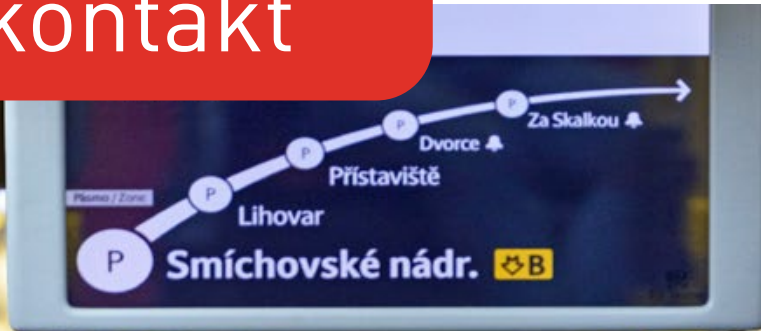


DP

kontakt

SOUROZENCI TRAMVAJE T3
ZA SVÍTÍCÍM SYMBOLEM VÁNOC

DPP SE VŽDY MOHL OPŘÍT O SRDCAŘE





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Oprava obuvi

- Oprava bot či drobné brašnářské opravy
- Výměna podrážek, patníků, roztahování obuvi, vylepení pat apod.
- Tvorba krátkých a dlouhých klíčů FAB
- Sleva 20 % pro zaměstnance DPP
- Kompletní nabídka a příklad cen na intranetu DPP



Džíny jako pro kovboje

- Specializovaný e-shop značek Wrangler a Lee
- Sleva 20 % na celý e-shopový sortiment
- Fashion oblečení a obuv prémiových značek
- Krásné riflové bundy
- Kompletní sortiment na webu www.jeans-shop.cz

Nářadí do každé rodiny

- Elektrické nebo ruční nářadí se slevou 13 %
- Šroubováky, klíče, kladiva, vše, co padne do ruky
- K prodeji i ochranné pomůcky
- Dílenský nábytek, dveřní kování, hadice, spojky
- Kompletní nabídka na intranetu DPP



Hračky dětem

- Plyšové eco friendly hračky
- Sleva 10 % na e-shopu www.rappa.cz
- Unikátní dopravní hračky, které hlásí zastávky v češtině
- Dětské kostýmy a dřevěné hračky pro holky i pro kluky
- Nejlepší hračky od tradičního rodinného podniku



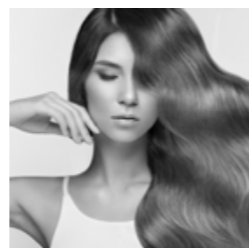
Příjemné prádlo



- Tradiční český výrobce spodního prádla a plavek
- Sleva 10 % na spodní prádlo, plavky a pyžama značky Timo
- Různé střihy a kolekce spodního prádla pro všechny velikosti
- Vlastní blog s radami a novinkami
- Kompletní nabídka na e-shopu www.timo.cz

Top Hair Matushka

- Česko-německá firma s dlouholetou tradicí
- Vlasová kosmetika špičkové kvality
- Sleva 15 % pro zaměstnance DPP, při objednávce nad 1000 Kč je sleva dokonce 20 %
- Vlasová kosmetika, přípravky na vousy, citlivé přípravky proti všim pro děti
- Široká nabídka příslušenství



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

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

DP
kontakt

OBSAH 12 / 2022

AKTUÁLNĚ

4 – 5

DPP A MÉDIA

6 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

PO STOPÁCH

7 KÁČKO ZPÁTKY V PRAZE

TECHNIKA

8 – 11 CZECHBUS OTEVŘEL DRUHOU DEKÁDU

UDÁLOST

12 – 13 PARTNERSTVÍ PRAHY A DRÁŽĐAN COVID NEZLOMIL

AKCE

14 – 15 A ESÍČKO SE NAROVNALO

PORTRÉT

16 – 19 DOPRAVNÍ PODNIK SE VŽDY MOHL OPŘÍT O SRDCAŘE

PEL-MEL

20 – 21 VÁNOČNÍ OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

ZAJÍMAVOST

22 – 25 S PATINOU, PŘESTO DOMINANTNÍ

KALEIDOSKOP

26 – 27 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

28 – 29 VARŠAVSKÉ METRO ZDOBÍ VOZY S OKRÍDLENÝM ŠÍPEM

VÝROČÍ

30 – 35 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE
60 LET TRAMVAJÍ T3 – 10. DÍL: SOUROZENCI TRAMVAJE TĚ-TŘI

VZDĚLÁVÁNÍ

36 #STUDUJSPSD

37 KULTURA / KVÍZ

38 ZÁBAVA

Foto na titulní straně: Petr Hejna
Jan Barchánek, vedoucí jednotky Provoz Autobusy

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 Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, 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: 25. listopadu 2022
NEPRODEJNÉ

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

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

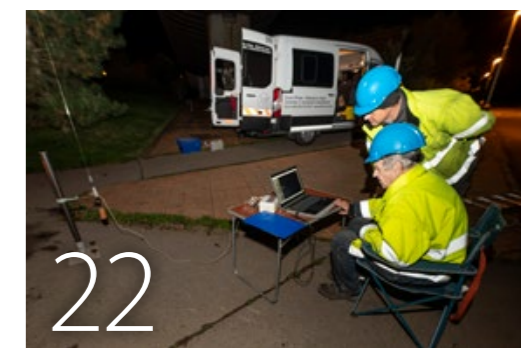




Foto: Robert Mandá

DPP proti AIDS pošestnácté

Již šestnáct let se Dopravní podnik zapojuje společně s občanským sdružením Česká společnost AIDS pomoc do osvětové akce spojené s jízdou tramvají, ve které speciálně proškolení dobrovolníci pomáhají šířit osvětu k nemoci AIDS. Speciální vyzdobenou tramvaj se cestující mohli svést napříč Prahou, respektive Výstavištěm Holešovice počínaje a Hlubočepy konče. Tramvaj svoji cestu ukončila kolem 18. hodiny ve smyčce Florenc. Během svého téměř pětihodinového ježdění Prahou svezla několik stovek cestujících, kteří obdrželi informační materiály. (zb)



Z PALMOVKY AŽ DO ČAKOVIC



Foto: Petr Ludvíček

V sobotu 3. prosince 2022 došlo k zahájení zkušebního provozu s cestujícími na lince 58, a to v kompletní trase trolejbusové tratě Palmovka – Čakovice. Jedná se o projekt elektrifikace autobusové linky 140 do Miškovic, čímž vznikla první skutečná trolejbusová trať v novodobé historii Prahy. Zkušební provoz je zatím zaveden pouze o víkendech. Na trati se vystřídá několik typů trolejbusů, než

bude moci DPP nasadit 15 nových kloubových trolejbusů SOR TNS 18 od společnosti SOR Libchavy. Jízdní řád linky je k dispozici na www.dpp.cz. Více se o nových trolejbusových a elektrobusech projektech dočtete v rozhovoru s Janem Barchánkem. (red)

První sorka na poslední cestě

Více než 13 let odsloužil v barvách DPP první dodaný autobus SOR NB 12. S evidenčním číslem 3521 vyrazil na své první pražské kilometry 1. září 2009 z garáže Hostivař, kde našlo své první působiště i dalších 60 vozidel tohoto typu. Dalších 7 vozů v rámci první dodávky standardních autobusů putovalo do Řep. Téměř po šesti letech v garáži Hostivař byl vůz převeden do garáže Řepy, odkud se po necelém roce vrátil do Hostivaře, aby v roce 2019 zamířil na Klíčov. Svou poslední jízdu s cestujícími absolvoval v neděli 11. prosince 2022 na lince náhradní dopravy X10 (int. 810/1) s konečným nájездem 652 295 kilometrů. (pv)



Foto: Petr Vitů

MHD: POPLATKY ZA OBNOVITELNÉ ZDROJE ZPĚT

Stát vrátí provozovatelům hromadné dopravy poplatky na podporu obnovitelných zdrojů energie zaplacené v roce 2022. Opatření schválené již loni Poslaneckou sněmovnou odsouhlasila Evropská komise s tím, že nejde o nedovolenou veřejnou podporu. Dopravci mohou podle svých údajů takto v součtu ušetřit až 900 milionů korun ročně, z toho na dopravní podniky připadá asi třetina. Vracení plateb by měl zajistit Operátor trhu s elektřinou co nejdříve, zřejmě ještě letos. Opatření se týká dopravců, kteří jezdí s vozy na elektřinu, tedy železnice či lanovky a dopravních podniků provozujících metro, tramvaje nebo trolejbusy. Pro dopravce bude klíčový krok v podobě zastropování cen energií v kombinaci se spotovými cenami. Dopravci tak budou platit spotovou cenu, pokud bude nižší než strop, nebo zaplatí maximálně zastropovanou částku. (red)

Z JEDNÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Ke svému letošnímu 23. zasedání se představenstvo DPP sešlo 25. listopadu, aby schválilo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. – 3. čtvrtletí 2022, 2. změnu investičního plánu na rok 2022 či plán interního auditu na rok 2023. Zabývalo se rovněž schválením interních norem v oblasti programu Compliance a oblasti bezpečnostních politik. Další zasedání se uskutečnilo 6. prosince 2022, kdy představenstvo v rámci 24. zasedání projednalo mj. optimalizaci havarijního pojištění flotily provozovny Vnitropodniková doprava nebo souhrnnou zprávu o stavu rizik a aktualizaci registru rizik k 31. 10. 2022. Ve středu 30. 11. 2022 se na svém 13. jednání v tomto roce sešla dozorčí rada DPP, aby projednala mj. plnění stanovených cílů generálního a personálního ředitele za rok 2022, majetkoprávní záležitosti z představenstva a zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. až 3. čtvrtletí 2022. Byla rovněž seznámena s informací k projektům informačních panelů, mimořádnou a nadstandardní údržbou a úklidem vybraných stanic metra, se zprávou k insourcingu tepelného hospodářství, souhrnnou zprávou k systému řízení rizik a zprávami odb. Interní audit. V průběhu jednání dozorčí rady byla projednána problematika pracovního poměru ředitelů po ukončení jejich mandátu v představenstvu společnosti a návrh nové smlouvy o výkonu funkce členů představenstva. (red)

Veselé vánoční hody s Pěveckým sborem DPP

Pěvecký sbor Dopravního podniku zazpíval premiérově skladbu Lukáše Janírka Svatý Kryštof, patron na cestách, a to při požehnání soše sv. Kryštofa v Muzeu MHD v Praze-Střešovicích. Zazněly další písně s dopravní tematikou, jako Tramvaj číslo 11 nebo Mládkova Tramvajácká. Faktem zůstává, že dopravních písní vztahujících se k MHD zase tolik není, textů už vůbec ne. Kdyby někdo chtěl přispět texty ke zhudebnění, především pak o autobusech, metru či lanovce, budeme jenom rádi a je možné nám je poslat na naši e-mailovou adresu.

Nyní je však před námi Vánoční koncert aneb „Veselé vánoční hody“. Přijďte s námi „hodovat, zpívat a veselit se“, a sice v sobotu 7. ledna 2023 od 16:30 hodin v kostele sv. Jindřicha v Jindřišské ulici. Kostel, kde proběhne náš koncert, se nachází přímo u zastávky tramvají Jindřišská. Zazní známé koledy v různých úpravách, a to za doprovodu klavíru, varhan, žesťů a smyčcových nástrojů.



Foto: Petr Hejma

Pokud rádi zpíváte a chtěli byste se k nám přidat, neváhejte! Od nového roku je možnost vstupu mezi nás. Můžete s sebou vzít i rodinné příslušníky či známé. Přijmeme především muže, přivítáme však i ženy. Předpokladem je alespoň částečná zkušenost se zpěvem, zodpovědnost vůči kolektivu a radost ze společného zpívání. Kontaktovat nás můžete na emailu sbordpp@seznam.cz. Další informace o činnosti naleznete na našem webu www.sbordpp.cz. Členové sboru přejí krásné Vánoce a šťastný vstup do nového roku 2023. Kéž je rokem lepším ve zdraví a míru! (jan)



Foto: Daniel Šabík

Ražby výtahů stanice Jiřího z Poděbrad jdou do finále

Směrem ke stanici metra Jiřího z Poděbrad se již blíží ražby výtahů. K prorážce do stanice by mělo dojít ve druhé polovině ledna příštího roku. Paralelně s tím pokračují také stavební práce na modernizaci samotné stanice, které v lednu vstoupí do další etapy. DPP a zhotovitelé, společnosti STRABAG a AŽD Praha, zde začnou s výměnou eskalátorů, jež potrvá cca deset měsíců. Z tohoto důvodu bude stanice metra Jiřího z Poděbrad na lince A od soboty 14. ledna 2023 uzavřena a vlaky jí budou pouze projíždět. V samotné stanici již došlo k výměně kabelové lávky, zasanování ostění původních tybinků, nahrazení starých dveří, a to vše při respektování aktuálních požadavků na bezpečnost, požární odolnost a funkčnost. Na nástupišti v částečných záborech proběhly předstihové práce, zhotovitelé zde například snesli původní obklady. Na konci nástupiště zároveň vznikl zábor, ve kterém se připravuje prorážka pro budoucí výtah do uliční úrovně. Ve vestibulu stanice stavbaři již demontovali pohledy a vyměnili poškozené kamenné obklady za nové. (red)

DO DEPA METRA KROKODÝLEM



Foto: David Kafka

Unikátní zážitková turistika, kterou DPP ve spolupráci s KŽC spustil před několika lety, se dočká další premiéry. Poprvé se budou moci návštěvníci akce dostat do depa motorovým vozem řady 851 (M286). Elegantní motorový vůz byl vyroben ve Vagónce Tatra Studénka v roce 1968 a celý svůj provozní život strávil v depu Zvolen. Poslední pravidelný vlak veze v červnu 2006 a od září téhož roku se dostal do majetku společnosti KŽC Doprava. Na nový rok tak dostanou zájemci možnost svést se tímto historickým unikátem z pražského hlavního nádraží až do depa Kačerov, kde si přestoupí do historické soupravy Ečs, která je následně svezle po prvním úseku pražského metra. V únoru se bude akce opakovat, tentokrát však s motorovým vozem řady 262. Vstupenky jsou k zakoupení ve fanshopu DPP. (red)

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Reprofoto: Česká televize

„Snažím se brát věci tak, jak přicházejí, a moc se nerozčiluji. Občas si zacvím a s manželem jezdíme na motorce, relaxujeme a snažíme se myslet pozitivně.“

odpověděla na otázku, co dělá proto, aby byl její život v rovnováze, Nikol Právdová, třetí nejlepší tramvajová řidička v Evropě za rok 2019 a řidička DPP.

30. 11. 2022 – Česká televize, Sama doma



Foto: Metrostav – Petr Adámek

„Z hlediska koordinace je to jeden z nejnáročnějších projektů, co jsem zažil. Během každé víkendové výluky musíme stihnout vyměnit 9 až 12 nosníků, z nichž každý měří 23 metrů a váží 28 tun.“

upřesnil Vojtěch Lacina, vedoucí projektu za Metrostav DIZ, práce při letošní poslední výluce související s rekonstrukcí stropní desky a vestibulu ve stanici Florenc C.

26. 11. 2022 – Právo



Zdroj: Petr Stolín Architekt

„Chtěli jsme přijít s něčím novým a překročit očekávání. V soutěžních podmínkách nás zaujalo, že nešlo jen o prostou výzdobu prostoru metra, ale byl to architektonicko-výtvarný úkol. Něco takového není vůbec obvyklé.“

zmínil Petr Stolín, jeden z libereckých architektů, jejichž koncept zvítězil v soutěži na novou stanici metra Depo Zličín.

25. 11. 2022 – liberec.iDNES.cz



Foto: DPP – Petr Hejna

„Mazačka bude i nadále v provozu, bude sloužit svému účelu a DPP zatím neplánuje úplné ukončení jejího provozu. Mazačka od začátku letošního září jezdí na jednu směnu, nikoliv kvůli nedostatku řidičů, ale kvůli tomu, že DPP má 25 tramvají 15T, které jsou vybaveny zařízením pro mazání kolejnic.“

vyjasnil budoucnost oblíbené tramvaje vedoucí odboru Komunikace DPP Daniel Šabík. Mazačka je aktuálně vánočně vyzdobena a její jízdní řád najdete na webu DPP.

24. 11. 2022 – iRozhlas.cz



Vizualizace: 2T engineering

„Požadavek na rozšíření na tři koleje v tomto traťovém úseku vyplývá z aktualizované studie proveditelnosti řešící zaústění 3. tranzitního koridoru do železničního uzlu Praha, kterou schválilo Ministerstvo dopravy. Ta počítá s výhledovým rozsahem dopravy, pro který není současné dvoukolejné přemostění postačující. Podmínkou bylo respektování požadavků památkové ochrany v největším možném rozsahu.“

popsal novou podobu železničního mostu na pražské Výtoni generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. V místě nového mostu bude zároveň zastávka Praha-Výtoň, která umožní snadný přestup na tramvajové linky.

