

4 | 2018
ročník 23

DP

kontakt

PRAHA JAKO NA DLANI
OKNEM DO SVĚTA ZÁŽITKŮ
AUTOBUSOVÉ POČÁTKY MALOSTRANSKÉ



HLEDÁME

AUTOMECHANIKA



Požadujeme:

- ✓ ÚS (úplné střední vzdělání s maturitou), S (střední vzdělání s výučním listem)
- ✓ Praxe v oboru výhodou
- ✓ Samostatnost i schopnost týmové práce
- ✓ Pečlivost, zodpovědnost

Nabízíme:

- ✓ Možnost dotovaného ubytování v ubytovně za cca 2 000 Kč/měsíc
- ✓ Zaměstnanecké jízdné i pro rodinné příslušníky (Lítačka)
- ✓ 5 týdnů dovolené
- ✓ A mnoho dalších benefitů

☎ 222 672 584

Více na: dpp.jobs.cz

 Dopravní podnik hlavního města Prahy

OBSAH 4 / 2018

DP
kontakt

AKTUÁLNĚ

4-6

DPP V SÍTI

7 ROK 2018 – NEJEN VÝROČÍ VZNIKU REPUBLIKY

ZÁŽITKOVKA

8-9 OKNEM DO SVĚTA ZÁŽITKŮ

TECHNOLOGIE

10-11 METROPOLI PROMAŽE KAŽDÁ DESÁTÁ FORCITY

PREFERENCE

12-14 INICIACE PODLE GPS ANEB CO SE DĚJE V PREFERENCI AUTOBUSŮ

PROFIL

15-17 TRAMVAJOVÁ PRAHA JAKO NA DLANI

POSTER

18-19 AUTOBUSOVÉ POČÁTKY MALOSTRANSKÉ

GDPR

20-21 OSOBNÍ ÚDAJE BEZPEČNĚ

BEZPEČNOST

22 NOVÝ POMOCNÍK S VRTULÍ

RODINY V DPP

23-25 BÜRGERSTEINOVÍ: ILONA A MICHAL

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

26-27 JSTE ZE ZAHRANIČÍ A ZAJÍMÁ VÁS MHD? PŘIJEĎTE SE INSPIROVAT DO PRAHY

KALEIDOSKOP

28-29 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

JEDEN Z NÁS

30-31 ABY LIDÉ NEODEŠLI PO PRVNÍ SKLADBĚ

32 KULTURA / SOUTĚŽ

PEL-MEL

33 AKTUÁLNĚ Z TUZEMSKÝCH DP

34 KRÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

36 MUZEUM, OTEVŘI SE!

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 23. ročník

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 332; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědná redaktorka: Jana Šejnohová
Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Soňa Jindráková, Zora Karmazín Blümlová, Jaroslav Krísten, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. března 2018

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód



AUTOBUSY PRO PŘÍMĚSTSKÉ LINKY



Foto: archiv JPA

Vypravování nových dvoudveřových částečně nízkopodlažních autobusů SOR BN 12 ve specifikaci dle standardů PID pro příměstské linky bylo zahájeno 19. března 2018. Celkem 50 ks těchto vozů by mělo v průběhu letošního roku postupně nahradit na příměstských a vybraných městských linkách stávající vysokopodlažní vozy Karosa B 951. Nové autobusy mají v souladu s příslušnými standardy PID vyšší počet míst k sezení a také úložné prostory pro zavazadla nad sedadly. Obdobně jako nové kloubové autobusy jsou i tato vozidla vybavena klimatizací prostoru pro cestující i kabiny řidiče, kamerovým systémem s čelní (nehodovou) kamerou, systémem počítání cestujících a také automatickým hasicím systémem motorového prostoru. Podrobnější technické informace přinese některé z dalších čísel DP kontaktu. (jb)

DÁREK Z PRAHY PŘIPRAVEN NA OSTRÝ START

První dvě z celkem deseti darovaných vyřazených pražských tramvají typu T3SU, které byly formou humanitární podpory poskytnuty ukrajinskému Mariupolu, procházejí na východě Ukrajiny v současné době konečnými pracemi. Paralelně s administrativními kroky s cílem certifikovat tramvajové vozy pro provoz s cestujícími probíhají práce i v mariupolské tramvajové dílně.



Foto: MITU

Interiér i vnějšek vozů prochází úpravami, z venkovní strany jsou tramvaje opatřeny novým nátěrem červené barvy – červená barva byla zvolena záměrně jako odkaz Praze. Na vozech je umístěn nápis „Dárek z Prahy“, aby si cestující uvědomili naši sounáležitost v jejich nelehké situaci. Do provozu s cestujícími budou poprvé tyto dva vozy vypravěny koncem května. Zbýlých osm vozů projde obdobnými úpravami a budou postupně uváděny do provozu s cestujícími do května 2019. Tramvaje z Prahy by měly být nasazovány na nevytíženější linky v Mariupolu. (jd)

SPUŠTĚNA PREFERENCE NA PALACKÉHO NÁMĚSTÍ

V březnu došlo k výraznému zlepšení provozu MHD na křižovatce Palackého náměstí. Po třech měsících řízení světelné signalizace pevným programem byla do provozu uvedena preference tramvají a autobusů. Nový program se vyznačuje propracovanou logikou, která nemá pevně vytvořené fáze, nýbrž fáze generuje dynamicky a skládá do nich jednotlivá vzájemně nekolizní volna dle aktuálních nároků účastníků, především vozidel MHD. To umožňuje častější průjezd vozidel MHD současně v jediné fázi. Signalizace prošla na konci roku 2017 výměnou technologie, při níž byl instalován moderní řadič způsobilý zvládnout toto náročné řízení. Provoz je zaznamenáván pro analýzu případných chyb a následné doladění. Předchozí řešení preference bylo z roku 2007 a již nevyhovovalo provozu na přetíženém tramvajovém uzlu. Ve špičkovém provozu projede křižovatkou 157,5 spoje za hodinu.

Plynulosti provozu tramvají v centru napomohly také další dvě úpravy semaforů. Preference byla zcela nově zavedena na obou tramvajových křižovatkách na náměstí Míru, které byly obnoveny v minulých letech. V případě SSZ náměstí Míru – Jugoslávská došlo rovněž ke zřízení dynamické koordinace se sousedním SSZ náměstí Míru – Anglická, která je nezbytná pro koordinovaný průjezd automobilů a autobusů od Italské ulice. Významné zhoršení pro tramvaje nastalo na SSZ Sokolovská – U Rustonky, kde koleje kříží velmi zatížená objízdná trasa za uzavřenou Husitskou ulicí. (mig)



Foto: Petr Vítů



Foto: archiv DPP

DPP na JOBS EXPO 2018

Ve dnech 8.–9. března 2018 se na Výstavišti konal veletrh pracovních příležitostí Jobs Expo, kde různé podniky a firmy se širokým spektrem profesí nabízely svá volná pracovní místa. DPP se tohoto veletrhu zúčastnil za aktivní podpory zaměstnanců personálního úseku a nabízel především volná pracovní místa řidičů a řidiček autobusů a tramvají, dále místa automechaniků, karosářů-klempířů, provozních zámečnicků a další elektro profese prostřednictvím náborových letáků a poskytováním dalších upřesňujících informací. O možnostech uplatnění v DPP byli informováni také eventuální zájemci z řad absolventů SŠ a VŠ. Vážní zájemci měli možnost zanechat na sebe kontakt a tím se následně zařadit do naší databáze uchazečů o práci v DPP. (rv)



Foto: Petr Ludvíček

LINKA 216 ZKUŠEBNĚ

V úterý 3. dubna 2018 byla do zkušební provozu uvedena nová autobusová linka 216. Linka jezdící v trase Bořislavka – Hanspaulka – U Matěje – Matějská – Sídlíště Baba (v trase Bořislavka – U Matěje jede shodně s linkou 131) je v provozu v pracovní dny ve špičkách v intervalu 30 minut, mimo špičky pak v intervalu 60 minut. Zkušební provoz linky je společností Ropid plánován do 30. června 2018. (red)

Z BŘEZNOVÝCH ZASEDÁNÍ PŘEDSTAVENSTVA DPP

Na 6. zasedání roku 2018 představenstvo DPP 12. března 2018 jmenovalo pověřence pro ochranu osobních údajů (o oblasti GDPR a poslání pověřence najdete článek na str. 20 a 21). Dále projednalo účetní závěrku, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů za rok 2017 a také informaci o činnosti interního auditu za loňský rok včetně přehledu plnění nápravných opatření. Rovněž projednalo organizační změny k 1. 4. 2018 a k 1. 1. 2019. Na následujícím zasedání 26. března představenstvo projednalo rekonstrukci 65 tramvají typu T3R.P na nízkopodlažní vozy typu T3R.PL.F. Dále pak studii úprav návrhu okolí stanic metra I.D Nádraží Krč a Nemocnice Krč, rozvoj systému řízení kvality, souhrnnou zprávu z oblasti podniků veřejnosti za rok 2017. Schválilo časový postup v oblasti rozvoje systému řízení kvality v DPP. (red)

OCENĚNÝ ŘIDIČ ZE STRAŠNIC

Na generálním ředitelství DPP převzal řidič tramvaje Karel Justián, za přítomnosti vedoucího jednotky Provoz Tramvaje Petra Hlocha, z rukou vedoucí kanceláře Zory Karmazín Blümlové čestné uznání generálního ředitele za obětavost při mimořádném činu. Hrdinou se stal 13. března 2018, kdy se coby náhodně projíždějící řidič osobního vozu stal svědkem vážné dopravní nehody ve Švehlově ulici. Neváhal a přispěchal zraněným na pomoc, kdy při resuscitaci využil i svůj ambuvak. Jak nám 43letý Karel Justián, který pracuje v DPP jedenáct let, řekl, je takto vybaven běžně a jako člen dobrovolného hasičského sboru v Dolních Měcholupích má za sebou i zdravotnický výcvik. (pel)



Foto: Petr Ludvíček

JAK JSME HOSPODAŘILI V ROCE 2017

V roce 2017 Dopravní podnik hospodařil se ziskem před zdaněním ve výši 2 347 389 tis. Kč. Po započtení odložené daně DPP dosáhl zisku po zdanění ve výši 1 900 898 tis. Kč. Zisk byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2017 částky 13 535 144 tis. Kč, z toho průměrný zisk činil 1 551 010 tis. Kč. Celá hodnota přiděleného přiměřeného zisku tak byla vykázána jakožto zisk a finančně slouží ke krytí reinvestičních (obnovovacích) akcí.

Hlavní rozdíly oproti plánu byly identifikovány v oblasti výnosů ve vyšších tržbách z jízdného o 226 675 tis. Kč. DPP rovněž nadále pokračoval v realizaci úspor provozních nákladů, které se projeví zejména v nižším finančním objemu nakupovaných služeb o 157 593 tis. Kč a v oblasti spotřeby nafty ve výši 98 760 tis. Kč, a to především vlivem příznivé ceny, ale také díky nižší spotřebě v celkových litrech. Celkově tak vzrostla efektivita hromadné dopravy v Praze. (dh)

FILM DVĚ NEVĚSTY A JEDNA SVATBA SE SOUTĚŽÍ NA INTRANETU

Na konci dubna vstoupí do kin nová komedie Tomáše Svobody nesoucí název Dvě nevěsty a jedna svatba. V hlavních rolích filmu se představí Eva Holubová, Bohumil Klepl, Anna Polívková a Ester Geislerová. A protože Dopravní podnik je partnerem filmu, mají zaměstnanci DPP šanci soutěžit nejen o lístky na projekci v kině Bio Oko, ale také o dárky s tímto filmem spojené. Sledujte proto intranetovou sekci Soutěže, kde se dozvíte víc. (red)

LETIŠTNÍ AUTOBUS 119 NAVAZUJE OD DUBNA NA KAŽDÉ METRO

Rada hlavního města Prahy schválila v úterý 27. března 2018 posílení provozu autobusové linky 119, která spojuje Letiště Václava Havla Praha se stanicí metra Nádraží Veveřská. Tuto linku využívá ze všech autobusových linek směřujících z letiště nejvíce cestujících. Od úterý 3. dubna 2018 je její špičkový interval zkrácen na pouhé 3 minuty, takže nově navazuje na každé metro. (red)



Foto: Petr Hejma

PERSONÁLNÍ ZMĚNY V DPP

Přinášíme aktuální přehled změn v obsazení představenstva a dozorčí rady DPP:

- 6. 3. 2018 rada hl. m. Prahy v působnosti valné hromady DPP odvolala členku dozorčí rady Jarmilu Bendovou a k 7. 3. do této funkce jmenovala Miroslava Nauče;
- 21. 3. 2018 dozorčí rada zvolila do funkce místopředsedy dozorčí rady Miroslava Nauče; odvolala z funkce člena představenstva Jana Blechu;
- 26. 3. 2018 představenstvo zvolilo Ladislava Urbánka do funkce místopředsedy představenstva;
- 27. 3. 2018 rada hl. m. Prahy v působnosti valné hromady DPP odvolala člena dozorčí rady Miroslava Nauče a novým členem zvolila Karla Grabeina Procházku;

- 27. 3. 2018 dozorčí rada zvolila do funkce místopředsedy dozorčí rady Karla Grabeina Procházku a nového člena představenstva Tomáše Kaase k 1. 4. 2018;
- 5. 4. 2018 se na základě mimořádného zasedání představenstva stal investičním ředitelem DPP Tomáš Kaas.

