1 | 2022
ročník 27

DP kontakt

PLÁNY DPP V ROCE 2022

VYSOKORYCHLOSTNÍ INTERNET POD PRAHOU

PCC – TŘI PÍSMENA, KTERÁ ZMĚNILA SVĚT NA TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍCH

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

Dopravní podnik hlavního města Prahy

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

STŘÍPKY Z HISTORIE 1

V důsledku rychlého poválečného rozmachu městské hromadné dopravy v Praze bylo zřejmé, že její rozvoj nemůže spočívat jen ve výměně dopravních prostředků za nové, modernější a technicky dokonalejší, ale že je třeba tyto prostředky také opravovat a udržovat. Pro tyto opravárenské profese ale zcela chyběli kvalifikovaní zaměstnanci, a tak se nakonec DP rozhodl založit vlastní vzdělávací instituci.

1952

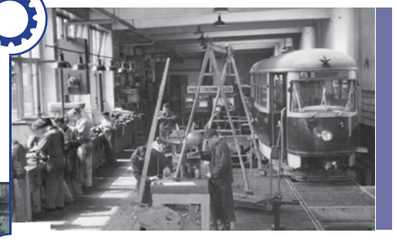
Učňovské středisko Dopravního podniku zahájilo svoji činnost. Zázemí pro praktickou výuku našlo v nově zmodernizované vozovně Motol (o rok bylo rozšířeno o provizorní učňovskou dílnu ve vozovně Hloubětín). Teoretickou výuku zajišťovaly 4 externí školy. Do učení tehdy nastoupilo 37 chlapců a 6 dívek ve třech oborech - elektrotechnika, strojní zámečník a automechanik.

1954

1. ledna závodní středisko bylo změněno v **Závodní učňovskou školu Dopravního podniku hl. m. Prahy.** Škola přešla pod správu Ústředního národního výboru a od **1. dubna** byla seskupena s dalšími třemi učňovskými školami pod názvem **Závodní učňovská škola 1- Kovo místního hospodářství v Praze**. Bývalá ZUŠ DP byla označována jako **„středisko Doprava."** Ale ani nová sjednocená škola neměla k dispozici učebny pro teoretickou výuku a tak učňové na teorie docházeli do 6 různých škol. V tomtéž roce byla výuka prodloužena na 3 roky a školu absolvovalo prvních 34 učňů DP.

1955

Počet učňů vychovávaných pro DP vzrostl. Ne všichni se učili pro ZUŠ, ale řada z nich byla na základě smlouvy s DP vychovávána v jiných učilištích. V tomtéž roce zahájila v Motole provoz nová dílna tzv. Učnovské středisko II., což vedlo ke zkvalitnění sociálního zázemí učňů i praktické výuky. Ta nově probíhala na skutečných vozidlech MHD odděleně od běžného provozu.



1957

Změna názvu školy na **Středisko Doprava v Učňovské škole místního hospodářství - 001 KOVO**.
Odborný výcvik přesunut i do jiných prostor DP. Teoretická výuka žáků střediska Doprava probíhá v učňovské škole na náměstí Míru č.p. 601.

1958

K výrobnímu výcviku žáků začala nově sloužit (a slouží dodnes) v**ozovna v Košířích**.
Tehdy do celé učňovské školy docházelo téměř **600 žáků,** kteří se učili **v 9 oborech.** Teoretická výuka probíhá celkem ve 3 učňovských školách.

1959

Bylo zřízeno samostatné **Učňovské středisko Dopravního podniku hl. m. Prahy pro 295 žáků.** Jednotlivá střediska učňovské školy byla delimitována zpět na jednotlivé podniky.

Střední průmyslová škola dopravní, a.s.

DP kontakt

OBSAH 1 / 2022

70 LET SPŠD
2 STŘÍPKY Z HISTORIE – 1.

DPP A MÉDIA
4 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

AKTUÁLNĚ
5 – 7

AKCE
8 – 9 CO DPP PLÁNUJE V ROCE 2022?

SIGNÁL
10 – 12 VYSOKORYCHLOSTNÍ INTERNET POD PRAHOU

TÉMA
13 – 15 MHD PO COVIDU – 1. DÍL: ČIŠTĚNÍ A DEZINFEKCE

PO STOPÁCH
16 – 17 PRVNÍ KILOMETRY ŠKODY E´CITY V PRAZE

VÝROČÍ
18 – 21 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE 60 LET TRAMVAJÍ T3 – 1. DÍL: PCC – TŘI PÍSMENA, KTERÁ ZMĚNILA SVĚT NA TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍCH

KALEIDOSKOP
22 – 23 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

SUMÁŘ
24 – 26 ROK 2021 V KOSTCE

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM
27 – 29 PODZEMNÍ SOCHAŘSKÉ UMĚNÍ
30 ZÁBAVA
31 KULTURA / KVÍZ

VYSTŘIHOVÁNKA:
VLOŽENÉ VOZY SOUPRAVY METRA M1

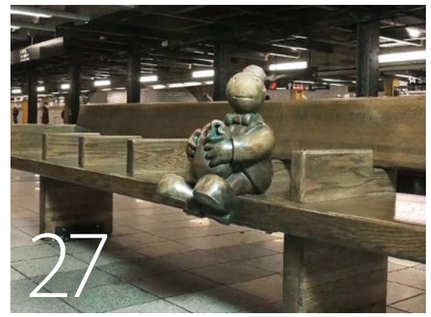


Foto na obálce: Robert Mara

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědný redaktor:** Zdeněk Bek
Redakční rada
Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungrman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 23. 12. 2021
NEPRODEJNÉ

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

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

Z mediálních výstupů vybíral: Zdeněk Bek

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

Foto: Zdeněk Bek

„Pro zajištění nízkopodlažnosti na všech spojích všech nočních linek potřebujeme nechat přestavět 65 vozů T3R.P na T3R.PLF. Existují v zásadě tři cesty, jak to provést: postupně vozy přestavět v Opravně tramvají DPP v Hostivaři, vysoutěžit externího dodavatele, který by to pro nás zrealizoval, pokud se ukáže, že by přestavbu zrealizoval levněji, nebo kombinovat obě varianty,“

vysvětlil Daniel Šabík, vedoucí odboru Komunikace, důvod, proč DPP vypsal veřejnou zakázku na firmu, která modernizace provede. Konečný postup však bude záležet na tom, jakou se podaří vysoutěžit cenu.

9. 12. 2021 – Zpravodajství ČTK

Ilustrační foto: Zdeněk Bek

„V současné chvíli jsme dokončili také přebroušení nové hotové trati. Údržbu tramvajových kolejových konstrukcí provádíme nejenom v Praze. Pro náš tým to byla zajímavá změna, jelikož údržbové práce jsou zvyklí dělat uprostřed ruchu města. Tato trať ale vede mezi městy skrz krásnou přírodu, lesy a malebné vesničky,“

řekl Róbert Masarovič, předseda představenstva a generální ředitel Pražské strojírny, a. s., na téma přerozchodování tramvajové tratě mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou. Pražská strojírna dodá své výrobky i do plánované rekonstrukce tratě v samotném Jablonci.

14. 12. 2021 – TZ PS

„Setkáváme se s názory, že Václav Havel byl vzdálený problémům občanů a svým dílem oslovuje jen intelektuály. Je to samozřejmě nesmysl. Knihovna Václava Havla se snaží svou klubovou a výstavní činností, bohatou programovou nabídkou televizního kanálu HavelChannel, knižní produkcí i vzdělávacími programy jeho život a dílo prezentovat v úplnosti a kontextu moderních dějin. Pozoruhodné je spíš to, jak jsou jeho myšlenky aktuální zvláště v současném mnohonásobně složitém období,“

vysvětlil Michael Žantovský, ředitel Knihovny Václava Havla. Citáty prvního porevolučního prezidenta jsou v autobusech a tramvajích DPP, kde si je mohou cestující přečíst.

17. 12. 2021 – TZ MHMP

Foto: Archiv KC Vozovna – Petr Machan

„Štěpán Šmehlík (na snímku – pozn. red.) je současně řidič tramvaje, instruktor řidičů tramvají právě ve vozovně Žižkov, žižkovský patriot a také soused KC Vozovna. Je naším velkým fanouškem a my se z jeho podpory těšíme. Chtěli jsme se mu tak odvděčit za neutuchající zájem o nás, tramvaje i Žižkov,“

vysvětlil vedoucí Kulturního centra Vozovna Karel Kratochvíl důvod, proč byla knihovna kulturního domu v blízkosti vozovny Žižkov pokřtěna po zaměstnanci DPP. Vozovna si v letošním roce připomíná 110 let od svého zprovoznění.

13. 12. 2021 – deník Metro

„My jsme se léta snažili dát schodiště u stanice metra Lužiny do pořádku, problém byl v tom, že nepatřilo nám, ale hlavnímu městu. Na druhou stranu občané nerozlišují, co je čí majetek, ale buď se jim něco líbí, anebo nelíbí. Prvotní impulz vzešel hlavně z toho, že tady byly schody, ale neměly zábradlí a bydlí tady celá řada starších lidí, kteří to schodiště nemohli využívat z těch důvodů, že se nemohli o nic opřít. Takže nejprve jsme zažádali hlavní město o to, aby svěřilo tyto schody městské části, potom jsme vyhlásili výběrové řízení na opravu schodiště, přičemž tam byla podmínka, aby tam bylo i zábradlí. Zároveň nám bylo jasné, že kdyby to bylo pouze šedivé schodiště, tak bude za chvilku pomalováno,“

řekl David Vodrážka, starosta městské části Praha 13, která oslovila umělce Petra Placáka, aby schodiště vyzdobil v přírodním tónu.

14. 12. 2021 – prahatv.eu

„Stavbu P+R parkovišť vnímám jako velmi důležitý krok, jak ulehčit dopravní situaci v Praze. Minulý týden jsme otevřeli parkovací dům na Černém Mostě pro téměř 900 aut, na který nám přispěla Evropská unie, a dnes zahajujeme stavbu dalšího v Nových Butovicích. S výstavbou nových parkovacích míst neskončíme, dokud na všech okrajích města nebude možnost pohodlně zaparkovat a přestoupit na MHD, která zajistí rychlý přesun až do samotného centra Prahy. Důraz klademe i na parkování pro rezidenty okrajových částí hlavního města, protože víme, že je pro ně auto důležitým dopravním prostředkem,“

řekl Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy, při příležitosti zahájení stavby nového parkovacího domu v Nových Butovicích.

13. 12. 2021 – dopravacek.eu

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dovolte mi vám popřát úspěšný rozjezd roku 2022. Poslední dva roky nejsou kvůli pandemii covidu-19 jednoduché, pro vás zaměstnance Dopravního podniku hlavního města Prahy pak obzvláště. Každopádně je ale úžasné sledovat, s jakým pracovním nasazením a odhodláním všechny kolegyně a kolegové z DPP plní své pracovní povinnosti, aby se Pražané s pražskou MHD vždy dostali, kamkoliv potřebují. Každý z více než 11 000 zaměstnanců na tom má svůj lví podíl.

Chci vám proto vedle přání i poděkovat. Děkuji vám za náročnou práci, kterou všichni do jednoho odvádíte. Řidičům MHD a strojvedoucím metra, dispečerům, výpravčím, dozorčím a dalším zaměstnancům, kteří se každodenně významně podílejí na provozu MHD v Praze a kteří se neúnavně starají o to, aby dopravní prostředky mohly každý den vyjet do pražských ulic a dopravovat lidi za rodinou, přáteli, zaměstnáním, lékařem nebo kamkoliv jinam. Cíl cesty pro nás není zase až tak důležitý. Důležité je, že na DPP a jeho zaměstnance se mohou Pražané spolehnout. Tramvaj, autobus, metro i lanovka vždy přijedou a jejich vnitřních prostor se není třeba bát, jak loni potvrdila i Akademie věd České republiky.

V této nepřehledné době je důležité se spoléhat na vědecká zjištění. Řidiči MHD DPP tomu jdou příkladem. Jsou vzorem s 83 % naočkovaných ve svých řadách, což je vysoko nad celorepublikovým průměrem. I za to jim patří velké poděkování. Díky tomu jako jedni z mála držíme jednu z nejmenších nemocností na covid-19.

I přes obtížné finanční období se mi daří s kolegou náměstkem primátora pro oblast financí Pavlem Vyhnánkem prosadit z pražského rozpočtu finance nejen na udržení současného komfortu naší MHD, ale i na růst mezd a investice do zlepšování pracovního prostředí zaměstnanců. Věřím, že v letošním roce nás čeká zlom a poposuneme se v investicích do pražské infrastruktury. Od rekonstrukcí ulic, silnic, tramvajových tratí a metra k výstavbě nové infrastruktury, aby naše MHD nabídla ještě větší komfort, rychlost i pohodlí nejen pro cestující, ale i zaměstnance.

V letošním roce nás čeká zahájení stavby nové vozovny Hloubětín, třech nových tramvajových tratí a hlavně metra D. U déčka věřím, že brzy budou vypořádány všechny námitky a odvolání, které podává jediný spolek, a největší investice tohoto desetiletí v ČR tím po úspěšném geologickém průzkumu bude zahájena.

Milé kolegyně a milí kolegové, za celé vedení města vám přeji mnoho pracovních i osobních úspěchů a hlavně pevné zdraví vám i vašim rodinám v začínajícím roce 2022.

Adam Scheinherr,
náměstek primátora
a radní pro dopravu hlavního města Prahy

Ze zasedání představenstva a dozorčí rady DPP

K 23. zasedání roku 2021 se představenstvo DPP sešlo 7. prosince, aby projednalo mj. koncepci navyšování podílu zaměstnávání osob se zdravotním postižením v DPP, informaci ke stavbě trasy metra I.D a výsledky externího auditu QMS v DPP za rok 2021. Dále schválilo organizační opatření k 1. 1., 1. 3. a 1. 4. 2022. Na následujícím zasedání, které se uskutečnilo 14. prosince, představenstvo projednalo mj. zasmluvnění služeb MOS, činnost DPP v roce 2021 a výsledky průzkumu veřejného mínění o vnímání DPP a obecně MHD v Praze. Pětadvacáté zasedání mělo představenstvo DPP v plánu 21. prosince, kdy schválilo provozní rozpočet na rok 2022 a investiční plán na rok 2022. Projednalo také přípravu záměru nabíjecí infrastruktury pro dvoupólové elektrobusy a informaci o připravovaných novostavbách v tramvajové síti.