23. 11. 2022 – Tisková zpráva SŽ



Reprofoto: Česká televize

„Začala stavba další části pražského metra D, konkrétně stanice Olbrachtova. Ta je součástí první etapy ze čtyř. Hotová je už stanice Pankrác a první kilometr tunelu.“

vedl moderátor Martin Jonáš v reportáži o výstavbě metra trasy D. Pravděpodobně však zařadoval hornický šotek, protože je ze stanice Pankrác D ještě v současnosti vyražena teprve jedna osmina. O trase D si řekneme více v některém z příštích čísel.

1. 12. 2022 – Česká televize, Zprávy v 16



KÁČKO ZPÁTKY V PRAZE

V pátek 9. prosince 2022 dorazila za mrazivého rána zrekonstruovaná tramvaj K2 do areálu Ústředních dílen v pražské Hostivaři. Vůz vyrobený v roce 1977 v Praze se po 45 letech vrátil do hlavního města, kde bude provozován v rámci retro provozu. Po převzetí pracovníky DPP a přípravě vozu k provozu předpokládáme její nasazení na nostalgickou linku od února 2023.



1977

Tramvaj vyrobena v závodě ČKD Tatra Praha a dodána do Bratislavy pod číslem 394 (v roce 1983 přečíslována na 8133) jako zácvikové vozidlo pro řidiče

Duben 2009

Vozidlo odstaveno ve vozovně Krasňany

Červen 2021

DPP zakoupil tramvaj od bratislavského dopravního podniku za 1000 €

Říjen 2021

Zahájení rekonstrukce v ústředních dílnách DPMB v Medláncích

Prosinec 2022

Převoz tramvaje do Ústředních dílen DPP v Hostivaři

Únor 2023

Předpokládané nasazení vozu do provozu



Téma článkových tramvají je součástí posledního dílu seriálu k 60. výročí tramvají T3 (na str. 30–35)



CZECHBUS OTEVŘEL DRUHOU DEKÁDU

JEDENÁCTÝ ROČNÍK AUTOBUSOVÉHO VELETRHU CZECHBUS OPĚT ZAPLNIL TŘI VÝSTAVNÍ HALY V PRAŽSKÝCH LETĚNANECH. STEJNĚ JAKO MINULÝ ROK BYL HLAVNÍM TÉMATEM ELEKTRICKÝ POHON A JINÉ ALTERNATIVNÍ POHONY.

Návštěvníci Czechbusu nemohli minout stánek generálního partnera, kterým byl Dopravní podnik hl. m. Prahy. Ten zde prezentoval elektrobuses ŠKODA E'CITY 36BB s karosérií Tamsa ev. č. 3008, který cestující potkávají na linkách 124, 154 a 213. Hned vedle byl pro ozvláštňování expozice vystaven i trolejbus Škoda 8Tr ev. č. 494 z roku 1960.

Dvojici těchto vozů doplnil vršovický Solaris Urbino 10,5 ev. č. 2330, který je z první série vozů s novým vizuálem PID. Příležitost díky náborovému stánku měli i návštěvníci, které láká zkusit pracovní příležitost v DPP. Na pozici řidiče autobusu byl připraven i zkušební autobus z autoškoly.



ELEKTROBUS ŠKODA E'CITY 36BB NA STÁNKU DPP



K HISTORICKÝM SKVOSTŮM PATŘIL TROLEJBUS ŠKODA 8TR



"ŠKOLNÍ" AUTOBUS IVECO CROSSWAY BYL PŘIPRAVEN PRO ZÁJEMCE O PRÁCI ŘIDIČE V DPP

NEJnovější

Takových představitelů bychom mohli zařadit hned několik. Mezi první se řadí určitě představení nové Škody H'CITY. Jedná se o vodíkový autobus vyrobený Škodou Electric s použitím karosérie sesterské společnosti Tamsa. Tu nejen cestující mohou znát již díky pražským elektrobusem ŠKODA E'CITY 36BB. Pražský dopravní podnik plánuje tento vodíkový autobus testovat v příštím roce na lince 170.

Další novinkou se pochlubil tuzemský výrobce SOR Libchavy, a to v podobě kloubového vozu SOR NS 18 s elektrickým pohonem. S ním se budou moci cestující svést na začátku příštího roku na linkách ČSAD Kladno, který bude mít vůz pronajat k testování.

Výrobce dálkových autobusů Setra premiérově v České republice vystavil své dvě novinky: Setru ComfortClass a TopClass. Konkurenční Volvo prezentovalo nové Volvo 9700. Novinkou mezi vystavovateli byl turecký výrobce KARSAN, který do Čech přivezl hned tři své výrobky. Tento výrobce se zaměřuje hlavně na elektrický pohon včetně vodíku.



VODÍKOVÝ AUTOBUS ŠKODA H'CITY



KLOUBOVÝ VŮZ SOR NS 18 S ELEKTRICKÝM POHONEM



TURECKÝ VÝROBCE KARSAN PŘIVEZL TŘI NOVINKY VČETNĚ ELEKTRICKÉHO A VODÍKOVÉHO POHONU



NEJzajímavější

Mezi nejzajímavější prezentace určitě patřily vozy od výrobce Iveco, zajímavým modelem je nový Crossway LE Hybrid, který má pohon z obnovitelných paliv, ten měl v Česku premiéru. Tento Crossway se od ostatních vozů tohoto typu odlišuje především dvěma „krabicemi“ na střeše v zadní části vozu, pod kterými se schovávají vysokoenergetické baterie LTO (48 V), které jsou spojené s převodovkou Voith DIWA NXT a již velice osvědčeným motorem Cursor 9.



IVECO STREETWAY 12M ZAČNE POD ZNAČKOU DPP JEZDIT V PRAZE PŘÍŠTÍ ROK

Dalším modelem je loňská novinka Iveco Streetway. Letošní vystavený model už více prezentuje budoucí vzhled vozů pro DPP, které začnou první dodávkou v příštím roce. Změnou prošlo hlavně pracoviště řidiče, zvětšená kabina doplněna sedačkou od výrobce ISRI přidává komfort pro řidiče.

Malou zajímavostí se prezentovala i firma SOR Libchavy, která měla u svého stánku vystavený trolejbus SOR TNS 12, ten byl smontován přímo v dílnách brněnského dopravního podniku. Mezi další zajímavosti veletrhu by se určitě daly zařadit krásné historické vozy Škoda 706 RTO a Karosa ŠD11.2040 T.



TROLEJBUS SOR TNS 12



KE ZPESTŘENÍ VELETRHU TRADIČNĚ PATŘÍ VOZY RTO KLUBU – TENTOKRÁT ŠKODA 706 RTO A KAROSA ŠD11.2040T



NEJvětší a NEJmenší

Co se týče zastoupení značky a prezentace, tak mezi největší určitě můžeme zařadit Iveco BUS. Tato společnost se svými třemi vozy zaplnila prostor okolo svého hlavního stánku, ale také venkovní expozici včetně servisní části. Pokud budeme počítat pouze vnitřní část výstavní plochy, jedničkou nad 100 m² dle společnosti ABF (pořadatel veletrhu) je expozice firmy Škoda Group, která si tak odnesla cenu TOP EXPO 2022. Třetí místo obhájil EvoBus Česká republika, která letos místo Mercedesů prezentovala právě zmíněnou Setru.

Mezi výrobce, kteří byli tzv. v závěsu, patří za zmínku MAN nebo stánek BUSPlan, který se prezentoval třemi vozy BMC na menší ploše. Cenu za nejmenší expozici do 100 m² obdržel výrobce Scania s prezentovaným vozem Fencer f1, vyrobeným ve spolupráci s čínským výrobcem Higer, který byl poprvé v České republice testován dopravním podnikem Karlovy Vary od září letošního roku.

Letošního ročníku se za tři dny účastnilo 6115 návštěvníků, v první den veletrhu se počet návštěvníků přiblížil stejnému počtu jako v loňském „covidovém“ roce za všechny tři dny.

12. středoevropský veletrh autobusů, hromadné dopravy, telematiky a servisní techniky se uskuteční ve dnech 21.–23. 11. 2023 v Letňanech



SPOLEČNOST BUSPLAN PŘEDSTAVILA VOZIDLA BMC



EXPOZICE SCANIA S VOZEM FENCER F1



Text: Jiří Došlý
Foto: Zuzana Kaššovicová, Vlasta Vondráková,
autor a archiv SPŠD

PARTNERSTVÍ PRAHY A DRÁŽĐAN COVID NEZLOMIL

PO NUCENÉ COVIDOVÉ PAUZE SE PO DVOU LETECH OBNOVILY VZÁJEMNÉ VÝMĚNNÉ STÁŽE STUDENTŮ NAŠÍ STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ SE ŠKOLOU DRÁŽĐANSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU DVB. PRAHU SI TAK DOBROVOLNĚ ZA DOČASNÉ ÚTOČIŠTĚ NA 19 DNÍ ZVOLIL BĚHEM LISTOPADU DESET STUDENTŮ A TŘI UČITELÉ ZE SASKÉ METROPOLE. A TO VŠE DÍKY PROGRAMU ERASMUS +.

jímali se o problematiku, ptali se a snažili se přijít věcem v Praze na kloub. Celkově tak atmosféra téměř třítydenní stáže měla pozitivní a tu správnou, dopravní atmosféru.

Aby pobyt v ČR byl co nejvíce atraktivní a různorodý, mimo aktivit v areálech DPP a ve výuce SPŠD hosté navštívili Pražskou strojírnu, Národní technické muzeum či absolvovali exkurzi v plzeňské továrně Škody Transportation. Zaměřme ale pozornost na program v DPP.



Tak jak přicházely v průběhu pandemie jednotlivé covidové vlny, odsouvala se stáž budoucích řidičů a řidiček drážďanského DP v Praze. Nakonec vše klaplo a program mezi 6. a 25. listopadem 2022 byl připraven s důra-

zem na interakci mezi stážisty a zaměstnanci DPP.

Nutno dodat, že skupina mladých dopravních expertů z Drážďan byla zvolena správně – za-



První agendou pro saské studenty bylo téma tvorby jízdních řádů, plánování dopravních výkonů, přípravy provozů, přepravních průzkumů a následných dopravních statistik. V praktické části stážisté kontrolovali správnost čidel na počítání cestujících ve stanici metra Náměstí Míru a I. P. Pavlova. Následně vlastní měření konfrontovali s automatickými výstupy z čidel. V méně frekventované stanici Náměstí Míru se studenti shodli s čidly na cca 99 %. V případě stanice I. P. Pavlova byli ohromeni množstvím cestujících, kteří tuto stanici využívají. Nedokázali je ani všechny do svých měření zahrnout.



Součástí pobytu byly stáže i na provozních pracovištích DPP. V autobusové garáži Vršovice se seznámili s projektem elektrifikace autobusové dopravy a prozkoumali nejen elektrobusesy Škoda E'City. Na Bojišti měli možnost pochopit principy řízení každého provozovaného druhu dopravy v rámci Dopravního podniku a zároveň jak jsou tyto dispečinky koordinovány v rámci centrálního dispečinku.

Na ředitelství ve Vysočanech se studenti seznámili s řešením podnětů cestujících a porovnali kanály pro podání stížností a pochval s praxí v DVB. Neshledali větší rozdílnosti.

Jelikož se jejich zastávka na Sokolovské uskutečnila v polovině jejich pobytu v Praze, v praktické části vymýšleli konkrétní podání, na co by si jako návštěvníci Prahy – cestující DPP – stěžovali a na jaké by naopak poukázali jako příklad té nejlepší praxe. Následovala pestrá diskuse s možností pochopení pohledu odborníků mimo Prahu na záležitosti, které nám přijdou mnohdy neoddiskutovatelné.

Při návštěvě Opravny tramvají se jako aktuální projevilo téma generační obměny vozového parku v Drážďanech – dodávka nových 45metrových kloubových vozů Flexity od Alstomu, resp. NGT DX DD. Upřímně řečeno, naše stará vozidla typ T3 skupinu příliš nezaujala, zřejmě z důvodu znalosti modifikací T4D z domova. Ze starých tramvají věnovali velkou pozornost opravě muzejní T1 a následně nejnovějším tramvajím v Praze. Dlouhá zastávka byla nad podvozkem 15T a nad projekty T3R.PLF i KT8D5.N2. Údiv způsobily vozy původně z Miskolce, ze kterých zlaté ruce zaměstnanců Opravny tramvají dokázaly vyrobit takřka novou tramvaj.

Další den a další cíl – lanovka na Petřín a opět možnost srovnání s domovem. Princip míjění vozů lanovky ve výhybně pod zastávkou Nebozítek je totožný s pozemní lanovkou v Drážďanech. Velkým zážitkem byla návštěva strojovny a pohled na odjíždějící a přijíždějící vůz z dolního pracovního prostoru.

V hostivařské autobusové garáži se stážisté seznámili s autobusovou flotilou DPP a projektem elektromobility. V rámci praktické ukázky pak byli u prohlídky autobusu SOR NB18 Euro VI včetně umístění jednotlivých komponent, přičemž za pomoci měřidel a notebooku s diagnostickým softwarem plnili zadané úkoly.

V areálu na Kačerově čekal studenty vskutku nabitý program. Návštěva Hasičského záchranného sboru DPP umožnila poznat techniku a činnosti našich hasičů, nejčas-

těji řešené události a rizika v provozu MHD a způsoby jejich řešení. Pro stážisty věc neznámá, v Drážďanech zajišťovaná mimo dopravní podnik.

Další téma programu na Kačerově – nábor zaměstnanců DPP. Zájem ze strany budoucích řidičů a řidiček žlutých vozidel v saské metropoli byl o pracovní podmínky řidičů, vstupní podmínky a nároky na různé profese ještě před uzavřením pracovní smlouvy. Tedy záležitosti, které opět stážisté mohli porovnat s jejich vlastní praxí. Den na Kačerově zakončila exkurze do depa metra.



Závěrečné shrnutí stáže proběhlo v pátek 25. listopadu a lze ho telegraficky shrnout následovně. Stážisté zaujal počet vozidel MHD, kterými Praha disponuje, velikost našich opravárenských areálů a soběstačnost DPP ve smyslu rozsahu oprav, které si DPP provádí mimo vozy metra vlastními silami. Velmi pozitivně hodnotí možnost koupě jízdního dokladu bezkontaktně na palubě tramvají a zanedlouho i v autobusech, četnost spojů, čistotu i přehlednost sítě.

Dalšími superlativy nešetřili vůči kontinuální obnově vozového parku, rozvojovým projektům v oblasti elektrifikace autobusové dopravy, tramvajové sítě i výstavbě metra D. V očích mladých a nadějných budoucích kolegů z Drážďan tedy DPP a systém MHD v Praze nestojí na místě a stále se posouvá. A co je nejdůležitější – posouvá se správným směrem.

Poděkování patří mnoha kolegům napříč útvary – Zuzaně Větrovcové, pánům Zvolánkovi, Cibulkovi, Špringerovi, Klímovi, Kejhovi, Pátkovi, Kristenovi, Kejzlarovi, Heidenreichovi a Štátnému. Připojme i SPŠD, která již osmnáctým rokem dává DPP možnost takto si nastavit pomyslné zrcadlo.

Text a foto: Miroslav Grossmann



A ESÍČKO SE NAROVNALO

BUBENSKÉ NÁBŘEŽÍ ZAŽIVÁ PROMĚNU. A JAKO PRVNÍ JE HOTOVÁ TRAMVAJOVÁ TRÁŤ, KTEROU MĚLA NA STAROSTI JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA TRAMVAJE DOPRAVNÍHO PODNIKU. ZREKONSTRUOVANÁ JE TAKÉ KŘIŽOVATKA S ARGENTINSKOU ULICÍ A VĚTŠINA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ. V PŘÍŠTÍM ROCE DOKONČÍ TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ VOZOVKY, CHODNÍKY A PŘEDEVŠÍM DOJDE K OTEVŘENÍ NOVÉ LÁVKY PŘES VLTAVU, KTERÁ PROPOJÍ HOLEŠOVICE, ŠTVANICI A KARLÍN.

Začneme o kolejích. První část skupiny staveb RTT Bubenské nábreží – Komunardů proběhla už v roce 2019. Tehdy se zrekonstruovala trať v ulici Komunardů mezi Dělnickou ulicí a Bubenským nábrežím, též nazývaná jako Komunardů jih. Další díl se odehrál v roce 2021 na Bubenském nábreží mezi Vltavskou a Argentinskou ulicí.

A letos nastalo velké spojení obou dříve zrekonstruovaných částí tím nejdelším a nejsložitějším úsekem. Noha dělníka vstoupila na Bubenské nábreží, do úseku před holešovickou tržnicí. Že se zde cosi chystá, bylo zřejmé

už od poslední zimy. Tramvaje začal trápit dlouhý jednokolejný úsek kolem budoucího vyústění lávky, která se začala stavět. Následovaly práce na vodovodu a kanalizaci.

