRADNÍ MĚSTO A JEHO PODJEZD SE SMYČKOU

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ



Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovídný redaktor: Zdeněk Bek

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

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

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 25. října 2021

NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód. Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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





Foto: Daniel Šabík

Nová autobusová linka aneb Podzimní trvalé změny

Počínaje 6. listopadem 2021 byla ke zlepšení dopravní obslužnosti Psychiatrické nemocnice v Bohnicích zavedena linka 235 v trase Nemocnice Bohnice – Krakov – Zoologická zahrada – Podhoří. Linka provozovaná Dopravním podnikem jezdí celotýdenně v časovém rozsahu přibližně od 6:30 do 20:00 hod. a je obsluhována midibusy zpravidla v intervalu 30 minut (v sobotu a v neděli ráno v intervalu 30–60 minut).

Dále v provozu PID dochází také k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávací spojení a jízdních řádech na webu DPP. (red)

RODINA NA FLOŘE

Řeč je o legendárním sousoší nazvaném Rodina. Bronzové sochy autorů Bohumila Teplého a Vladimíra Navrátila vznikly na konci sedmdesátých let minulého století a světu se představily společně s tehdy novou stanicí metra Flora, která byla uvedena do provozu 19. prosince 1980.

V době výstavby obchodního centra roku 2000 bylo sousoší přemístěno do parku na konečné stanici metra A Depo Hostivař. Nyní se po 21 letech restaurované sousoší vrátilo na své původní místo před obchodní centrum Atrium Flora. Dopravní podnik jako majitel tohoto díla původně uvažoval o jeho umístění v místě nové tramvajové smyčky Depo Hostivař, kterou začne stavět na jaře příštího roku. Nápad vedení městské části Praha 3 ale uvítal, a tak je Rodina zpět na Floře. DPP má zájem na tom, aby se v rámci MHD cenná umělecká díla vracela na svá původní místa. (dsa)



Foto: FB Atrium Flora

Zelená linka pražského metra kompletně pokryta sítí LTE

Díky spolupráci DPP a konsorcia operátorů a společnosti CETIN je od konce října vysokorychlostní sítí LTE i 5G pokryt i poslední úsek linky A, tj. stanice Skalka a Depo Hostivař a oba traťové tunely mezi stanicemi. Cestující na zelené lince tak mohou telefonovat či datovat v celém úseku od Nemocnice Motol po Depo Hostivař. Jedinou výjimku tvoří samotná stanice Jiřího z Poděbrad, do které se LTE síť dostane po dokončení modernizace. K úplnému pokrytí pražského metra signálem LTE zbývá 5 stanic: Střížkov, Prosek, Letňany na lince C, Rajská zahrada a Černý Most na lince B. V další fázi bude dokončeno pokrytí linky C, operátoři v současnosti pracují už na Střížkově a Proseku. Jako poslední zůstane linka B. Vše by se mělo stihnout do konce tohoto roku. (dsa)

Z JEDNÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo Dopravního podniku se ke svému letošnímu dvacátému zasedání sešlo 19. října 2021, aby projednalo mj. Business plán DPP do roku 2050 – aktualizace, zavedení elektronického systému spisové služby v DPP, informace o nákupu elektřiny na roky 2022 a 2023, dále koncepci rozvoje tramvajových vozoven a informací o aktuálním stavu kolektivního vyjednávání v DPP.

Dozorčí rada DPP se ke svému devátému zasedání v tomto roce sešla 27. října 2021. Projednala aktualizovaný Business plán DPP do roku 2050, studii proveditelnosti financování výstavby metra D – aktualizace. Dále byla seznámena mj. s informací o probíhajících soudních sporech v souvislosti s výstupy ze stanic metra, informací ke spolupráci se společností Xanthus, s aktualizovanou informací k městskému rádiovému systému TETRA v DPP, také s informací o zpracování plánu interního auditu na rok 2022 a se zprávou z auditu Finanční toky odboru Marketing a obchod. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o aktuálním stavu kolektivního vyjednávání v DPP a o obsazování pracovních míst a personálním přehledu manuálních profesí v DPP. (red)

STEJNOKROJE S DOTAZNÍKEM

V zájmu zajištění zpětné vazby od uživatelů stejnokrojů dostávají zaměstnanci DPP nově při jejich výdeji dotazník spokojenosti k položkám výstrojních součástí. V něm mohou anonymně sdělit náměty a připomínky a také vyjádřit míru spokojenosti s jejich kvalitou a provedením. Vyplněné dotazníky je možné odevzdat ve skladu K120, výdejních místech provozních skladů, případně na kterémkoliv podatelně DPP.

Další možností, jak se vyjádřit, nabízí zaměstnancům uplatnění reklamací vad výstrojních součástí. Statistika realizovaných reklamací je jedním z vodítek pro případné úpravy technických specifikací pro jednotlivé výstrojní součásti při dalším nákupu. Pouze tímto aktivním přístupem se útvarům Skladové hospodářství a Centrální nákup může podařit hlavní cíl, kterým je nakoupit a dodávat zaměstnancům DPP co nejkvalitnější výstrojní součásti. (mab)



Řemeslníci roku v Senátu

Slavnostního vyhlášení výsledků soutěže Mladý řemeslník roku 2021 se v Senátu Parlamentu ČR zúčastnili také dva žáci Střední průmyslové školy dopravní – Martin Staněk, žák oboru Informační a zabezpečovací systémy, a Josef Houska z oboru Elektrikář. Akce vyhlášená Sdružením soukromých škol se uskutečnila 20. října 2021 v reprezentativních prostorech Senátu, a to pod záštitou jeho I. místopředsedy Jiřího Růžičky, předsedy výboru pro vzdělání, vědu, kulturu, lidská práva a petice Jiřího Drahoše a Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR. Ocenění roku převzalo celkem 25 žáků a žákyň středních odborných škol a učebních oborů. (red)

Z MARKETINGU UITP VE VERONĚ

Ve dnech 25. až 27. října 2021 se konalo zasedání marketingové skupiny v rámci Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP) v italské Veroně, a to poprvé fyzicky po téměř dvou letech kvůli pandemii covid-19, kdy probíhala setkání pouze online. Hostitelský dopravní podnik z Verony ATV na úvod představil novinky a své závazky do budoucna, jako např. plánované zavedení 4 nových trolejbusových linek. Dále byli účastníci obeznámeni s projektem tzv. The Lake Garda service, který má za cíl zatraktivnit oblast kolem tohoto jezera kvalitnějším servisem, což se daří zvýšením frekvence spojů, vícero linkami, propracovanými mapami apod. Verona dále připravuje nový design autobusových zastávek a nový systém jízdného.

Agenda jednání byla věnována i předáváním zkušeností ostatních dopravních podniků ohledně kampaní na přilákání cestujících do vozů MHD a celkové podobě MHD zpět po pandemii covid-19. Věděli jste, že třeba v New Yorku se s ukončeným očkováním pojí odměna? V této nejlidnatější americké metropoli se zaměřili na očkovací centra na větších přestupních bodech bez objednání a jako bonus dostanou očkovaní sedmidenní jízdenku na metro gratis. A kupříkladu Paříž chystá pro cestující osobní přenosnou rukojeť do vozů k vlastnímu zakoupení. Velkým tématem a přáním světových dopravců je zkrátka navrácení důvěry a návrat všech cestujících do MHD. (ař)



Obrazy z duše uvidíte ve Střešovicích

Pod tímto názvem se skrývá soubor deseti obrazů kolegyně Mileny Panákové, které díky neobvyklé instalaci – na sloupech mezi 5. a 6. kolejí – můžete vidět přímo v hale Muzea MHD ve Střešovicích. Jejich výběr není náhodný – každý z vyvedených obrazů skrývá odlišný životní příběh. Navíc, tři čtvrtiny z nich jsou z doby nedávné, kdy mnozí z nás měli více času si v soukromí věci uspořádat, přehodnotit i se zamyslet nad tím, na co jsme dříve čas neměli. Kdo by ale čekal ve spojitosti se zamýšlením ponuré odstíny, bude překvapen. Autorka je vyznavačkou barev, veselá a často použité čarovné barvy dominují. Jak sama říká, každý obraz začíná volnou představou, která s postupným nanášením akrylových barev na plátno získává reálnější obrysy, někdy až s nečekaným výsledkem. Díky proudu inspirace při samotné tvorbě pak ve výsledku hledíte na lehkost, radost, lásku a optimismus, které z obrazů proudí. Unášet se takto můžete díky výstavě ve Střešovicích minimálně do konce tohoto roku. (pel)

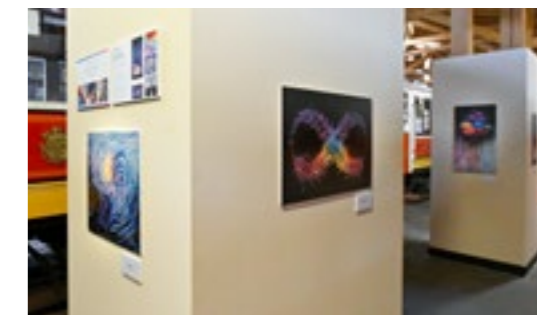


Foto: Václav Holíč

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

PODĚKOVÁNÍ ZA VĚRNOST DOPRAVNÍMU PODNIKU



TŘI SKUPINY, DVA ROKY, JEDEN ŘEDITEL. A DESÍTKY HODINEK. TAKTO BY SE ČÍSLY DALA OHRANIČIT PŘÍJEMNÁ SPOLEČENSKÁ UDÁLOST – PODĚKOVÁNÍ PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE JIŘÍHO ŠPIČKY BÝVALÝM ZAMĚSTNANCŮM DOPRAVNÍHO PODNIKU.

Říjen 2021 znamenal pro desítky bývalých zaměstnanců milou povinnost – přijít na půdu svého nedávného zaměstnavatele ještě jednou. V kalendáři akcí sálu kačerovského depa bylo třeba zajistit hned tři termíny. Vloni se akce z důvodu pandemie konat nemohla a navíc kolegyně a kolegu končících v roce 2019 bylo tolik, že se nyní rozdělili do dvou skupin. Třetí partu tvořili ti, kteří naposledy prošli branou podniku v roce 2020.

fotek, přijmout pozvání na malé pohoštění a zavzpomínat na léta strávená v největší pražské firmě.

V hezké tradici těchto setkání chce Dopravní podnik podle Jiřího Špičky pokračovat i v dalších letech. Bývalé kolegyně a kolegové si za svou věrnost podniku tuto slavnostní chvíli určitě zaslouží.



Mimořádnost letošních akcí připomněl i personální ředitel Jiří Špička a dodal, že je osobně rád, že se všechna setkání podařila v relativně bezpečné době, byť se zpožděním, uspořádat. Připomněl také rok 2019: „V představenstvu Dopravního podniku se mi tehdy podařilo prosadit tuto formu poděkování. Patří vám všem, kteří jste tu odpracovali značnou část života a udělali hodně pro dobré jméno firmy.“ Při pohledu na připravený dárek dodal: „Proto vám odměna právem náleží. Hodinky berte, prosím, nejen jako poděkování, ale i jako vzpomínku na Dopravní podnik.“

Potřesení pravic s každým z účastníků, individuální poděkování, předání dámských resp. pánských hodinek a úsměv do fotoaparátu. Zbývalo vyplnit e-mailovou adresu pro zaslání série



JEŠTĚ VLONI BYLI KOLEGOVÉ – JEJICH SETKÁNÍ SE USKUTEČNILO VE STŘEDU 20. ŘÍJNA 2021



KAŽDÝ PŘEVZAL DÁREK OSOBNĚ Z RUKOU PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE DPP JIŘÍHO ŠPIČKY



ÚTERÝ 12. ŘÍJNA 2021 – SPOLEČNÁ FOTOGRAFIE ČÁSTI BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ Z ROKU 2019



DRUHÁ SKUPINA Z ROKU 2019 SE V DEPU KAČEROV SEŠLA VE STŘEDU 13. ŘÍJNA

Text: Jan Barchánek, Martin Košek,
Michal Andelek a Marcel Heverle
Ilustrační foto: Petr Hejna



OBNOVA AUTOBUSŮ PODLE KLIMATICKÉHO PLÁNU

KLIMATICKÝ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, KTERÝ V PRŮBĚHU LETOŠNÍHO KVĚTNA POSTUPNĚ SCHVÁLILA RADA HL. M. PRAHY A NÁSLEDNĚ TAKÉ PRAŽSKÉ ZASTUPITELSTVO, NASTAVIL AMBICIÓZNÍ CÍLE PRO SNIŽOVÁNÍ EMISÍ DO ROKU 2030 NAPŘÍČ VŠEMI AKTIVITAMI MĚSTA I MĚSTEM VLASTNĚNÝCH NEBO ZŘIZOVANÝCH SPOLEČNOSTÍ.