Dozorčí rada DPP se na posledním, jedenáctém zasedání loňského roku sešla 22. prosince. Projednala zasmluvnění služeb MOS a majetkoprávní záležitosti z představenstva. Dále projednala plnění stanovených cílů generálního a personálního ředitele pro rok 2021. Dozorčí rada byla rovněž seznámena s informací k metru I.D, k dotačnímu managementu DPP ze zdrojů EU, se systémem řízení rizik, s výsledky externího auditu QMS v DPP a přehledem plnění nápravných opatření za 3. čtvrtletí 2021. Dále se seznámila s průzkumem veřejného mínění, se situační zprávou k aktuálnímu vývoji sporů s Rencar Praha, a. s., a euro AWK, s činností DPP v roce 2021 a s plněním plánu zadávacích řízení. (red)

METRO KOMPLETNĚ POKRYTO LTE

Dva dny před vánočními svátky se podařilo darovat všem cestujícím předčasný dárek. Konsorciu operátorů, společnosti CETIN a DPP se podařilo připojit poslední úsek Rajská zahrada – Černý Most k signálu v kvalitě LTE (4G). Práce na projektu začaly už v roce 2015 a původně měly trvat do konce roku 2022. I přes dopady pandemie se pokrývání pražského metra podařilo urychlit o jeden rok. Jedinou výjimkou je stanice Jiřího z Poděbrad, kde DPP buduje výtahy a celou ji revitalizuje. Signál se tak do této stanice dostane až po dokončení stavebních prací. Celkové náklady projektu pokrytí pražského metra činí více než půl miliardy korun a jedná se o čistě investiční náklady konsorcia operátorů a společnosti CETIN. Fotoreportáž z pokrytí posledního úseku najdete na stranách 10 až 12. (red)

Foto: Petr Hejna

Most na Krejcárku projde rekonstrukcí

DPP na přelomu března a dubna plánuje zahájit důležitou rekonstrukci tramvajové tratě Palmovka – Ohrada, která zahrnuje také kompletní revitalizaci historicky první pražské tramvajové estakády nad železničním koridorem. Vítězem tendru s nejnižší cenou 239,5 mil. korun se stalo sdružení společností COLAS CZ a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby. Práce budou spočívat zejména v rekonstrukci tramvajové tratě včetně trakčního vedení, zastávek a zřízení bezbariérového přístupu a dalších desítkách činností. Rekonstrukce nebude vyžadovat žádné rozsáhlé demoliční práce, největší objem vytěženého a vybouraného materiálu bude pocházet ze stávajícího kolejiště, nástupiště zastávky Krejcárek ve směru do centra a z tramvajového mostu. Stávající materiál štěrkového lože DPP částečně zrecykluje přímo na místě stavby a využije jej k zásypům a obsypům kolem mostních opěr. (red)

Foto: Petr Hejna

KOTĚROVA TRAMVAJ

DPP v prosinci vypravil další, již desátou pojmenovanou tramvaj 15T, tentokrát nesoucí jméno jednoho z nejlepší českých architektů Jana Kotěry. Fanoušci hromadné dopravy budou znát hlavně jeho „primátorskou“ tramvaj ev. č. 200 z roku 1900 (na snímku), která je dodnes v Muzeu MHD ve Střešovicích. Úspěšný architekt se světovým rozhledem vystudoval architekturu ve Vídni u profesora Otto Wagnera. K jeho nejznámějším stavbám patří např. Peterkův dům na Václavském náměstí (1899), vodojem vršovické vodárny (1906) nebo Městské muzeum v Hradci Králové (1909–1913). Jeho poslední větší prací byla budova Právnické fakulty Univerzity Karlovy, kterou po Kotěrově smrti dokončil jeho spolupracovník Ladislav Machoň. (red)

Varsovia v první kompletní soupravě

Foto: Škoda Transportation

Polské hlavní město se již připravuje na nové soupravy metra, které dodá český výrobce Škoda Transportation. V prosinci došlo k představení první kompletní soupravy, která se testuje na zkušební koleji v plzeňském závodě a chystá se na zkušební jízdy. Ty budou probíhat na zkušební okruhu VÚŽ ve Velimi, v pražském metru a samozřejmě i ve Varšavě. Varšavský dopravní podnik podepsal se skupinou Škoda Transportation smlouvu na dodání až 45 šestivozových souprav metra. Celková hodnota kontraktu činí bezmála 8 miliard korun. (red)

130 let petřínské lanovky knižně

Ilustrační foto: Petr Hejna

Knížka s názvem 13+1 příběh 130leté lanovky na Petřín popisuje bohatou historii jedné z nejpopulárnějších atrakcí v České republice, která si své jubileum připomněla loni v červenci. Na 128 stranách popisuje 14 příběhů z prostředí pražské lanovky a je v prodeji na fanshopu DPP za 139 Kč. Autorem je Vlastimil Kučera, s kterým na knize spolupracoval Pavel Fojtík a Hana Petržílková. Kniha přibližuje pracovní i osobní osudy zaměstnanců lanové dráhy včetně zajímavých informací o architektech, konstruktérech a dalších lidech, kteří myšlenku její stavby z Paříže do Prahy přivezli. (red)

NOVÍ **ABSOLVENTI** OBORU **ELEKTRIKÁŘ**

Ve dvou prosincových termínech absolvovali vybraní zaměstnanci Dopravního podniku závěrečnou zkoušku v oboru elektrikář na Střední průmyslové škole dopravní. Rok a půl dlouhé studium tak ukončili první zaměstnanci DPP, kteří byli vyškoleni pro nastupující elektromobilitu v prostředcích městské hromadné dopravy. Navzdory pracovním povinnostem i protiepidemickým opatřením zkoušku složili všichni přihlášení.
Blahopřejeme. (ok)

Foto: FB DPMLJ

ZIMNÍ PLUH ZAPŮJČENÝ DO LIBERCE

DPP zapůjčil svůj zimní pluh T3M ev. č. 5419 z vozovny Pankrác do Liberce. Vůz opustil brány hostivařského areálu v pátek 10. prosince ráno, aby o několik hodin později dorazil do areálu vozovny Mrštíkova. Důvodem je absence sněžného pluhu v Liberci, respektive ve vlastnění pluhu v metrovém rozchodu, který již postrádá využití. Nový pluh mají liberečtí kolegové již ve výrobě. Do Liberce zároveň dorazila dvojice zaměstnanců DPP, která libereckým kolegům popsala fungování výzbroje TV1, poradila s údržbou a zároveň popsala fungování pluhu. Pluh z pankrácké vozovny bude zapůjčen do konce dubna. (red)

Vozový park vozíků typu Vp 1.2 rozšířen

Foto: Ivo Janecký

Na základě dobrých provozních zkušeností byl na konci roku 2021 v pražském metru rozšířen vozový park o 2 ks vozíků VP 1.2 na celkový počet 6 kusů. Tento počet aktuálně pokryje potřeby jednotky Stavby a tratě při výměně dřevěných pražců za betonové v tunelech metra a návoz i odvoz kameniva pro zřízení nebo doplnění štěrkového lože. Pro snadnou a rychlou manipulaci s pražci pomocí hydraulického nakládacího jeřábu na vozidlech typu WŽB 10.1M mají vozíky délku ložné plochy pouze 4 m, šířku ale maximálně možnou, aby se nemusely pro přepravu demontovat bočnice, které jsou speciálně zkonstruovány pro přepravu kameniva tak, aby byly dostatečně tuhé a nemusely být jako u ostatních vozíků staženy řetězy, které překáží bagru zejména při vykládce. (kru)

Nové P+R v Nových Butovicích

Foto: MHMP

Slavnostním poklepáním na základní kámen odstartovalo budování nového parkovacího domu P+R Nové Butovice v Praze 13. Po jeho dokončení, které je plánováno na jaro 2023, zde bude celkem 379 nových parkovacích stání. Větší část míst bude sloužit pro záchytné parkoviště P+R s možností přestupu na metro B ve stanici Nové Butovice. Zbylá místa budou vyhrazena pro rezidenty městské části.

Parkovací objekt v ulici Petržílkova, jehož výstavba byla oficiálně zahájena v úterý 7. prosince 2021, bude mít celkem šest podlaží. V nich vznikne prostor pro celkem 379 aut. Z toho 197 stání bude určeno jako P+R, kde bude také vyhrazen prostor pro imobilní řidiče, a dvanáct stání bude k dispozici pro nabíjení elektromobilů. Součástí budou i cyklostojany pro celkem 20 kol. Ukončení stavby, kolaudace, uvedení do provozu a předání do správy Technické správy komunikací je plánováno na polovinu roku 2023. Náklady na vybudování parkovacího objektu jsou 292,7 milionů korun bez DPH. (red)

Připravil: Daniel Šabík
Foto: Zdeněk Bek,
Petr Hejna, MHMP
a Metroprojekt

CO DPP PLÁNUJE V ROCE **2022**?

BEZ OHLEDU NA OMEZENÍ, KTERÁ VYCHÁZEJÍ Z PROTIEPIDEMICKÝCH OPATŘENÍ, ČEKÁ I V ROCE 2022 DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY CELÝ SERIÁL AKTIVIT. POJĎME SI JEJICH PESTROU PALETU ALESPOŇ STRUČNĚ PŘEDSTAVIT.

Hned v úvodu si vyjmenujme několik zásadních výzev tohoto roku. DPP má v plánu absolvovat certifikaci podle ISO 37001 (Anti-bribery management system), vyjednat nové podmínky pojištění DPP, čeká ho ukončení spolupráce se společností České teplo a realizace insourcingu činností v oblasti vytápění. Směrem k zaměstnancům chce rozhodně zprovoznit nový intranet na platformě Sharepoint Online a cestujícím přinést nové hlasy pro provozní hlášení v autobusech a tramvajích. Rovněž chce získat pravomocné stavební povolení na novou výstavní halu v Muzeu MHD a vyhlásit veřejnou zakázku na jejího zhotovitele.

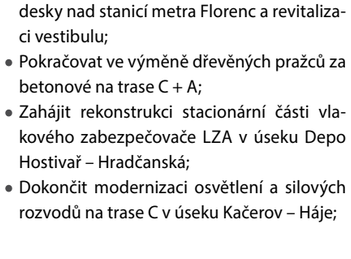
Jedním z plánů je i příprava nové smlouvy o závazku veřejné služby na další období.

Výběr z cílů roku 2022 podle oblastí:

AUTOBUSY, ELEKTROBUSY

- Převzít 14 elektrobusů Škoda E'City 36 BB a zahájit jejich provoz na linkách 154 a 213, tím zahájit provoz první vlastní flotily elektrobusů;
- Zahájit přípravu projektu výstavby dobíjecí infrastruktury pro dvoupólové elektrobusy na 12 až 15 konečných zastávkách;
- Vyhlásit rámcové veřejné zakázky (VZ) na nákupy dvoupólových elektrobusů a kloubových hybridních autobusů s odběrem v letech 2023 až 2025;
- Dokončit rámcovou VZ (podepsat smlouvy) na nákup až 253 nových dieselových autobusů (100 ks kategorie Standard, 10 ks kategorie Standard+ a 143 kloubových vozidel);
- Nakoupit minimálně 2 nové autobusy kategorie Standard+ pro linku AE a zahájit jejich provoz (počet bude upřesněn v závislosti na rozsahu provozu linky dle vývoje letecké dopravy);
- Dokončit VZ na dodavatele bezkontaktních jízdenkových terminálů a nainstalovat je do konce roku do všech autobusů DPP;
- Zahájit testování prvního autobusu na vodík v návaznosti na připravované memorandum RHMP.

LANOVKY



- Pro lanovku na Petřín vyhlásit dvě VZ: na dodavatele nových vozidel a na zhotovitele rekonstrukce tratě;
- Vyhlásit mezinárodní architektonickou soutěž, tj. na stanice a pilíře lanovky Podbaba – Troja – Bohnice;
- Získat pravomocné posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) pro lanovku Podbaba – Troja – Bohnice.

METRO

- Zahájit stavební práce na výměně stropní desky nad stanicí metra Florenc a revitalizaci vestibulu;
- Pokračovat ve výměně dřevěných pražců za betonové na trase C + A;
- Zahájit rekonstrukci stacionární části vlakového zabezpečovače LZA v úseku Depo Hostivař – Hradčanská;
- Dokončit modernizaci osvětlení a silových rozvodů na trase C v úseku Kačerov – Háje;
- Vysoutěžit nového dodavatele úklidu stanic metra (vyhlásit VZ);
- Dokončit pokrývání metra vysokorychlostní sítí 5G (chybí úsek V.A);
- Vybrat vítěze architektonické soutěže na novou stanici metra B – Depo Zličín a návrhy představit veřejnosti.

METRO D

- Získat pravomocné stavební povolení na stavbu metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory;
- Získat úvěr na stavbu metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory;
- Zahájit stavbu metra D v úseku Pankrác – Olbrachtova;
- Vyhlásit VZ na zhotovitele druhého úseku metra D Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory;
- Vyhlásit VZ na dodavatele geotechnického monitoringu a pasportizace stavby druhého úseku metra D Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory.

TRAMVAJE

V rámci oprav a rekonstrukcí DPP plánuje letos dokončit obnovu TT v Opletalově ulici, zahájit rekonstrukci TT Ohrada – Palmovka včetně estakády nad železničním koridorem (stavba potrvá do cca 06/2023) a zrekonstruovat lávku přes TT v zastávce K Barrandovu.

Kromě toho zrekonstruovat TT: Rašínovo nábřeží (Palackého náměstí – Výtoň) a Bubenské nábřeží (v koordinaci s výstavbou Štvanické lávky). Opravy TT: smyčka Lehovec, oblast Újezdu a Anděla, úsek Prašný most – Špejchar.