Rekonstrukce kanalizace byla obzvláště zajímavou, protože se částečně budovala v nové stopě mimo těleso tramvajové trati hornickým způsobem. To znamená, že v určitých místech byly vybudovány těžní šachty hluboké 6 metrů. Jejich dno bylo v hloubce dna stoky. Z těchto šachet se razily ve vodorovném směru štol, do kterých se již přesně výškově osazovaly železobetonové prefabrikáty veji-

tého průřezu – kanalizační potrubí. Tyto prefabrikáty se přitom musely nejprve dovézt na stavbu, jeřábem spustit do těžní šachty a štolou dopravit na místo uložení.

Důvodem pro takový způsob práce byla hloubka stoky a také stavba protipovodňové ochrany, která je kotvena pomocí mikropilot do nábreží a běžný způsob práce s otevřeným výkopem by mohl narušit její stabilitu. Současně bylo zapotřebí s ohledem na dobu výluky provádět práce na kanalizaci i přilehlé tramvajové trati současně.

Dopravní podnik zahájil práce v srpnu 2022. Za provozu tramvají se začaly budovat stožáry trolejového vedení v celém úseku od Argentinské ulice až po Komunardů. Ty budou sloužit rovněž pro veřejné osvětlení. Tramvajová výluka začala 26. září. Kromě práce na trati, která postupovala od Argentinské, se začalo mohutně budovat i na opačné straně, od Komunardů, kde dodavatel TSK pracoval na uličních vpustích.

Dopravní opatření byla na podnět samosprávy města realizována způsobem, že Argentinská zůstala pro auta po celou dobu stavby průjezdná v režimu 2 + 2, takže až na první týden, kdy si řidiči zvykali na neobvyklé manévry při přejíždění tramvajových kolejí u Negrelliho viaduktu, se stavba obešla bez zásadních dopravních komplikací.

Hotové dílo nám přináší pro tramvajovou dopravu zásadní zlepšení geometrie trati v oblasti přejezdu Argentinské ulice u tržnice. Původní oblouky o poloměru 50, resp. 70 metrů byly nahrazeny novými o poloměru přesahujícím 100 metrů, navíc s delšími přechodnicemi. Vyhlašené esíčko tak umožňuje rychlejší a přitom komfortnější průjezd, byť z tohoto



ARCHIVNÍ SNÍMEK UKAZUJE TRAMVAJOVOU TRÁŤ NA BUBENSKÉM NÁBŘEŽÍ U NEGRELLIHO VIADUKTU DNE 12. 2. 1981 POHLEDEM OD VLTAVSKÉ FOTO: PETR VYCHODIL

pohledu je nezbytná též spolupráce světelné signalizace.

V křižovatce zaujme její zcela nové řešení, kdy auta jedoucí z centra směrem k tržnici nemají vlastní pás, ale najíždějí přímo v křižovatce na koleje, odkud se nehnou až do konce nábreží. Jde o daň za rozšíření chodníku, vedle kterého po dokončení prací zbyde již jen místo pro ochranný cyklopruh.

Zastávky Holešovická tržnice jsou nově řešeny jako bezbariérové. Ve směru z centra jako mys s délkou pro dva vlaky, přičemž jeho praktickou využitelnost hlídá světelná závora na signalizaci. Zajistí, že mezi dvě tramvaje nevede auto a stanicování obou vlaků tak může proběhnout najednou.

Zastávka ve směru do centra je řešena jako vídeňská, což je na Praze 7 zažité. I zde bude světelná závora. I zde pro dva vlaky. Že světelná závora, neboli časový ostrůvek fungoval už

dříve? Ano. A ten režim se prakticky nemění, jen se změnil stavební stav. Ihned za zastávkami, tedy u býků, jak se díky sochám přezdívá prostoru před vstupem do tržnice, je prostor rozšířen a trať vydlážděná. V místě vyústění lávky vznikne přechod s ostrůvkem.

Po dokončení bude tramvajová trať ve směru do centra v celém úseku bezpečně oddělena od vozovky betonovými tvarovkami. Řešení je to zcela správné pro zajištění spolehlivého provozu tramvají, protože kolony aut se kolem tržnice ve směru do centra tvoří často, zatímco ve směru opačném je jízdá aut po trati snesitelným ústupkem.

Pro upřesnění, auta se do úseku mezi Argentinskou a Komunardů vrátí až v roce 2023 poté, co budou dokončeny vozovky a chodníky, takže provoz tramvají se bude po dalších mnoha měsících odehrávat v mírně divokých podmínkách. Rozhodně však lepších, než při utrpené jednokolejce. ■

RTT Bubenské nábreží – Komunardů, II. etapa: úsek Argentinská – Komunardů

Termín: 26. 9.–15. 12. 2022

Investor, zhotovitel, obstaratel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Projektant: DIPRO, spol. s r.o.

Délka rekonstruované tratě: 566 m

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

Další realizované objekty a činnosti: výměna části kolejové křižovatky Dělnická – Komunardů, trakční trolejové vedení včetně výstavby sdružených stožárů pro veřejné osvětlení, napájení zastávkových označků (dokončení 2023), přístřešky (2023), odvodnění trati, dráhové kabely, detekce tramvají pro dopravní signalizaci, kolejové mazníky

Koordinované akce: vozovky a chodníky (TSK, dokončení 2023), SSZ 7.135 Bubenské nábreží – Argentinská (TSK), obnova vodovodu (PVS), rekonstrukce kanalizace (PVS), veřejné osvětlení (TSK, 2023), Štvanická lávka (Praha), dopravní značení (TSK)

BETONÁŽ PROBÍHAJÍCÍ PŘED HOLEŠOVICKOU TRŽNICÍ



Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna



DOPRAVNÍ PODNIK SE VŽDY MOHL OPŘÍT O SRDCAŘE

V PŘEDVÁNOČNÍ ČAS SE NABÍZEJÍ OTÁZKY K BILANCOVÁNÍ ROKU MINULÉHO A K PLÁNŮM NA ROK PŘÍŠTÍ. DOBA JE OVŠEM NEÚPROSNĚ TVRDÁ A KAŽDODENNÍM CHLEBEM VEDOUČÍHO JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY JSOU STAVY ŘIDIČŮ A ZAJIŠTĚNÍ KAŽDODENNÍHO VYPRAVENÍ. V ROZHOVORU S JANEM BARCHÁNKEM ALE I NA OHLÉDNUTÍ A PLÁNY DOŠLO.

Když téma nábora shrnu, jde o to zaměstnance najít, vychovat si je, podporovat u nich motivaci, aby jim práce stále dávala smysl.

ŘÍZENÍ JE PRO ČLOVĚKA Z KANCELÁŘE NEJEN KONTAKTEM S PROVOZNÍ REALITOU A NĚKDY I RELAXEM, ALE HLAVNĚ MOŽNOSTÍ S LIDMI Z PROVOZU MLUVIT, SLÝŠET JEJICH STAROSTI, MNOHO VĚCÍ JIM VYSVĚTLIT A ZÁROVEŇ JE MOTIVOVAT, ŘÍKÁ VEDOUČÍ JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY JAN BARCHÁNEK

Začneme tedy vážně na důležité téma – slyšíme-li o trvalém nedostatku řidičů, jaké možnosti má DPP a jeho jednotka Provoz Autobusy to změnit?

V této otázce se nabízejí dvě zásadní oblasti, udržet si stávající řidiče a získat řidiče nové. Máme zkušenost, že musí fungovat oboje společně, jde o spojené nádoby. Když jsme ve fázi, kdy je řidičů nedostatek, je složitější vyhovět stávajícím řidičům z hlediska úprav jejich směn a dalších potřeb. A dodávám, že jim chceme vyhovět, protože v krizových chvílích zase oni pomohou nám. U nových řidičů je třeba počítat s obdobím, kdy je musíme nejprve vše naučit.

Účastníte se osobně některých náborových dnů. Jaké výhody Dopravního podniku zájemcům o práci řidiče zdůrazňujete?

Základní předností je určitě dlouhodobá stabilita práce u Dopravního podniku, a to nejen v letech, kdy se daří, ale i v náročnějších obdobích. Zaměstnanec si může být jistý tím, že výplaty dostává včas a že vše má tzv. na pásce. Že mimo jiné vše v DPP funguje v rámci Zákoníku práce, že má celou řadu benefitů podle Kolektivní smlouvy, a to třeba i v dobách méně příznivých. Shrnu bych to tak, že co je psáno, je i dáno.

Jistoty, benefity a další bonusy se nerodí snadno...

Za tím vším je spousta práce velkého množství lidí. Jde o to, aby byla uzavřena Kolektivní smlouva, aby byly nasmlouvány s hlavním městem dopravní výkony, následně aby bylo čím a kým je odjezdit a mnoho dalšího. Zejména řidiči, kteří již měli možnost zkusit práci v jiných dopravních firmách, ocení, že DPP jim zajišťuje komfortní servis. Mám na mysli podporu dispečinku při jakýchkoliv mimořádných událostech nebo třeba zajištění výměny vozidla při technické závadě.

Jak směřovat strategii k získávání nových řidičů?

Práce řidiče bohužel nemá jen samá pozitiva, patří sem nerovnoměrnost práce, velmi časně začátky směn i pozdní hodiny v případě ukončení směn, což nemusí každému vyhovovat. To musíme říkat na rovinu. Práce musí být samozřejmě adekvátně ohodnocena v kontextu trhu práce, nabídky a poptávky, ale nesmíme zapomenout na další motivační prvky včetně toho, že se musíme snažit zaměstnancům vyhovět



a umožnit jim rovnováhu pracovního i osobního života.

Dopravní podnik se vždy mohl opřít o srdcaře...

To se mi právě na DPP vždy líbilo, že jsme tu vždy měli a stále máme zodpovědné zaměstnance, ať už šlo o povodně, náhradní dopravu při zastavení provozu tramvají kvůli námraze a další případy, kdy řidiči sami volali a chtěli pomoci. Roky potvrdily, že takový podnik na srdcařích stojí, ale zároveň je realitou, že jen oni nedostatek zaměstnanců nezachrání a je třeba hledat i nové možnosti. Když problematiku nábora shrnu, jde o to zaměstnance najít, vychovat si je, podporovat u nich motivaci, aby jim práce stále dávala smysl. Pro někoho může být motivací třeba i zavádění nových technologií a řízení elektrobusů nebo trolejbusů.

Cílíte tedy na více skupin lidí?

Jde stručně řečeno o tři kategorie zaměstnanců – první skupinu práce zajímá, řídit je baví a je to pro ně ta pravá náplň. Další skupina je u nás prioritně kvůli výplatě a třetí skupina je specifická – chtějí práci řidiče dělat, ale jen na částečný úvazek nebo formou dohod mimo pracovní poměr. Pro budoucnost to vidím jako jednu z důležitých možností, jak nové zaměstnance také získávat.

Dá se říci, že na nedostatku řidičů jsou stále patrné stopy pandemie covidu?

Ano, jako příklad uvedu, že během pandemie dlouhou dobu nefungovaly autoškoly, které by nové řidiče produkovaly. Část řidičů dále během pandemie přešla do jiného sektoru nebo odešla do důchodu dříve, než původně pláno-

vali, a už se k řízení ani formou brigád nevrátili. Nedostatek řidičů trápí většinu evropských zemí, řešením tedy není přetahování řidičů mezi firmami, ale dlouhodobá výchova řidičů. I proto jsme již loni na podzim obnovili komplexní nábor včetně rekvalifikačních kurzů.

Mohl byste shrnout, co se podařilo v oblasti zlepšování pracovních podmínek?

Pro řidiče je zásadní jeho pracoviště, a to je autobus. Velmi oceňuji kvalitní sedačky řidičů u novějších autobusů a také realizovanou výměnu sedaček u 300 starších vozidel. Aktuálně jsme ve fázi dokončování projektu u zobrazování trasy linky na displeji palubního počítače. To je důležité zejména při změnách tras či výlukách, systém ale bude obsahovat i výjezdové a zatahovací trasy. Velmi diskutovaným tématem bylo zrušení doplňkového prodeje jízdenek u řidiče, kde nám „pomohla“ pandemie covidu. Tuto oblast završíme bezhotovostním prodejem, který spustíme v polovině ledna na všech autobusech. V rámci veřejných zakázek na nákup nových vozů řešíme velikost kabiny řidiče, topení, klimatizaci, ledničku a řadu dalších prvků pro co nejlepší pracovní podmínky.

Podívejme se ještě na garáže...

V mnoha výpravných proběhly různé větší či menší úpravy a samozřejmě v nich budeme pokračovat. Těší mne třeba rekonstrukce výpravní ve Vršovcích, jsem rád, že se konečně povedla dořešit klimatizace výpravní na Klíčově, proběhly potřebné výměny nábytku apod. Týká se to nejen řidičů, ale i výpravčích, kteří pracují v nepřetržitém režimu právě ve výpravně.



A co mimo objekty garáží?

Z pohledu zlepšování pracovních podmínek máme bohužel stále deficit v místnostech pro řidiče a sociálních zařízeních v autobusových obratištích, kde se často nacházíme v nájmu, a proto nejsou úpravy úplně jednoduché. Zároveň nás na těchto místech trápí vandalismus, a to nejen v místech, která sdílíme s jinými dopravci, ale bohužel i v zařízeních pouze pro DPP. To mě velmi mrzí, nezbyvá než trpělivě vybavení doplňovat a udržovat prostory funkční. Přínosem pandemických opatření bylo například vybavení sociálních zařízení papírovými ručníky a dezinfekcí, což chceme zachovat i nadále.

A když bychom se přenesli k dalším útvarům jednotky?

Klíčovou roli pro řízení provozu má provozní dispečink. Během pandemie jsme se věnovali vybavení a fungování záložního dispečinku, nyní bychom se chtěli zaměřit i na modernizaci dispečerského sálu a dispečerského zázemí v prostorách budovy Centrálního dispečinku. Nezapomínáme ani na autoškolu, kde probí-

hají stavební úpravy, modernizace vozového parku i výukové techniky.

Než opustíme téma nedostatku řidičů – je to právě to, co vás zaměstnává nejvíce?

Základní a nejdůležitější pilíř je personál. Následují vozidla, která sice patří jednotce SVA, ale v souvislosti se zaváděním nových technologií je nutná velmi úzká spolupráce, a to i s dalšími útvary DPP. Třetím pilířem je smluvní zabezpečení dopravy s cílem uzavření nové dlouhodobé smlouvy.

Jaký je zde aktuální stav?

Platnost stávající smlouvy končí v závěru roku 2024. Je třeba si uvědomit, že veškeré rozvojové projekty se týkají střednědobého až dlouhodobého horizontu. Pro jejich realizaci a také možnost čerpání souvisejících dotací nebo úvěrů musíme mít jistotu, že dopravní výkony, které zajišťujeme, Praha bude i nadále objednávat a platit. To vidím jako zásadní pro stabilitu zaměstnanců i celé firmy.

S jakým horizontem by tedy optimálně měla smlouva pracovat?

Délka nové smlouvy musí brát v potaz všechny rozvojové projekty DPP, rozvoj metra, tramvajových tratí, zavádění elektrobusů, trolejbusů či do budoucna případně i vodíkových vozidel, a to včetně životnosti vozidel i infrastruktury, která se pohybuje v řádech od 15 let výše. Legislativa umožňuje maximální délku smlouvy o veřejných službách až 22,5 roku a taková smlouva je aktuálním cílem DPP.

Co můžete říct k dopravním výkonům pro DPP?

Pro budoucí smlouvu i výhled dopravních výkonů je zásadní usnesení Rady zastupitelstva ze srpna 2022, které potvrdilo záměr města pokračovat v přímém zadávání dopravních výkonů pro DPP jako vnitřního provozovatele, tedy pro metro, tramvaje, lanovky, trolejbusy a městské i příměstské autobusy. Podmínkou je postupné zavádění alternativních pohonů v autobusové dopravě (trolejbusy, elektrobusy) v souladu s evropskou legislativou a Klimatickým plánem hl. m. Prahy. Musíme tedy budoucí plány vidět v kontextu řidičů, vozidel, dlouhodobé smlouvy a nyní nově i infrastruktury, s kterou autobusy vlastně dosud nepracovaly.

Rodí se tak trochu něco jako jednotka Dopravní cesta Autobusy?

Když na to navážu, tak v rámci elektrifikace je to vlastně jednotka Dopravní cesta Tramvaje. Bez těchto kolegů bychom se k efektivnímu a rychlému řešení elektrické infrastruktury pro elektrobusy a trolejbusy asi nedostali. Pro mě jde o špičkovou spolupráci ať v přípravě, tak realizaci i zabezpečení provozu. Jinak bychom vše museli objednávat externě.

Tak pojďme k projektům – asi nejviditelnější v poslední době je zprovoznění trolejbusové linky 58...