Z hlediska zavádění alternativních pohonů v autobusové dopravě byly potvrzeny dohodnuté principy a priority z období 2019–2020, schválený Klimatický plán však přináší požadavek na významné navýšení podílu vozidel s alternativním pohonem.

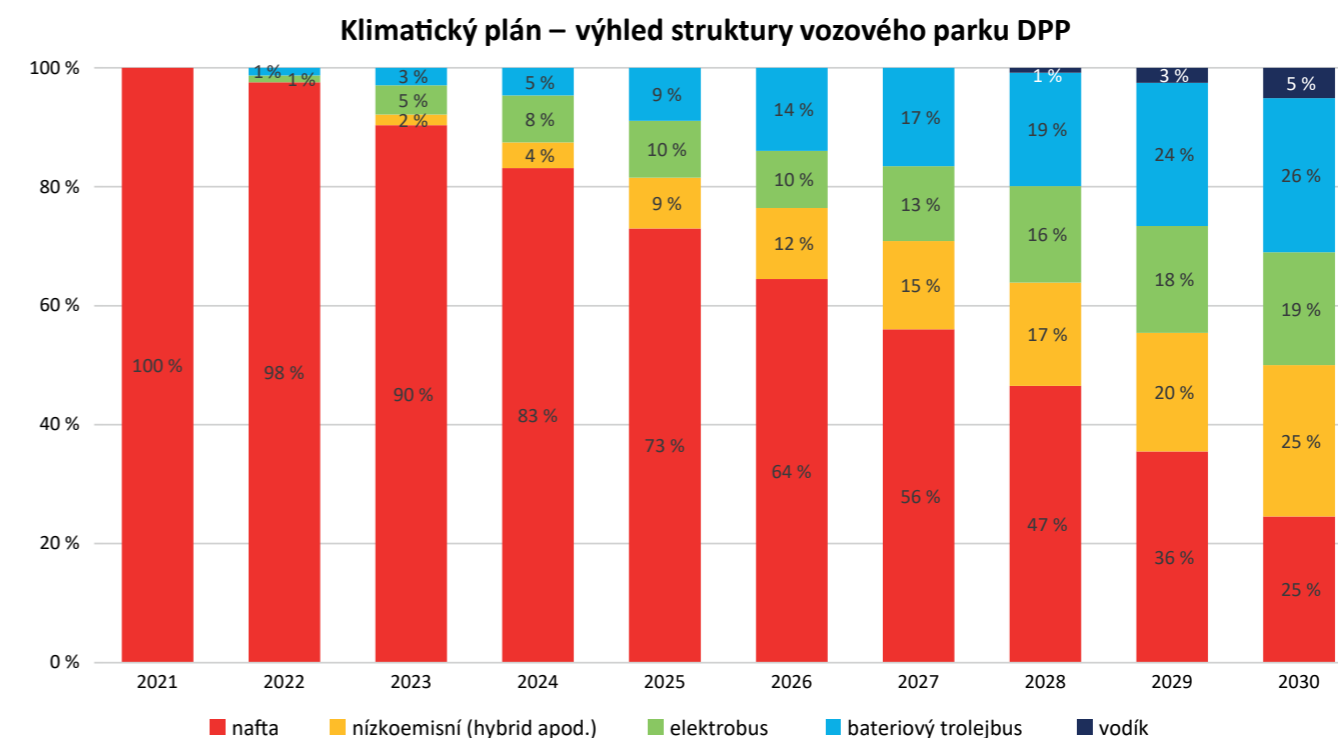
Postup obnovy vozového parku autobusů vychází z technické a ekonomické životnosti vozidel, evropské i národní legislativy (směrnice 2009/33/EC ve znění 2019/1161, nařízení vlády ČR č. 63/2011 Sb.) a smluvních požadavků objednatele (parametry provozu, typy vozidel, Standardy kvality PID, apod.).

Již v návaznosti na **Klimatický závazek hl. m. Prahy** z června 2019, jehož hlavním cílem bylo snížení emisí CO₂ za období 2010–2030 o 45 %, byla zpracována **Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP**.

V rámci této koncepce byly posouzeny možné varianty alternativních pohonů s ohledem na specifické podmínky pražské MHD. Stanoveny byly principy obnovy vozového parku autobusů DPP, které spočívaly v provozně a ekonomicky optimální kombinaci více druhů technologií (bateriové trolejbusy

a elektrobuses jako lokálně bezemisní řešení, diesel-elektrické hybridní autobusy jako nízkoemisní řešení pro přechodnou dobu a dále zachování dílčích nákupů moderních naftových autobusů pro zajištění provozní nezávislosti a diverzifikace).

Nad rámec vybraných technologií koncepce doporučila sledovat a případně i testovat další technologie, zejména vodíkovou. Koncepce byla projednána ve všech klíčových dotčených orgánech a pracovních skupinách hl. m. Prahy a schválena usnesením Rady hl. m. Prahy 6. 4. 2020.



Klimatický plán potvrdil koncepci, navýšil však cíle

Na rozdíl od Klimatického závazku z června 2019, který byl spíše rámcovým strategickým dokumentem, obsahuje Klimatický plán hl. m. Prahy již řadu konkrétních opatření. Součástí jednotlivých opatření je **stanovení měřitelných cílů, vyčíslení očekávaných přínosů a také předpokládaných nákladů**. Řada cílů v různých oblastech významně překračuje dosavadní evropské i národní požadavky a reaguje tak již v předstihu na diskutované budoucí zpřísňování evropské emisní legislativy v rámci tzv. iniciativy Green Deal.

Pro obnovu vozového parku autobusů DPP stanovuje Klimatický plán **požadavek na 600 (50 %) bezemisních a 300 (25 %) nízkoemisních vozidel k 31. 12. 2030**. Mezi bezemisní vozidla lze započítat bateriové trolejbusy, elektrobuses a výhledově vodíkové autobusy. Definitivní specifikace nízkoemisních vozidel ještě není zcela vyjasněna a bude se odvíjet od očekávaných úprav evropské legislativy. Uvažována jsou tekutá nebo plyná biopaliva (včetně syntetických) a pravděpodobně i nějaká hybridní řešení, naopak např. fosilní CNG již zřejmě dále podporováno nebude.

V rámci přípravy a projednávání Klimatického plánu byla potvrzena nutnost **zachování alespoň 25 % vozového parku DPP s dostatečným dojezdem** a provozní nezávislosti pro zajišťování náhradních doprav, výluk či nezbytných úkolů civilní obrany (evakuace

apod.). V období do roku 2030 bude tento nezávislý vozový park řešen stávajícími naftovými autobusy, případně jejich dílčí obnovou, výhledově bude samozřejmě potřebné i pro tyto účely nalézt vhodnou nízkoemisní nebo bezemisní technologii.

Oproti schválené koncepci představuje Klimatický plán téměř dvojnásobné navýšení rozsahu obnovy vozidel v bezemisní kategorii, což logicky znamená také významné navýšení investičních nákladů. **Pro splnění těchto ambiciózních cílů je naprosto zásadní zajištění příslušných finančních prostředků**, ať už z dotačních titulů nebo z rozpočtu hl. m. Prahy. Dílčí dopady jsou očekávány i v rámci provozních nákladů, jejich skutečné vyčíslení však bude závislé na vývoji cen jednotlivých druhů paliv a energií, a také na podílu započítatelných odpisů dle rozsahu dotací.

Právě kalkulace investičních a provozních nákladů byla zásadním důvodem pro posouzení a rozpracování možných variant a harmonogramu plnění Klimatického plánu, abychom mohli za DPP včas uplatnit jednotlivé projekty nákupů vozidel i výstavby infrastruktury v rámci dostupných dotačních titulů.

Rozšíření projektů v přípravě a realizaci

Proces zavádění alternativních pohonů je významně složitější než dosavadní nákup naftových vozidel, a to zejména s ohledem na zajištění nezbytné infrastruktury. Limitující je hlavně doba trvání projektové přípravy, projednávání s dotčenými orgány a organiza-

ci, vypořádávání majetkoprávních záležitostí, stavebních řízení a organizace soutěží na zhotovitele těchto staveb, ale i kapacita projekčních firem specializujících se na tuto infrastrukturu. **Z uvedeného důvodu musí být jednotlivé projekty připravovány se značným časovým předstihem, u elektrobuses se jedná cca o 2–3 roky, u bateriových trolejbusů o 4–5 let.**

Pro první polovinu sledovaného období (2021–2025) lze tedy očekávat u bateriových trolejbusů realizaci jen již dříve zahájených projektů. Dílčí možnosti dalšího rozšiřování jsou u elektrobusevých projektů (technicky reálné zatím jen pro segment vozidel standardní délky, případně pro midibusy). Podmínkou je **vytipování vhodných lokalit, ideálně včetně využití stávající napájecí infrastruktury pro tramvaje**. Zbývající obnovu, zejména v segmentu kloubových vozidel, však bude nutné zajistit buď hybridním diesel-elektrickým pohonem, kde však bohužel zatím nejsou dostupné dotační tituly, nebo v rámci vypsání „záložních zakázek“ na naftová vozidla.

Z hlediska plnění Klimatického plánu bude naprosto **klíčové období 2026–2030**, kdy bude pravděpodobně nutné řešit větší část z celkově požadované obnovy bezemisními a nízkoemisními vozidly. Příprava dalších projektů, zejména pro bateriové trolejbusy na páteřní kloubové linky, však musí být zahájena v dostatečném předstihu, alespoň část projektů ideálně již v průběhu roku 2022.



Obdobně jako u pilotních projektů elektrobuse a trolejbusů by měl být i první vodíkový autobus pouze pronajat a plnění vodíku by mělo probíhat z veřejné plnicí stanice.

Další sledovanou oblastí budou pravděpodobně tekutá syntetická paliva, která by případně mohla postupně nahradit konvenční fosilní naftu při využití stávajících čerpacích stanic v areálech garáží. I zde však bude nutné řešit technické možnosti ve vazbě na stávající vozový park a samozřejmě také dopad na provozní náklady.

Již dnes naftové autobusy DPP s moderními spalovacími motory plní nejpřísnější emisní normy Euro 5, resp. Euro 6 a vypouštějí do ovzduší mnohem méně škodlivin, než tomu bylo před několika lety. **S realizací připravovaných projektů a obnovou vozového parku s využitím alternativních pohonů včetně bezemisních řešení se dopad na životní prostředí u autobusových linek, které DPP provozuje, bude nadále významně snižovat.**

Klimatický plán předjímá snižování emisí i pro linky ostatních dopravců, skutečná realizace však souvisí se smluvním zajištěním. Městské linky soukromých dopravců jsou od jara 2021 nově zaslouženy do roku 2030 ve 100% naftové verzi. U příměstských a regionálních linek jsou připravována výběrová řízení na nové desetileté smlouvy od roku 2025, snižování emisí by tedy mělo být součástí podmínek těchto výběrových řízení, technická řešení v segmentu příměstské a regionální dopravy jsou však komplikovanější a ekonomicky náročnější. ■

Pro období 2026–2030 bohužel nejsou dosud příliš upřesněné dotační možnosti. I pro toto období tedy bude zřejmě nutné připravit případná záložní řešení s nižšími investičními náklady. Typ „záložní“ technologie však bude závislý na případných úpravách legislativy (uvažované další zpřísnění emisních limitů apod.).