Plán staveb:

- Dokončit stavbu TT Sídliště Barrandov – Holyně a zahájit na ní provoz;
- Vyhlásit VZ na zhotovitele TT Holyně – Slivenec (2. etapa prodloužení TT Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec);
- Zahájit stavbu TT Modřany – Libuš;
- Vybrat zhotovitele stavby TT Divoká Šárka – sídliště Na Dědině (VZ) a zahájit samotnou stavbu;
- Dokončit VZ na zhotovitele smyčky Depo Hostivař (podpis smlouvy), celou stavbu zrealizovat a zahájit na nové TT provoz;
- Zahájit stavbu nové vozovny Hloubětín.

Vozový park:

- Zmodernizovat alespoň další 3 tramvaje KT8, které DPP zakoupil z Miskolce;
- Přestavět až 9 tramvají T3R.P na nízkopodlažní T3R.PLF (tzv. wany);
- Zahájit tržní konzultace (PTK) k plánovanému nákupu nových tramvají a následně vyhlásit rámcovou VZ (dle výsledků PTK, minimálně 20 vozidel);
- Vysoutěžit dodavatele vlastního lakovacího boxu pro OT v Hostivaři a uvést jej do provozu;
- Dokončit rekonstrukci tramvaje Tatra K2 a nasadit ji do retroprovozu.

TROLEJBUSY

Plán staveb:

- Zrealizovat elektrifikaci autobusové linky 140 Palmovka – Miškovice (zahájení stavby leden 2022);
- Získat pravomocné stavební povolení na realizaci elektrifikace autobusové linky 119;
- Vyhlásit VZ a vysoutěžit zhotovitele elektrifikace autobusové linky 119;
- Získat pravomocné posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) u projektů elektrifikace autobusových linek 131 a 191.

Cílem v oblasti vozového parku je dokončení zakázek a podepsání smluv s vítězi na nákup 15 kloubových bateriových trolejbusů pro linku 140 (58) a 20 tříčlánkových bateriových trolejbusů pro linku 119 (59).

Na podzim DPP plánuje zahájit zkušební provoz trolejbusů na elektrifikované autobusové lince 140 a zapojit projekt elektrifikace linky 119 do mezinárodního výzkumného projektu E-BRT (v rámci programu EU Horizon, koordinuje UITP).

Připravili: Zdeněk Bek,
Petr Ludvíček a Daniel Šabík
Foto: Petr Hejna

VYSOKORYCHLOSTNÍ INTERNET POD PRAHOU

KONSORCIUM OPERÁTORŮ (O2, T-MOBILE, VODAFONE) A SPOLEČNOST CETIN SPOLEČNĚ S DPP DOKONČILY V ZÁVĚRU ROKU 2021 KOMPLETNÍ POKRYTÍ PRAŽSKÉHO METRA VYSOKORYCHLOSTNÍM MOBILNÍM SIGNÁLEM LTE (4G). CESTUJÍCÍ TAK V PŘEDVEČER VÁNOČNÍCH SVÁTKŮ DOSTALI VELMI ŽÁDANÝ DÁREK.

Poslední úsek Rajská zahrada – Černý Most se podařilo připojit 22. prosince, tedy o téměř rok dříve, než bylo původně plánováno. Signál je tak v pražském metru k dispozici kdekoliv na nástupištích, v přestupních chodbách, ve vestibulech, v eskalátorových nebo traťových tunelech bez ohledu na jejich délku či velikost stanice. Abychom i na stránkách našeho časopisu projekt s počátečním letopočtem 2015 symbolicky uzavřeli, přinášíme spolu s fotografiemi z posledního úseku také směs zajímavých údajů z realizace.

0,5 mld. Celkové investiční náklady operátorů přesáhly půl miliardy korun

114 km vyzařovacího kabelu bylo instalováno v tunelech metra

120 km kabeláže navíc bylo třeba pro antény a propojky tunelů

2500 dalších pasivních prvků je součástí sítě, jde mj. o DC bloky, splittery, tappery, couplery, MBC1 konvertory apod.

Jak šel čas s pokrýváním pražského metra sítí LTE (4G) a 5G:

6. dubna 2015: nově zprovozněný úsek V.A Dejvická – Nemocnice Motol je jako první pokryt sítí LTE

2015: zahájen projekt pokrývání původních úseků metra

I. čtvrtletí 2017: vyprojektován první pilotní úsek Muzeum – I. P. Pavlova

II. čtvrtletí 2018: zahájení prvních instalačních prací v úseku Muzeum – Roztyly

Březen 2020: signál LTE se poprvé objevuje na trase B v úseku Křižíkova – Invalidovna

Duben 2020: pokryty jsou poprvé i stanice mimo V.A: Můstek a Muzeum

1. října 2020 – poprvé je spuštěn signál 5G: úsek Dejvická – Muzeum a Smíchovské nádraží – Českomoravská (vyjma Národní třídy a Náměstí Republiky)

25. října 2021: signálem LTE je kompletně pokryta celá trasa A vyjma stanice Jiřího z Poděbrad, 5G je v úseku Dejvická – Depo Hostivař (vyjma Jiřího z Poděbrad)

14. prosince 2021: signálem LTE i 5G je kompletně pokryta celá trasa C

22. prosince 2021: připojením posledního úseku Rajská zahrada – Černý Most je signálem LTE a 5G kompletně pokryta také trasa B

4GLTE 5G

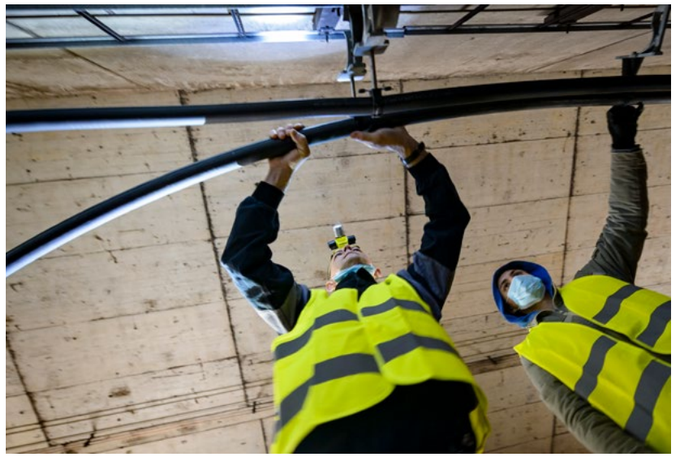
1200 antén šíří signál na nástupištích a ve vestibulech stanic

1 Jedinou nepokrytou stanicí je Jiřího z Poděbrad (pokryta bude po dokončení revitalizace stanice)

114 000 úchytek drží vyzařovací kabely

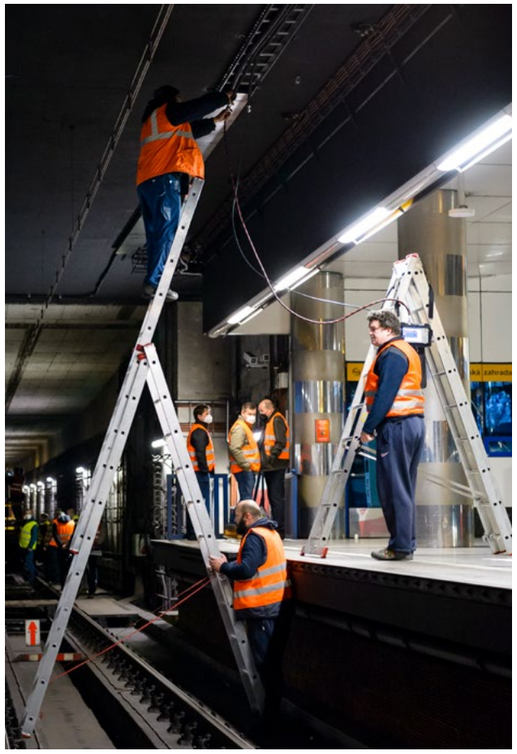
56 z 61 stanic metra je vybaveno signálem 5G

200 montážníků a dělníků a také 25 projektantů pracovalo na celém projektu a realizaci



9 antén (nejnižší počet) stačilo na pokrytí stanice Pražského povstání

36 antén bylo naopak potřeba na pokrytí stanice Můstek



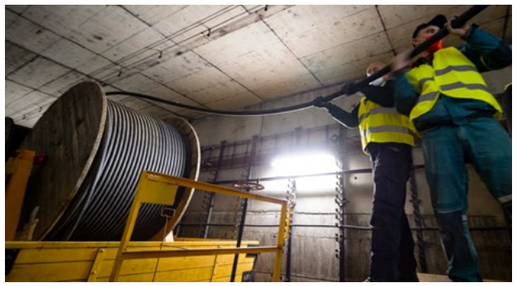
Chci poděkovat operátorům za nasazení a parádní finiš v pokrývání pražského metra vysokorychlostním signálem LTE. Vždyť ze 61 stanic se jim povedlo v roce 2020 připojit 23, tj. téměř 38 %, a v roce 2021 zbylých 21, tj. více než třetinu. Díky kompletnímu pokrytí signálem LTE a většinově i 5G se pražské metro může směle zařadit ke špičce v Evropě.

Petr Witowski,
generální ředitel DPP

425 m měří tunel Muzeum – Hlavní nádraží, byl tedy nejjednodušší na pokrytí

2748 m jako opačný extrém je délka tunelu Nádraží Holešovice – Kobylisy

700 km nachodil při instalacích hlavní projektový manažer projektu, Martin Štrébl z T-Mobile Czech Republic



Text: Jiří Došlý
Foto: UITP

MHD PO COVIDU

Kapitoly seriálu MHD po covidu:

A) ČIŠTĚNÍ A DEZINFEKCE

B) OMEZENÍ KONTAKTU MEZI CESTUJÍCÍMI A PODMÍNKY PŘEPRAVY

C) STYK S CESTUJÍCÍMI A KOMUNIKOVÁNÍ PRAVIDEL

D) DOPRAVNÍ NABÍDKA A ŘÍZENÍ POPTÁVKY CESTUJÍCÍCH

E) JÍZDNÉ A INOVACE

DVĚ SLOVA, KTERÁ SLÝCHÁME NA KAŽDÉM KROKU UŽ TÉMĚŘ DVA ROKY. DVĚ SLOVA, ZE KTERÝCH MNOHÝM Z NÁS STOUPÁ KREVNÍ TLAK A NA KTERÁ CHCEME CO NEJDŘÍVE ZAPOMENOUT. PANDEMIE COVID-19. JAK TATO SLOVA OVLIVNILA MHD? JAKÁ OPATŘENÍ JSOU TA ROZHODUJÍCÍ PRO NÁVRAT CESTUJÍCÍCH DO MHD? JAKÁ OPATŘENÍ ZNAMENAJÍ ZA MÁLO PENĚZ HODNĚ MUZIKY? UDĚLEJME POMYSLNOU TEČKU ZA TĚMITO DVĚMA SLOVY I MY V DP KONTAKTU FORMOU MINISERIÁLU.

Od začátku současné bezprecedentní pandemie prokázali zaměstnanci ve veřejné dopravě svou schopnost být spolehliví, flexibilní a odhodlaní, díky čemuž se MHD ve městech stala jednou z mála jistot v době nejistoty. Navzdory operativně se měnícím pravidlům a dramatickému poklesu cestujících dopravači udělali vše pro to, aby byla bez jakéhokoliv přerušení garantována nabídka služeb veřejné dopravy.

S více jak ročním odstupem se Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP ohlédl zpět a stanovil si dva cíle:

- zpracovat přehled realizovaných opatření v MHD kvůli pandemii covid-19,
- stanovit efektivnost opatření ze dvou pohledů:
  – návratu cestujících do MHD,
  – ekonomické efektivnosti opatření.

Ambicí UITP bylo pojmenovat, co by mohlo být „novým normálem“ v období po pandemii covid-19. Materiál vychází z dotazníku zaslaného členům UITP, ze kterých nakonec do výzkumu přispělo 38 provozovatelů MHD z více než 15 evropských zemí. Vznikl tak autentický materiál shrnující nastavená pandemická opatření v MHD klíčových světových hráčů.

Odborníci UITP tato opatření vyhodnotili podle jejich dopadu na návrat cestujících do MHD a podle ekonomické návratnosti. Efektivnost tak je uvedena ve škále od 0 do 5, přičemž čím vyšší číslo je, tím je opatření považováno za efektivnější. Tedy čím vyšší číslo, tím více cestujících opatření zasáhne a přesvědčí k návratu do MHD.

U ekonomické efektivnosti platí přímá úměra, že čím vyšší číslo, tím je dané opatření levnější a pro dopravce se tak vyplatí se takovým opatřením zabývat, tedy jde o pověstné „za málo peněz hodně muziky“. První díl našeho miniseriálu se věnuje čistotě a dezinfekci.

A) ČIŠTĚNÍ A DEZINFEKCE

Čištění a dezinfekce MHD v nejširším smyslu slova. Opatření, která cestující na vlastní kůži cítí, a subjektivně se tak mohou cítit bezpečněji. Když pandemie na jaře 2020 začala, naprostá většina provozovatelů veřejné dopravy takřka obratem zavedla širokou škálu upravených úklidových postupů, které šly výrazně nad rámec dosavadního standardu. Zvýšená frekvence úklidu v interiérech vozidel MHD je vnímána jako velmi účinná a klíčová pro zvýšení důvěry cestujících v MHD, a přispívá tak pozitivně k návratu cestujících.

Pozitivně je hodnocena implementace dávkovačů dezinfekčních gelů v prostorách stanic (téměř 2/3 respondentů toto opatření zavedlo), efektivita a přínos jsou nadprůměrné.

