

prosinec 2010 / ročník 15 / zdarma

číslo **12**/2010

DP kontakt

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



Praha pod sněhovou peřinou

Jak jsme se vypořádali se sněhovou nadílkou

4

Havarijní oprava

Výluka na křižovatce Vodičkova – Lazarská

20

- 3 **Aktuálně**
- 11 **Z podniku**
- 14 **Metro**
- 18 **Tramvaje**
- 22 **Autobusy**
- 24 **Ze světa**
- 27 **Historie**
- 30 **Zajímavosti**



DP KONTAKT

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

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: ludvicekpf@dpp.cz

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda), Milan Slezák, Viktor Baier, Jana Benzinová, Zuzana Nesvadbová, Michal Brunner, Pavel Fojtík a Ilona Vysoudilová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 9. prosince 2010



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

blíží se konec roku, a to je vždy čas bilancování na straně jedné a plánování na straně druhé. Myslím, že bilancování jsme si užili na stránkách DP KONTAKTU až dost, a tak k tomu uplynulému roku vám všem děkuji za vaši každodenní práci, důvěru a odhodlání.

V minulých dnech Prahu zasypal sníh a nejen pracovníci v provozu zažili rušné dny. Dovolte mi, abych poděkoval všem zaměstnancům, kteří se úspěšně podíleli na překonání provozních problémů způsobených touto sněhovou nadílkou a kalamitou. Poděkování patří také všem řidičům, kteří „zdolávali“ pražské ulice, aby naše cestující bezpečně přepravili (pozn. redakce více na str. 4 – 5).

Musím se však také vrátit k méně příjemné záležitosti. V tomto roce rapidně narostl počet stížností na chování našich zaměstnanců – řidičů. Rušné podmínky pražského provozu, s nimiž se řidiči autobusů i tramvají denně setkávají, jsou velice náročné. Práce řidiče MHD vyžaduje vysokou míru trpělivosti a preciznosti při dodržování řady předpisů. Většina z vás řeší problémové situace s vysokou mírou porozumění a k potřebám cestujících. Doufám, že stížností a velkých nedorozumění mezi řidiči a cestujícími ubude a dobré jméno naší společnosti nebude bezohlednými jedinci poškozováno (pozn. redakce: čtěte na str. 3).

Věřím, že nás čeká další úspěšný rok. Budeme pokračovat v obnově a modernizaci vozového parku, čekají nás další rekonstrukce tramvajových tratí i zprovoznění dalších bezbariérových přístupů do stanic metra.

Mám radost, že se nám daří. Přejí nám, aby rok 2011 byl pro Dopravní podnik a jeho zaměstnance rokem dobrých zpráv.

Těším se na spolupráci a setkávání s vámi. Je mi ctí s vámi spolupracovat.

Martin Dvořák, generální ředitel Dopravního podniku



Pravidla chování připomene řidičům i cestujícím speciální kampaň

Dopravní podnik hl. m. Prahy v posledních měsících zaznamenal mnohí se stížnosti na práci našich řidičů ze strany cestujících. Vedení společnosti se rozhodlo reagovat oživením komunikační kampaně, se kterou se pracovníci Dopravního podniku setkali již v roce 2009.

Ilona Vysoudilová

Od počátku ledna do konce září letošního roku obdržela naše společnost mnoho stížností na porušení provozních předpisů u řidičů autobusů a tramvají. Ve srovnání se stejným obdobím roku 2009 počet „provozních“ stížností vzrostl. Kromě jednoznačných prohrěšků proti provozním předpisům Dopravního podniku, jako je kouření nebo telefonování za jízdy, případně nezastavení v zastávkách, si cestující také často stěžovali na vulgární chování řidičů v pražském provozu.

„Komunikace směrem k našim zákazníkům, kteří řádně platí za naše služby, sice není pevně ukotvena v provozních předpisech, ale každý zaměstnanec by se měl držet pravidel slušného chování. Nadávky směrem k cestujícím do naší společnosti nepatří a výrazně kazí pověst drtivé většiny svých kolegů, kteří by se k podobnému chování nikdy nesnížili,“ uvedl dopravní ředitel Petr Blažek.

Pravidla připomene kampaň

Samotná práce řidiče MHD přináší každý den řadu problémových situací. Řízení vyžaduje značnou míru trpělivosti při řešení sporů s neukázněnými cestujícími nebo s řidiči osobních aut, kteří často nerespektují obecné dopravní a provozní předpisy. „Proti těmto lidem se jednoznačně vymezujeme. Cestující, kteří nerespektují přepravní řád, nemají v provozu MHD co dělat,“ dodal Petr Blažek.

I když většina řidičů Dopravního podniku zvládá různé „krize“ v kabině s naprostým přehledem a bez problémů, rozhodlo se vedení společnosti v kontextu událostí posledních měsíců oživit myšlenku interní propagace hodnot a slušného chování

uvnitř podniku. Stranou ovšem nesmí zůstat ani cestující, proto se v nejbližší době setkáte i s určitou formou mediální kampaně, která by měla zákazníkům Dopravního podniku více přiblížit práci řidičů MHD, a navíc jim připomenout jejich povinnosti při cestování dopravními prostředky Dopravního podniku.

Vážené kolegyně a kolegové,

v poslední době jsem se značným znepokojením pozoroval narůstající počet stížností cestujících na řidiče naší společnosti. Jen za první měsíce letošního roku se ve srovnání se stejným obdobím roku 2009 jejich počet zvýšil více než dvojnásobně. Někteří z těchto případů se ve značné míře věnují i pražská média, která si bohužel dokáží velmi často přisadit, danou situaci zkruslit a tím v konečném důsledku poškodit naši společnost. Trpí tím také drtivá většina z vás, jež funguje naprosto bez problémů, dodržuje nejen dopravní a provozní předpisy, ale také především pravidla slušného chování a hodnoty naší společnosti.

Chci zdůraznit, že si plně uvědomuji náročnost vaší práce. Řízení tramvaje nebo autobusu není v pražském provozu ničím jednoduchým a vyžaduje značnou míru trpělivosti, jak s neukázněnými řidiči automobilů, tak i s cestujícími, kteří si z našich vozidel často dělají diskotéku nebo restauraci a nevynechají příležitost k vyvolání sporu nebo poškození zařízení Dopravního podniku. Proti těmto lidem se budu vždy vymezovat a v co nejvyšší možné míře budeme i ve spolupráci s policií pracovat na tom, aby byla nadále posilována vaše bezpečnost v pražském provozu.

Je pro mě ovšem naprosto nepřijatelné, aby řidiči DPP používali vůči cestujícím (zákazníkům společnosti, kteří si pravidelně platí naše služby) vulgární výrazy nebo nepřiměřeně reagovali na různé provozní situace, kouřili či telefonovali za jízdy nebo nezastavovali na zastávkách. Takový přístup je značně neprofesionální a každý, kdo se tímto způsobem chová, musí počítat s následky.

Jsem přesvědčen, že naprostá většina z vás i nekrizovější situace zvládá s ledovým klidem, dokáže, pokud je to nezbytné konstruktivně komunikovat s cestujícími nebo citlivě řeší někdy hraniční situace při výstupu a nástupu cestujících, i když je tlačena termíny jízdního řádu. Mrzí mě, že v poslední době veřejnost vnímá spíše problémové situace v provozu a zapomíná na odpovědnost a vysokou profesionalitu vaší práce. I proto jsem se rozhodl oživit myšlenku sdílení hodnot řidičů DPP uvnitř podniku v rámci pravidelných školení řidičů i určité formy interní propagace slušného chování k cestujícím a v neposlední řadě také směrem k Pražanům v rámci mediální kampaně.

Jistě nikdo z vás nechce, aby byl DPP a jeho řidiči kritizováni veřejností, médii nebo českými „umělci“ jako v případě písničky „Jsem pánem autobusu“, která popisuje situaci, kdy jeden z našich řidičů vykázal z provozu cestujícího, jenž používal jízdní kolo jako kompenzační pomůcku.

Neslušné chování k našim cestujícím je nepřijatelné, a proto apeluji především na striktní dodržování předpisů a obecných pravidel slušného chování. Písnička obsahuje jednu podstatnou skutečnost – jste pány svých vozidel a můžete cestujícím ukázat, že svou práci děláte kvalitně a cestujících si vážíte.

Martin Dvořák
Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy





Praha pod sněhovou peřinou

Je středa 1. prosince, krátce po poledni a na území celé České republiky začíná hustě sněžit. Sněhová nadílka „zasypala“ také Prahu...

Ilona Vysoudilová
Foto: Jiří Beneš

Z důvodu těchto mimořádných meteorologických podmínek svolal již ve středu večer první náměstek primátora a radní pro dopravu Karel Březina štáb zimní služby.

Štáb zimní služby

Úkoly štábu zimní údržby nebo také tzv. krizového štábu, který se sešel na centrálním dispečinku, byly jasné. Zástupci Dopravního podniku, magistrátu hl. města, TSK, Policie ČR, Ropidu i Českých drah přijali okamžitě mimořádná opatření, která po skončení jednání štábu „vyslala“ do všech médií. Výzva a doporučení pro Pražany i cestující, kteří do Prahy denně za prací přijíždějí, byla jasná: po další dny nevyužívat individuální dopravu a pro cestování v Praze využívat MHD, především metro. Dopravní podnik byl připraven zkrátit intervaly v metru i posílit povrchovou dopravu.

Rušná noc pracovníků DPP

Dopravní podnik reagoval okamžitě. Na noční směnu, pro zajištění sjízdnosti tramvajových tratí, byli po celou noc z 1. na

2. prosince na důležitých místech dispečeři, pracovníci ostatních pohotovostních složek i další provozní pracovníci. Celkový počet těchto zaměstnanců v terénu byl zhruba dvě stě, včetně zvýšeného počtu řidičů v záloze. Tito pracovníci měli za úkol v maximální míře zachovat průjezdnost tramvajových tratí. Do terénu v noci vyjelo také sedm tramvajových pluhů.

Situaci komplikovali řidiči aut osobních, nákladních i kamionů

Ve středu odpoledne i celou noc jezdila kompletní autobusová i tramvajová doprava na území Prahy i na jejím okraji kompletně mimo jízdni řády. Autobusová doprava byla závislá na sjízdnosti komunikací, avšak ve většině případů byla důvodem neprůjezdnosti tramvajů nekázeň řidičů, kteří se ve snaze vyhnout kolonám, rozhodli vydat po tramvajových kolejkách a na otevřeném tramvajovém svršku uvíznuli.

Nepřetržitý provoz sypačů TSK

Od středy od 14 hodin bylo v pohotovosti na území hl. města Prahy 69 sypačů. V noci (cca ve 21 hodin), když většina Pražanů již zaparkoval svá auta doma, vyjelo dalších 57 sypačů. Hodinu po půlnoci začaly pracovat speciální tramvajové pluhy DPP.

Informace na webu i infolinkách

Veškeré informace o situaci byly průběžně aktualizovány na webu DPP. Magistrát pro cestující a občany Prahy zřídil speciální bezplatnou informační linku 800 100 991, na které bylo možné získat informace o situaci v Praze. Bližší informace o posílení provozu byly k dispozici rovněž na infolince Dopravního podniku, jejíž provoz byl posílen.



Opatření o víkendu 4. a 5. prosince: posílení provozu PID

Krizový štáb hlavního města zavedl o druhém adventním víkendu mimořádné posílení provozu PID a požádal obyvatele Prahy i mimopražské návštěvníky hlavního města, aby v zájmu co nejrychlejšího odklizení sněhu z ulic Prahy využívali v maximální možné míře služeb veřejné dopravy a nechali auto doma nebo na některém ze záchytných parkovišť P+R u stanic metra nebo železnice. Interval všech linek metra byl zkrácen o 20 %, na všech linkách tramvají platil zkrácení intervalu z 15 na 12 minut, respektive u páteřních linek ze 7,5 na 6 minut v rámci předvánočního posílení. Nad rámec tohoto posílení byla u linek 5, 7, 11, 15 a 17 zvýšena kapacita o 100 % nasazením dvouvozových souprav nebo kloubových tramvají. Na autobusových linkách 133, 136, 197, 217 a 263 platil posílený jízdní řád v rámci předvánočního provozu, nad rámec tohoto posílení byly na linkách 125, 197, 235, 250 nasazeny kloubové autobusy místo standardních. Dále byl zkrácen interval na polovinu u linek 107, 147, 205 a 240. Na všech páteřních příjezdových trasách do Prahy byl v období přibližně 9:00–20:00 hodin zajištěn maximální interval 30 minut. Příměstská železnice byla v rámci provozně technických možností posílena na nejvytíženějších trasách zdvojením souprav. Ve standardním provozu podle běžných jízdních řádů byla také lanová dráha na Petřín a přívozy PID.



Poděkování

Dovolte mi, abych poděkoval všem zaměstnancům – dispečerům, provozním pracovníkům a zaměstnancům pohotovostních složek, kteří se úspěšně podíleli na překonání provozních problémů způsobených sněhovou kalamitou, za úspěšné zvládnutí komplikované situace. Velký dík patří také všem řidičům, kteří v těchto dnech „zdovali“ pražské silnice, aby naše cestující dopravili do jejich cíle. Díky vašemu osobnímu nasazení byla zajištěna doprava.

Martin Dvořák
generální ředitel Dopravního podniku

Reakce cestujících

Dobrý den,
žiji v Praze už několik let a každý den využívám městskou hromadnou dopravu. Mohu říci, že po celou dobu jsem se nesetkala s řidičem, který by se choval špatně nebo měl špatný styl jízdy. Každý den musí prožívat stres za volantem, pokaždé nemají autobus, ve kterém se cítí pohodlně, také kvůli arogantním řidičům osobních aut si užijí své a cestující také dokáží pořádně znepříjemnit den. Nyní v zimním období si cením práce lidí za volantem dvojnásobně!!! Kdo umí práci řidiče pouze kritizovat, ať si to zkusí a posadí se za volant právě nyní, kdy nejsou na silnicích právě ideální podmínky. Byla bych ráda, kdyby se můj e-mail dostal k někomu z vedení společnosti a viděl, že lidé si váží práce řidičů a nepišou jen ti, co si stěžují. Věřte mi, spokojených cestujících je hodně, ale lidé to už mají v povaze, že napíše pouze tehdy, když je něco našte, ale s pochvalou už nikdo nespíchá. Přeji vám spokojené předvánoční

období a mnoho spokojených cestujících, kteří zpříjemní svým chováním pracovní den lidem za volantem.

S pozdravem
Alena Vavřeková

Dobrý den,
nevím, jestli tento mail nezapadne sněhem...:) Chtěl bych ze svého soukromého pohledu vyslovit velikou pochvalu celému personálu (řidičům, dispečerům a dalším), co se podílejí na zajištění provozu MHD v Praze v současných podmínkách. Zvládáte to úžasně, a držím palce, ať vše funguje jako doposud. Spousta lidí brblá, ale při pohledu na to, co padá z nebe, je malý zázrak, že se člověk poměrně hladce dostane tam, kam potřebuje. A nejsem sám, kdo si uvědomuje, že to určitě není žádná sranda. Takže i za ostatní mlčící spokojenou většinu říkám: Děkujeme!!
Richard Koula, pravidelný cestující na trase Zbraslav–Smíchov



Průsak do Nuselského mostu zastavil metro

Kalamita, která postihla v prosinci Prahu, nepřímo zavinila i pěti-hodinový výpadek metra ve středu 8. prosince. Co se stalo?