Prověřování dalších alternativ

Schválená koncepce využití alternativních paliv uložila DPP také sledování a prověření dalších alternativních pohonů. **V průběhu 2. pololetí roku 2022 je uvažováno zahájení ověřovacího projektu dlouhodobého zkušebního provozu vodíkového autobusu.**

PŘEHLED PŘIPRAVOVANÝCH PROJEKTŮ DPP PRO OBDOBÍ DO ROKU 2025

Technologie	Linka	Předpoklad zahájení provozu	Počet vozidel	Typ vozidla
A) nákup vozidel + vybudování napájecí / nabíjecí infrastruktury				
dvoupólové elektrobuse	154, 213	1. Q. 2022	14	standardní (12 m)
bateriové trolejbusy	140	4. Q. 2022	15	kloubový (18 m)
bateriové trolejbusy	119	2. pol. 2023	20	velkokapacitní (24 m)
čtyřpólové elektrobuse	134	2023	14	standardní (12 m)
bateriové trolejbusy	131, 137, 176, 191, 201	2024–2025	70	standardní (12 m)
dvoupólové elektrobuse	více linek	2023–2025	až 100	standardní (12 m), případně midibus (9 m)
B) nákup vozidel (bez nutnosti budování infrastruktury)				
hybridní diesel-elektrické autobusy	více linek	2023–2025	až 140	kloubové (18 m)
naftové autobusy	celá síť	2022–2025	až 143	kloubové (18 m)
naftové autobusy	celá síť	2023–2025	až 100	standardní (12 m)
naftové autobusy	Airport Express	2022–2025	až 10	standardní+ (15 m)
C) ostatní				
vodíkový elektrobuse – ověřovací projekt (dlouhodobý pronájem)	170	2. pol. 2022	1	standardní (12 m)

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Foto: Jan Beroušský



Foto: Petr Hejna



Foto: Jakub Plíhal

„Půl roku před mrtvicí jsem měla horečky a bolesti kyčle, lékaři však nic nezjistili a já jsem se cítila jako simulant. Pak jsem dostala mrtvicí, ale nevěděla jsem, co to je. Proto jsem to šla zaspat. Kamarádky mi pak zavolaly záchranku, ale také netušily, co se mnou je. Pomoc jsem vyhledala až okolo šesté večer a mrtvicí jsem prodělala už ráno.“

došla Eliška Nováková, která se zúčastnila Světového dne mozkové mrtvice. Při tomto dni vypravil DPP speciální tramvaj, v jejíchž útrožích lékaři z FN Motol šířili osvětu nejčastějších příznaků této nemoci a informovali veřejnost o včasné pomoci. Tramvaj jezdila po trase linky číslo dvě.

22. 10. 2021 – iDnes.cz



Foto: Petr Hejna

„V metru jsme letos v září přepravili celkem 20,76 milionů cestujících, tedy o téměř 10 procent více než v loňském září. Nicméně ve srovnání s předcoronovým rokem 2019 je to za stejný měsíc stále o téměř 28 procent cestujících méně.“

vedl vedoucí odboru komunikace DPP Daniel Šabík na otázku, v jakém stavu se aktuálně pohybuje počet cestujících v pražském metru.

7. 10. 2021 – nasregion.cz

„Za elektřinu budeme příští rok platit o přibližně 60 procent více než letos, při našich objemech to ale znamená o 560 milionů korun navíc. Další negativní dopady představuje růst cen ropy, který může v příštím roce znamenat zvýšení provozních nákladů o další desítky milionů korun.“

sdělil generální ředitel DPP Petr Witowski deníku Mladá fronta Dnes v reakci na skokové zdražení elektrické energie.

26. 10. 2021 – iDnes.cz



Zdroj foto: metro.cz

„Milostivé léto umožňuje zbavit se exekucí vůči státu, obci, kraji nebo jimi vlastněným podnikům, tedy i vůči našemu Dopravnímu podniku. Stačí zaplatit dlužnou jistinu a 908 korun jako poplatek exekutorovi a je po problému. Celková částka exekuce pak zbytečně nebobtná. Akci může využít každý dlužník, vůči kterému je vedena exekuce a věřitel je veřejnoprávního charakteru.“

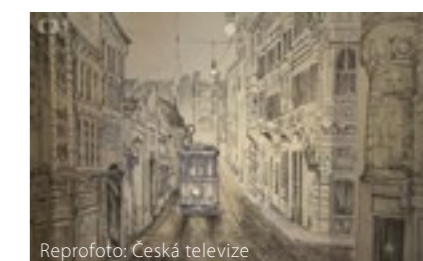
popsal v rozhovoru smysl Milostivého léta vedoucí revizorů DPP Pavel Kurka.

25. 10. 2021 – metro.cz

„Sama mám malé děti a trápí mě stav, kdy planetu svým dětem máme předat jak spálenou zemi, tak se snažím tím, co umím, s tím něco dělat. Upozorňovat na to.“

říká výtvarnice ToyBox, vlastním jménem Lída Holmerová, která vytvořila obří malbu na stanicí metra Florenc. Graffiti upozorňuje na klimatickou změnu na planetě.

28. 10. 2021 – aktualne.cz



Reprofoto: Česká televize

„Lomoz a cinkání večerní tramvaje jedoucí Rozdělovací třídou, jeden z mnoha zvukových doprovodů výstavy v domě u Zlatého prstenu s názvem Pražské inspirace Jaroslava Foglara. A teď už jsme na oné inspiraci Rozdělovací třídy oddělující Druhou stranu od tajemných Stínadel. S velkou pravděpodobností je jí Revoluční třída, která kolejemi odděluje Petruskou čtvrt' od křivolakých uliček v okolí kostela svatého Haštala.“

tak uvedl moderátor Petr Sojka reportáž o výstavě v pořadu Z metropole. Nutno podotknout, že tramvaje nejsou součástí jen literární „stínadelské trilogie“ Záhada hlavolamu, Stínadla se bouří a Tajemství Velkého Vonta, ale i knih Hoši od Bobří řeky, Přístav volá nebo Poklad Černého delfína.

16. 10. 2021 – Česká televize, Z Metropole

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotografoval: Petr Hejna



AUTOMATICKÉ METRO? NEJVĚTŠÍ VÝZVA V KARIÉŘE

VÍTE, CO BUDE DŘÍV – METRO D, NEBO AUTOMATICKÉ VOZY METRA NA TRASE C? KDE BUDOU JEZDIT SOUPRAVY M1? VÍTE, JAKÉ TEMPO MUSÍ DPP UDRŽET PŘI REVITALIZACÍCH STANIC? A JAK BY MOHLO VYPADAT METRO ZA 20 LET? S REDAKČNÍM DIKTAFOREM JSME VYRAZILI ZA MARKEM KOPŘIVOU, ŘEDITELEM ÚSEKU TECHNICKÉHO – METRO.

Když bychom se na úvod ohlédli za organizační změnou z roku 2019 – co podle vás přineslo povýšení služeb na jednotky v rámci nového úseku technického – Metro?

Již před vytvořením úseku technického – Metro byla potřeba úzké spolupráce všech technických útvarů metra nesporná, takže z pohledu manažerského řízení byla tato organizační změna naprosto přirozená a žádoucí.

Samozřejmě jsme nejdříve museli dotčené útvary mírně konsolidovat, protože ne všechny byly z pohledu řízení procesů a systému odměňování nastaveny na stejnou úroveň. Povýšení služeb na jednotky se nám z počátku zdálo jen jako kosmetická změna, ale Dopravní podnik ve své velikosti začal aplikovat na nově vzniklé jednotky standardní interní procesy, což v konečném důsledku přeneslo na tyto útvary více odpovědnosti i pravomocí.

Co znamenala tato změna pro vás osobně?

Zásadní změnou z pohledu manažerského řízení metra byla odpovědnost ředitele technického úseku nejen za návrhy obnovovacích investic do investičního plánu, ale zároveň za jejich přípravu a realizaci, a to včetně realizace rozvojových investic v souladu s investiční strategií DPP. Oblast investic mně osobně zabírá zhruba třetinu veškerého času.

Když se ohlédneme za prvními vlnami pandemie, přineslo toto období změny do fungování vašeho úseku?

Předně bych řekl, že z pohledu zaměstnavatele covidové období ubírá managementu i všem zaměstnancům DPP mnoho sil a finančních prostředků, které by mohly být využity mnohem lépe a efektivněji. Pokusím se ale najít na tomto tématu alespoň něco pozitivního. Například v minulém roce na vrcholu pandemie, kdy metrem cestovalo pouhých 40 % cestujících, jsme se na technickém úseku snažili omezení dopravy využít a naplánovat jak interně tak ve spolupráci s dodavateli větší objem činností probíhajících v tunelech metra během prodloužené noční výluky.

A co změny v komunikaci napříč útvary?

Ted' už všichni víme a umíme, že pokud je potřeba něco rychle probrat, tak není nezbytné vždy cestovat přes půl Prahy, ale stačí operativně zorganizovat schůzku v Microsoft Teams, kde se toho dá spoustu vyřešit. Také jsme se v DPP poučili, že pracovat se dá i z domova, i když u nás na technickém úseku je pro tento způsob práce prostor minimální. Přáním tedy jednoznačně zůstává, ať už jsou všechny vlny pryč a my se můžeme naplno věnovat své práci.

i v hodnotících komisích. Co se týká stavební části, tak se větší zapojení ze strany úseku očekává až při přejímkách a kolaudacích jednotlivých stavebních souborů. Jiná věc ale je dopravní systém nové linky D, tedy vozy, zabezpečovací zařízení a nástupištní stěny. Systém je prozatím připravován v synergií s projektem nazvaným Automatizace linky C. Tady je zapojení útvarů mého úseku i jednotky Provoz Metro nezbytné a velmi intenzivní.

Můžete prosím tento projekt čtenářům přiblížit?

Projekt Automatizace linky C začíná v současné době nabývat jasnějších obrysů. Řídicí výbor a orgány společnosti schválily zahájení přípravy zadávací dokumentace s cílem vyhlášení veřejné zakázky v druhém čtvrtletí roku 2023. V ideálním případě bude předmětem této zakázky dodávka vozů, zabezpečovacího zařízení a nástupištních stěn pro linky C a D. Tato synergie s sebou přinese nejen významné ekonomické benefity, ale i možnost efektivního řešení některých provozních komplikací, jako například chybějícího depa v Písnici. Na rozdíl od výstavby nové linky D se ale výměna zabezpečovacího zařízení a instalace bezpečnostních stěn na nástupišti bude muset odehrát za provozu s cestujícími.

Jak by mohla vypadat časová posloupnost ve smyslu kdy nové vozy, kam staré vozy...?

Je tam jedna velká neznámá, a to je stavební povolení pro metro D. Předpokládáme tedy, že se opravdu začne stavět na jaře příštího roku. Ve 2. čtvrtletí roku 2023 pak musí padnout konečné rozhodnutí o společném tendru na dopravní systém. Pokud dojde k vyhlášení této společné soutěže na metro D a automatizaci linky C (nákup nových automatických vozů, stěny na nástupištích a zabezpečovacího zařízení typu CBTC), mohlo by vše následovat takto: začneme stacionární částí na lince C (příprava stacionární části zabezpečovacího zařízení), postavíme nástupištní stěny s tím, že v provozu budou stále vozy M1. Následně v roce 2027 by mohla přijít první prototypová automatická souprava ke zkušebním jízdám ve výluce na céčku. V průběhu roku 2028 by dodávky pokračovaly, předpokládáme 12–18 souprav ročně. Metro D by do toho vstoupilo kolem roku 2029 s tím, že by na ně mohly postupně přicházet již homologované soupravy.

To je tedy ideální scénář...

Ano, pokud bychom totiž zdrželi automatizaci linky C, na metro D by chodily nové soupravy bez homologace a všechny zkušební jízdy by se musely odehrát na zkušební trati, nebo na jedné koleji děčka ještě před jeho uvedením do provozu. Když půjde vše dobře, plná automatizace céčka s 53 soupravami by mohla



Přejdeme k živému tématu metra D. Můžete přiblížit dosavadní součinnost vašich jednotek v tomto projektu?

Příprava výstavby nové linky metra D jde do finále a odborné útvary technického úseku – Metro se podílely nejen na tvorbě a připomínkování projektové dokumentace, ale i zadávací dokumentace a máme zastoupení

To samo o sobě vyvolává spoustu komplikací a otázek, na které se snažíme aktuálně nalézt odpovědi za pomoci takzvaných předběžných tržních konzultací. Podrobnější popis samotného projektu Automatizace linky C by určitě byl na samostatný článek v DP kontaktu.

K ideálnímu scénáři dodávek vozů metra D:

„V roce 2027 by mohla přijít první prototypová automatická souprava ke zkušebním jízdám ve výluce na čéčku. V průběhu roku 2028 by dodávky pokračovaly, předpokládáme 12–18 souprav ročně. Metro D by do toho vstoupilo kolem roku 2029 s tím, že by na ně postupně mohly přicházet již homologované soupravy.“

být dokončena na konci roku 2030. Soupravy M1 tak přejdou na trasu B – jejich počet zde i na interval 120 vteřin bude dostačující. Nejstarší soupravy z linky A a B se zlikvidují, nejnovější z nich zůstanou v provozu na áčku. V plánech do roku 2035 je ovšem i zahájení automatizace linky A.

Když byste tendr na nové automatické vozy vypisovali dnes, jaké by se v Praze objevily?

Po technické stránce máme v konstrukci vozů celkem jasno. Tendr na dopravní systém chceme vypsat na linku C a na linku D společně. Tím, že na čéčku v přechodové fázi plánujeme smíšený provoz, a to s dveřmi na nástupišti, tím je mj. dáno, že nová automatická souprava bude nejméně délkou a rozmístěním dveří shodná se soupravou M1. Z dalších parametrů půjde o plně průchozí soupravy a např. z pohledu evakuace se bavíme o možnosti jejího provedení nejen do stran, ale i přes čela kabiny. Rozmístění sedadel je nejen u nás, ale i ve světě v podstatě ustáleno, tedy v kombinované variantě.