Skóre efektivnosti čištění a dezinfekce ☹ 😐 ☺

OPATŘENÍ	REALIZACE (v %)	SKÓRE EFEKTIVNOSTI OPATŘENÍ Z POHLEDU: NÁVRATU CESTUJÍCÍCH	SKÓRE EFEKTIVNOSTI OPATŘENÍ Z POHLEDU: VYNALOŽENÝCH PROSTŘEDKŮ
dávkovače dezinfekčních gelů ve stanicích	59 %	3,5	3,0
nasazení dalších úklidových pracovníků	50 %	3,0	2,4
zvýšení četnosti svozu odpadu	31 %	2,2	2,4
zvýšená frekvence čištění interiérů vozidel	94 %	3,8	3,1
zvýšená frekvence čištění stanic (podlaha, dveře, dotykové plochy atd.)	71 %	3,4	2,6
posílení úklidu prostor pro zaměstnance (stanice, přepážky, kabiny atd.)	76 %	2,7	3,1
intenzivnější výměna vzduchu ve vozech	61 %	4,1	3,8

Vliv pandemie na budoucí chování v oblasti: čištění a dezinfekce

OPATŘENÍ	BUDE ZAVEDENO: V PŘÍPADĚ PANDEMIE	BUDE ZAVEDENO: BEZ OHLEDU NA PANDEMII
zvýšená frekvence čištění interiérů vozidel	97 %	45 %
posílení úklidu prostor pro zaměstnance	92 %	56 %
zvýšená frekvence čištění stanic	85 %	29 %
intenzivnější výměna vzduchu ve vozech	83 %	52 %
dávkovače dezinfekčních gelů ve stanicích	78 %	48 %
nasazení dalších úklidových pracovníků	58 %	17 %
zvýšení četnosti svozu odpadu	55 %	26 %

Dodatečné lidské zdroje vyčleněné na úklid byly zavedeny v polovině měst. Z pohledu cestujícího je přínos kladný, avšak tyto dodatečné úklidové týmy z hlediska nákladů jsou neefektivní. Navýšení četnosti svozu odpadu je až na posledním místě, a to kvůli špatnému vnímání efektivnosti z pohledu návratu cestujících i z pohledu vynaložených prostředků. Toto opatření se realizovalo pouze ve třetině měst.

Dobře si z pohledu cestujícího stojí i zvýšená četnost čištění stanic a dotykových ploch, avšak na druhé straně mince je cena za intenzivnější plošný úklid. Ekonomicky efektivnější je logicky úklid zaměřený pouze na kabiny řidičů a strojvedoucích nebo přepážek infocenter a pokladen. Toto opatření ale jde dovnitř firem, nikoliv aby bylo viditelné pro cestující a bylo tím rozhodujícím, co zákazníky přesvědčí k využití MHD.

Intenzivnější výměnu vzduchu ve vozech ve formě otevírání všech dveří automaticky v každé zastávce zavedlo 61 % měst, cestující toto velmi levné řešení vnímají velmi pozitivně. Vzduch na palubě vozidla MHD se vymění, a riziko nákazy infekcí je tak minimalizováno. V řeči čísel 4,1 bodu z 5 možných.

Skóre efektivnosti čištění a dezinfekce

Jak by se MHD změnila v případě, kdyby pandemie přetrvávala? Jaká opatření se městům jeví jako vhodná i do budoucna bez ohledu na pandemii?

Z výzkumu vyplynula tři opatření, o jejichž realizaci dlouhodobě uvažuje asi 50 % respondentů:

- posílení úklidu prostor pro provozní zaměstnance,
- intenzivnější výměna vzduchu ve vozidlech,
- zavedení dávkovačů dezinfekčního gelu.

Na druhé straně zájmu jsou dvě opatření kategorie čištění a dezinfekce, která by během příští pandemie byla realizována v minimální míře:

- nasazení většího množství pracovníků úklidu,
- zvýšení četnosti svozu odpadu ze stanic a zastávek MHD.

Důvodem je ekonomická stránka těchto opatření, která tak byla ze strany dopravních podniků označena jako neperspektivní z pohledu „nového standardu“ po pandemii. ■

UITP EUROPE

Text a foto: Zdeněk Bek

PRVNÍ KILOMETRY **ŠKODY E'CITY** V PRAZE

JEŠTĚ PŘED VYPUKNUTÍM VÁNOČNÍCH SVÁTKŮ DORAZIL DO DOPRAVNÍHO PODNIKU PRVNÍ ELEKTROBUS ŠKODA E'CITY 36 BB, A TO PŘÍMO Z PLZEŇSKÉHO ZÁVODU ŠKODA ELECTRIC. PLNĚ NÍZKOPODLAŽNÍ BEZEMISNÍ BATERIOVÝ AUTOBUS BYL PŘIVEZEN NA NÁVĚSU DO AREÁLU GARÁŽE VRŠOVICE 14. PROSINCE V ODPOLEDNÍCH HODINÁCH. PO NEZBYTNÝCH OŽIVOVACÍCH KROCÍCH ZAMĚSTNANCI VÝROBCE ELEKTROBUS JEŠTĚ TÝŽ DEN VYJEL NA OBRATIŠTĚ ŽELIVSKÉHO A NA KONEČNOU ZASTÁVKU STRAŠNICKÁ. Z PRVNÍCH KILOMETRŮ NOVÉHO VOZIDLA V PRAZE PŘINÁŠÍME KRÁTKOU FOTOREPORTÁŽ. PLNOHODNOTNÝ ČLÁNEK ČTENÁŘŮM PŘINESEME V PŘÍŠTÍM ČÍSLE.

SLOŽENÍ PRVNÍHO VOZU PROBĚHLO V AREÁLU GARÁŽE VRŠOVICE, KDE SHODOU OKOLNOSTÍ PROBÍHALY JEŠTĚ DOKONČOVACÍ PRÁCE NA DOBÍJECÍCH TROLEJOVÝCH STOPÁCH

V OBRATIŠTI ŽELIVSKÉHO BYLO NUTNÉ NASTAVIT NABÍJECÍ TROLEJOVÉ STOPY PŘESNĚ PODLE POLOHY ELEKTROBUSU NA ODSTAVNÝCH STÁNÍCH, A TO ZA ÚČASTI PRACOVNÍKŮ PROVOZU VRCHNÍ VEDENÍ. PŘEDPOKLÁDÁ SE, ŽE SOUČASNĚ SE BUDOU MOCI NABÍJET AŽ ČTYŘI ELEKTROBUSY NARÁZ...

...ZÁROVEŇ DOŠLO K OVĚŘENÍ FUNKČNOSTI NÁVĚSTIDLA NAPĚTÍ V TROLEJI

K NABÍJENÍ BUDE DOCHÁZET I V PROSTORU ZASTÁVKY STRAŠNICKÁ. VELKOU VÝHODU PRO ZABEZPEČENÍ BEZPEČNÉHO PŘIPOJENÍ K NABÍJECÍ TROLEJI PŘEDSTAVUJE KAMERA UMÍSTĚNÁ NA PANTOGRAFU. LEHCE JE TAK MOŽNÉ ZKONTROLOVAT SPRÁVNOU POLOHU A FUNKCI PANTOGRAFU

Text: Robert Mara
Obrazové podklady: sbírka autora a Archiv DPP

PROPAGAČNÍ MATERIÁL FIRMY TRANSIT RESEARCH CORPORATION, KTERÁ BYLA POVĚŘENA SPRÁVOU DUŠEVNÍHO VLASTNICTVÍ VZEŠLÉHO Z VÝVOJE NOVÝCH TRAMVAJÍ PCC. MATERIÁL VZNIKL V ROCE 1947, NÁVAZNĚ NA PŘEDSTAVENÍ VYLEPŠENÉ SPECIFIKACE TRAMVAJE PCC. FIRMA TRC KROMĚ JINÝCH ÚKOLŮ ZPROSTŘEDKOVÁVALA I LICENČNÍ DOHODY PRO EVROPSKÉ VÝROBCE TRAMVAJOVÝCH VOZIDEL

PCC – TŘI PÍSMENA, KTERÁ ZMĚNILA SVĚT NA TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍCH

ROK 1952 PŘINESL CESTUJÍCÍM V PRAZE PRVNÍ TRAMVAJ S OZNAČENÍM T I. ROK 1962 PAK NEJSLAVNĚJŠÍ VŮZ TÉTO KONSTRUKČNÍ ŘADY – T3. ETAPY PŘED TĚMITO LETOPOČTY I PO NICH BYLY NA UDÁLOSTI SPOJENÉ SE ZNAČKAMI TATRA A ČKD BOHATÉ A JSOU PŘEDMĚTEM SERIÁLU, JEHOŽ PRVNÍ DÍL PRÁVĚ OTVÍRÁME.

Psal se 1. říjen 1936, pro většinu lidí obyčejný podzimní den bez zvláštního významu. Pro zasvěcené však den zapsaný zlatým písmem. Právě toho dne vyjely z terminálu Park Row v Manhattanu v New Yorku první tramvaje se strohým označením PCC na linku 68 Smith – Coney Island provozovanou společností Brooklyn & Qeens Transit Corporation. Velký krok pro dopravní společnost, ještě větší krok pro světový vývoj tramvajových vozidel.

Cestujícím byla předána do užívání revoluční novinka, od které se očekávalo, že zachrání tramvajovou dopravu v USA a vrátí dopravním podnikům cestující i tržby, které začaly rapidně klesat s rozvojem individuálního automobilismu. Jejímu zařazení předcházel rozsáhlý a náročný výzkum a vývoj, který umožnil konstruovat vozidlo na samé mezi fyzikálních a technických možností. Tři písmena v názvu vozidla symbolizovala zkratku (Electric Railway) Presidents' Conference Committee – výboru tvořeného zástupci předních dopravních společností a průmyslu navázaného na elektrické dráhy v USA, který byl ustaven v roce 1929 s cílem řešit, zastřešovat a financovat výzkumné a vývojové práce na novém vozidle.

Nové tramvaje kromě moderního vzhledu a pohodlného interiéru vynikaly převratnou konstrukcí pryží odpružených otočných podvozků se skládanými odhlučněnými koly a špičkovými dynamickými vlastnostmi umožněnými poloautomatickým řízením prostřednictvím důmyslných elektromechanických přístrojů.

Tramvaje PCC během krátké doby ohromily odbornou veřejnost po celém světě. Také inženýři elektrárenského odboru Elektrických podniků hl. m. Prahy účastnící se na podzim 1936 odborného kongresu v New Yorku nadšeně referovali předsedovi správní rady Ing. Dr. Eustachu Mölzerovi o nových tramvajích s „bezhlučnými“ podvozky. Pan předseda se sice jako zkušený technik a vizionář začal o revoluční novinku aktivně zajímat, pozice Prahy – stejně jako většiny evropských měst – však byla zcela odlišná od velkých severoamerických měst.

Rozpočet hlavního města mladé Československé republiky byl zdecimován první světovou válkou a po částečném zotavení opětovně velkou hospodářskou krizí, čímž byl i předurčen konzervativní, až spořivý přístup k novým projektům. Od konce dvacátých let sice byly v Praze intenzivně připravovány velké koncepční projekty spojené s řešením podpovrchové kolejové dopravy, avšak k jejich skutečné realizaci bylo ještě daleko.

Jediným významnějším pokrokem v oblasti vozového parku tramvají se stalo zavedení jednosměrných motorových vozů řady 3000, tzv. „ponorek“, inspirovaných jinou slavnou americkou koncepcí, pocházející z návrhů clevelandského dopravního manažera a politika Petera Witta, kterou v Evropě proslavila zejména Itálie.

Nové pražské tramvaje zařazené do provozu shodou okolností také v roce 1936 přinesly jednosměrné uspořádání skříně umožňující účelnější řešení interiéru, řízený pohyb cestujících, stabilní stanoviště průvodčího či dálkově ovládané dveře. V tuzemských poměrech byly inovativní i nové trakční motory, které umožnily snížit výšku podlahy. Vozy však stále spočívaly na zastaralé platformě dvounápravového pojezdu (o níž bylo rozhodnuto z úsporných důvodů) a elektrické výzbroje s ručním stupňovitým řízením.

Z této první generace jednosměrných vozů se později vyvinuly inovované vozy typu „mevro“ (1948) a pražskými jednosměrnými vozy se inspirovala i další města (Plzeň a Brno), která jejich koncepci dále zdokonalila. Stále se tak dělo v mezích již zastaralého dvounápravového pojezdu a tradiční elektrické výzbroje.

UKÁZKA Z KOLEKTIVNÍHO PROSPEKTU HLAVNÍCH VÝROBCŮ A SUBDODAVATELŮ NOVÝCH TRAMVAJÍ PCC PRO MĚSTO ST. LOUIS (MISSOURI) DODANÝCH V ROCE 1940. TATO DVOJSTRANA VE ZKRATCE PŘEDSTAVUJE KOMFORTNÍ INTERIÉR A STANOVIŠTĚ ŘIDIČE, SAMOOBSLUŽNÉ ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH PROSTŘEDNICTVÍM TURNIKETU ČI SPECIÁLNÍ TVAROVÁNÍ PŘEDNÍHO ČELA ZA ÚČELEM ODSTÍNĚNÍ PRACOVIŠTĚ ŘIDIČE OD NEŽÁDOUCÍCH REFLEXŮ

ZÁSADNÍ PŘEDNOSTÍ NOVÝCH TRAMVAJÍ PCC BYLO VELMI MARKANTNÍ SNÍŽENÍ HLUČNOSTI UMOŽNĚNÉ SPECIÁLNÍ KONSTRUKCÍ OTOČNÝCH PRYŽÍ VYPRUŽENÝCH PODVOZKŮ. TICHÝ CHOD BYL NÁLEŽITĚ PREZENTOVÁN I V PROPAGAČNÍ BROŽUŘE Z ROKU 1940, KDE SI DÁMA MUSELA VZÍT NASLOUCHACÍ TROUBU, ABY SLYŠELA PŘIJÍŽDĚJÍCÍ TRAMVAJ

Budoucnost se však upírala k vývoji a provozním úspěchům vozů PCC v USA a již před válkou existovali i v Československu lidé, kteří

se o ni aktivně zajímali. Prvním, kdo s těmito aktivitami začal, byl stálý zástupce pražského podniku ČKD u firmy Westinghouse Electric (s níž tehdy měla firma ČKD smlouvu o technické spolupráci) Ing. Dr. Karel Novák. Z jeho poznatků vycházely vůbec první soubornější poznatky o tramvajích PCC, na jejichž základě bylo možné provádět aktivní osvětu odborníků ČKD i pražských Elektrických podniků ve prospěch nové technologie.

Ve třicátých letech se již ledy prolomit nepodařilo, ačkoliv přípravné práce byly (díky intenzivní přípravě systému podpovrchové tramvaje v Praze) velmi blízko. Třetí dekáda dvacátého století byla bohužel zakončena rozbitím Československa, okupací a následným vypuknutím druhé světové války, která během krátké doby razantně omezila veškeré projekty, které nesouvisely se zbrojní výrobou a válečným hospodářstvím.