Viktor Baier

Foto: jednotka Dopravní cesta Metro

Zima metru nevádí

Když počátkem prosince udeřila na Prahu v plné síle zimní kalamita, byla povrchová doprava, včetně MHD, vystavena těžké zkoušce. V tu chvíli bývá vždy spolehnutí na podpovrchovou dopravu. Sněhová pokrývka metru nevádí a na silné mrazy je metro připravené. Důležité je omezit provoz přírodních šachet, aby metro nebylo podchlazováno a netvořily se námrazy z průsaků. Proto i v zimních měsících je klima v metru v celku přijatelné, jenom studený průvan je někdy nepříjemný. Ten je právě způsoben větším podtlakem v podzemí v zimním období, kdy více větracích šachet je v režimu na výdech a některé přírodní šachty jsou vypnuté. V kritických místech, například při vjezdech z povrchu do tunelu, jsou umístěny rozmrazovací elektrické kabely. Tam kde nepomůžou ani tato opatření, přijde ke slovu ruční odstraňování případné námrazy.

Průsaky nejsou větší překážkou, ale...

V metru je systém staničních a mezistaničních nefekálních čerpacích stanic, do kterých je sváděna průsaková voda a ta je pak odčerpávána na povrch. Jsou známy případy, že při výpadku čerpací stanice může voda ve výjimečných případech vystoupat až do výše přírodní kolejnice. Nic podobného se ale tentokrát nestalo. Problém Nuselského mostu byl prozaičtější. Vzhledem k zaneseným kanalizačním vpustím, které byly zanesené sněhem, voda na vozovce mostu neměla kam odtékat. Hromadící se voda z tajícího sněhu si našla cestu do tubusu mostu dilatačními spárami. Stékala po mostní konstrukci tak nešťastně, že tekla na přírodní kolejnici a ta později narušila izolační stav mezi přírodní kolejnicí a zemí.

HZS a pohotovostní četa dělaly maximum

Hasiči a pohotovost vyjeli na most již v dopoledních hodinách, kdy stroje-doucí poprvé nahlásil jiskření od pří-

Hasiči a pohotovost uvolňují na vozovce kanalizační vpustě pro volný odtok vody.



Pohled na spečené izolátory, které se musely pomocí rozbrušovacích brusek odstranit a vyměnit za nové.



Zbytek průsakové vody se odvedl, provizorně instalovanými svody.



Celkový pohled na tubus mostu v místě průsaku. Na stropě je dobře patrný provizorní svod na průsakovou vodu.



vodní kolejnice. Po příjezdu na místo se všichni zapojili do čištění kanalizačních vpustí a odhrabání sněhu ze silnice v okolí dilatace mostu směrem na Vinohrady. V tomto případě ani nebylo tak podstatné, že úklid patří TSK, protože průšvih hrozil nám. Bohužel přes všechno úsilí došlo v odpoledních hodinách opět k zahoření a musela být vyhlášena situace zastavení mezi


Pražským povstáním a stanicí Florenc na lince C. Likvidační práce se zaměřily na postupnou výměnu vadných izolátorů přírodní kolejnice, kterých se nakonec muselo vyměnit osm a provizorní instalaci svodů na průsakovou vodu. Během odstraňování poruchy byla zavedena náhradní autobusová doprava. Po asi pěti hodinách byl provoz na lince C obnoven.



Pražské ulice brázdí nové midibusy

Neděle 12. prosince přinesla pražskou premiéru novým midibusům SOR o délce osm a půl metru. Na linky 151 a 216 byly nasazeny vozy, které z východočeských Libchav dorazily doslova v předvečer svého nasazení do ostrého provozu. „První vozy dorazily do Prahy ve středu 8. prosince,“ sdělil Čestmír Turek z jednotky Správa vozidel Autobusy. O několik hodin později už probíhalo polepení prvního z vozů v garáži Klí-

čov, kam je část dodávky směřována. V témže čase se v Klíčově také oživoval software vozidla, aby cestující dostali stejný informační komfort jako v jiných autobusech SOR. „Garáž Klíčov bude vypravovat vozy na linku 151 a garáž Řepy na linku 216,“ doplnil Jaroslav Koudela z jednotky Provoz Autobusy. V neděli 12. prosince se mohli svést cestující prvními třemi vozy, v pondělí 13. prosince jich bylo vypraveno šest, a tak se počet midibusů vypravovaných

Dopravním podnikem zdvojnásobil. Doposud měl Dopravní podnik k dispozici šest midibusů, které jsou spojovány především s linkou 291 jezdící mezi I. P. Pavlova a Karlovým náměstím a zajišťující obsluhu tamního nemocničního areálu. Své místo midibusy našly také na lince 128 zajišťující obsluhu Žvahova, který byl dlouhá léta bez obsluhy městskou hromadnou dopravou. 



Poděkování našim zaměstnancům



Vážený pane řediteli,
dovolte, abych Vaší cestou poděkoval panu Miloši Trnkovi, vedoucímu odboru Řízení a kontrola provozu a panu Ing. Janu Cibulkovi, vedoucímu oddělení Řízení provozu Dopravního podniku hl. m. Prahy, kteří se v měsíci září 2010 bezprostředně podíleli ve spolupráci s policisty Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy odboru služby dopravní policie na zajišťování dopravně bezpečnostních opatření, a to zejména dne 21. září 2010 demonstrace odborových svazů a dne 25. září 2010 akce „Velká podzimní cyklojízda“ a 65. ročník cyklistického závodu Praha – Karlovy Vary – Praha. Je nutné dodat, že policisté Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy odboru služby dopravní policie spolupracují s pracovníky odboru

Řízení a kontrola provozu DP pravidelně, a to při zajišťování sportovních a společenských akcí, dopravně bezpečnostních opatření, při příležitosti mezinárodních návštěv, ale i v běžném výkonu služby na místech dopravních nehod a jiných složitých dopravních situacích. Vysoká úroveň spolupráce s pracovníky odboru Řízení a kontrola provozu DP je policisty Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy pozitivně vnímána a jsem přesvědčen, že nezanedbatelnou měrou přispívá ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v hlavním městě.

S pozdravem
plk. Mgr. Martin Červíček
ředitel Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy [5. října 2010] 



Trvalé změny PID

v prosinci 2010



K celostátnímu termínu změn 12. 12. 2010 došlo k celé řadě novinek v provozu Pražské integrované dopravy. Rozšířen byl provoz vlaků Eska, nočních autobusových linek, přibýly také linky s provozem nízkokapacitních autobusů. K reorganizaci linkového vedení došlo v oblasti Prahy 10, 14 a 21 a také v provozu speciálních linek pro tělesně postižené.

Foto: Jiří Beneš

1. Železnice

- S3** linka je prodloužena o úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (mimo PID)
- S4** linka je prodloužena o úsek Vraňany – Hněvice (mimo PID)
- S7** část vlaků ve špičkách pracovních dnů je prodloužena o úsek Praha hl. n. – Úvaly (v úseku Praha–Libeň – Úvaly je souhrnný interval ve špičkách 15 minut)
- S8 + 80** nové vlaky v úseku Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou; přímé vlaky Praha – Dobříš nově bez nutnosti přestupu ve Vraném nad Vltavou
- S9** linka je prodloužena do trasy Benešov – Praha–Vysočany (sloučení s linkou S29)
- S22** linka je sloučena do linky S20
- S29** linka je sloučena do linky S9
- S41** v nepracovní dny je linka prodloužena o úsek Praha–Libeň – Praha–Hostivař,

v pracovní dny jsou nasazena vozidla s vyšší kapacitou

- R3** linka je prodloužena o úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (mimo PID)
- R4** linka je prodloužena o úsek Kralupy nad Vltavou – Hněvice (mimo PID)
- R5** linka je prodloužena o úsek Kladno – Rakovník (mimo PID)

2. Změna autobusových linek v oblasti Prahy 9, 10, 14 a 21

- 101** linka je zkrácena o úsek Na Groši – Skalka (nahrazena linkou č. 296) a nově ukončena v zastávce Nádraží Hostivař
- 141** linka je zrušena a nahrazena linkami č. 181 a 223
- 163** linka je ze zastávky Dolní Počernice vedena nově přes Běchovice a Ujezd nad Lesy do zastávky Sídliště Rohožník; v úseku Dolní Počernice – Bezděkovská nahrazena linkou č. 263; v úseku Dolní Počernice – Sídliště Rohožník jede pouze ve špičkách pracovních dnů
- 175** zavedeny vložené posilové spoje ve špičkách pracovních dnů v úseku Florenc – Skalka, v pracovní dny dopoledne zkrácení intervalu na 20 minut
- 181** linka je ve směru z Opatova vedena ze zastávky Hejtmanská přes Rajskou zahradu do zastávky Černý Most
- 190** linka je zrušena a nahrazena prodlouženou linkou č. 223
- 208** linka je v provozu pouze ve špičkách pracovních dnů (nahrazeno linkami č. 223 a 296)
- 222** linka je zrušena a nahrazena posílením linky č. 261
- 223** linka je prodloužena o úsek Černý Most – Generála Janouška – Kyje – Jiráskova čtvrť – Depo Hostivař (náhrada za linky č. 190 a 208)
- 224** linka je zkrácena o úsek Skalka – Sídliště Skalka (nahrazeno linkou č. 296)
- 232** posílení provozu v nepracovní dny – zkrácení intervalu na 30 minut
- 251** posílení provozu ve špičkách pracovních dnů – zavedeny návazné spoje na vlakovou linku S7
- 261** linka je posílena o spoje zrušené linky č. 222, je zřízena zastávka Výzkumné ústavy Běchovice
- 263** část spojů linky je prodloužena o úsek OC Štěrboholy – Dolní Počernice – Bezděkovská
- 269** na lince je zaveden provoz také v nepracovních dnech cca od 8.00 do 20.00 hodin v celé trase
- 273** linka je posílena v pracovní dny (náhrada za linky č. 141 a 181)
- 296** nová midibusová linka v trase: **Nádraží Horní Počernice – Černý Most – Bryksova – Nádraží Kyje – Dolní Počernice – Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Sídliště Na Groši – Skalka – Sídliště Skalka**; linka je v provozu celotýdenně cca do 22.00 hodin
- 297** linka je ze zastávky Želivského prodloužena do zastávky Nemocnice Vinohrady



3. Rozšíření noční dopravy

- 502** linka je prodloužena o úsek přes zastávku Luka do zastávky Řeporyjské náměstí
- 504** linka je nově vedena přes zastávky Ryšánka, Antala Staška a Poliklinika Budějovická
- 506** linka je vedena v nové trase: **Strašnická – Poliklinika Zahradní Město – Na Košíku – Opatov – Háje – Křeslice – Nádraží Uhříněves**
- 509** linka je vedena v nové trase: **Florenc – Ohrada – Sídliště Malešice – Dolní Měcholupy – Dubec**
- 511** obousměrně zřízena zastávka Teplická
- 514** nová linka v trase: **Sídliště Ďáblice – Květnová – Ďáblice**
- 515** nová linka v trase: **Hradčanská – Vítězná náměstí – Hanspaulka – Horoměřická – Nebušice**
- 516** nová linka v trase: **Újezd nad Lesy – Klánovice** (v provozu pouze v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli a pouze v uvedeném směru)
- 606** zaveden provoz i ve směru do Prahy
- 608** nová příměstská linka v trase: **Kobylisy – Zdisib – Klecany, U hřbitova – Klíčany – Odolena Voda, Dolní náměstí** (v provozu pouze v uvedeném směru a pouze v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli)
- 609** linka je vedena v nové trase: **Strašnická – Centrum Zahradní Město – Na Košíku – Opatov – Háje – Křeslice – Uhříněves – Říčany, průmyslový areál Černokostecká – Mukařov – Vyžlovka – Kostelec nad Černými lesy, nám.**; linka je v úseku Strašnická – Říčany, průmyslový areál Černokostecká nově provozována obousměrně

4. Změna linek pro tělesně postižené

- 1** zrušena je zastávka Obchodní centrum Černý Most (nahrazeno linkou č. 296), zároveň je zkrácen interval na 60 minut celodenně (v úseku Poliklinika Budějovická – Chodov jede pouze část spojů)
- 2** linka je prodloužena o úsek Jiřího z Poděbrad – Florenc – Kodymova (v úseku Florenc – Kodymova je vedena pouze část spojů); zrušeny zastávky Plaňanská, Sídliště Malešice a Rektorská (nahrazeno linkou č. 297)
- 3** linka je zrušena a částečně nahrazena prodloužením linky č. 12

5. Ostatní změny

Na linkách č. **116, 151, 216, 245 a 256** budou postupně během prosince 2010 a ledna 2011 nasazeny nízkokapacitní autobusy. V příměstské dopravě dochází k výraznější změně jízdních řádů v oblasti Českého Brodu (návaznosti na vlak). Dále bude zřízeno několik nových zastávek mimo území Prahy. Pro linky č. 348, 351 a 365 se ruší zastávka Výstaviště Letňany.

Na lince **180** je obousměrně zřízena zastávka Šafránecká

6. Zastávky na znamení

Od 3. 1. 2011 dojde k **rozšíření počtu zastávek „na znamení“** a ke změně způsobu zastavování v těchto zastávkách. Nový systém přinese zvýšení plynulosti a rychlosti dopravy a také zlepšení tepelné pohody v autobusech v zimních měsících. Navíc již nebudou muset cestující na těchto zastávkách mávat.

Vánoční a novoroční provoz PID 2010

Podobně jako v předcházejících letech bude během letošních Vánoc a Silvestra upraven provoz Pražské integrované dopravy, a to následujícím způsobem:

Čtvrtek 23. 12. 2010

Provoz dle jízdních řádů pro „pondělí až čtvrtek“ s tím, že v provozu nebude linka č. 143 ani školní linky a školní spoje.

Štědrý den – pátek 24. 12. 2010

Provoz dle sobotních jízdních řádů cca do 18.00 hodin. Poté bude ukončen provoz denních linek tramvají a autobusů a bude nahrazen nočními linkami. Provoz metra bude ukončen cca v 1.00 hodinu (včetně pátečního prodlouženého provozu), od 19.00 hodin bude na všech linkách metra prodloužen interval na 15 minut.

Noční tramvajové linky č. 52, 57 a 58 budou provozovány ve dvouvozových soupravách, souběžně s nočními autobusovými linkami budou také v provozu cca do ukončení provozu metra linky č. 165, 172 a 200. Vybrané příměstské autobusové linky pojedou podle zvláštních jízdních řádů. Provoz lanové dráhy na Petřín a přívozů bude ukončen cca v 18.00 hodin.

Sobota 25. 12. 2010

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Linky č. 143, 206 a 263 nejsou v provozu.

Neděle 26. 12. 2010

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Linka č. 143 není v provozu.

Pondělí 27. 12. 2010 – čtvrtek 30. 12. 2010

Provoz dle jízdních řádů pro „pondělí až čtvrtek – prázdniny“: omezení zejména v přepravních špičkách cca o 10–15%, u tramvajových linek bude celodenní interval 10 minut (u páteřních linek č. 9, 17 a 22 interval 5 minut). V provozu nebudou školní linky a školní spoje a také linky č. 143, 182, 305, 343, 465). Linky č. 4, 16, 175 a 225 budou naopak v provozu v celé trase.

Silvestr – pátek 31. 12. 2010

Provoz dle jízdních řádů pro „pátek – prázdniny“ (včetně prodlouženého provozu metra a návazné povrchové dopravy): omezení zejména v přepravních špičkách cca o 10–15 %, u tramvajových linek bude celodenní interval 10 minut (u páteřních linek č. 9, 17 a 22 interval 5 minut). V provozu nebudou školní linky a školní spoje a také linky č. 143, 182, 305, 343, 465. Linky č. 4, 16, 175 a 225 budou naopak v provozu v celé trase.

Noční tramvajové i autobusové linky pojedou v polovičním intervalu, všechny noční tramvajové linky budou provozovány ve dvouvozových soupravách, na linky č. 504, 509 a 510 budou nasazeny kloubové autobusy.

Sobota 1. 1. 2011

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Linka č. 143 není v provozu.