Stále se setkávám s otázkou, proč zavádíme trolejbusy, když jsou dnes tolik moderní elektrobusy. DPP měl možnost vyzkoušet první elektrobusy už před dvanácti lety. Dnes víme, že elektrobusy mohou efektivně fungovat, ale jen pro část našich linek. Na vysvětlenou: DPP provozuje cca 42 % výkonů v kloubových autobusech, kde jde převážně o dlouhé linky a v kopcovitém terénu. Pokud bychom na tyto linky nasadili kloubové elektrobusy, musely by mít neúměrně velké baterie a neúměrně dlouho by se nabíjely. Vozili bychom tedy spíše baterie než cestující a potřebovali bychom více vozidel i řidičů. Praha má celou škálu druhů linek a pro každou je vhodný jiný způsob pohonu.

Takže?

Linka 140 je typickou kloubovou linkou s kombinací kopcovitého a rovinatého terénu. Bateriový trolejbus zde polovinu trasy jede v režimu elektrobusu a polovinu jako trolejbus. Dají se tak vzájemně eliminovat nevýhody obou technologií. Bateriový provoz pomůže překonat místa, kde nelze instalovat trolej (nízký podjezd, železniční přejezd), trolejová infrastruktura naopak ušetří kapacitu baterií při jízdě do kopce a umožní rekuperaci zpět do sítě při jízdě z kopce. Výhodou trolejbusu je i rozložení spotřeby elektrické energie v čase, nikoliv najednou při dobíjení baterie, což je zejména v případě energetické špičky ekonomicky ne-



výhodné. Velmi oceňuji, že se podařilo v roce 2017 postavit a zprovoznit testovací trať, která nám ukázala výhody, ale i úskalí trolejbusového provozu, infrastruktury i legislativy. Byli jsme v té době nejmenším provozovatelem trolejbusové dopravy na světě, ale například legislativní řešení tzv. virtuální trolejbusové dráhy od nás okoukal například rakouský Salzburg.

Trolejbusy se tedy v Praze opět pevně usídlí?

Teď po padesáti letech určitě ano. Chtěl bych ale zdůraznit, že cílem je diverzifikace linek a vozového parku ve formě různých druhů pohonu (trolejbusy, elektrobusy, hybridní i naftové autobusy a výhledově případně i vodíkové autobusy) podle technických možností a ekonomické efektivity. Nemůžeme totiž spoléhat, že na všechny projekty obdržíme dotace a musíme být i nadále připraveni na plánované nebo operativní náhradní dopravy, živelní pohromy nebo třeba blackout.

Můžeme přiblížit další projekt?

Určitě bych chtěl zmínit letištní linku 119, kde je příběh delší. Na základě požadavků na zvýšení kapacity pro přepravu cestujících jsme zkoušeli naftová velkokapacitní vozidla, určitě si pamatujete vozy značky Van Hool či Mercedes CapaCity. K rozhodnutí o elektrifikaci přispěly i další termínové posuny projektu železnice na letiště. Letiště je vstupní branou do hlavního města i celé republiky, zavedení tříčlánkových bateriových trolejbusů je tudíž významnou příležitostí nejen pro DPP, ale i pro výrobce k prokázání efektivity velkokapacitní dopravy tímto způsobem.

ký management, tedy efektivní nabíjení vozidel na konečných a v garážích i efektivní provoz topení a klimatizace během jízdy i během nabíjení.

Zbývají nám elektrobusy ve Vršovcích...

Už v rámci pilotních projektů od roku 2015 jsme si v pražských podmínkách ověřili vhodnost a ekonomickou efektivitu realizace krátkého dvoupólového trolejového vedení napojeného na tramvajovou napájecí síť oproti stavbám nabíjecích ramen či systémů. Komplikací pro provoz elektrobusů Škoda 36BB je technický stav mechanické části vozidel, kde se dodavatelé zatím nedaří odstranit některé technické problémy.

Hodně prostoru jsme dali řidičům. Mohl byste přiblížit i další zaměstnance jednotky?

Velmi rád bych zmínil výpravčí, kteří jsou tak říkajíc první na ráně, když musí řešit každodenní vypravení a k tomu hledat shodu mezi přáními řidičů a potřebami jednotky. Stejně tak dispečink, který řeší veškeré mimořádné události, ale i nestandardní provozní situace pro vypravení až cca 950 autobusů v přepravních špičkách. Určitě nesmíme zapomenout na oddělení Vzdělávání Autobusy, které kromě rekvalifikačních a vstupních kursů zajišťuje i kurzy pro řízení trolejbusu. A například bez každodenního statistického zpracování výkazů o provozu autobusů bychom nezajistili ani mzdy pro řidiče, ani podklady pro úhradu dopravních výkonů ze strany města. Do soukolí musí zapadat všechno a všichni. A tak bych mohl pokračovat.

Jak držíte v nelehké době svůj tým v pozitivním rozpoložení?

V náročných dobách je důležité, aby si lidé vážili i dílčích úspěchů, měli motivaci a nenechali se zahltit negativními informacemi. Pro mě osobně je největší motivací, že v DPP je opravdu napříč všemi útvary a profesemi spousta velmi loajálních zaměstnanců. Denně dokazují, že jim o podnik jde, že nejsou lhostejní a přes všechny kauzy, které tu proběhly a probíhají, cítí sounáležitost s podnikem a s dopravou. To, že je pro ně práce posláním, je pro mě zásadní. Mým úkolem je pak usilovat o co nejlepší pracovní podmínky, aby naši zaměstnanci mohli dělat to, co je naplňuje. Pak můžeme společně Dopravní podnik a městskou dopravu dále úspěšně zajišťovat a rozvíjet. Za to bych rád všem poděkoval. ■

Přes všechny celospolečenské těžkosti a někdy i naše interní komplikace a nedorozumění si troufám říct, že dopravu stále zajišťujeme ve velmi vysoké kvalitě.

hými nabíjecími časy a kromě vysokých požadavků na příkon nabíjecích míst bychom se při krátkém intervalu a velkém počtu vozidel na obratiště při nabíjení ani nevešli. V rámci mezinárodního projektu EBRT2030 (součást evropského výzkumného a vývojového programu Horizon 2030) zde chceme řešit i tzv. energetick-

Vánoční okno z dopravního světa připravil:
Zdeněk Bek
Foto: webové stránky a sociální sítě dopravců

ZA SVÍTÍCÍM SYMBOLEM

Jsou rodiny, které vánoční tradice dodržují poctivě. Kromě vánočního stromečku, kapra a bramborového salátu například lijí olovo, vyvěšuje jmelí a při štědrovečerní večeři prostírají i pro případného hosta.

Do seznamu vánočních symbolů se pomalu, ale bez ostychu zařazují i vánočně vyzdobená vozidla MHD, která osvětlují obyvatele měst ve vánočním shonu. Na chvilku se zastavit a užít si kouzelného ducha Vánoc tak může opravdu každý. Příznivcům našeho časopisu přinášíme fotografie vánočních vozidel MHD napříč dopravními podniky ČR i SR. Užijte si vánoční svátky a budeme se na vás těšit i příští rok. Hezké Vánoce!



Foto: Pavel Schuster

Praha



Foto: Daniel Šabík

Opava



Žilina



České Budějovice



Plzeň



Most a Litvínov



Hradec Králové



Olomouc



Pardubice



Liberec



Ostrava

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna, Václav Holíč a autor

S PATINOU, PŘESTO DOMINANTNÍ



**KLOKNERŮV
ÚSTAV
ČVUT V PRAZE**



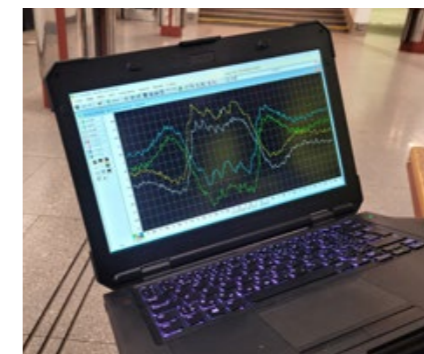
**FAKULTA
STAVEBNÍ
ČVUT V PRAZE**

POSLEDNÍ SOUPRAVA METRA UŽ UHÁNÍ SMĚREM NA ZLIČÍN. CESTUJÍCÍ SE LOUDAJÍ VESTIBULEM A STANIČNÍ PERSONÁL ZAVÍRÁ DVEŘE ZA POSLEDNÍM Z NICH. BĚŽNÝ OBRÁZEK UKONČENÍ DENNÍHO PROVOZU METRA NA TRASE B. SHLUK PRACOVNÍKŮ V REFLEXNÍCH BUNDÁCH S CHARAKTERISTICKÝM LOGEM DPP VŠAK DÁVÁ ZAPOMENOUT NA STANDARDNÍ PRŮBĚH NOČNÍ PŘEPRAVNÍ VÝLUKY. PRÁVĚ TADY NA LUŽINÁCH ZAČÍNÁ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA JEDNÉ Z DOMINANT PRAŽSKÉHO METRA. MOSTU MEZI STANICEMI LUŽINY A HŮRKA.

Hned ve vestibulu se setkáváme s Martinem Kanclířem, vedoucím oddělení Technika z jednotky Stavby a tratě, které má zatěžovací zkoušky z pohledu DPP na starost: „Naše oddělení má ve své kompetenci zajišťovat údržbu a opravy mostních objektů souvisejících s provozem metra. Naším úkolem je tedy v pravidelných intervalech dle příslušných norem zjišťovat jejich stav. Na základě prohlídek, které pro nás v současné době dělá externí firma a z kterých pro nás vycházejí určitě závěry, jsme připravili zatěžovací zkoušku,“ zahájil povídání vedoucí oddělení.

Poslední diagnostický průzkum mostu mezi Lužinami a Hůrkou se prováděl v roce 2019 a vzhledem k tomu, že nosná konstrukce mostu je ocelová a svařovaná, bylo nutné zjistit stav svarů. Z tohoto důvodu se akce zúčastnili i pracovníci Kloknerova ústavu a Fakulty stavební ČVUT v Praze, ale k těm se ještě vrátíme.

Po standardním průběhu činností mezi dozorcím stanice a vlakovým dispečerem došlo k vypnutí napájení přívodní kolejnice a byl umožněn vstup pracovníků do kolejíště. Směrem od Zličína však v obou kolejích zaburácela sestava dohromady osmi lokomotiv řady 797 jako nutná břemena pro dnešní noční měření.

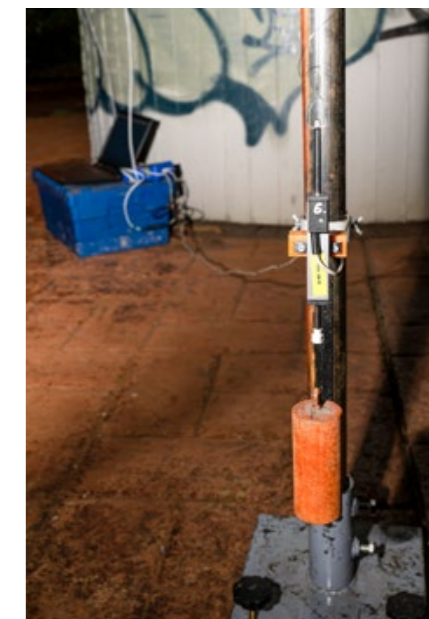


PRŮJEZD VLAKU ZAZNAMENANÝ TENZOMETREM V SOFTWARE PRACOVNÍKŮ FSV ČVUT

Když jsme se s pracovníky metra původně domlouvali na účasti na dnešní akci, bylo nám řečeno, že se na Lužinách budou scházet již od 21 hodin. „Ano, protože jsme museli vstoupit do mostní konstrukce ještě před začátkem samotné zatěžovací zkoušky. Pomáhali jsme kolegům z Kloknerova ústavu a Fakulty stavební umístit čidla do polí, která se zatěžovala. Tzn. do druhého, šestého a sedmého pole. Výhodou je, že se do mostu dostanete, aniž byste vstoupili do kolejíště,“ upřesnil při kontrole a ladění detailů Kanclíř.

To už se ale setkáváme s týmem pracovníků Kloknerova ústavu a Fakulty stavební ČVUT v Praze, kterému vévodí Andrea Milerová,

Pro ujasnění rolí se dá předpokládat, že práce mezi Kloknerovým ústavem a pracovníky Fakulty stavební je rozdělená, což Pavel Ryjáček potvrzuje: „Za Fakultu stavební zajišťujeme tenzometrické měření konstrukce při zatěžovací zkoušce a sledujeme její i při běžném provozu. Kloknerův ústav dělá zatěžovací zkoušku měřením průhybů mostu a souvisejících deformací. Výstupy z dnešního měření, tedy detailní numerické kritické detaily a vyhodnocení napjatosti, děláme my, kolegové



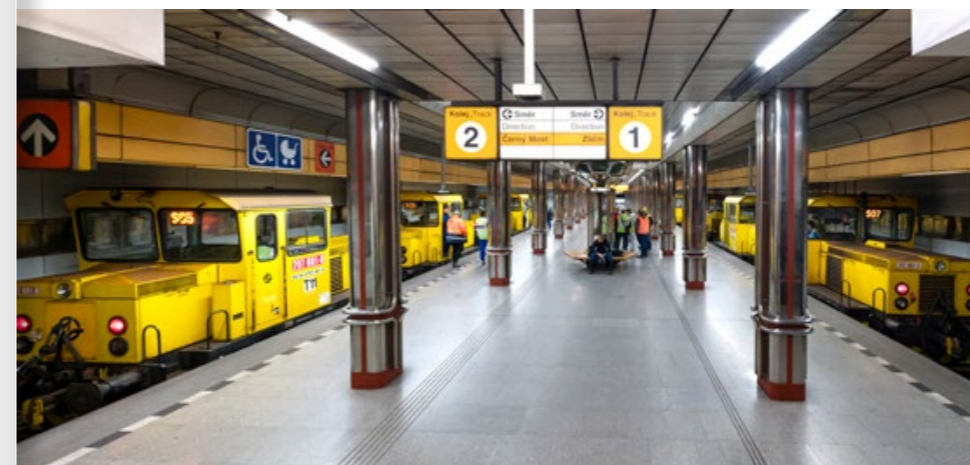
DETAIL ZAŘÍZENÍ PRO MĚŘENÍ PRŮHYBU UMÍSTĚNÉHO POD TUBUSEM METRA

z Kloknerova ústavu řeší globální numerické modely a vyhodnocení jimi měřených dat. Doplňujeme se tak, aby vše proběhlo optimálně dle potřeb DPP.“

Během chvilky se dozvídáme, co bylo pro pracovníky v přípravách na dnešní večer nejtěžší. „Jsme zvyklí na ledacos, takže bych neřekl, že bylo něco nejtěžší. Pro nás bylo důležité, že jsme mohli s předstihem vstoupit do mostní konstrukce a nainstalovat si foliové tenzometry a měřící jednotky, které jsme schopni ovládat na dálku přes Wi-Fi nebo GSM“ upřesnil Pavel Ryjáček.

Jednotka Stavby a tratě DPP spravuje přes třicet mostních objektů v pražském metru

To už nám ale nad hlavami jezdí lokomotivy a první data „tečou“ do notebooků. Samotná zatěžovací zkouška je jen jeden kus z celého



OSM MOTOROVÝCH LOKOMOTIV ŘADY 797 Z DEPA ZLIČÍN VYČKÁVÁ VE STANICI LUŽINY NA ZAČÁTEK ZATĚŽOVÉ ZKOUŠKY

„Nechci nijak zlehčovat naši práci, ale z našeho pohledu je příjezd těchto vlaků dnes to nejdůležitější. Stav mostů u nás smluvně hlídá externí firma, která k tomu vlastní všechna nutná osvědčení a oprávnění. I na tomto poli však dojde ke změně. Aktuálně pracovníci našeho oddělení procházejí školením, po jehož absolvování získáme osvědčení a část mostních prohlídek si následně budeme realizovat sami,“ upřesnil Martin Kanclíř při cestě k mostu.

odbornice na svary z Kloknerova ústavu, a profesor Pavel Ryjáček, vedoucí katedry ocelových a dřevěných konstrukcí. Stanici Lužiny necháme na chvíli za sebou a přemístíme se přímo pod most, kde jsou další pracovníci, kteří provádějí měření. Běžců a sportovců plný Centrální park je dvě hodiny po půlnoci pusté místo, které osvětlují jen velké reflektory a zářící monitory notebooků přítomných odborníků.



PŘES DEN BYL CENTRÁLNÍ PARK V PRAZE 13 PLNÝ SPORTOVců A DĚTÍ, V NOCI PRACOVNÍKŮ ČVUT A KLOKNEROVA ÚSTAVU, KTEŘÍ PROVÁDĚLI MĚŘENÍ STAVU TUBUSU METRA



balíku služeb v podobě sledování, monitoringu a dalších činností, které na pracovníky Kloknerova ústavu a Fakulty stavební teprve čekají. „Kromě noční zatěžovací zkoušky ještě musíme udělat dlouhodobé měření odezvy konstrukce typického týdenního provozu.“

kteř je nutné stvrdit ještě podpisem. „Byla to moje první zatěžovací zkouška. Poslední na tomto mostě byla v roce 1994, když se most otevíral do provozu. Všechno proběhlo dobře, měli jsme dobré strojvedoucí, milý staniční personál, za mě všechno klaplo,“ upřesnil.