Další z důležitých materiálů je koncepce obnovy metra. Za jakým účelem vznikla?

My technici na metru se v podstatě na denní bázi bavíme o stavu svěřených zařízení, co je potřeba v tomto směru udělat hned a co v budoucnu. Především z pohledu financování je však velmi důležité, aby tyto problémy a naše koncepční plány byly vnímány stejně i z vnějšího světa. Za tímto účelem vznikla Koncepce obnovy technologií a staveb pražského metra do roku 2030, která byla v září tohoto roku prezentována orgánům společnosti.

Co znamená nebo by měla znamenat pro vaše podřízené útvary?

S oblibou kolegům říkám, že se jedná o takovou naši kuchařku, někdy modlitební knížku. Koncepce je členěna podle technologií do logických celků a popisuje současný stav svě-



řených zařízení a staveb metra, navrhuje plán nutné obnovy a střednědobý plán obnovy a rozvoje. Každý by tam tedy měl najít konkrétní technologické zařízení metra, dočíst se v jakém je stavu a co s tímto zařízením plánujeme dělat do budoucna.

Mediálně velmi sledované jsou rekonstrukce jednotlivých stanic...

Ano, jedná se o plán rekonstrukcí a revitalizací samotných stanic a vestibulů metra. Dlouhodobě mluvíme o potřebě rekonstruovat dvě stanice metra ročně tak, aby se při počtu 61 stanic dostalo na každou z nich v periodě cca 30 let. Jsem velmi rád, že v tomto ohledu sklízíme první úspěchy a podařilo se nám nastartovat kontinuální proces příprav a realizací těchto staveb. Vzhledem k tomu, že od záměru k realizaci uplyne v průměru 4–5 let, nesmíme v žádném případě tento proces přerušit.

K modernizacím stanic:

„U rozsáhlejších investičních akcí jednoznačně preferujeme, aby se dotčené orgány včetně magistrátu a městských částí efektivně vyjadřovaly k projektům již v průběhu územních a stavebních řízení.“

Asi největší akcí z tohoto pohledu je nyní obnova stanice Jiřího z Poděbrad...

Koncepční dlouhodobé plánování na úrovni celého technického úseku – Metro přináší do budoucna významné synergie, kdy jsou jednotlivé potřeby obnovy a modernizací spojovány do větších celků. Důkazem toho je například právě zahájená komplexní rekonstrukce stanice metra Jiřího z Poděbrad,

kde se v rámci jednoho projektu mimo nezbytnou stavební obnovu veřejných prostor a výměny eskalátorů uskuteční ještě vybudování nového bezbariérového zpřístupnění stanice, proběhne modernizace technologií v zázemí stanice a navíc je ještě tento projekt koordinován s projektem Prahy 3 a hlavního města na obnovu samotného náměstí Jiřího z Poděbrad na povrchu.

Jak vnímáte snahy stále více zapojovat do revitalizačních názorů architektů?

Trend sledování vývoje metra i z pohledu architektury je správný. I do budoucna se budeme za přispění naší architektky věnovat stanicím metra více jako veřejnému prostoru. Jako velmi zdařilou z tohoto pohledu vnímám nedávno ukončenou rekonstrukci vestibulu Na Knížecí, kde se odstraněním málo využívaných a nevzhledných obchodních vybaveností otevřel nádherný prostor, který bude následně využíván jako galerie pražského metra. Jinak se jedná o mravenčí práci, kdy se v rámci modernizací i běžného provozování stanic snažíme veřejný prostor čistit. Snažíme se o to právě i ve spolupráci s naší architektkou metra. Trápí nás letitá bolavá témata, jako černá reklama, černé výlepy. Aktuálně se snažíme např. o jednotný a odpovídající vzhled nápojových automatů ve vestibulech.

Ke spolehlivosti metra:

„Metro je opravdu velmi spolehlivý způsob dopravy, za což vděčíme především zaměstnancům úseku technického – Metro, kteří vykonávají pravidelné revize, údržbu a opravy svěřených zařízení.“

Jak byste si ideálně představoval vývoj v metru v horizontu následující dvaceti let?

Byl bych velmi rád, kdyby v průběhu příštích dvaceti let měl úsek technický – Metro ve správě novou linku metra D vedoucí z depa Písnice nejméně na Náměstí Míru a dvě plně automatizované stávající linky A a C, na kterých se budou v intervalu 85 vteřin prohánět moderní bezobslužné soupravy. Všechny stanice metra budou bezbariérově přístupné a více než polovina z nich bude již zmodernizována. Metro nebude pro cestující pouze nejlepší variantou hromadné dopravy v Praze, ale ve srovnání s individuální dopravou se stane vyhledávaným a preferovaným způsobem cestování. Jsou to cíle velmi ambiciózní, ale na metru máme skvělý a odborně zdatný



Ing. Marek Kopřiva (49)

studoval do rozdělení Československa Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor provoz a údržba dráhových vozidel. Studium dokončil na Technické univerzitě Pardubice, obor dopravní prostředky, provoz a údržba. Do DPP nastoupil v roce 1997 do technické profese u nezávislé trakce metra. Po absolvování půlroční stáže napříč profesemi metra posílil v roce 2000 s příchodem souprav M1 tým služby vozové. Na podzim roku 2007 se stal zástupcem vedoucího jednotky Správa vozidel Metro a v únoru 2008 vedoucím jednotky Dopravní cesta Metro. Po vytvoření úseku technického – Metro v roce 2019 se stal jeho ředitelem.

kolektiv zaměstnanců, který má ke splnění těchto cílů velmi dobře naslápnuto.

Mohl byste na závěr vyjmenovat tři největší starosti, které vás trápí?

Jako první bych uvedl covid-19. V dnešní době jde o celospolečenské téma s fatálním dopadem na zaměstnavatele, zaměstnance a hlavně na soukromý život nás všech. Hned za covid bych zařadil současnou ekonomickou situaci. Aktuální vysoká míra inflace bude mít bohužel negativní vliv na hospodaření všech podniků, živnostníků a rodin v příštím roce. A z domácích témat vidím jako závažnou generační obměnu zaměstnanců. Jde o stále aktuální téma, kdy je velmi obtížné nahradit know-how dlouholetých kolegů při jejich odchodu do důchodu.

Můžete tento výčet na závěr vyvážit stejným počtem radostí?

Rád uvedu na prvním místě projekt Automatizace linky C. Prozradím, že se jedná jednoznačně o největší výzvu v mé kariéře. Automatické metro v Praze je mým přáním, a přání by se měla plnit 😊. Znovu připomenu revitalizaci stanic. Po velmi dlouhé době přešlapování na místě se až současně

vedení DPP podařilo posunout vyjednávání až k podpisu smluv. Pro mě jsou revitalizace okolí stanic metra pomocí developerských projektů jednoznačně efektivním a ekonomickým krokem k dosažení společného cíle – krásnějšího a dlouhodobě udržitelného veřejného prostoru v okolí stanic metra.

K bezpečnosti metra:

„Největší dopad na plynulost provozu metra mají samotní cestující. Nejzávažnějším problémem jsou neoprávněné vstupy do kolejí s následným přerušением provozu. Mechanická zábrana – bezpečnostní stěna na nástupišti – je jediným 100% spolehlivým zařízením, které dokáže tento jev eliminovat.“

A konečně – rodina. Mám skvělou ženu a dva syny, kteří se věnují sportu, což je výborným předpokladem, abych se mohl naplno věnovat práci pro pražské metro. ■



Foto: FB NTM

Komarek dojezdil

Parní motorový vůz M124.001 dojezdil. Byl vyroben továrnou Ringhoffer v roce 1903 pro místní dráhu Česká Lípa – Kamenický Šenov. V roce 2005–2006 byl vůz opraven v České Velenici a následně provozován Muzeem ČD v Lužné u Rakovníka. V letech 2015–2016 byla provedena oprava do plně provozního stavu a Komarek, jak se vozu přezdívá díky konstrukci kotle od rakouského konstruktéra F. X. Komarka, se tak pravidelně zúčastňoval historických jízd, a to až do začátku letošního října, kdy došlo k trhlíně v trubce přehříváče, což znamenalo urychlení vyřazení z provozu. Vozu v březnu příštího roku končí technická způsobilost kotle. S vozem je ze strany NTM nadále počítáno jako s provozním.



Ilustrační foto: www.solaris.cz

Aplikace Moje DPKV končí

K poslednímu říjnu došlo k ukončení mobilní aplikace Moje DPKV. Všechny služby byly přesunuty do aplikace VARY VIRTUAL, avšak doplněné o další služby jako je například nákup časových kupónů nebo vyhledávání spojení. Karlovarskou kartu je tak možné mít přímo v mobilu, v rámci on-line služby, která je zdarma. Více informací na www.varyvirtual.cz



Foto: FB DPMB

Brněnské stavby roku

Moderní vozovna v Pisárkách a tramvajová trať na Nových sadech. Tyto dvě loňské stavby brněnského dopravního podniku se umístily na stupních vítězů soutěže Stavba Jiho-moravského kraje 2020. Vozovna v Pisárkách obdr-

žela první místo v kategorii Průmyslové a technologické stavby. Stavba za 414 milionů korun byla dokončena loni v létě a svým vzhledem okamžitě upoutala pozornost. Tramvajová trať na Nových sadech byla oceněna druhým místem v kategorii Dopravní a inženýrské stavby. 730 metrů dlouhý úsek získal během letních prázdnin nový kolejový svršek, včetně travnatého pásu s lučními květinami.

Dvojitá odměna pro očkované

A ještě jednou z Brna. Dva tisíce korun ve formě poukázek Unišek vyplatí brněnský dopravní podnik všem zaměstnancům, kteří jsou ohleduplní a nechali se do konce roku 2021 očkovat. Jedná se o první dopravní podnik, který přistoupil na odměňování zaměstnanců za očkování, které prokazatelně chrání zdraví. Zaměstnanci mohou zároveň po očkování čerpat jeden den volna. Dopravní podnik zároveň připravil přímo v areálu vozovny Pisárky dva termíny, během kterých se zaměstnanci mohli přijít naočkovat bez objednání. Tuto možnost využilo celkem 45 lidí.

V Ústí nad Labem na vodík

Koncem září došlo k podpisu rámcové smlouvy se společností Solaris BUS & Coach, a to na dodávky až 20 ks autobusů s vodíkovým pohonem. Vozidla budou plně nízkopodlažní, vybavena celovozovou klimatizací, nabíječkami standardu USB, kamerovým systémem apod. Autobusy budou délky 12 metrů s obsaditelností pro 75 cestujících. Dojezd vozidla bude až 330 km. Ústecký dopravní podnik se nyní soustředí na přípravu žádosti o finanční podporu z vhodného dotačního titulu.

Tramvaj od škodovky v Ostravě

První z 35 kusů nových tramvají Škoda 39T dorazila do Ostravy. Tamní dopravní podnik ji slavnostně představil úvodem října. Nové vozy jsou pro Ostravu vyrobeny doslova na míru. Každá tramvaj má 60 míst k sezení a 140 ke stání. Délka vozu je 26,6 metru, maximální výška se spuštěným sběračem je 3,6 metru. Váha plně obsazeného vozu je 56 tun. Cena za jeden kus vozidla je 47,5 milionu korun. Tramvaj v Ostravě bude dosahovat rychlosti až 80 km/h. S nasazením nových tramvají počítá DPO na páteřních linkách. Patronem vozu se stala ikona bezpečného provozu a dakarské rallye Karel Loprais.

Foto: www.dpo.cz



MEZI PŘEVALÁKEM A ŽELVOU

KDYŽ NÁVŠTĚVNÍK PRAŽSKÉ ZOO NAHLÉDNE DO PLÁNKU ZAHRADY, POVŠIMNE SI V CELKU VÝRAZNÉ ZKRATKY MEZI VÝBĚHEM KONÍ PŘEVALSKÝCH A PAVILONEM VELKÝCH ŽELV V PODOBĚ SEDAČKOVÉ LANOVKY. STEJNĚ JAKO JSOU ČAS OD ČASU ZNEPŘÍSTUPNĚNY VÝBĚHY A PAVILONY ZVÍŘAT, JE V TĚCHTO DNECH UZAVŘENA I PESTROBAREVNÁ LANOVÁ DRÁHA. GENERÁLNÍ OPRAVA S NAVAZUJÍCÍ DESETILETOU ÚDRŽBOU SI VYŽÁDÁ PŘERUŠENÍ AŽ DO PŮLKY BŘEZNA PŘÍŠTÍHO ROKU.