Uzávěrka dat 26. 11. 2010



Co o nás píší média

ON JE OTCEM HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE
Prod 135 lety vyjela první pražská koňská tramvaj

Martin Dvořák: S turnikety nespěchejme Metro, 29. listopadu 2010
 Už v roce 2012 měly cestující v metru vítat turnikety – věc, která tu byla už při otevření prvních stanic metra v roce 1974 a kterou o šest let později nahradily oznamovače lístků. Jenže jak se zdá, termín se o něco zpozdí. „Naši prioritou není rychlost, ale správnost celého tohoto projektu,“ upozorňuje generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák.

Tramvaj ForCity ujela 15 000 km Pražský deník, 26. listopadu 2010
 Skoro nic nebrání tomu, aby Praha nakoupila nové nízko- podlažní tramvaje 15T Forcity. První vůz, který jezdil ve zkušebním provozu na trase linky 18, už ujel potřebných 15 tisíc kilometrů bez závad. Do konce roku by mohla být dokončena homologace a po Novém roce by tak mohla začít dodávka nových vozů. Těch má Praha v následujících letech nakoupit postupně celkem 250.

Soud: revizoři smí použít násilí. Přiměřené Právo, 10. listopadu 2010
 Revizor má právo použít proti černým pasažérům přiměřenou fyzickou sílu a zadržet je na místě přestupku do příjezdu policie. Podmínkou je, že cestující bez jízdenky kontrolovi odmítne ukázat svoje doklady nebo chce z místa utéct. Vyplývá to z rozsudku Nejvyššího správního soudu posuzujícího potyčku mezi černým pasažérem v plzeňském trolejbusu a revizorem, který byl úřady potrestán za to, že se ho pokusil zadržet. Podle soudu je ale cestující bez platné jízdenky na úrovni zloděje a každý má právo adekvátně chránit svůj majetek.

On je otcem hromadné dopravy v Praze

Blesk, 21. listopadu 2010

Byla to prý tehdy velká sláva. Myšlenka na zřízení koňspřežné tramvaje v Praze uzrála v hlavě hraběte Zdenka Kinského v létě 1872. Bylo to sice tři roky poté, co konečně začali tahat po kolejích vozy v Brně, ale Praha jáasala. Vznikl zárodek dnešní hromadné dopravy, ze které Pražané a všichni, kdo do hlavního města přijedou, těží dodnes. I když z otce Kinského se později fakticky stal jen kmotr dráhy. Prodal ji totiž Belgičanovi Eduardu Otletovi.

Martin Dvořák: S turnikety nespěchejme

Metro, 29. listopadu 2010

Už v roce 2012 měly cestující v metru vítat turnikety – věc, která tu byla už při otevření prvních stanic metra v roce 1974 a kterou o šest let později nahradily oznamovače lístků. Jenže jak se zdá, termín se o něco zpozdí. „Naši prioritou není rychlost, ale správnost celého tohoto projektu,“ upozorňuje generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák.

Tramvaj ForCity ujela 15 000 km

Pražský deník, 26. listopadu 2010

Skoro nic nebrání tomu, aby Praha nakoupila nové nízko- podlažní tramvaje 15T Forcity. První vůz, který jezdil ve zkušebním provozu na trase linky 18, už ujel potřebných 15 tisíc kilometrů bez závad. Do konce roku by mohla být dokončena homologace a po Novém roce by tak mohla začít dodávka nových vozů. Těch má Praha v následujících letech nakoupit postupně celkem 250.

Soud: revizoři smí použít násilí. Přiměřené

Právo, 10. listopadu 2010

Revizor má právo použít proti černým pasažérům přiměřenou fyzickou sílu a zadržet je na místě přestupku do příjezdu policie. Podmínkou je, že cestující bez jízdenky kontrolovi odmítne ukázat svoje doklady nebo chce z místa utéct. Vyplývá to z rozsudku Nejvyššího správního soudu posuzujícího potyčku mezi černým pasažérem v plzeňském trolejbusu a revizorem, který byl úřady potrestán za to, že se ho pokusil zadržet. Podle soudu je ale cestující bez platné jízdenky na úrovni zloděje a každý má právo adekvátně chránit svůj majetek.

Doprava zkolabovala, spolehnouti byla jen na metro. To také dopravní podnik doporučuje i pro dnešek

Lidové noviny, 2. prosince 2010

Při odpolední špičce hromadná doprava totálně zkolabovala. Kdo nejel metrem, zůstal v zasněženém autobusu či tramvaji třeba i několik desítek minut. Kvůli množství padajících sněhu se město během několika hodin proměnilo v neprůjezdný labyrint. Tramvaje zastavila řada nehod. Pokud cestující přestoupili na autobus, příliš si nepolepšili. Buď uvízli v některé z mnoha kolon, nebo jejich řidiči neovládli vyjet upravený kopec. I přesto, že v noci Prahou projíždělo přes 150 sypačů a tramvajových pluhů, krizový štáb města vyzval Pražany, aby při svých dnešních cestách využívali především metro. Dopravní podnik ráno zkrátí intervaly mezi soupravami.

Tiskové oddělení



Autobusový přepravní průzkum


Ve středu 13. října 2010 byl proveden přepravní průzkum na 45 autobusových linkách Pražské integrované dopravy obsluhujících severozápadní oblast Prahy, včetně přilehlých regionů Středočeského kraje. Průzkum byl připraven a organizačně zajištěn oddělením Dopravně-provozní podpora dopravního úseku Dopravního podniku ve spolupráci s organizací ROPID. Při přípravě průzkumu dlouhodobě vycházíme z potřeby pravidelného sledování zatížení sítě PID a z požadavků na zjišťování aktuálního stavu veřejné dopravy na území hlavního města Prahy a okolí.

Petr Šusta
Foto: Jan Štojdl



Cílem průzkumu bylo zjištění přepravních požadavků ve sledované oblasti, získání informací o obrazech cestujících na jednotlivých zastávkách a vytvoření podkladů pro optimální sladění přepravní poptávky s nabídkou. Podobně jako při minulém průzkumu této oblasti v roce 2007 byl zachován časový rozsah průzkumu. Na městských linkách řady 100 a 200 byl průzkum proveden od 6.00 do 20.00 hodin a na regionálních linkách v celém rozsahu provozu. Průzkumu se zúčastnilo přibližně

550 pracovníků dopravního úseku DP, ROPIDu a studentů Střední průmyslové školy dopravní zřízené Dopravním podnikem. Pro účastníky průzkumu byly vydány „Pokyny pro sčítače“ s metodikou průzkumu a v jejich smyslu proběhlo zaškolení. Účastníci průzkumu sledovali počet nastupujících cestujících a počet osob ve voze po odjezdu z každé zastávky (počet vystupujících byl dopočítán při zpracování). U zastávek na znamení byla sledována četnost zastavování. Naměřené hodnoty sčítači zapisovali do připravených

formulářů s předepsanými údaji a s rubrikami pro zápis časových údajů a počtů osob. Průzkum proběhl bez závažných problémů, pouze docházelo v některých úsecích ke zpoždění jednotlivých spojů v důsledku silného provozu individuální automobilové dopravy. Výsledky budou využívány jako důležité vstupní podklady pro projektování linek zařazených do Pražské integrované dopravy. Zároveň budou využívány i při výlukové činnosti při stanovení potřebných kapacit náhradní dopravy. 

Některá zajímavá data z výsledků říjnového průzkumu:

Na všech 45 sledovaných autobusových linkách bylo od 6.00 do 20.00 hodin přepraveno 189 296 osob, z toho 19 797 osob na linkách řady 300 a 400.

Celkem bylo sledováno 4 287 spojů.

10 linek s nejvyšším počtem přepravených cestujících:
107 (23 758), 167 (15 307), 174 (14 469), 131 (12 643), 119 (12 494), 180 (11 851), 217 (8 509), 225 (7 729), 176 (7 422), 179 (6 662)

Nejvíce zatíženým úsekem je Podbaba – Ve Struhách, kde bylo přepraveno 15 025 osob v době od 6.00 do 20.00 hod.





Atmosféra vánoční služby pohledem řidičů

Štědrý den má jako ostatní dny v roce 24 hodin, ale mnozí by si přáli, aby trval déle. Kromě dětí natěšených na dárky asi i my dospělí. To přibrzdění shonu, atmosféra bez stresu, setkání s nejbližšími, to je to, proč bychom tento pohodový den brali víckrát.

Text a foto: Petr Ludvíček



C hod města si ovšem žádá své. Ke stovkám zdravotníků, hasičů, policistů patří i ti, kteří zajišťují bez ohledu na svátky hromadnou dopravu. Zajímala nás služba na Štědrý den pohledem přes čelní sklo vozu metra, tramvaje a autobusu.

„Když jdete do práce, vypadá to jako každý jiný den. Ale to se rychle změní, když na vás dýchne vánoční atmosféra města a uvědomíte si, že nejste s rodinou. Je to zvláštní pocit,“ vzpomíná na štědrodenní službu minulého roku jednačtyřicetiletý strojvedoucí metra Tomáš Bouček. Jinak u Boučkových jsou na změnu rytmu v plánování oběda či večeře na Štědrý den zvyklí. „Manželka pracuje ve zdravotnictví, takže dcery vědí, že některý rok se slavnostní stůl prostře trochu jindy. Když jsem pak v práci, uvědomuji si, že v tom jako řidiči nejsme sami a je třeba k tomu přistupovat profesionálně,“ hodnotí Tomáš Bouček.

Letos si Štědrý den Tomáš užije v klidu s rodinou. Rok 2010, který se chýlí ke konci, označuje za dobrý: „Hlavně jsem rád, že jsou všichni zdraví. A práce? Musím říct, že to je v pohodě, jsem spokojen a dá se říct, že mě baví.“ Přání do nového roku má Tomáš Bouček pro kolegy jednodu-

ché, ale jak říká, vyjádří vše: „Hodně štěstí a zdraví!“

Přelom starého a nového roku naopak pro řidiče MHD nijak radostný není. V metru je řidič chráněn před šílenstvím z ulic, ale i tak pach dýmu z petard někdy oznámí i do podzemí, že „nahoře“ je Silvestr. „Je to pravý opak Vánoc a vůbec to klukům v tramvajích a autobusech nezavídím,“ dodává Tomáš Bouček.

„Kdybyste viděl po noční, jak vypadá tramvaj...,“ navazuje svými zkušenostmi osmatřicetiletý řidič tramvaje Martin Bulín. „Vím o čem mluvím, také jsem sloužil. Anebo kolega třeba za noc vystřídal tři soupravy, až s tou poslední nepoškozenou službu dojezdil,“ vzpomíná s úsměvem Martin. Ale s vánočními svátky dává za pravdu kolegovi z metra.

„To je služba výjimečná, vždyť Štědrý den je jen jeden v roce. Je to neklidnější, nejpohodovější služba. Kdyby to tak bylo po celý rok, bral bych to. Je opravdu příjemná, a navíc má příplatek,“ říká Martin Bulín, který navíc jako klidás působí.

„Lidé i popřejí hezké svátky, poděkují, když jim počkáte nebo pomůžete mamince s kočárkem, pokud není nikdo nablízku. Ale to platí i pro jiné dny v roce,“ hodnotí Martin, který vůči

cestujícím vyznává slušný přístup a totéž bývá z opačné strany. A když Martin Bulín neslouží, užívá si vánoční svátky nejraději doma v rodinném kruhu a s pohádkami v televizi. Devátý rok má pomalu za sebou a říká: „Kdyby mě tahle práce nebavila, nebudu tady. Nestěžuji si, vždycky to může být samozřejmě lepší, ale jsem tady rád.“

Podobného ražení je i třetí z respondentů – dvaapadesátiletý řidič autobusu Vladimír Voršilka. „Jsem tu spokojený. Mám jistotu, což je v dnešní době hodně. Je to stabilní zaměstnání, za dva roky se nás krize prakticky nedotkla, peníze by se snižovat neměly,“ navázal na kolegu. Najdou se cestující, kteří se do řidiče pustí, třeba, že autobus před ním nejel. „Paní, ale to jsem já. Mám zpoždění. Stručně pravdivě odpovědět a nepouštět se do dlouhých debat, to je moje krédo,“ říká Vladimír. Nepatří k těm, kteří si na vánoční svátky berou dovolenou, tu raději využije v létě a jede k moři. Řídit na Vánoce Vladimírovi nevdá, spíše naopak. „Určitě to není běžná služba, je sváteční, výjimečná. Na lidech je ta atmosféra vidět, jsou usměvaví, milí. Rodina si na mé služby už zvykla. Když projíždím Prahou už večer kolem rozsvícených stromků za okny, tak už se domů za rodinou k opožděné večeři těším,“ popisuje své pocity Vladimír Voršilka. Vladimír, který byl na Štědrý den za volantem vloni a bude i letos, poslal prostřednictvím tohoto čísla DP kontaktu přání kolegům do roku 2011, ke kterému, myslím, není co dodat: „Ať mají klidný rok, aby se zbytečně nerozčilovali a nenechali se vytočit. A hodně kilometrů bez nehod.“



Tomáš Bouček



Martin Bulín



Vladimír Voršilka





Soutěžní klání dobrovolných hasičů



Ve dnech 15. až 17. září se uskutečnila další část pravidelné odborné přípravy členů podnikových jednotek sboru dobrovolných hasičů formou odborného soustředění v Nuzicích.


Michal Brunner
Foto: Karel Stárek

A reál letního dětského tábora Dopraváček v Nuzicích na břehu řeky Lužnice v září přivítal členy jednotek sboru dobrovolných hasičů z autobusových garáží Klíčova, Vršovice, Kačerov a Řepy, a také soutěžní družstvo a realizační tým zaměstnan-

ců Hasičského záchranného sboru DP. Průjezd kolony hasičských trambusů a jedné Tatry 148 v doprovodu vozidel HZS DP jihočeskými městečky a vesnicemi budil zaslouženou pozornost. To byl však teprve začátek. Po příjezdu na tábořiště čekalo účastníky

ubytování v chatkách, rozměření hřiště a rozmístění všech pomůcek pro soutěžní disciplíny odborné přípravy. Velitelé družstev si vylosovali pořadová čísla a byli seznámeni s pravidly jednotlivých disciplín.

Druhý den byl zahájen ranním nástupem družstev a vzápětí byl odstartován překážkový běh jednotlivců. Soutěžící přijeli podpořit zástupce vedoucího jednotky Správa vozidel Autobusy Ing. Václav Novotný a vedení kačerovské provozovny SVA. Dopoledne následoval ještě požární útok od cisternové automobilové stříkačky a po obědě přišla na řadu královská disciplína – požární útok od přenosné motorové stříkačky s nasátím vody z otevřeného vodního zdroje. Po technické přestávce na sečení dosažených časů byl svolán slavnostní nástup a byly vyhlášeny výsledky. Nejlepším jednotlivcem se stal František Ondřík z kačerovské jednotky. Celkovým vítězem mezi dobrovolnými jednotkami se stalo družstvo Kačerov před družstvy z Klíčova, Vršovice a Řep. Pozici absolutního vítěze obhájilo soutěžní družstvo podnikových hasičů z povolání. Poháry vítězům předal velitel jednotek HZS DP Lubomír Janeba.

Třetí den byl věnován údržbě techniky, uložení soutěžního nářadí, doplnění PHM a přesunu zpět do Prahy, na domovské požární stanice a zbrojnice. Členové kačerovské jednotky během zpáteční cesty dokázali rychle a profesionálně opravit náhlou závadu na motoru jejich trambusu. Dobré počasí po celou dobu akce jako by potvrdilo známé rčení, že štěstí přeje připraveným. 





Výrobní hala ŠKODA ELEKTRIC a. s. s postupně rozpracovanými kontejnery pohonu pro vozy 81-71M.