Ta by měla obsahovat i návrhy na odstranění zjištěných závad.“

O týden později

Profesor Pavel Ryjáček nás přivítal ve své kanceláři v budově ČVUT v blízkosti stanice metra Dejvická. Zatěžovací zkouška zabrala tři noční výluky, čtvrtý termín, náhradní, nakonec nebyl zapotřebí. „Máme změřený plnohodnotný týden, plus další dny na to, abychom dokázali vyhodnotit spektra napětí a působení a chování konstrukce za běžného provozu,“ upřesnil na vysvětlenou profesor Ryjáček.

O tom, kdy se dozvíme výsledky a jaké vůbec budou, je předčasné hovořit. „Výsledky očekáváme příští rok na podzim, jak zmiňoval kolega Ryjáček, zatěžovací zkouška je jen jedna část z celého balíku služeb. Jaké výsledky máme očekávat? Pravděpodobně k již známým závadám (okna, opláštění) přibudou další, ale počkáme si na závěrečnou zprávu.“

Zatěžovací zkouška mostu Lužiny – Hůrka proběhla v termínech:

25. 10., 26. 10. a 1. 11. 2022

Zpátky do depa

Třetí hodina ranní předznamenává blížící se konec dnešního měření, a proto i my musíme pomalu ukončovat jízdy lokomotiv v tubusu, které se vrátí do depa Zličín. Pro Pavla Ryjáčka a jeho kolegy však ta hlavní práce teprve začne. „Vrátíme se sem ještě zítra a začátkem listopadu. Konec naší fyzické účasti zde ale nastane až na jaře příštího roku, kdy proběhne hlavní prohlídka mostu. To vše ale až dokončíme naše analýzy. Most si podrobně projdeme a prohlédneme, nafotíme a vyhotovíme záznam o prohlídce v systému BMS, kde pro vás, jako správce a vlastníka mostu, budou očekávané závěry.“

Koncová světla zatěžovacích břemen, tedy vlaků, vypovídají, že běžný provoz metra pro cestující se již blíží. Martin Kanclíř, vystupuje po schodech k dozorčí stanici a hlásí vystoupení všech pracovníků z kolejiště,



CHOVÁNÍ MOSTU BYLO MOŽNÉ DÍKY TENZOMETRICKÝM SNÍMAČŮM VIDĚT OKAMŽITĚ



VÝSLEDKY MĚŘENÍ STAVU MOSTU BUDOU ZNÁMY KONCEM ROKU 2023

Asi každý fanoušek dopravy je při zatěžovací zkoušce zvyklý pozorovat historické lokomotivy, které se často používají při podobných akcích na železnici. „Je logické, že most metra

je dimenzován trochu jinak než železniční most, protože soupravy metra jsou výrazně lehčí. Tzn., že na most nejsou kladeny takové požadavky na tuhost, jako na železniční mosty. Z prvních

dat, která máme, nejsou reálné rozkmity od provozu tak dramatické, jak jsme se obávali, což by mohlo být pro DPP dobře,“ zakončil společné povídání vedoucí katedry.

Dokončení mostu:
11. 11. 1994

Délka přemostění: 376,6 m

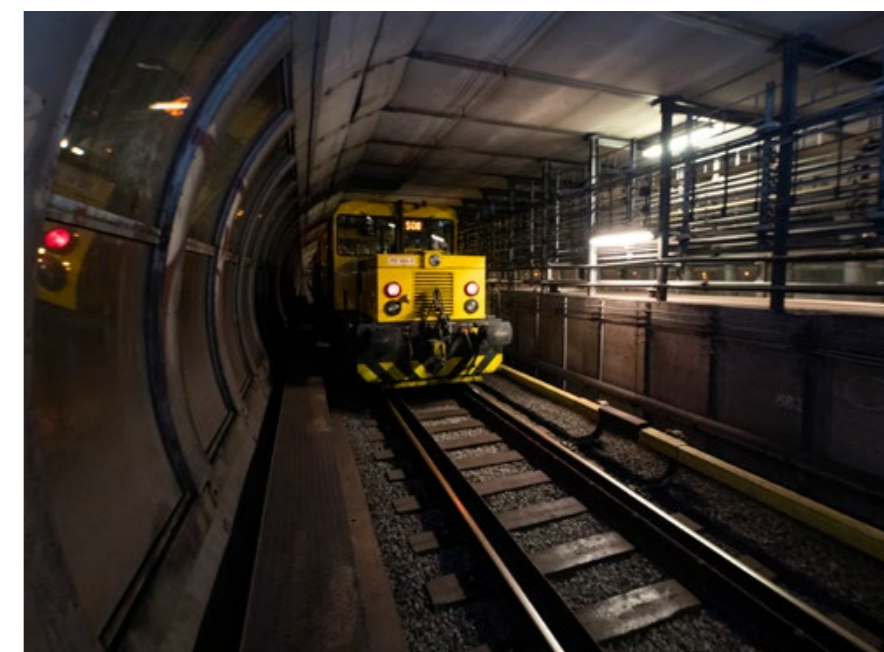
Počet polí: 9

Výška mostu nad terénem:
4,5 – 13,5 metru

Opláštění mostu:
svařované z oceli Atmofix s pásem oken na obou bocích

Projekt:
Metroprojekt a.s.

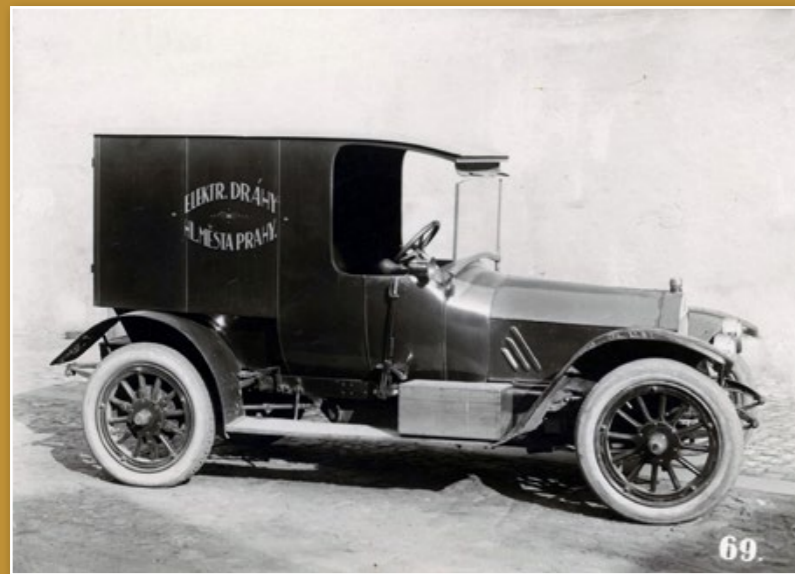
Architekti:
Ing. arch. Vladimír Kraus
a Ing. Vladimír Vondraš



VŽDY ČTYŘI LOKOMOTIVY V JEDNÉ KOLEJI PŘEDSTAVOVALY ZATĚŽOVACÍ BŘEMENO

Text: Pavel Fojtík
 Obrazové podklady: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

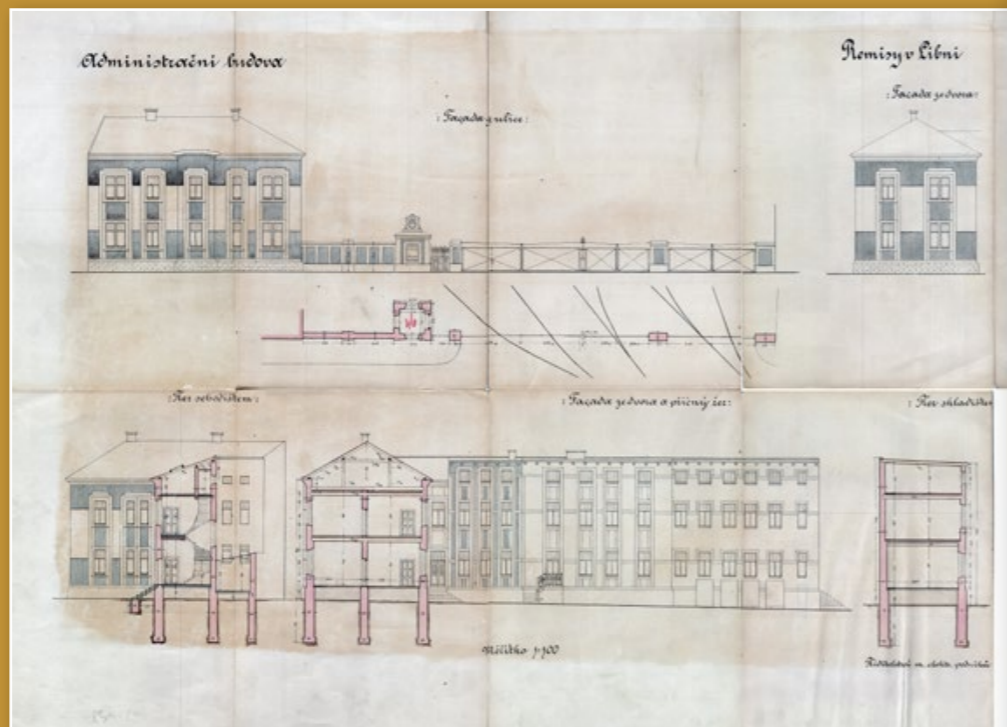


POKLADNÍ AUTOMOBIL

Mezi nejstarší automobily, které vlastnilo dráhové oddělení Elektrických podniků, patřil také tzv. pokladní automobil Benz, policejní značky N-711, určený „k pravidelnému svážení peněz z vozovek do hlavní pokladny, k rozvážení lístků z lístkovny do vozovek a naopak a konečně též k svážení nalezených věcí z vozovek do kanceláře náleží“. Originální fotografie má rozměr 15,43 x 11,3 cm. O tomto automobilu toho zatím moc nevíme. Ofertní (nabídkové) řízení na dodávku tohoto automobilu vypsal Elektrické podniky 14. května 1914, ale kdy byl vůz dodán, to nevíme. Objevuje se v několika poválečných seznamech automobilů, někdy zařazen mezi pomocné vozy, jindy mezi nákladní, podle specifického účelu ale i jako pokladní. Například v seznamu vozidel z 22. října 1925 se dozvídáme, že má motor o výkonu 40 koňských sil a je doplněna poznámka „starý, bude vyřaděn“.

KDYŽ SE ROZŠÍŘOVALA VOZOVNA LIBEŇ

V roce 1910 byla původní Křižíkova vozovna v Libni na Švábkách významně rozšířena. Byla postavena i nová administrativní budova s vrátnicí. Součástí projektové dokumentace je i výkres přibližně o rozměru 89 x 64 cm zachycující fasádu a řezy budovy. Objekty, s výjimkou vrátnice a plotu, existují dodnes. Výkres se v průběhu 112 let na několika místech roztrhl a malý kus vpravo dole ho chybí. I tak zůstává dodnes pěknou ukázkou technické dokumentace z dob Rakousko-Uherska.



KDYŽ SE SRAZILY TRAMVAJE NA NOVÉM SVĚTĚ

Před 109 lety, 10. prosince 1913, pořídil nadšený fotoamatér a zaměstnanec Elektrických podniků královského hlavního města Prahy Antonín Novotný tuto fotografii o rozměru 11 x 8,2 cm. Patří do série snímků, které zachytily vážnou dopravní nehodu, jež se odehrála na Novém Světě předchozího dne večer. Byly při ní vážně poškozeny motorové vozy č. 239, 247 a 267. Na místě musely zůstat až do druhého dne, aby je mohla na místě za dne prozkoumat úřední komise. Noviny se této nehodě věnovaly několik dní. Nějaká ochrana osobních údajů tehdy neexistovala, a tak si mohli čtenáři přečíst jména, adresy, věk, zaměstnání i základní informaci o zranění všech postižených osob. A tak dodnes víme, že například „Václav Siegenner, obchodní sluha, 30 roků starý, bydlící na Novém Světě č. 87, utrpěl otřes nervů“.

ZMIZELÁ PANKRÁC

Výstavbu prvního úseku pražského metra dokumentoval na diapositivu i na černobílý negativ Antonín Došek. Na první pohled vás zřejmě nenapadne, že tento snímek s metrem souvisí, ale je to tak. Jde o první práce na Pankráci, kde se kromě metra také stavěla severojižní magistrála, sídliště a převáděla se tramvajová doprava do ulice Na Pankráci. Náš snímek byl pořízen na náměstí Hrdinů, domy v pozadí ustoupily stanici metra Pražského povstání. Originální fotografie, zhotovená na fotopapíru o rozměru 13 x 18 mm, byla pořízena patrně v roce 1967. Ulicí Na Pankráci právě projíždí autobus linky č. 138. Na jiném snímku z těchto míst je vidět ještě trolejbusová trolej. Provoz trolejbusů tady byl zastaven 7. ledna 1967.



PAMÁTKA NA UHELNOU KRIZI

Před lety věnoval tuto fotografii Archivu DPP kolega a spolupracovník Karel Dušánek. Na rubu fotografie o rozměru 12,8 x 8 cm je poznamenáno datum 19. 3. 1917 i poznámka, že jde o reprodukci. Uprostřed fotografie žen-průvodčích je rukou napsáno: *Vzpomínka na uhelnou kalamitu v Praze 1917. O co šlo? V té době, kdy zuřila světová válka, nastal v Praze katastrofální nedostatek uhlí, který měl za následek výrazné omezení dopravy, protože elektrárna neměla z čeho vyrábět proud. Řadu dní byl tramvajový provoz omezen jen na určité hodiny a ve dnech 8. až 12. a 18. až 25. února tramvaje nejezdily vůbec. Krize trvala do poloviny března a znovu nastala v polovině listopadu, kdy ze stejného důvodu musela být na mnoho měsíců řada tramvajových linek zkrácena o méně důležité úseky v okrajové části sítě.*

Text: Žaneta Novodvorská
Foto: Škoda Transportation a Zdeněk Bek



VOZY S LATINSKÝM OZNAČENÍM MĚSTA VARŠAVA, TEDY VARSOVIA, NA PRAŽSKÉM NÁDRAŽÍ RADOTÍN

VARŠAVSKÉ METRO ZDOBÍ VOZY S OKŘÍDLENÝM ŠÍPEM

JAK BYLO UVEDENO V PŘEDCHOZÍM ČÍSLE DP KONTAKTU, VARŠAVSKÉ METRO SE VELMI DYNAMICKY ROZVÍJÍ. V LETOŠNÍM ROCE BYLO OTEVŘENO NĚKOLIK NOVÝCH STANIC A DALŠÍ ROZŠÍŘENÍ PÁTEŘNÍCH LINIÍ JE V PŘÍPRAVĚ. PRO REALIZACI TĚCHTO PLÁNŮ JE NEZBYTNÉ ZAOPATŘIT SÍŤ METRA DOSTATEČNÝM MNOŽSTVÍM MODERNÍCH VOZŮ. PRVNÍ KILOMETRY S CESTUJÍCÍMI MÁ VE VARŠAVĚ ZA SEBOU ČESKÁ ŠESTIVOZOVÁ SOUPRAVA ZVANÁ VARSOVIA.



DATUM 9. 11. 2022 NA PANELU VOZU SOUPRAVY VARSOVIA JAKO PŘIPOMÍNKA NÁVŠTĚVY ČESKÉ DELEGACE PŘI UVEDENÍ DO PROVOZU NA LINCE M2

Ve výběrovém řízení na dodávku nových souprav metra zvítězila skupina Škoda Group před současným dodavatelem vozového parku do Varšavy, konšorciem Siemens-NEWAG, a také před společnostmi Stadler, Alstom a CAF. Součástí zakázky jsou také dodávky náhradních dílů, simulátor, rozšířené záruky a školení.

První souprava Varsovia dorazila z Plzně do Varšavy už na konci dubna 2022, kdy byly zahájeny noční testovací jízdy, které byly potřebné pro získání povolení k provozu od UTK, tedy Úřadu pro kolejová vozidla.



V RÁMCI OFICIÁLNÍ NÁVŠTĚVY POLSKA SI VOZY METRA 9. 11. 2022 PROHLÉDLA VE STANICI STADION NARODOWY I PŘEDSEDKYNĚ POSLANECKÉ SNĚMOVNY ČR MARKĚTA PEKAROVÁ ADAMOVÁ

Jedná se o moderní, prostorné a velmi úsporné vlaky. V průběhu dalších týdnů budou postupně nasazovány do provozu další soupravy. Život ve městě se postupně vrací do stavu před nástupem pandemie covidu a varšavské metro denně využívá 700 tisíc pasažérů, tj. 181 milionů cestujících ročně. Metro se intenzivně rozvíjí a od roku 2019 bylo otevřeno 11 nových stanic. Připravujeme prodloužení současných dvou páteřních linií a rozšíření celé sítě.