Stošest metrů dlouhá s šedesáti sedačkami a pod taktovkou DPP od roku 1981. I když je dnes více na očích lanovka na Petřín, my jsme se vypravili do zoo, kde lanová dráha prochází generální opravou (v režii Zoologické zahrady) a desetiletou údržbou (v režii provozovatele – tedy DPP). Dojde tak k provedení údržby nosné konstrukce, sloupových podpěr, kladkových baterií, lanáčů a dalších souvisejících činností.

Zoologická zahrada se v rámci generální opravy rozhodla i pro kompletní rekonstrukci bezpečnostního záchytného systému proti pádu osob. Dá se tak říci, že pražská zoo zhodnocuje svůj majetek, kdežto Dopravní podnik ho udržuje.

Na následující dvoustraně se na fotkách Petra Hejny můžete sami seznámit s náročností prací s doplňujícími informacemi od vedoucího lanové dráhy na Petřín Pavla Kejhy, pod kterého spadá i lanovka v trojské zoologické zahradě.



Komentáře k průběhu generální opravy a údržby na lanové dráze v trojské zoologické zahradě poskytl Pavel Kejha, vedoucí lanové dráhy na Petřín.

Přípravné práce:

Na dodavatelskou firmu jsme se snažili připravit co nejlépe. Moji pracovníci jsou zvyklí, že po stožárech lezou minimálně dvakrát, třikrát týdně. Stejně jako při každé jiné opravě, i my vycházíme ze zkušeností a manuální zručnosti pracovníků. Co jsme potřebovali sundat, hlavně kladkové baterie na druhé a třetí podpěře, to se podařilo. Bylo to fyzicky namáhavé, ale zoologická zahrada nám vyšla vstříc a z bezpečnostních důvodů uzavřela cestu Zakázanku, takže jsme měli i jistotu, kdyby náhodou něco odpadlo, že se nikomu nic nestane. //

Opravy:

Protože se počasí horší a technologické postupy jsou na něm závislé, investor, tedy pražská zoo, nás přesvědčil, abychom naše přípravné práce udělali co nejrychleji. Takže místo čtrnácti dnů jsme měli tři dny. Neznamená to však, že lanovka bude jezdit dříve. Na dodavatelskou firmu čeká celkem hodně činností: natažení sítě, nátěry pochozích schodů, opravy betonových schodů k horní stanici a zábradlí apod. Do konce ledna by měli mít hotovo a potom už je na nás, abychom rychle nasadili sedačky a udělali revize. Aktuálně naši pracovníci dočerpávají dovolenou a ti, co jsou v práci, provádějí přípravu na kabelovou trasu pro kamerový systém. //



Bezpečnostní síť:

Bezpečnostní síť samozřejmě pravidelně kontrolujeme. Každé jaro navíc provádíme námětové cvičení, kde se pohybem zkouší. Provádí se i vizuální kontrola, zda se někde netvoří zlom nebo mezera. Raději se mě ani neptejte, zda nám do ní někdo skočil, protože pár případů jsme měli. Lidé, hlavně tedy teenageři, jsou netrpěliví a mají rádi adrenalin. Síť je z pletiva, takže i tam může dojít ke zranění. Doporučuji neskákat, i když to není vysoko, bolí to. //



Jarní nábor:

Můžeme potvrdit, že od listopadu budeme shánět brigádníky na jarní sezónu. Proces náboru je poměrně složitý. Zájemců se hlásí hodně, ale ne všichni projdou zdravotní prohlídkou, ne všichni chtějí pracovat o víkendech. Vidíme hodně lidí, ale ne vždy se dá někdo vybrat. Proto začínáme o trochu dříve, protože v letošním roce jsme měli personální problémy a ty bych znovu nerad řešil. //

Sedačky:

Dnes jsme ve fázi, kdy s Ústředními dílnami v Hostivaři řešíme jejich celkovou obnovu. Máme hotový prototyp, který se jeví dobře. Předpokládáme, že když ho vyzkoušíme, řekneme si, co je potřeba doladit a eventuálně bychom dali na příští sezónu všechny nové. Barvy ponecháme, protože lanovka je stále primárně určena pro děti. Sice to pro nás znamená mít větší paletu barev, ale v dílnách to máme předjednané. //



Krátce z Petřína:

Fanoušky dopravy můžeme uklidnit, oba dva vozy lanové dráhy na Petřín mají být po nákupu nových zachovány. Je to tak trochu i podmínka památkářů. Pakliže chceme rekonstruovat, nemají s tím problém, ale technické a historické věci by měly být zachovány. Myslím si, že mohou prozradit, že už se na jeden vůz připravuje místo ve Střešovicích. Druhý vůz si vezme Národní technické muzeum. Tam však dohoda ještě není stoprocentní. O druhý vůz projeví zájem různí výrobci lanovek a brali by ho jako perličku do svých sbírek. Ale osobně si myslím, že vůz zůstane v Čechách a do šrotu určitě nepůjde ani jeden. //

Text a foto: Miroslav Grossmann



Čechův most, v závěrečném kratším úseku v šířce vozovky 3 metry.

Opatření si však vyžádalo také svoji cenu. Jedna byla předem známá. Adekvátně k rozšíření vozovky do centra se zúžila již tak nedostatečně široká vozovka z centra, kde nově již není možná souběžná jízda tramvají a aut vedle sebe. Po úvaze byl záměr nakonec potvrzen s ohledem na fakt, že ve směru z centra kolony téměř nikdy v minulosti nestály. Auta z centra jsou příznána na koleje a zbylý prostor vozovky je určen cyklistické dopravě.

Druhá svízel se ukázala až v průběhu stavby. Při frézování původních konstrukčních vrstev trati bylo zjištěno, že při posunu kolejí k řece bude ve větší míře zastížena mohutná konstrukce nábrežní zdi, která byla upravena v roce 1951. Nacházela se, v rozporu s projektovou dokumentací, v nejhorším místě pouhých 265 milimetrů pod hlavou kolejnice trati v nové poloze. Když uvážíme, že jen vlastní kolejnice měří 180 milimetrů, řešení se nehledalo snadno.

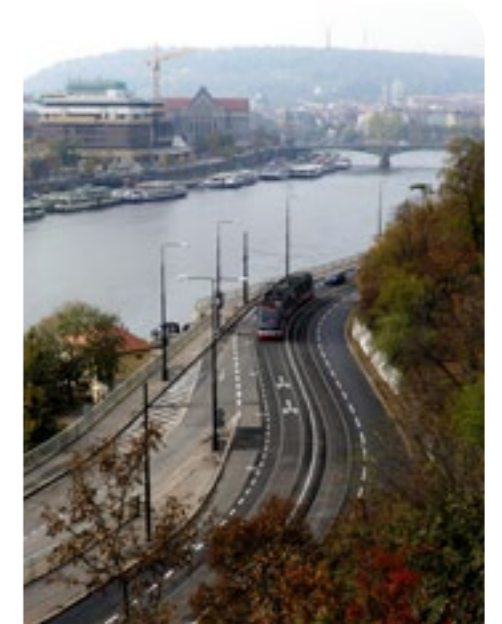
A nezůstalo jen u toho. Bylo nutné potvrdit, že posun trati je možný po statické stránce,

V polovině září, tedy více než 2 týdny po zahájení stavby, bylo definitivně potvrzeno, že trať je možné přesunout. V té době už naplno běžely práce Technické správy komunikací na ošetření nábrežní zdi a bylo také známo, jakým způsobem se vyřeší nízká konstrukční výška trati nad zdi. Namísto pražců byly zvoleny atypické nízké ocelové rozchodnice, které se v minulosti použily například při rekonstrukci tratě na krátkém mostu přes Rokytku v Sokolovské ulici. Nový byl rozsah jejich použití – celých 83 metrů.

Zprovoznění trati byl posunuto o více než dva týdny proti plánu. Náhoda tomu chtěla, že termínově navazující akce jednotky Dopravní cesta Tramvaje se nacházela jen kilometr odsud na Bubenském nábreží a bylo tedy schůdné provádět obě akce současně.

Trať i vozovky na nábreží Edvarda Beneše, které měly být původně dokončovány až za provozu tramvají, byly uvedeny do provozu současně 1. listopadu 2021.

Příběh bude završen příští rok. Jak již bylo zmíněno, v rámci akce TSK dojde k přestavbě zastávek Čechův most. Ve směru do centra



RTT nábreží Edvarda Beneše

Termín: 28. 8.–31. 10. 2021

Investor, zhotovitel: DPP, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Projektant: DIPRO

Délka rekonstruované tratě: 700 m

Úsek: Čechův most (mimo) – Štěfánikův most (mimo)

Konstrukce trati: betonová deska s upevněním systémem W-tram, asfaltový kryt

Další realizované objekty a činnosti: odvodnění trati, příčný posun obruby před zastávkou Čechův most, výměna kolejových obvodů a radiových přijímačů elektrických ovládaní výhybek, vodorovné dopravní značení

Koordinovaná akce: úprava nábrežní zdi (TSK), povrchy vozovek (TSK)

CO BY TOMU ŘEKL BENEŠ?

TRAMVAJ ČÍSLO 17 PATŘÍ MEZI NEJATRAKTIVNĚJŠÍ LINKY V PRAZE. JEJÍ VÝHODOU JE VELMI PŘÍMÉ RADIÁLNÍ VEDENÍ SKRZE MĚSTO, MENŠÍ MNOŽSTVÍ ZASTÁVEK A TAKÉ VYŠŠÍ MÍRA PREFERENCE NA SVĚTELNÝCH KŘIŽOVATKÁCH. PROČ O NÍ PÍŠEME?

Stále ji však trápí několik míst, kde plynulý průjezd není samozřejmostí. Kromě notoricky známého Smetanova nábreží bylo problematickým úsekem nábreží Edvarda Beneše. Po aktuální rekonstrukci by se měla situace zlepšit.

Kromě zajištění vyhovujícího technického stavu trati včetně odstranění původních BKV panelů si záměr rekonstrukce kladl za cíl vyřešení dalších dvou nedostatků. Byly jimi dosud bariérové zastávky Čechův most a již naznačená nedostatečná preference tramvajové dopravy. Ve směru do centra při tvorbě kolon aut významně klesala spolehlivost tramvajového provozu.

Proto byl součástí zadání projektu mírný odsun trati příčně směrem k Vltavě a tím získá dostatek prostoru na plnohodnotný jízdní pruh pro auta a fyzické oddělení kolejí od vozovky. Šířkové uspořádání bylo předmětem mnoha jednání, mimo jiné se samosprávou, státní správou a Institutem plánování a rozvoje.

Výsledkem je, že za kontraoblouky ve směru jízdy od Letenského tunelu se podařilo vytvořit kontinuální samostatný pruh pro auta do centra o šířce nejméně 3 metry. O dalších 190 metrů dál nastává fyzické oddělení pruhu betonovou tvarovkou o délce 224 metrů. Tento bumlík začíná právě v místě, kde se vozovka rozšiřuje na 4 metry, což je limit projednaný s ohledem na cyklistickou dopravu. Oddělovací prvek pak pokračuje až do zastávky



PRÁCE DODAVATELE TSK NA IZOLACI NÁBREŽNÍ ZDI. PŮVODNĚ SE S NIMI NEPOČÍTALO



POSUN TRATI AŽ O 76 CENTIMETRŮ SMĚREM K VLTAVĚ UMOŽNIL ZŘÍDIT SAMOSTATNÝ PRUH PRO SILIČNÍ DOPRAVU DO CENTRA A V ČÁSTI TRATI ROVNĚŽ ODDĚLIT TRATĚ OD VOZOVKY BUMLÍKEM. TÍM JE ZAJIŠTĚN I SPOLEHLIVĚJŠÍ PRŮJEZD TRAMVAJE DO ZASTÁVKY ČECHŮV MOST, KTERÁ JE OPATŘENA SVĚTELNOU ZÁVOROU PROTI VÍJZDĚNÍ AUT V DOBĚ STANICOVÁNÍ SPOJŮ

tedy zaměřit zeď, zajistit zkoušky pevnosti původního materiálu a provést nepředpokládané práce, zejména zaizolování a odvodnění zdi. Vše způsobilo, že se stavba dostala do dvacetidenního skluzu.

vznikne vídeňská zastávka, která bude nadále krytá světelnou závorou. Ve směru do centra vznikne mys.

RTT Bubenské nábreží

V termínu od 16. října do 5. listopadu proběhla také rekonstrukce trati na Bubenském nábreží v úseku od oblouku u zastávky Vltavská až kousek před křižovatkou u Pražské tržnice. Původní konstrukce trati z velkoplošných panelů BKV byla nahrazena novou konstrukcí trati na betonové desce s upevněním W-tram. V příštím roce naváže další fáze prací, která bude koordinována s dalšími stavbami, především se stavbou lávky HolKa a s rekonstrukcí vozovek a chodníků na Bubenském nábreží.