Ing. Tomáš Kaas v minulosti zastával několik vedoucích pozic v Ředitelství silnic a dálnic ČR. Poté působil např. jako náměstek na Ministerstvu dopravy ČR. Před nástupem do DPP působil jako ředitel odboru rozvoje a financování na Magistrátu hl. m. Prahy. Je absolventem ČVUT – Fakulty stavební. (red)



JAK JE TO S VYCHOVATELNOU?



Vychovatelna je od roku nemovitou kulturní památkou České republiky. Tato věta byla součástí popisku archivní fotografie křižovatky s budovou Vychovatelny v Historickém kaleidoskopu v minulém čísle. Nešlo o hádanku, v jakém roce se tak stalo. Letopočet 2004 prostě vypadal, za což se čtenářům omlouváme. (red)

VOLNÉ POZICE DO E-MAILU ZAMĚŠTNANCŮ

Jste zaměstnanci DPP, kteří nemají přístup na intranet, a rádi byste měli přehled o vyhlášených výběrových řízeních s komisí na obsazení vybraných pracovních míst v DPP? Pokud ano, zašlete na adresu vyberovarizeni@dpp.cz svou e-mailovou adresu, na kterou vám pravidelně po dobu jednoho roku budou zasílány aktuální informace. V žádosti o zaslání informací o výběrových řízeních prosím uveďte své osobní číslo, číslo a název útvaru, ve kterém působíte. Nutný je také souhlas k evidenci vašich osobních údajů v registru. Bližší informace získáte na telefonním čísle: 725 368 140. (red)

Záhada dopraváckého hlavolamu



Vybráno z FB komentářů:

- Zázračný stroj pro prevenci prázdninových jízdnicí řádů uprostřed školního roku
- Budoucí vstupenka do tramvají a jiných strojů, moderní, aktuální, levná i barevně genderově vyrovnaná
- Odznak revizora tramvajáků
- Není to nějaký držák na jízdnicí řád na stěně?
- Není to náhodou jeden z plíšků ze zrychlovače?
- Spona na spony?
- Jmenovka?



Řešení: Vytahovač mincí ze starých označovačů jízdnicí



ROK 2018 – NEJEN VÝROČÍ VZNIKU REPUBLIKY



Propagovat příspěvek



Zveřejnit



Československo

Letos slavím 100 let od založení

To se mi líbí · Odpovědět

226



Omnibus

já jsem vyjel ještě o 10 let dřív 😊

To se mi líbí · Odpovědět

54



Ikarus 280

...ale moc dlouho ti to nevydrželo 😞

To se mi líbí · Odpovědět

110



81-71

Za to tebe bylo vidět a slyšet na dálku 😊

To se mi líbí · Odpovědět

44



Ikarus 280

I přesto, jsem legendární „čabajka“!

To se mi líbí · Odpovědět

10



ŠM 11

Klobása možná, ale nás bylo nejvíc! A navíc máme letos 30 let od posledního zátahu

To se mi líbí · Odpovědět

93



81-71

Tak to pozor, já slavím také kulatiny, rovných 40!

To se mi líbí · Odpovědět

36



Muzeum MHD

tak se všichni potkáme u nás ve Střešovicích. Mám krásných 25 let!

To se mi líbí · Odpovědět

301



Přidat se k fanouškům DPP na Facebooku je jednoduché



OKNEM DO SVĚTA ZÁŽITKŮ



SE ZAHÁJENÍM OSMÉ SEZONY ZÁŽITKOVÝCH JÍZD HISTORICKÝCH SOUPRAV METRA PŘIPRAVIL DOPRAVNÍ PODNIK PRO NÁVŠTĚVNÍKY MALÝ BONBONEK. NASKÝTÁ SE JIM TOTIŽ ZA JÍZDY NEVŠEDNÍ POHLED NA PODVOZEK, A TO DÍKY PROSKLENÝM VÍKŮM MONTÁŽNÍCH OTVORŮ V PODLAZE VOZŮ SOUPRAVY EČS.

Jak se toto obohacení stávajícího programu rodilo? Kolegové z Opravy tramvají připravili rámy podle zadaných rozměrů a dle požadavků na instalaci pochozího skla, tedy s respektováním rozměrů samotných montážních otvorů. Následně byla certifikovanou sklenářskou firmou provedena instalace skla, které muselo splňovat předepsanou specifikaci.

Směrodatným podkladem pro konstrukci skleněné výplně byl statický posudek, z něhož pak vyplynuly i parametry celkové konstrukce. Posudek musel přitom být vypracován autorizovaným statikem (doložení statického posudku bylo i jedním z požadavků Drážního úřadu pro budoucí provozování těchto prosklených vík).

Ve výsledku jde o třívrstvé lepené sklo. Statický posudek počítá i s havarijním stavem, kdy celá sestava bude pro návštěvníky bezpečná i při případném poškození (prasknutí) horní skleněné desky. Po dokončení prosklených vík, doložení statického posudku a souvisejících certifikátů byl následně oficiálně osloven Drážní úřad s žádostí o stanovisko k provozování těchto skel. Dodatečně byla ještě víka doplněna LED osvětlením, které nasvěcuje podvozkovou část vozů.

Na každý z krajních vozů historické soupravy Ečs jsou takto připravena dvě prosklená víka (tedy celkem čtyři), která budou pro jízdy Zážitkové turistiky vsazena do montážních otvorů v zadní části vozu. Vykompenzuje

se tím tlačení návštěvníků u dveří kabiny strojvedoucího.

Prosklená víka budou použita pouze v rámci zážitkových jízd historické soupravy Ečs. Jsou osvětlením nejstaršího programu, který na trase C a depu Kačerov historická souprava Ečs zajišťuje. Za běžného provozu a při veřejných jízdách bude vše původní.

Jak jsme uvedli v úvodu, Zážitková turistika Dopravního podniku otvírá brány návštěvníkům již osmý rok. Novou sezonu v sobotu 17. března 2018 zahájil společný program Dopravního podniku a Klubu železničních cestovatelů (provozován od loňského roku)



DÍKY SKLU A NASVÍCENÍ MAJÍ NÁVŠTĚVNÍCI JEDINEČNOU MOŽNOST VIDĚT „POD POKLIČKU“ PODVOZKŮ SOUPRAVY EČS

a svou premiéru měla i zmiňovaná průhledná podlaha v soupravě Ečs.

A co za těch 7 let mají historické soupravy za sebou? Úctyhodných 90 akcí navštívilo více než 16000 platících zájemců. Připočteme-li děti do deseti let, které jezdí zdarma, dostáváme se na číslo přes 20000. Historické soupravy metra při akcích najezdily na 8000 kilometrů.

Dopravní podnik má dnes v programu těchto 5 variant:

- zážitková jízda s historickou soupravou Ečs na trase C s exkurzí v depu Kačerov;
- zážitková jízda s historickou soupravou 81-71 na trase B a zkušební trati depa Zličín s exkurzí v depu Zličín a v zázemí stanice Hasičského záchranného sboru DP;
- zážitková jízda s historickou soupravou 81-71 na trase A s exkurzí v depu Hostivař a v zázemí tzv. malého depa (kde jsou udržovány a deponovány prostředky nezávislé trakce JDCM – lokotraktory, motorové univerzální vozíky atd.);
- noční zážitková jízda s historickou soupravou Ečs na prvním provozním úseku pražského metra I.C Kačerov – Sokolovská (tzv. foto-akce v době noční přepravní výluky – akce laděna do roku zahájení provozu, tedy 1974);
- zážitková jízda s historickou soupravou Ečs na trase C s exkurzí v depu Kačerov spojená s jízdou motorovým historickým vlakem KŽC z Hlavního nádraží přes vlečky metra do depa Kačerov a zpět.



ČTYŘVOZOVÁ SOUPRAVA 81-71 NA ZKUŠEBNÍ TRATI PŘED SPECIÁLNÍ JÍZDOU ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY 21. 4. 2018

K zajímavostem zážitkových jízd patřilo, že se historické soupravy v programu i alternovaly. Někdy účelově, to když těsně po zahájení provozu úseku V.A Dejvická – Nemocnice Motol byla jízda Zážitkové turistiky na trase A v rámci této události prodloužena o nově otevřený úsek. Pro kontrast nejnovějšího úseku s nejstarší soupravou byla nasazena na tuto akci historická souprava Ečs. Jindy se změnou soupravy nahrazovala nutnost opakování stejného programu, a to např. při souběhu vyúlukových prací na ostatních trasách metra.

Co přinese rok 2018 nového? Návštěvníci se mohou mj. těšit na jeden nový program – společnou akci s Muzeem MHD 19. května

2018 v podobě jízdy historické soupravy metra Ečs a historické tramvaje, končící ve střešovickém muzeu.

Čím dál více se také začínají objevovat Nostalgické zážitkové akce. V loňském roce to byla věrně vzpomínková akce na 20 let od ukončení provozu vozů typu Ečs. Letos si v rámci Zážitkové turistiky připomeneme 40 let od zahájení provozu vozů typu 81-71 v rámci pražského metra, a to na akci 21. dubna.

Volné termíny všech akcí sledujte na webu DPP v sekci Zábava anebo na: prahatechnicka.cz

Text: Ladislav Povýšil a Martin Doubek
Foto: Petr Hejna, Jiří Moravec
a archiv autorů

METROPOLI PROMAŽE KAŽDÁ DESÁTÁ **ForCity**

NA ZÁKLADĚ
BEZPROBLÉMOVÉHO PROVOZU
MAZACÍ TRAMVAJE EV. Č. 5572,
TEDY ZNÁMÉ MAZAČKY,
A POZITIVNÍHO PŘÍNOSU PŘI
ELIMINACI HLUKOVÉ ZÁTĚŽE
ZAČALA JEDNOTKA SPRÁVA
VOZIDEL TRAMVAJE (JSVT)
HLEDAT ŘEŠENÍ, JAK MAZÁNÍ
HLAVY KOLEJNICE ROZŠÍŘIT
NA DALŠÍ VOZY.

Jako ideální, jak s ohledem na perspektivu vozů, tak vzhledem ke stížnostem na hluk v obloucích, se jevila aplikace mazacího zařízení na tramvajové vozy 15T ForCity. Na základě tohoto rozhodnutí oslovila JSVT výrobce tramvají, Škodu Transportation (ŠT), ve smyslu aktivní spolupráce při realizaci tohoto projektu.

Systém byl vyvíjen dle požadavků JSVT ve spolupráci se ŠT a společností Tribotec. Na začátku vývoje nebylo vše zalité sluncem. Základní problém spočíval v zástavbových prostorech kol na přední pomyslné ose prvního podvozku. Nad kola nebylo možné umístit trysky pro mazání okolů tak, jak je to u mazací tramvaje. Proto zvítězila varianta mazání hlavy kolejnic zavedená pod anglickým názvem Top of Rail (TOR), čili aplikace modifikátoru tření na hlavu kolejnice. Ve výsledku se to projevilo pozitivně, neboť výkon kompresoru byl i pro dvě trysky na hraně jeho výkonových parametrů.

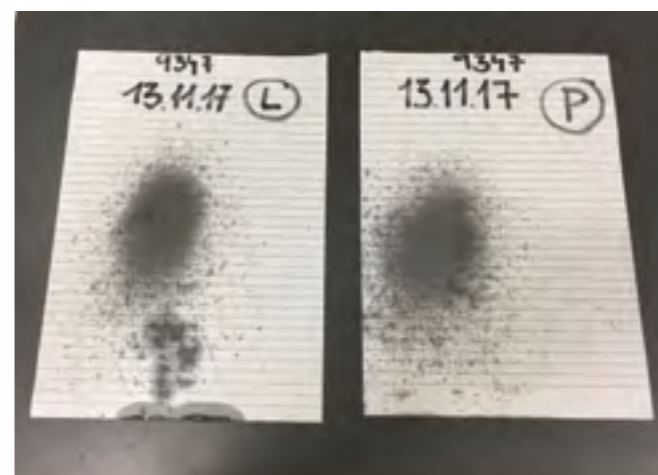
Samotný kompresor byl umístěn na střešku vozidla. Původně se počítalo s jeho umístěním pod podlahou v kabině řidiče, ale jeho rozměry a emitovaný hluk při jeho činnosti to nedovolovaly. Kompresor, který zásobuje vzduchem dva vzdušníky (jeden základní o ob-



KOMPRESOR MAZACÍHO ZAŘÍZENÍ UMÍSTĚNÝ NA STŘEŠE VOZIDLA 15T



MODIFIKÁTOR TŘENÍ NANESENÝ NA HLAVU KOLEJNICE



ZKUŠEBNÍ NÁSTRÍK PŘI SEŘIZOVÁNÍ MAZACÍHO ZAŘÍZENÍ



VZDUŠNÍK
UMÍSTĚNÝ POD
PODLAHOU
KABINY ŘIDIČE

jemu 10 l a druhý přídavný o objemu 25 l), totiž běžel prakticky nepřetržitě a atakoval hraniční hodnoty hluku. I vzhledem k vyšším teplotám na střeše vozidla, zejména při slunečném počasí, docházelo, kvůli tepelným ochrannám kompresoru, k častým výpadkům tlakování vzduchu do vzdušníků.

Proto byla kompresorová skříň osazena přídavným ventilátorem, který tento problém eliminoval. Pod podlahou kabiny řidiče je umístěn přídavný vzdušník a agregát, ze kterého je vhnán modifikátor tření od švýcarské firmy Igralube přes dělič pro pravou a levou stranu vozu k samotným tryskám.

Zkušebnímu provozu předcházelo pečlivé seřízení trysek s ohledem na množství vstříkaného média na kolejnici. Nebylo možné tuto část nastavení nijak podcenit. V případě velkého množství nanášeného média hrozila možná ztráta adheze některých kol tramvaje a naopak při malém množství ztrácelo samotné přimazávání efekt.