Primátor Varšavy
Rafał Trzaskowski



Vybrané technické parametry:

Rozchod	1435 mm
Šířka	2710 mm
Výška	3665 mm
Délka přes spřáhla	119 010 mm
Max. konstrukční rychlost	90 km/h
Materiál skříně	hliník
Hmotnost	160,4 t
Počet míst k sezení (místo pro vozíky)	230 (2)
Celkový počet cestujících	1500 (7 os/m ²)

V den českého státního svátku, 28. října, tři roky od podpisu smlouvy na dodávku až 45 šestivozových souprav metra pro Varšavu v celkové hodnotě kontraktu skoro 8 mld. korun, slavnostně vyjela v polském hlavním městě do zkušebního provozu s cestujícími první souprava metra od Škoda Transportation. Další tyto vozy budou postupně nasazeny do varšavského provozu v příštích týdnech. Poslední souprava Varsovia by měla být dodána do konce roku 2023.

Za ocenění stojí především úspornost těchto vlaků, prostornost a krásný moderní design. Na cestující čekají plně průchozí soupravy, které nabízí přehledný vnější i vnitřní informační audiovizuální systém. Součástí metra jsou také oddíly pro vozíčkáře, kočárky i kola. Návrh vnitřního prostoru oddílu pro cestující, jeho uspořádání, volba materiálů, návrh tvarů i barev, byl proveden s ohledem na vytvoření příjemného prostředí pro cestující i pro strojvedoucího.

Celková kapacita jedné soupravy je 1500 osob. Délka jednoho vozu je zhruba dvacet metrů a celková délka soupravy je pak přes 119 metrů. Maximální rychlost nových souprav činí 90 km/h. Soupravy umožňují plnohodnotné elektrodynamické brzdění při všech režimech obsazení soupravy s preferencí rekuperačního brzdění, při kterém je elektrická energie předávána zpět do napájecí soustavy. Soupravy jsou vyrobeny podle EN a UIC norem.

Škoda v Ostravě produkuje lehkou hrubou stavbu skříně vozů, v Plzni Škoda realizuje kompletní montáž a oživení vozů šesti vozové soupravy metra. Celkem se vyrábí 37 souprav s možností opce na 8 dalších, což čítá až 270 vozů.

Zdroj: ŠKODA TRANSPORTATION, a. s.,
Ministerstvo zahraničních věcí České republiky



Text: Robert Mara



MOTOLSKÁ VOZOVNA V PRAZE JE NEROZLUČNĚ SPOJENA S POČÁTKY TRAMVAJÍ RADY T. NEJINAK TOMU BYLO U I PROTOTYPŮ PRVNÍ ČLÁNKOVÉ TRAMVAJE K1, KTERÉ BYLY OBA DOKONČENY A ZPROVOZNEНЫ V TĚTO VOZOVNĚ. NA SNIMKU PRVNÍ PROTOTYP Č. 7000 PO PŘÍTAŽENÍ Z VÝROBNÍHO ZÁVODU, PRAVDĚPODOBĚ LEDEN 1965. VOZY K1 MĚLY BOČNICE KONSTRUOVÁNY TAK, ŽE NOSNÝ PLECH BYL UMÍSTĚN UVNITŘ SKLADBY, VNĚ BYLY POTÉ UMÍSTĚNY PROFILOVANÉ LAMINÁTOVÉ VÝPLNĚ, KTERÉ BYLO MOŽNÉ PŘI NEHODÁCH MĚNIT. NEVŠEDNĚ PŮSOBILA I KAPOTÁŽ SPŘÁHEL. VE STŘEŠE BYLY UMÍSTĚNY VENTILÁTORY NUCENÉ VENTILACE, KTERÉ ZKUŠEBNĚ NAHRAZOVALY STŘEŠNÍ VĚTRACÍ KLAPKY
TOVÁRNÍ FOTO: SBÍRKA ROBERTA MARY

SOUROZENCI TRAMVAJE TÉ-TŘI

V DNEŠNÍM ZÁVĚREČNÉM DÍLU SE PODÍVÁME NA TYPY NAVAZUJÍCÍ NA T3 A ZEJMÉNA PROBLEMATIKU PRVNÍCH ČLÁNKOVÝCH TRAMVAJÍ A JEJICH VZTAHU K HLAVNÍMU MĚSTU. TRAMVAJE T3 A OD NICH ODVOZENÉ TYPY TVOŘILY PRODEJNĚ NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ TYPOVOU ŘADU TRAMVAJÍ ČKD TATRA, S NÍŽ ZÁROVEŇ KONČILA DESIGNÉRSKÁ ÉRA FRANTIŠKA KARDAUSE.

Od konce padesátých let začaly být tuzemskými podniky sledovány vývojové trendy v západní Evropě, kde vývoj směřoval k masivnímu zavádění článkových tramvají. Hlavní důvod byl prostý. Nedostatek personálu. Nejtypičtější moderní tramvají poválečného období byl velkoprostorový čtyřnápravový vůz. Ten ale sám o sobě nebyl adekvátní kapacitní náhradou za soupravy starých motorových a vlečných vozů. Aby bylo možné v provozu nahradit výkony starých vlaků, bylo nutné organizovat buď sólo provoz nových motorových vozů ve zkrácených intervalech (poválečná koncepce Prahy) nebo pořizovat vlečné vozy, případně motorové vozy provozovat v mnohočlenném řízení při zachování původních špičkových intervalů starých vlaků. Každá tato možnost měla svá úskalí a byla při tehdejších způsobech odbavování náročná na provozní personál. Tuzemská města měla zkušenost se všemi uvedenými módy, u tramvají PCC však převažoval sólo provoz. Mnohočlenné řízení bylo omezeně využíváno jen v Brně, Ostravě a Mostě-Litvínově.

Článeková tramvaj populární dvoučlánekové koncepce se šesti nápravami (z toho čtyřmi hnacími) a s přibližně 75 % adhezni hmotnosti představovala z hlediska trakčních vlastností zajímavý kompromis mezi zastaralými soupravami s vlečnými vozy a energeticky i technicky náročným provozem v mnohočlenném řízení. Obsaditelnost

byla přibližně o třetinu vyšší než v případě tehdy rozšířeného sólo vozu řady T, vozidlo však obsloužila stejná vlaková četa, v případě samoobslužného provozu jen samotný řidič. V tuzemsku úvahy o článkových vozích podtrhoval tehdejší stav infrastruktury tramvajové dopravy v jednotlivých městech včetně nevyhovujících zázemí pro údržbu, což vedlo k převažujícímu nedostatečnému využívání vysokých technických parametrů tramvají T1 a T2. Část vstupních úvah byla v podstatě pokračováním polemik o vlečných vozích z počátku 50. let a navázáním na závěry komise prof. Jansy z roku 1957.

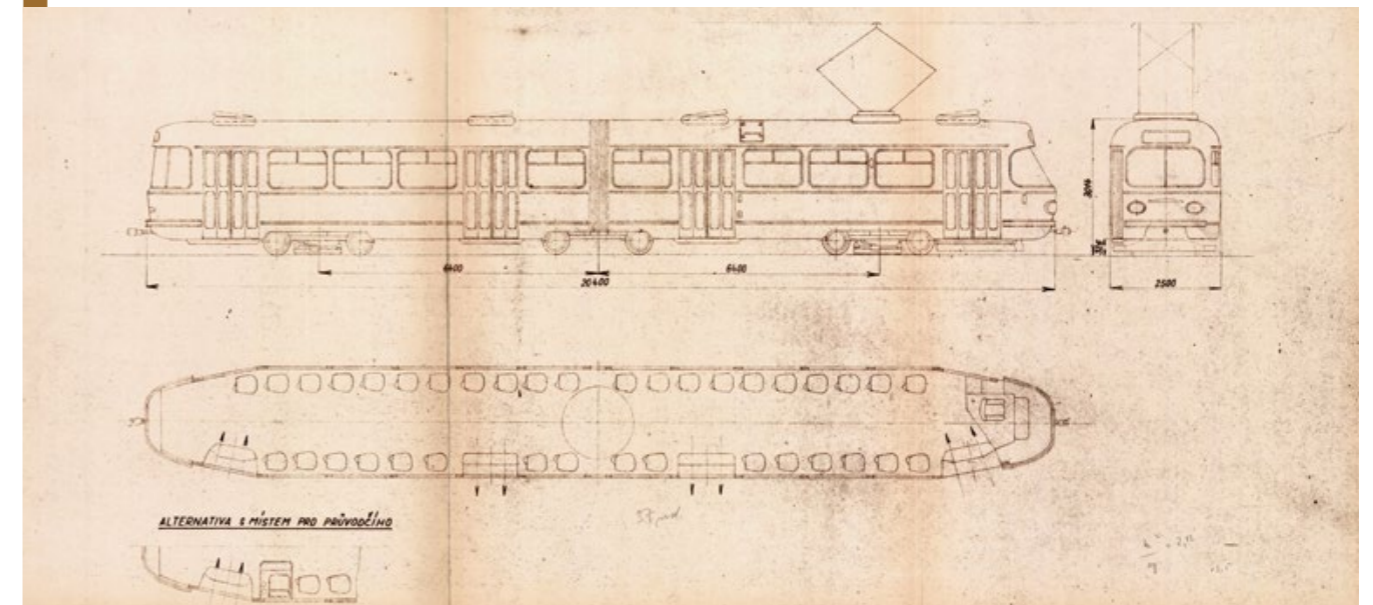
Dominantními západoevropskými koncepcemi a inspiračními zdroji byly zejména konstrukce německé firmy Duewag, ale vyskytovaly se již i článkové vozy koncepce PCC (Belgie, Itálie).

V prosinci 1960 vypracovala Vagónka Tatra Smíchov návrh článkové tramvaje, která později dostala pracovní označení Tčl. Návrhem a později i projektovými pracemi byla ve Vagónce Tatra Smíchov pověřena skupina Ing. Antonína Honzík. Hned v úvodu elaborátu se uvádí „v současné době je řešení intenzivně problém hromadné městské dopravy v městech ČSSR, a to zejména v Praze“. Tato úvodní věta poukazuje na skutečnost, že v Praze tehdy vrcholily koncepční studie o cílové podobě systému městské hromadné dopravy, které vyústily v přijetí koncepce tzv. podpovrchové tramvaje s překryvnou autobusovou sítí. Jednalo se o dobu, kdy v Praze tramvaje řady T jezdily výhradně v režimu sólo na méně zatížených linkách.

Páteřní linky i nadále patřily třívozovým vlakům starých tramvají. Mnohočlenné řízení vozů T nebylo využíváno.

Výrobce tehdy navrhoval dvoučlánekovou tramvaj se dvěma hnacími (trakčními) a jedním hnaným podvozkiem, s délkou vozu 20,4 m a normální obsaditelností 165 osob. Hmotnost prázdného vozu měla být přibližně 21 t. Součástí návrhu byla i informační studie Článeková tramvajový vůz od Ing. Vladimíra Zouhara, řešitele elektrické výzbroje článkové tramvaje, kde byly nastíněny možnosti technického řešení trakční a pomocné výzbroje. Ve studii byl správně pojmenován hlavní problém, který primárně vedl k tehdejší kritice koncepce PCC a nebyval často správně analyzován: „Tramvaje nyní vyráběného typu T2 a připravovaného typu T III nemohou být žádným typem tramvaje po ekonomické provozní stránce a jízdních vlastnostech předstíženy. Předpokladem k bezvadnému a ekonomickému provozu těchto tramvají je dokonalá linková údržba a velmi dobře vybavené dílny s odborným personálem. Dalším předpokladem je čistý provoz, nesmíšený se starými vozy, neboť jinak nelze využítí plně jízdních vlastností vozu a vysoké parametry se stávají zbytečným luxusem... Tím, že vozům nejsou dány takové podmínky, pro které jsou určeny svou zásadní koncepcí, jsou však nejen nevyužity jízdní vlastnosti, nýbrž také jsou následkem toho nezaspěčenými kruhy vytýkány nevýhody jako kupř. vysoké proudové špičky, obtíže při spřáhování vozů, obtížnost seřizování vozů, vliv ojetí kol na vlastnosti vozu apod. Tyto výtky jsou zcela neopodstatněné a potvrzují jen, že vozy pracují v podmínkách,

NÁVRH ELEKTROPNEUMATICKÉ ČLÁNKOVÉ TRAMVAJE DLE VÝKRESU VAGÓNKY TATRA SMÍCHOV Č. 3-21384 Z 29. 11. 1960
VÝKRES Z ARCHIVU DPP





pro které nejsou určeny a které ani po desetiletém provozu těchto tramvají v našich městech nebyly alespoň částečně naplněny."

Elektrická výzbroj článkové tramvaje měla být řešena pro maximální zrychlení prázdného vozu 1,4 m/s² a maximální rychlost 70 km/h při zachování stávající konstrukce trakčních motorů i vybraných přístrojů z tramvaje T3. Do výzbroje vozidla byla navržena pneumatická soustava pro ovládání brzd a regulační soustavy. Stabilizovaná elektrodynamická brzda ve třech stupních s plynule navazující brzdou pneumatickou měla ideově vycházet z trolejbusu T401. Mnohočlenné řízení nebylo vzhledem k délce vozidla uvažováno. Zrychlovač měl být nahrazen stykačovým ovládním s pneumatickým hlavním řadičem a měničem směru, rozjezdové a brzdivé odpory měly být umístěny v samostatné ventilované skříni. Motorgenerátor měl být nahrazen

modernějším měničem s výstupy 220 V AC pro zářivkové osvětlení a 24 V DC pro palubní obvod.

Návrh základních technických parametrů a požadavků na výrobu byl v červenci 1961 projednán se všemi dopravními podniky a návazně upraven. Zásadní polemiky byly vedeny zejména ohledně využití pneumatické soustavy, kde převažoval negativní postoj s ohledem na špatné provozní zkušenosti. Závazným zadáním pro vývoj nového typu se staly zadávací podmínky pro vývoj článkové tramvaje vypracované ministerstvem dopravy a spojů dne 1. 12. 1961 a dodatkem ze 6. 4. 1962. K již známým koncepčním a technickým charakteristikám se přidaly některé nové zásadní požadavky DP Praha, které značně zkomplikovaly technické řešení (zejména možnost trvalé pomalé jízdy po dobu asi 30 minut, možnost vlečení obsazeného vozu obsazeným vozem na podélném sklonu 70 promile, sérioparalelní řazení trakčních motorů či maximální podélný sklon 90 promile).

Z dochovaných střípků i dřívější osobní vzpomínky jednoho z tehdejších technických protagonistů Ing. Pavla Flajshanse účastného za DP Praha vyplývá, že technická správa DP Praha od počátku příliš nesdílela nadšení plánovacích a rozhodovacích míst ohledně tramvaje se 75 % adheze a s pneumatickou soustavou, neboť existovaly dosud živé historické zkušenosti jak s prvními čtyřnápravovými vozy, tak i s prvními jednosměrnými vozy. Tomu odpovídal i rezervovaný postoj k vývojovým pracem.

PRVNÍ PROTOTYP ELEKTROPNEUMATICKÉ ČLÁNKOVÉ TRAMVAJE K1 (Č. 7000) NA ZKUŠEBNÍ JÍZDĚ NEDALEKO KŘIŽOVATKY OTAKAROVA V NUSLÍCH V ROCE 1965. NEZVYKLÝ SBĚRAČ BYL VÝROBKEM FIRMY STEMMANN A JEHO OVĚŘOVÁNÍ SOUVISELO MIMO JINÉ I S HLEDÁNÍM VHDODNÉHO SBĚRAČE PRO PROVOZ V TUNELOVÝCH ÚSECÍCH PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE
FOTO: MIROSLAV KNÍŽEK

Nad koncepcí vozidla ve vztahu k Praze se v oponentním řízení pozastavil i zkušený projektant Výzkumného ústavu kolejových vozidel pan Ing. Jaromír Vojtěch, který v únoru 1962 konstatoval: „Pokud rozbor na straně 2 uvádí nevýhody provozu s vozy T, je to neuspokojivý okamžitý stav v Praze daný speciálním dosavadním vývojem, který bude nutno při další modernisaci a vzrůstu dopravy v každém případě vyřešit výstavbou napájecích a traťových zařízení. Omezit sníženými parametry (hlavně menším rozjezdovým zrychlením) výkonnost a hospodárnost provozu nových vozů a s nimi souběžně jezdících vozů T nepokládáme za správné jmenovitě v Praze, kde byla kolejová doprava přiznávána na dlouhou dobu nejdůležitější úloha... V detailním řešení článkových vozů to znamená zabývat se především konstrukcí se všemi nápravami hnanými, jak to vyžaduje kopcovitý terén a stísněné profily ulic i křižovatek v Praze... Docílení maximálního trakčního výkonu je kromě toho u tramvají jako u ostatních dopravních prostředků všeobecně platným směrem rozvoje.“

V únoru 1963 oznámil pražský Dopravní podnik ministerstvu dopravy a spojů požadované počty článkových tramvají v letech 1966–1970 vyplývající z dosud zpracovaných částí generálního dopravního řešení hl. m. Prahy. Celkem bylo v tomto dokumentu nárokováno přibližně 150 článkových tramvají, s nimiž se počítalo i v podpovrchových úsecích. Tento požadavek byl zakotven i ve vládním usnesení č. 1035 z října 1962. Konečný výhledový počet měl být upřesněn na základě podrobné studie městské hromadné dopravy. Případné vyšší počty vozů měly být pokryty dodávkami po roce 1970. Před tímto vyjasněním se pohybovaly úvahy o počtech v rozmezí 150 až 250 vozů.