Text a foto: Karel Pátek



PRVNÍ VLAŠTOVKA – PODVOZKOVÝ KONTEJNER



AUTOMOBILOVÝ NOSIČ SCANIA S NALOŽENÝM TECHNICKÝM KONTEJNEREM

V MINULÉM ČÍSLE DP KONTAKTU JSME DETAILNĚ PŘEDSTAVILI NOVÝ HASIČSKÝ SPECIÁL V UŽÍVÁNÍ PODNIKOVÉHO HASIČSKÉHO SBORU: AUTOMOBILOVÝ NOSIČ KONTEJNERŮ SCANIA, VYBAVENÝ HYDRAULICKÝM NAKLÁDACÍM JEŘÁBEM A NATAHOVACÍM ZAŘÍZENÍM S NOSNOSTÍ 11 TUN. VOZIDLO JE ZÁKLADNÍM PRVKEM VZNIKAJÍCÍ MODULÁRNÍ KONCEPCE SPECIÁLNÍ HASIČSKÉ TECHNIKY – KONTEJNEROVÉHO SYSTÉMU VYUŽÍVÁJÍCÍHO KONTEJNERY STŘEDNÍ AŽ TĚŽKÉ HMOTNOSTNÍ KATEGORIE.

Hasičské sbory se v posledních letech potýkají s velkou škálou řešených mimořádných událostí. Již dávno ve statistikách převažují technické zásahy, přičemž i jejich struktura se mění v závislosti na požadavcích společnosti, ročním období, počasí, řešených rizicích a dalších faktorech.

Trend potvrdila i pandemie. Hasičské sbory byly využívány k dekontaminaci osob i prostředků, distribuci materiálů, zřizování očkovacích center a dalším činnostem, které v mnoha případech vyžadovaly vybavování jednotek speciálními zásahovými prostředky. Mnohdy jednouúčelovými a vysoce specifickými.

Důsledkem je to, že hasičským sborům již nestačí ve výbavě cisterny, dopravní a výšková technika. Je nutné disponovat prostředky pro řešení nových hrozeb a do vozového parku ve větším počtu doplnit technické automobily. Jenže další technika v garážích znamená náklady na její pořízení, provoz a údržbu, přičemž se v některých případech jedná o techniku s nízkou četností využití, kterou však

převážně na místo zásahu. K dispozici je již pět technických automobilů a stále je v garážích uloženo vybavení, které se při potřebě nasazení nakládá až před výjezdem na místo události, protože její rozsah tento postup vyžaduje.

Na základě analýzy se ukázalo jako nejvhodnější řešení právě zavedení kontejnerového systému. Byl sestaven realizační tým, jehož úkolem bylo zlepšení taktiky zásahu v oblasti práce s havarijními podvozky, což je jedna z činností HZS DPP. Havarijní podvozek se vysílá na místo události, při níž došlo k zadření soukolí nebo k jiné závadě podvozku kolejového vozidla. Hasiči nebo obsluha pohotovostního jeřábu kolejové vozidlo přivedne a nainstaluje havarijní podvozek, který umožní pomalý transport kolejového vozidla do dílny k opravě.

Dosavadní stav byl takový, že havarijní podvozek pro metro byl umístěn na technickém automobilu a podvozky pro tramvaj a kolejovou brusku byly uloženy v garáži a nakládány na vozidlo až před výjezdem k zásahu. Jistě



VOZÍKY PRO PŘEPRAVU HAVARIJNÍHO PODVOZKU

tro, tramvaj a kolejovou brusku, čtyři kompaktní jednotky pro boční posun, hydraulické zvedáky, pohonné jednotky, tažné zařízení Zugerät, manipulační vozíky a příslušenství.

Je nutno si říct, že základní výhoda kontejnerového systému může být i jeho nevýhodou. S kontejnerem je nutné pracovat před výjezdem k události i na jejím místě. Je potřeba ho naložit, což znamená jisté zdržení, a proto



VYBAVENÍ TECHNICKÉHO KONTEJNERU

jednotka musí být vybavena s ohledem na řešená rizika.

Variantou může být právě zavedení kontejnerového systému. Pořizovací náklady jsou nižší než u vozidla, kontejner může sloužit jako sklad a v případě potřeby být naložen a odvezen na místo řešené události. Kontejnery jsou variabilní a výrazně zvyšují užžitnou hodnotu vozidla – nosiče kontejnerů.

Podnikový hasičský sbor nestojí stranou dění, i on v posledních letech zaznamenává zvyšující se podíl řešených technických zásahů a jejich větší variabilitu. Zaměření jednotky na problematiku městské hromadné dopravy v celé její šíři znamená disponovat technickými prostředky, které jiné hasičské jednotky nevyužívají, a být připraven tyto prostředky

netřeba zdůrazňovat, že práce s havarijními podvozky je fyzicky náročná, ale zároveň vyžaduje teoretické znalosti a přesnost.

Nově postavený speciální kontejner pro přepravu havarijních podvozků má délku 6,5 m, šířku a výšku 2,5 m. Hmotnost naloženého kontejneru je 11 t. Výklopné dveře jsou dvoudílné a po jejich otevření je přístupný celý výškový profil. Spodní část dveří slouží po sklopení jako nájezdová rampa pro vozíčky, na nichž jsou umístěny těžké prvky havarijních podvozků. Pomocí nich hasiči dovezou veškerý potřebný materiál až k místu nasazení.

Složení kontejneru na terén odpadá i náročná manipulace při sundávání těžké výbavy z nákladního vozidla. Vše je přístupné, prostor kontejneru i jeho okolí je osvětlen. Výbavu kontejneru tvoří havarijní podvozky pro me-

se kontejnery nepoužívají pro tzv. „prvosledovou techniku“, ale výhradně pro techniku pomocnou. K manipulaci s kontejnerem na místě zásahu je potřeba zajistit dostatečný prostor. Kontejnerový nosič s naloženým kontejnerem má horší jízdní vlastnosti než vozidlo s pevnou nástavbou.

Jednoznačně jsme ovšem přesvědčeni o výhodách systému. První zkušenosti z praktických výcviků ukazují, že stavba technického kontejneru pro přepravu havarijních podvozků byl krok správným směrem. Výrazně jsme zefektivnili zásah jednotky, zlepšili pracovní podmínky pro hasiče, vyřešili skladování havarijních podvozků. Do užívání zavádíme kontejner, který je u hasičských sborů unikátem. Byl postaven společností THT Polička na základě technického zadání hasičů Dopravního podniku.

7. ROČNÍK TURNAJE V MALÉ KOPANÉ O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

Sobota, 23. října 2021, FK Motorlet Praha

Pravidla:

- Čas:** 2 x 8 minut
- Hřiště:** 20 x 40 m, umělý povrch
- Branka:** 2 x 3 m
- Tým:** 5+1 (min. 1 žena v týmu, odehraje min. polovinu hrací doby)



HRÁČ TÝMU SOKOLÍCI A GENERÁLNÍ ŘEDITEL DPP PETR WITOWSKI POBLAHOPŘÁL K VÝKONŮM VŠEM HRÁČKÁM A HRÁČŮM



V AKCI NEJLEPŠÍ STŘELEC TURNAJE MILOŠ JUNEK Z TÝMU K130



VÍTĚZEM 7. ROČNÍKU TURNAJE SE STALI METRÁČCI VE SLOŽENÍ (ZLEVA SHORA): ŠTĚPÁN HRAZDÍRA, JAN MORAVEC, MARTIN ČASAR, ZUZANA ČASAROVÁ; DOLE ZLEVA: TOMÁŠ PTÁČEK, DAVID KLAS ©, JAROSLAV PTÁČEK, PETR HAVELKA

Pořadí týmů:

1. METRÁČCI
2. K130
3. loskabelos
4. Vozovna Motol
5. Vozovna Kobylisy
6. Sokolící
7. Zabezpečovací
8. STRAŠÁCI
9. Kontrolér Střešovice
10. DYCKYVOKOVICE

Nejlepší střelec:
Miloš Junek, K130

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

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

VOZOVNA STŘEŠOVICE POD LUPOU

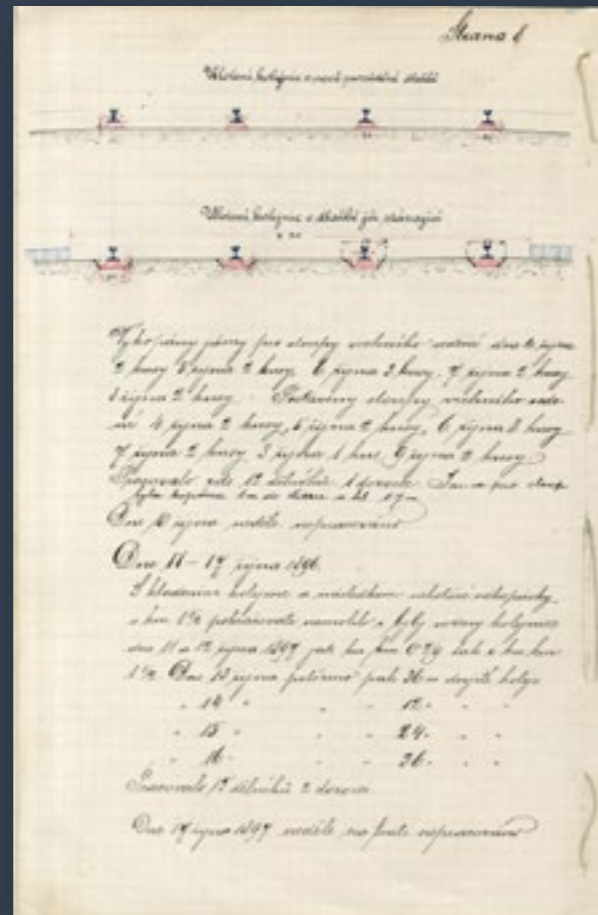
Když byla 15. prosince 1923 vozovna Střešovice rozšířena o čtvrtou loď, pořídilo ředitelství elektrických drah Elektrických podniků na skleněný negativ formátu 18 x 24 cm tento snímek nového interiéru, kterému dominuje unikátní střešní konstrukce složená z prkének.

Na velkém výřezu z předchozího snímku můžeme vidět (na originálu jen pod lupou) na střeše motorového vozu č. 410 také tabulku s velkým písmenem B. Oznamovala cestujícím, že ačkoliv je na čelní orientaci název konečné Hradčany/Pohořelec, jede spoj až do Břevnova do zastávky U Markéty. Do Břevnova jezdil jen každý druhý spoj.



JAK SE KDYSI VEDLY STAVEBNÍ DENÍKY

Moc stavebních deníků tramvajových tratí se nám do dnešní doby nedochovalo. O to víc nás může těšit takový dokument od druhé tratě, kterou pražský městský dopravní podnik na sklonku roku 1897 a na počátku roku následujícího postavil. Jde o stavební trať Spálená ul. – Purkyňovo náměstí, na níž byl zahájen provoz 4. února 1898. Dokonale čitelné písmo, občas náčrt a ... občas chybička, jako v případě této stránky, kde místo letopočtu 1897 je bůhvíproč napsáno 1896. Stavebnímu deníku o rozměru 21,2 x 33,2 cm bohužel chybějí desky, ale informační hodnotu to nesnižuje. Kéž by existovaly další podobné provozní dokumenty.



ZAHAJOVÁNÍ PROVOZU METRA A VYSOKÁ POLITIKA

Každé zahájení provozu metra bylo před léty velkou politickou událostí celostátního významu, při které se zdůrazňovala vedoucí úloha komunistické strany. Při zahájení provozu na úseku II.C (nikoliv C2, jak hlásí transparent) byli přítomni nejen představitelé města, ale také prezident republiky, předseda federální vlády a předseda Federálního shromáždění. Ostatně není divu. Bylo to 7. listopadu 1980, a to bylo datum, kdy se oslavovalo výročí Velké říjnové socialistické revoluce. Originální fotografie má rozměr 10,5 x 15,8 cm.



DISPEČEŘI NA MALVAZINKÁCH

Amatérský snímek dispečerských škodovek, který má rozměr 8,8 x 13,8 cm, se příliš nepovedl. Ze zřejmě nového automobilu Škoda 1202 vidíme jenom část, starší škodovku 1201 sotva rozeznáme. Nicméně budme za obrázek vděční, protože nám alespoň ukazuje, jak byly dispečerské vozy Dopravního podniku ve své době označovány. Kdy byla fotografie pořízena, bohužel nevíme. Vozy Škoda 1202 se vyráběly v letech 1961–1973. A poznáváte místo na fotografii? Je to na Malvazinkách. Dnes ten výhled na město už neexistuje.