Zkoušky byly zahájeny začátkem srpna 2016 (rozhodnutí Drážního úřadu DPP obdržel 1. 8. 2016). Systém byl testován na vozech 9237, 9347 a 9288. Z těchto evidenčních čísel vozů následně vznikla myšlenka, jak vozy s aplikovaným přimazáváním odlišit od ostatních vozů 15T. Výsledkem je, že **každá tramvaj 15T, jejíž inventární číslo končí sedmičkou, bude „mazací“**. Cílový stav je naplánován na 25 tramvají. Z toho plyne, že přimazáváním bude osazena každá desátá tramvaj 15T.

Zkušební provoz byl vyhodnocen kladně, což bylo ověřeno kvalifikovaným měřením akustického tlaku před zahájením tohoto provozu a po roce provozování. Výsledkem bylo snížení hluku na sledovaných místech (místa byla vybrána zejména dle stížností obyvatel) v rozmezí 5 až 10 dB.

Následně bylo možné začít řešit aplikaci na další vozy. ŠT nabídla participaci ve smyslu zakoupení systému na dalších šest vozů,

přičemž provedla prvotní instalaci za přítomnosti pracovníků JSVT, kteří na dalších vozech provádějí montáž sami již rutinním způsobem. Výstupní nastavení každého vozu provádí zdarma dodavatel, tedy Tribotec. Jako referenční vůz ve finálním provedení byla vybrána tramvaj ev. č. 9347, podle které se systém prakticky klonuje na další vozy.

Ze zkušebního vozu 9288 bylo přimazávání demontováno a nasazeno na vůz končící sedmičkou, čili 9307. V současné době je zařízení na sedmi vozech (9217, 9227, 9237, 9307, 9347, 9367 a 9377) a další dva budou po dokončení vyšší cyklické prohlídky následovat.

Systém nasazený na každou desátou tramvaj nenásilnou formou umožnil rovnoměrné rozložení vozů po vozovkách. Cílovým stavem je odlehčení provozní zátěže mazací tramvaje ev. č. 5572, která v současné době jezdí na dvě směny. Do budoucna bychom chtěli mazačku provozovat jen v jednosměnném provozu, zejména v centru města. ■

Text a grafy: Jan Barchánek
Foto: Tomáš Prousek a archiv JPA

INICIACE PODLE GPS ANEB CO SE DĚJE V PREFERENCI AUTOBUSŮ

SOUHRN AKTUÁLNÍHO STAVU PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ PREFERENCE PŘINESL ÚNOROVÝ DP KONTAKT. NAVAZUJEME TAK LOGICKY ŘÁDKY, KTERÉ ZHODNOTÍ SITUACI A OČEKÁVANÝ VÝVOJ V PREFERENCI AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.

ULICE BĚLOHORSKÁ PATŘÍ MEZI TY, KDE BYL V ROCE 2017 ZŘÍZEN VYHRAZENÝ PRUH



Preference veřejné hromadné dopravy přináší **pozitivní efekty jak pro cestující** (zkrácení doby jízdy a zejména zvýšení spolehlivosti a přesnosti provozu), tak i **pro dopravce** (zlepšení provozní ekonomiky pomocí zefektivnění grafikonů, úspor paliva nebo energie a v některých případech i úspor potřebného počtu vozidel).

Upřednostnění veřejné dopravy logicky mírně zhoršuje podmínky pro dopravu individuální, s ohledem na počet přepravených cestujících v autobusech a tramvajích je však celkový přínos takových úprav jednoznačně pozitivní. Navíc **správně navržená preferenční opatření nesnižují kapacitu komunikační sítě**, ale pouze zajišťují její lepší prostorové a časové využití pro účely veřejné dopravy.

Vzhledem ke stále rostoucímu dopravnímu zatížení pražských komunikací jsou preferenční opatření klíčovou a zcela nezbytnou podmínkou pro udržení kvality i ekonomické efektivity povrchové veřejné dopravy. Dobrou zprávou je zahrnutí dalšího rozvoje preference do klíčových strategických dokumentů hlavního města Prahy, zejména do plánu udržitelné mobility a také podrobnější rozpracování postupu realizace těchto opatření pro období do roku 2020 formou tzv. **Projektů preference**.

Pomáhají nejen vyhrazené jízdní pruhy

Dlouhodobě účinným řešením pro zajištění průjezdu přetíženými úseky je zřízení vyhrazených jízdních pruhů. Za rok 2017 přibýlo celkem 3 km samostatných vyhrazených

pruhů, mezi nejvýznamnější lze zařadit ulici **Úvalskou, Beladovu, Bělohorskou nebo rozšíření úseků v ulici Evropské**.

V přípravě jsou další vyhrazené pruhy, např. v ulici **Modřanská** ve směru do centra před vjezdem do terminálu Nádraží Braník či další rozšíření úseků v ulici **Strakonické**, kde jsou však nutné větší stavební úpravy. Během minulého roku se podařilo rozšířit také vyhrazené pruhy na tramvajovém tělese, a to celkem o 2,2 km. Za zmínku určitě stojí rekonstrukce ulice **U Plynárny** s první společnou „vídeňskou“ zastávkou pro tramvaje i autobusy (Plynárna Michle) a také prodloužení jízdy po tramvajovém tělese v ulici **Svatovítské**.



NOVÝ VYHRAZENÝ PRUH NA TRAMVAJOVÉM TĚLESE V ULICI U PLYNÁRNY SE ZASTÁVKOU VÍDEŇSKÉHO TYPU PRO TRAMVAJE I AUTOBUSY

Pro zlepšení podmínek průjezdu autobusů však pomáhají i další, méně nápadná opatření. Vyhrazené pruhy obvykle nemohou být vedeny až do křižovatek, neboť by snižovaly jejich kapacitu. Vhodným řešením v některých křižovatkách je využívání méně zatížených řadičích pruhů (např. možnost jízdy autobusu přímo z jízdního pruhu pro odbočení vpravo).

Další důležitou oblastí je zlepšování podmínek výjezdu ze zastávek nebo terminálů. Často zde může pomoci i relativně malá úprava vodorovného dopravního značení. V některých případech by preferenci autobusové dopravy a eliminaci nesprávného parkování pomohlo i zrušení zastávkového zálivu, případně vybudování zastávkového mysu. Takové opatření, kdy autobus zastavuje v jízdním pruhu, by navíc řešilo i nedostatečnou délku některých zastávek pro vzájemné přestupy, na rozdíl od zahraničí se však realizace v Praze zatím příliš nedaří.

Zásadní je preference na křižovatkách

Limitujícím faktorem kapacity komunikační sítě jsou křižovatky a právě na nich mohou vhodně navržená a dobře fungující prefe-

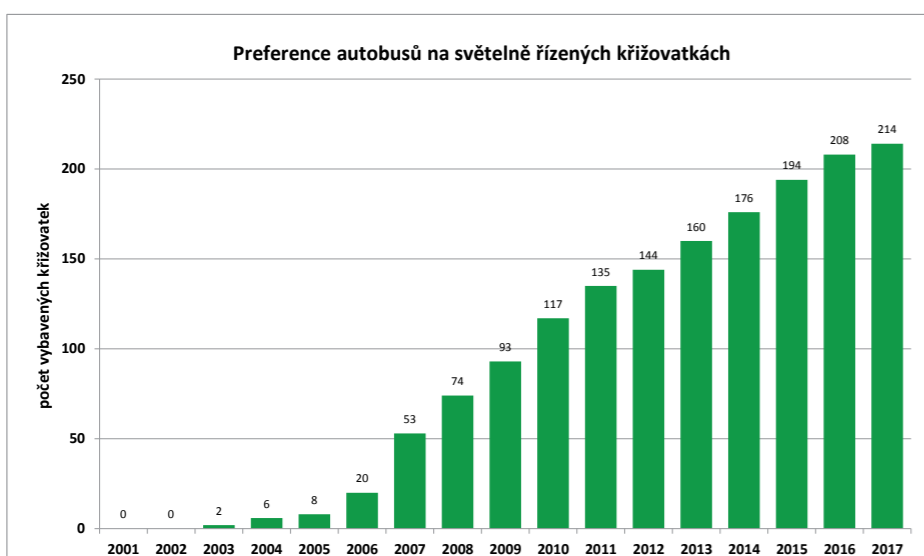
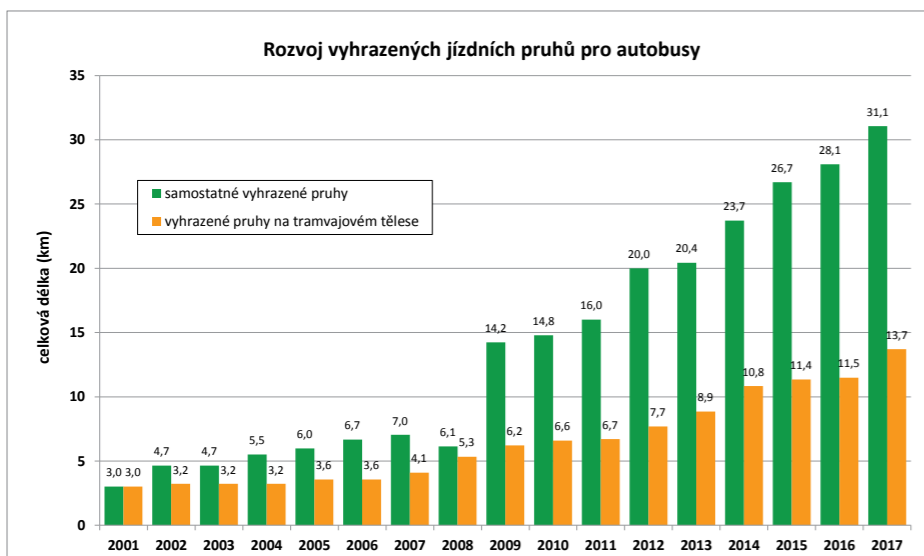


UKÁZKA AKTIVNÍ DETEKCE NA SVĚTELNĚ ŘÍZENÉ KŘIŽOVATCE V ULICI TŮRKOVA

renční opatření pomoci nejvíce. **Na neřízených křižovatkách** je důležité stanovení přednosti v jízdě s ohledem na vedení autobusových linek. **U světelně řízených křižovatek** se dlouhodobě používá tzv. **systém aktivní detekce**, kdy autobus aktivně komunikuje s řadičem světelného signalizačního zařízení. Pro funkční a efektivní preferenci

zde musí být splněny dvě základní podmínky: technická funkčnost zařízení v autobuse i na křižovatce a dále vhodně zpracované dopravní řešení a signální plán křižovatky.

Plně v kompetenci DPP je zajištění, kontrola a případné opravy preferenčního vybavení autobusů. Aktuálně je systémem pro aktivní



detekci vybaveno 85 % autobusů DPP. Starší vozy (do roku 2008) využívají iniciaci pomocí **inframajaků**, novější vozy (od roku 2009) mají kromě infrakomunikace jako záložní také iniciaci **GPS polohou** a u nově dodávaných vozů od roku 2018 preference funguje již pouze na základě GPS polohy.

Správně navržená preferenční opatření nesnižují celkovou kapacitu komunikační sítě, ale zajišťují její lepší využití pro veřejnou dopravu.

U všech vozidel je důležitá průběžná kontrola funkčnosti, a to jednak pomocí tzv. **kontrolního návěstidla na křižovatkách** a dále

kontrolním zařízením na vjezdové vrátnici každé garáže (zobrazování evidenčního čísla vozu v případě správné funkčnosti preference). Právě na základě průběžných kontrol, sledování a připomínek řidičů a Provozní komise se ve spolupráci s dodavateli podařilo od května 2017 realizovat technické úpravy, které významně zlepšily spolehlivost preference u vozů SOR a Solaris.

Efektivita závisí na dopravním řešení

DPP se sice částečně podílí i na technickém vybavení zařízení na křižovatkách (inframajaky, radiopřijímače), výběr křižovatek pro doplnění preference a zadávání potřebných úprav signálních plánů je však v kompetenci Technické správy komunikací, a to zejména s ohledem na finanční možnosti pro postupnou modernizaci řadičů. V některých případech tak může dojít k situaci, kdy křižovatka

je již doplněna detekcí vozidel MHD, ale plnohodnotná preference může být zajištěna až po výměně řadiče křižovatky.

Klíčem k efektivní preferenci prostředků veřejné dopravy je zpracování dopravního řešení tak, aby dynamické řízení křižovatky co nejlépe respektovalo potřeby autobusů a tramvají. Jedná se o velmi složitou úlohu, kdy musí projektant zohlednit nejen jízdu autobusu nebo tramvaje, často včetně uvolnění příslušného jízdního pruhu ostatními vozidly, ale také případné umístění zastávky před křižovatkou, a to vše pro všechny směry a různé časové návaznosti preferenčních požadavků. DPP se samozřejmě účastní projednávání jednotlivých opatření, klíčová je však fáze zkušebního provozu a zajištění zpětné vazby pro případné úpravy a doladění.

Požadavky jednotlivých zainteresovaných stran jsou často vzájemně protichůdné, občas se to týká i jednotlivých druhů dopravy v rámci DPP (tramvaje vs. autobusy). V posledním období se však díky spolupráci příslušných útvarů DPP podařilo poměrně uspokojivě zlepšit situaci vzájemného nastavení preference na některých dlouhodobě připomínkových křižovatkách, např. **Harfa, Jarov nebo Poliklinika Modřany**.