Na jaře 1963 byl výrobcem vypracován návrh Základních technických podmínek pro výrobu dvou prototypů článkové šestnápravové tramvaje označené jako typ 3-810 (K1) v elektropneumatickém provedení (el. výzbroj UA 11). DP Praha zaujal k jejich návrhu velmi kritické stanovisko. Předně již trval

na zrušení pneumatické soustavy ve vozidle a její náhradě celoelektrickým provedením, což však s ohledem na zadané náročné technické požadavky nebylo možné (brzdy). Atmosféru období, kdy v Praze začínaly provoz první velké série vozů T3 a řada palčivých problémů tramvají T nebyla výrobcí uspokojivě řešena, dokumentuje závěr komentáře k návrhu Základních technických podmínek: „Celé technické podmínky jsou zpracovány nedbale, projevuje se snaha zkruslit parametry tramvají T3, výpočty jsou neobjektivní a v mnoha případech se vzájemně popírají. Nejsou respektována přání provozovatelů. Nedostatků z vozů T3 se řeší zbabělým útekem od problému a vychvalováním něčeho nového, co dosud neexistuje. Se zněním TP nelze souhlasit, musí být přepracováno.“

V letech 1963 a 1964 provedla ČKD Tatra průzkum mezi potenciálními zákazníky v Sovětském svazu, kde bylo rovněž odmítnuto elektropneumatické řešení a preferováno celoelektrické provedení. V návaznosti na tento průzkum i dřívější negativní stanoviska tuzemských dopravních podniků byly v roce 1964 zahájeny přípravy projektu celoelektrické článkové tramvaje typu 3-811 (K2), která byla zpočátku uvažována výhradně pro export. V elektrické výzbroji UA 12 využívala namísto stykačového řízení upraveného zrychlovače z vozů PCC, její technické parametry však nespĺňovaly některé požadavky uplatněné ve vývoji elektropneumatické tramvaje.

V červnu 1964 proběhla beseda zástupců tuzemských dopravních podniků o technických parametrech a požadavcích na perspektivní celoelektrickou článkovou tramvaj, které byly předtím projednány mezi ministerstvem dopravy a spojů a DP Praha. Koncepce nově požadovaného vozidla byla od původního řešení tramvaje K1, ale i exportní varianty K2 zásadně odlišná.

INTERIÉR PRVNÍHO PROTOTYPU K1 V POČÁTKCÍCH ZKUŠEBNÍHO PROVOZU V ZIMĚ 1965. VŮZ MĚL PROTI NÁVRHU NA PŘEDCHOZÍ STRANĚ JIŽ SEDADLA V USPOŘÁDÁNÍ 2+1, U ZADNÍCH DVEŘÍ BYLO STANOVISŤE PRŮVODČÍHO. NA PODLAZE JE PATRNÁ KONSTRUKCE RÁMU, KDE NEBYL CENTRÁLNÍ SKŘÍŇOVÝ NOSNÍK ANI KABELOVÝ KANÁL. VŮZ Č. 7000 MĚL KLASICKOU ZÁSTĚNU STANOVISŤE ŘIDIČE S PLEXI VÝPLNÍ, VŮZ Č. 801 MĚL UZAVŘENOU KABINU DLE VOZŮ T3SU PRO SOVĚTSKÝ SVAZ
FOTO: ČKD PRAHA

Maximální zrychlení prázdného vozu bylo požadováno 1,8 m/s², tedy shodně s T3, což vyžadovalo koncepci se všemi nápravami hnacími a s ohledem na tehdejší pojetí trakční výzbroje pravděpodobně osminápravové tříčlánkové vozidlo. Požadavek na vlečení porouchaných vozidel při středním obsazení byl zmírněn na vlečení bez cestujících a další kontroverzní požadavek na trvalou pomalou jízdu byl vypuštěn. Maximální obsaditelnost vozidla měla být uvažována 300–350 osob, což opět směřovalo na koncepci tří- nebo vícečlánkového vozidla. DP Praha netrval na možnosti sérioparalelního řazení, u ostatních dopravních podniků na tomto bodě však nebyla shoda a spíše převažoval zájem o sérioparalelní řazení. Účastníci besedy se shodli v názoru, že celoelektrická výzbroj je krok správným směrem i s ohledem na unifikaci s tramvajemi řady T, jejich údržbu a školení personálu.

V září 1964 proběhlo zásadní jednání zástupců DP Praha na odboru dopravy Národního výboru hl. m. Prahy za účasti zástupce ministerstva dopravy a spojů, kde byl vyjasněn názor na elektropneumatickou článkovou tramvaj K1, jejíž dva prototypy byly v této době dokončovány v ČKD Tatra Smíchov. DP Praha souhlasil s provedením typových zkoušek ve své kolejové síti za účelem ověření funkce a získání poznatků pro další vývoj MHD. Zařazení podobných tramvají do provozu však bylo odmítnuto s ohledem na nevyhovující zrychlení a malou obsaditelnost v porovnání se spřaženými tramvajemi T3, které se v této době v Praze začaly

zavádět do provozu. DP Praha místo toho preferoval vývoj nového dopravního prostředku (např. tříčlánkové tramvaje) v duchu výše citovaných požadavků, který vyhoví i požadavkům budoucího řešení tramvajové dopravy (stále se jednalo o období, kdy se počítalo se systémem podpovrchové tramvaje). Jeho dodávky měly být uvažovány již v roce 1967, aby ještě mohly zasáhnout do procesu výměny vozového parku. Do doby jeho vývoje měla být potřebná modernizace vozového parku a nabídka míst na linkách zajišťována urychlenými přejímkami tramvají T3 a maximálním uplatněním jejich spřahování do souprav.

V zápisu je dále zmíněno, že účastníci schůzky jsou si vědomi, že požadavek na vývoj elektropneumatické článkové tramvaje byl zadán bývalým vedením DP Praha. I přesto měl podnik ke koncepci vozidla v průběhu vývoje námítky. Tato informace odpovídá dobovým reáliím, neboť v éře podnikového ředitele Eliáše nebyla odpovídajícím způsobem zajišťována investiční činnost v oblasti modernizace tramvajové infrastruktury, což značně komplikovalo možnosti rozšiřování nových tramvají T3. Do této atmosféry se koncept zdánlivě investičně méně náročné článkové tramvaje hodil. Rok 1964 byl však přelomový nástupem Ing. Mikuláše Lacka do ředitelské funkce, který zásadně urychlil a zintenzivnil potřebné investice do infrastruktury, což umožnilo výrazně rychleji rozšiřovat provoz tramvají T3 včetně spřažených souprav. Nasazení článkových tramvají s horšími parametry by tyto investice



ZADNÍ STRANA PROSPEKTU NA ČLÁNKOVOU TRAMVAJ K2 S ILUSTRACÍ OD FRANTIŠKA KARDAUSE Z ROKU 1970
FOTO: SBÍRKA ROBERTA MARY





PROTOTYP CELOELEKTRICKÉ ČLÁNKOVÉ TRAMVAJE K2 Č. 7001 (POZDĚJI 7000 DRUHÉ OBSAZENÍ) PROJÍŽDÍ KŘIŽOVATKOU SOKOLSKÁ – NÁM. I. P. PAVLOVA NA TRATOVÉM ÚSEKU K DĚTSKÉ NEMOCNICI NA KARLOVĚ PŘI SETKÁNÍ ZÁKAZNÍKŮ ČKD TATRA SMÍCHOV PŘI PŘÍLEŽITOSTI VYROBENÍ 2000. TRAMVAJE ŘADY T DNE 15. 5. 1966. TRAT BYLA ZRUŠENA JEN MĚSÍC A PŮL PO TĚTO AKCI. V POZADÍ BUDKA PRO PŘÍSLUŠNÍKA VB ŘÍDÍCÍHO DOPRAVU, KTEROU STEJNĚ JAKO TRAMVAJ NAVRHL VÝTVARNÍK FRANTIŠEK KARDAUS. POHLEDOVÝ OBKLAD BOČNIC BYL U K2 JIŽ Z VLNITĚHO PLECHU A ROVNĚŽ NEBYLY POUŽITY TZV. BEZLICENČNÍ PODVOZKY, KTERÝMI DISPOVOVALY PROTOTYPY T III I K1
FOTO: MIROSLAV KNÍŽEK

znehodnocovalo. Vyslyšení hlasů odpůrců této koncepce tedy plně zapadá do nově nastaveného kurzu.

Stanovisko výrobce i dalších zainteresovaných stran, které se měly k uvedenému rozhodnutí také vyjádřit, není známo. I přesto můžeme uvést, jak složitý příběh dopadl.

Dva prototypy elektropneumatické článkové tramvaje K1 byly dokončeny na přelomu let 1964/65. První vůz byl pod č. 7000 vyzkoušen v Praze v režimu továrních zkoušek bez cestujících a následně byl pod číslem 800 zařazen do zkušebního provozu v Ostravě. Druhý vůz byl po oživení v motolské vozovně dodán přímo do Ostravy, kde byl zařazen pod č. 801. V Ostravě oba vozy absolvovaly rozsáhlý zkušební provoz včetně nasazení do provozu s cestujícími. V roce

1968 byl program vyhodnocen a vozy pro velkou poruchovost vráceny výrobci. Sériová výroba se již nikdy nekonala. V rámci unifikace výroby byl upřednostněn celoelektrický typ K2, který bylo možné využít i pro export.

Celoelektrická článková tramvaj K2 se dočkala jednoho prototypu v roce 1966. Také tento byl podroben zkušebnímu jízdám v Praze pod č. 7001. Později byl v rámci příprav k vystavení na veletrhu v Brně přečíslován na č. 7000 (uvolněném po prototypu K1). Poněkud nesystémově přečíslování

prototypu uvedlo na sceně nejdříve pozdějšího badatele po historii těchto vozidel. Po skončení veletrhu byl vůz odeslán ke zkouškám v Mostě a Litvínově, kde úspěšně dokončil program prototypových zkoušek. Jeho poslední destinací se stal Dopravní podnik města Brna, kde sloužil pod číslem 607 (1007) ještě mnoho let. Dle očekávání bylo největší množství článkových vozů K2 zařazeno do provozu v Brně (dodávky 1967–1983), kde se jejich příchodem dovršil dlouholetý boj proti koncepci PCC. Druhá největší série poté sloužila v Bratislavě na rozchodu 1000 mm (dodávky 1971–1983). Relativně marginální počet vozů byl provozován také v Ostravě. Export K2SU do Sovětského svazu skončil fiaskem. Dodávky probíhaly jen v letech 1967–1969, v dalších letech se sovětské provozovatelé orientovali jen na typ T3 (resp. T4) a článkové tramvaje byly ve většině měst poměrně brzy vyřazeny. Úspěšně proti tomu dopadl export do tehdejší Jugoslávie. Modifikací K2YU (nápadnou např. sběračem umístěným nad zadním podvozkem) byl v letech 1973–1983

PROTOTYP TRAMVAJE K2 Č. 7000 (EX 7001) NA MEZINÁRODNÍM STROJÍRENSKÉM VELETRHU V BRNĚ V ROCE 1966
FOTO: ČKD PRAHA



obnoven vozový park v Sarajevu disponujícím téměř ideálními traťovými poměry pro danou koncepci vozidla. Exotikou byla exportní modifikace K5AR v obousměrném tropikalizovaném provedení, jež vznikla v letech 1969/70 pro egyptskou Káhiru. Dodávky probíhaly v letech 1970–1973, provoz však kvůli absenci odpovídající údržby vydržel jen do počátku 80. let.

Avizovaný vývoj nové článkové tramvaje pro Prahu v 60. letech v mantinelech vytyčených v roce 1964 reálně již nikdy nezačal, zůstalo jen u studijních prací. Svoji roli sehrály především přetížené vývojové kapacity ČKD (pracující tehdy zejména na exportních typech), ale i projekt systému podpovrchové tramvaje, kde se od určité fáze projekčních prací (1966/67) začalo reálně uvažovat s možností budoucí programové konverze systému na zcela autonomní rychlodráhu (s jinými vozidly), resp. v srpnu 1967 bylo rozhodnuto koncepci podpovrchové tramvaje rovnou opustit a přistoupit k přímé výstavbě autonomního rychlodrážního kolejového systému (metra). Tím se vývojové práce výrobce přesunuly z oblasti tramvajových vozidel do oblasti rychlodrážních jednotek a reálným výstupem těchto prací se staly až rychlodrážní jednotky R1 (prototypy 1970/71).

Na závěr se sluší připomenout ještě zbývající sourozence T3, které s popisovaným úzce souvisí. Byly jím především exportní tramvaje řady T4/B4 a od nich odvozené řady T3/B3, které byly vyvinuty na základě Spe-



OBOUSMĚRNÁ ČLÁNKOVÁ TRAMVAJ K5AR V TROPICKÉ ÚPRAVĚ VYVINUTÁ PRO EXPORT DO EGYPTA. NA SNÍMKU PŘI ZKUŠEBNÍ JÍZDĚ V PRAZE NA POHOŘELCI V ROCE 1970
FOTO: ČKD PRAHA

cializační smlouvy mezi Československem a Německou demokratickou republikou, díky níž ČKD Tatra Smíchov od roku 1966 postupně ovládla východoněmecký trh tramvajových vozidel. Tramvaje byly koncepčně odvozeny od typů T3 a K2, techniky však byly přizpůsobeny požadavkům německých provozovatelů – zásadní odlišností byla u řady T4/B4 zúžená vozová skříň (2,2 m místo obvyklých 2,5 m) a trakční výzbroj uzpůsobená pro vozbu s vlečnými vozy (princip upraveného zrychlovače s dvojitým

chodem byl obdobný jako na K2). Vlečné vozy měly jen pomocnou el. výzbroj a jejich podvozky byly stejné jako střední podvozky na K2 provozně brzděny kotoučovými brzdami. Prototypy motorových a vlečného vozu byly postaveny v letech 1966–1967, sériová výroba probíhala od roku 1968. Kromě NDR (T4D+B4D, T3D+B3D) se tyto tramvaje vyvážely do Jugoslávie (T4YUZ+B4YUZ, T3YUO+B3YUO a T4YUB bez možnosti provozu s vlečnými vozy – el. výzbroj dle T3), do Rumunska (T4R bez vlečných vozů) a do Sovětského svazu (T4SU bez vlečných vozů). Výroba skončila v roce 1987, tedy dva roky před ukončením výroby poslední modifikace T3.

Ačkoliv byly tramvaje K2 i T4/B4 vizuálně podobné základnímu typu T3, jejich konstrukce byla značně odlišná nejen v elektrické výzbroji. Vozy měly jinak konstruovaný rám, u článkových tramvajů a prvního prototypu T4D byla navíc provedena i odlišná konstrukce bočnic a dalších uzlů. Nízká míra vzájemné unifikace byla jedním z důležitých impulzů k zahájení vývoje nové typové řady T5/KT4.

První tuzemské článkové tramvaje i jejich specifický vztah k hlavnímu městu bude v retro provozu DPP zanedlouho připomínat tramvaj K2 označená symbolickým číslem 7000. Byla vyrobena v roce 1977 a původně sloužila v DP Bratislava (ex 394/8133), kde většinu provozního života strávila jako vozidlo pro výcvik řidičů.



TRAMVAJE ŘAD T4/B4 A T3/B3 (V MODIFIKACÍCH PRO PROVOZ S VLEČNÝMI VOZY – ELEKTRICKÉ VÝZBROJE UB13 A UB14) BYLO MOŽNÉ PROVOZOVAT V RŮZNÝCH SESTAVÁCH VČETNĚ TŘÍVOZOVÝCH VLAKŮ T+T+B, TZV. GROSSZUGŮ. LIPSKO, KOLEM ROKU 1977
FOTO: PETR MAJZNER





#studujpsd

Nové technologie ve výuce SPŠD

Technologie hýbou světem, a kdo jiný než škola by měla s těmito trendy držet krok. Ačkoliv má SPŠD v nabídce především řemeslné obory, i zde je nutné zavádět nové prvky a modernizovat výuku. V rámci odborných prací a odpoledních kroužků začali žáci pracovat na automatizované tramvajové trati. Elektromechanici pro zařízení a přístroje mají za poměrně krátkou dobu navrženy a zrealizované automatizační elektronické prvky, kde pomocí programovacího jazyka Python řídí prozatím improvizované kolejističky. Pomocí 3D tisku doplňují kolejističky nebo ovládací moduly zcela kompatibilní se stavebnicí LEGO. Celý projekt završuje práce na prototypu modelů tramvajových vozů, kterou si vzali na starost žáci 3. ročníku oboru Provoz a ekonomika dopravy.

Schola Pragensis 2022 pro uchazeče o studium opět naživo

Podzimní a zimní měsíce jsou pro SPŠD velmi důležitým obdobím. Probíhá mnoho propagačních akcí, na kterých může škola prezentovat studijní obory uchazečům. Jednou z akcí, kterou nelze v žádném případě podceňovat, je veletrh středních škol Schola Pragensis, který se konal v Kongresovém centru Praha. V letošním roce ho během tří dnů navštívily tisíce osmádků a devátáků buď v rámci výuky se svou ZŠ, nebo s rodiči. Ve stánku SPŠD zodpovídali veškeré dotazy učitelé, ale hlavně žáci různých oborů, kteří zde zároveň informovali o svých projektech, na kterých pracují v rámci praxí nebo mimoškolních aktivit. Návštěvníci veletrhu tak mohli kromě prototypu automatizované tramvajové trati ze stavebnice LEGO vidět prezentaci 3D tisku krytů nehodových kamer tramvají DPP. Data k tisku a popis využití této technologie v rámci opravárenských činností školy poskytlo oddělení Konstrukce a technické specifikace JSVT. Podklady budou dále využívány ve výuce tříletých i čtyřletých oborů.

Dny otevřených dveří

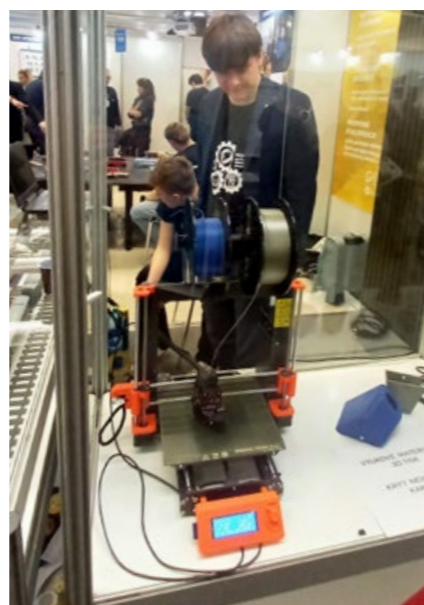
Volba studijního oboru je prvním velkým životním rozhodnutím. Devátáci vybírají „kam na školu“ podle mnoha kritérií. Může to být jasně daný zájem o řemeslo, počítače nebo dopravu nebo doporučení rodičů či výchovných poradců ze základní školy. Důležité je nevybírat „od stolu“, ale jít se podívat přímo do školy, kde se obor vyučuje, předem si připravit seznam otázek, využít nabídky přijímacích nanečisto nebo konzultace s kariérovým poradcem. To vše je možné v rámci dnů otevřených dveří, které SPŠD pořádá. Učitelé vysvětlí, jaké předměty a v jakém rozsahu žáky daného oboru čekají, jak je to s odborným výcvikem a o uplatnění po studiu mohou pohovořit se zástupci DPP, kteří bývají na DOD také přítomni. Důležité je také všimnout si atmosféry ve škole, ve které pak stráví další tři nebo čtyři roky.



ŽÁCI 3. ROČNÍKU OBORU PROVOZ A EKONOMIKA DOPRAVY PŘI PREZENTACI AUTOMATIZOVANÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ NA DNI OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

Další termíny DOD: 12. 1. 2023 od 15:30 do 17:30 a 28. 1. 2023 od v Motole, Plzeňská 298/217a a na Vinohradech, Moravská 3. V rámci lednových termínů se konají také přijímací zkoušky nanečisto, na které je nutné se registrovat. Více informací na www.sps-dopravni.cz

Text: Michaela Franková
Foto: Petr Ludvíček a Petr Hejna



SOUČÁSTÍ EXPOZICE BYLA FUNKČNÍ 3D TISKÁRNA PRODUKUJÍCÍ KRYT NEHODOVÉ KAMERY

Opravy a modernizace dílen v Košířích

Téměř celé prázdninové období a začátek školního roku byl ve znamení příprav velké rekonstrukce podlahových povrchů v dílnách odborného výcviku v Košířích. Zároveň proběhla kompletní výměna lakovacího boxu. V současné době disponuje škola jedním z nejmodernějších zařízení tohoto druhu ve školním prostředí v Praze. V březnu 2023 chystá škola ve spolupráci s Hospodářskou komorou v Praze soutěž Solercia pro obor Autolakýrník. Pokud se vše podaří podle plánů, přivítáme mezi soutěžícími i zahraniční partnery školy. Jako vyzyvatele žáků v této soutěži chce škola oslovit odborníky z provozů DPP.

Výměna světel ve škole

Zdražování energií se týká i vzdělávacích institucí. V reakci na tento trend přistoupilo vedení školy k výměně stávajících světel za moderní LED osvětlení. Díky této „rychlé“ akci se sníží náklady na elektřinu téměř o 60 % a zároveň se prodlouží životnost světel. Harmonogram prací byl dodavatelem velmi dobře vypracován, takže nedocházelo k výraznému omezení výuky.

Připravil: Milan Slezák

ZA PIŠŤĚKY DO BUBENČE

Až do 20. ledna 2023 lze navštívit v galerii Villa Pellé výstavu nazvanou **Pišťek & Pišťek – Dva světy**. Ta představuje poprvé společně díla výtvarníků Theodora Pišťeka, jenž v roce 2022 oslavil své devadesáté narozeniny, a jeho syna Jana Pišťeka. Theodor Pišťek vstoupil na výtvarnou scénu počátkem 60. let minulého století a je zaznamenaníhodnou postavou hyperrealistického malířství i světově uznávaným kostýmním výtvarníkem. Jeho syn Jan patří ke generaci 80. a 90. let, která spoluurčovala polistopadový postmoderní směr českého malířství.

Jan Pišťek zde představuje svoji tvorbu pocházející především z období posledních pěti let, jež reflektuje jeho zájem o přírodní a civilizační fenomény. Obraz Dva světy, který tento autorův přístup zosobňuje, dal nakonec i celé výstavě název. Nechybí tu ani ukázky poměrně vzácné figurální malby a exkluzivní premiéru mají objekty vycházející z malířského cyklu Znamení, které vznikly v letošním roce a spolu s obrazy tvoří kompaktní výstavní soubor. Výběr z díla Theodora Pišťeka nabízí mimořádný průřez jeho tvorbou. Od dosud nevystavených děl z období přelomu



50. a 60. let, jako je obraz Hudebníci nebo portrét filmového režiséra Františka Vlčíla, až třeba k ukázkám z poslední tvorby, která je ve znamení velkoformátových kreseb nazvaných Rozmluva s Hawkingem.



JEN SILNÍ PŘEŽIJÍ

Období okolo Vánoc a konce roku zpravidla přináší poměrně velké množství nových hudebních nahrávek vcelku pestrého žánrového spektra. Pokud bychom se měli zastavit u pár známějších jmen, lze uvést třeba nové album **Bruce Springsteena** Only The Strong Survive, které je tak trochu netradiční. Je totiž poctou legendárním soulovým či r'n'b skladbám z katalogů vydavatelství Gamble and Huff, Motown či Stax. Přináší patnáct coververzí písní interpretovaných původně kupříkladu Jerryem Butlerem, Commodores, The Temptations nebo Dianou Ross. Přestože se zdálo, že po smrti Marie Fredriksson značka **Roxette** končí, Per Gessle nyní

přichystal ve spolupráci s koncertní sestavou kapely nové album pod jménem projektu PG Roxette. Deska se jmenuje Pop-Up Dynamo! To skotsko-američtí **Garbage** dali dohromady výběrovku pod souhrnným názvem Anthology. Jde celkem o 35 skladeb na dvou CD (nebo 20 skladeb na dvou LP) mimo jiné třeba i včetně písní z B-stran singlů. Z domácí scény lze pak zmínit třeba desku **Roberta Křesťana** a kapely Druhá tráva nazvanou Díl druhý. Svým způsobem navazuje na album Díl první z roku 2020 a v celkovém zvuku znovu posouvá kapelu mířící mimo její tradiční akustickou bluegrass folkovou polohu.



TO NEJSOU PENÍZE JARDY, ALE IVANA

Pokud by se snad někomu v průběhu zimní pauzy stýskalo po první fotbalové lize, je pro něj v Divadle Kalich na 17. ledna uchyštěno legendární představení Petra Čtvrtnička a Jiřího Lábusa nazvané **Ivánku, kamaráde, můžeš mluvit?** V bezmála osmdesáti minutách si tak bude moci osvěžit třeba to, komu volal Pelta a co chtěl, co jsou to „takový ty notičky“ a případně i jestli tedy opravdu už kapřiči připluli. Kromě dvojice hlavních protagonistů se na scéně objeví i Josef Polášek, symfonický orchestr Bezdrev či operní zpěváci Petr Wajsar a Daniela Smutná.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do středy 4. ledna 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno i s diakritikou) a můžete získat sadu reklamních předmětů pro děti.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 11/2022 zněla: **Varšavské metro roste.**

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a flash diskem a knihou 140 osobností a událostí pražské MHD odměněn: **Daniel Novopacký.**

FOTO KVÍZ



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Těžká údržba trolejbusů

S ohledem na problémy se společným užíváním garáží Dejvice autobusy i trolejbusy rozhodl Dopravní podnik, že pro díly těžké údržby trolejbusů využije bývalou(dokončení v tajence) v(dokončení v tajence). Práce na úpravách začaly v roce 1956. Bylo zlikvidováno zbývající kolejíště vozovny, byla zasypana většina původních revizních kanálů a podsklepení. První loď vozovny byla adaptována pro opravy podvozků. Také třetí loď byla nyní označována za karosárnu a byl v ní jeden revizní kanál. Počet vrat do každé lodí byl zredukován z pěti na tři.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do středy 4. ledna 2023** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **nabíječku tužkových baterií**, další dva flash disk ve tvaru vozu MHD. Jako bonus získá jeden z vylosovaných 2 poukazy na vstup do jedné z budov Národní galerie.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 11/2022 zněla: **opatřený novým pluhovým tělesem**.

Hlavní cenu – podložku na jógu – získává: **Tereza Musilová**, flash disk ve tvaru vozu MHD získávají: **Renata Volková** a **Tomáš Poláček**. Vstupenky do Národní galerie vyhrála: **Ivana Štěrbová**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Nabíječka
tužkových baterií
Panasonic
eneloop

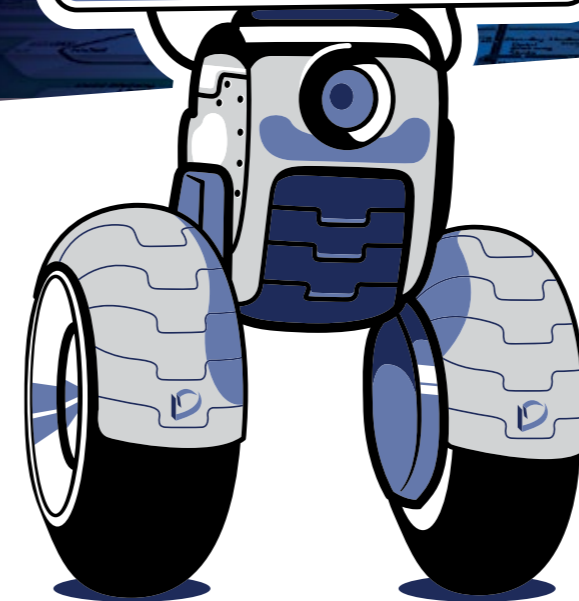


S energií v záloze můžete být vždy pomocí nabíječky tužkových AA a mikrotužkových AAA baterií typu NiMH. Součástí balení jsou 4 ks baterií AA s kapacitou 1900 mAh. Nabíječka disponuje kontrolkou oznamující dobíjení baterií.

BONUS:
2x vstup
do Národní
galerie



DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ



čtvrtek
12. 1. 2023
15.30 – 17.30
+ zkoušky nanečisto

Škola Plzeňská 298/217a,
Praha 5-Motol
Škola Moravská 3,
Praha 2-Vinohrady

sobota
28. 1. 2023
9.00 – 11.30
+ zkoušky nanečisto

Škola Plzeňská 298/217a,
Praha 5-Motol
Škola Moravská 3,
Praha 2-Vinohrady

ROZMANITOSTI	ZN. OLOVA	JMÉNO ZPĚVÁKA JOHNA	BOJOVÝ PLYN	TURECKÁ TISK AGENTURA	RÍM (ORIG.)	ADOPTOVAT	ŠPEK	ZÁHADA	MUŽSKÉ JMÉNO (19.5.)	ALKOHO- LICKÝ NÁPOJ	PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY	ŘÍMSKY 2000	INIC. PILÁŘOVÉ	POPEVEK	TRUMFY	NAPLA- VENINA (RÍDČ)	NA ÚČET
									SPOLJENÁ TMELEM								
									DŮSTOJNÍK (SLAMČ)								

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

obory s maturitou

- **INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE**
se zaměřením na Aplikace, grafiku a webdesign
- **PROVOZ A EKONOMIKA DOPRAVY**
se zaměřením na Logistiku v dopravě
- **PROVOZ A EKONOMIKA DOPRAVY**
se zaměřením na Ekonomiku městské dopravy

obory s výučním listem a s maturitou

- **MECHANIK ELEKTROTECHNIK**
se zaměřením na Informační a zabezpečovací systémy
- **AUTOTRONIK**

obory s výučním listem

- **MECHANIK OPRAVÁŘ MOTOROVÝCH VOZIDEL**
- **AUTOELEKTRIKÁŘ**
- **KAROSÁŘ**
- **AUTOLAKÝRNÍK**
- **ELEKTRIKÁŘ**
- **ELEKTROMECHANIK PRO ZAŘÍZENÍ A PŘÍSTROJE**
- **STROJNÍ MECHANIK**

nástavbové obory s maturitou

- **PODNIKÁNÍ**
- **PROVOZNÍ TECHNIKA**



#studujpsd / #pracujvdpp

info@sps-dopravni.cz
www.sps-dopravni.cz

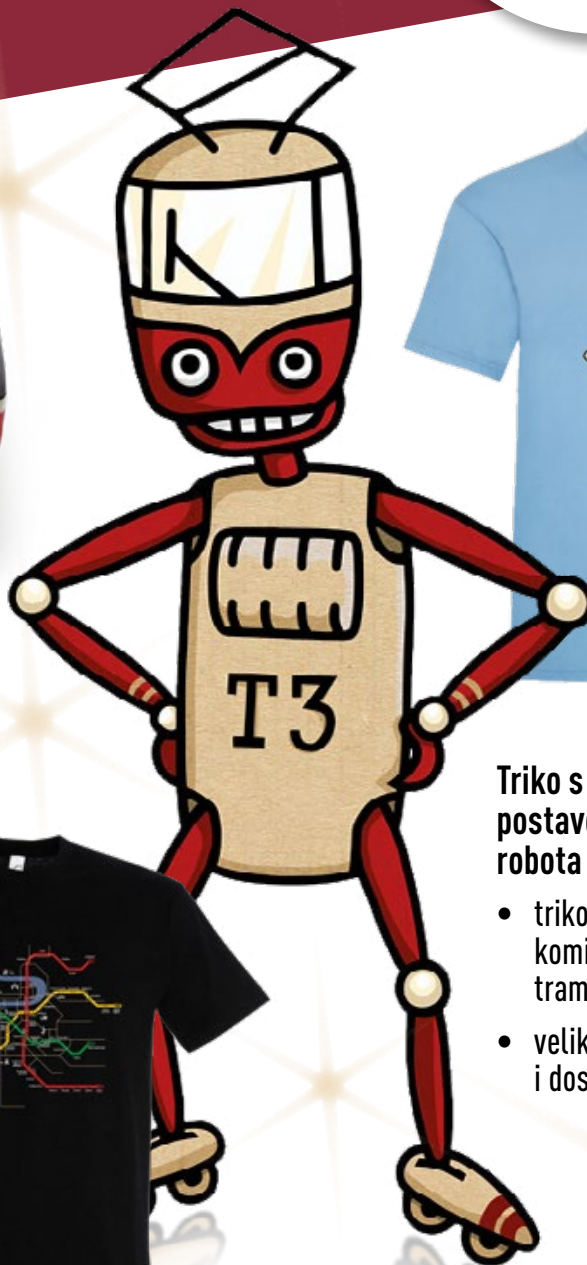
Pro děti i dospělé

FAN SHOP



Pěnová tramvaj ČKD Tatra T3 (nostalgická linka 23)

- pěnový model tramvaje
- rozměr cca 51 × 9 × 12 cm
- sundavací a pratelný potah



Triko s komiksovou postavou tramvajového robota „T3bot“

- triko s postavičkou komiksového tramvajového „T3bota“
- velikosti pro děti i dospělé

Černé triko se schématem pražské MHD

- elegantní černé triko se schématem metra a tramvajů
- velikosti pro děti i dospělé až do XXXL



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

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy