



CO ČEKÁ DPP V ROCE 2024?
SERIÁL ZMIZELÉ METRO: TRASA C
NA NOVÝCH TRATÍCH SE
NA PREFERENCI NEZAPOMNĚLO



LINKOU 59 SMĚR LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Dva měsíce pojištění zdarma

- Zdravotní pojištění pro psy a kočky od PetExpert
- Nabídka pro zaměstnance DPP a jejich rodinné příslušníky platí od 1. 1. do 31. 12. 2024, a to pro všechny úrovně pojištění
- Pojištění sjednáte na: www.petexpert.cz, zadejte kód: DPP2M



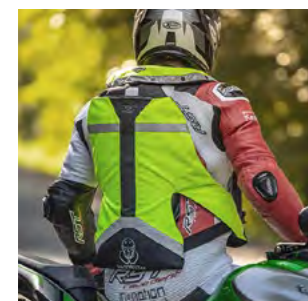
Bowling na třech adresách

- Xbowling Kyje, Strašnice a Žižkov se slevou 10 %
- Uplatnění slevy po předložení ID karty
- Kontakt: www.xbowling.cz



2024: Na cestovanou!

- Sleva 7 % pro zaměstnance a rodinné příslušníky od CK Afrodita
- Vybraný zájezd je nutné objednat přes e-mail zajezdy@ckafrodita.cz a do předmětu uvést „7 % sleva - DPP“ či je možné si zájezd zakoupit při uvedení tohoto hesla rovnou v kanceláři na adrese: Karla Engliše 3221/2, Praha 5.



Na motorce bezpečně

- Sleva pro zaměstnance DPP ve výši 15 % na motocyklovou airbagovou vestu a příslušenství
- Kontakt: M-Style, Spojovací 182/11, Praha 9, e-mail: sebak@m-style.cz

Kosmetické procedury

- Pro zaměstnance DPP a jejich rodinné příslušníky platí 15% sleva na využití libovolné kosmetické procedury
- Kontakt: Salon UNIQUE, Konviktská 24, Praha 1, tel.: 773 909 940, e-mail: podovaivanna@seznam.cz



Máme kousek pro každého!

- Po předložení průkazu zaměstnance DPP získáte 10% slevu na celou objednávku při návštěvě v restauraci Pizza Hut
- Kontakt: martin.levcek@amrest.eu



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

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefity a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.cz



OBSAH 2/2024

AKTUÁLNĚ

4-5

METRO 50

6 VÝSTŘÍŽKY O PRAŽSKÉM METRU

UDÁLOSTI

7-9 CO ČEKÁ DPP V ROCE 2024?

PO STOPÁCH

10-13 TRAMVAJE BUDOU MÍT ZASE SRDCE NA SPRÁVNÉM MÍSTĚ

PEL-MEL

14 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

PREMIÉRA

15-17 VZHŮRU NA LETIŠTĚ

METRO A JEHO LIDÉ

18-19 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM: 7 OTÁZEK PRO: JOSEFA JENÍČKA

PREFERENCE MHD

20-23 NA NOVÝCH TRATÍCH SE NA PREFERENCI NEZAPOMNĚLO

VZDĚLÁVÁNÍ

24 #STUDUJSPSD #PRACUJVDP

KALEIDOSKOP

25-27 ZMIZELÉ METRO TRASA C – PRVNÍ DÍL

TIP NA VÝLET

28-29 ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – LIEPAJA A DAUGAVPILS

30 ZÁBAVA

31 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Tříčlankový trolejbus Škoda-Solaris 24m na Nádraží Veleslavín
Autor: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 29. 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, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láska, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Štojd, Jan Ungřman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 26. 1. 2024
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

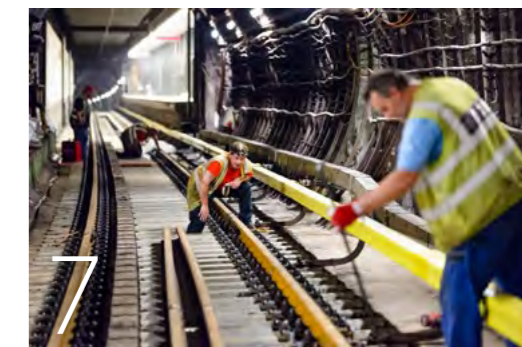




Foto: Archiv DPP

Padesátiny mostu na Kačerově

Metro v tubusu Nuselského mostu zná každý, ale most na Kačerově? Tento nenápadný most překonává terénní zářez, kterým vede železniční trať a také vlečka do depa Kačerov se zkušební tratí. Metro ho užívá v pravidelném provozu od roku 1974, ale sloužil už při zkušebním provozu. Ještě v březnu 1974, kdy byla pravděpodobně pořízena fotografie, po něm soupravy nejezdily vlastní silou, ale musel je mezi depem a stanicí Kačerov přepravovat lokotraktor. Na mostě jsou čtyři koleje – dvě prostřední vedou do depa Kačerov a v letech 1974–1980 sloužily s příslušným výhybkovým rozvětvením k obracení vlaků. Proto je mezi nimi služební nástupiště. Krajině koleje pokračují do oblasti Jižního Města a byly do pravidelného provozu uvedeny až v roce 1980. (red)

Únorové trvalé změny

Od 1. 2. 2024 je zrušena linka 140 a nahrazena trolejbusovou linkou 58. Nejpodstatnější změnou pro cestující je v této souvislosti změna nástupní zastávky Palmovka, která se přesouvá z autobusového terminálu do tramvajové zastávky Palmovka (směr Libeňský zámek). V souvislosti s tím se přemísťuje také nástupní zastávka Palmovka linky 109 v autobusovém terminálu vpřed do původní zastávky linky 140.

Od 5. 2. 2024 jsou vybrané spoje linky 161 prodlouženy do trasy Bořislavka – Nebušice – Přední Kopanina – K Tuchoměřicům – Letiště. Linka 409 je vedena v nové trase Praha, Suchdol – Velké Přílepy – Úholičky, žel. zast.

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

Prague City Tourism a 50 let metra

I agentura Prague City Tourism se připojuje k oslavám pražského metra, a na svých stránkách tak nabízí několik zajímavých procházek souvisejících s pražskou podzemkou. Již v únoru se konala první, a to na téma Metro B očima paleontologa. V březnu čeká na zájemce hned několik podobných akcí, avšak upozorňujeme, že některé z nich jsou již vyprodané. Podrobné informace k jednotlivým akcím jsou k nalezení na eshop.prague.eu. (red)

Stavba muzejní haly slavnostně zahájena



Foto: Petr Hejma

DPP v areálu vozovny Střešovice 14. února 2024 slavnostně zahájil výstavbu nové výstavní haly určené pro historické autobusy a silniční pracovní vozidla ze sbírek Muzea MHD. Prostory budou mít dvě patra s kapacitou 16 vozidel. Halu staví společnost OHLA ŽS za 122,45 milionů korun, výstavba potrvá celkem 20 měsíců. DPP předpokládá otevření haly pro veřejnost v září 2025. Nájezd do dolního patra bude svým provedením připomínat historické autobusové garáže. Horní patro bude sloužit jako showroom pro vystavování šesti vozidel a budou zde i prostory pro pořádání přednášek a seminářů. Návštěvníci budou do nové výstavní haly vstupovat z dolního dvora vozovny, tedy přímo do horního patra. (red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

K letošnímu druhému zasedání se představenstvo DPP sešlo 23. ledna. Projednalo mj. využití majetku DPP k reklamním účelům, certifikaci dle ISO 37301 (CMS) a ISO 37001 (ABMS), dále informace k implementaci ESG Strategie v DPP a podnikatelský plán DPP na rok 2024. Na programu byla i koncepce obnovy osobních vozidel v majetku DPP, směrnice o poslání a působnosti útvarů DPP či zpráva o výsledcích externího auditu QMS. Další zasedání se uskutečnilo 6. února, kdy se představenstvo zabývalo mj. organizačními opatřeními k 1. dubnu, zprávou k finančním darům odborovým organizacím na základě Kolektivní smlouvy DPP a také podnětem k novelizaci vyhlášky č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy.

Dozorčí rada na úvod svého letošního prvního jednání ve středu 31. ledna schválila zprávu o činnosti dozorčí rady DPP za období říjen až prosinec 2023 a zprávu o činnosti dozorčí rady DPP za rok 2023. Projednala zprávu k výběrovému řízení na pozici dopravního ředitele, podnikatelský plán 2024, provozní rozpočet 2024 a investiční plán na rok 2024. Dále projednala návrh na uzavření smlouvy o smlouvě budoucí o prodeji a koupi nemovitých věcí a následně smlouvy o prodeji a koupi pozemků se spol. Nové Holešovice a také plnění stanovených neekonomických cílů personálního ředitele pro rok 2023. Dozorčí rada byla seznámena s porovnáním obsazenosti systematizace u řidičů MHD, s informací k metru I.D, s informací o Smart City a inovativních projektech DPP, s využitím majetku DPP k reklamním účelům a s průzkumem MHD. (red)

Pravidelný provoz trolejbusové linky 58 zahájen



Foto: Filip Jirák

Ve čtvrtek 1. února 2024 byl zahájen standardní rutinní provoz na trolejbusové lince č. 58 v trase Palmovka – Čakovice – Miškovice. Skončil tak dosavadní zkušební testovací provoz kloubových trolejbusů SOR TNS 18, ale také autobusová linka č. 140. Počet spojů i jízdní řád na trolejbusové lince zůstává stejný jako na autobusové. Všechna patnáct bateriových kloubových trolejbusů SOR TNS 18 určených pro tuto linku si DPP převzal na konci roku 2023 s výhradami, protože vozidla vykazovala dílčí závady či nedodělky a neměla některé průkazy způsobilosti či další nezbytnou dokumentaci. (red)

MOSTY A TRAMVAJE



Foto: Petr Hejma

Až do úterý 26. března 2024 je přerušen provoz tramvají v úseku Těšnov – Vltavská. Důvodem je plánovaná oprava tratě na Hlávkově mostě a v oblasti zastávek Těšnov. V rámci opravy DPP z mostu demontuje velkoplošné panely, nahradí poškozené kusy a kompletně vymění asfaltový povrch a pryžové profily, na kterých jsou velkoplošné panely umístěny. Kromě toho vymění kolejnice a doživající výhybkové systémy v uvedeném úseku.

Jiná situace je na Libeňském mostě, kam se od 17. února do 25. března 2024 vrací v omezené podobě tramvajový provoz, a to v úseku Maniny – Libeňský most v podobě linek 1 a 27. Umožňuje to dočasný kolejový přejezd tzv. Californien, který DPP naistaloval v oblasti zastávek Libeňský most. Zhruba 600metrový úsek mezi tramvajovou zastávkou Libeňský most a stanicí metra Palmovka mohou cestující přejít pěšky nebo využít náhradní autobusovou dopravu X25, která jezdí v úseku Palmovka – Libeňský most (v noci linka X94 v úseku Palmovka – Tusarova). Omezený provoz tramvají zde zůstane zachován i po 25. březnu do odvolání, nicméně vzhledem k dalším stavebním pracím, opravám a rekonstrukcím plánovaným různými subjekty v Praze dojde od 26. března 2024 k další úpravě linkového vedení tramvají. (red)

Výročí metra pohledem Metrostavu



Nejen Dopravní podnik si připomíná výročí padesáti let od zahájení provozu metra na prvním úseku trasy I.C. Metrostav, pro který je výstavba metra stále prestižním projektem, v lednu spustil webové stránky <https://www.metrostav.cz/cs/metrem50>, které využívají příležitosti ohlédnout se zpět, a seznámit tak návštěvníky s výstavbou metra. Čtenáři tak mají možnost se seznámit například s technologií hloubení a ražení tunelů či s mosty pražského metra. Stránky jsou funkční zároveň i v anglické verzi. (red)

VZPOMÍNKA NA JIŘÍHO ŠINDELÁŘE



Ve věku 70 let nás 16. prosince 2023 navždy opustil bývalý vedoucí dispečinku metra Jiří Šindelář. K DP Metro nastoupil v roce 1972, kde se vypracoval až na tuto vedoucí pozici. Významným milníkem pro něj byl listopad 1989, kdy se podílel na vědomém zastavení metra při generální stávce. V roce 2002 se aktivně zapojil do činnosti k zamezení škod po povodních, kdy dbal zejména na ochranu zaměstnanců, kteří byli vystaveni zdravotním rizikům při odklizení škod. Od roku 2004 působil v oddělení tvorby jízdních řádů a až do odchodu do důchodu v roce 2008 jako dozorčí stanice.

Jiří Šindelář byl v roce 1992 zvolen do čela odborové organizace DP Metro a v roce 1998 byl zvolen jako zástupce zaměstnanců do dozorčí rady DPP, v letech 2003–2006 zde zastával funkci místopředsedy. Byl mezi kolegy znám tím, že si na práci pro metro velmi zakládal a patřil mezi srdcaře Dopravního podniku.

Čest jeho památce.