Možnosti dalšího rozvoje

V souladu se strategickými dokumenty hlavního města Prahy lze očekávat postupnou realizaci dalších preferenčních opatření, a to zejména v klíčových problémových bodech komunikační sítě dle zpracovaného Projektu preference. V některých případech se však jedná o složitější a finančně náročnější úpravy s nutností stavebního řízení, což bohužel prodlužuje dobu přípravy takového opatření.

Velká očekávání jsou vkládána do dalšího rozvoje **systémů dopravní telematiky**. Doufejme tedy, že se konečně i v Praze podaří zprovoznit například systém pro detekci zneužívání vyhrazených pruhů a připravované kooperativní systémy zlepšící možnosti komunikace vozidel s řadičem světelně řízených křižovatek.

Zásadním cílem a požadavkem DPP však i nadále zůstává zajištění preferenčních opatření v takovém rozsahu a čase, aby přinejmenším eliminovaly negativní vliv dalšího zhoršování průjezdnosti pražských komunikací a umožnily poskytování našich služeb cestujícím v potřebné kvalitě a efektivitě. ■



TRAMVAJOVÁ PRAHA JAKO NA DLANI

HRAD, HOUSTON ČI RYCHLÁ ROTA. I S TĚMITO SLANGOVÝMI POJMENOVÁNÍMI SE MŮŽETE SETKAT NA TRAMVAJOVÉM DISPEČINKU DOPRAVNÍHO PODNIKU, KTERÝ SÍDLÍ V BUDOVĚ CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU V ULICI NA BOJIŠTI. JE TO JIŽ ROK, CO JEHO ZAMĚSTNANCI ZAČALI POUŽÍVAT ZREKONSTRUOVANÉ PROSTORY, KTERÝM VÉVODÍ PANEL SE SOUSTAVOU OBRAZOVEK.

Není židle jako židle aneb Před rokem v novém

Možnost vstoupit do novotou vonícího sálu jsme měli 12. dubna loňského roku, kdy tu tramvajový dispečerů sloužili teprve pátý den po rozsáhlé rekonstrukci tohoto centrálního mozku tramvajového provozu hlavního města. Při debatě o nových technologiích jsme začali zdánlivě přízemním tématem – židlemi.

„Na pracovišti, kde vsedě trávíte dvanáctihodinovou službu, je i židle téma,“ vysvětluje **vedoucí odboru Řízení a zabezpečení provozu jednotky Provoz Tramvaje Luboš Vacek**

a pokračuje: „Je třeba, aby splňovala ergonomické parametry, byla polohovatelná podle individuálních potřeb každého z dispečerů. Aby byla prostě příjemná a vydrželi jste na ní celou směnu,“ dodává. Zůstaneme-li u „nábytkového“ vybavení, došlo na nové podlahy, koberce, stoly a skříňky a hlavně kompletní podhledy s novým, příjemnějším osvětlením a klimatizací. I serverovna, kde „sídlí“ řídicí informační systém DORIS, radiostanice či nahrávací zařízení komunikace a telefonátů, dostala větší prostor.

Ale přeci jen, dispečink je hlavně o komunikaci a řízení dopravy... Jako první upoutá

pozornost čelní stěna s tablem složeným z velkoplošných obrazovek. „Jsou největším krokem vpřed celé rekonstrukce. Původní tablo bylo 12 let staré a technologie přenosu obrazu opravdu pokročily vpřed,“ popisuje největší poklad Vacek a dodává: „Dispečerů mají možnost např. mapu z počítače přenést na plochu a jakkoli zvětšovat a posunovat. Jsou tu další záběry - pohledy kamer, polohy dispečerských vozidel, výlukové mapy, nebo třeba informace o výpadcích energie prostřednictvím programu Rtis, a to vše s usnadněním vzájemné koordinace mezi jednotlivými dispečery.“



Navíc bylo při přestavbě postupováno s výhledem využití budoucích funkcí, jak říká Luboš Vacek: „Uvidíme například pohledy na detailní úseky trati, obsazení kolejí na konečné, upozornění na dopravní kongesce apod.“ Už nyní každý z dispečerů, ať je vlakový, dopravní nebo provozní, si z plochy vybere danou část pro něho v tu chvíli důležitou – variabilita zobrazování plochy je hlavním ocenitelným plusem panelu. Další HW a SW vybavení dispečinku se pouze „přestěhovalo“, protože, jak Vacek vysvětluje, je třeba je obnovovat průběžně tak, jak postupuje technologický pokrok.

A kdo jsou tedy ti, kteří v tomto sále tráví nemalou část svého života a jejichž komunikace tu švitoří prostorem? Ti, kteří jsou 24 hodin denně připraveni vyslyšet kohokoli, kdo z tramvajového provozu volá „Houstone, máme problém“? Z tzv. hradu, vyvýšeného pracoviště, má nad vším, tedy kompletně nad tramvajovým provozem v Praze, přehled vedoucí směny. K ruce má svého zástupce, který má v gesci mj. komunikaci se všemi dispečery v terénu a se všemi týlovými technickými službami, ke kterým patří svářeči, výhybkáři, trakční vedení, technická kontrola ad. Jen

komunikace se státní policií a záchranou službou přísluší do náplně dispečinku prvního stupně.

A jsme u vlastních dispečerů, majících kromě společného tabla obrazovek své vlastní pracoviště s radioprovozem, telefony, monitory. Systém hovoří jasně – co jeden dispečer, to zodpovědnost za jednu důležitou oblast. Vlakový dispečer řeší veškeré technické záležitosti vozů. Pro komunikaci řidiče tramvaje slouží ve voze žluté tlačítko, které znamená spojení s tímto dispečerem. Ten může povolat mobilní četku technické údržby tramvají, neboli rychlou rotu.

Naproti tomu provozní dispečer mj. zpracovává deník provozu dispečinku za celý den, sleduje obracení vlaků, přestávky či střídání řidičů. Dopravní dispečer, u řidiče znamená modré tlačítko, sleduje všechny závady na trati – mimořádné události, zranění, dopravní nehody vozidel DPP i cizí. A operativní dispečer, ten je připraven zasáhnout za kohokoli v případě potřeby či přestávek.

Každý z tohoto sehraného týmu měl své slovo i v rámci diskuse při plánech na novou po-

Obsazení dispečerského sálu jednotky Provoz Tramvaje

- Vedoucí směny
- Zástupce vedoucího směny
- Provozní dispečer
- Vlakový dispečer
- Dopravní dispečer
- Operativa

dobu dispečinku. Krátce po jeho zprovoznění proběhlo hodnocení stavu všemi pěti vedoucími směn s výsledným návrhem na případné změny.

Než se o rok posuneme v čase, dejme slovo ještě Luboši Vackovi, který považuje vlastní průběh rekonstrukce za zdařilý: „Samostatnou kapitolou byla logistika přesunu dispečinku do prozatímních prostor, dále uvádění nového dispečinku do finální podoby a následně co nejkratší přestěhování osazenstva do nového. K dodavatelské firmě se nedá říci



ZÁSTUPCE VEDOUcíHO SMĚNY ZDENĚK JAVŮREK



DOPRAVNÍ DISPEČER DAVID KRÁL



PROVOZNÍ DISPEČER TOMÁŠ CHÁN



VLKOVÝ DISPEČER JAN KOS

nic jiného, než že 'jeli jak mravenci'. Koordinátor akce si za pět týdnů asi opravdu užil své, ale s výborným výsledkem.“

Roční ladění k dokonalosti

Po roce fungování se dá říci, že jsou vypořádané veškeré reklamace, připomínky a nedodělky, které, jako po každé rekonstrukci, vznikly. Jednalo se například o naprogramování sektorů nového LED osvětlení podle požadavků dispečerů. Podrobnosti ví **vedoucí oddělení Provozní dispečink Jan Balíček**: „Nutno podotknout, že taková záležitost se

nedá predikovat, až samotný provoz a rozdílné vnější světelné podmínky mohou poskytnout relevantní informace. Jedním z nedodělků, které bylo záhodno řešit až v průběhu běžného provozu, bylo definitivní uložení kabeláže v pracovních stolech.“

I Jan Balíček, stejně jako jeho kolegové, potvrzuje, že rekonstrukcí dispečinku došlo ke zlepšení pracovních podmínek dispečerů v mnoha směrech. Nová je vzduchotechnická soustava, již zmiňované osvětlení a kupříkladu kuchyně určená pro stravování dispečerů. „Z místnosti, jež do doby rekonstrukce ne-

měla jasné využití, jsme se rozhodli vytvořit jakousi odpočinkovou místnost, kde je dispečer mimo dění na sále a může tak opravdu 'vypnout'. Revolučním počinem je rozhodně nová multimediální stěna.“

Původní tablo s kolejovou sítí a barevnými diodami zobrazujícími stav v tramvajové síti, byť názorné a stále funkční, tak odešlo na odpočinek. „Se starým tablem se budeme moci potkat v budoucnu v našem střešovickém muzeu, jemuž jsme ho věnovali k dalšímu využití“, dodává Balíček. ■

AUTOBUSOVÉ POČÁTKY MALOSTRANSKÉ

Po 110 letech se z pražského Malostranského náměstí vzhůru Nerudovou ulicí k Hradu a dále na Pohořelec opět vypravila autobusová linka. Dopravní podnik tak veřejnosti připomněl významný den – 7. března 1908 zde byl zahájen provoz první linky v Praze. Zájemci si mohli tuto událost vychutnat v sobotu 10. března 2018 při jízdách vozem Ikarus E91 s bonusem navíc – mezi Hradem a Pohořelcem byly nasazeny autobusy z Muzea MHD.

Foto: Petr Hejna



- 26. 1. 1907** první zkušební jízda autobusem Gaggenau od kostela sv. Mikuláše na Pohořelec (trvala 6 minut)
- 27. 9. 1907** Elektrické podniky získaly koncesi na „periodickou dopravu osob automobilovými omnibusy“ z Křížovnického náměstí na Pohořelec
- 7. 3. 1908** v 8 hod. ráno byl zahájen provoz na trase Malostranské nám. – Hradčanské náměstí – Pohořelec autobusy Fiat a Laurin & Klement HOP 9 stanic, délka 1600 m, interval 15 min.
- 7. 5. 1908** trať prodloužena přes Karlův most na Křížovnické náměstí, nasazen i autobus Gaggenau, později Ariés
- Listopad 1909** po mnohých nehodách a technických problémech Správní rada Elektrických podniků rozhodla o úplném zastavení autobusové dopravy
- 21. 6. 1925** zahájen trvalý provoz autobusů v Praze

PODKLADOVÁ MAPA JE PLÁNKEM PRVNÍ PRAŽSKÉ AUTOBUSOVÉ LINKY (S PRODLOUŽENÍM PŘES KARLŮV MOST A JEŠTĚ S PŮVODNĚ NAVRHOVANOU TRASOU AŽ NA DLABAČOV)

OSOBNÍ ÚDAJE BEZPEČNĚ

V POSLEDNÍM LOŇSKÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU JSME VÁS INFORMOVALI O BLÍŽÍCÍ SE ÚČINNOSTI NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ZE DNE 27. 4. 2016 O OCHRANĚ FYZICKÝCH OSOB V SOUVISLOSTI SE ZPRACOVÁNÍM OSOBNÍCH ÚDAJŮ, KTERÉ JE PODLE ANGLICKÉHO NÁZVU GENERAL DATA PROTECTION REGULATION OZNAČOVÁNO JIŽ BĚŽNĚ JEN JAKO GDPR.



Nařízení nově upravující povinnosti správců a zpracovatelů osobních údajů bude od května letošního roku přímo použitelné ve všech členských zemích EU, a to bez ohledu na způsob provedení implementace do národního právního řádu.

Stávající **zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů**, má být k provedení GDPR nahrazen zákonem novým. Tento však dle aktuálních pramenů z elektronické knihovny Úřadu vlády ČR je stále v meziresortním připomínkovém řízení a dosud ani není připraven k předložení do Poslanecké sněmovny. Do vydání nového zákona tedy bude hlavním předpisem v oblasti ochrany osobních údajů právě nařízení GDPR s poměrně obecnou a ne vždy jednoznačnou interpretací.

Na příchod nové právní úpravy se v prostředí DPP připravujeme dlouhodobě a systematicky. Veškeré činnosti související s adaptací na nadcházející rozšíření povinností jsou projektově řízeny. Aktuálně je v běhu či přípravě celkem **26 projektů souvisejících se základními i podpůrnými činnostmi pro splnění zákonných povinností**.

Většina existujících projektů vychází ze zjištěné obsáhlé srovnávací analýzy provedené na

základě objednávky DPP společností ČD – Telematika, a. s. Jejich hlavním cílem je pochopitelně ochrana osobních údajů, především pak zvýšením bezpečnosti všech způsobů jejich zpracování a uchování v rámci všech činností podniku. V průběhu přípravy analýzy bylo zkoumáno, v jakých souvislostech, jakými způsoby a na kterých pracovištích DPP jsou zpracovávány osobní údaje. Následně byly procesy zpracování osobních údajů podrobeny srovnání s požadavky evropské úpravy a přijata doporučení k zajištění souladu všech činností DPP s požadavky nového předpisu.

V podmínkách DPP se logicky jedná především o **osobní údaje zaměstnanců a cestujících**, existuje však celá řada dalších souborů osobních údajů – tzv. *datasetů* – které se netýkají ani jedné ze jmenovaných skupin. Ke všem osobním údajům je z principu třeba přistupovat stejně a vždy posoudit zákonnost důvodu jejich zpracování a bezpečnost uchování.