KAM VŠUDE VEDLY TRAMVAJOVÉ KOLEJE

Místo na tomto obrázku pozná asi jen málokdo, protože je veřejnosti nepřístupné. Našli bychom ho v areálu bývalé holešovické elektrárny, který dnes patří z větší části Pražské teplárenské. Za zbytkem staré tramvajové vozovny Centrála stála, v posledních letech již nefunkční, budova rozvodny vysokého napětí 3 kV. Až před rampu rozvodny vedla od roku 1943 tramvajová kolej, po které se přepravovaly transformátory. Dnes je budova, na které v době pořízení snímku existovaly i zbytky závěsů trolejového vedení, už minulostí. Byla zbořena na přelomu loňského a letošního roku. Snímek byl pořízen digitálním fotoaparátem a má rozměr 2592 x 1944 obrazových bodů (dpi), což při rozlišení 300 dpi odpovídá rozměru 16,46 x 21,95 cm. Byl pořízen 31. května 2005.



Text: Petra Jalovcová



Zdroj: Tim Adams

STANICE T-CENTRALEN, STOCKHOLM, ŠVÉDSKO

TO NEJZAJÍMAVĚJŠÍ Z EVROPY

V LETOŠNÍM ČERVNOVÉM DP KONTAKTU JSME SE DOZVĚDĚLI O NEJRUŠNĚJŠÍCH SYSTÉMECH METRA VE SVĚTE. V PODZEMÍ ZŮSTAŇME, ALE POJĎME SE TENTOKRÁT PODÍVAT NA TÉMA, KTERÉ JE PONĚKUD SUBJEKTIVNÍ A NEMĚŘITELNÉ. JAKÉ JSOU NEJHEZČÍ A NEJZAJÍMAVĚJŠÍ STANICE METRA V EVROPĚ?



Zdroj: art.branipick.com

STANICE TOLEDO, NEAPOL, ITÁLIE

Podle Euronews je to třeba stanice Westfriedhof v Mnichově nebo stanice Toledo v Neapoli. CNN Travel ale do svého výběru řadí také Bockenheimer Warte ve Frankfurtu, Fosteritos v Bilbau a také stanici Staroměstská v Praze. Budete s tímto výběrem souhlasit?

Stanice Toledo, Neapol, Itálie

Projekt Stazioni dell'arte (umělecké stanice) italské Neapole světil podobu městských stanic veřejné dopravy současným umělcům

a architektům, aby přinesli umění do každodenního života lidí. Stanice metra Toledo je oslnivá a vyniká mezi ostatními. I proto byla nominována jako nejkrásnější tranzitní stanice v Evropě.

Stanice T-Centralen, Stockholm, Švédsko

Tato stanice protíná všechny tři linky stockholmského metra a patří k nejrušnějším zastávkám. Nachází se v centru města a věro-

hodně připomíná jeskynu. Kamenný strop je pomalovaný bílou a modrou barvou a celý design má cestujícím v dnešní hektické době přinést pocit klidu. Autorem je finský umělec Per Olof Ultvedt.

Stanice Olaias, Lisabon, Portugalsko

Lisabonské metro je pravděpodobně největší uměleckou galerií města. S více než 50 stanicemi ve své síti poskytly jejich zdi plátno umělcům, designérům a architektům, aby



Zdroj: archdaily.com

STANICE OLAIAS, LISABON, PORTUGALSKO

odrážely historii a kulturu Portugalska i vlivy místních čtvrtí. Ve stanici Olaias si můžete připadat, jako kdybyste zrovna stáli uvnitř velkého kaleidoskopu.

Stanice Bockenheimer Warte, Frankfurt, Německo

Architekt Zbigniew Peter Pininski se pokusil svým designem odlišit od nenápadného minimalismu jiných frankfurtských stanic. To se mu u stanice Bockenheimer Warte zajisté povedlo. Vstup do stanice je vyobrazením vlaku řídicího se skrz chodník.

Stanice Komsomolskaya, Moskva, Rusko

Stanice byla otevřena v roce 1952, aby zmírnila přetížení jednoho z nejrušnějších moskevských dopravních uzlů. Barokní výzdoba, historické mozaiky a lustrové stropy připomínají velký taneční sál. Barokní strop s mozaikami podpírá 68 sloupů pokrytých bílým mramorem.

Stanice Westfriedhof, Mnichov, Německo

Stanice Westfriedhof je zajímavá pro své strohé betonové zdi a jednoduché osvětlení. O estetický vzhled se postaral výtvarník a ar-

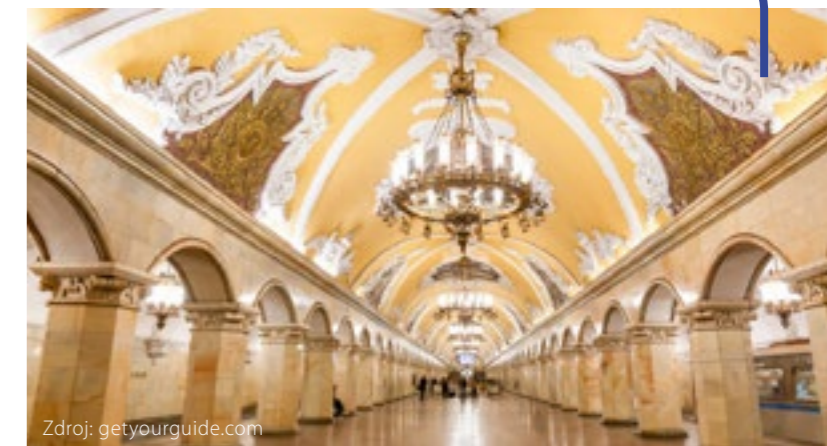
chitekt Alexander von Branca. Metro získalo na oblíbenosti především v roce 2001, kdy zde bylo nainstalováno 11 lamp designéra Ingo Mauera. Ty mají v průměru 3,8 metru a svítí modrou, červenou a žlutou barvou.

Stanice Georg-Brauchle-Ring, Mnichov, Německo

V Mnichově ještě zůstaneme. V roce 2003 vytvořil umělec Franz Ackermann ve stanici Georg-Brauchle-Ring stěnu s názvem Velká cesta. Stěna je vyskládána barevnými panely a tisky obrazů, pohlednic, map a fotografií z Berlína či New Yorku. Cestující si tak může prohlédnout dva 120 metrů dlouhé obrazy. Autor za toto dílo získal cenu umění v architektuře.

Stanice Drassanes, Barcelona, Španělsko

Realizace aktuálního designu stanice Drassanes proběhla v roce 2009 a o její návrh se zasloužilo barcelonské studio ON-A. Vzhled stanice je založen na kontrastu bílé a černé, a může připomínat interiéry ze starých sci-fi filmů. Bílá na stěnách přechází ve křivkách na podlahy, s tím kontrastuje černý strop s úzkými svítidly. Červené čáry slouží jako bezpečnostní prvky pro zrakově postižené.



Zdroj: getyourguide.com

KOMSOMOLSKAYA, MOSKVA, RUSKO



Zdroj: laughingsquid.com

STANICE BOCKENHEIMER WARTE, FRANKFURT, NĚMECKO



Zdroj: on-a.es

STANICE DRASSANES, BARCELONA, ŠPÁNĚLSKO



Zdroj: muenchen.de

STANICE WESTFRIEDHOF, MNICHOV, NĚMECKO



Zdroj: mvv-muenchen.de

STANICE GEORG-BRAUCHLE-RING, MNICHOV, NĚMECKO

Text: Pavel Fojtík



SMYČKA ZAHRADNÍ MĚSTO SE SOUPRAVOU 6226+6227. SNÍMEK IVO MAHELA Z 22. 7. 1978

ZAHRADNÍ MĚSTO A JEHO PODJEZD SE SMYČKOU

V MINULÉM DP KONTAKTU JSME SI MOHLI PŘEČÍST ČLÁNEK O NOVÉM PODJEZDU A NOVÉ TRAMVAJOVÉ SMYČCE V ZAHRADNÍM MĚSTĚ. NEDLOUHO PŘED PŮLNOCÍ Z 15. NA 16. ZÁŘÍ 2021 PŘIJEL NA SMYČKU PRVNÍ PRAVIDELNÝ SPOJ, A TAK DO HISTORICKÉHO KALENDÁŘE PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY PŘIBYLO NOVÉ DATUM – 15. ZÁŘÍ.

Shodou okolností v říjnu letošního roku tomu bylo právě 85 let, kdy na konečnou v Zahradním Městě přijely ty úplně první tramvaje. Stalo se tak 18. října 1936. A byla to tehdy opravdu velká sláva. V nové vilové čtvrti vlály státní vlajky, na nové konečné se shromáždily davy lidí a očekávaly slavnostní příjezd první tramvaje. Bylo to v deset hodin dopoledne.

Pomineme-li motorku se sajdkárou, jež jela jako jakýsi předvoj, první tramvaj byla dnes

již legendární „dvoustovka“ – salonní vůz s primátorem, předsedou správní rady Elektrických podniků, ředitelem elektrických drah a dalšími funkcionáři hlavního města. Za ní následovala zbrusu nová „ponorka“ s „krasinem“.

„V místech, kde nová trať probíhá, zhdnocuje pozemky, nastává tam oživení stavebního ruchu a čtvrt' hospodářsky i kulturně vzrůstá,“ pronesl při svém projevu zástupce nové vilové čtvrtě J. Sýkora. A hovořili i mnozí dal-

ší – mezi nimi pochopitelně i primátor Baxa a předseda správní rady Mölzer.

„Celkový náklad stavby činil 2,200.000 Kč a na napájení elektrickým proudem 400.000 Kč. Na stavbě pracovalo 100 dní průměrně 35 dělníků a bylo k ní třeba 3000 q kolejnic,“ mohli si Pražané o den později přečíst v Národních listech. S tím počtem pracujících je to ale poněkud nejasné. Národní politika ve stejný den psala, že stavba „zaměstnala po sto dní

39 nezaměstnaných dělníků“. Kolik lidí tedy na stavbě pracovalo opravdu a kolik z toho bylo nezaměstnaných, to se už asi nikdy nedozvíme. Důležité ale je, že tramvaje začaly jezdit po nové trati.

Asi stojí za zmínku, jak rychle stavba tratě probíhala. Už 11. ledna 1934 ředitelství elektrických drah předložilo správní radě Elektrických podniků generální projekt, 22. března obdržely Elektrické podniky od ministerstva železnic povolení přípravných prací a 17. května získaly při tzv. politické pochůzce (místním šetření o projektu) od úřední komise stavební povolení. A to jsme pořád v roce 1934.

Rok 1935 byl ve znamení příprav stavby (a stavěla se trať Vršovice – Strašnice, na níž na křižovatce Průběžná nová trať měla navázat). Na výstavbu tratě naléhali obyvatelé Zahradního Města a velmi se angažoval Akční výbor občanstva Hostivaře, Zahradního Města, Na Padesátém, Strašnic a přilehlých kolonií pro spojení elektrickou drahou s vnitřním městem. Nejvíce práce dalo vyřešení pozemkových záležitostí.

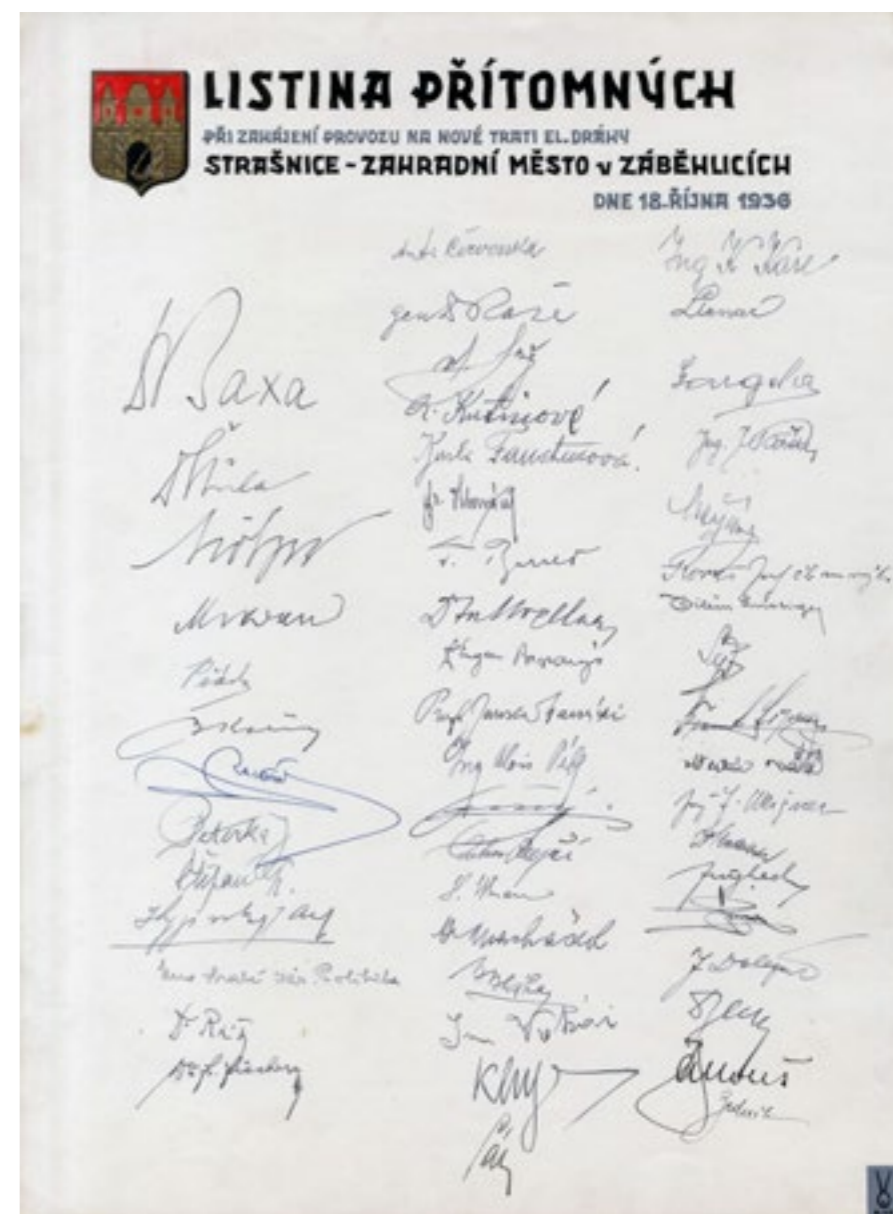
Stavba tratě se rozběhla v květnu 1936. Ve druhé půlce července byl uzavřen úzký podjezd, protože bylo zapotřebí v něm položit tramvajové koleje. Jak dlouho uzavěra trvala, to bohužel nevíme. Aby bylo možné přepravovat na stavenišť dělníky a především stavební materiál a koleje, povolilo ministerstvo železnic 28. července 1936 prozatímní užívání nové tratě podle postupu prací. Práce vyvrcholily 13. října 1936 technicko-policejní zkouškou, při které nebyly shledány žádné závady, a tak bylo povoleno zahájit na nové tramvajové trati provoz.

Tehdy jistě nikdo neuvažoval o tom, že jednou budou velkou překážkou plynulosti dopravy zdejší železniční mosty, které vytvářely doslova tunel dlouhý 66 metrů a široký pouhých 10 metrů. Toto přemostění jižního konce Průběžné ulice v železničním kilometru 178,800 obsahovalo nejen dvě koleje někdejší Dráhy císaře Františka Josefa, ale také jedenáct kolejí vznikajícího seřaďovacího nádraží a nové tratě Libeň – Vršovice. Vlakům sloužil od května 1915, kdy v závislosti na postupu výstavby seřaďovacího nádraží byla původní železniční trať částečně přeložena.

Úzký podjezd zažil dramatické chvíle při Pražském povstání v květnu 1945, kdy byl na tramvajové koleje, na nichž stál motorový tramvajový vůz č. 350, s mostu svržen železniční vagon a vytvořil tak zde barikádu.



ELEKTRICKÉ PODNIKY SI NECHALY O ZAHÁJENÍ DOPRAVY NATOČIT KRÁTKÝ DOKUMENTÁRNÍ FILM. JE TAK ZACHYCENO VÍTÁNÍ SALONNÍHO VOZU Č. 200 NA NOVÉ KONEČNÉ



DODNES SE DOCHOVALA LISTINA PODEPSANÁ ÚČASTNÍKY SLAVNOSTNÍHO ZAHÁJENÍ PROVOZU. VLEVO NAHOŘE JE PODPIS PRIMÁTORA BAXY

Tramvajová trať od svého vzniku končila na místě, kterému se mnohem později začalo říkat náměstí Mezi zahrádkami. V roce 1948 se uskutečnila přestavba zdejší koncové smyčky. Její téměř kruhový tvar (všechny oblouky měly poloměr 22 m bez přechodnic) byl změněn na příznivější, kapkovitý. Vjezdový i odjezdový oblouk měly nově poloměr 50 m a byly doplněny i přechodnice. Rekonstruovaná smyčka byla v provozu od 24. prosince 1948.

Velkou změnu přinesla výstavba dnešní Švehlovy ulice. Práce probíhaly od roku 1951 a současně s novou ulicí se stavěla i nová, dlouho požadovaná tramvajová trať do Hostivaře. Na původní trať v Zahradním Městě byla napojena již 28. září 1953. Potřebná výluka trvala pouhé čtyři hodiny, od 9 do 13 hodin! Novou rozestavěnou trať pak opět mohly využívat pracovní vozy.

Pravidelný provoz do Hostivaře začal až 3. ledna 1954. Protože ale ještě nebyla hotová hostivařská měnirna, nemohla na nové trati jezdit linka č. 4, na níž jezdily nové tramvaje T1. Musela být zřízena dočasná linka č. 24, která na Zahradním Městě obracela na kolejovém přejezdu poblíž smyčky. Provoz zajišťovaly jen dva samostatné motorové obousměrné vozy. Teprve po dokončení měnirny bylo možné od 24. července 1955 prodloužit čtyřku do Hostivaře a dočasnou linku zrušit. Do Hostivaře ale jezdil jen každý druhý spoj.

Nezabývejme se ale podrobně linkovým vedením, jen si připomeňme, že na smyčce Zahradní Město se během let vystřídaly kromě čtyřky také linky č. 10 (1961–1964) a znovu 24 (1964–1987). V podjezdu se v průběhu dalších desetiletí vystřídaly četné další linky – kromě již zmíněných denní 6, 7 a 26, rekreační 41 a noční 2, 20 a 57 či dnešní 97 a 99. Od 19. července 1965 jezdily podjezdem také poprvé městské autobusy (linka 136).

Jako by nestačil stávající dlouhý úzký podjezd, začaly v roce 1960 na Zahradním Městě první práce na výstavbě železniční Jižní spojky. Její součástí byl nový čtyřkolejný železniční most v sousedství stávajícího. Zajímavé je, že výluky tramvajové dopravy byly při jeho stavbě poměrně krátké. Většinou šlo o výluky noční. Nejdelší z nich, a současně jediná denní, trvala 20 a půl hodiny.

Vzdálenost mezi okraji starého a nového přemostění byla 17,15 m, délka podjezdu dosáhla 19,45 m. Zvláštností bylo, že nový most, po němž vedly čtyři železniční koleje, měl dvě



ZE SBÍRKY KARLA DUŠÁNKA POCHÁZÍ NEDATOVANÁ REPRODUKCE Z NEZNÁMÉHO ČASOPISU, SNAD Z ROKU 1937, NA NÍŽ JE DOBRĚ VIDĚT PŮVODNÍ KRUHOVITÝ TVAR KOLEJOVÉ SMYČKY



FANOUŠEK TRAMVAJÍ ZDENĚK ŽÍŽALA ZACHYTL V ROCE 1954 NA SMYČCE ZAHRADNÍ MĚSTO JEDEN Z NOVÝCH VOZŮ T1



O FOTOGRAFOVI IVO MAHELOVI JSME SVÉHO ČASU V DP KONTAKTU PSALI. TAKÉ ON FOTOGRAFOVAL V OBLASTI ZAHRADNÍHO MĚSTA, KDE 22. ČERVENCE 1978 ZACHYTL SOUPRAVU 6808+6809 NA Lince č. 24, JAK VYJÍždí Z PODJEZDU KE KŘIŽOVATCE S ULICÍ NA PADEŠÁTĚM



PRAKTICKY PO CELOU DOBU EXISTENCE SMYČKY STÁLA NA KONEČNÉ DŘEVĚNÁ ČEKÁRNA. TATO FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENÁ NĚKDY MEZI LÉTY 1961 A 1964



A DO TŘETICE IVO MAHEL VE STEJNÝ DEN. SOUPRAVA LINKY Č. 4 (6408+6399) VYJÍždí Z PODJEZDU POD ŽELEZNIČNÍ JIŽNÍ SPOJKOU. NA SNIMKU JE PATRNĚ VYBUDOVANÉ DRUHÉ POLE MOSTU, KTERÉ ALE NIKDY SVÉMU ÚČELU NAKONEC NESLOUŽILO

pole, ale žádná komunikace pod východním polem nebyla nikdy zřízena. Provoz na železniční Jižní spojce byl zahájen 30. května 1964.

Během let „Zahradák“ zažil i několik rekonstrukcí a s nimi spojených dlouhých výluk. První proběhla od 3. prosince 1965 do

21. března 1966. Následně od 28. března 1966 probíhala rekonstrukce úseku Zahradní Město – Hostivař. Na jednokolejně smyčce Zahradní Město tehdy dočasně končily tři linky – 4, 10 a pravidelná 24. Žádný spoj tu neměl přestávku a ihned se vracel do centra. Pravidelný provoz byl obnoven 27. července 1967.

Koleje byly nyní uloženy na betonových pražcích a povrch byl zdlážděn. Současně byl v podjezdu zrušen levý chodník ve směru z centra a na jeho místě byla uložena tvárniceová trasa a plynové potrubí. Osobá vzdálenost kolejí tu byla zvětšena z 2,8 na 3,2 m a nepatrně byl rozšířen pravý chodník.

Další dlouhá výluka se uskutečnila od 9. července 1985. To probíhala rekonstrukce Průběžné mezi křižovatkou Průběžná a Zahradním Městem. Prováděla se metodou velkoplošných panelů, či jak se tehdy říkalo „metodou BKV“. Provoz byl obnoven až 5. prosince 1985.

To ale nebyla poslední změna v oblasti Zahradního Města. Nejdříve si od 6. ledna 1987 smyčka Zahradní Město zopakovala intenzivní využití při rekonstrukci tratě do Hostivaře, kdy tu byly místo odkloněné „domácí“ linky č. 24 ukončeny hostivařské 10 a 22 a noční 57.

Pak do historie tramvajové dopravy na Zahradním Městě zasáhla postupující výstavba středního dopravního okruhu (Jižní spojky) spojená s dalším přemostěním jižního konce Průběžné. Práce na stavbě dvou souběžných silničních mostů umístěných jižně od železničních si vynutila od 5. května 1987 i přerušení tramvajového provozu v úseku Radošovicá – Zahradní Město a současně trvalé zrušení smyčky Zahradní Město. Smyčka totiž překážela budované sjezdové rampě z Jižní spojky do tehdejší Komarovovy ulice (dnes Švehlovy).

Provoz na hostivařské tramvajové trati – již bez smyčky Zahradní Město – byl obnoven 11. července 1987. Ale od 20. listopadu do 14. prosince 1987 byl „z důvodu výstavby nadjezdu“ v Zahradním Městě tramvajový provoz opět přerušen.

Motoristé si ještě v následujících letech užili různá provizorní opatření a teprve když se v roce 1996 rozjely automobily po Jižní spojce až ke křižovatce Průmyslová, získala oblast železničních podjezdů na Zahradním Městě na více než dvě desetiletí zase stabilní podobu.

Teprve současná přestavba železničního uzlu přinesla pro tramvajovou dopravu zásadní změnu a staré nevyhovující podjezdy pod železničními tratěmi vzaly zasně a byly nahrazeny novým provedením, které odpovídá první čtvrtině 21. století. Z dopravně nepříjemné soutěsky se podařilo konečně vybudovat důležitý přestupní uzel mezi městskou hromadnou dopravou a železnicí.

Klokart

Móda, která pomáhá

**FAN
SHOP**

Unikátní charitativní kolekce věnovaná ohroženým dětem
umístěným v domovech Klokánek

JAK POMŮŽETE KLOKÁNKŮM?

50-70 % prodejní ceny zboží
míří přímo zařízením
pro ohrožené děti **Klokánek**
Fondy ohrožených dětí

**Z ORGANICKÉ
BAVLNY!**

MODRÁ TAŠKA

DEŠTNÍK

**Z ORGANICKÉ
BAVLNY!**

**TRIKO PÁNSKÉ /
DÁMSKÉ / DĚTSKÉ**



Kde nás najdete?

Celou nabídku naleznete
ve Fanshopu DPP
fanshop.dpp.cz
a v Infocentru Městek.



MEDIÁLNÍ PARTNER



Dopravní podnik
hlavního města Prahy