Foto: Archiv DPP a Vlastimil Pilař

VÝSTŘIŽKY O PRAŽSKÉM METRU

Vážená redakce,

reaguji na Vaši výzvu v DP kontaktu k 50 letům metra. Velice mě dodnes zajímá veškerá doprava a v mladém studentském věku jsem měl to štěstí, že se začala v Praze naplňovat letitá myšlenka vybudování podzemní dopravy. Tenkrát se ještě uvažovalo o podpovrchové tramvaji, jejíž pozůstatkem je stanice Hlavní nádraží a po- tažmo i Vyšehrad.

Jakmile se myšlenka začala realizovat, začal jsem urputně sledovat denní tisk různých značek a vystřihávat si články o této stěžejní změně způsobu dopravy. Historie výstavby je dosta- tečně známá, ale dobové články mají právě z pohledu do minulosti svůj půvab. Nalepoval jsem vše do velkých sešitů a přestal jsem až ve chvíli, kdy byla první trasa C spuštěna do provo- zu. Veškerý materiál jsem potom po dlouhých letech předal do archivu panu Fojtíkovi. Stejně tak jsem se těšil na každý den otevřených dveří, které jsem si natáčel, pokud to v podzemí při minimálním osvětlení šlo, na 8mm film. I ze za- těžkávací zkoušky Nuselského mostu s tanky mám záběry z toho mlhavého dne.



Metro byl prostě zlomový způsob dopravy v již tehdy přeplněné Praze, kdy často vypadal tramvajím proud a stály v kolonách. Pro mě dodnes vyvolává stejné nostalgické myšlenky původní zajištění vlaků metra, které měly být naší proveniencí z Tatry Smíchov, zvláště když jsme byli největším výrobcem tramvají na světě. Proto si také troufli na vývoj podzemních vlakových jednotek. Bohužel, když byly hotové vagony představeny veřejnosti, měli jsme ve škole výcvikový kurz a in natura jsem tyto vozy nikdy neviděl. Mé vzpomínky umocnila ještě kniha o vývoji vlaku R1, která se krásně čte a velmi smutně končí. Vše potvrzuje i jediný pozůstatek, model této jednotky, který je vystavován v Muzeu MHD. Myslím, že co do vzhledu by neudělal ostudu v tunelech ani dnes. Tolik z mých stručných vzpomínek na prvopočátky metra.

Svou vzpomínku bych rád uzavřel tím, že jsem našel tehdejší časopis Nová Praha z roku 1969, věnovaný celý dopravě v Praze, pak noviny k 10. výročí metra a slavnostní noviny Večerní Praha z května 1974 ke spuštění metra. Myslím si, že v dnešní době tyto noviny už mají i historickou hodnotu.

Vlastimil Pilař,
řidič autobusu v garáži Klíčův

Vaše fotografie, dokumenty a vzpomínky k historii pražského metra můžete zasílat na adresu: metro50@dpp.cz. Radi je na stránkách DP kontaktu zveřejníme.



CO ČEKÁ DPP V ROCE 2024?

UDÁLOSTI KORPORÁTNÍ A PŘESAHUJÍCÍ DO VÍCE OBLASTÍ

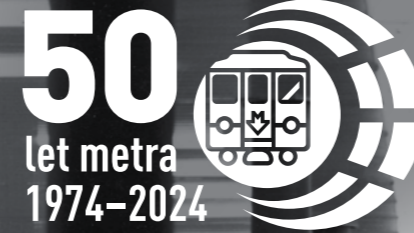
» Dokončit VEŘEJNOU ZAKÁZKU (VZ) na zhotovitele a zahájit přípravu pilotní fáze komplexních projektů EPC (Energy Performance Contracting = Energetické služby se zaručeným výsledkem) v pěti areálech DPP

» Ve vozovně Střešovice zahájit výstavbu nové výstavní haly pro silniční a speciální vozidla Muzea MHD
» Oslavy 50. výročí zahájení provozu metra v Praze a 30. výročí prodloužení linky B o úsek Nové Butovice – Zličín

» Zahájit zkušební provoz elektrobuse SOR NS 12 electric
» Obnovit provoz elektrobuse Škoda 36BB (Škoda E'City)
» Vyhlásit VZ na nákup až 100 kusů standardních hybridních autobusů
» Vyhlásit VZ na nákup až 100 kusů standardních naftových autobusů

AUTOBUSY A ELEKTROBUSY

» V rámci obnovy vozového parku převzít a uvést do provozu všechny vozy objednané v loňském roce (83 naftových autobusů Iveco Streetway 12M, 26 naftových kloubových vozidel Iveco Steetway 18M a 20 hybridních kloubových autobusů Iveco Urbanway Hybrid 18M)



Připravil: Daniel Šabík
Foto: Petr Hejna, Petr Vítů a archiv DPP

LANOVKY

- » Dokončit výrobní dokumentaci pro nové vozy LD Petřín
- » Získat stavební povolení pro rekonstrukci tratě LD Petřín
- » Vyhlásit VZ a vysoutěžit zhotovitele rekonstrukce tratě LD Petřín
- » Provést pravidelnou údržbu LD Petřín



METRO

Opravy, rekonstrukce, stavby:

- » Pokračovat v rekonstrukci stropní desky nad vestibulem stanice Florenc C, letos zejména monolitické desky pod křižovatkou ulic Ke Štvanici a Křížkova
- » Pokračovat v modernizaci osvětlení tunelů a silových rozvodů na trati A v úseku Želivského – Skalka
- » Pokračovat v modernizaci vlakového zabezpečovače LZA na trati A (stanice Muzeum, Můstek, Staroměstská)
- » Pokračovat ve výměně dřevěných pražců za betonové na nejstarším úseku tratě C
- » Dokončit výstavbu výtahů ve stanici Jiřího z Poděbrad a uvést je do provozu
- » Vyhlásit VZ na zhotovitele revitalizace stanice Flora včetně výměny eskalátorů a vybudování bezbariérového zpřístupnění (výtahů)
- » Vysoutěžit zhotovitele modernizace stanice Českomoravská, uzavřít s ním smlouvu a na konci roku zahájit přípravné práce



- » Dokončit VZ na zhotovitele výstavby výtahu ve stanici Radlická, uzavřít s ním smlouvu a zahájit samotnou výstavbu
- » Vysoutěžit zhotovitele výměny eskalátorů ve stanici Hlavní nádraží a zahájit stavební práce
- » Dokončit VZ na zhotovitele modernizace a bezbariérového zpřístupnění veřejných toalet ve stanicích metra a zahájit stavební práce v prvních stanicích: Háje a Florenc C
- » Vyhlásit VZ na zhotovitele modernizace osvětlení tunelů a silových rozvodů na trati B v úseku Smíchovské nádraží – Nové Butovice
- » Zahájit realizaci modernizace zabezpečovacího zařízení na trati C v souladu s plánovanou automatizací provozu linky C, letos ve stanicích Háje, Opatov, Chodov a Roztyly
- » Zrealizovat úpravy pro orientaci nevidomých a slabozrakých ve stanicích I. P. Pavlova, Malostranská, Pražského povstání, Chodov a Florenc B + C



Vozový park:

- » Vyhlásit veřejnou zakázku formou soutěžního dialogu na nákup 69 plně automatických vlaků pro linky D + C, dopravního systému plně automatického metra, bezpečnostních nástupištních stěn pro všechny stanice na linkách D + C a zajištění servisu nástupištních stěn a vlaků po celou dobu jejich základní životnosti

METRO D

- » Dokončit VZ na zhotovitele stavby druhého úseku metra D od stanice Olbrachtova po Nové Dvory a s vítězem uzavřít smlouvu



- » Zahájit výstavbu druhého úseku metra D od stanice Olbrachtova po Nové Dvory
- » Na stavbě prvního úseku dokončit ražby mezistaničních tunelů v celém profilu, staničních tunelů ve stanici Olbrachtova i spojky mezi linkami D a C

TRAMVAJE

Opravy a rekonstrukce:

- » Opravit TT:
 - V úseku Hlávkův most – Těšnov
 - V obratišti Březiněveská a Výstaviště
 - Stírka a Partyzánská
 - Na Letenském náměstí
 - V Nádražní ulici (výměna oblouků u křižovatky s Bozděchovou ulicí)
 - Ve Spálené ulici



- » Zrekonstruovat TT
 - V úseku Havlíčkova – Dlážděná
 - V ulici Dukelských hrdinů



Nové tratě a stavby:

- » Prodloužit TT Pankrác k OC Arkády (ke křižovatce ulic Na Pankráci a Na Strži)
- » Zahájit výstavbu TT Václavské náměstí
- » Pokračovat ve výstavbě nové vozovny Hloubětín (vnitřní vybavení haly pro odstavy, instalace technologií + výstavba okolních provozů) a současně s tím vyměnit oblouky a kolejové konstrukce v areálu vozovny včetně výjezdu z ní



- » Vyhlásit VZ a vysoutěžit zhotovitele stavby TT Muzeum navazující na TT Václavské náměstí
- » Získat společná povolení na stavbu nových TT Libuš – Nové Dvory, TT Malovanka – Strahov, Olšanská – Habrová a Počernická
- » Realizovat zjišťovací řízení EIA na TT Kobylisy – Bohnice
- » Po projednání a schválení tisku RHMP zahájit projekční přípravu TT Modřany – Komořany
- » Zahájit projektovou přípravu TT Dvorce – Budějovická – Michle a Nádraží Podbaba – Troja – Bohnice, které budou součástí plánovaného tramvajového okruhu, jakož i projektovou přípravu TT Podbaba – Suchbátka a Sídliště Ďáblice – Nádraží Čakovice
- » Dokončit výstavbu a zprovoznit nový lakovací box pro tramvaje v ÚD DPP v Hostivaři

Vozový park:

- » Dokončení výrobní dokumentace a zahájení výroby prvních tramvají Škoda ForCity Plus Praha 52T
- » Dokončit modernizaci a uvést do provozu další 2 tramvaje KT8D5 v minulosti zakoupené z Miskolce



- » Zmodernizovat dalších 12 tramvají z T3R.P na částečně nízkopodlažní T3R.PLF (takzvané wany)

TROLEJBUSY

Stavby:

- » Dokončit výstavbu infrastruktury trolejbusové tratě Nádraží Veleslavín – Letiště Praha
- » Vyhlásit VZ na zhotovitele stavby infrastruktury trolejbusové tratě Na Knížecí – U Waltrovky v rámci elektrifikace autobusové linky 137
- » Získat společné povolení pro projekty elektrifikace autobusových linek 131 a 176
- » Zahájit výstavbu infrastruktury trolejbusové tratě Na Knížecí – U Waltrovky



Provoz:

- » Ukončit provoz autobusové linky 140 Palmovka – Čakovice – Miškovice a místo ní zahájit standardní rutinní provoz na trolejbusové lince 58



- » Ukončit provoz autobusové linky 119 Nádraží Veleslavín – Letiště Praha a místo ní zahájit provoz na trolejbusové lince 59

Vozový park:

- » Převzít si všech 20 velkokapacitních tříčlánkových bateriových trolejbusů Škoda – Solaris 24M
- » Dokončit VZ na nákup až 70 kusů bateriových trolejbusů kategorie Standard určených pro elektrifikaci autobusových linek 131, 137, 176, 191 a 201 a podepsat s vítězem rámcovou smlouvu
- » Vyhlásit VZ na nákup dalších až 90 kusů standardních bateriových trolejbusů pro další projekty elektrifikace autobusových linek

Text: Jan Šurovský



PRAVDĚPODOBĚNĚ V ČASOPISE PRAHA '80 VYŠEL TENTO ZDAŘILÝ SNÍMEK, KTERÝ UKAZUJE OBNOVENÉ NÁMĚSTÍ PLNÉ TRAMVAJÍ A DISPEČERSKÉHO ŽIGULÍKA DP. NAHORU JEDE NEOBVYKLE JEDNOVOZOVÝ VLAK NA LINCE 19, OVŠEM JE TO TEHDY NOVÁ TYRISTORKA. TENTO SNÍMEK JSEM RÁD DÁVAL DO PREZENTACÍ ZÁMĚRU OBNOVENÍ TRAMVAJOVÉHO PROVOZU NA VÁCLAVÁKU

TRAMVAJE BUDOU MÍT ZASE SRDCE NA SPRÁVNÉM MÍSTĚ

DRUHÁ TRAMVAJOVÁ TRÁŤ, KTEROU DOPRAVNÍ PODNIK LETOS ROZESTAVÍ, JE JISTĚ TO NEJVÍC, CO SI LZE REÁLNĚ PŘEDSTAVIT. PO PRODLOUŽENÍ ÚSEKU NA PANKRÁCI JDE PŘEDEVŠÍM O VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ.

Fanatickému rušení trolejbusové a tramvajové dopravy od půlky 60. do půlky 80. let 20. století v úplném centru Prahy padlo za obět skoro vše. Trolejbusy byly tehdy zrušeny v celé Praze a tramvaje doslova přišly o své srdce, protože jak jinak nazvat likvidaci tratí na Václavském náměstí a bezprostředním okolí?



K ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA I.A VYDALA KARTOGRAFIA, NÁRODNÍ PODNIK, PLÁN, KTERÝ ALE NIKDY NEPLATIL. POZORNÝ ČTENÁŘ VIDÍ, ŽE NA VÁCLAVÁKU NEJEDE LINKA 22, ALE JAKÁSI LINKA 1. TOTO USPOŘÁDÁNÍ, KTERÉ POČÍTALO SE ZRUŠENÍM TRATI V CHOTKOVÉ SILNICI, SE NAŠTĚSTÍ NEZREALIZOVALO

Uděláme-li kruh o poloměru 700 metrů, tak se do něj dostane na jedné straně trať na náměstí Republiky, na druhé straně trať ve Spálené a na třetí straně trať za Muzeem, která však fakticky není příliš propojena s ostatní sítí. Kdyby nezbyla alespoň trať Vodičkovy – Jindřišská, tak se v zásadě tramvajová síť rozpadla.

Po intenzivních pěti letech přípravy získal Dopravní podnik dvě pravomocná stavební povolení na výstavbu nové tramvajové trati na Václavském náměstí a na tzv. TT Muzeum, což je propojení slepých kolejí mezi budovami Národního muzea, které fyzicky vznikly již v roce 1918, s tratí ve Vinohradské a Škrétově ulici.

Na rozsáhlejší část, tedy na samotný Václavák včetně křižovatky v půli náměstí a na hoře okolo stanice metra Muzeum, máme i zasmulněného zhotovitele, společnost Eurovia.

Výstavba nové tramvajové trati v horní polovině Václavského náměstí je jednak vyvrcholením vpravdě nekonečných debat o relokaci hloupého činu z roku 1980 a zdá se, že semínko zaseté tehdy novou RHMP, která ihned po svém nástupu v listopadu 2018 rozhodla, že na Václavák se tramvaje vrátí.

Okamžik zahájení výstavby nepochybně v řadě z nás doprovází mnoho emocí, protože právě přesvědčování okolí v tomto případě nebylo často o dopravních potřebách, ale právě o emocích a zejména o politice a hledání složité shody mezi složkami HMP, MČ Praha 1 a MČ Praha 2. Najít tu správnou konstelaci hvězd trvalo 38 let. Co je to proti věčnosti...

Mám to štěstí, že jako malé dítě jsem provoz tramvajů na Václaváku aktivně sledoval, protože tento způsob dopravy byl naprosto funkční. Matka pracovala v PZO Ligna (to byl Podnik zahraničního obchodu) na rohu Vodičkovy a Václaváku, babička bydlela v ulici V Jámě a my na Vinici na Černokostelecké ve Strašnicích. Někdy jsme mezi těmito lokalitami jezdili autem, obvykle Slezskou a Žitnou ulicí, ale hodnotnější byla cesta tramvajů, typicky linkou 29.

UKÁZKA ZE SOUBORU POHLEDNIC (DALY SE KOUPIŤ JEŠTĚ V POLOVINĚ 80. LET) JASNĚ VYSVĚTLUJE, ŽE VÝCHODY Z METRA MĚLY SVOJI LOGIKU A TRAMVAJ EXISTOVALA SOUBĚŽNĚ S MAGISTRÁLOU



DRUHÁ UKÁZKA Z MŮSTKU UKAZUJE NOVOU TRÍKOLEJKU VČETNĚ DOBOVÝCH ZÁKRYTOVÝCH PANELŮ (JSOU DOSUD PŘED BÍLOU HOROU). ZBYTKY KONCOVÉHO MAJÁČKU LEVÉHO NÁSTUPISTĚ A OBRYSY TĚLESA A VÝHYBKÁŘSKÉ BOUDY BYLY NA MÍSTĚ K VIDĚNÍ AŽ DO KOMPLEXNÍ PŘESTAVBY SPODNÍ ČÁSTI VÁCLAVÁKU



Aktivnější vnímání světa mám spojeno až s tím téměř finálním stavem. To znamená roky 1978–1980. Tehdy už se na Václaváku nestavělo, náměstí bylo obnoveno včetně plného provozu tramvají. Fungovala už i magistrála, naopak zrušena byla trať k Hlavnímu nádraží. Byly vydány nové pohlednice s upraveným hezkým Václavákem, jednalo se o celý soubor pohlednic.

Jakési dusno ale viselo ve vzduchu. Dostal jsem brožurku Pražské metro 1978, která na plánek slibovala při příštím prodloužení metra na Želivského likvidaci tramvají nejen na Václaváku, ale pro jistotu i ve Vinohradské až na Floru a také v celé Korunní ulici. To se nestalo, naopak Vinohradská byla plně zrekonstruována.

V závěrečné fázi Václaváku pamatuji linky 6, 10, 11, 19, 22 a 29. Linky 6, 10 a 29 jely k nám do Strašnic. Jedenáctka podobně jako dnes k vozovně Žižkov, linka 19 na Spořilov a 22 do Vršovic na Kubánské náměstí. Kam jely ty linky na druhou stranu, jsem věděl méně jasně, linka 6 do Radlic na jednokolejku (kam jsem s otcem jel) a 29 směrem do ZOO okolo

ohořelého Veletřního paláce. Linka 11 jela nějak divně zpátky přes Ječnou do Vršovic.

Finále Václaváku bylo tristní. Na podzim 1980 už tam nejezdila ani linka 6 (zcela zrušena byla 2. července 1980), od 24. září 1980 ani linka 11 a od 2. července 1980 ani 22. Do konce tedy vydržely linky 10 (ač Václavák pro ni nebyl obvyklou tratí), 19 a 29. Cesta „devětadvacátkou“ z Vinice do půlky Václaváku v tom závěru byla vedena Korunní a Škrétovou ulicí. Trať byly rozbité, výhybky bylo vesměs nutno přestavovat ručně. Příjezd podle magistrály do zastávky Škrétova (dnes Muzeum) byla dobrým důvodem ke zvýšenému zájmu. Po odbočení vlevo přes horní magistrálu následovaly zbytky kolejí do původní polohy tratě ve Škrétově ulici a vzápětí byly podobně odřezané zbytky vpravo k Hlavnímu nádraží. Neobvykle působila i zánovní budova Federálního shromáždění, dnes Nová budova Národního muzea. Ale to už tramvaj zastavila pod koněm a my pak v půlce náměstí vystupovali.

Naposledy jsem viděl na Václaváku živou tramvaj pár dní před zrušením. Jeli jsme

s matkou autem VAZ 2101 od babičky z Jámý domů. U Muzea nešly semafore a bylo třeba překonat magistrálu a pokračovat do Vinohradské. Naštěstí vedle nás čekala i tramvaj 29, která magistrálu přeci jen přehradila lépe než náš žigulík. V onom roce 1980 mi bylo 6 let, ale vidím to jako by to bylo včera.

Když jsme jeli autem příště, zřejmě nějak kolem Vánoc, tak odřezané zbytky nevedly jen do Škrétovy a k hlaváku, ale odřezán byl za Muzeem přímo ten Václavák. Smutně visely i troleje. A tak to tu bylo ještě celý rok 1981 a zimu 1982, než vznikly na Prvního máje 1982 ony slavné hnusné Štrougalovy sady, které nyní konečně zlikvidujeme.

O tom, že po Václaváku projela poslední tramvaj linky 29, mě informovala druhá babička, když jsem u ní byl, zřejmě celkem bezprostředně poté, co to slyšela v rozhlasu po drátě. Z této změny žádnou radost neměla a dlouhá léta měla v chodbě pověšený z kalendáře letecký snímek posledního stádia Václaváku. Já jsem tam vždy rád počítal dvojice T3, je jich na dochovaném fragmentu 7, ale myslím, že

dole u Federály byly ještě další 2 vlaky. Babička z Jámý měla ke zrušení tratě ještě mnohem radikálnější postoj, zhruba v duchu, že se vůbec nemyslí na staré lidi a ona nebude chodit hluboko do metra (no bylo jí tehdy ovšem jen 55 let) a po několika letech se z Jámý raději odstěhovala.

Jak souvisel provoz linky 19 a 22 s metrem A ve směru do Vršovic a na Spořilov, mi dodnes uniká. Linka 22 po odklonové trase jezdí dodnes. Zprvu objížděla chybějící Václavák i linka 19, ale v roce 1983 s ní zatočili. A ještě neuvěřitelněji úsek Flora – Můstek (tedy případný souběh s metrem A) přes Karlovo náměstí objížděla linka 29, než byla v roce 1985 zcela zrušena. Jediné zmírnění hlouposti zrušeného Václaváku bylo dodatečné „dolepení“ zcela nenormové, ale potřebné zastávky Muzeum směr I. P. Pavlova. Ona tam totiž zkraje vůbec nebyla, resp. byla až ve Škrétově ulici v Čelakovského sadech. Zcela nedostupná...

Držme stavbě palce, ať jde vše tak jak má a za pár let se tramvají v horní části Václaváku zase svezeme.



NA SLOVENSKU VYTIŠTĚNÁ POHLEDNICE S TYPICKÝM STŘÍBRNÝM OKRAJEM NÁM UKAZUJE VÁCLAVÁK V ROCE 1981. TRATĚ JE SICE ZRUŠENA, ALE STÁLE JE ZCELA KOMPLETNÍ. OZNAČNÍKY, TRAMVAJE A CESTUJÍCÍ CHYBĚJÍ



LIKVIDACE TRATĚ NEBYLA DŮSLEDNÁ. KROMĚ VÝCHODŮ Z METRA A KOMPLETNÍCH OBRYSŮ TĚLESA A ZASTÁVEK JSOU DOSUD SCHOVANÉ V BETONU KOLEJE NAD PODCHODEM V PŮLCE VÁCLAVÁKU. ODKRYTY BYLY 29. DUBNA 2014 FOTO: FILIP JÍŘEK



Oslava trolejbusů

Sobota 18. května 2024, terminál hromadné dopravy v Hradci Králové. V devět hodin zde vypuknou oslavy 75. výročí trolejbusové dopravy ve východočeské metropoli. V prostorách terminálu a okolí se můžete těšit na přistavená vozidla včetně bohatého doprovodného programu. V plánu jsou i mimořádné okružní vyhlídkové jízdy historickými vozy. Programem bude celý den provádět moderátor Jan Kovařík. Více informací o akci naleznete na www.dpmhk.cz.



První elektrobuses v Mostě

Z testování do vlastního majetku. Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova na sociálních sítích představil první elektrobuses v majetku podniku, IVECO E-way 12M, který byl od prosince v podniku testován. Vozidlo bylo vyrobeno v roce 2022 a bylo testováno v několika dopravních podnicích v republice, například v Havířově, Děčíně či Hradci Králové. Vůz je zároveň vybaven klimatizací či USB nabíječkami. Mostecký dopravní podnik nasazuje elektrobuses hlavně na lince 17.

Za výročím do Plzně

Plzeňské městské dopravní podniky slaví v letošním roce 125 let MHD. Hlavní program vypukne 15. června 2024 ve vozovně na Karlově, kde bude připravena výstava moderních i historických vozidel, prohlídkové trasy a samozřejmě bohatý doprovodný program. Poprvé se návštěvníci budou moci podívat i do moderního areálu nové vozovny na Slovanech. Všechny důležité informace naleznete na webu podniku a sociálních sítích.



Foto: FB PMDP

Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek



Foto: FB DPMB

Labutí píseň

Brněnský dopravní podnik v letošním roce uspořádá rozlučku s poslední provozní tramvají typu K2. V minulém roce totiž došlo k odstavení předposlední provozní tramvaje K2 ev. č. 1049, což znamená jediné. V provozu je již jediná provozní tramvaj ev. č. 1080, se kterou se brněnský dopravní podnik letos rozloučí. Fanoušci dopravy však nemusí smutnit, v rámci retroprovozu bývá nasazován vůz ev. č. 1123, takže provoz tohoto typu vozů z Brna úplně nezmizí.



Foto: www.dpo.cz

Vyloučených cestujících ubylo

Asistenti přepravy v ostravském dopravním podniku přinášejí své výsledky. Při nočních bezpečnostních akcích pořádaných DPO ve spolupráci s Městskou policií Ostrava každoročně

vyloučí z přepravy tisíce cestujících. Jen loni proběhlo celkem osm těchto akcí a k tomu navíc dvě týdenní. Průměrně bylo vyloučeno 10 procent cestujících a to je nejméně od zahájení této aktivity ostravským dopravním podnikem. Asistenti přepravy kontrolují dodržování smluvních přepravních podmínek na různých linkách, s čímž jim pomáhají právě městští strážníci. První letošní bezpečnostní akce proběhla koncem ledna. Zúčastnilo se jí 11 asistentů a 6 strážníků. Zkontrolováno bylo 55 spojů a 1613 cestujících. Za nedodržování přepravních podmínek bylo vyloučeno 222 pasażerů.