Základním právním důvodem pro zpracování osobních údajů je plnění povinností stanovené DPP jiným zákonem. Takto jsou v prostředí DPP zpracovávány například osobní údaje zaměstnanců, neboť zaměstnavatel má celou řadu povinností ve vztahu k pracovnímu právu, daňové soustavě, sociálnímu zabezpečení

a zdravotnímu pojištění zaměstnanců. Dále pak ve vztahu k pracovnílékařským službám (například povinné zdravotní prohlídky) a rovněž i dalším provozním agendám – povinná školení řidičů, celé řady dalších profesí apod.

Nejde tedy vždy pouze o údaje, které za osobní považujeme běžně, tedy jméno, datum narození, adresa bydliště, telefonní nebo emailový kontakt, nýbrž i o celou řadu dalších informací. Jedná se o údaje o zdravotním stavu, řidičských a jiných technických oprávněních, ale i o rodinném stavu, jako například údaje o manželovi či manželce a dětech, nebo třeba i informace o bankovním spojení.

Dalším významným titulem pro zpracování a uchování osobních údajů je kategorie zpracování na základě uděleného souhlasu, kam v drtivě většině patří **údaje o cestujících veřejnosti**. Personalizace časového jízdného vyžaduje za účelem neprenositelnosti jízdního dokladu shromáždění a uchování některých osobních údajů o cestujících.

Do této skupiny dále patří též **část personální agendy před uzavřením pracovní smlouvy**, zejména v situacích, kdy uchazeči o zaměstnání předávají společně se svými osobními údaji, obsaženými zpravidla v ži-

votopise, povinně i souhlas se zpracováním osobních údajů. Okamžikem vzniku pracovního poměru se však právní důvod ke zpracování takových osobních údajů mění a oprávnění k jejich zpracování se přesouvá do kategorie důvodů zákonných, popsaných výše. I taková data je třeba správným způsobem a příslušnými technickými prostředky chránit a zacházet s nimi tak, aby nedocházelo k neoprávněné dispozici či jejich zneužití.

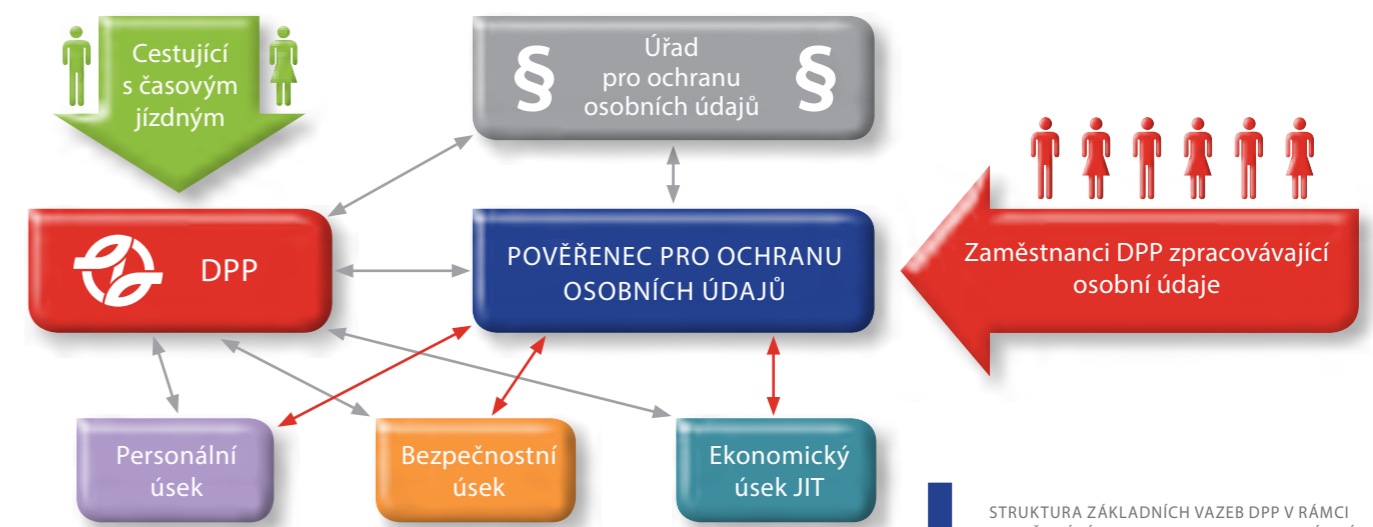
V neposlední řadě pak právní důvod zpracování a správy osobních údajů může vyžadovat **plnění smlouvy uzavřené se subjektem údajů**, kdy jednou ze smluvních stran je DPP jako správce a zpracovatel údajů. Vždy se však

ochrana vztahuje pouze na fyzické osoby, osoby právnické jsou z povahy věci z působnosti obecného nařízení GDPR vyloučeny.

Jak je patrné z výše uvedeného nástinu, problematika ochrany osobních údajů se pomalu ale jistě stává zvláštním a objemným právním odvětvím, k jehož regulaci a kontrole ostatně již delší dobu slouží i samostatně konstituovaný **Úřad pro ochranu osobních údajů**. V kombinaci s nově zřizovanou funkcí **pověřence pro ochranu osobních údajů** tak má hlavním účelem být pokud možno co nejširší ochrana soukromí fyzických osob, které je v dnešní digitální době čím dál více ceněným a požadovaným aspektem našich životů.

Ochrana osobních údajů má za cíl především zamezit narušování soukromí nevyžádanou reklamou a jinými způsoby obchodních nabídek a dále předcházení trestné činnosti páchané nejrůznějšími druhy podvodů s falešnou identitou jiné osoby.

Jelikož se v prostředí DPP problematikou řádné ochrany osobních údajů v režimu GDPR velmi intenzivně zabýváme, budeme vás o dalších podrobnostech příprav a opatření na tomto místě informovat i v budoucnu.



STRUKTURA ZÁKLADNÍCH VZÁJEM VZTAHŮ DPP V RÁMCI NAPLŇOVÁNÍ PRAVIDEL OCHRANY OSOBNÍCH ÚDAJŮ

3 otázky pro pověřence

K 1. dubnu 2018 byl představenstvem DPP do funkce pověřence pro ochranu osobních údajů jmenován Mgr. Jan Slezák z právního odboru DPP. V souvislosti se jmenováním na tuto pozici jsme se ho zeptali:

Co vás jako pověřence čeká v nejbližších dnech?

Přípravy na účinnost nařízení GDPR probíhají v DPP již dlouhé měsíce. Plánováno je mnoho souvisejících projektů a pracuje na nich současně několik desítek kolegů. Mým prvořadým úkolem je seznámit se velmi podrobně se všemi okolnostmi a podmínkami zpracování osobních údajů v DPP tak, abych mohl kvalifikovaně reagovat na požadavky všech útvarů a zaměstnanců, kteří se v DPP na zpracování osobních údajů podílejí. Výhodou jmenování interního pověřence spatřuji v dobré

znalosti prostředí DPP a též v dobrých osobních vztazích s mnoha kolegy, kteří se zde agendě bezpečnosti věnují.

Jak byste kolegům vysvětlil základní smysl GDPR?

Ochrana osobních údajů má za cíl především zamezit narušování soukromí obtěžující nevyžádanou reklamou, jako jsou například emaily, telefonáty nebo SMS, ale třeba i nevyžádané nabídky práce a jiné způsoby obchodních nabídek. Dalším významným efektem ochrany je prevence trestné činnosti před nejrůznějšími druhy podvodů s falešnou identitou jiné osoby. Velmi často se například jedná o úvěrové podvody u bank či nebankovních institucí.

Kdo je dozorový úřad a co DPP hrozí při neplnění GDPR?

Úřad pro ochranu osobních údajů byl zřízen již zákonem č. 101/2000 Sb. Působnost úřadu



zahrnuje kontrolu ochrany osobních údajů, dozor nad dodržováním povinností při zpracování osobních údajů v oblasti elektronických komunikací a dozor nad dodržováním povinností při šíření obchodních sdělení. Při neplnění zákonných povinností může být každý správce údajů pokutován až do výše 4 % z ročního obrátu nebo 20 mil. eur. Hrozba sankce je tedy velmi vysoká. ■

NOVÝ POMOCNÍK S VRTULÍ

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DOPRAVNÍHO PODNIKU BYL V PRVNÍM ČTVRTLETÍ ROKU 2018 VYBAVEN ZCELA NOVÝM TYPEM MOBILNÍ POŽÁRNÍ TECHNIKY: PŘETLAKOVÝM VENTILÁTOREM NA PŘÍVĚSNÉM PODVOZKU ZNAČKY LEADER EASY 4000.

Při požáru v rozlehlých objektech znamená velký problém nejen oheň samotný, ale také značné zakouření, které mnohdy znemožňuje návrat k normálnímu provozu i desítky minut po uhašení požáru. Důvodem je zvýšená koncentrace jedovatých zplodin hoření.

Dopravní podnik hl. m. Prahy je zřejmě největším provozovatelem velkých halových objektů i členitých podchodů na území hlavního města a podnikoví hasiči již v minulosti vícekrát řešili problém s nesnadným odvětráním kouře po likvidaci požáru, byť se jednalo

třeba „jen“ o hořící kontejner s odpadem. Na základě těchto zkušeností byl HZS DP v rámci investičních akcí na rok 2017 vybaven výkonným přívěsným ventilátorem, který při adekvátním nasazení umožní významně zkrátit dobu odvětrání rozlehlých nebo členitých prostor, kde jsou standardní hasičské přenosné ventilátory neúčinné.

Zařízení je vybaveno čtyřtaktním dvouválcovým zážehovým motorem BMW o výkonu 85 kW. Hydraulicky ovládaná lafeta ventilátoru umožňuje zvednutí rotoru až o 1,2 m a jeho naklápění. Proud vzduchu z ventilátoru je díky polohovatelné lafeti možné nasměrovat i do zakouřeného podchodu stanice metra. Do vzdušné-

ho proudu lze pomocí vestavěného vodního rozvodu vstříkovat vodní mlhu s ochlazujícím účinkem.

Celková hmotnost nepřesahuje 750 kg, takže k jízdě s přívěsem není třeba rozšířené řidičské oprávnění. Tažné zařízení je v provedení ISO A50-X, přívěs lze tedy vléct na běžné tažné „kouli“ za osobním automobilem. Pro vlečení ventilátoru je v podmínkách HZS DP předurčen protiplynový automobil PPLA Iveco (byl představen v DPK 1/2017), který ve své výbavě přepravuje zejména dýchací techniku pro zásahy s velkým zakouřením. V úloze tahače může být PPLA v případě potřeby zastoupen dalšími třemi lehkými užitkovými automobily HZS.

Výrobce celého zařízení je francouzská firma LEADER, výhradním dodavatelem do ČR pak společnost THT Polička. Zástupci této firmy přivezli přívěs do Prahy na konci ledna 2018, v únoru proběhlo školení všech hasičských družstev a od poloviny března je přívěs v pohotovosti na požární stanici Kačerov.

Text a foto: Michal Brunner



BÜRGERSTEINOVI: ILONA A MICHAL

JSOU JAKO VODA A OHEŇ. OTEC MICHAL, INTROVERT, POHODÁŘ, KTERÝ ANI NA OKAMŽIK NEODKLÁDÁ SVŮJ „POKERFACE“, A DCERA ILONA, ENERGICKÁ BRUNETKA, PRO KTEROU NIC NENÍ PROBLÉM, PROTOŽE ŽIVOT BERE Z TĚ VESELEJŠÍ STRÁNKY. V DRUHÉM DÍLE PREMIÉROVÉHO SERIÁLU VÁM PŘEDSTAVÍME BÜRGERSTEINOVI, SEHRANOU DVOJICI SE SMYSEM PRO RECESI, KTEROU MIMO RODINNÉ VAZBY SPOJUJE TAKÉ PRAŽSKÉ METRO.



ANI NA CHVÍLI BYCH S DCEROU NEMĚNIL, ŘÍKÁ OTEC. JÁ BYCH SI KLIDNĚ JEHO POVOLÁNÍ VYZKOUŠELA, ŘÍKÁ ONA. CO DÁL O SOBĚ PROZRADÍ?

Přetlakový ventilátor LEADER Easy 4000

rozměry zařízení D x Š x V (v přepravní poloze)	3 300 x 1 700 x 2 400 mm
celková hmotnost včetně provozních náplní	750 kg
výkon spalovacího motoru	85 kW (115 k)
objem benzinové nádrže	42 litrů
orientační doba provozu při plné nádrži	1,5 h
jmennovitý průměr rotoru ventilátoru	1 200 mm
jmennovitý průtok vzduchu ventilátorem	3 000 m ³ /min
jmennovitý průtok vody skrápěcím zařízením	260 litrů/min (při tlaku 7 bar)
max. provozní otáčky ventilátoru	6 900 ot./min
max. zdvih lafety ventilátoru	1 200 mm
úhel naklápění lafety ventilátoru ve vodorovné rovině	- 10° / + 20°



Kudy vedla vaše cesta do Dopravního podniku?

Michal: Do Dopravního podniku jsem nastoupil poprvé v roce 1985, když jsem po vojně hledal práci. Krátce jsem byl zaměstnán na Kačerově ve vnitropodnikové dopravě. Tato práce nebyla pro mě to pravé, a tak, i z části kvůli penězům, které tam byly opravdu malé, jsem odešel. Do Dopravního podniku jsem se vrátil o 11 let později. Začal jsem dělat železničáře na depu Zličín a od té doby jsem pořád na stejném místě i pozici.

Ilona: Původně jsem studovala oděvní školu, protože mě bavilo navrhovat oblečení, a říkala jsem si, že by bylo dobré umět si ho i ušít. Bohužel jsem nebyla až tak manuálně zručná, a tak s koncem školy skončily i moje ambice v tomto oboru. Sháněla jsem práci a pořád nevěděla, kam se vrátit. Zeptala jsem se táty, jestli by se něco našlo v Dopravním podniku a on „zafungoval“ s tím, že otvírají kurz pro dozorce.

Od módního návrhářství tedy rovnýma nohama do provozu. Bylo to pro vás obtížné?

Ilona: Metro mě už jako malou fascinovalo a vždycky jsem si přála být strojevedoucí. Neměla jsem tedy obavy, že by se mi práce

nelíbila. Spíš jsem byla nervózní z toho, že kolem byly najednou věci, které jsem předtím nikdy neviděla a nerozuměla jim. Bála jsem se, jestli kurz vůbec udělám. Naštěstí jsme se tam sešli sami fajnoví kolegové a téměř všichni jsme to zvládli hned napoprvé.

Od léta 2013 stabilně sloužíte ve stanici Anděl, je vaše oblíbená?

Ilona: Anděl se mi ze všech čtyř stanic, které jsem měla ve vypadávkovém turnuse, líbil nejvíce. A protože je to frekventovaná stanice, taková fronta na ni nebyla. Měla jsem ale i štěstí, že jedna paní zrovna odcházela do důchodu. Anděl jsem si přála především kvůli fajn kolegům, kteří na této stanici pracují. Ať už jsou to ostatní dozorce nebo kolegové z jiných služeb - např. eskalátorníci.

Anděl, místo, kde proudí každý den davy lidí. Je právě toto důvodem, proč si kolegové vybírají klidnější lokality?

Ilona: Myslím, že jo. Lidé se bojí, protože u frekventovaných stanic je větší pravděpodobnost, že se něco stane. A donedávna tady byl i druhý největší strašák, ruské schody (původní sovětské z Leningradu – pozn. red.). Já postupem času zjistila, že ruské schody fun-

gují dobře a jestli lidé padají, tak padají stejně na pomalých schodech jako na rychlých. Navíc jako dozorce máte na Andělu velkou místnost s denním světlem a trochu vidíte i ven, což je pozitivní. Když sedíte dvanáct hodin v práci, je pro vás určitě příjemnější být na uliční úrovni než na nástupišti.

Zmínila jste režim denní - noční, který máte společný s tatínkem. Jak těžké bylo zvyknout si na turnus?

Ilona: Když mi bylo jednadvacet, tak mi to ještě tolik nevadilo. Nedělalo mi problém jít se bavit s přáteli a vydržet vzhůru do pěti hodin ráno a s prací to bylo stejné. Pracovat přes noc a udržet se v pozornosti? Žádný problém! Teď už je to trochu horší, ale člověk si zvykne. Nejsem typ, který rád brzy vstával, tudíž chodit od pondělí do pátku do kanceláře by mi nesedlo.

Michal: Nemusel jsem si obtížně zvykat, bylo to v pohodě. Nebyla to pro mě až taková změna.

Lidé pracující v turnuse obvykle zmiňují jeho výhody. Pocitujete je i jako rodina?

Michal: Rodina si na tento režim zvykla, kolikrát za týden je člověk doma, což není

špatné. Volno se hodí, třeba když je potřeba něco si oběhat.

Ilona: Je výhoda mít víkend v týdnu. Můžete jít třeba do zoo, kde v porovnání se sobotou a nedělí nikdo není. A také různé záležitosti se lépe vyřizují v týdnu, protože o víkendu je všude spousta lidí. Navíc mám spoustu známých, kteří pracují na směny, někteří i v mém turnusu, takže máme volno společně.

Nejen u vytižených stanic, ale i na depech bývá čas od času problém s bezdomovci nebo sprejery. Už jste něco podobného museli v práci řešit?

Ilona: Bezdomovci jsou v okolí pořád, takže už se známe. Stačí jim tedy říct: „Hele, běžte ven,“ a oni většinou poslechnou. Nechtějí se dohadovat s policií. Co se týče sprejerů, začali se u nás víc realizovat, když se zavřel výstup na Anděl. Je to s nimi věčný koloběh. Když už přijede firma umýt sloupy, vzápětí se objeví nové graffiti. Není šance to uhlídat...

Michal: Zatím jsme u nás nic takového neměli, a kdyby se něco dělo, je tady ostraha objektu. Oni si musí poradit.

Kdybyste dostali šanci na jeden den zkusit si práci toho druhého, využili byste jí?

Michal: Ani na jeden den bych s dcerou neměnil. Na depu jsem si zvyknul a jsem tady spokojený. Jsem rád v zázemí a adrenalin ke štěstí nepotřebuju.

Ilona: Tak já bych povolání táty klidně zkusila. Je dobré, že vaši práci koordinuje dozorec depa. Nemusíte se tedy bát, že něco zásadního „zvoříte“.

Z různých stran zaznívá, že Dopravní podnik „stárne“. Co je podle vás lákadlem, které může přivábit mladé lidi?

Ilona: Jistota, že se nemusíte bát, že vám nepřijde výplata na účet a nebudete jí muset z někoho tahat. Nebo že za vás zaměstnavatel nezaplatí zdravotní a sociální pojištění, prostě ty obyčejné věci, které se stávají v menších firmách. A pak benefity, pokud člověk ví, kde je hledat.



NA TURNUSOVÉ SLUŽBY SI ZVYKLI OBA. MÁ TO SVÉ VÝHODY, ŘÍKAJÍ

Michal: To opravdu nevím, možná některé přiláká tím, že budou mít Lítačku skoro zadarmo pro celou rodinu.

Život není jen práce, ale také zábava. Co vás baví, když zrovna nesloužíte?

Michal: Gaučink u televize, cestování a jízda na kole.

Ilona: Ráda chodím do fitka, divadla, na koncerty a cestuju. Líbí se mi v zahraničí, nej-

Metro mě fascinovalo už jako malou (Ilona). Na depo jsem si zvykl a neměnil bych (Michal).

víc mě zatím oslovila Indonésie. Mám ráda tyhle dálky, milé lidi, dobré jídlo a krásnou přírodu. Kromě přírody se ráda projedu také zahraničním metrem a porovnávám. Šotouš ale opravdu nejsem.

JSTE ZE ZAHRANIČÍ A ZAJÍMÁ VÁS MHD? PŘIJEĎTE SE INSPIROVAT DO PRAHY

V LOŇSKÉM ROCE SE ZAJÍMALO O ODBORNOU NÁVŠTĚVU PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU OPĚT NĚKOLIK DESÍTEK SKUPIN ZAHRANIČNÍCH ODBORNÍKŮ A POKRAČUJE TAK ROSTOUCÍ TREND JIŽ OD ROKU 2011. ZE KTERÝCH ZEMÍ ZAHRANIČNÍ KOLEGOVÉ PŘIJÍŽDĚJÍ A CO JE NA PRAŽSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ NEJVÍCE LÁKÁ A PŘEKVAPUJE?



DELEGACE Z MOSKVVY SE PŘI NÁVŠTĚVĚ PRAHY ZAMĚŘILA NA SYSTÉM OBNOVY VOZOVÉHO PARKU A TECHNICKÉ ZÁZEMÍ METRA

I když do České republiky za tématem MHD přijíždí také nezanedbatelný počet asijských delegací, největší část tvoří zástupci Evropy. Významné postavení DPP mezi evropskými i světovými dopravci dokazuje zájem o technologická, opravárenská a dispečerská centra. DPP je vyhledávaným partnerem nejen pro výměnu zkušeností z oblasti provozu, organizace a financování, ale často též pro řadu dalších, detailních aspektů městské veřejné dopravy. Jak v této oblasti proběhl rok 2017?

O Prahu z dopravního pohledu mají velký zájem delegace ze zahraničních **dopravních**

podniků nebo magistrátů příslušných měst. Vedení DPP se setkala v loňském roce například s managementem slovenského DP Bratislava a vyměnili si mimo jiné zkušenosti s vymáháním nezaplacených pokut za jízdu načerno.

Maďarská delegace z budapeštského dopravního podniku BKV a budapeštského organizátora BKK zavítala do budovy Centrálního dispečinku a měla možnost diskutovat s odborníky z DPP i z ROPIDu a zhlédnout pracoviště vlakového dispečinku. Odborníci z DP Varšava probírali s pražskými protějšky pláno-

vaný nákup softwaru na vytváření a využívání jízdních řádů ve Varšavě.

Do naší metropole také přijela na dva dny skupina z běloruského DP Minsk včetně ředitele metra. Formou prezentace byla seznámena s obměnou vozového parku metra v Praze v uplynulém období. Součástí pobytu byla návštěva vlakového dispečinku, depa Kačerov a Hostivař, včetně OZM. Dalšími zajímavými hosty byli mimo jiných zástupci dopravního podniku z belgického Bruselu nebo odborníci z magistrátu tureckého města Izmir, kteří si prohlédli nejnovější úsek metra A Dejvícká –



PRVNÍ DÁMA OMÁNSKÉHO SULTANÁTU POZNALA I JÍZDU HISTORICKOU TRAMVAJÍ



O PROJEKT PRAŽSKÉHO ELEKTROBUSU SE ZAJÍMALI MJ. I KOLEGOVÉ Z LIPSKA

Nemocnice Motol s odborným výkladem a návštěvou zázemí.

Odborníci z DPP se také věnují delegacím v rámci **mezinárodních konferencí a odborných projektů.** Mezi takové akce můžeme počítat například prohlídku depa metra Zličín s dopravními odborníky, účastníky mezinárodní konference **InnovaSUMP**, kterou zastřešoval Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Projekt InnovaSUMP usnadňuje zavádění inovací v plánech udržitelné městské mobility směrem k nízkouhlíkovým dopravním řešením.

Zástupci magistrátu bulharské Sofie, kteří navštívili Prahu v rámci mezinárodního projektu **CIVITAS**, také velmi ocenili exkurze v DPP. Hlavním tématem této iniciativy je spolupráce měst v oblasti čistší a lepší dopravy. Prezentovány byly pražské projekty elektrobusů, modernizace tramvajových tratí, a to včetně ukázky konkrétních příkladů v terénu. Proběhla také exkurze na dispečincích řízení provozu.

Německá skupina z DP Lipsko se v rámci projektu Mezinárodního svazu veřejné dopravy **ELIPTIC** zajímala o provozní zkušenosti s elektrobusem SOR EBN 11. Kromě jízdy ve vozidle v běžném provozu s cestujícími se předmětem zájmu stal systém napájení v obratišti Želivského z přilehlé tramvajové trati prostřednictvím stacionárního galvanického oddělovače.

Další početnou skupinou jsou zástupci **akademické sféry.** Začátkem roku tak DPP přivítal zástupce britské univerzity v Loughborough, kteří se přijeli blíže seznámit se systémem veřejné dopravy v Praze, s rozvojovými projekty i s historií v Muzeu MHD ve Sřešovicích. Další skupinu studentů z Technické univerzity v rakouském Innsbrucku mimo jiné překvapil vysoký standard pražské veřejné dopravy, který v Evropě – dle jejich slov – nemá obdoby. Každoročně jezdí do Prahy studovat řízení a provoz tramvajové dopravy také odborníci z dánské strojírenské univerzity.

V loňském roce k nám zavítali také odborníci z několika univerzit. Ruská Voroněžská státní technická univerzita, slovenská Žilinská univerzita a dvě polské univerzity – Krakov a Gdaňsk. Kolegové z Univerzity Gdaňsk sdíleli společně se členem Trolejbusové komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP s našimi odborníky zkušenosti z probíhajícího trolejbusového projektu v Praze. Už několikrát rok se odborníci zaměstnanci DPP z různých provozů postupně dva týdny věnují studentům ze SPŠD z Drážďan v rámci jejich praxe.

Asijské návštěvy u nás reprezentují dlouhodobě především delegace z Číny a Jižní Koreje, čas od času se přidá skupina z exotičtější destinace, jako je Japonsko nebo Malajsie. Například zaměstnanci dopravního odboru jihokorejské provincie Kyungnam přijeli do Prahy

sdílet informace a zkušenosti z provozování MHD. Členy delegace zaujala pražská tramvajová doprava a lehkost koexistence aut a tramvají v uliční síti. Další skupina z téže země se ptala především na rozsah povodní v roce 2002 a škody, které velká voda napáchala zejména na infrastruktuře metra.

Návštěvy z Číny se v Praze zajímají především o fungování tramvajové sítě, inspirojí se možnostmi, které mohou využívat při právě probíhající tramvajovém boomu ve své domovině. Překvapení jsou zejména funkčností systému a rozsahem nabízených služeb v Praze. **Netradiční** zahraniční asijskou návštěvou byla v květnu 2017 skupina z blízkovýchodního Ománu. Delegace v čele s první dámou Sultánátu Omán se zajímala o tramvajovou dopravu a měla možnost seznámit se s krásami české metropole při projížďce historickou tramvají.

Program pro zahraniční odborníky připravuje a koordinuje ve většině případů oddělení Komunikace a vnějších vztahů, které je odkázáno na ochotu a spolupráci příslušných útvarů a provozních pracovišť napříč DPP. Nejen zaměstnanci tohoto oddělení, ale i návštěvy jsou velmi vděčné za čas, který je jim věnován, a velmi oceňují profesní znalosti a ochotu našich zaměstnanců. Ti tak touto cestou pomáhají šířit dobré jméno DPP mezi zahraničními kolegy, kteří zkušenosti z Prahy jistě sdílejí s dalšími. ■

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Před sedmdesáti lety, 25. dubna 1948, byla uvedena do provozu TRAMVAJOVÁ TRATĚ V ULICI NA FLORENCI, jejíž součástí byla i symetrická čtyřramenná křižovatka se čtyřmi páry kolejových oblouků. Celý uzel byl dokončen 1. června 1948. Trať sloužila pražským tramvajím až do roku 1983, kdy byla v souvislosti s přípravami na provoz tratě B metra zrušena. Její výstavba u křižovatky Těšnov byla zachycena na několika fotografiích. Originální negativy jsou skleněné desky formátu 6 x 9 cm.



Ještě nedávno jsme za současnost považovali období od ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA. Od této události příští měsíc uplyne 44 let, což je dostatečně dlouhá doba, abychom „hranici současnosti“ již hledali někde jinde. Možná za ni můžeme zatím považovat nové století či éru digitálních fotoaparátů. Naše fotografie nám ukazuje místo, které se od zahájení provozu metra značně změnilo. Na volném místě, které vidíme na fotografii, vyrostlo v roce 2008 obchodní centrum Arkády Pankrác. Také výstupy z metra již mají nové zastřešení.



Staré skupinové fotografie zaměstnanců dílen Elektrických podniků jsou vzácnými připomínkami lidí, kteří stojí nenápadně v pozadí provozu městské dopravy. Tato fotografie vznikla ve vozovně KRÁLOVSKÉ VINOHRADY, kterou dnes známe většinou pod názvem „areál Orionka“. Nedostatkem těchto snímků je v drtivé většině případů skutečnost, že neznáme osoby ani datum pořízení snímku. Přesto i zde jsme našli určité vodítko. Uprostřed fotografie, zcela nahoře, je vidět část plakátu zvoucího na Den legií na Střelecký ostrov. Taková akce se konala v září 1920.

Už jsou to tři desítky let, kdy byl v dubnu 1988 ukončen provoz legendárních AUTOBUSŮ ŠM 11. Tyto vozy si připomeňme alespoň fotografií ze zastávky Sokolovská (dnes Florenc). Fotografie není datovaná, ale můžeme ji přibližně zařadit do roku 1977. Vůz č. 6352 byl totiž dodán v roce 1976 a „čočky“ s čísly projíždějících linek nás směřují před srpen 1978, kdy byly uskutečněny velké změny ve vedení linek v souvislosti se zahájením provozu na trati metra A.



Půjdete-li LORETÁNSKOU ULICÍ, možná vás zaujme dvojitá barva dlažby. Žlutější dlažební kostky jakoby přesně vymezovaly místo, kde „něco bylo“. Že by tramvajové koleje? Ano, je to tak. O této trati jsme už před deseti lety psali. Nedávno jsme ale v elektronické podobě získali dobovou pohlednici, na níž je zachycen tramvajový vlak vyjíždějící z úzké ulice U Kasáren směrem k Pohořelci. Před osmdesáti lety, 1. dubna 1938, byl provoz na této trati trvale zastaven. Koleje sice byly na obou koncích odpojeny, ale vlastní trať zůstala v zemi ještě několik dalších let. K vytrhání kolejí došlo až během války, když byly zapotřebí kolejnice pro opravy provozovaných tratí.

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: archiv Pavla Patočky



PRAŽSKÉ BAROKNÍ HARMONIKY JE HUDEBNÍ USKUPENÍ, VE KTERÉM MUŽSKOU ČÁST ZASTUPUJE PAVEL PATOČKA (PRVNÍ Z PRAVA) A JEHO BRATR (FOTO POŘÍZENO NA ZÁMKU DOBRŠÍ 1. 12. 2011)

ABY LIDÉ NEODEŠLI PO PRVNÍ SKLADBĚ

STEJNĚ JAKO V PRÁCI ANI VE SVÉM VOLNÉM ČASE NEPROMARNÍ ANI CHVILKU. JAKO BRIGÁDNÍK JEZDÍ NA SOUČASNÝCH I HISTORICKÝCH TRAMVAJÍCH, NA AUTOBUSECH A TROLEJBUSU, S KAMARÁDY ZPÍVÁ PRO RADOST V HUDEBNÍM USKUPENÍ SHOKTETO A S BRATREM A DVĚMA DÁMAMI UŽ 25 LET HRAJE NA AKORDEON V KVARTETU NAZVANÉM PRAŽSKÉ BAROKNÍ HARMONIKY. PTÁTE SE, KDO JE TAKTO ČINORODÝ? PAVEL PATOČKA Z ODDĚLENÍ VZDĚLÁVÁNÍ.

Plejáda vašich zájmů je neobyčejně široká, že by téměř vydala na samostatné číslo. Nás bude zajímat váš vztah k hudbě, který je z pohledu laika víc než kladný. A začít můžeme třeba u zpívání...

Zpívat jsem začal v Pěveckém sboru Dopravního podniku, jsem dokonce jedním ze zakládajících členů, protože myšlenka „zpívajících dopraváků“ se mi vždycky líbila a líbí dodneška. Do sboru jsem vstoupil jako naprosto zpěvem nepolíbený, abych se něco přiučil. Protože se ale hudebníci odjakživa schází a rozhází, po třech letech jsem ze sboru odešel.

A založil s některými dalšími kolegy vlastní „miniverzi“...

Původně nás bylo víc, ale nakonec zůstáváme čtyři. Po počátečním nadšení se ukázalo, že volnost bez přísnějšího vedení je pro těleso velkou zkouškou. Takže máme amatérský sboreček velmi náchylný na výkon jednotlivce. To víte, ve velkém sboru se leccos ztratí, ale když jste ve sboru v každém hlasu jen jeden, každá faleš nebo nedokonalost jsou hned slyšet.

Jaký je repertoár vašeho uskupení, které si říká Shokteto?

Naším repertoárem není klasická hudba, protože jsme se chtěli vyhnout „tradičnímu“

pojetí. Zpíváme převážně modernější skladby z 60. – 80. let, spirituály, vánoční písně a koledy. Hlavně se snažíme, aby nás to bavilo. A aby, když si nás někdo přijde poslechnout, mu naše hudba byla blízká a neodešel po první písničce.

Jak často a kde zkoušíte?

Snažíme se jednou týdně, ale ne vždy to vyjde. Místo, na kterém se scházíme, není na „poli“ Dopravního podniku, ale 600 voltů není daleko – nachází se jeden blok od tramvajové tratě do Kobylis.

Kde si vás případní zájemci, kteří by byli zvědaví, mohou poslechnout?

Na jaře zpíváme na minifestivalu sborů ve Štěchovicích. Většinou se účastní pět až šest sborů a každému je vyhrazena půlhodinka. Festival má milou komorní atmosféru a už jsme na něm vystupovali několikrát. Druhou možností je festival sborů na zámku v Čakovicích.

Další vaší hudební kapitolou je hra na akordeon. Tu u vás odstartovala, jako u většiny dětí, lidová škola umění...

Naši, ač sami neměli hudební sluch, si vždycky přáli, abychom s bráchou dělali muziku. Takže jsem nejdříve chodil do PHV (přípravná hudební výchova), kde jsme převážně tloukli do xylofonu a učili se písničky. V pololetí se pak rozhodovalo o nástroji. Pamatuji si, jak jsme s rodiči obcházeli třídy, kde nám ukazovali jednotlivé nástroje. Speciální zážitek mám z houslí, kde paní učitelka měla málo žáků a snažila se mě ulovit. I našim bylo tehdy divné, když moje tlusté, krátké prsty nasadila na houslový krk a „juchala“, jak je to perfektní. Nicméně ne-

stroj držet a ovládat měch, on stál za mnou a zkoušel hrát na klávesy. S hraním začal velmi brzo a hrajeme spolu dodneška. Ostatně, akordeonové kvarteto máme spolu.

Akordeon se spoustou kláves a čudlíků na mě nepůsobí jako příliš lehký nástroj, spíš naopak...

Myslím, že každý nástroj je těžký, protože má svá specifika. U toho, kde máte pocit, že je lehčí, jsou úskalí zase někde jinde. Akordeon má složitější koordinaci hry pravou rukou, levou rukou a ovládání měchu. Basové knoflíky, na které se často lidé ptají, však mají systém. Také záleží na typu skladby. Na písničky s doprovodem typu polka a valčík je harmonika vynikající, naopak na klasiku kvůli zbesilým prstokladům v levé ruce moc šikovná není, ale to nás rozhodně neodrazuje.

Říkáte si Pražské barokní harmoniky. Předznamenává název i zaměření repertoáru, který hrajete?

Ano, z větší části hrajeme barokní hudbu, pak něco trochu novějšího – romantismus, ale i současné skladby.



VÁŠEŇ PRO DOPRAVU SDÍLÍ PAVEL PATOČKA I SE SVÝM OTCEM, S NÍMŽ SLOUŽÍ PŘI JÍZDÁCH HISTORICKÝCH TRAMVAJÍ (FOTO Z 14. 5. 2016)

zadařilo se a my zkusili další dveře. Tam učil pan učitel Štěpán hru na akordeon, odtud už jsme neodešli.

Velmi brzo se ve vašich šlépějích vydal i váš mladší bratr a zvolil stejný nástroj...

Následoval mě velmi brzo, protože jako malý nestrpěl, abych dělal něco, co on ne. Byl tak mrňavý a tolik chtěl, že jsem musel ná-

Jako kvarteto si letos zapíšete již čtvrtstoletí existence. Kde a jak tuto skutečnost oslavíte?

Slavit budeme výročním koncertem pravděpodobně v secesním sálu na Marjánce. Už jsme tam měli koncert dvakrát a je to opravdu úžasné místo. Výhodou místního sálu je, že se dá uspořádat tak, že vpředu vytvoříte hlediště pro koncert, zatímco v zadní části necháte stoly jako v kavárně. To znamená,

Pavel Patočka (49 let)

v DPP od roku 1990, pracuje jako referent v oddělení Vzdělávání a jeho velkým koníčkem je hudba. Od dětských let se s bratrem věnuje hře na akordeon a spolu s dalšími dvěma hráčky tvoří hudební uskupení Prahské barokní harmoniky. S přáteli zpívá v minisboru Shokteto.

že ti, co přijdou na koncert, si užijí koncertní atmosféru, a ti, kteří chodí jen občas, si mohou dát něco k pití, sednout si dozadu a poslouchat. Minule nám takto přišlo na výroční koncert 200 lidí.

Pětadvacet let společného hraní by si určitě zasloužilo vydání CD, máte už nějaké?

Myslím, že už by si to zasloužilo i několik cédéček, nejsme však schopní se k tomu dopracovat. Všichni máme náročná zaměstnání, nikdo se hudbě nevěnujeme profesionálně, takže to nemá kdo řešit. Skladeb by bylo dost třeba i na dvě cédéčka, nicméně nacvičit je tak, abychom mohli jít natáčet do studia, je časově špatně uskutečnitelné. Vzpomínám si, jak jsme kdysi, tehdy ještě s velkým akordeonovým orchestrem, natáčeli příspěvky pro televizní „Chvilky hudby“. Při každé sebemenší chybičce nás režisér zastavil, až jsme pak dělali chyby i tam, kde bychom je v životě neudělali.

Kromě koncertů a vystoupení, mohou si vás posluchači najít i na internetu?

Udržujeme „prehistorické“ webové stránky (www.pbh.cz), které jsem kdysi narychlo vyrobil v prostém HTML. Přestože není moc čas na web přispívat, dáváme na něj alespoň termíny koncertů a také „péefka“, aby fanoušci viděli, jak se měníme. Máme tam samozřejmě hudební ukázky a několik celých koncertů, jeden i s obrazem.

Hudba je evidentně vaším velkým koníčkem. Jakou hudbu máte vy osobně rád a pustíte si ji třeba doma jen tak na pohodu?

Mám různé vlny. Například poslech internetového rádia Organlive, kde hrají jen varhanní hudbu. Tam občas hledám i inspiraci pro skladby, které pak upravuji pro akordeonové kvarteto. Jinou vlnou jsou dixielandové skladby. Mám moc rád třeba sranda písničky Ivana Mládka, který spojuje jazykové hrátky a kus dobrý muziky. ■

NA CESTÁCH ZA VETERÁNY, FANTAZIÍ ČI DO VESMÍRU

Text: Milan Slezák

V sobotu 28. dubna 2018 se v areálu Psychiatrické nemocnice Bohnice uskuteční oficiální zahájení veteránské motoristické sezóny, akce pod názvem **Grand Veteran 2018**. Na návštěvníky zde čekají reprezentativní výstavy i jízdy historických vozidel. Dojít by mělo například i na jízdu prvního automobilu – tříkolky Carla Benze, defilé motocyklů Hradní stráže nebo kolonu historických sanitek včetně vozu z televizního seriálu Sanitka. V plánu jsou ukázky historické bitvy z I. světové války jako upomínky 100. výročí založení Československa i dobové vojenské techniky k připomenutí 50. výročí srpna 1968. Připravena je i prezentace dobového oblečení nebo dopravní hřiště pro dětské návštěvníky akce.



Až do konce června je možné ve Štefánikově hvězdárně na Petříně navštívit výstavu nazvanou **České cesty do vesmíru**. Výstava se věnuje nejen vesmírnému letu prvního československého kosmonauta Vladimíra Remka před 40 lety, ale také méně známým projektům. Mezi ně patří družice Mimosa nebo zkonstruovaný, ale nikdy nevypuštěný satelit czCUBE (jak už sám název napovídá, družice měla tvar krychle a vznikla vlastně jako amatérský projekt; na její start se však později nepodařilo sehnat potřebné finanční prostředky). Své místo zde mají také československé družice řady Magion (1 - 5). Další část výstavy je věnována kupříkladu české technologické družici VZLUSAT-1, která obíhá Zemi od roku 2017, a najdete zde také zmenšený model jednoho ze satelitů systému Galileo. K vidění budou také součásti výstroje Vladimíra Remka, záchranný pás pro případ přistání v moři při návratu, ukázky kosmické stravy, vysílačka a válce obsahující krystaly, jejichž tuhnutí v beztlákovém prostoru tvořilo součást pokusů, které Remek během letu prováděl.

Hned dva koncerty za sebou má do O₂ Areny naplánovaný britský skladatel, rockový hudebník a zpěvák **Roger Waters**, jehož jméno mají fanoušci spojené především s kapelou Pink Floyd. V Praze se se svým novým koncertním programem v rámci turné Us And Them představí 27. a 28. dubna.

Za svou dlouhou hudební kariéru má nesporně pro repertoár aktuálního turné z čeho vybírat. Nakonec i samotný název turné odkazuje na jedno z nejslavnějších alb Pink Floyd The Dark Side



of the Moon, kde skladbu nazvanou právě Us And Them posluchači mohou nalézt.

Pořadatelé hovoří o moderní vizuální projekci i speciálním kvadrofonním zvuku a slibují úžasný a inspirativní fantazijní výlet. Co se týká repertoáru, měla by být zastoupena jak zásadní alba Pink Floyd, na nichž se Waters podílel (Wish You Were Here, The Wall, Animals, The Dark Side of the Moon), tak i jeho sólová tvorba a dojít by mělo i na úplné novinky.



Foto: Zdeněk Bek

KTEROU ULICÍ PROJÍŽDÍ LINKA Č. 3?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte tričko „Mazačka“, publikaci Místa paměti národa a brožuru k výročí vozoven Pankrác a Motol. Odpověď zašlete nejpozději **do úterý 1. května 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Kde se nachází cvičný vůz?** z Fotohádky v DP kontaktu 3/2018 zněla: **Dlabačov (Malovanka)**.

Z autorů správných odpovědí byla vylosována a tričkem „Linka 23“ a publikací „Slang pražských dopravníků“ odměněna: **Helena Holubářová**.



FOTOHÁDANKA O CENY

Z webů DP připravila: Jana Šejnohová

TUTO KARLOVARSKOU MAXIPOMLÁZKU
MOHLI CESTUJÍCÍ ZDOBIT PENTLEMI
FOTO: FB DPKV

AKTUÁLNĚ Z TUZEMSKÝCH DP



OSTRAVA NAVYŠUJE FINANCE NA ÚKLID

Dopravní podnik Ostrava pokračuje ve svém úsilí zajistit cestujícím co nečistší interiéry a exteriéry vozidel a prostory zastávek. Kromě navýšení rozpočtu na stávající systém úklidu o 100 % (včetně průběžného čištění tramvají přímo za provozu na některých konečných zastávkách) začne jako první v České republice používat speciální technologii na odstraňování živýčáček. DPO navíc zmodernizuje tři ze svých pěti mycích portálů. V roce 2018 vymění DPO mycí portály na autobusovém středisku Hranečnick, Tramvaje Moravská Ostrava a na trolejbusích. Nová mycí jednotka na středisku trolejbusů bude na rozdíl od té stávající samoobslužná, rychlejší a výkonnější. O jeden milión korun se navýší roční rozpočet na mytí interiérů tramvají. Důsledkem bude častější úklid na smyčkách a také častější mytí podlah ve vozidlech. S teplejším jarním počasím proběhne také jarní úklid na zastávkách.



KARLOVARSKÉ AUTOBUSOVÉ VELIKONOCE

Od soboty 24. března až do neděle 8. dubna 2018 se mohli cestující v Karlových Varech svěřit velikonočním autobusem. Společný projekt Vánočního domu a Dopravního podniku Karlovy Vary navázal tak na vánočně vyzdobený autobus, který měl u cestujících velký úspěch. Dominantou ve velikonočním voze byla obří 5,5 metru dlouhá pomlázka umístěná v interiéru vozu, kterou mohli cestující ozdobit stužkami.



BRNO S NOVÝMI TROLEJBUSY

Během čtvrtého březnového týdne se Dopravní podnik města Brna dočkal hned několika nových trolejbusů. Vozy jsou nízkopodlažní, vybavené klimatizací a umožňují i samostatnou jízdu bez trolejového vedení. Jedná se o první parciální trolejbusy ve vozovém parku DPMB. Další novinkou v brněnském provozu jsou poloautomatické sběrače, což znamená, že stahování sběračů a zajištění ve stažené poloze je automatické. Při přechodu z jízdy pod trolejovým vedením na jízdu na baterii řidič nemusí vystupovat z vozidla. Stejným způsobem je možné sběrače automaticky zvednout. Velkou výhodou nových vozů je jejich kompletní nízkopodlažnost, ale také klimatizace, která je i v prostoru pro cestující. Brněnská trolejbusová síť patří k nejrozsáhlejším v České republice. Její celková délka přesahuje 54 kilometrů. Na třináct trolejbusových linek je denně nasazeno okolo 110 vozů.



BUDĚJOVICKÝ DP PŘIPOMNĚL DEN DOWNOVA SYNDROMU

21. březen je nejen dnem, kdy začíná astronomické jaro, ale také oficiálním dnem Downova syndromu. Každoročně si jej prostřednictvím různých akcí připomíná řada různých institucí. Letos poprvé se mezi ně zapojil také Dopravní podnik v Českých Budějovicích, který ve spolupráci se společností Ovečka, sdružující rodiny vychovávající děti s Downovým syndromem, připravil do vozů výstavu obrázků dětí s tímto postižením. Výkresy žáků tří českobudějovických škol, v nichž jsou integrovány děti s Downovým syndromem, si mohli cestující prohlédnout v autobusech a trolejbusích.



PLZEŇSKÉ LOUČENÍ S TROLEJBUSY ŠKODA 14 TR

V pondělí 9. dubna 2018, v den 77. výročí zahájení trolejbusové dopravy v Plzni, se uskutečnila rozlučková jízda vozů Škoda 14 Tr. V rámci akce se mohli zájemci zdarma svěřit posledním provozním trolejbusem modernizovaného typu 14 TrM a rovněž i historickým trolejbusem 14 Tr.



DOD V ÚSTÍ S NÁPADY OD NÁVŠTĚVNÍKŮ

I v letošním roce pořádá Dopravní podnik města Ústí nad Labem červnový Dětský den otevřených dveří a své návštěvníky prosí o součinnost prostřednictvím otázky: Je něco, co vám minulý rok na tomto dni chybělo? Neváhejte a napište své nápady či poznatky na oficiální facebookový profil dopravce.



DOPRAVNÍ SPOLEČNOST
ZLÍN-OTROKOVICE, s.r.o.

ZLÍN PŘIPRAVUJE ČERVNOVÝ DOD

Tradiční den otevřených dveří Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice se letos uskuteční v sobotu 9. června. Na přípravách a zajištění DOD se bude podílet několik desítek zaměstnanců DSZO, přičemž podrobnosti o programu budou uveřejněny přibližně deset dnů před akcí. Jako vždy nebudou chybět například jízdy historických trolejbusů a autobusů, prohlídky dispečinku, vozidel, dílen, technického zázemí, průjezd myčkou, ale také hry a soutěže pro děti, občerstvení, nafukovací balóny a hudba.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Tajemství pomníku na Pohořelci

V tajence najdete dokončení textu: je úzce spojena s osudy pomníku plukovníka Švece. Josef Jiří Švec byl velitelem česko-slovenských legií v Rusku. Protože mu část praporu odepřela pod vlivem komunistické agitace poslušnost, spáchal na protest sebevraždu, čímž pohnul svědomím jednotky. Na jeho počest byl později před budovou kasáren na Pohořelci postaven pomník.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do úterý 1. května 2018** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: rozkládací zahradní křeslo a další dva kompletní Encyklopedii Pražské autobusy.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 3/2018 bylo dokončení textu: V létě 1992 se celé muzeum přestěhovalo z vozovny Vokovice do Střešovic.

Hlavní cenu – Akumulátorový šroubovák Black & Decker – získává **Martin Štěpánek** a podložku pod myš získávají **Věra Zoubková** a **Jitka Růžičková**.

Hlavní cena:

Křeslo OXFORD

POHODLNÉ ROZKLÁDACÍ ZAHRADNÍ KŘESLO ROJAPLAST 2320 OXFORD V PROVEDENÍ BORDÓ S NOSNOSTÍ 100 KG PRO POSEZENÍ S RODINOU ČI PŘÁTELI NA BALKÓNĚ ČI TERASE, ALE I KDEKOLI V INTERIÉRU. ČALOUNĚNÍ JE Z KVALITNÍ UMĚLÉ TEXTILIE A KŘESLO MÁ STABILNÍ PEVNOU KOVOVOU KONSTRUKCI. VELKOU VÝHODOU KŘESLA JE PAK NÍZKÁ HMOTNOST. KLÍČOVÉ VLASTNOSTI: STABILNÍ KOVOVÁ KONSTRUKCE; ČALOUNĚNÍ Z UMĚLÉ TEXTILIE; SKLÁDACÍ A ROZKLÁDACÍ FUNKCE PRO SNADNĚJŠÍ MANIPULACI A VĚTŠÍ POHODLÍ; NOSNOST 100 KG.



	SPZ PRAHY	NEZPEVNĚNÍ A LEDKOVANÁ USKAZENNA	ZKR. OSTRAVSKÉHO SYMF. ORCHESTRU	MÍSTO, KDE KLADĚ HOROLE- ZEC NOHU		SLOVEN. POLNÍ MÍRA	THAJSKÉ PLATIDLO	LETADLA		VLAST	FIBICHOVA SKLADBA	ALTOVÁ VIOLA	NEZIVSLÁ EROT. INICIATIVA (ZKR.)	FR. ZLATO	TAHOUNI	UPOZOR- NĚNÍ	ĐÁBEL (ZAST.)	ITAL. PŘEKLAD BIBLE	
ZNAČKA SYRA					DOMÁCKÝ ALENA				OVLÁD- NOUTI										
1. část tajenky									SNÁŠET SLOVEN- SKÝ SOUHLAS										
DO VĚTŠÍ HLOUBKY					CHODITI STÁT NA BLÍZKÉM VÝCHODĚ													DŘEVĚNÁ MRŽ NA VODNÍM TOKU BAHENNÍ PTÁK	
	POVLAKY S PERM	3. část tajenky	ČÍNSKÁ MERICKÝ ARCHITEKT 20. STOL. SLOVEN. IR				ZÁLUSK						AGÁVOVÉ VLAKNO OHBI (ZAST.)						
SVOJI				KÓD ČESKÉ KORUNY			DRÁVID			OSOBNÍ ZÁJMENO HUDEBNÍ NÁSTROJ		REVIZOR UČTU	DÁNSKÁ POČETNÍ JEDNOTKA NE NOSITELE NC ZÁLEK (1977)			OSOBNÍ ZÁJMENO ZN. ČÍNU			
ANGL. SIDLO				PŘED- LOŽKA		HUDEBNÍ ŽÁNŘ ZN. RUBIDA				DÁNSKÝ PŘÍSTAV PRUDKOST						OMÝT VODOU A MYDLEM	UTAJ	ZAHRAZO- VAT	
PALÁC KULTURY (ZKR.)			PŘEVK PODOBŇ JIRANU PŘEDMĚST JOHANN- SEBASTOU						UTT										
ČERNÝ PTÁK				PODNIK VBENĚ ŠOVĚ NAD PŘELOŽKOU ZAPSANIK						ČESKÝ FOTBA- LISTA ŠMRNC						SPZ KLATOV KOD GHANY			
ČIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO				výrobd kov. str. ČIN. VAHOVA JEDNOTKA (96,7 KG)															
	DOMÁCKÝ IVO SUMERSKÉ MĚSTO								DOPĚŠTI MEZINÁ- RODNÍ KÓD NAURU				BOTANICKÝ ZERAFA ANGL. OŘECH						
PŘÍPRA- VEK PROTI SKUDOCUM																			
ORNA- MENT (RŮZNE DRUHY)						BOMBON													
		ZN. OSMIA								ČIZO- PASNÝ HUŠT								SPOJKA	
																			SEKNOUT
																			ČÁST ÚST

Zastavte se pro čtení v Infocentrech DPP

DP kontakt exkluzivně
v Infocentru Můstek
ZDARMA



90 let vozovny
Pankrác
40 Kč



80 let vozovny
Motol
40 Kč



50 let opravy
tramvají v Hostivaři
40 Kč



Slang pražských
doprováků
129 Kč

BRZY V PRODEJI:

Vozidla nezávislé
trakce pražského
metra
40 Kč



Publikace v prodeji v Infocentrech:
Můstek, Hradčanská a Nádraží Veleslavín

Aktuální otevírací doby na: www.dpp.cz/infocentra

MUZEUM



MUZEUM, OTEVŘI SE!

Pražské Muzeum MHD otevřelo na Velký pátek 30. března 2018 své poklady. Zdarma si je tento den mohli prohlédnout první návštěvníci této nové, 26. sezony. Tradičně tak zahájila provoz i historická linka, druhým rokem označená jako 41, kvůli výlukám jezdící přes 4 pražské mosty. Velikonočním překvapením byly celodenní okružní jízdy tramvaje KT4D5 a čtyř autobusových skvostů, Škoda 706 RO, Jelcz 272, Karosa ŠM 11 a Karosa B 731 na trase mezi Střešovicemi a Špejcharem.