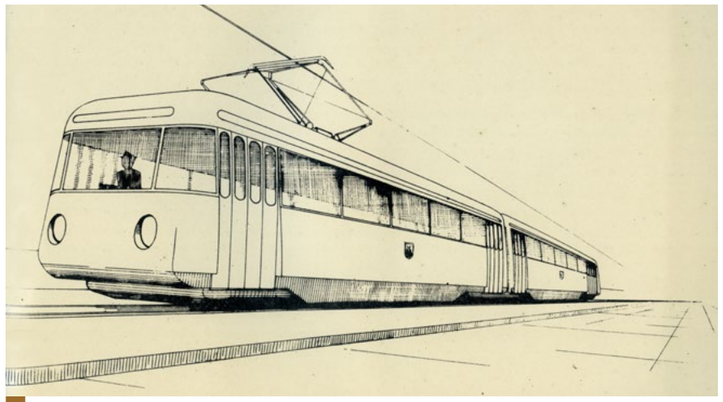
Nové možnosti přišly až po skončení války. Tehdy již byla technologie PCC plně etablovaná v USA a Kanadě, na podkladě provozních zkušeností vznikly zdokonalené konstrukce podvozků, elektrické výzbroje i vozové skříně a konstrukční prvky a principy nových tramvají začaly v různých formách pronikat do řady zemí mimo USA.

Na rozhodující odborné pozice v pražském Dopravním podniku i ve výrobních podnicích se začala dostávat nová generace techniků vybavených nejen vynikajícími odbornými znalostmi a zkušenostmi, ale i nadšením a novými vizemi. Teprve v této době bylo možné navázat na trpělivou a systematickou předválečnou práci Ing. Dr. Nováka z ČKD.

Oporou prvních poválečných let byla značná otevřenost k mezinárodní spolupráci provázená odbornými stážemi a studijními cestami nebývalého rozsahu. Tato mezinárodní kooperace stejně jako řada dalších důležitých společensko-ekonomických atributů poválečného Československa bohužel násilně vzala za své po komunistickém převratu v roce 1948. Výrobní podniky i provozovatelé poté museli spoléhat již jen sami na sebe a omezené možnosti izolovaného a centrálně plánovaného hospodářství.

Hlavním iniciátorem projektu nové tramvaje byla Praha, která se v letech 1945–1947 postupně propracovala k přijetí koncepce PCC jako vhodné alternativy pro řešení modernizace tramvajové dopravy. Teprve později se přidala další města.

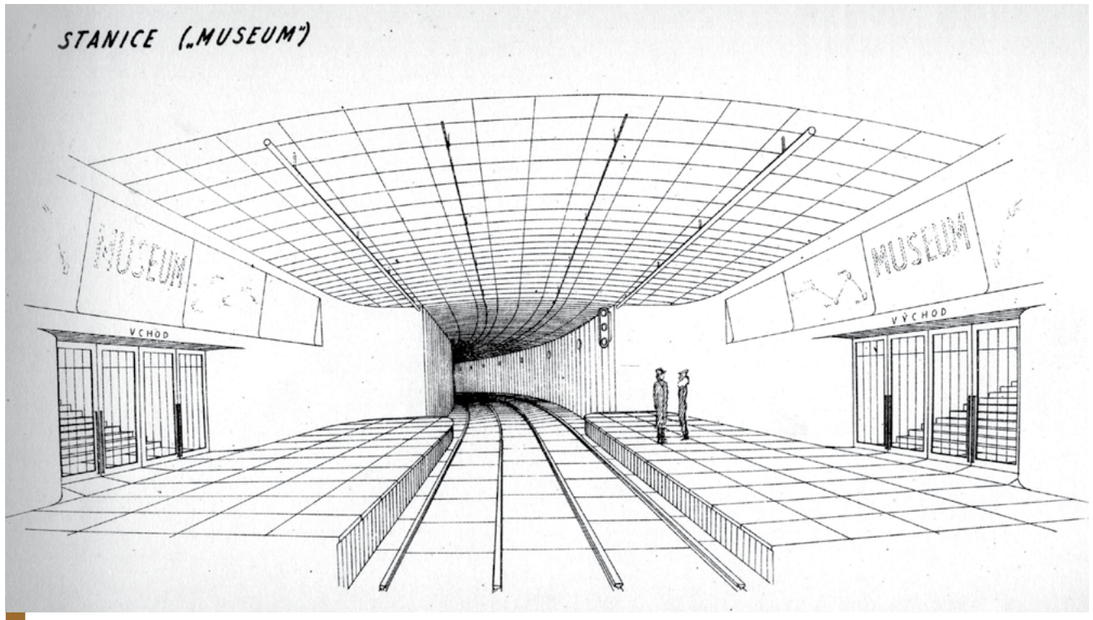
PRVNÍ TUZEMSKÉ JEDNOSMĚRNÉ TRAMVAJE TYPU „PONORKA“ (ŘADA Č. 3005–3068 EP PRAHA) ZAHÁJILY PROVOZ V LEDNU 1936 A BYLY DŮLEŽITÝM KROKEM NA CESTĚ K MODERNÍM TRAMVAJÍM. V PRVNÍCH LETECH BYLY PROVOZOVÁNY V LEVOSTRANNÉM PROVEDENÍ



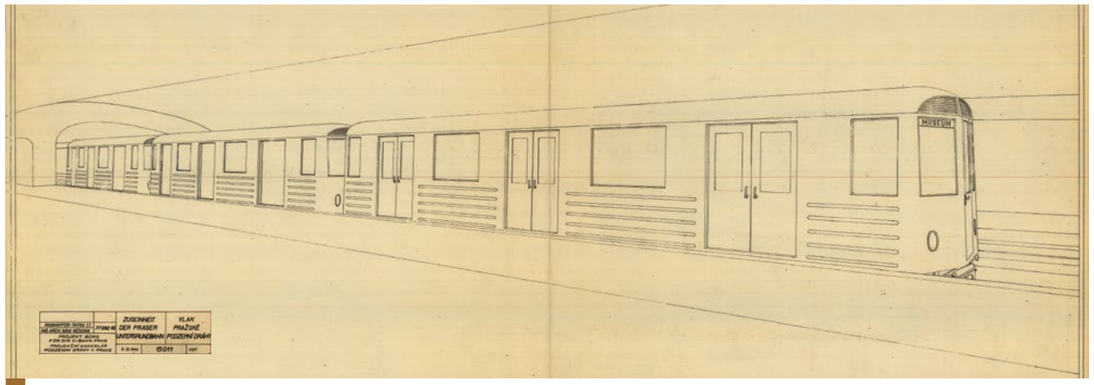
IDEOVÝ NÁVRH DVOUČLÁNKOVÉHO VOZIDLA PRO SYSTÉM TZV. PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE VYTVOŘENÝ STUDIJNÍM ODDĚLENÍM ELEKTRICKÝCH DRAH EP PRAHA V ROCE 1938. JE PRAVDĚPODOBNÉ, ŽE V PŘÍPADĚ VČASNÉ REALIZACE TOHOTO SYSTÉMU BY VOZIDLA JIŽ BYLA VYBAVENA KOMPONENTY VYCHÁZEJÍCÍMI Z TRAMVAJÍ PCC

Ještě v roce 1946 to vypadalo, že hlavní město dostane po letech válečných útrap první linku podzemní dráhy, jejíž projekt byl již plně připraven k realizaci. Síť dopravních prostředků měly dále dotvářet moderní tramvaje, trolejbusy a v omezené míře i autobusy. Tato vize se radikálně změnila v roce 1949, kdy byla nově nastoupivší komunistickou garniturou výstavba podzemní dráhy odložena. Pražská městská hromadná doprava tak musela ještě mnoho let živořit z provizorních úprav, které umožnily vytěžovat stávající síť dopravních prostředků, doplněnou o odlehčovací trolejbusové linky až za hranu jejích technických možností.

Co se naštěstí nové garnituře zastavit nepodařilo, byl projekt nové tramvaje. Nutnost modernizace zastaralých a pomalých tramvají byla zřejmá a bez podzemní dráhy ještě získala na důležitosti. Díky soustavné aktivitě hlavních aktérů vývoje nové tramvaje se podařilo



PŘEDVÁLEČNÉ PŘEDSTAVY O PROVOZNÍM VYUŽITÍ MODERNÍCH TRAMVAJÍ BYLY ZCELA ODLIŠNÉ OD POVÁLEČNÉHO POJETÍ Z KONCE 40. LET. TRAMVAJE MĚLY BÝT PROVOZOVÁNY I V TUNELOVÝCH ÚSECÍCH S PODZEMNÍMI STANICEMI. IDEOVOU PŘEDSTAVU STANICE MUZEUM Z ROKU 1938 VIDÍME NA OBRÁZKU



NA POČÁTKU OKUPACE (1939–1941) BYL PRO PRAHU VYPRACOVÁN KOMPLEXNÍ PROJEKT ZCELA AUTONOMNÍ PODZEMNÍ DRÁHY. KONSTRUKCE VOZIDEL BYLA ZAJIŠŤOVÁNA FIRMOU RINGHOFFER-TATRA (MECHANICKÁ ČÁST), ELEKTRICKOU VÝZBROJ VLASTNÍ KONSTRUKCE NAVRHLY FIRMY ČKD A ŠKODA. K REALIZACI VOZIDLA ANI NAVRHOVANÉHO SYSTÉMU BOHUŽEL NEDOŠLO. S TECHNOLOGIÍ PCC NEMĚLY TYTO VOZY NIC SPOLEČNÉHO

obhájit i technicky složitou koncepci PCC. Ta byla v novém zřízení podezřelá už jen tím, že pocházela z USA, což muselo být obratně obhajováno například tím, že se těmito vozidly ve vývoji inspiroval i Sovětský svaz.

Co se však změnilo radikálně, byla role nových tramvají v pražském dopravním systému. Původně byl uvažován provoz samostatných vozů (tzv. sólo provoz) v krátkých intervalech na vesměs radiálních tratích oddělených od ostatní dopravy a ve výhledu doplňujících síť podzemní dráhy (která měla postupně převzít hlavní dopravní zátěže). V nové koncepci se už muselo počítat i s dlouhodobějším převzetím provozu nejzatíženějších tramvajových linek dlouhodobě nahrazujících funkci neexistující podzemní dráhy. Na to už sólo provoz svojí výkonností nestačil a bylo nutné začít uvažovat o spřahování.

Aby byly zachovány klíčové trakční vlastnosti samostatných vozů (všechny nápravy hnací, vysoké zrychlení a zpomalení), nebylo možné spoléhat na vlečné vozy, které se tehdy běžně používaly u starých tramvají. Ke slovu muselo přijít takzvané mnohočlenné řízení umožňující spřahování vozů do vícevozových jednotek ovládaných z jednoho řidičského stanoviště. Jeho výhodou bylo, že souprava si zachovávala dynamické vlastnosti samostatného vozu, zásadním problémem však byla vysoká energetická náročnost takového provozu. Na většině linek by jej napájecí soustava nezvládla.

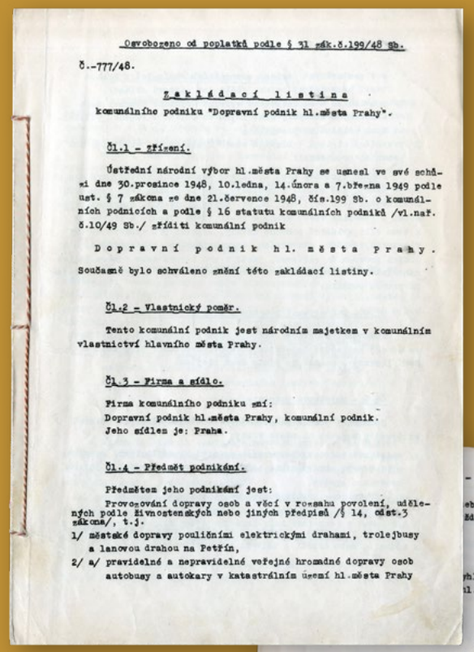
V příštím díle se podíváme na zajímavosti z vývoje první generace tramvají PCC v Československu, známé pod označením T I. Autor uvítá případná doplnění nebo poznatky k tématu (marar@dpp.cz). ■

1897
2022

125. VÝROČÍ ZŘÍZENÍ MĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU V PRAZE

Text: Pavel Fojtík
Obrazové podklady: Archiv DPP

HISTORIE MHD
VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



Osvobozeno od poplatků podle § 31 zák.č.199/48 Sb.

č.-777/48.

Zakládací listina

komunálního podniku "Dopravní podnik hl.města Prahy".

Čl.1 - Zřízení.

Ústřední národní výbor hl.města Prahy se usnesl ve své schůzi dne 30.prosince 1948, 10.ledna, 14.února a 7.března 1949 podle ust. § 7 zákona ze dne 21.července 1948, čís.199 Sb. o komunálních podnicích a podle § 16 statutu komunálních podniků /vl.nař. č.10/49 Sb./ zříditi komunální podnik

Dopravní podnik hl. města Prahy.

Současně bylo schváleno znění této zakládací listiny.

Čl.2 - Vlastnický poměr.

Tento komunální podnik jest národním majetkem v komunálním vlastnictví hlavního města Prahy.

Čl.3 - Firma a sídlo.

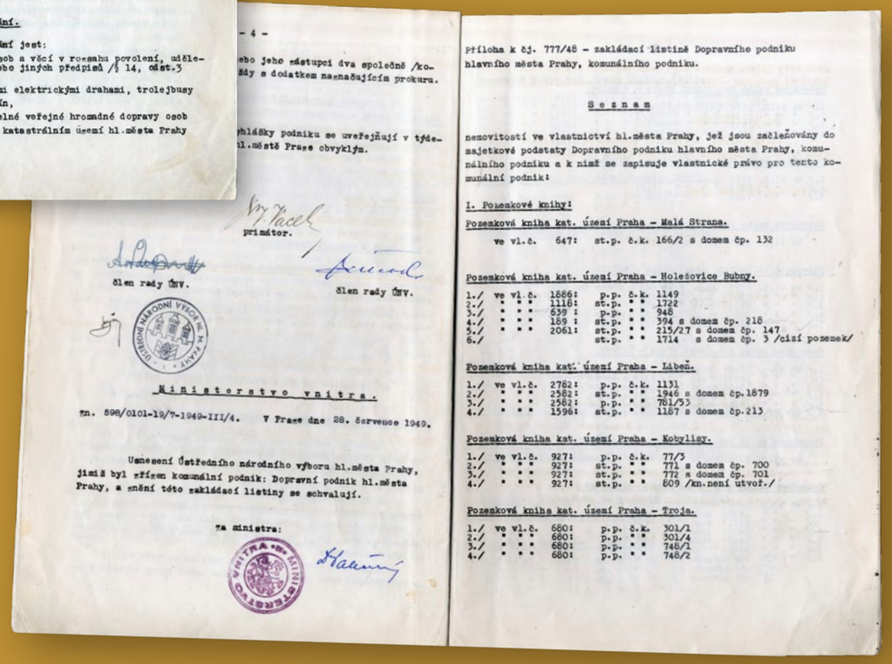
Firma komunálního podniku zní:
Dopravní podnik hl.města Prahy, komunální podnik.
Jeho sídlem je: Praha.