Foto: www.dpmhb.cz

Nová vozidla na bioCNG

Převzetím čtyř vozidel Iveco na bioCNG odstartovala postupná obnova vozového parku mlado-boleslavské MHD, která potrvá až do roku 2027. Celkem dopravní podnik pořídí 17 nových autobusů, které jsou spolufinancované z integrovaných teritoriálních investic. Vozidla Iveco Urbanway 12M CNG nahradí nejstarší a nejpotřebovanější dieselové autobusy, jsou klimatizované, a zvyšují tak komfort pro cestující. Další čtyři autobusy budou uvedeny do provozu do poloviny tohoto roku. V letech 2025, 2026 a 2027 budou dodány tři nové autobusy, a to vždy do poloviny kalendářního roku.

Připravil: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna



VZHŮRU NA LETIŠTĚ



Vůbec poprvé se trolejbus na Evropské třídě objevil v úterý 23. ledna 2024. Ten den se uskutečnila první zkušební jízda tříčlánkového vozu Škoda – Solaris 24m (evidenční číslo vozu 405). Hlavním cílem jízdy bylo ověřit průjezdnost problematických míst na trase budoucí trolejbusové linky 59.

Souprava tažená pohotovostní Tatrovou T158 Phoenix opustila krátce po dvanácté hodině areál garáže Řepy, a to za asistence dvojice dispečerských vozidel. Vozidlo projelo v bateriovém módu dva úseky, od ulice Navigátorů k Nádraží Veleslavin a také areál Letiště Praha. Zkušební jízda skončila krátce před 16. hodinou, a to zatažením vozidla zpět do garáže Řepy.

Pro úplnost dodejme, že první zkušební jízda pod trolejovým vedením proběhla ve středu 31. ledna, a to za účasti měřicího vozu Škoda 24Tr (508). Tříčlánkový vůz poprvé projel trať pod trolejemi hned následující první úno-



rový den. Zahájení pravidelného provozu s cestujícími je plánováno v první polovině března 2024.

Samotný vůz Škoda Solaris 24m si po technické stránce v DP kontaktu samozřejmě ještě představíme.



7 OTÁZEK PRO: JOSEFA JENÍČKA

1974–2024
50 let
M metra
s DP kontaktem



1) Kdy a proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

Studoval jsem obor Sdělovací a zabezpečovací technika na Střední průmyslové škole dopravní v Praze v Masné. Obor to byl zajímavý, ale vnitřně jsem pořád chtěl řídit vlaky. Představa způsobu života na tratích po celé republice nebyla přesně to, co bych si tak nějak dovedl představit. Nicméně zcela náhodou jsem se začal zajímat, jak to chodí v metru. Se spolužákem jsme si jednou udělali výlet do sídla metra ve Sliachské ulici, která byla tehdy pomalu na okraji Prahy, a nechali jsme si udělat takovou nezávaznou konzultaci, jak to tam v metru chodí. Odcházel jsem

přesvědčení, že máme o budoucnosti jasno. No a u mě to taky tak zůstalo. Dva týdny po maturitě, přesně na začátku prázdnin 1. července 1981, jsem musel nastoupit na dvouměsíční dílenskou praxi, abych mohl být zařazen do kurzu pomocníků strojvedoucích od 1. září 1981. Tím jsem si začal pomalu plnit sny o řízení vlaků, tedy s malou korekcí – řízení vlaků metra.

2) Na jaké pozici jste v DPP začínal a kterými dalšími jste prošel?

Prakticky po roce ve funkci pomocník strojvedoucího jsem postoupil do kurzu strojvedoucího. Bylo to na samé hranici věku 21 let,

což je dodnes platná věková hranice pro výkon této funkce. Práce mě bavila a na toto období vzpomínám moc rád s odstupem času i nyní. Čas běžel a občas se člověk zamyslel, co by dělal, kdyby jednou nastaly například nějaké zdravotní problémy a nemohl by moci jezdit. Nic takového mě našťastí nepotkalo, vždyť v té době neexistoval jakýkoliv sociální program.

V roce 1996 mi byl nabídnut přechod do oddělení Provozní kontroly na funkci revizor bezpečnosti dopravy, který měl na starosti šetření mimořádných událostí v provozu metra. S ježděním jsem se v nitru duše loučil nerad, ale po delší době jsem si sám sobě musel

přiznat, že přijetí této nabídky bylo dobré rozhodnutí. Po dobu výkonu funkce revizora bezpečnosti dopravy jsem musel proniknout do další řady znalostí okolo technologií v provozu. Velmi se mi hodil vystudovaný obor sdělovací a zabezpečovací technika, nicméně napájení, stavby a tratě, OSM a další problematika, to bylo na delší učení.

Na podzim roku 1999, kdy probíhaly na vlakovém dispečinku personální změny, jsem dostal nabídku, která předurčila moji kariéru na dalších 22 let. Takovou dobu, na den přesně, jsem dělal napřed vedoucího oddělení Vlakový dispečink, po transformaci vedoucího odboru Řízení provozu. Zpočátku jsem chodil do práce s obavami, kdy na mě vypadne ze skříně nějaký kostlivec, neboť jsem se ocitl v naprosto novém prostředí. Jak po odborné, tak i po organizační stránce ty první roky nebyly vůbec procházka růžovou zahradou. Nicméně to bylo období, které člověka v mnoha rovinách posunulo dopředu.

Vyvrcholením mé pracovní kariéry v Dopravním podniku se stal můj nástup do funkce vedoucího jednotky Provoz metro k 1. lednu 2022. Každopádně mojí výhodou byla a je skutečnost, že jsem si provozem prošel zdola až nahoru postupně a vždy se snažím problematiku chápat na základě svých zkušeností. Další cennou devizou jsou dlouholeté pracovní vztahy napříč provozy, bez kterých by bylo řízení takového velkého útvaru, který má 1650 zaměstnanců, podstatně složitější. Je příjemné mít i ve vypjatých situacích

okolo sebe lidi, na které se můžete spolehnout a o nichž víte, že jejich slovo platí.

3) Co vám práce v metru dala a případně vzala?

Vezmeme to z druhé strany – co mi práce v metru vzala? Myslím, že mi nevzala naprosto nic. Vše, co jsem za těch skoro 43 let dělal, mě bavilo a dělal jsem to rád. Vždy jsem ale striktně odděloval práci od osobního života. Jsem přesvědčen, že je to tak správné. Pochopitelně v současné funkci jsou chvíle, kdy se obě roviny prolínají, provoz nepočká, ale chce to rozlišovat s citem. No a co mi dala? Nespočet zážitků, setkání a poznání, které pomohly člověku se orientovat v dané problematice. Každopádně ničeho nelituji.

4) Co byste řekl mladému zájemci o práci v metru?

Tak v první řadě bych si přál, aby takových zájemců bylo co nejvíce. Jsou činnosti, ke kterým musí být již na počátku určitý osobní vztah. Pro dopravu jako takovou, zejména kolejovou, to platí dvojnásob. Proto je u nového uchazeče vždy nutný zájem, který ho bude provázet mnoha úskalími během pracovní kariéry. Rozhodně se jedná o práci v sektoru, který se bude dále rozvíjet a budou do něj stále více zaváděny nové technologie. Ale i přes sebevětší automatizaci budou muset být v pozadí vždy ti, kteří nastolí směr dalšího vývoje.

Josef Jeníček (62)

Místo narození: Praha Krč (vlastně kousek od depa)
Znamení: Štír
Záliby: hory, voda, zahrada, vše okolo domu, pohyb obecně, 3 děti, 2 vnoučata... no a koleje
Heslo: Vše se musí brát s nadhledem

TEHDY JAKO VEDOUcí ODBORU ŘÍZENÍ PROVOZU JPM MĚL V ROCE 2019 JOSEF JENÍČEK NA STAROSTI INSTRUKTAŽNÍ DNY V METRU PRO NEVIDOMÉ A SLABOZRÁKÉ

5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

V rámci metropole se jedná o spolehlivou, rychlou a cenově velmi výhodnou variantu dopravy. Mezinárodní ohodnocení jsme nedostali jen tak náhodou. Za celým systémem je skryto obrovské množství každodenní práce, která směřuje k přemístění velkého množství cestujících během jediného dne. Na konci dne není nikde tento proces vidět, prostě „to dnes všem jelo“ a nikdo nebyl nespokojený, ale to by byl příliš ideální stav. Ale každá by si měl procestovat velká evropská města a svoje vnímání nastavit objektivně sám.

6) Jaký zážitek byste ze své kariéry zmínil?

Víte, za těch 43 let by se dala sestavit mozaika z mnoha tisíců příběhů. Vypíchnutím jakéhokoliv z nich bych nechtěl opomenout desítky souvisejících. Byly momenty veselé, ale i ty trochu vypjatější. Tak je necháme poskládaný v té mozaice a nebudeme je vytrhávat z kontextu doby.

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Určitě bych popřál metru do dalších let nové kilometry tratí, nové technologie v provozu, jejich spolehlivost a také přízeň cestujících. S tím ovšem souvisí spokojení zaměstnanci, kteří se ztotožní s jeho fungováním. ■

Text a foto: Miroslav Grossmann



NEJVĚTŠÍ ZDRŽENÍ NA NOVÉ TRATI NA DĚDINU HROZILO TRAMVAJÍM PŘI KŘIŽOVÁNÍ EVROPSKÉ. DÍKY PREFERENCI PROJÍŽDÍ VĚTŠINA VLAKŮ BEZ ZDRŽENÍ

NA NOVÝCH TRATÍCH SE NA PREFERENCI NEZAPOMNĚLO

PO LETECH VYLEPŠOVÁNÍ PŮVODNÍ TRAMVAJOVÉ SÍŤE SE V POSLEDNÍCH LETECH ZAČALY STAVĚT I NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ. SPOLEČNĚ S NIMI VZNIKAJÍ I NOVÉ SIGNALIZACE NEBO SE DO TĚCH STÁVAJÍCÍCH IMPLEMENTUJE TRAMVAJOVÁ TRATĚ. PRO ZAJIŠTĚNÍ KVALITY PROVOZU NA NOVĚ OTEVŘENÝCH ÚSECÍCH JE NEZBYTNÁ TAKÉ PREFERENCE TRAMVAJÍ.

Přes světelně signalizované křižovatky jsou vedeny dvě ze tří tratí, které byly zprovozněny v loňském roce. V případě obou (na Dědinu a na Libuš) nebyla sice preference ve většině případů nasazena ihned při spuštění tratí, podařilo se to však napravit do dvou měsíců. S ohledem na dřívější někdy i mnohaletá čekání jde o příznivý posun, a to díky pozornosti ze strany DPP i svědomitému přístupu projektanta. Jedno světelné signalizační zřízení, a sice SSZ Drnovská – Vlastina, funguje s preferencí dokonce od počátku provozu a jistě by nebylo od věci, kdyby se takový výsledek stal běžným standardem.

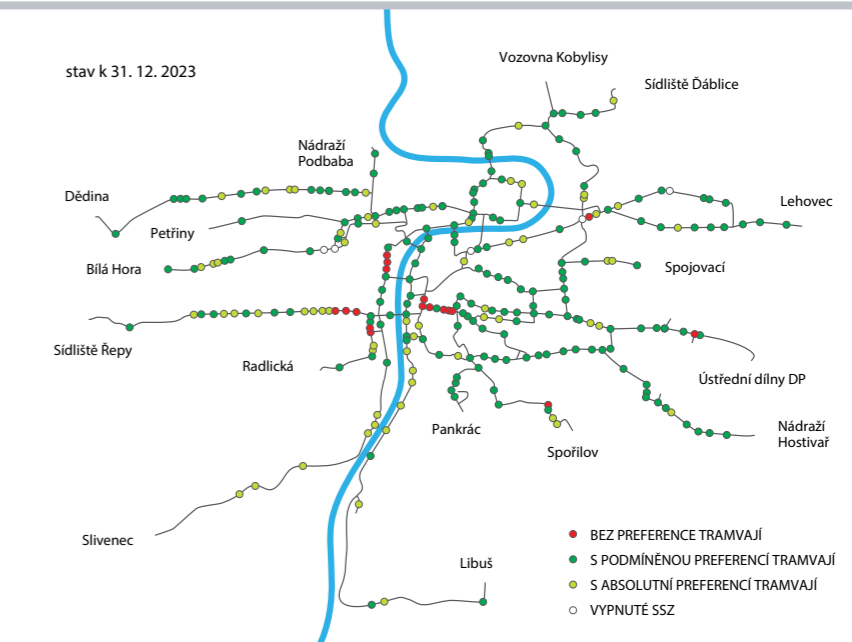
Na trati z Divoké Šárky na Dědinu jsou hned čtyři semaforey. Kromě zcela nového, SSZ Drnovská – Vlastina, jde o úpravy původních zařízení.

SSZ Evropská – smyčka Divoká Šárka dříve tramvaj projížděla pouze při jízdě do smyčky a ze smyčky. Nově tramvaje mohou pokračovat i v přímém směru. Následuje SSZ Evropská – Libocká, které stálo už dříve, ale bez provozu tramvají.

Vlastinu čeká doladění

A pak klíčové SSZ Evropská – Vlastina, kde tramvaje odbočují z Evropské ulice do Vlastiny. Přejíždějí tedy pás vozovky pro auta ve směru do centra a zajištění preference v tomto místě bylo nejdůležitější a současně nejsložitější.