Nový pohon pro rekonstruované vozy 81-71M

Motory, pohon a systém jejich nadřazeného řízení představují, přeneseně řečeno, srdce a mozek celého vlaku, které vzájemně propojují důmyslná síť nervové soustavy každého vozu i soupravy jako celku. Jednotlivé prvky pak předurčují schopnosti daného typu vlaku metra. Zprostředkovávají komunikaci se zabezpečovacím zařízením, vyhodnocují jeho signály a řídí se jimi, umožňují automatického vedení vlaku a podobně.

Text a foto: Petr Havlíček

Nejmarkantnější změnou, při rekonstrukci původních ruských vozů 81-71, je jejich kompletně nová elektrovýzbroj. Z té dosavadní nezůstává prakticky zhořel. Všechny stávající komponenty, jak již bylo popsáno v předchozích článcích o rekonstrukci, odstranili pracovníci externí firmy na depu Hostivař ještě před samotným odjezdem soupravy na rekonstrukci do Plzně. Technologicky velmi zastaralé řízení pohonu, konstruované založené na rozjezdových, šuntovacích a brzdových odporcích, vačkově spínaných řídicích a trakčních obvodech hlavního kontroléru, elektropneumatikou ovládaném přepínání režimu jízda/brzda a směru vpřed/vzad, řídicích a silových tyristorových blocích regulace režimu brzdění, nekonečné řadě linkových spínačů a dalších morálně vysloužilých prvcích, nahradí nyní moderní systém regulace na principu kotevních a budících pulsních měničů, sestavených z IGBT tranzistorů. Celý pohon pak pracuje v pěti základních režimech: jízdní režim, výběh, elektrická brzda, nezávislá brzda a režim servisní diagnostiky. Principiálně

Lze pohon rozdělit do dvou základních částí – výkonnou a řídicí (tedy povelovou s diagnostikou).

Výkonnou část pohonu dodává pro Škodu TRANSPORTATION její dceřiná společnost ŠKODA ELECTRIC a.s., která se mimo jiné zabývá vývojem a výrobou pohonu pro elektrické lokomotivy, výzbrojí pro trolejbusy (nadstavba autobusů Solaris a Irisbus, s možností jízdy bez trakčního napájení za pomoci diesel-generátor nebo trakční baterie), motorů pro lokomotivy, příměstské jednotky a tramvaje, a v neposlední řadě také renovací trakčních motorů DK 117 V pro vozy pražského metra 81-71M.

Řídicí systém pochází z dílny společnosti UniControls, a. s. Ta se svými produkty prioritně soustředí právě na techniku pro řízení pohonu kolejových vozidel a vlakovou komunikaci a významně se v této oblasti uplatňuje na domácím i zahraničním trhu (vedle Škody TRANSPORTATION spolupracuje na vývoji vozidel také se společností Alstom a Bombardier).

Jak pohon a jeho řízení pracuje?

Vstupní napětí získává vůz spodním odběrem z přírodní kolejničky prostřednictvím čtveřice bočních sběračů, připevněných k nosným trámům, umístěných podélně po obou stranách podvozku. Následuje vstupní obvod vysokého napětí. Přes pojistku a hlavní vypínač je připojen hlavní

Téměř kompletně osazená část kontejneru kde můžeme spatřit bloky K a P s varistory, blok buzení, zhášecí komory stykačů atd.





filtr (tvořený tlumivkou a řadou kondenzátorů). K němu paralelně je ke sběrači připojen nabíjecí a vybíjecí obvod, složený z pojistky, blokovací diody, odpojovače a nabíjecího a vybíjecího obvodu. Vstupní obvod je rovněž doplněn o měření vstupního napětí, které je možné odečíst na voltmetru v kabině strojvedoucího. Zpětný proud je z trakčního obvodu odváděn přes nápravové sběrače (slangově „zumáky“) do kolejnic.

Z hlavního vstupního filtru je napájen pulsní měnič, jehož silové prvky jsou tvořeny IGBT tranzistory. Výstup pulsního měniče se dělí do dvou větví, kde každá napájí dvě do série zapojené kotvy trakčních motorů jednoho podvozku. Výše proudu na kotvách je sledována proudovými čidly, která hlídají především nenadálý nárůst proudu při skluzu nebo smyku příslušného dvojkolí.

Sériově zapojená budící vinutí všech čtyř motorů jednoho vozu napájí měnič buzení, připojený na filtr pomocných pohonů. Takto použité zapojení umožňuje plynulé odbuzení trakčních motorů a reverzaci směru točení trakčních motorů, bez použití kontaktních prvků.

Při brzdění vlaku elektrodynamickou brzdou pracují motory jako cize buzená dynamo a energie jimi vyrobená se vrací zpět do napájecí sítě (tvz. rekuperace) nebo je mařena v brzdových odporových. Budící vinutí všech trakčních motorů vozu je i v tomto případě řazeno do série. Vhodným řízením polovodičových součástek měniče je umožněno brzdění plným účinkem elektrodynamické brzdy téměř až do úplného zastavení vlaku. Pomocný filtr je možné prvotně nabít z vozových baterií, což spolehlivě zajišťuje plnou funkci elektrodynamické brzdy i při ztrátě dodávky napětí z přírodní kolejnice (při náhlé ztrátě napětí, v nepreklenutelných úsecích napájecí soustavy metra, v depech, a podobně).

Nabíjení vozových baterií na jmenovité napětí 24V je realizováno z filtru pomocných pohonů. Z něho jsou napájeny také střídače asynchronních motorů ventilátorů (k chlazení trakčních kontejnerů, topení kabiny strojvedoucího atd.), motor kompresoru a budící měnič.

Systém nadřazeného řízení

Povely pro řízení pohonu jsou zadávány prostřednictvím ovladačů na pultě strojvedoucího, nebo signály mobilní části vlakového zabezpečovače. Tato dílčí zadání jsou předávána komunikačním systémem soupravy pěti palubních (vozových) počítačů. Každý vůz disponuje jedním vlastním palubním počítačem. Podle toho je celý systém členěn na jednotlivé subsystémy (tedy vozy), které dorazivší signály vyhodnocují, distribuují je prostřednictvím CAN komunikace počítači pohonu A104 a vyhodnocují a předávají zpětné informace. Krajní vozy jsou vybaveny palubní počítačem řídicího vozu A101 a ostatní palubním počítačem vozu vloženého A102.

Na čelním voze s obsazeným stanovištěm (aktivovaným vložením čipové identifikační karty strojvedoucího nebo překlenutím přepínače s funkcí „nouzová karta“ na panelu nouze) přebírá palubní počítač funkci řízení celého vlaku a jsou jím ovládány palubní počítače ostatních vozů. Tento tvz. „master“ zpracovává příchozí signály, zajišťuje jejich přenos do všech vozů soupravy, ovládá pneumatickou výzbroj (elektronický brzdič DAKO) a přebírá informace z mobilní části zabezpečovacího zařízení ARS nebo LZA. Zároveň také komunikuje s displejem, tachografem, vlakovým rozhlasem, zobrazovačem čísla oběhu, vnitřními oboustrannými informačními panely atd. Ostatní, podříze-

né, vozové počítače od něj přebírají příkazy pro řízení hlavních a pomocných pohonů, údaje zobrazované na vnitřních informačních panelech, ovládání osvětlení a přenos signálů pro řízení a diagnostiku.

Páteř komunikačního systému tvoří sběrniceový systém WTB (Wire Train Bus). Samotný datový kanál představují dvě navzájem galvanicky oddělené a nezávislé kabelové sekce A a B. Mezi jednotlivými vozy jsou linky spojeny propojovacími kabely s konektory.

Informace, plynoucí ze systému vlakové komunikace, jsou pak dále vyhodnocovány diagnostikou řízení. Ta je řešena ve třech úrovních. Základní diagnostika informuje strojvedoucího o aktuálním stavu vlaku. Vstupy jí zajišťují diagnostické systémy jednotlivých zařízení (trakční měnič, snímače kotevnických proudů, otáčková čidla a podobně), výstupy jsou pak zobrazovány na displeji stanoviště strojvedoucího. Druhou diagnostikou je servisní, využívající informačních vstupů základní diagnostiky. Jejím úkolem je hlídat a případně korigovat silové obvody. Třetí diagnostikou je diagnostika poruchová, která umožňuje monitorování činnosti jednotlivých funkčních bloků zobrazovaných na servisním počítači, připojeném pracovníkem údržby přes diagnostický konektor.

Vozové kontejnery

Většina elektrické výzbroje hlavního pohonu, pomocných pohonů, společně s počítačem řízení pohonu, jsou umístěny v kontejnerech (označených jako 3MKM-1 se střídačem kompresoru pro 1. a 5. vůz 2Mt1, 3MKM-2 se střídačem kompresoru pro 3. vůz 3Mt1 a 3MKM-3 s nabíječem vozových baterií pro 2. a 4. vůz 4Mt1) se vzduchovým chlazením, které zajišťuje ventilátor s napájením 540 V a třemi navolenými frekvencemi - 30 Hz za stání vlaku, 40 Hz při jízdě nebo brzdě, a 50 Hz dosáhne-li teplota uvnitř kontejneru 42 °C. Tyto kontejnery jsou tvarově shodné pro všechny vozy soupravy a zavěšují se pod rám skříně mezi podvozky. Kontejner o rozměrech 1800 x 4724 x 600 mm dosahuje při kompletním osazení celková hmotnosti 1690 kg. Každý kontejner je pro zvýšení bezpečnosti vybaven vlastním čidlem dýmu, které o případném ohrožení informuje vozový palubní počítač.

Vozové palubní počítače vložených vozů se ukládají do salonu (prostoru pro cestující) nad průchozí mezivozové dveře - do tzv. „nebíčka.“ Palubní počítače vozů čelních bychom pak našli v mezistěně kabiny strojvedoucího.

Po důkladném prověření všech funkcí na místní zkušební Škody ELECTRIC, jsou kontejnery zabaleny a odeslány do výrobní haly Škody TRANSPORTATION na svou montáž pod rám vozu. Ale o tom až příště...

Kompletně osazený kontejner pohonu testovaný na zkušební.





Slavnostní předání vozů 2395 a 2501 18. října 2010 na depu Hostivař. Za jednotku Správa vozidel Metro se zúčastnil Petr Moravec (vlevo), po jeho levici stojí Ing. Jaromír Scelavík (výkonný ředitel Vítkovice Doprava, a.s.), Karel Jakubů (duchovní otec projektu Krkonošské metro), dále pak Ing. Martin Leso, Ph.D. (odborný asistent Zkušební laboratoře ČVUT FD), Ing. Jan Planka (vedoucí NS Železniční doprava Vítkovice Doprava, a.s.) a Ing. Jindřich Sadil, Ph.D. (technik Zkušební laboratoře ČVUT FD)

Krkonošské metro

V uplynulém měsíci se inventární stav vyřazených vozů 81-71 v pražském metru snížil o další dva. Ty byly 18. října 2010, jednotkou Správa vozidel Metro, předány zástupcům nových majitelů – společnosti Vítkovice Doprava, a.s.

Text a foto: Petr Havlíček

Tentokrát se jednalo o dvojici původních ruských elektrických vozů metra typu 81-717.1. Vůz evidenčního čísla 2395 začal vozit své cestující dnem 12. února 1991 a druhý vůz, s evidenčním číslem 2501, byl do pražského provozu nasazen 18. června 1991 (jako čelní vůz vůbec poslední dodané a zprovozněné soupravy typu 81-71). Oba pak společně dosloužily v depu Zličín, coby součást 260. soupravy, složené z vozů 2501, 2694, 2803, 2696, 2395 se závěrečným pravidelným výkonem v pondělí 25. května 2009 - oběhu 35.

Ani po svém definitivním odchodu ze služeb městské dopravy ale nebudou tyto vozy rozhodně zahálet. Čeká na ně poslání neméně významné, a to v oblasti akademické. Stávají se totiž součástí vědeckovýzkumného projektu Ústavu řídicí techniky a telematiky Fakulty dopravní ČVUT v Praze, zabývajícího "se „návrhem pohonu elektrického vozidla nebo hybridního elektrického vozidla s ohledem na dopravní potřeby uživatele“.

Výzkum hybridního pohonu kolejových vozidel

Hybridní pohon tedy v tomto případě vznikne doplněním konstrukce stávajícího kolejového vozidla závislé trakce o plynový agregát. Ten zajistí ekologickou dodávku elektrické energie pro pohon vozu, jakož i pro napájení jeho pomocných pohonů (motorkompresoru, dobíjení vozových baterií atd.) osvětlení prostoru pro cestující a ostatních zařízení. Získané poznatky pak poslouží při konstrukci pohonu nového, který bude již přímou součástí daného vozu. Po dlouhých úvahách byla, jako pro tento účel nejvhodnější, nakonec vybrána právě vyřazená vozidla metra. Jejich hlavní předností, oproti jiným kolejovým vozidlům s elektrickým pohonem, je především relativně nízká hmotnost (33 500 kg), možnost obousměrného provozu (ve složení dvou čelních vozů), případná kompatibilita s železničním provozem (zde je pouze nutné mít na zřeteli nízké zavěšení skříňné převodovky 50 mm nad temenem kolejnice, díky čemuž by mohlo dojít k jejímu střetu s vystouplou přídržnicí výhybek v odbočné větvi), poměrně nízké energetické požadavky (všechny nápravy vozů jsou hnané 110 kilowatovým motorem o jmenovitém napětí 750 V a hodinovým proudem 330 A) a v neposlední řadě také volný prostor uvnitř vozu (salon pro cestující, využitelný pro umístění měřicích přístrojů a podobně).

Cesta z depa Hostivař do Ostravy

Svou poslední cestu tunely pražského metra, vedoucí z depa Hostivař, kde byly společně s ostatními vyřazenými vozy 81-71 prozatímně odstaveny, do depa Kačerov, absolvovaly zmiňované vozy za pomoci tažné soupravy v dopoledních hodinách 6. listopadu 2010. Kolem druhé



Vozy na koleji 43b kačerovského depa před přetahem do žst. Praha – Krč (6. 11. 2010 – 14.17).



Vozy při přetahu do žst. Praha – Krč s lokomotivou 740 517-8 na místní vlečce (resp. splíte) depa Kačerov (6. 11. 2010 – 14.23).



Příprava vlaku před cestou do Ostravy. Právě probíhá propojení brzdových hadic krycích vozů (6. 11. 2010 – 14.51).



Zkouška brzdy vlaku v žst. Praha – Krč před jeho cestou do nákladových kolejí žst. Praha – Běchovice (7. 11. 2010 – 10.10).



Cesta vlaku do žst. Praha – Malešice a dále do žst. Praha – Běchovice, kde bude připojen k nákladnímu vlaku Vn 59643, směřujícím z Kladna do Ostravy. V pozadí lze spatřit komplex budov depa Kačerov (7. 11. 2010 – 11.27).



Vlak ve finální sestavě vlakové lokomotivy 181.024-1, 25 vozů Falls, zavěšená lokomotiva 753.727-7 se svými původními vozy 2xSmmp - 2x81-717.1 - 1xSmmp (viz předchozí foto), o celkovém počtu 130 náprav a přibližně 987 t na trase Praha - Běchovice (13:00) Pardubice (16:40) Česká Třebová (18:15) Ostrava hl. n. (0:20) žst. Ostrava-střed (0:45). Foto: Ing. Petr Pokorný

hodiny odpolední byly ještě přesunuty do železniční stanice Praha-Krč, odkud se druhého dne vydaly po vlastní ose do ostravského závodu hlavního uchazeče celého grantu „Hybridní pohon kolejových vozidel, v rámci TIP MPO ČR“ (tedy resortního programu aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje Ministerstva pro místní rozvoj České republiky), podniku Vítkovice Doprava, a.s. Tam budou čekat na dokončení vývoje nových komponent

svého pohonu, jeho následnou montáž a odzkoušení. Poté se uvažuje s jejich provozem na tzv. „fakultní dráze“ ČVUT, tedy trati č. 042 Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou, zajišťovanou obecně prospěšnou společností Krkonošské metro, která by měla v budoucnu sloužit k ověřování a testování nových technologií a dalším praktickým laboratorním potřebám studentů a pracovníků ČVUT v Praze.



Tramvaj 15T ForCity tramvaj pro všechny



O „Patnáctce“ bylo v poslední době napsáno mnoho článků nejen v DP-KONTAKTu, ale i v celostátních periodikách. Drtivá většina těchto článků se věnuje technickým parametrům této nové tramvaje, která vzešla ze škodovských dílen. Náš článek bude o něčem jiném. Říká se, že vyspělost civilizace se pozná podle toho, jak pečuje o své nejslabší a nejzranitelnější jedince. Nová tramvaj 15T ForCity je v tomto směru tím nejlepším, co může Dopravní podnik našim tělesně a zrakově hendikepovaným spoluobčanům nabídnout.

Jana Rosenbaumová
Foto: Luděk Šťastný

Jednou z hlavních podmínek pro začleňování osob s postižením do společnosti je existence vhodné dopravní služby. V podmínkách hlavního města Prahy se nejvíce osvědčila kombinace postupně se rozvíjející nízkopodlažní MHD a zvláštní linkové dopravy. Již v průběhu roku 2008 začal vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje Milan Slunečko jednat se zástupci Pražské organizace vozíčkářů (dále POV) a Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR (dále SONS) o jednotlivých návrzích na úpravy konstrukčních řešení tramvaje 15T tak, aby lépe vyhovely potřebám imobilních občanů, pro které jsou nízkopodlažní tramvaje největším přínosem.

Za účasti zástupců POV a SONS proběhla 13. října 2010 ve vozovně Pankrác prohlídka nové nízkopodlažní tramvaje 15T ForCity. Za Dopravní podnik se schůzky zúčastnil vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje Milan Slunečko, vedoucí Technické kontroly Jaroslav Janda a vedoucí provozny Pankrác Vítězslav Pokorný. Schůzky se též zúčastnil zástupce výrobce Škody Transportation V. Klíma. V roce 2009 byli zástupci obou organizací pozváni k pro-

hlídce a k provozním zkouškám prototypu tramvaje 15T ForCity. Bylo provedeno několik praktických testů jízdy nevidomého cestujícího s jeho slepeckým psem a simulace jízdy vozíčkáře.

Výsledky zkoušek byly překvapující. Přestože byl prostor ve vozidle pro tyto osoby navržen a zkonstruován v souladu s platnými normami, nakonec se ukázalo, že jim vůbec nevyhovoval. Jak Dopravní podnik, tak konstruktéři Škodovky připomínky respektovali a vylepšili Patnáctku nad rámec normy.

Požadavky, návrhy a připomínky obou organizací:

1. Řešení vnějšího informačního systému (prvek v čele a na boku vozidla, vnější informace o čísle linky a koncové stanici): Kombinace žlutozelené na černém podkladu není vhodná, navrhuje použít kombinaci žluto-oranžové na černém podkladu – realizováno.
2. Řešení barevného kontrastu úchytných prvků: S ohledem na použitý materiál (nerezové trubky) je nutné zajistit barevný kontrast všech spojovacích prvků úchytných tyčí. Jde o zásadní bezpečnostní požadavek pro slabozraké – realizováno.
3. Řešení barevného vyznačení spojovací tunelů mezi jednotlivými díly vozidla: Nad průchod, v místě kde není displej s uvedením stanic, je nutné umístit barevně kontrastní (červený, oranžový) pás s rozměry podobnými jako má displej. Nakonec bylo jako přijatelné řešení zvoleno podélné osvětlení, které zajistí lepší světelné podmínky v tomto prostoru i pro ostatní cestující.
4. Vnitřní informační systém: Navrhujeme možnost krátkodobé změny fontů a kontrastu při uvádění následující stanice a čísla linky na bočním vnitřním displeji. Barva písma bílá, podklad černý nebo tmavě modrý. Jde o důležitý požadavek pro slabozraké – realizováno.
5. Barevný kontrast úchytných prvků na sedadlech je vyhovující u varianty s dřevěnými sedadly a sedadly z umělé hmoty – realizováno.
6. Doporučujeme kontrastně zvýraznit umístění tlačítka otevírání dveří, např. pruhem nalepeným zevnitř. Tlačítka byla odsouhlasena ve stávajícím provedení.
7. Hlášení čísla linky a směru jízdy na povel č. 3 slepecké vysílačky typu VPN nezávislé na ostatních povelích pro odbavovací zařízení tramvaje, aby jeho reakce na povel byla bezprostřední – realizováno.
8. Pro uvedení hlasové informační fráze použít úvodní znělku jako u ostatních vozidel DPP (ne znělku vyhrazenou pro typ 14T) – realizováno.
9. Zachovat akustickou signalizaci pro nevidomé u prvních dveří určených cestujícím povellem č. 4 slepecké vysílačky typu VPN (Morse -.-.-) shodně s 14T. Rovněž se osvědčilo přímé otevírání těchto dveří povellem č. 4 bez účasti řidiče. Zařízení musí reagovat na povel mimo tramvaj i z interiéru. Po dohodě zbývající dveře pro cestující takto opatřeny nebudou – realizováno.
10. Požadavek – vyhradit pro nevidomého cestujícího s vodicím psem pravé sedadlo ve směru jízdy v uličce hned za kabinou řidiče a místo pro psa za dveřmi do kabiny řidiče vedle sedadla. Místo bude označeno samolepkou se standardním piktogramem. Vzhledem k zásadnímu konstrukčnímu uspořádání bylo zvoleno levé sedadlo, které je více výhodné i pro psa – odsouhlaseno.
11. Prostor vyhrazený pro cestující osoby s omezenou




schopností pohybu na vozíku není pro běžný provoz a provoz v dopravní špičce zcela dostačující a vyžaduje rozšíření – realizováno.

12. Předpokládá se, že místa k sezení v prostoru vyhrazeném pro cestující na ortopedickém vozíku nebudou vyznačena jako místa pro invalidy – realizováno.

13. Upozorňujeme, že komunikátor (podobně jako validátor) svým umístěním není využitelný pro osoby na vozíku. Výška komunikátoru byla snížena – realizováno.

Ačkoliv nebylo možno z technických důvodů a pro některá konstrukční omezení beze zbytku vyhovět všem výše uvedeným požadavkům, bude nová tramvaj 15T vůči našim

nevidomým, slabozrakým a tělesně hendikepovaným spoluobčanům zatím nejvstřícnějším dopravním prostředkem MHD v Praze. Jako jediná tramvaj má v celé délce nízké podlahy, a to je pro lidi tělesně nebo jinak zdravotně postižené velice důležité.

Z hlediska bezbariérového cestování po Praze je jistě ještě hodně co dohánět a není vše ideální. Jednotka Správa vozidel Tramvaje však při pořizování nových tramvajových vozů k problematice tělesně a zrakově hendikepovaných občanů od začátku přistupuje zodpovědně a Ing. Málková a Mgr. Dudr, kteří jsou zástupci obou výše zmíněných organizací, tuto snahu Dopravního podniku velmi ocenili. 



Rekonstrukce tramvajové trati Plzeňská ze strukturálních fondů EU



„Evropský fond pro regionální rozvoj“
„Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt „Rekonstrukce tramvajové trati Plzeňská“

V současném plánovacím období evropských fondů v letech 2007–2013 je jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hlavního města Prahy na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

Rudolf Pála

V rámci 6. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na odbor zahraničních fondů MHMP, zveřejněné 15. března 2010, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost žádost o podporu na projekt „Rekonstrukce tramvajové trati Plzeňská“.

Celkové výdaje na projekt podle žádosti dosahují částky 836,092 mil.Kč, z toho způsobilé výdaje 696,743 mil. Kč. Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 40/105 ze dne 16. září 2010, jako řídicího orgánu OPPK, byla schválena finanční podpora na tento projekt ve výši 468,079 Kč (z ERDF a státního rozpočtu).

Projekt je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou prostřednictvím rekonstrukce tramvajové trati. Je lokalizován v Praze 5 a 17, zprostředkovaně má dopad na celé území Prahy.

Po stavební stránce projekt obsahuje kompletní rekonstrukci tramvajové trati Plzeňská od křižovatky Plzeňská – Jinonická (včetně) až po smyčku Sídliště Řepy v délce 5 960 metrů dvokolejně (vč. zastávek vybavených bezbariérovými prvky a novým informačním systémem pro cestující) a rekonstrukci této smyčky v délce 370 metrů. Projekt byl realizován v období červen 2010 – listopad 2010 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK i strategického plánu hlavního města Prahy.

Hlavními účely projektu jsou tyto:

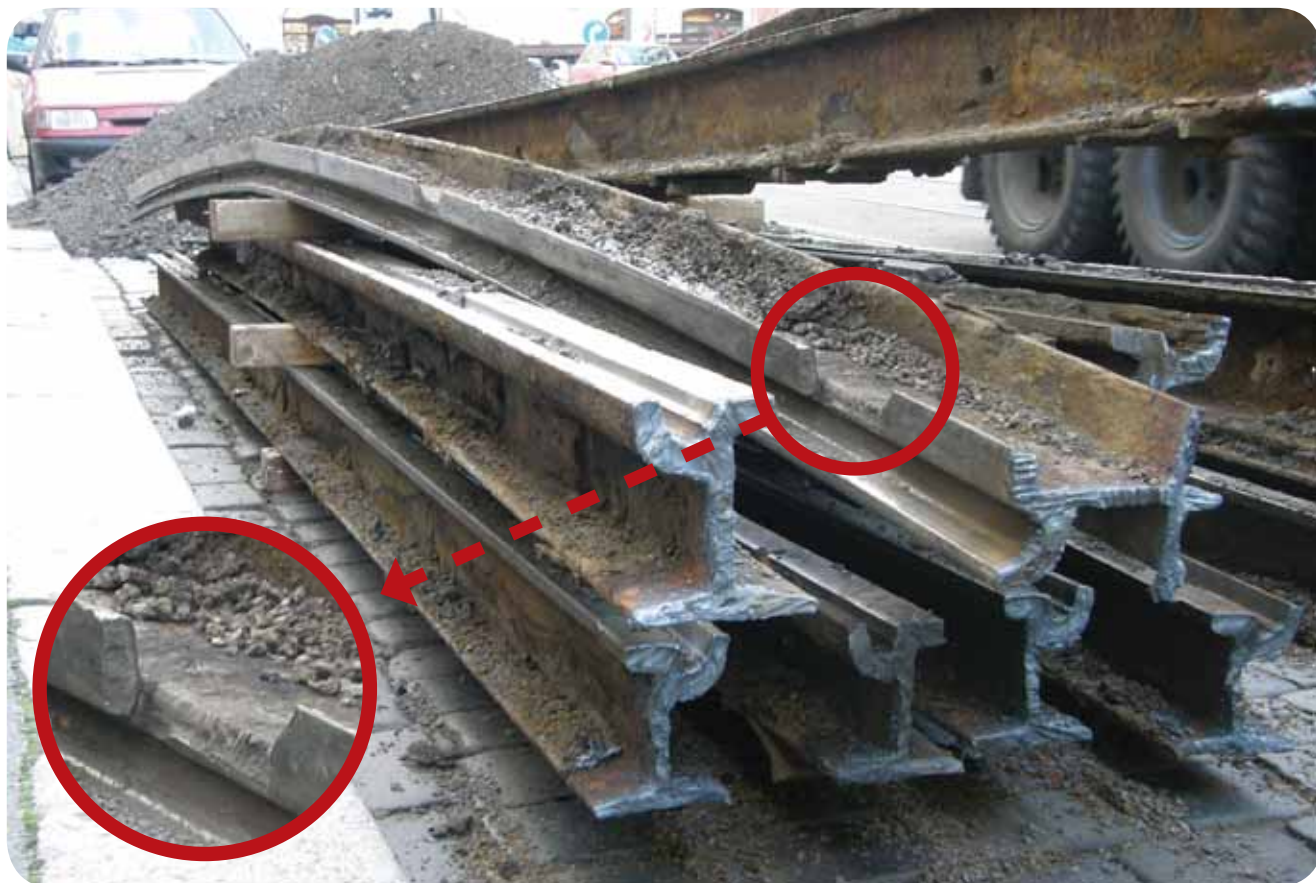
- zlepšení vnitřní i vnější dopravní obslužnosti daného území veřejnou dopravou,
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu,
- snížení hlukové zátěže v obytné oblasti,
- zlepšení komfortu pro cestující,
- zlepšení přestupních vazeb z tramvají na autobusy, zejména v prostoru zastávky Kavalírka,
- vybudování bezbariérových přístupů v MHD.

Další informace o programu lze nalézt na:

<http://www.oppk.cz> 



Havarijní vyluka na křižovatce ulic Vodičkova – Lazarská



Tramvajová trať mezi Lazarskou a Senovážným náměstím je jedinou dopravní spojnici, která zůstala po zrušení tramvajové tratě v ulici Na Příkopěch. Při výpadku metra trasy B je tedy jedinou možnou variantou náhrady pro dopravní obslužnost v této oblasti. I proto se mimo jiné uvažuje o opětovném návratu tramvajů na Václavské náměstí.

Luboš Vacek, Ladislav Sarnovský
Foto: Miroslav Penc

Ne všichni používají pro dopravu z Karlova náměstí směrem k Masarykovu nádraží metro či využívají jako další možnost výstup na Národní třídě, Můstku nebo Náměstí Republiky. Čas v těchto vzdálenostech jasně hovoří o přednostech povrchové dopravy, a to nejenom absencí časově náročného sestupu do tunelu metra a výstupu z něj, ale především četností spojů, které jsou v uvedeném úseku pravidelně provozovány. Úsek Lazarská – Senovážné náměstí je také velmi důležitý pro provoz nočních spojů. Každý, kdo někdy řešil objíždné trasy pro noční linky, nám jistě dá za pravdu.

Vytěžené „kolejnice“ z oblouku Vodičkova – Lazarská.

Tolik pro vysvětlení důležitosti této povrchové tepny, jejíž vytěžení lze srovnat snad jen se spojnici Karlovo náměstí – I. P. Pavlova, jejíž přerušení je podobně katastrofálního rázu.

O všem rozhodla chybějící hlava kolejnice

Ve středu 10. listopadu 2010 nahlásil instruktor (ve službě jako řidič linky 3) poškozenou kolej v oblouku z Vodičkovy do Lazarské ulice. Poškození specifikoval jako chybějící kolejnici. Dispečerská posádka vozidla KGX-20, která dorazila na místo, skutečně zjistila chybějící hlavu kolejnice ve dvou místech na vnější straně vnitřního oblouku o délce několika centimetrů. V tu dobu již na místo směřoval i informovaný správce tramvajové trati. Dispečeri na místě zajišťovali opatrnou a dozorovanou jízdu průjezd vlaků inkriminovaným místem. Ve 21.05 hodin přivolaný správce trati konstatoval takové poškození koleje, které vylučuje bezpečný provoz. Operativně byly nařízeny odklonové trasy v tomto směru – od Václavského náměstí. Směrem do centra byl provoz zachován.

V součinnosti několika útvarů

Od této chvíle se zahájila všechna opatření směřující



k jednomu cíli – zajistit vše potřebné k obnovení normálního provozu. Činnost zasáhla několik jednotek a útvarů Dopravního podniku. JPT zajišťovala operativní provoz (odklony vlaků), informování řidičů, výpravčích a směnových mistrů JSVT k zajištění výlukového provozu od rána druhého dne. Noční provoz v úseku byl zajištěn nepřetržitě dispečersky za přítomnosti autojeřábu v rozsahu 0.25–4.50 hodin.

Ještě téhož dne večer útvar 100150 – Jízdní řády zahájil zpracování výlukových jízdních řádů na další den a útvar 100420 dopravně-organizační opatření pro výlukový stav. JSVT vzhledem ke změně vypravení musela provést změny v sestavách vlaků s ohledem na místo vypravení (zajištění provozu na kolejnicích S49) a ze skladu ve vozovně Motol byla zajištěna distribuce předních a zadních orientací na výlukové linky 31–34 pro vozy nevybavené digitálními orientacemi.

Po rozhodnutí o vyloučení provozu bylo jasné, že na původně plánovanou výměnu obou oblouků o mikulášském víkendů můžeme zapomenout a práce se musí zahájit ihned, a to nejen po stránce vlastní stavební činnosti, ale i technického a materiálového zajištění. Tak začali pracovníci Vrchní stavby a správce TT Petr Mašek ještě v noci organizovat vše potřebné. Dílem náhody byla plánovaná noční oprava dlažby na křižovatce Palmovka, a tak bylo možno využít dlaždičské firmy k částečnému rozebrání dlažby už tři hodiny po zastavení provozu tramvají, a k tomu ještě dopravně vyznačit vyloučení, respektive omezení automobilového provozu v místě prací. Provoz Údržba a opravy TT musel dát do rána dohromady nový harmonogram prací s nasazením potřebných kapacit, mechanismů a koordinaci prací tak, aby bylo možno ráno naplno rozjet celou stavbu.

Došlo i na oblouk v Jindřišské

Bezesnou noc jsme připravili i pro Pražskou strojírnu, která rovněž ještě v noci zmobilizovala pracovníky konstrukčního oddělení a výroby tak, že už ráno byl kolejový oblouk připraven na „letišti“ k montáži a následné převýšení. V tuto chvíli si samozřejmě všichni uvědomovali, že přijatá opatření s vyloučením provozu, ale především zásah do chodu celé této lokality Prahy nás zavazuje k tomu, vyměnit v krátkém termínu i druhý oblouk a vyrušit všechny problémové dilatace ve Vodičkově ulici v co možná nejkratším termínu. Bylo přistoupeno i k výměně


části kolejnice B1 v oblouku u Růžové v Jindřišské ulici do centra, a to vše s vědomím, že ani práce s výměnou panelů na nábřeží E. Beneše se nemohou zastavit a termín zprovoznění musí být rovněž dodržen.

Se zahájením denního provozu ve čtvrtek 11. listopadu byl provoz přerušen obousměrně a jako náhrada za provoz tramvají bylo cestujícím doporučováno použít metro trasy B, v nočním provozu byla zavedena náhradní autobusová doprava. Přibližně do 11.00 hodin na některých spojích nebyl garantovaný typ vozu dle vozových jízdních řádů – byl nasazen standardní vůz v sestavě 2xT3, nebo 2xT6, případně KT8D5. Během 11. listopadu přibližně do 10.00 hodin byla zaznamenána 4 sjetí z trasy výlukových linek 31–34. Vzhledem k tomu, že informace pro řidiče nebyly v dostatečném časovém předstihu, bylo vše řešeno domluvou a opakováním trasy linek přes RST ze strany provozního dispečinku tramvají.

V úseku byl zajištěn trvalý dispečerský dohled pro informování cestujících, všechny vlaky měly přibližně od 11.00 hodin v palubním počítači nahrán výlukový kód pro linky 31, 32, 33 a 34. Od výjezdu z vozovny přibližně do 11.00 hodin bylo hlášení pro cestující zajišťováno síťovým režimem s nepřetržitým informováním řidičů tramvají. Informace o výluce v úseku Lazarská – Senovážné náměstí byly podávány v metru a v médiích.

Havarijní stav s minimem dopadů

Ani silný déšť v noci z 11. na 12. listopadu nezpůsobil přerušování prací a v pátek 12. listopadu 2010 ve 22.30 hodin proběhla zkušební jízda s vozem 2xT3M. Úsek byl vyhodnocen jako způsobilý od soboty 13. listopadu od 0.00 pro manipulační provoz a od sobotního rána od 4.00 hodin byl způsobilý k pravidelnému provozu.

Závěrem je třeba poděkovat všem, kteří se na likvidaci havarijního stavu podíleli. Jednalo se především o pracovníky Provozního dispečinku, službu konající výpravčí a směnové mistry, pracovníky energeticko-technologického dispečinku zajišťující tvorbu nových kódů pro nahrání do palubních počítačů, pracovníky zajišťující výlukové jízdní řády, zpracovávající dopravně – organizační opatření, řidiče tramvají neúnavně vysvětlující cestujícím změnu tras, a především pracovníky JDCT, kteří v takřkajícím šibeničním termínu provedli samotnou opravu tratě. Souhra všech těchto lidí (a mnoha nejmenovaných) zajistila minimalizaci dopadů havarijního stavu. 



Zlikvidována byla také většina problémových a nefunkčních dilatací.



Hotová beznaděj: do panelů bez žlabů se pracovníci vrchní stavby snaží instalovat kus nové kolejnice.





Po jedenácti letech Ikarus opět na pražských linkách MHD



Ikarus na lince č. 128 na Chaplinově náměstí na sídlišti Barrandov.

Je sobota poledne. Jdu na odpolední zálohu. Na tom by nebylo nic až tak divného, v sobotu chodí do práce spousta lidí. Spěchám, abych nepřišel pozdě. Míjí mě autobus, najíždějící na linku. Na tom by také nebylo nic neobvyklého. Rukou zdravím řidiče, ten mně odpovídá kývnutím hlavy a pokračuje dál. Běžná praxe. Vtom se zarazím. Rychle vytahuji diář, kam si zapisuji každodenní služby. Svůj zrak stáčím pro jistotu na datum. Opravdu je sobota 16. října 2010 a ne osmdesátá léta minulého století. Ale přesto, to co mě minulo, byl přece kloubový autobus Ikarus, přezdívaný „čabajka“.

Zdeněk Fatka
Foto: Marek Šimsa

Akce pod tímto názvem, s podtitulem 10 let od ukončení pravidelného provozu pražských Ikarusů k 1. červenci 1999, byla připravována již loni. Z technických důvodů ji ale nebylo možné uskutečnit, takže si příznivci těchto, dnes již legendárních, vozidel museli počkat až na letošní sobotu 16. října. Celá akce byla koncipována jako velká vzpomínková okružní jízda Prahou s množstvím fotozastávek, jejímž účelem bylo projet trasy, nebo alespoň části tras linek, na nichž se mohli cestující denně setkávat v běžném provozu s autobusy typu Ikarus 280 v letech 1978–1999. Nasazení pražského muzejního vozu Ikarus 280.08 ev. č. 4382 nepřipadalo v úvahu, a tak volba letos padla na stejný typ



vozu, ale původem z Tábora (ex Comett Plus, s.r.o.). Shodou okolností tento vůz ukončil 24. února 2007 v Táboře pravidelný provoz Ikarusů v České republice. Řidičem autobusu na trase bezmála 140 km dlouhé nemohl být nikdo jiný než sám pan majitel Milan Jiroš.

Po stopách linky 190

Sraz účastníků akce byl naplánován na 8:30 hod. u stanice metra Háje a poté následoval krátký přesun na konečnou Jižní Město. Začátek trasy na Jižním Městě nebyl zvolen náhodně. Ikarusy zde byly nasazeny do provozu vůbec poprvé 16. ledna 1978 na linku č. 190. Ta byla tehdy vedena v trase Sídliště Jižní Město (dnes Jižní Město) – Kosmonautů (Háje) – Majorova (Metodějova) – Bartůňkova (dnes bez obsluhy) – Na Sádce – Budějovická. Tato rychlíková linka sloužila jako kapacitní napajec sídliště Jižní Město k metru C (provoz metra do stanice Kosmonautů byl zahájen až dne 7. listopadu 1980). Po drobném zkrášení a vyřízení administrativních formalit vyrazil Ikarus krátce po deváté hodině na svou pouť Prahou po trase Jižní Město – Spořilov – Budějovická – Zemanka – Želivského – Českomoravská – Černý Most – Garáže Klíčův – Sídliště Dáblice – Sídliště Čimice – Sídliště Bohnice – Nádraží Holešovice – Na Knížecí – Pražská čtvrť – Zadní Kopanina – Otěšinská – Komořany – Na Beránku – Tempo – Kačerov – Sídliště Libuš – Garáže Kačerov – Kačerov. Cestou budil kloubový Ikarus zaslouženou pozornost nejen u běžných

cestujících čekajících na zastávkách, ale zejména pak na konečných u ostatních řidičů autobusů. Nejedna z nich chtěla s námi svůj vůz dokonce vyměnit. Na zastávkách nás běžní cestující zdravili, mávali a rychle tasili mobily, aby si tento zážitek zdokumentovali. Někteří z nich se pokusili i o nástup do vozidla, což se jim samozřejmě nepodařilo, neboť jízda byla určena jen pro pozvané hosty. Padlo i několik vtipných poznámek. Jako třeba: „To je na tom už dopravní podnik tak špatně, že nasadil opět Ikarusy?“ Na Sídlišti Bohnice došlo k drobné technické závadě. Po neúspěšném roztačení účastníky akce a za nechápavých pohledů kolemjdoucích, přišly na řadu náhradní baterie, a tak jízda po krátké pauze mohla pokračovat dále. Samotná jízda byla plná nevšedních zážitků. Za všechny zmiňme alespoň průjezd tramvajovou smyčkou Sídliště Dáblice či malebným údolím po trase linky 256, setkání s mladším „bráškou“ Ikarusem E-91 v Hlubočepích, atd. Pověstnou třesinkou na dortu pak byl závlak na konečnou zastávku linky 245 Otěšinská, s překonáním 14% stoupání. Zde je nutno poznamenat, že si Ikarus s tímto úkolem poradil na výbornou, a hravě tak strčil do kapsy svoje mladší nástupce.

Opakování vzpomínkové cesty

Přes Zbraslav a Modřany jsme se pomalu dostali až do autobusového terminálu Kačerov. Naše jízda se tak dostala do své závěrečné etapy a stejně jak před více než 11 lety jsme

symbolicky projeli trasu linky 215 na Sídliště Libuš a zpět na Kačerov. Na závěr akce jsme se ještě vypravili ke kačerovským garážím a zpět. To už byl opravdu definitivní konec naší vzpomínkové akce.

Co říci závěrem? I přes nepříznivé počasí v závěru akce a podle slov účastníků soudíme, že se akce podařila a již nyní připravujeme její zopakování v pozměněné trase v příštím roce. Na závěr mi dovolte poděkovat za vstřícnost ze strany DPP za umožnění vjezdu do autobusových a tramvajových obratišť a hlavně pak řidiči Milanovi Jirošovi, který nám vyšel ve všem vstříc a trpělivě snášel všechny naše požadavky.

„Čabajka“ v kostce

Ikarus 280.08

článekový městský autobus ex Comett Plus Tábor (dojezdil jako poslední v ČR)

Rok výroby: 1988

Poslední provozovatel: ČSAD Strakonice, poté ČSAD STTRANS Strakonice, poté Comett Plus Tábor

Současný provozovatel: o.s. Za záchranu historických trolejbusů a autobusů – Jihlava

Provedení vozu: originální, s odchylkami odpovídajícími po celkové opravě a modernizaci v ČSAD, po částečné renovaci

Stav vozu: plně funkční, vzhledově uveden do stavu po dodání do ČSAD

Motor: přeplňovaný, Rába D10 UTS, max. výkon 155 kW při 1900 ot/min

Převodovka: Csepel – ZF S6 90U, max. rychlost 65 km/h



Zastávka Budějovická patřila mezi první, kde v lednu 1978 mohli cestující Ikarusy používat.



V době, kdy Ikarusy vyjízděly z Českomoravské, tvořila kulisu obratiště zcela jiná stavba – továrna.





Za dopravní obslužností Budapešti

Motto: „Dva nebo tři úkoly jsou životně důležité. Politika musí nejprve podporovat infrastrukturu udržitelnosti, přístup ke spolehlivé hromadné dopravě, opětovné využití objektů, služby v oblasti energetické efektivity...“

Tim Jackson, Výzvy udržitelného způsobu života

Sándor Tóth
Foto: iStockphoto.com

Současný stav

V užším smyslu slova je Budapešť, v širším smyslu slova region středního Maďarska, přírodními, společenskými a markantními ekonomickými, vzájemně propojenými permanentními změnami postaven před stále se obnovující výzvy. Dvoupólový rozpadlý řád světa znamenal pro zemi nový politický systém vztahů. Rozšíření oblasti konkurence, skončení politického vymezení poskytl pro vše pokrývající globalizaci široký prostor. Je evidentní, že v tomto změněném společensko-ekonomickém prostoru se změnil i způsob života a pracovní zvyklosti lidí. Změny působí kvůli zvýšeným možnostem a rozšířenému prostoru vztahů směrem ke zvýšení nutnosti mobility. Z toho vyplývá, že ekonomika a společnost vyžaduje větší a volnější mobilitu ve všech oblastech života.

Podivným paradoxem rozvoje Budapešti je, že na změněné ekonomické a společenské podmínky nedokázala doprava, které se to nejvíce týká, právě kvůli novému komunikačnímu prostoru vztahů, včas a odpovídajícím způsobem reagovat. Rozhodující část silniční dopravy probíhá na síti ulic, vzniklé v době bez aut, přičemž se úroveň služeb hromadné dopravy snížila. 80 % dopravy odpovídající stupni motorizace 350 osobních aut / 1 000 obyvatel se uskutečňuje na silniční síti, která vznikla v době motorizace na stupni 30 osobních aut / 1 000 obyvatel.

Procesy probíhající v Budapešti a v její aglomeraci, rozprostírající se rozvoj suburbanizace, míst pro provádění činností, obchodních objektů a obytných oblastí, dále změny nastalé ve způsobu života a v provádění práce, to vše zvyšuje požadavky



na používání osobních aut. Což generuje specifickou spotřebu energie a zvýšení emisí škodlivých látek.

„40 % emise oxidu uhelnatého způsobující změnu klimatu lze připsat na vrub městské dopravě, dále emisi takových znečišťujících látek škodlivých pro zdraví obyvatel měst, jako je oxid dusičitý, způsobující především maximální koncentraci ozonu a neregulované mikročástičky.“

Hlavní město je centrem čtyřmiliónového středoevropského prostoru, který je ohraničen „ložiskovým městským prstencem“. Ve srovnání s tímto širším ekonomickým prostorem je funkční městský prostor menší, a je tvořen současným budapeštským aglomeračním prstencem. Tuto oblast pokrývá BKSZ (Budapeštský svaz dopravy, BSD).

BKV Zrt. (Budapeštský dopravní podnik), který provádí služby v oblasti veřejné dopravy hlavního města a jeho aglomerace, může snížit emise škodlivých látek, způsobenou motorizací a z toho vyplývající externálie, uskutečněním níže uvedených rozvoju:

- rozvoj BSD,
- rozšíření drážní sítě,
- modernizace autobusového odvětví prostředky organizace dopravy a inovací,
- jiné alternativy (zatraktivnění ježdění na kole, politika parkování, právní omezení).

Budapeštský svaz dopravy (BSD)

BSD je organizační opatření – osvědčené i v odborné praxi v rámci EU, jehož pozitivní vliv neznamená výhody pouze pro účastníky tohoto odvětví (cestující, poskytovatelé a vlastníci, dále oblasti odpovědné za zajištění dopravy). Tato forma spolupráce prostřednictvím přídatných vlivů znamená i určující přínos pro národní hospodářství: snižování zatížení

životního prostředí, zvýšení mobility bydlení a zaměstnání, pozitivní vliv rozšířené použitelnosti dopravní infrastruktury na růst ekonomiky, růst bezpečnosti dopravy, snížení nákladů a externálií.

Příprava BSD, která oficiálně začala v roce 1993, dospěla dne 28. června 2005 k určitému mezníku. Spolupracující strany podepsaly tzv. základní smlouvu a založily dopravní svazovou společnost. Současně s podpisem základní smlouvy za účelem provádění dalších přípravních prací BSD založily Budapeštskou dopravní a organizační, o.p.s.

Dopravní poskytovatelé tvořící BSD:

BKV Zrt., MÁV Zrt., VOLÁNBUSZ Zrt.

Ve smyslu Základní smlouvy se k němu mohou připojit i další poskytovatelé svými příměstskými službami. Tyto společnosti jsou následující: Vértés Volán Zrt., Nógrád Volán Zrt., Hatvani Volán Zrt., Kunság Volán Zrt.

Podmínkou pro vznik svazu dopravy je sladění a sjednocení různých současných rámcových podmínek (za zajištění dopravy odpovídají různé organizace, někdo stanovuje ceny, jiný schvaluje jízdní řád, další podepisuje smlouvy veřejných služeb, různý je systém jízdného, slevy pro cestující, systém dotací, systém pro informování cestujících a různý je i rozvoj). Z toho vyplývá, že účelem je uskutečnění takových služeb na daném území v oblasti přepravy osob, které odstraní odlišnosti a dopravní poskytovatelé – při zachování své právní samostatnosti – předloží sladěnou a jednotnou nabídku. Tím lze pro obyvatele hlavního města a okolí nabídnout přitažlivější a lepší služby v oblasti přepravy osob za ceny, které jsou úměrné výkonu. Takto se přeprava osob veřejnou dopravou může stát důstojnějším soupeřem k používání osobních vozidel. →





2.1 Území BSD a jeho síť

Do BSD je zahrnuto podle Základní smlouvy 193 obcí, se správním rozlohou zhruba 7 600 km², a počtem obyvatel 2,85 milionů.

Délka železničních tratí na území BSD (MÁV, HÉV) je 924 km, počet železničních stanic je 378. Délka příměstských autobusových linek (VOLÁN) je 2 434 km, počet zastávek je 4 216. Příměstská železnice (MÁV) má 41 stanic a 119 km tratí, (obrázek 2), zatímco příměstské autobusy (VOLÁN) mají 131 zastávek a síť dlouhou 180 km (obrázek 3). BKV Zrt. má síť o délce 1 153 km a 2 250 stanic.

2.2 Harmonogram realizace cílů BSD

BSD vznikl podle Základní smlouvy na základě harmonogramu následujícím způsobem:

I. etapa: zavedení sjednocených předplatných jízdenek jako první krok pro rozšíření volby od tarifního společenství (1. září 2005), poté následovalo zavedení ročních předplatných jízdenek (1. ledna 2006).

II. etapa: uskutečnění tarifního společenství postupným zavedením elektronického systému jízdenek (do roku 2010). Jeho součástí jsou:

Inteligentní systém jízdenek a předplatných jízdenek na základě karet.

V roce 2009 v Budapeštském dopravním podniku, v roce 2010 rozšířeno na MÁV a VOLÁNBUSZ.

III. etapa: vytvoření úplného dopravního svazu, včetně tarifního společenství i se sladěnou nabídkou jízdního řádu, se sladěnou infrastrukturou, poskytnutím rozvoje sítě a služeb (po roce 2010). Jednotlivé části jsou:

Sladění jízdního řádu.

Jednotné informace pro cestující.

Intermodální uzly, parkoviště P+R.

3. Rozvoj drážní sítě

Vzhledem k tomu, že z jednotlivých odvětví veřejné dopravy mají nejméně škodlivý vliv na životní prostředí drážní vozidla provozovaná používáním elektrické energie (tramvaj, HÉV, metro, trolejbus), tudíž je jejich rozvoj odůvodněný při vytvoření městské dopravy, sloužící cílům „obyvatelného města“.

3.1 Strategicky významné prvky rozvoje drážní veřejné dopravy

Výstavba trasy metra č. 4 mezi Virágpiác a náměstím Bosnyák, dále mezi náměstím Bosnyák a Újpatotou. Prodloužení trasy metra č. 3 na sever a jihovýchod. Prodloužení trasy metra č. 2 na západ (případně na východ). Vytvoření rychlodrážní osy východ-západ. Realizace úplné sítě tramvaje č. 1 (prodloužení až na náměstí Etele). Realizace úplné sítě tramvaje č. 3 (až do Budafoku). Prodloužení tramvaje č. 2 k mostu Kvassy. Budínská propojená síť (zajištění průchodnosti budínské silniční kolejové sítě ve směru sever-jih a vytvoření tramvajové tratě na budínském nábřeží). Propojení tramvajů na Bajcsy Zsilinszky út – Lehel út. Realizace sítě regionální rychlodráhy (S-Bahn) podle harmonogramu, dále integrace městských a příměstských sítí.

4. Možnosti rozvoje ochrany životního prostředí ve veřejné autobusové dopravě

Je evidentní, že síť veřejné dopravy hlavního města a jeho aglomerace nelze pokrýt pouze drážními vozidly. Z toho vyplývá, že při obsluze požadavků obyvatelstva na mobilitu má i nadále významnou roli autobusová doprava. Přestože současný autobusový park společnosti BKV Zrt. je značně



zastaralý a je ve špatném technickém stavu. Tudíž autobusy svými nemoderními motory značně znečišťují životní prostředí kvůli vysoké emisi škodlivých látek.

Možnosti snížení emise škodlivých látek a zatížení životního prostředí.

Podpora a upřednostnění veřejné autobusové dopravy prostředky pro organizaci dopravy s odpovídajícím právním zázemím (jízdní pruh pro autobusy), výměna zastaralého vozového parku na vozidla vybavené moderními motory EURO V s minimální emisí škodlivých látek, uvedení do provozu autobusů s plynovým motorem.

5. Jiné alternativy

Opětovné promyšlení městské mobility znamená, že je třeba optimalizovat způsob dopravy a je třeba zorganizovat možnosti kombinace různých kolektivních způsobů dopravy a individuálních způsobů dopravy.

Učinit ježdění na kole přitažlivějším a zvýšení jeho bezpečnosti lze uskutečnit takto: významným rozvojem sítě cyklistických stezek, výstavbou zařízení pro jízdní kola (na jejich odkládání), rozšířením vozidel hromadné dopravy vhodných pro dopravu jízdních kol. Opatření směřující k obyvatelnějšímu městu by mohla být: vytvoření odpovídající politiky parkování, výstavba parkovišť P+R, a tím dát podnět k přechodu z dopravy osobními auty na veřejnou dopravu, vykazání vozidel silně znečišťujících životní prostředí z vyhrazených oblastí, upřednostnění vozidel s nízkou emisí oxidu uhelnatého, zavedení místních dopravních omezení a poplatků za užívání městských silnic.

6. Shrnutí

Rozšíření požadavků na mobilitu, generované hospodářsko-ekonomickými změnami způsobenými globalizací ukládá významné úkoly pro legislativce odpovědné za dopravní služby, pro projektanty dopravy, organizátory dopravy a stejně tak i pro účastníky těchto služeb. Důvodem toho je, že motorizace se v současnosti rozvinula do té míry, že se znečištění velkých měst oxidem uhelnatým zvýšilo až na hranici snesitelnosti. Minimalizace vlivů zatěžujících životní prostředí a vytvoření obyvatelných zelených měst je společný úkol, na němž se musí podílet všichni účastníci dopravy. Z možností řešení jsme načrtli několik, přičemž jsme vyzdvihli organizační a integrační alternativy Budapeštského svazu dopravy, dále možnosti technického a infrastrukturálního rozvoje.



Památník u Orionky

2. díl

připomíná konec pražských trolejbusů



Dnes dokončíme zamyšlení nad skutečnými příčinami zániku trolejbusů v Praze. Je opravdu zrušení trolejbusové dopravy v našem hlavním městě záležitostí konce šedesátých let minulého století? Minulý DP-KONTAKT nás dovedl až do roku 1963.

Pavel Fojtík

Foto: archiv DP, Ivo Mahel

Konec na Pankráci

Projekt organizace MHD na rok 1967 výslovně uvádí, že v roce 1967 bude nahrazen trolejbusový provoz na Pankráci, a to „na základě koncepčního řešení obsaženého v Investiční studii systému městské hromadné dopravy v Praze“ a na základě plánu vyřazování trolejbusů. Neopomíjí opět zmínit „provozně závadná křížení“ trolejbusového a tramvajového vedení v Podolí, na Výtoni (2x) a u Botanické zahrady (překvapivě ale nezmiňuje složitější křížení na křižovatce v Ječné ulici, které se výrazně zjednodušilo). Zmíněná investiční studie byla schválena vládou v roce 1965 a soustředila se především na vybudování sys-

Přes křižovatku Orionka projíždí 30. dubna 1972 trolejbus 9494. Dnes tento vůz mohou obdivovat návštěvníci Muzea městské hromadné dopravy v Praze. Fotografie je také dokladem, proč se tomuto místu říká i dnes Orionka, i když stará továrna nedávno zmizela. Jméno Orion mohli kolemjdoucí číst na věžovém vodojemu, zajímavě vkomponovaném do továrního komínu.

tému podpovrchové tramvaje. K dispozici zatím máme jen její torzo, ze kterého se o trolejbusech nic nedovídáme. Ale záměr nevěnovat se rozvoji trolejbusové dopravy vychází z ještě staršího koncepčního materiálu – Studie podpovrchové hromadné dopravy v Praze, vypracované Pražským projektovým ústavem v roce 1963. Ta v souvislosti s tunelovými tramvajovými úseky hovoří důsledně o systému tramvaj – autobus a o jeho výhodnosti. V dochovaných částech této studie jsme zmínky o trolejbusové dopravě vůbec nenašli. Nicméně koncepci, která s trolejbusy nepočítala, jsme tedy zřejmě objevili, ale neznáme zatím žádný materiál, který by hned na počátku jednoznačně určoval nějakou etapizaci nahrazování trolejbusů autobusy. Ale stopy zatím opět ukazují na rok 1963.

Kde je opravdu začátek konce trolejbusů?

Trochu běhá mráz po zádech z toho, že situace mohla být ještě horší, protože jsme v Praze mohli přijít o tramvaje mnohem dříve než se uvažovalo například ve Studii měst- →





Smyčka Orionka 15. října 1972. V manipulační zastávce stojí trolejbus Tatra T400 č. 431 vyzdobený Kroužkem přátel městské dopravy, který v něm uspořádal malou výstavku o pražských trolejbusích. Setkala se s velkým zájmem veřejnosti.

ské hromadné dopravy v Praze, vypracované v roce 1969 v souvislosti s rozhodnutím o výstavbě metra, která počítala s výhledovým úplným zrušením tramvajové sítě a se systémem metro – autobus. Už v roce 1961 byl totiž vypracován materiál nazvaný Posouzení možnosti řešení přechodového období městské dopravy při náhradě tramvajových linek autobusy. Ačkoliv je věnovaný náhradě tramvajů autobusy (kdy výpočty ukázaly, že 625 starých tramvajových vlaků by nahradilo 1 219 autobusů Škoda 706 RTO), najdeme v něm i tento odstavec o trolejbusích: „V rozboru přeměny tramvajového provozu je uvažována výhradně výměna tramvajů autobusy. Trolejbusy v této době po technické stránce dožívají hlavně u typů T 400 I. a II. serie. I když spodek těchto vozidel bude provozně způsobilý, jeví se nutnost výměny karoserií, což je z hlediska výrobního a ekonomického přijatelné jen v krajních mezích. Plněním tohoto předpokladu lze stanovit též výměnu důležitých trolejbusů autobusy v přiměřeném inventárním počtu, čímž by původně předpokládané požadavky na dodávky autobusů vzrostly. Vzhledem k tomu, že Dopravní podnik disponuje určitým množstvím trolejbusů, které v omezeném měřítku mohou tvořit obnovu vyřazených trolejbusů, nebyl předpoklad náhrady trolejbusů autobusy do třetí pětilátky zahrnován. Definitivní v tomto směru však zůstává nahrazení trolejbusové linky č. 59 – (Chuchle – Zlíchov) autobusy.“ Na jiném místě se uvádí, že: „ve 3. 5LP se počítá s vyřazením 30 kusů tříosých trolejbusů, nové trolejbusy nebudou odebírány. S úplnou výměnou trolejbusového parku s plánovanou náhradou autobusy se počítá do 4. 5LP.“ Úvahy o zrušení trolejbusové dopravy v Praze se nám tedy posouvají zase o několik let do minulosti.

Problém Chuchle

V roce 1954 zahájil Dopravní podnik hlavního města Prahy provoz na poslední významné trolejbusové trati Smíchov – Velká Chuchle, kde byla instalována i část trolejového vedení směrem na Zbraslav. Ale současně se ukázaly určité koncepční problémy. Chuchelská linka měla původně také jezdit do centra města. Jen pár týdnů před zahájením provozu bylo konstatováno, že „všecky koncové traťové úseky ve vnitřním městě jsou už přetíženy“, a tak bylo nutné hledat jiný způsob ukončení trolejbusové linky



V místech bývalé trolejbusové smyčky už jednou jeden památník krátkou dobu stál. V roce 1975 tu pracovníci provozovny Vrchní vedení montážním automobilem Praga RN připomněli 100. výročí městské hromadné dopravy v Praze.

č. 59. Místo centra v oblasti křižovatky Újezd. V době zahájení provozu ještě nebyla vyzbrojena měnírna v Chuchli, a tak novou trať napájela provizorně měnírna Smíchov a následně Zlíchov, které stačily zvládnout jen omezený počet vozů. Chuchelská měnírna byla uvedena do provozu až v roce 1956, tedy s dvouletým zpožděním. O prodloužení tratě bylo prý možné uvažovat až po výstavbě nové komunikace. Přitom projekt byl připraven po staré komunikaci až na Zbraslavské náměstí.

Z dopisu Místního národního výboru v Lahovicích ze 7. května 1954 se dozvídáme, že „MNV je známá situace, která vznikla nedostatečným plánováním Silplánu ve výstavbě měnírny v Lahovicích, která zavinila, že DP odložil tuto stavbu na neurčito.“ Trať na Zbraslav nejen že nebyla už nikdy dokončena, ale v roce 1960 na ní musel být zastaven provoz, aby mohlo být v úseku Malá Chuchle – Velká Chuchle dočasně při rekonstrukci komunikace demontováno trolejové vedení. A na nové silnici už nikdy obnoveno nebylo, i když byl příslušný projekt (ale jen do Velké Chuchle) vypracován. Mezitím bylo totiž rozhodnuto trolejbusovou trať do Chuchle neobnovovat a ponechat ji i nadále v autobusové podobě. A tak došlo ke kuriózní situaci. Nejmladší pražská trolejbusová trať s osobním provozem byla po pouhých necelých 6 letech provozu (a pouhých 4 letech činnosti chuchelské měnírny) zrušena.

První zrušená linka

Likvidace trolejbusové dopravy v Praze začala poměrně nenápadně nekonečným oddalováním a nakonec úplným zastavením stavby tratě Sv. Matěj – Bubeneč – Nádraží Střed, když se ani v roce 1958 nepodařilo zahájit alespoň stavbu budovy měnírny Bubeneč. Současně byl ukončen i provoz nejstarší pražské trolejbusové linky číslo 51, jezdící tehdy jen v úseku Bořislavka – Sv. Matěj. Tato trať s manipulačním úsekem do střesovické vozovny byla jako jediná v Praze zcela oddělená od ostatní trolejbusové sítě. Odůvodnění jejího rušení není příliš kupodivu spojováno se zastavením stavby tratě přes Bubeneč. Připomínalo se tehdy, že na této lince jezdí nejstarší a dožití vozy, a je zapotřebí vyzkoušet na vnitroměstském úseku – tedy v trase nedokončeného trolejbusového prodloužení do centra – nejnovější autobusy Škoda 706 RTO. Snad právě



na tomto pokusu se ukázalo, jak je mnohem jednodušší zavést někam autobusovou linku, než překonávat tehdejší nekonečné potíže se zajišťováním napájení trolejbusové tratě.

Energetika - jádro problému?

Podobně jako v Chuchli byly rozestavěny tratě v Bořivojově ulici na Žižkově a nejdále pokročila stavební příprava tratě od sv. Matěje do centra města. Stavby nových tratí ale byly vázány na stavbu nových měníren. Zbraslavskou trať podmiňovala výstavba měníren Lahovice a Chuchle II a trať od Sv. Matěje potřebovala měnírnu Bubeneč. Nepodařilo se ale zahájit ani stavbu budov těchto měníren, o zajištění dodávek technologií ani nemluví.

Zdá se tedy, že na trolejbusy se v Praze začalo hledět velmi opatrně už v polovině 50. let, protože se ukázalo, že napájecí síť sotva zvládne potřebu dodávky proudu pro tramvaje, kde zaváděním vozů T1 výrazně vzrostly energetické nároky. Do skluzů se dostala projekční a stavební příprava nových měníren a jednoznačně největší problém činily i dodávky technického vybavení měníren. Za zmínku jistě stojí nenápadná poznámka tužkou učiněná na kopii dopisu pro Ministerstvo místního hospodářství, kterým se žádá urychlené projednání povolení žádosti o zahájení provozu do Velké Chuchle na Ministerstvu paliv a energetiky: „Náš výhledový plán měníren je podle min. energ. dobrý vtíp!“ Rokem 1954 se výstavba trolejbusových tratí obsluhujících různé části města už natrvalo zastavila. V roce 1955 byla z původně navržené tratě do Záběhlic dána do provozu jen nezbytně nutná část do vozovny Michle, stavebně dokončená už o rok dřív. Velkorysý plán nazvaný Generální návrh trolejbusové sítě, vzniklý po válce, byl definitivně smeten ze stolu.

Jak to tak vypadá, skutečnou příčinou určité averze vůči rozvoji trolejbusové dopravy se stala nepříznivá energetická situace. Přednost jednoznačně dostalo udržení tramvajové dopravy po výměně vozového parku. Výhledový plán provozu elektrických drah na léta 1954–1960 předpokládal, že v roce 1960 bude v provozu 675 nových tramvají na 18 linkách a bude zbývat 185 motorových a 311 vlečných vozů na zbývajících 5 linkách. Jak víme, situace byla zcela

jiná. Dopravní podnik měl v tom roce jen 130 tramvají T1, 1 vůz T2 a ulicemi jezdil zkušební prototyp vozu T3. Výměna vozového parku trvala až do roku 1974.

Výhledový plán měníren a kabelové sítě městské dopravy z roku 1953 počítal na rok 1953 s přírůstkem 73 trolejbusů a následně do roku 1961 s každoročním přírůstkem 30 trolejbusů! Pro tramvaje i trolejbusy bylo nutné zvýšit celkový příkon měníren ze 36 MW na 80 MW! Výhledový plán konstatuje, že vybudování potřebných 30–32 měníren za 7 let „je za dnešního stavu věci prakticky neproveditelné“. Problémem byla i životnost kabelů. DP potřeboval například do konce roku 1951 vyměnit téměř 98 km kabelů, ale příděl od státu byl jen 27 km. I když to v uvedeném materiálu není výslovně napsáno, je z něj cítit, že další rozvoj elektrické trakce v pražské MHD bude nutně velmi pečlivě zvážít.

Téměř okamžitá stagnace rozvoje trolejbusové dopravy v roce 1954 tedy byla zřejmě důsledkem správné preference tramvajové dopravy (i když se její stavební rozvoj v padesátých letech prakticky zastavil). O osudu trolejbusů se tedy rozhodovalo už ve druhé polovině padesátých let. Připomeňme také, že v roce 1963 pražské trolejbusy přepravily přibližně 4,8 milionu cestujících, což představovalo pouhých 8,6 % všech cestujících přepravených pražskou MHD. V té době mělo toto číslo s ohledem na způsob prodeje jízdenek ještě mnohem reálnější základ než nyní. Z hlediska ujetých vozokilometrů bylo postavení trolejbusů podobné – jejich podíl v systému pražské MHD představoval jen 7,16 % (7,8 mil. vozokm).

Když v roce 1964 nastupoval do čela Dopravního podniku nový ředitel Ing. Mikuláš Lacek, se kterým je zánik trolejbusové dopravy v Praze často spojován, bylo o osudu trolejbusové dopravy v Praze už vlastně dávno rozhodnuto. Přebíral systém pražské MHD ve velmi špatném stavu a opět bylo nezbytné především rekonstruovat tramvajové tratě a jejich celý napájecí systém, a soustředit se na řešení převedení páteřního dopravního systému (tehdy tramvají) pod zem. Obnovit sice oblíbenou, ale ve skutečnosti poměrně zanedbanou trolejbusovou síť už bylo v tehdejších pražských podmínkách prakticky nemožné.



Noc z 15. na 16. října. Ztichlými pražskými ulicemi projíždí úplně poslední trolejbus se členy Kroužku přátel městské dopravy. Na náměstí Míru na chvíli zastavil, aby ho mohli zvěčnit fotografové.

Poděkování starosty Prahy 10

Pamětní trolejbusová zastávka Orionka je název projektu, za který tehdejší starosta městské části Praha 10 Mgr. Vladislav Lipovský poděkoval Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, jmenovitě Janu Šurovskému, Miroslavu Pencovi a Milanu Pokornému. Jak starosta doslova napsal, bez jejich pomoci a zápalu pro věc by jediná trolejbusová zastávka v Praze nemohla vzniknout. „Desítka“ v rámci své strategie péče o veřejné prostory provedla v oblasti Orionky parkové úpravy a zároveň připomněla část historie hromadné dopravy v Praze. Před 38 lety, přesně 15. října, totiž ze smyčky Orionka vyjel poslední trolejbusový spoj v hlavním městě vůbec. Veřejnosti byla vedle pamětní desky představena plocha zastávky, dvě trolejbusové vedení s původními sloupy a samozřejmě označnick s číslem linky 51. Starosta Lipovský toto prostranství zpřístupnil návštěvníkům 8. října v rámci tradičních Dnů Prahy 10.



Mánes plný rozjařidel pro celou rodinu



Ocelové koule plovoucí na Vltavě v těsné blízkosti Mánesa zvou do tohoto výstavního domu na pokračování světového projektu Orbis pictus aneb... letos okořeněného interaktivní expozicí Petra Nikla PLAY. Akce, jejímž partnerem je i Dopravní podnik hl. m. Prahy, potrvá až do 31. ledna 2011.

Petr Ludvíček

Foto: Hynek Zlatník a Ondřej Puchta

Dotýkat se exponátů a hrát si je nejen dovoleno, ale dokonce je nezbytné. Jedině tak mají návštěvníci všech věkových kategorií šanci vnímat všemi vjemy hru barev, zvuků, světla a pohybů.

Centrální plocha výstavní síně je věnována tzv. Krystalíze, kde od otevření výstavy 4. listopadu roste z materiálového termitiště díky fantazii a tvořivosti návštěvníků nekonečný organismus. Na stěně se tu také rozvíjí gumičkový obraz a v Relikviáři návštěvníci zanechávají vlastní malé předměty. Ti, co již přispěli rukou k dílu, mohou až do skončení výstavy vývoj v Krystalíze sledovat živě na www.idnes.cz/play anebo si jednu z kamer na dálku dokonce ovládat.

Taková hromada rozjařidel, krasotin a radostin pokupě... to jsem si panečku užila, napsala do pamětní knihy jedna z dospělých návštěvnic. K dispozici jsou tu všem totiž desítky funkčních exponátů. Už jejich názvy přitahují. Z Kroužkového kanonu vypustíte dým úderem do bubnu, Zvonici rezezvuchíte pomocí zvonů na čištění odpadů, Harfu zase světelnými strunami,

z Čerčičky vyloudíte zvuky pohybem vodní hladiny.

Při cestě do spodního patra můžete porovnat výhledy na Vltavu a Žofín pohledem přes tisíce brček či několik multihledítek. I nábytek je tu zajímavý – Svitkový stůl s možností tvorby nekonečného příběhu, Magnetický stůl, na kterém ovládáte fixu pomocí magnetu, strunná Znějící židle anebo naopak Křeslo ticha, které všechny zvukové vjemy z výstavy utiší. A když si chcete třeba od hlasitého házení hrachu na zeď odpočinout, je k dispozici nekuřácká restaurace.

Přesvědčit se, že máte místo sedmi smyslů dvanáct, vám pomohou mladí kustodi v prostoru, kde se odehrávají výtvarné, fotografické či rozhlasové workshopy a také festivalový program, složený z hudebních a divadelních vystoupení umělců současné alternativní scény. Divákům se už představil třeba Dan Bárta či Iva Bitová.

Výstava v Mánesu, kde hrající si rodiče často zapomenou, že přišli s dětmi, dila žijí svým vlastním životem a kde není exponát, jež by něco neuměl, stojí určitě za návštěvou.





Kulturní tipy

Monet – Warhol, Národní galerie v Praze – Veletržní palác – do 7. 1. 2011, otevřeno denně kromě pondělí od 10.00 do 18.00 hodin



Jedna z nejvýznamnějších evropských sbírek Rity a Herberta Batlinerových společně s díly z Albertiny představí mimořádně kvalitní soubor 80 děl, který v sobě zahrnuje obrazy, jako jsou slavné Monetovy Lekniny, díla fauvistů H. Matisse, P. Bonnard, představitele surrealismu R. Magritta a M. Ernsta či jiná vrcholná díla světových umělců.

**Karel Škréta (1610 – 1674)
Valdštejnská jízdárna,
Jízdárna Pražského hradu –
do 10. 4. 2011, otevřeno denně
od 10.00 do 18.00 hodin**



Výstava je dosud vůbec nejrozsáhlejší přehlídkou tohoto významného umělce, zakladatele barokního malířství v Čechách. Vedle prací samotného Škréty představuje také dílo jeho syna Karla Škréty ml., práce Škrétových žáků a dílenských spolupracovníků, jakož i vybrané ukázky z děl umělců, s nimiž se setkal během svého pobytu v Německu a v Itálii, případně obrazy, na které navázal a nechal se inspirovat ve vlastní tvorbě.

**Václav Boštík – 1913 – 2005
GHMP – Městská knihovna,
2. patro – do 9. 1. 2011
otevřeno denně kromě pondělí
od 10.00 do 18.00 hodin**



Václav Boštík představuje nejvýznamnější osobnost českého malířství 2. pol. 20. století. Výstava je první souhrnnou autorovou retrospektivou. Vychází z širokého průzkumu jeho díla a pozůstalosti. Spojujícím rysem Boštíkovy práce bylo světlo, které dostávalo čím dál více odhmotněnější podobu, prováděnou autorovým křesťanským pohledem na svět.

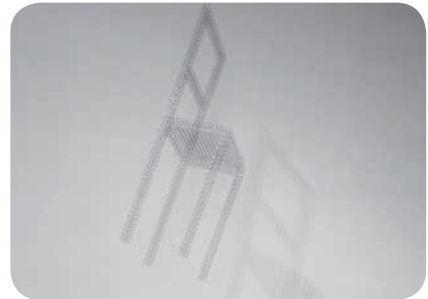
**Betlémy u Karlova mostu
Muzeum Karlova mostu
Dům u Kamenného zvonu –
do 6. 2. 2011**



Muzeum Karlova mostu letos již poctivě zve na výstavu „Betlémy u Karlova mostu“. Novinkou letošního adventu je „Vltavský rybí betlém“,

jehož dominantou je 200litrové akvárium s živými kapry, které má navodit iluzi vltavského dna. Dále návštěvníci mohou shlédnout „Slaměný betlém“ s téměř 30 figurami, „Námořnický betlém“, „Africký betlém“ z mahagonového dřeva a historické papírové betlémy z konce 19. a počátku 20. století. Více informací naleznete na www.muzeumkarlovamostu.cz. Po celý advent bude součástí vstupenky do Muzea Karlova mostu zdarma plavba Pražskými Benátkami.

**Light up the Lights! Světlo!
Museum Kampa – Nadace Jana
a Medy Mládkových – do 6. 2.
2011, otevřeno denně kromě
pondělí od 10.00 do 18.00 hodin**



Výstava v Museu Kampa porovnává různé formy využití světla jako dramatického prvku, vizuální iluze a světelné hmoty ve scénografiích Josefa Svobody a Roberta Wilsona.

**Královský sňatek
Muzeum hl. m. Prahy –
Dům u Kamenného zvonu –
do 6. 2. 2011, otevřeno denně
kromě pondělí od 10.00
do 20.00 hodin**



Výstava je připravena při příležitosti sedmistého výročí nástupu Jana Lucemburského na český trůn následně po jeho sňatku s českou princeznou Eliškou Přemyslovnou roku 1310.



Kdo byl Eduard Otlet?

?

Kolik tanků zkoušelo pevnost Nuselského mostu?

?

Kdy Vltava zaplavila pražské metro?

?

Jaké to bylo, když okupanti přerušili provoz MHD?

?

Kolikáté narozeniny slaví typická pražská tramvaj T3?

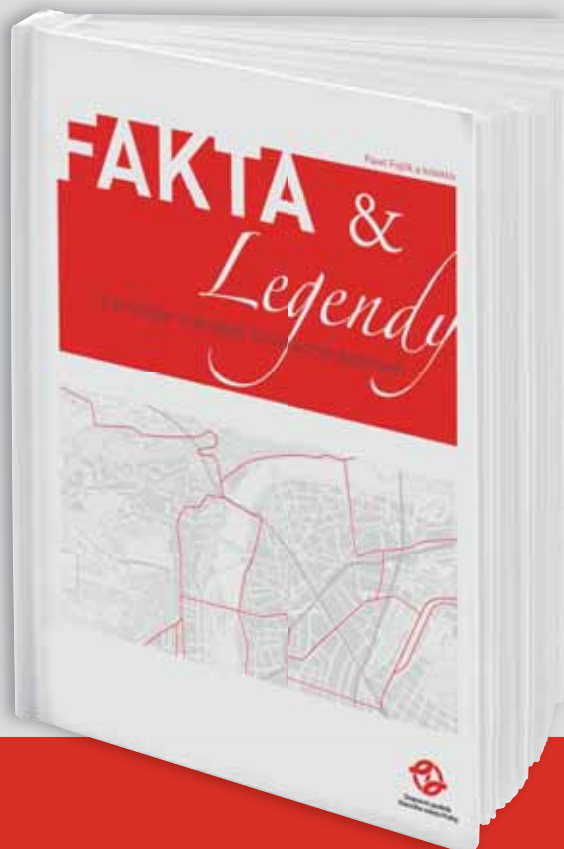
?

V prodeji v Infocentrech DPP
za 330 korun!

Odovědi na tyto otázky a ještě mnohem více vám přináší knižní novinka Dopravního podniku hlavního města Prahy

Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě

20 zajímavých kapitol ze 135leté historie pražské městské hromadné dopravy doplněných o 334 vyobrazení, to je žhavá novinka na pultech Infocenter Dopravního podniku



Infocentra DP

Muzeum, Anděl, Nádraží Holešovice,
Magistrát hl. m. Prahy – Jungmannova ulice
a Letiště Ruzyně



Dopravní podnik
hlavního města Prahy