Čl.4 - Předmět podnikání.

Předmětem jeho podnikání jest:
Provozování dopravy osob a věcí v rozsahu povolení, udělených podle živnostenských nebo jiných předpisů /§ 14, odst.3 zákona/, t.j.
1/ městské dopravy pouličními elektrickými drahami, trolejbusy a lanovou drahou na Petřín,
2/ a/ pravidelné a nepravidelné veřejné hromadné dopravy osob autobusy a autokary v katastrálním území hl.města Prahy

HISTORICKÉ LISTINY

V letošním roce oslaví Dopravní podnik 125. výročí svého založení. Připomeňme si několik listin z jeho historie. A archivu DPP nejsou bohužel k dispozici všechny originály, někdy jen kopie, ale i tak stojí za připomenutí. Dnešní dokument je zakládací listinou komunálního podniku. Listina byla vydána na základě usnesení Ústředního národního výboru hl. m. Prahy 15. dubna 1949, ale samotný komunální podnik byl zřízen formálně již k 14. lednu 1949. ÚNV se usnášel na příslušném aktu několikrát. Jak se ze zakládací listiny dozvídáme, bylo to 30. prosince 1948, 10. ledna, 14. února a 7. března 1949. Vlastní dokument má čtyři strany normalizovaného formátu A4 a jeho nedílnou součástí je seznam nemovitostí začleněných do majetkové podstaty podniku. Jednotlivé listy jsou sešity bíločervenou šňůrkou.



- 4 -

ebo jeho zástupci dva společně /kro- žený s dodatkem zastupujícím prokuru.

vyhlášky podniku se uveřejňují v týde- l.města Praze obvyklým.

primátor.

člen rady ÚNV.

člen rady ÚNV.

Ministerstvo vnitra.

zn. 598/0101-19/7-1949-III/4. V Praze dne 28. července 1949.

Usnesení Ústředního národního výboru hl.města Prahy, jímž byl zřízen komunální podnik: Dopravní podnik hl.města Prahy, a znění této zakládací listiny se schvalují.

Za ministra:

Příloha k čj. 777/48 - zakládací listině Dopravního podniku hlavního města Prahy, komunálního podniku.

Seznam

nemovitostí ve vlastnictví hl.města Prahy, jež jsou začleněny do majetkové podstaty Dopravního podniku hlavního města Prahy, komunálního podniku a k nimž se zapisuje vlastnické právo pro tento komunální podnik:

I. Pozemkové knihy:

Pozemková kniha kat. území Praha - Malá Strana.

ve vl.č. 647: st.p. č.k. 166/2 s domem čp. 132

Pozemková kniha kat. území Praha - Holešovice Bubny.

1./ ve vl.č. 1886: p.p. č.k. 1149
2./ " " " 11181: st.p. " " 1722
3./ " " " 639 : p.p. " " 948
4./ " " " 189 : st.p. " " 394 s domem čp. 218
5./ " " " 2061: st.p. " " 215/27 s domem čp. 147
6./ st.p. " " 1714 s domem čp. 3 /cizí pozemek/

Pozemková kniha kat. území Praha - Libeň.

1./ ve vl.č. 2782: p.p. č.k. 1131
2./ " " " 2582: st.p. " " 1946 s domem čp.1879
3./ " " " 2582: p.p. " " 761/53
4./ " " " 1596: st.p. " " 1187 s domem čp.213

Pozemková kniha kat. území Praha - Kobylisy.

1./ ve vl.č. 927: p.p. č.k. 77/3
2./ " " " 927: st.p. " " 771 s domem čp. 700
3./ " " " 927: st.p. " " 772 s domem čp. 701
4./ " " " 927: st.p. " " 609 /kn.není utvoř./

Pozemková kniha kat. území Praha - Troja.

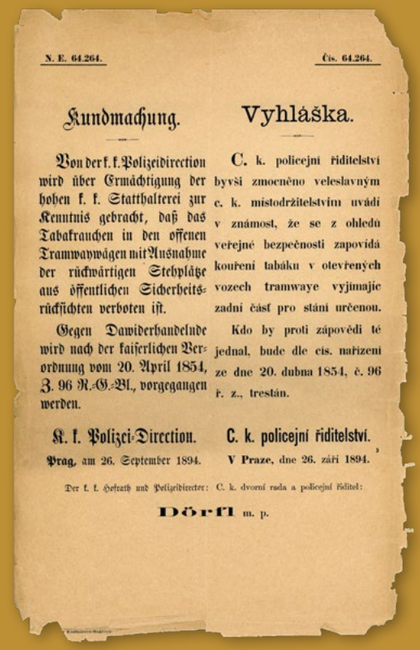
1./ ve vl.č. 680: p.p. č.k. 301/1
2./ " " " 680: p.p. " " 301/4
3./ " " " 680: p.p. " " 748/1
4./ " " " 680: p.p. " " 748/2

DO METRA ZA UMĚNÍM

Před dokončením prvního provozního úseku na trati A Dopravní podniky uspořádaly výstavu, na které stavbu představily. Mezi výstavními exponáty byla ukázka obkladů staničních tunelů z lisovaných hliníkových profilů podle návrhu architekta Jaroslava Otruby a také model sochy Dívka s holubicí. Výsledné dílo od akademického sochaře Jana Kryštůfka, které můžeme vidět na náměstí Míru nedaleko kostela sv. Ludmily, se od modelu v některých detailech liší – postojem, šaty i polohou rukou vypouštějících holubici míru. Barevná fotografie byla pořízena na fotopapír formátu 13 x 18 cm, na němž byly oříznuty bílé okraje.

JAK SE JEZDÍVALO

Nejpozději na počátku třicátých let minulého století pořídil neznámý fotograf snímek vozového parku elektrárenského oddělení Elektrických podniků. Řidiči se svými vozy pózovali na nádvoří holešovické elektrárny. Nic z této fotografie již neexistuje – ani automobily, garáže, řidiči, ani část elektrárny (vpravo), ani tramvajová kolej. Štít a věžičky v pozadí patří Strojnickému paláci na Výstavišti, proměněném v padesátých letech ve sportovní halu. Dobová fotografie byla pořízena na fotopapír o rozměru 18 x 24 cm.



N. E. 64.264. Čís. 64.264.

Kundmachung.

Von der k. k. Polizeidirection wird über Ermächtigung der hohen k. k. Statthalterei zur Kenntnis gebracht, daß das Tabakrauchen in den offenen Tramwaywägen mit Ausnahme der rückwärtigen Stehplätze aus öffentlichen Sicherheitsrücksichten verboten ist.

Gegen Dawiderhandelnde wird nach der kaiserlichen Verordnung vom 20. April 1854, Z. 96 R.G.Bl., vorgegangen werden.

K. k. Polizei-Direction.

Prag, am 26. September 1894.

Der k. k. Hofrath und Polizeidirector: Dörfl m. p.

Vyhláška.

C. k. policejní ředitelství bývší zmocněno veleslavným c. k. místodržitelstvím uvádí v známost, že se z ohledu veřejné bezpečnosti zapovídá kouření tabáku v otevřených vozech tramwaye vyjímajíc zadní část pro stání určenou.

Kdo by proti zápovědi té jednal, bude dle cis. nařízení ze dne 20. dubna 1854, č. 96 ř. z., trestán.

C. k. policejní ředitelství.

V Praze, dne 26. září 1894.

Der c. k. dvorní rada a policejní ředitel: Dörfl m. p.

TROLEJOVÉ VEDENÍ

Když Elektrické podniky hlavního města Prahy uvedly do provozu v roce 1936 svoji první trolejbusovou trať ze Střešovic do Dejvic, pořídily i několik fotografií součástí trolejového vedení, především křížení, protože šlo v pražské síti MHD o novinku. Mezi fotografie, které se dochovaly, patří i tato, ukazující zavěšení trolejového vedení u podjezdu pod bývalou Buštěhradskou dráhou. Půjdete-li podjezdem dnes, stále můžete na stropě vidět několik šroubů, které držely dřevěné izolační desky. Fotografie má rozměr 14,44 x 9,48 cm (včetně bílého rámečku).

ANI TROCHU POTÁHNOUT

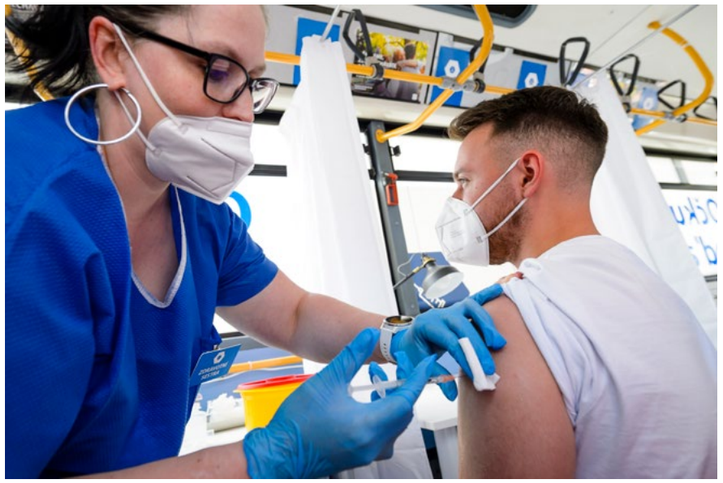
Už 128 let má plakátek, upozorňující cestující, že se ve vozech tramwaye (míněno koňské dráhy), s výjimkou zadní plošiny, nesmí kouřit. Příslušnou vyhlášku vydalo pražské policejní ředitelství. Dokument má rozměr 20,38 x 33 cm. Vzhledem ke svému stáří je již velmi křehký, což je patrné především na jeho okrajích.

Připravil: Daniel Šabík
Ilustrační foto: Petr Hejna a Václav Holič

ROK 2021 V KOSTCE

DRUHÝ ROK BYL VE VLEKU PANDEMIE COVID-19, S NÍMŽ SE NEJSPÍŠE BUDEME MUSET NAUČIT ŽÍT. ANI LOCKDOWNY ALE NEZABRÁNILY V REALIZACI INOVACÍ, INVESTIC ČI V OPRAVÁCH V NEJVĚTŠÍ DOPRAVNÍ FIRMĚ V PRAZE. VYBRALI JSME TY NEJZÁSADNĚJŠÍ, KTERÉ DPP V UPLYNULÉM ROCE ZVLÁDL.

V souvislosti s pandemií koronaviru se podařilo realizovat unikátní testování pražské MHD, a to ve spolupráci s Fyzikálním ústavem Akademie ČR (psali jsme v prázdninovém dvojčísle DP kontaktu), jež jednoznačně prokázalo, že pražská MHD je bezpečná a není žádným zdrojem nákazy covid-19. Ve spolupráci s hlavním městem DPP po téměř dva měsíce vypravoval na celkem 30 míst autobus v podobě pojízdného očkovacího centra.



I přes pandemii covid-19 se DPP podařilo zajistit všechny požadované výkony dle objednávky ROPID a jako jedinému dopravci splnit také všechny standardy PID. Rovněž obhájil certifikát QMS (systém řízení kvality) za celý podnik. DPP také absolvoval certifikaci nového informačního systému pro zpracování utajovaných informací ve spolupráci s Národním úřadem pro kybernetickou a informační bezpečnost.

V oblasti preference MHD vloni došlo k jejímu rozšíření u tramvají (5 světelných signalizačních zařízení) i autobusů (9 SSZ) včetně instalace cca 220 metrů oddělovacích tvarovek.

Byl zahájen pilotní provoz kontinuálního nahrávání čelních i interiérových kamer v autobusech. V neposlední řadě byl dispečink autobusů a tramvají vybaven sedmi novými vozidly VW Transporter pro činnost pohotovostních složek (psali jsme v DP kontaktu 6/2021).

V roce 2021 se Dopravnímu podniku podařilo uspět v čerpání dotací, kdy mu bylo schváleno pět žádostí v rámci Operačního programu Praha – pól růstu ČR v souhrnné hodnotě 685,4 mil. Kč, a to na:

- modernizaci stanice metra Opatov,
- revitalizaci vestibulu stanice Anděl/Na Knížecí,
- modernizaci osvětlení tunelů Kačerov – Háje,
- pořízení 14 elektrobusů,
- pořízení 15 kloubových trolejbusů na elektrifikace linky 140.

V ekonomické oblasti se významným počinem stalo založení společnosti Nové Holešovice, a. s., na revitalizaci severního vestibulu stanice metra Nádraží Holešovice a proměnu jeho okolí v moderní městskou čtvrť v koordinaci s rozvojem celého území Bubny-Zátory.

V e-shopu DPP zprovoznil možnost placení pokut online, kdy od prvního července do konce listopadu byly přes tento nástroj zaplaceny pokuty za více než 2,5 milionu Kč. Důležitým milníkem byla implementace software SAP/4HANA. Díky realizaci 179 poptávkových řízení na nové nájemce mírně vzrostly tržby z nájemného, a to na 241 mil. korun. DPP vysoutěžil dodavatele, resp. zhotovitele ve 180 nadlimitních veřejných zakázkách a 241 poptávkových řízeních. Úspěšně zrealizoval šest předběžných tržních konzultací. Prostřednictvím dynamického nákupního systému provedl rekordní počet nákupů – celkem 956 a na vysoutěžených stavebních zakázkách ušetřil bezmála 120 mil. korun.

Ve spojení se stabilizací řidičů a dělnických profesí a s uzavřením nové kolektivní smlouvy na období 2022–2026 vstupuje DPP do nového roku v pevné pozici stabilního pražského zaměstnavatele. Vloni se rovněž podařilo zrealizovat personálně procesní analýzu DPP připravenou ve spolupráci se společností Deloitte Advisory, která obsahuje řadu doporučení, jejichž realizací by DPP v horizontu 5 let mohl dosáhnout úspor až ve výši 775 mil. Kč. DPP rovněž schválil koncepci zaměstnávání osob se zdravotním postižením.

Dopravní podnik ve spolupráci s Galerií hl. m. Prahy založil na vltavských kaskádách u stanice metra Vltavská venkovní Galerii Vltavská a zorganizoval cyklus čtyř tematických výstav. V závěru roku vypravil také flotilu vánočně vyzdobených dopravních prostředků a aktivně se zapojil do celostátního projektu Milostivé léto, který dává dlužníkům možnost zbavit se exekucí.

Následuje výběr toho nejdůležitějšího, co se podařilo v Dopravním podniku realizovat za rok 2021 v jednotlivých provozních oblastech.

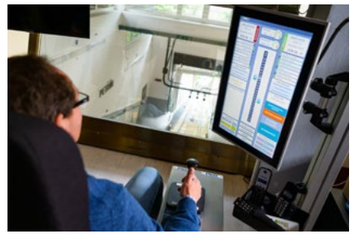
AUTOBUSY / ELEKTROBUSY:

- Dokončení rozsáhlé modernizace flotily naftových autobusů dle požadavků Standardů kvality PID a snížení jejího průměrného věku na 5,39 let, což je nejméně v novodobé historii DPP;
- Vysoutěžení a nákup prvních elektrobusů standardní délky pro pražskou MHD – celkem 14 vozidel Škoda E'City 36 BB;
- Vybudování nabíjecí a napájecí infrastruktury pro 14 elektrobusů Škoda E'City v garážích Vršovice a na konečných zastávkách Strašnická a Želivského;

- Převzetí 20 vozidel kategorie Md+ Solaris Urbino 10,5 v novém jednotném designu PID;
- Aktualizace plánu obnovy flotily autobusů DPP dle schváleného Klimatického závazku hl. m. Prahy, podle kterého k 31. 12. 2030 bude 50 % vozidel bezemisních, 25 % v provedení částečně čistých vozidel;
- Zahájení provozu na autobusové lince 235 do Psychiatrické nemocnice Bohnice a na prodloužené lince 101 do zastávky Viktoria Žižkov.

LANOVKY:

- Příprava projektu rekonstrukce lanovky na Petřín;
- Organizace a vyhlášení mezinárodní soutěže na design nových vozů lanovky na Petřín;
- Vyhlášení dvou veřejných zakázek na projektanta a organizátora mezinárodní architektonické soutěže na novou lanovku z Podbaby do Bohnic.



METRO:

- Pokrytí sítí LTE (4G) + 5G zbylých 21 stanic a přilehlých tunelů;
- Obnova kolejového svršku, výměna kolejnic a 1713 dřevěných pražců za betonové v úsecích I. P. Pavlova – Pražského povstání a Muzeum A – Můstek A;
- Modernizace vzduchotechniky ve stanicích Můstek A, Staroměstská a Smíchovské nádraží, dále osvětlení a silových rozvodů v úsecích: Opatov – Háje, Kačerov – Roztyly

a modernizace elektronických zabezpečovacích zařízení ve stanicích Nádraží Holešovice, Letňany a Depo Hostivař. DPP rovněž modernizoval vestibul Na Knížecí stanice metra Anděl včetně výměny původních eskalátorů za nové, bezpečnější a úspornější;

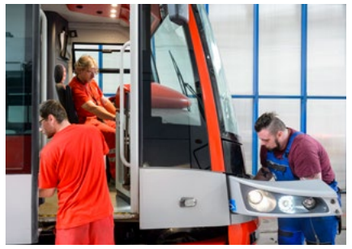
- Rekonstrukce automatizovaného systému dálkového řízení dopravy v 18 stanicích na trase B a v 9 stanicích na trase C;
- Dokončení rekonstrukce radiového systému VKV a systému TETRA ve všech stanicích metra;
- Obnova a rozvoj provozního a bezpečnostního kamerového systému;
- Dokončení projektové přípravy a vysoutěžení zhotovitele výměny stropní desky a modernizace vestibulu stanice metra Florenc;
- Ve stanici Karlovo náměstí dokončení stavby kaskády nových výtahů a jejich zprovoznění;
- Instalace hřebenových profilů a nájezdových ramp v dalších stanicích, celkem je jimi vybaveno 52 stanic metra;
- Zahájení stavby kaskády výtahů a revitalizace stanice metra Jiřího z Poděbrad.

METRO D:

- Získání souhlasu rady i zastupitelstva HMP s výstavbou úseku Pankrác – Nové Dvory, finančního krytí stavby a současně pověření stavbu realizovat;
- Získání rozhodnutí předsedy ÚOHS, který zamítl rozklady stěžovatelů na podmínky VZ jak na zhotovitele stavby, tak i dodavatele monitoringu a pasportizace prvního úseku metra D Pankrác – Olbrachtova;
- Vysoutěžení zhotovitele stavby prvního úseku metra D Pankrác – Olbrachtova, podpis smlouvy;
- Vysoutěžení dodavatele geotechnického monitoringu a pasportizace stavby prvního úseku metra D Pankrác – Olbrachtova;
- Získání rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR jako odvolacího orgánu o nepodjatosti úředních osob MHMP ve věci stavebního povolení pro metro D, úsek Pankrác – Nové Dvory.

TRAMVAJE:

- Opravy celkem 5176 metrů kolejí tramvajových tratí a 14 kolejových konstrukcí;
- Rekonstrukce 6197 metrů kolejí tramvajových tratí;
- Zahájení obnovy TT na odstavných kolejích v Opletalově ulici;
- Získání pravomocného stavebního povolení nové TT Modřany – Libuš a Divoká Šárka – Sídliště Na Dědině;
- Vysoutěžení zhotovitele stavby na dvě tramvajové tratě (Barrandov – Holyně a Modřany – Libuš);
- Vyhlášení VZ na zhotovitele stavby nové vozovny Hloubětín a smyčky Depo Hostivař;
- Zahájení stavby TT Barrandov – Holyně;



- Stavba a zprovoznění TT ke stanici metra Pankrác, tramvajové smyčky Zahradní Město a energocentra ve vozovně Hloubětín, tj. 1. etapy výstavby nové vozovny;

- Zahájení provozu tramvajové linky 19;
- Dokončení přestavby pátého vozu KT8 z Miskolce;
- Ukončení provozu vysokopodlažních tramvají T6A5;
- Zahájení testování experimentálních zelených koberců na TT v Bělohorské ulici v rámci výzkumného projektu „Genofondy pro město“;
- Zprovoznění nostalgických vozů T3SUCS ev. č. 7269 a T3M ev. č. 8042.

TROLEJBUSY:

- Získání pravomocného stavebního povolení na elektrifikaci autobusové linky 140 Palmovka – Miškovice;
- Vyhlášení veřejné zakázky na nákup 15 bateriových kloubových trolejbusů na linku 140 Palmovka – Miškovice (po zprovoznění trolejbusovou linku 58);
- Vysoutěžení zhotovitele stavby trolejbusové linky Palmovka – Miškovice.

Text: Jitka Urbánková

OZDOBA Z BÝVALÉ FRANCOUZSKÉ ZAHRADY VE STOCKHOLMSKÉ STANICI KUNGSTRÄDGÅRDEN ZDROJ: TIGEROFSWEDEN.COM

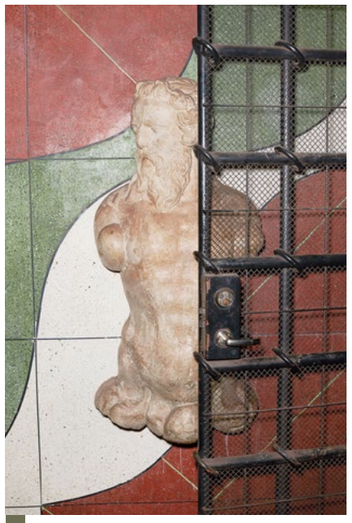
PODZEMNÍ SOCHAŘSKÉ UMĚNÍ

O TOM, ŽE METRO JIŽ DÁVNO NENÍ JEN POUHÝM PROSTŘEDKEM PRO PŘEPRAVU OSOB, JSME SE PŘESVĚDČILI V MINULÝCH ČLÁNCÍCH NAŠÍ RUBRIKY. V TOMTO PŘEHLEDU SE ZAMĚŘÍME VÝLUČNĚ NA SOCHY UMÍSTĚNÉ V PODZEMKÁCH CELÉHO SVĚTA, I S DROBNÝM OHLÉDNUTÍM DO PRAŽSKÉHO METRA.

Kungsträdgården ve Stockholmu

V hlavním městě Švédska Stockholmu se nachází stanice metra s názvem Kungsträdgården neboli „Králova zahrada“. Název odkazuje na historii bohaté švédské královské rodiny, která v 17. století v oblasti sídlila. Nad stanicí metra se totiž nachází stejnojmenný park. V minulosti v něm stával majestátní palác Makalös obklopený krásnou francouzskou zahradou. Poté co palác vyhořel, bylo místo využíváno k vojenským účelům. V roce 1875 zpřístupnila stockholmská městská rada park veřejnosti.

3x sochařská výzdoba stanice Kungsträdgården



TORZO MUŽE
ZDROJ: TIGEROFSWEDEN.COM

OZDOBA Z BÝVALÉ FRANCOUZSKÉ ZAHRADY
ZDROJ: TIGEROFSWEDEN.COM

TYPICKY BAREVNÁ SCHÉMATA VE STANICI
ZDROJ: TIGEROFSWEDEN.COM

Na vizuální stránce stanice metra se odráží právě tento příběh místa ležícího nad zemí. Ve stanici najdeme červená, bílá a zelená schémata připomínající někdejší francouzskou zahradu. Sochy kolem nádraží jsou ve skutečnosti replikami exteriérového umění paláce Makalös. Podél zdí perónu je k vidění asi 50 odlitků maskaronových ozdob (plastický zdobný motiv v podobě lidské, zvířecí nebo mytologické tváře). Obvykle se jedná o reliéfy šklebících se tváří vousatých mužů, koz a lvů. Na několika dalších místech stojí torza mužských a ženských těl.

Stanice Kungsträdgården se také proslavila zcela méně zřejmým rysem. Od své výstavby si vyvinula svůj vlastní soběstačný ekosystém typický pro jeskynní prostory. V roce 2012 zde totiž tým výzkumníků objevil celou řadu živočichů od drobného hmyzu až po vzácný druh mechu včetně jeskynního trpasličího pavouka Lessertia dentichelis. Tento druh pavouka by v severní Evropě neměl existovat. Předpokládá se, že se třímilimetrový pavoukovec svezl během výstavby metra na stavebním zařízení dovezeném ze střední Evropy. Celý ekosystém napájí umělé osvětlení metra. Místní živočichové se živí kapající křídou ze stropů a dokonce i samotní cestující poskytují stálý zdroj energeticky bohaté obživy v podobě svých vlasů a dalších výživných tělesných molekul.

Samotná stanice Kungsträdgården byla otevřena v roce 1977 a denně jí projede něco okolo 800 000 cestujících. V současné době představuje tato stanice konečnou modré linky metra. V roce 2025 se však místní dopravní podnik chystá modrou linku prodloužit o další plánované stanice.

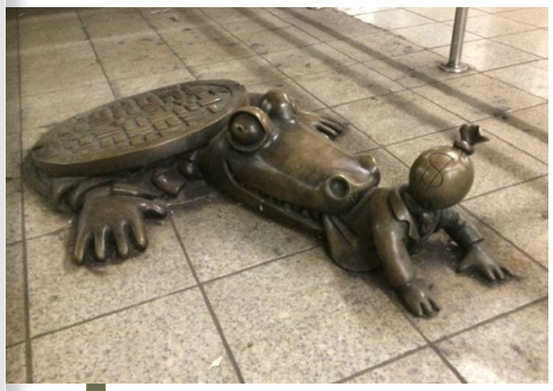
Stanice Acropolis v Aténách

Aténská stanice metra s názvem Acropolis byla otevřena v roce 2000 a denně jí projde 1,3 milionu lidí. Jelikož se stanice nachází poblíž známého archeologického muzea, nabízí projíždějícím cestujícím malou ochutnávku z historie řeckého města Acropolis. Ve vestibulu i na nástupišti stanice metra jsou vystaveny repliky nálezů z místních archeologických vykopávek. Celá výstava se dělí do čtyř sekcí.

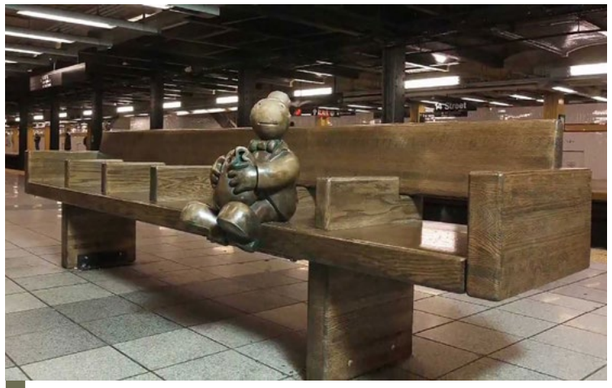
SOCHY MYTICKÝCH POSTAV VE STANICI ACROPOLIS
ZDROJ: LIVE.STATICFLICKR.COM

První sekce disponuje pohřebními předměty ze 17.–9. století př. n. l., tedy z období, kdy oblast sloužila především k pohřebním účelům. Druhá sekce nabízí k prohlédnutí běžně využívané předměty typické pro domácnost byzantské éry. Jedná se například o ukázky starověké keramiky, dětských hraček či tkalcovského vybavení. Třetí sekce oplývá starožitnými amforami a dalšími dříve využívanými nádobami. Poslední sekce výstavy odhaluje části replik soch ze starověkého chrámu Parthenón.

Nástupiště stanice lemují jezdci na koních pocházejících ze severního a západního křídla chrámu. Vstup na samotné nástupiště zdobí sochy mytologických postav Helia, Dionýsa, Demetera a Korea. Tyto postavy lze zase vidět ve východní části chrámu. Celkový obsah popsané výstavy pokrývá zhruba 3000letý historický vývoj města Acropolis a přilehlých oblastí.



SOCHA KROKODÝLA V NEWYORSKÉM METRU
ZDROJ: I.YTIMG.COM



SOCHA CESTUJÍCÍHO V NEWYORSKÉM METRU
ZDROJ: I.YTIMG.COM

Stanice 14th Street/Eighth Avenue v New Yorku

Newyorské metro disponuje 472 stanicemi a má 36 linek. Denně se metrem sveze cca 5,6 miliónu cestujících. Historie metra sahá až do roku 1904, kdy byla postavena první stanice City Hall Station.

V komplexu metra na rohu 8. avenue a 14. ulice, ve kterém se protínají linky metra A, C, E a L, byly v roce 2001 rozestavěny malé bronzové sošky lidí, zvířat i předmětů. Tyto sošky navrhl a vymodeloval místní umělec Tom Otternesse pro projekt zaměřený na renovaci stanice metra. Celá výstava nese název „Life Underground“. Cena 130 kusů dodaných sošek se pohybovala v řádu miliónu dolarů.

Sošky denně hrají roztomilá představení a cestující na ně narazí na téměř každém rohu. Svými grimasami, gesty a vizuální podobou svršků ztvárňují drobné detaily běžného života včetně mýtů, historie a politického prostředí města New York. Místa tak hektického, že mnoha jeho návštěvníkům unikají právě takové maličkosti v podobě drobných sošek.

Tom Otterness uvedl, že se při tvorbě sošek inspiroval u karikaturisty Thomase Nasta a jeho více než 100 let starých politických karikatur odkazujících na tehdejší korupci a třídní rozdělení společnosti na boháče, dělníky a policisty.

Stanice Malostranská v Praze

I v našich luzích a hájích najdeme sochařské umění ve stanicích metra. Vybrali jsme si stanici na trase A Malostranská. Stanice vznikla v roce 1978, mezi lety 1999 a 2000 prošla velkou rekonstrukcí. Bohužel po povodních v roce 2002, kdy byla celá stanice zatopena pětisetletou vodou, se musela rekonstrukce opakovat.

Na vizuální stránce stanice se podílelo několik předních umělců. Před vstupem do stanice Malostranská (pokud jdeme z Klárova) stojí mohutné žulové pítko od akademického sochaře Miroslava Vystrčila. Na rohu vstupního pavilónu narazíme na mramorový nárožní patník od sochaře Luboše Růžičky. Samotný pavilón pak zdobí kovová trojdílná posuvná mříž s motivem houslí, slunce a klíče od akademického sochaře Jana Smrže.

Uvnitř stanice Malostranská jsou k vidění vybrané kopie barokních soch. Sochy podtrhávají historickou atmosféru celého prostředí. Ve vstupním pavilónu nalezneme sousoší Merkura od Antonína Brauna.

V podzemním vestibulu si můžeme všimnout barokní sochy s názvem Naděje od Bernarda Brauna (na snímku), jejíž originál se nachází v sochařském komplexu v Kuksu. Socha znázorňuje dívku hledící k nebi, odkud čeká na spásu. Dívka se opírá o kotvu symbolizující dálky, očekávání a naději. Na soklu sochy je vyobrazena značka odkazující na výšku hladiny vody během povodní v roce 2002.

Ve výkladních skříních ve vestibulu stanice jsou k vidění faksimile rokokových váz z roku 1770. Stanice Malostranská již vyhrávala mnoho anket a díky svým kvalitám je považována za jednu z nejkrásnějších stanic v Evropě. ■

SOCHA VE STANICI MALOSTRANSKÁ OD BERNARDA BRAUNA POJMENOVANÁ NADĚJE

KŘÍŽOVKA
O VĚCNÉ CENY

Náhradní pohonné hmoty

Od března 1941 začaly být v důsledku úsporných opatření na linku do Troje vypravovány poprvé také autobusy s vestavěnými generátory na dřevoplyn (nazývaný také generátorový plyn). Kromě vlastních generátorů musely být autobusy doplněny o .....*(v tajence)* plynu, dva mechanické .....*(v tajence)* plynu, elektrické .....*(v tajence)*, směšovací ventil a příslušná potrubí. Dříví pro výrobu plynu se doplňovalo průběžně na trase podle jízdního řádu. Znamenalo to, že řidič nebo průvodčí museli vylézt pomocí žebříku na střechu vozu, kde byly uskladněny v pytlích po deseti kilogramech dřevěné .....*(v tajence)*, které ze střechy sypali do horního otvoru generátoru.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do středy 2. února 2022** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – lékárničku Lifesystems Mountain First Aid Kit, jeden z dalších vylosovaných rodinný voucher k exkurzi Letiště Václava Havla, další dva tričko s dopravní tematikou a drobné reklamní předměty.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 12/2021 zněla: **Siemens – Rampini – Cegelec**.

Hlavní cenu – posilovací hrazdu na zeď – získává: **Jiří Kotouč**, voucher k návštěvě 7 pražských věží získává: **František Masopust**, tričko „Mazačka“ a drobné reklamní předměty získávají: **Ondřej Pokorný** a **Šárka Dudková**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

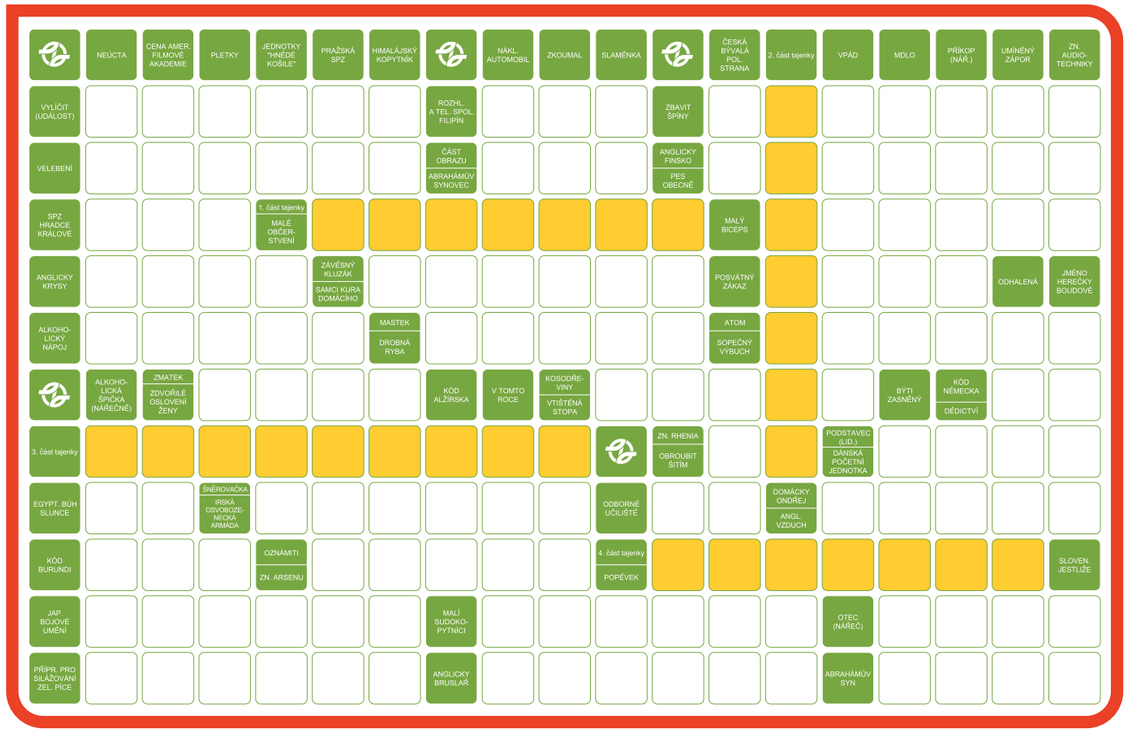
Lifesystems Mountain First Aid Kit

Sjezdovky zasněženy, je na čase vyrazit!

Lékárnička je ideální volbou do hor a výprav do přírody. Poskytuje vše důležité pro ošetření menších úrazů a běžných zranění. Obsahuje celkem 52 položek, které naleznete v červeném obalu, který byl potažen polyuretanem, a tudíž je odolný vůči vodě a vlhku. Hledáte ideální sadu první pomoci? Tady je váš favorit.

BONUS

RODINNÝ VOUCHER K EXKURZI LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA
Jeden z dalších vylosovaných získá rodinný poukaz k exkurzi Letiště Václava Havla.



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

Připravil: Milan Slezák

S ohledem na poměrně nejistou situaci s aktuálně platnými protiepidemickými opatřeními není u některých kulturně společenských akcí vůbec jisté, zda a v jaké podobě proběhnou. Zkusme se tedy pro leden podívat spíše za dveře muzeí a galerií.

KDYŽ BYL ŽIVOT A ZÁVOD TO SAMÉ

Národní technické muzeum připravilo výstavu věnovanou meziválečnému československému automobilovému sportu nazvanou **Vavříny s vůní benzínu**. Vystaveno je celkem dvacet čtyři automobilů s meziválečnou sportovní historií v instalaci evokující dobové prostředí. Sedm automobilů je ze sbírky Národního technického muzea, dva jsou vypůjčeny ze sbírky mladoboleslavského ŠKODA Muzea a zbytek pochází ze soukromých sbírek. Automobily na výstavě doplňuje více než sedm desítek sportovních memorabilií. Jedná se zejména o ceny a trofeje z domácích i zahraničních automobilových závodů a soutěží, mezi kterými jsou například i plastiky Ladislava Šalouna a Otakara Švece. Připomenuty jsou nejen tři největší legendární akce československého meziválečného automobilového sportu – závod do vrchu Zbraslav – Jíloviště, Velká cena na Masarykově okruhu a závod 1000 mil československých, ale i další domácí automobilové závody a také starty československých závodníků v zahraničí i dálkové automobilové expedice po cizích kontinentech. Výstava je plánována až do 1. května 2022.

VÍTE, CO MÁTE NA ZDI?

Národní galerie Praha připravila do prostor Šternberského paláce výstavu nazvanou **Falza? Falza!**, na níž představuje napodobeniny obrazů, soch i kreseb. Najdete zde falza vzniklá ve stylu holandských mistrů 17. století i padělky obrazů známých českých malířů 19. století a počátku 20. století. Připomenuty jsou také práce napodobující mimoevropská umělecká díla – orientální koberce nebo předměty užitého umění. Expozice představuje i několik ikonických falz ze zahraničních sbírek, která proslavila své tvůrce po celém světě, a dále seznamuje návštěvníky s falzy ze sbírek Národní galerie. Pozornost věnuje i signaturám slavných mistrů na obrazech, jež vůbec nemusí znamenat, že je dotyčný malíř sám namaloval.

Výstava nabízí prostor pro nastínění metod, které se používají k ověření pravosti uměleckých děl. Představuje zákulisní práce celého týmu odborných pracovníků Národní galerie Praha (od kurátora přes restaurátora až po chemiky v laboratoři) a přibližuje divákům rozdíl mezi replikou, kopií, napodobeninou a falzem vytvořeným pro účely zisku. Trvat by měla do 1. května 2022.

CO BYLO PŘED NÁMI…

Koncem listopadu otevřelo Národní muzeum novou expozici s názvem **Okna do pravěku**. Její součástí jsou zhruba dva tisíce exponátů především z oblasti paleontologie, ale i mineralogie. Mezi zkamenělinami se kupříkladu nachází i fosilie nejstarší určené suchozemské cévnaté rostliny na světě, kterou má muzeum ve svých sbírkách už více než sto let – pochází ze sbírek Joachima Barranda a na Zemi rostla asi před 432 milióny let.

Cílem výstavy je podle jejích tvůrců především vyprávět příběhy, propojovat před očima diváků dějiny a vývoj světa přírody. Ve čtyřech sálech věnovaných jednotlivým pravěkým epochám jsou kromě sbírkových předmětů také autentické modely zvířat včetně mamuta s mládětem nebo jediného českého dinosaura. Novou stálou expozici připravovali muzejníci sedm let a počítají s tím, že k vidění bude v historické budově Národního muzea po následující dvě dekády.

ODKUD JE?

FOTO KVÍZ

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do středy 2. února 2022** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat: sadu výročních brožur, tričko „Nostalgie MHD“ a stylovou roušku s motivy MHD.

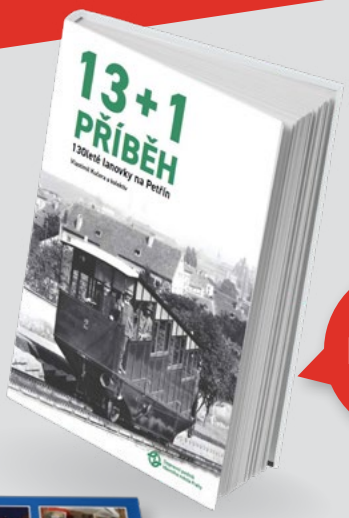
Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 12/2021 zněla: **Vrchní, jezdí!**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a výběrem výročních brožur DPP odměněna: **Lenka Poklopová**.

FANSHOP.DPP.CZ

Lednové tipy na knihy

FAN SHOP

Uvařte si svůj oblíbený nápoj do nového červeného hrnečku a začtěte se třeba do poutavého příběhu petřínské lanovky



13+1 příběh 130leté lanovky na Petřín

- knížka 14 příběhů z prostředí nejslavnější pražské lanovky
- 128 stran

NOVINKA

Červený hrnek s logem DPP

- minimalistický červený hrnek s bílým logem DPP (sítotisk)
- 330 ml

Evropské metro: Díl 1.

- rozsáhlá fotopublikace věnovaná podzemním drahám v Praze, Helsinkách, Paříži, Vídni a Moskvě
- 246 stran

Linka č. 141

- kniha o Černém Mostě. Rozsáhlá a podrobná publikace o krátké, ale bouřlivé historii této dynamicky se rozvíjející části Prahy
- 368 stran

Okénko do severních Čech

– Tramvaje v Liberci a Jablonci nad Nisou

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

Dopravní podnik hlavního města Prahy