Na první pohled je místo dispozičně obdobné třeba jako křižovatka na nábřeží Kapitána Jaroše – Dukelských hrdinů, na které byla zavedena preference už v minulém století. Jenže v případě odbočení do Vlastiny situaci značně komplikovalo, že se v místě fakticky jedná o blok celkem 4 semaforů v krátkém



PRAHA – SVĚTELNÁ SIGNALIZACE V TRAMVAJOVÉ SÍTI

povelové signály do sousedních křižovatek, dle kterých probíhá odvozená koordinace. A aby toho nebylo málo, řízení na těchto sousedních křižovatkách je nad rámec koordinace modifikováno preferenčními zásahy pro tramvaje a autobusy.

Na trati na Libuš bylo vybudováno SSZ Generála Šišky – Novodvorská, a to na odbočení tramvaje z vlastního tělesa do středu Novodvorské ulice. I zde většina tramvají projíždí plynule. Volno pro tramvaje je pouze na výzvu, takže pokud na místě není tramvaj, mohou čas jako obvykle využívat ostatní účastníci provozu.

Nekončí práce TSK a jejich projektantů ani na starších semaforech, ať už jde o zavádění preference, nebo o úpravy stávajících zařízení.

Přes Palouček většinou plynule

Výrazné zlepšení nastalo loni na Paloučku v Tábořské ulici. SSZ Tábořská – Lounských a Tábořská – Petra Rezka byla obnovena společně s rekonstrukcí tratě v roce 2021. Více než další dva roky trvalo řízení pevným programem bez preference, která byla spuštěna na konci léta loňského roku. Zatímco dříve byla většina vlaků zastavena, nyní projede výrazná většina bez zdržení.

Za zmínku stojí zavedení dynamického řízení na SSZ Karlovo náměstí – Resslova. Na tomto semaforu nebyla zavedena preference. Je to jistě škoda, avšak ke zlepšení došlo už jen tím, že tramvaje si volno vybírají dle poptávky, a vzájemně se tak nezdružují výběrem signálů, na které ve skutečnosti není nárok. Typicky, pokud nepotřebuje jet tramvaj od Moráně, svítí trvale volno pro linku 22. Dříve bývá obvykle zařazeno volno pro linky 4, 10, 16, které odbočují z Ječné vlevo. Pro tuto relaci ušetřila signalizace v průměru 22 sekund na jeden průjezd. Naopak stejné linky v opačném směru mají zdržení o 10 sekund delší než v původním řízení a i zde lze tedy uvažovat o doladění.

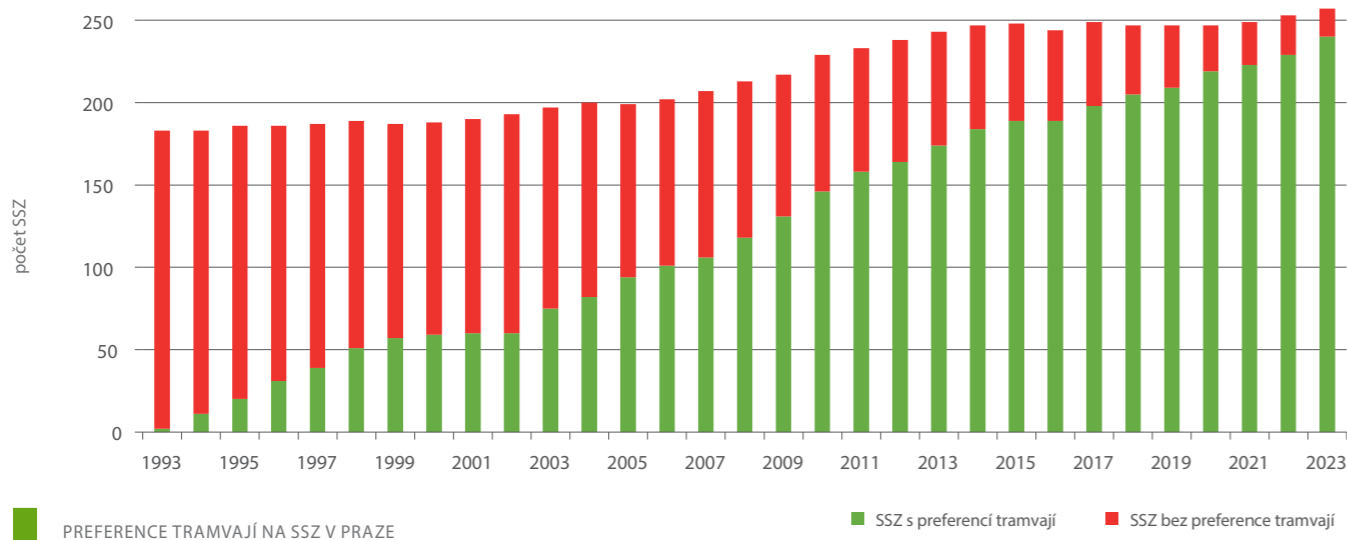


NEJZATÍŽENĚJŠÍ KŘIŽOVATKOU V PRAZE Z POHLEDU TRAMVAJÍ JE KARLOVO NÁMĚSTÍ – RESSLOVA. ZA HODINU TUDY VE ŠPIČCE PROJEDE 169 TRAMVAJOVÝCH SPOJŮ. V ROCE 2023, TŘI ROKY PO OBNOVĚ, BYLO SPUŠTĚNO DYNAMICKÉ ŘÍZENÍ BEZ PREFERENCE TRAMVAJÍ NAMÍSTO PEVNÉHO PROGRAMU S VÝZVOU PRO TRAMVAJE OD JEČNÉ VLEVO

sledu za sebou. Bylo tedy potřeba zajistit nejen preferenci pro MHD, ale také koordinaci pro auta, aby se krátký úsek nezablokoval kvůli jedině červené.

Toho bylo dosaženo tak, že tramvaje svými nároky zásadně ovlivňují SSZ Evropská – Vlastina, kde odbočují. Tento semafor posílá

Přestože se ukazuje prostor pro vyladění nedokonalostí, na kterém se již pracuje, lze již nyní řešení označit za povedené. Zajímavostí přitom je, že na SSZ Evropská – Libocká ve směru do centra odbočuje autobus z kolejí vpravo do Libocké, kam koleje nevedou, na signál pro tramvaje, což je první takové řešení v Praze.



Ne vše se povedlo

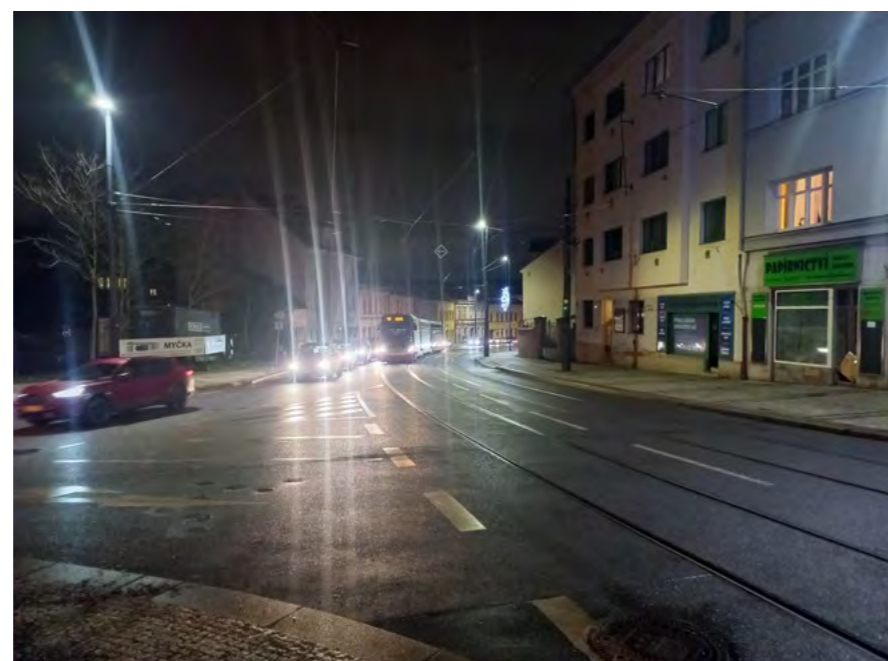
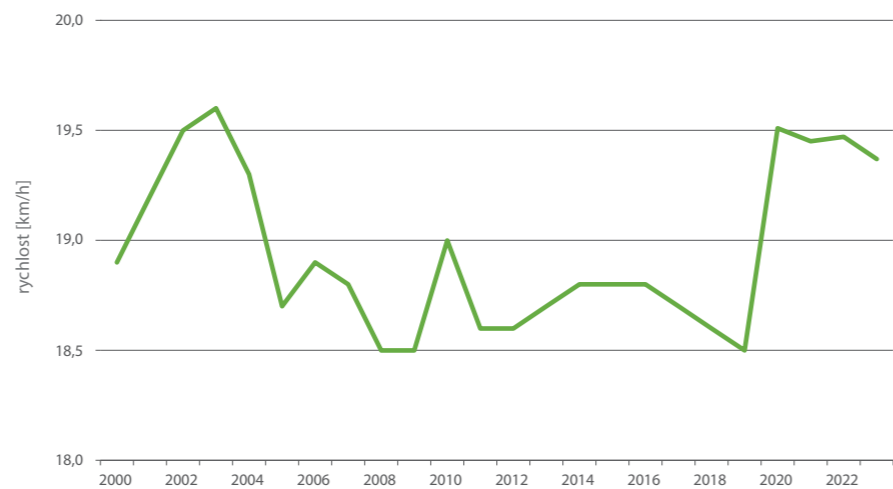
S více než ročním zpožděním od zprovoznění terminálu Depo Hostivař byla spuštěna dynamika na semaforu na vjezdu do smyčky. Ani v tomto případě nejde o preferenci, navíc zde dochází ke zbytečným zdržením, protože nezřídká stojí před zastavenou křižovatkou tramvaje i auta. Zde je zapotřebí výraznější doladění řízení.

Tématem posledních let je magistrála, pro tramvaje konkrétně semaforu na I. P. Pavlova. V roce 2022 se na magistrále zkoušelo řízení s délkou cyklu 80 sekund namísto roky používaných délek 100 sekund. Jak jsme psali v DP kontaktu v únoru 2023, DPP má velký zájem na používání cyklů 80, které se osvědčily pro snížení zdržení tramvají. Zatím však nedošlo k doladění semaforů v oblasti, navíc pokračují práce Pražské vodohospodářské společnosti v křižovatce Vinohradská – Legerova, které snižují kapacitu magistrály. Na úpravě programů se však již pracuje a věříme, že v brzké době by mělo dojít k posunu.

Trvale se věci nehýbou na SSZ Chodovská – U Plynárny a v Karmelitské ulici. I po mnoha letech provozu s kompletní výbavou hardwarem fungují všechny bez preference MHD. Rovněž se nepodařilo opravit nedostatky SSZ Želivského – Malešická a přes obnovu preference na SSZ Poděbradská – Kbelská tato preference nedosahuje kvality z doby před přestavbou křižovatky.

Zvláštní kapitola: auta na kolejích

Nejde však pouze o semaforu. Tramvajovou dopravu trápí nadále místa, kde mnoho aut jezdí, tedy spíše popojíždí po kolejích. V tomto ohledu jsou zcela zásadní obě nábřeží komunikace, kde zhoršená situace v průběhu



V ZENKOVĚ ULICI PŘED ZASTÁVKOU VOSMIKOVÝCH BYLO ZRUŠENO PARKOVÁNÍ A TRAMVAJ TAK MŮŽE PŘEDJET KOLONU AUT. OPATŘENÍ POMOHOLO SNÍŽIT VELKÁ ZDRŽENÍ

roku 2023 vedla na Smetanově nábřeží k navýšení jízdních dob v jízdních řádech, a mimo jiné i tato skutečnost se projevila na mírném poklesu cestovní rychlosti tramvají ve městě. Pro nalezení účinného řešení pro tuto důležitá místa pražské veřejné dopravy však dosud není dostatečná shoda na politické úrovni, což je dlouhotrvající stav.

Zlepšení situace nastalo v Zenklově ulici, kde v kritických obdobích vznikala mezi Palmovkou a Vosmikových zpoždění někdy i v délce

desítek minut. Postupně dochází k realizaci souboru dočasných i trvalých opatření, mezi které patří zrušení parkovacích míst před zastávkou Vosmikových s převedením aut mimo koleje nebo úprava jednosměrek. Zpoždění se díky tomu daří výrazně snížit. V kritickém čase mezi 16. a 17. hodinou se v mezizastávkovém úseku U Kříže – Vosmikových snížila doba jízdy v průměru o 1,5 minuty. Maximální zdržení se snížila o 3 minuty. Stav však stále není zcela ideální a chystají se další kroky.

Příznivá situace nastala v oblasti Holešovic, kde Správa železnic modernizuje železniční trať a následující dva roky lze očekávat práce mnoha dalších investorů včetně DPP. Po nedobrych zkušenostech z jara 2023 byl v létě pro auta uzavřen přebudovávaný podjezd na Výstavišti. A po listopadové rekonstrukci tramvajové trati v Partyzánské ulici byla vyloučena tranzitní doprava z celé trasy Partyzánská – U Výstaviště. I zde se tedy výrazně zlepšila situace pro tramvaje, kterým v souvislosti se stavební činností hrozily značné potíže.

Změny v preferenci tramvají na SSZ v roce 2023

0.334 Vršovická – Moskevská	vylepšení podmíněné preference
0.637 Černokostecká – smyčka Depo Hostivař	zavedení dynamického řízení bez preference
0.632 Černokostecká – Sazečská	obnova podmíněné preference
1.089 Čechův most – nábřeží Edvarda Beneše	úprava SSZ a vylepšení preference z mostu
2.034 Karlovo náměstí – Resslova	zavedení dynamického řízení bez preference
2.038 Ječná – Štěpánská	zavedení podmíněné preference
4.420 Podolské nábřeží – Jeremenkova	obnova SSZ a změna z absolutní na podmíněnou preferenci
4.429a Táborská – Lounských	zavedení podmíněné preference
4.429b Táborská – Petra Rezka	zavedení podmíněné preference
4.792 Generála Šišky – Novodvorská	stavba SSZ a zavedení podmíněné preference (nová trať)
5.509 Plzeňská – Vrchlického	zavedení podmíněné preference
5.531 Plzeňská – smyčka Kotlářka	změna z podmíněné na absolutní preferenci
6.112 Jugoslávských partyzánů – Zelená	vylepšení podmíněné preference
6.123 Evropská – Libocká	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference (nová trať)
6.144 Patočkova – Bělohorská	změna z absolutní na podmíněnou preferenci (preference BUS)
6.153 Plzeňská – Makovského	změna z absolutní na podmíněnou preferenci (preference BUS)
6.162 Evropská – smyčka Divoká Šárka	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference (nová trať)
6.169 Evropská – Vlastina	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference (nová trať)
6.843 Drnovská – Vlastina	stavba SSZ a zavedení podmíněné preference (nová trať)
9.223 Poděbradská – Kbelská	zavedení podmíněné preference (dokončení obnovy SSZ)

SSZ v tramvajové síti – srovnání let 2022 a 2023

	31. 12. 2022	31. 12. 2023
Celkem SSZ	253	257 (+4)
SSZ s preferencí	229	240 (+11)
Z toho s absolutní preferencí	65	63 (-2)
Podíl SSZ s preferencí	90,5 %	93,4 % (+2,9 p.b.)

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2023

nám. Jana Palacha	do centra	před křižovatkou s Křižovnickou	20,0	06/2023
Bubenské nábř.	z centra	Argentinská – zast. Holešovická tržnice	-22,0	06/2023
Bubenské nábř.	do centra	před zast. Holešovická tržnice	90,0	06/2023
Vlastina	do centra	za Drnovskou	61,5	10/2023
Zenklova	z centra	za Proseckou	25,0	11/2023

CELKEM přírůstek za rok 2023

174,5 m



#studujpsd #pracujvdpp

Žáci elektrooborů navrhli a sestavili výukové panely Jablotron 100+

Ptáte se doma dětí, co dělaly ve škole? Obvyklou odpovědí bývá, že „nic“. Naši elektrikáři a elektromechanici by ale mohli být vstřícní a rodičům doma povypřát o tom, jak sestavili výukové panely.



ŽÁCI TŘÍD 3.DA A 3.DB Z OBORU MECHANIK ELEKTROTECHNIK SE UČÍ PRACOVAT S PANELEM V SYSTÉMU JABLOTRON 100+. JSOU TAK SCHOPNI PŘIPOJIT A NAPROGRAMOVAT JEDNOTLIVÉ PERIFERIE PRO MULTIFUNKČNÍ VYUŽITÍ, OVLÁDAT ZABEZPEČOVACÍ SYSTÉM RŮZNÝMI ZPŮSOBY A AUTORIZOVAT SE DO ÚSTŘEDNÍ POMOCÍ SOFTWARE F-LINK, A TO ČÍSELNÝM KÓDEM NEBO RFID ČIPU

Školní projekt zaměřený na návrh a sestavení výukových panelů pro systém Jablotron 100+ vznikl jako iniciativa Tomáše Jelínka, zástupce ředitele pro elektroobory. Výukových pomůcek není nikdy dost a bez teoretických základů není na čem stavět v praxi. Celý projekt realizace výukových panelů tak nebyl pouze o teoretických znalostech, ale o skutečném praktickém nasazení žáků v oblasti elektroinstalací, programování a technického designu. Na výrobě panelů se podíleli i Karosáři a Autolakýrníci, kteří nejprve svařili kovové panely, které potom prošly lakovnou.

Kluci této výzvě samozřejmě nečelili sami. Podporu jim poskytli učitelé odborného výcviku, kteří čerpali nejen z praxe, ale také našli inspiraci na několika stážích v rámci projektů Erasmus+ v partnerských školách.

Výukové panely simulují reálné situace a scénáře pro bezpečnostní systém Jablotron 100+.

Tato cvičná zařízení umožňují žákům procvičit si dovednosti v instalaci, programování a údržbě bezpečnostních systémů technologie Jablotron 100+, která je široce používaná v oblasti bezpečnostních systémů. Tím získávají žáci další konkurenční výhodu na trhu práce. Panely budou využívat i žáci zkrácené-

ho studia oboru Elektrikář, který je určený pro všechny, kteří si chtějí v oboru elektro zvýšit kvalifikaci, ačkoli již mají ukončené vzdělání v jiném oboru.

Tento projekt slouží jako vzor pro další obory, u kterých chceme rovněž propojovat ještě více školní výuku s praxí.

Studentská společnost SPŠD vyhlásila fotosoutěž

Pokud by se vám zdálo, že se téměř všechny aktivity školy v poslední době točí kolem školní tramvaje, máte pravdu. Pro školu i žáky samotné je to velká událost. Poslední Den otevřených dveří SPŠD podpořila dokonce mimořádně vypravená linka, ve které mohli uchazeči o studium nebo zaměstnání v DPP získat informace prostřednictvím našich studentů.

Vypravení tramvaje inspirovalo žáky z prvního ročníku k založení studentské společnosti,

kteřá pracuje na různých aktivitách ještě nad rámec činností v předmětu Praxe. Studentská společnost s názvem JHLS Production organizuje fotosoutěž právě na téma školní náborové tramvaje v provozu pražské MHD. Soutěž je vyhlášena od ledna do června 2024.

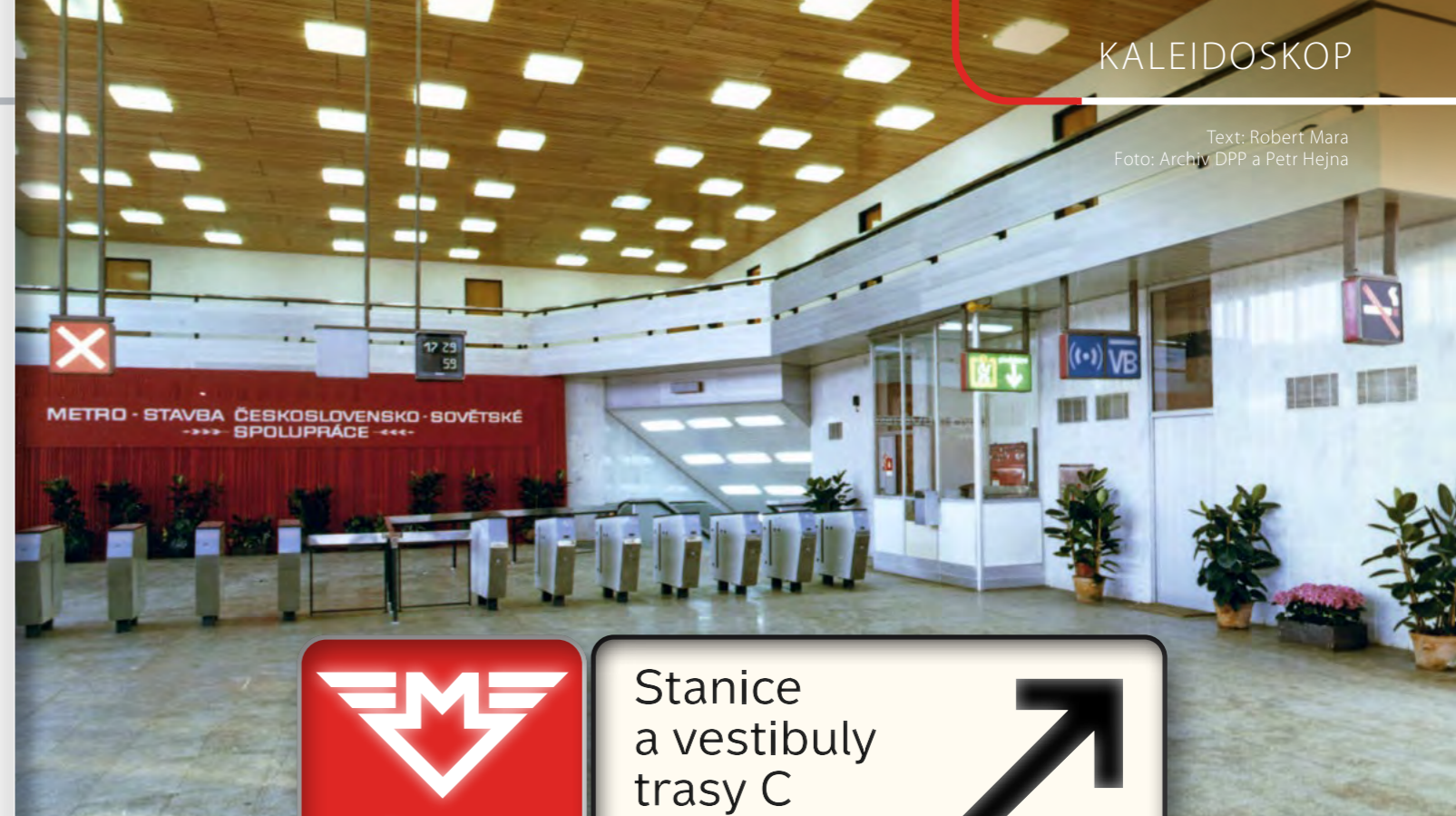
Kromě titulu Fotografie měsíce mohou účastníci zabojevat zároveň o titul Nejlepší fotografie, která bude vybrána ze všech vítězných fotografií za jednotlivé měsíce. Součástí finále bude i udělení divácké ceny. Fotografie, která získá nejvíce hlasů ve veřejném hlasování prostřednictvím ankety na sociálních sítích, bude oceněna zvláštní cenou.

Fotografie bude vybírat porota složená ze studentů a učitelů školy, oslovili jsme ale také pár zajímavých lidí, kteří se zabývají fotografováním nebo jsou dopravními specialisty. Složení poroty bude oznámeno pro každý měsíc samostatně. Buďte s námi na sociálních sítích Střední průmyslové školy dopravní, a. s., kde budou pravidelně sdíleny nejnovější informace, výsledky a fotografie účastníků. Těšíme se, že objevíme nové talenty nejen mezi našimi studenty, ale třeba i mezi uchazeči o studium. Zároveň doufáme, že tato soutěž bude pro vás inspirací a příležitostí ukázat, co umíte! A v plánu je samozřejmě výstava fotografií, které se nám v soutěži sejdou.



Fotografie na téma „Školní tramvaj“ je možné zasílat elektronicky, a to výhradně na adresu marketing@sps-dopravni.cz. Více informací k organizaci soutěže najdete na www.sps-dopravni.cz.

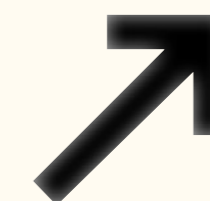
Text: Michaela Franková
Foto: Tomáš Jelínek a archiv SPŠD



Text: Robert Mara
Foto: Archiv DPP a Petr Hejna



Stanice
a vestibuly
trasy C
Díl první



POZORNOST SERIÁLU ZMIZELÉ METRO NYNÍ ZAMĚŘÍME NA NEJSTARŠÍ TRÁŤ C PRAŽSKÉHO METRA, KTERÁ DODNES UKRÝVÁ PAMÁTKY NA SLOŽITÉ KONCEPČNÍ ZMĚNY Z PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE NA METRO I POČÁTKY PROJEKTOVÁNÍ METRA.

Stanice Muzeum – úroveň nástupiště (1974/2024)

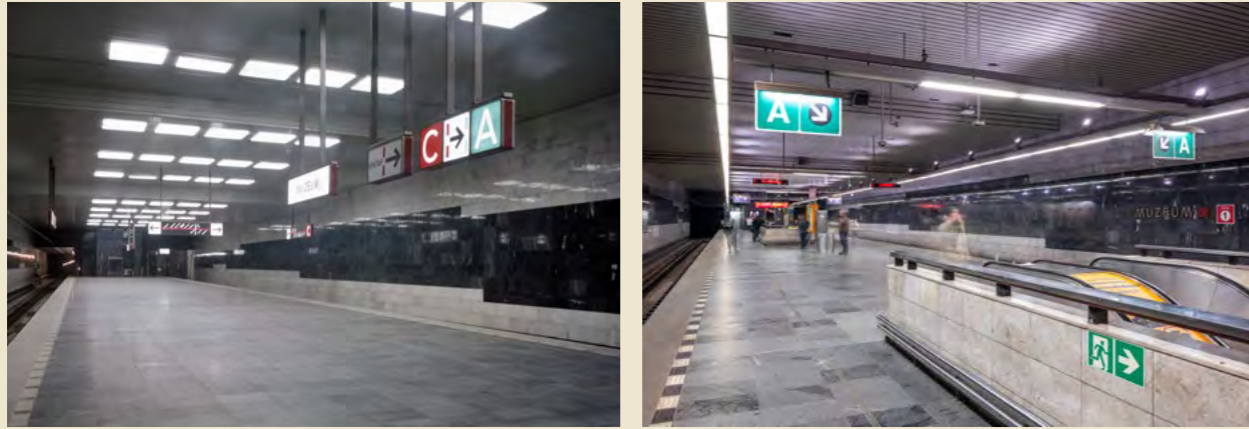


Druhá nejstarší stanice v síti pražského metra, jejíž výstavba začala v roce 1967 ještě pro systém podpovrchové tramvaje, tvoří dodnes významný uzel linky C i celé sítě pražského metra. Projektována byla v období, kdy bylo upřednostňována stavební technologií hloubení z povrchu, což si při výstavbě vyžádalo několik iterací rozsáhlých dočasných úprav na povrchu v oblasti Národního muzea,

Václavského náměstí a nově budovaného Federálního shromáždění. Architektonické pojetí stanice je velmi ojedinělé, spočívající v pohledovém propojení pasáží a vlastního nástupiště s charakteristickou prosklenou stěnou, nabízející atraktivní výhled na provoz ve stanici. Pasážová úroveň propojovala významné objekty a místa v okolí stanice a v počátcích provozu měla i silné vazby

na tramvajovou dopravu. Na historickém snímku je dobře patrný provoz třívozových souprav nejstarších sovětských vlaků Ečs, přičemž zbývající délka 100 m nástupiště, rezervovaná pro budoucí prodloužení souprav, byla ohrazena mobilními zábrany. V zadní části stanice byl v roce 1999 vybudován výtah pro cestující, ústící na povrch nad stanicí.

Stanice Muzeum – úroveň nástupiště (1974/2024)

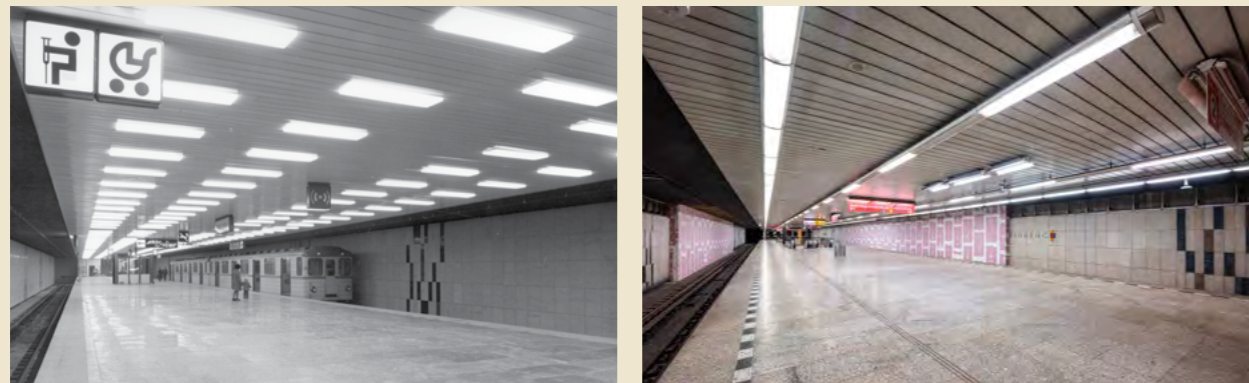


Barevné provedení stanice Muzeum bylo od počátku velmi konzervativní s výraznými podvěšenými prvky původního informačního systému a osvětlením integrovaným ve stropních podhledech. S ohledem na výšku stropu stanice nebylo toto řešení příliš praktické a zaprášená

osvětlovací tělesa později vytvářela ve stanici charakteristické nažloutlé přímí. Při rekonstrukci stanice v letech 1999 až 2000 došlo k výměně podhledů, výměně eskalátorů i opravě pevného schodiště a instalaci nového zavěšeného osvětlení, které zajistilo účelné pokrytí celého

nástupiště i nepřímé osvětlení odrazem o stropní podhledy a vytvořilo ve stanici nový dominantní prvek. Původní stanice zaujme i absencí eskalátorů do přestupních chodeb na trať A, s nimiž se počítalo již od počátku provozu a do provozu byly uvedeny společně s tratí A v srpnu 1978.

Stanice Sokolovská – úroveň nástupiště (1974/2024)

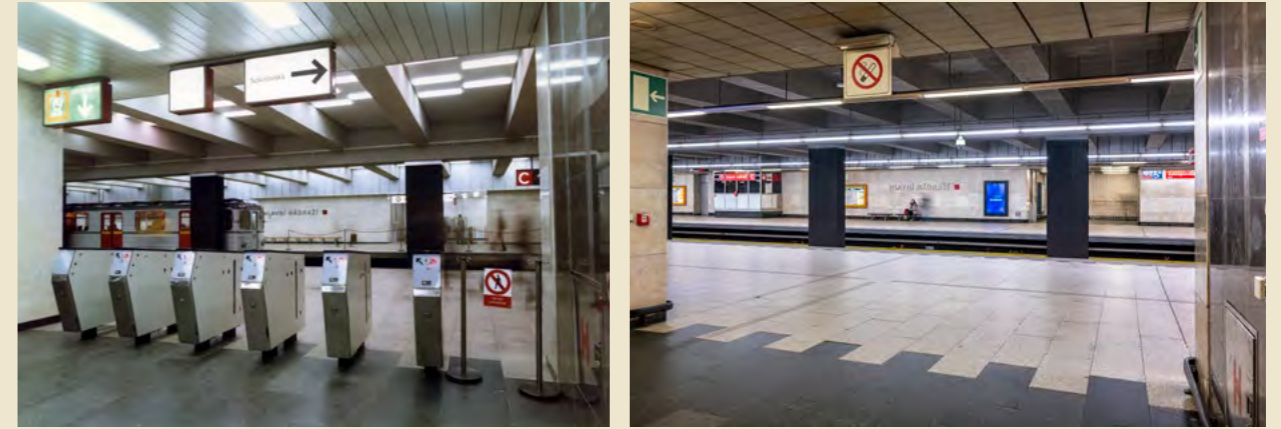


Stanice Sokolovská, dnes Florenc, byla až do roku 1984 koncovou stanicí tratě C. Vlakové soupravy zde jezdily střídavě na nástupiště u 1., resp. 2. koleje, k čemuž využívaly dvojitou kolejovou spojku před stanicí ve směru od Hlavního nádraží. Původně staniční koleje končily zarážedlem a zdí kopírující konec nástupiště. Tento stav vyhovoval pro provoz třívozových vlaků a po nezbytných úpravách natěsno i čtyřvozových, provozovaných od roku 1975. Koncový úsek byl zajištěn dvěma druhy tzv. autostopů (zařízení v kolejisti, která za stanovených podmínek vypustí vzduch z průběžného potrubí pneumatické brzdy vlaku, a tím způsobí jeho zastavení) s omezenou rychlostí na vjezdu

do stanice a mechanickým zarážedlem na konci tratě. V roce 1978 byly odstavné koleje směrem k pozdější stanici Vltavská prodlouženy tak, aby bylo možné dodržet požadovanou zábrzdňovou vzdálenost pro provoz pětivozových souprav a zvýšit rychlost na vjezdu do stanice. Pětivozové vlaky na trati C začaly jezdit v únoru 1979. Že tato opatření nebyla přehnaná, potvrdila již v roce 1975 tragická nehoda v londýnské stanici metra Moorgate, kde na podobném kusém zakončení tratě vlak projel v plné rychlosti až do tunelu se zarážedlem, což si vyžádalo 43 mrtvých, 74 raněných a mimořádně složitou likvidaci havárie. Tato událost byla v Praze rovněž analyzována právě s ohledem na

stanici Sokolovská. Nejzásadnější proměnou prošla stanice při výstavbě tratě B, kdy byl zprovozněn přestup mezi stejnojmennými stanicemi obou tratí. Na severní straně stanice vznikl nový přímý výstup do ulice Sokolovská, propojený s povrchem stanice na trati B. Zároveň muselo být přestěhováno stanoviště dozorců, což oklamalo i našeho fotografa při pořizování srovnávacího snímku. Po roce 2000 byla stanice vybavena novými podhledy a osvětlením a dále i novým informačním systémem. V roce 2005 byl doplněn osobní výtah. V současnosti ve stanici probíhá rekonstrukce stropní desky vestibulu, která si vynutila i podpůrné konstrukce u traťových kolejí.

Hlavní nádraží – úroveň nástupiště (1974/2024)



Stanice Hlavní nádraží má mezi ostatními stanicemi pražského metra zcela mimořádné postavení. Jako první začala její výstavba (1967) a jako první byla i dokončena (1973). Rychlý přechod z projektu podpovrchové tramvaje na projekt metra vedl k tomu, že stanice zůstala v původní konfiguraci s bočními nástupišti, pouze došlo k úpravám pro potřeby provozu metra. Souběžně se stanicí probíhaly

i velké provázané stavby nové odbavovací haly Hlavního nádraží a II. Severojižní magistrály. Při zahájení provozu metra ještě nebyla nová odbavovací hala, do níž ústí všechny výstupy ze stanice, dobudována a přístupy do stanice byly zajištěny provizorními koridory. Turnikety proto byly umístěny na úrovni nástupiště. Zde byly umístěny i stanoviště dozorců turniketů. Později bylo jedno z těchto již

nepotřebných stanovišť upraveno pro potřeby Náborového střediska DP-Metro, kde spojilo svůj život s podzemní dráhou mnoho zaměstnanců. V roce 1992 byla stanice jako vůbec první v celé síti metra vybavena osobními výtahy spojujícími nástupiště a odbavovací halu. Rekonstrukce osvětlení sice vyrušila původní zdůraznění stropních nosníků, jinak ale zůstal vzhled stanice v zásadě zachován.

Hlavní nádraží – úroveň nové odbavovací haly (1977/2024)



Nová odbavovací hala Hlavního nádraží byla zprovozněna v červenci 1977. Velkorysá stavba v sobě integrovala i výstupy ze stanice metra s typickými stanovišti dozorců turniketů, které byly navrženy integrálně s interiérem nové budovy. Typickým prvkem byl zdejší informační systém, který byl přizpůsoben grafické-

mu řešení informačního systému nové odbavovací haly, a v detailech se tak odlišoval od standardních informačních prvků pražského metra. V roce 1977 zde bylo zřízeno vůbec první informační středisko Dopravního podniku hl. m. Prahy, které zde fungovalo do roku 1991. Později zde zakotvila dvě informační

centra, která využila původních kiosků pro dozorců turniketů. V roce 1992 se vedle stávajících vstupů do metra objevily také kiosky osobních výtahů na nástupiště stanice metra. Samotná odbavovací hala prošla po roce 2003 rekonstrukcí, při níž mimo jiné zmizela původní „kosmická“ osvětlovací tělesa.

Titulní snímek: Stanice Kačerov, jedna z koncových stanic prvního provozního úseku tratě C pražského metra v podobě, v jaké na ní byl v roce 1974 zahájen provoz. Stanice se do dnešních dnů dochovala ve velmi původním stavu.

Text: Jiří Tvarůžek
Foto: Jan Marek a autor

TRAMVAJE KONČAR VYČKÁVAJÍ Odstavené během výluky ve vozovně v lotyšském městě Liepaja

ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – LIEPAJA A DAUGAVPILS

V TOMTO DÍLE SE PŘESUŇME Z LITVY DO SOUSEDNÍHO LOTYŠSKA DO MĚST LIEPAJA A DAUGAVPILS, PŘÍŠTĚ SE PODÍVÁME DO HLAVNÍHO MĚSTA RIGY.

Liepaja je třetím největším městem Lotyšska. Počet obyvatel v posledních desetiletích klesl z počtu více než 100 tisíc obyvatel na současných necelých 68 tisíc obyvatel. Kdysi výstavní město a přímořské letoviště je dnes nesourodou, avšak zajímavou architektonickou směsicí historické zástavby, poválečné architektury i přízemních dřevěných domečků. Za návštěvu stojí část města Karosta s troskami carské námořní pevnosti i bývalou sovětskou ponorkovou základnou.

Páteř zdejší dopravy tvoří tramvaje. Ty zde jezdí již od roku 1899. V současnosti zdejší síť tvoří jediná trať, vedená v severojižním směru a spojující severní konečnou Brīvības iela, nádraží, centrum města a smyčku Mirdzas Kempes iela, ležící na sídlišti na jihu města. Tramvaje zde jezdí na úzkém rozchodu a základem zdejšího vozového parku byly ještě před několika lety české tramvaje KT4. Ty byly nahrazeny článkovými nízkopodlažními vozidly od chorvatského výrobce Končar.

Celá zdejší síť prochází modernizací. Díky tomu je ve městě celá řada provizorních kolejových přejezdů a jednokolejných úseků. V době naší návštěvy navíc probíhala třídení výluka, během které byla kompletně měněna kolej v severní smyčce, a tramvaje tedy nejezdily vůbec.

I v Liepaji samozřejmě kromě tramvají jezdí i autobusy. Jejich vozový park je tvořen autobusy Solaris Urbino standardní délky, ovšem celá řada autobusových linek je obsluhována minibusy Mercedes-Benz Sprinter, a jde tedy o jakousi kultivovanější verzi maršrutek. Jednodenní jízdenka zde má tradiční papírovou podobu a vyjde vás na 3 eura.

AUTOBUS SOLARIS URBINO NA LINCE 3



TRAMVAJ KTM-23 NA LINCE 3 OPOUŠTÍ SMYČKU CIETOKSNIS. DALŠÍM SPOJEM TĚTO LINKY BUDE STEJNÝ VŮZ, KTERÝ SE TU OBJEVÍ BEZMÁLA ZA HODINU A PŮL



SOUPRAVA TRAMVAJÍ T3D VYJÍŽDÍ OD VOZOVNY. V POZADÍ JE PATRNÁ VÝSTAVBA NOVÉ TRATĚ

Daugavpils je s přibližně 90 tisíci obyvateli druhým největším městem v Lotyšsku. Z architektonických památek zaujme několik výstavních kostelů a také pevnost z počátku 19. století, ležící severozápadně od centra města.

Páteří zdejší městské dopravy jsou tramvaje, které zde jezdí od roku 1946. V pravidelném provozu jsou čtyři linky. V době naší návštěvy ovšem i zde probíhala rozsáhlá stavební a rekonstrukční činnost, takže v provozu byla pouze linka č. 1, spojující nádraží a konečnou Butlerova iela, doplněná linkou č. 3, obsluhující smyčku Cietoksnis poblíž zdejší pevnosti a sdílející dále trasu s linkou 1. Zatímco linka 1 jezdí celodenně v pravidelném intervalu 12 minut, na lince 3 byl toho času zaveden „atraktivní“ interval 84 minut.

V provozu se zde můžeme setkat s částečně nízkopodlažními tramvajemi ruské výroby KTM-23 a KTM-31 z Ust'-Katavského závodu, k nimž přibýly i 100% nízkopodlažní tramvaje „City star“ od výrobce Transmašholding. Ve špičce ovšem vyjíždějí do ulic i soupravy vozů T3D, které sem přicestovaly jako ojeté z německého Schwerinu, a ojediněle zasahují do provozu i „vlnité plechy“, tedy tramvaje KTM-5 ruské výroby. V rámci Evropské unie je Daugavpils jediným městem, kde je možnost tyto vozy ještě potkat.

Kromě rekonstrukcí se v tomto nevelkém městě staví i tratě zcela nové. V roce 2020 tak byla uvedena do provozu jednokolejná trať, v podstatě přeložka, obsluhující zdejší nemocnici. Aktuálně je pak ve výstavbě trať,

kteřá propojí vozovnu s konečnou Stropi a prakticky celá povede lesem.

Archaické ojeté autobusy skandinávské proveniencí v nedávné minulosti z ulic města zmizely. Dnes je zdejší vozový park složen z CNG autobusů i elektrobuses značky Scania, ale také z dvacítky vozů Solaris Urbino 15 a slovenských minibusů Rošero v naftové i CNG verzi.

Odbavení v tramvajích i v autobusech probíhá dosud tradičním způsobem, jízdenky tedy vydává průvodčí ve voze. Jedna jízda vás vyjde na 0,70 eur a jednodenní jízdenky zde neexistují.



Metro
je plné příběhů
a vzpomínek

Vynesme je na světlo!

Fotografie, dokumenty či autentické vzpomínky můžete zasílat na e-mail: metro50@dpp.cz nebo na adresu: Dopravní podnik hl. m. Prahy, Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Vozy metra

Jakkoliv se může zdát, že vývoj vlaku M1 s využitím komponent renomovaných zahraničních výrobců byl snadnou a rutinní záležitostí, opak byl pravdou. Koordinace ... (dokončení v tajence), elektrické části a podvozků se zahraničními výrobci vyžadovala velmi vysoké nasazení všech zúčastněných a celý vývoj i prototypové zkoušky trvaly přibližně 5 let. Tyto zkušenosti jen potvrzují, jak náročný a prakticky nesplnitelný úkol měli projektanti jednotek R1, od kterých byl očekáván vývoj, zkoušky a výroba kompletního vozidla v horizontu 4–6 let!

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **pondělí 4. března 2024** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – chytrou zásuvku TP-Link Tapo P110M, další dva luštitelé po 4 vstupenkách do pražské ZOO.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 01/2024 zněla: **kovošrot, prvních vozů do depa**. Hlavní cenu – dalekohled Vanguard Vesta 1021 champagne – získává: **Pavel Filípek**, 2 vstupenky na výstavu do jedné z budov Galerie hl. m. Prahy: **Jana Vosková a Pavel Hájek**. Blahopřejeme.

Hlavní cena: TP-Link Tapo P110M



CHYTRÁ ZÁSUVKA
PŘEDSTAVUJE
VÝZNAMNÉHO
POMOCNÍKA
V ENERGETICKY
NEJISTÉ DOBĚ.

Monitoruje spotřebu energie, takže svoji spotřebu máte plně pod kontrolou. Chytrá WiFi zásuvka s certifikací Matter uspoří jak peníze, tak energii.

Zásuvka zároveň disponuje díky mobilní aplikaci praktickou funkcí, a to sledováním spotřeby v reálném čase. V aplikaci také vidíte po zadání sazby i předběžné vyúčtování za energii. Uživatelé zároveň ocení funkci automatického vypnutí zařízení v případě, že spotřeba energie překročí nastavenou limitní hodnotu.

Zajímavou kategorií v oblasti kulturně společenských akcí jsou nejruznější komentované prohlídky a vycházky. Tentokrát se na dvě z nich podíváme trochu blíže.

KONGRESÁK OSOBNĚ

Tou první je **komentovaná prohlídka Kongresového centra Praha**. Nejbližší je naplánována na úterý 27. února 2024 od 17 hodin a nabídne jedinečnou možnost prozkoumat interiéry neofunkcionalistické budovy Kongresového centra, vybrané sály a salonky, architektonické zajímavosti i řadu z více než dvou stovek uměleckých děl, která lze v budově nalézt.

Zastoupena jsou především díla textilní a sklářská, dále pak práce z kovu a volná díla malířská i sochařská. Světovým unikátem je kupříkladu opona s názvem Slunce v hlavním kongresovém sále. S rozměry 15 x 40 metrů jde o největší umělecké dílo v celé budově. Autorem je Alois Fišárek, který se podílel i na designu slavného československého pavilonu na Expo 58 v Bruselu. K vidění jsou ale i mistrovské kousky z dílen českých sklářů, například skleněný lustr v Jižním salonku výtvarníka Františka Víznera, jehož díla jsou umístěna také v předních světových muzeích v New Yorku či Londýně. Výjimečnost celé budovy podtrhuje rovněž i zájem filmařů, kteří se sem opakovaně vrací. Budovu a zejména vnitřní vybavení můžete vidět v nejruznějších filmech a reklamách. Natáčela se zde česká klasika s tebou mě baví svět, ale například i snímky jako Borg vs. McEnroe nebo Česká spojka s Anthony Hopkinsem.



VE STOPÁCH SVĚTLONOŠŮ

Druhou akcí je tematická vycházka s názvem **Poznejte práci lampáře – Staré Město ve svitu plynových lamp**.

Cestou od Krannerovy kašny na Starém Městě přes Betlémské náměstí, Melantrichovu ulici a Uhelný trh na Jungmannovo náměstí nabídnou průvodci nejruznější informace z historie Prahy a jejich obyvatel od doby románské až po současnost i z historie pražského veřejného osvětlení a profese lampářů. Nejbližší plánovaný termín je 2. března 2024 od 19 hodin.

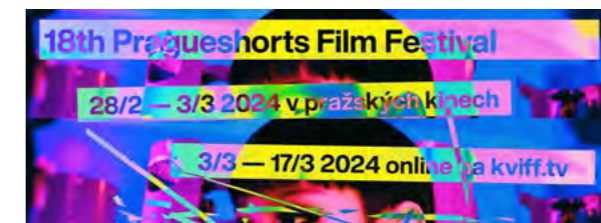
Břežnové akce v Muzeu MHD

- 18. 3. Komentovaná prohlídka: Dvounápravové vozy (17:30)
- 25. 3. Velikonoční koncert pěveckého sdružení Scandula (18:00)
- 29. 3. Pletení pomlázek a barvení vajíček (9:00–17:00)

	AUTOR OPERY V SYDNEY	UZKÉ SRÁŽNÉ UDOLÍ	ČESKÁ REPUB- LIKA	KÓD IRSKA	POHYB NA SACHOV- NICI	ŠÁTÝ (SLOVEN- SKÝ)	RUSKY ČTYŘICET	BEZPEČ- NOSTNÍ SCHRÁNKA	ZMĚČENÍ LÁTKY PŘI NAMÁČENÍ	ALKOHO- LICKÝ NÁPOJ	ZNAČKA AUTOMO- BILU ŠKODA	ANGL. ARCHA	KELT	LEŠTIDLO	CHLADNĚ	POKRMY RUSKY
JISTOTA								SPIS C. PTOLE- MAJA								
ZÁPASNIK S BYKY								KMITAVÁ SOUHLASKA GYM- NASTICKÉ PRVKY								
INICI. KABÁ- TOVÉ			VAJEČNÁ JIDLA	BLUDAŘ 1. DÍL TAJENKY						COXA						
JMÉNO NOR- SKÝCH KRÁLŮ					2. DÍL TAJENKY NEPRAVĚ ZLATO (RIDCE)							TMA ČAS- TEČNÁ	NAHAZO- VAT	RUSKÝ SOUHLAS UKAZOVACÍ ZÁJEMO		
NEOMÝ- VAT						BRYČKA TAN- TÁLOVA DCERA				SKŘÍTEK PENÍZE ULOŽENÉ V BANCE						
AMER. VZPERAČ	OFOUKNUTÍ ZVYKOVÉ PRAVO V ISLAMU						BARVA ŽITA		ČÁST TĚLA KRÁVY OZNAČENÍ SPIRÁLNÍ GALAXIE							
TKANI- NOVÝ FILTR							VZOREC OXIDU TITANU	ANGL. ZKR. IZRAELE	3. DÍL TAJENKY							
ODNITI									SLITINA HLINIKU A ŽELEZA ZN. ČINU					INIC. LUKAV- SKÉHO	PISMENO RECKÉ ABECEDY	OZNAČENÍ LETADEL SYRIE
TU MÁTE						ANGL. BLAŽE- NOST						ANGL. ANARCHIE				
SPZ OSTRAVY						ANGL. ŽALUD						ŠPLHAVÝ PTÁK				

FILMOVÉ KRAJASY

Na trochu jiná než klasická dlouhometrážní filmová díla zve diváky již 18. ročník mezinárodní přehlídky krátkých filmů **Prague-shorts Film Festival**. Proběhne od 28. února do 3. března 2024 v kinech Kino Světozor, Bio Oko, kino Pilotů, Kino Atlas a Kino Aero a nabídne tvorbu filmařů ze všech koutů světa.



Soutěžní část je rozdělena do několika ka-

tegorií (mezinárodní soutěž krátkých filmů
spektivy, informativní sekce a další dopro-
vodné akce.

do 30 minut, národní
soutěž krátkých filmů
do 30 minut a soutěž
experimentálních krá-
tkých filmů do 30 minut)
a součástí festivalu jsou
i nesoutěžní projekce,
dětské programy, retro-

ODKUD JE?



Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **pondělí 4. března 2024** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 1/2024 zněla: **Za dopravou v Pobaltí – Vilnius**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována, knížkou s malbami od Laury Limbourg a reklamní předměty DPP odměněna: **Zdeňka Formánková**.



FOTO KVÍZ



Výročí metra stylově

FAN
SHOP

FANSHOP.DPP.CZ



Šňůrky na klíče s kovovou karabinou a oboustranným potiskem



Šňůrky na krk
s trasami metra

Šňůrky na krk
s názvy stanic metra

Šedá kšiltovka s výšivkou historického loga metra

Složení: 100% bavlna
Klip: mosaz
Gramáž: 340 g/m²



Ponožky s vyšitým motivem linek metra

Ve velikostech pro děti a dospělé
Složení: 85 % bavlna, 13 % polyamid, 2 % elastan
Česká výroba



V prodeji ve Fanshopu DPP. Platby možné platební kartou on-line,
převodem na účet Fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty.
Dodání zboží prostřednictvím České pošty.
Možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Anděl, Hradčanská
a také v bistru Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy