

DP

kontakt

MAZACÍ PANTOGRAFY NA STARTU
NÁSTRAHY JÍZDY S KAMEROU
MODRÁ KRÁSKA VPLULA DO PRAHY



DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM

Informační a zabezpečovací systémy

– Mechanik elektrotechnik

Automechanik BEZ PŘIJÍMAČEK

– Mechanik opravář motorových vozidel

Zámečnick BEZ PŘIJÍMAČEK

– Strojní mechanik

Autotronik

Elektromechanik pro dopravní prostředky BEZ PŘIJÍMAČEK

Elektrikář BEZ PŘIJÍMAČEK

Karosář BEZ PŘIJÍMAČEK

Autolakýrník BEZ PŘIJÍMAČEK

Aranžér BEZ PŘIJÍMAČEK

DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

Motol:
Plzeňská 298/217a, Praha 5

Vinohrady:
Moravská 3/965, Praha 2

01. 12. 2018 (sobota) + zkoušky nanečisto

10. 01. 2019 (čtvrtek) + dílny v Košířích

26. 01. 2019 (sobota) + zkoušky nanečisto

07. 02. 2019 (čtvrtek) + dílny v Košířích

Všední den vždy od 15.30 do 17.30 hod., soboty od 9.00 do 12.00 hod. Termíny ověřte na www.sps-dopravni.cz.

OBSAH 11 / 2018

DPP V SÍTI

4 KGX 19, PŘÍJEM

5 – 7 AKTUÁLNĚ

T3 COUPÉ

8 – 9 MODRÁ KRÁSKA VPLULA DO PRAHY

20 – 21 6+1 OTÁZKA PRO MIU A DANA

22 – 27 CURRICULUM VITAE VOZU 5573

UDÁLOST

10 – 11 POTVRZENO. TRAMVAJOVÝ SYSTÉM V PRAZE PATŘÍ KE SVĚTOVÉ ŠPIČCE

TECHNIKA

12 TRAMVAJE S MAZACÍMI PANTOGRAFY NA STARTU
18 – 19 PODVOZEK POD PODVOZKEM

PROFIL

13 – 15 NENÍ NEOBSAZENÉHO VESTIBULU

POD LUPOU

16 – 17 JAK ZNÍ DOPRAVNÍ PODNIK V ZAHRANIČÍ

KALEIDOSKOP

28 – 29 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

PŘÁVNÍ PORADNA

30 ZAPLAŤ! ANEB DŘÍV NEŽ SI PŮJČÍTE NA DÁRKY

PEL-MEL

31 Z ČESKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

TÉMA

32 – 34 NOVÝ SW NA ŘÍZENÍ ORGANIZAČNÍCH
A ŘÍDICÍCH NOREM

35 – 37 NÁSTRAHY JÍZDY SE SOUKROMOU KAMEROU

38 KULTURA / SOUTĚŽ

39 KŘÍŽOVKA O CENY

Obálka: Průvodčí vozu T3 Coupé Mia Hlaváčková
Foto: 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, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Zora Karmazin Blümllová, Soňa Kemrová, Jaroslav Kristen, 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: 31. října 2018

NEPRODEJNÉ

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

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



Text: Petr Vítů
Foto: web Týdeník policie a autor

KGX 19, PŘÍJEM

Výjezd vyprošťovacího speciálu pražského dopravního podniku s označením KGX 19 s majáky modré barvy obvykle nevěstí dobré zprávy. V neděli 23. září 2018 dopoledne však nebylo nutné výstražné světelné a zvukové zařízení při cestě do areálu holešovického výstaviště použít. V programu dne IZS totiž čekala osádka vozidla „jen“ ukázat manipulaci jeřábu s osobním vozidlem.

„Předskokanem“ v programu pro veřejnost byl zásah hasičů za pomoci historické stříkačky tažené koňmi z roku 1904. Poté, co hasiči úspěšně zlikvidovali požár, došlo při odjezdu k vylomení kol z jejich starodávného povozu. Nastalá situace narušila program jen na chvíli; zaměstnanci DPP názorně předvedli vyprošťovací MAN TGS v akci. Průběh neplánovaného zásahu přinášíme v krátké fotoreportáži.

MAN TGS 41.400 8x8 BB – TECHNICKÉ ÚDAJE

V provozu	od roku 2009
Výkon:	294 kw
Objem válců:	10 518 cm ³
Celková délka:	10,3 m
Šířka:	2,55 m
Zdvihová hmotnost:	až 46 500 kg

Ostrým zásahem vyprošťovacího speciálu MAN byl noční výjezd 7. října 2018 do Řep, kdy jeho úkolem bylo navrácení tramvaje typu KT8D5.RN2P zpátky na koleje.



Na předvánoční notové lince

Přestože ještě probíhal pestrobarevný slunečný podzim, členové a členky Pěveckého sboru DPP vytáhli ze šuplíků vánoční písně a koledy a už pilně nacvičují skladby pro připravované adventní a vánoční koncerty. Kromě účasti na akcích svého mateřského Dopravního podniku plánují na sobotu 1. prosince 2018 Adventní koncert v obci Kondrac v kostele sv. Bartoloměje v 18.30 hodin. Hned následující den, v neděli 2. prosince 2018, proběhne odpolední koncert v Alzheimercentru v Průhonících. Vrcholem hudebního víkendu pak bude Adventní koncert v Praze v kostele sv. Petra (Na Poříčí) v Biskupské ulici od 18.30 hodin. Na všechny naše akce srdečně zveme všechny příznivce hudby a sborového zpěvu. Více informací naleznete na www.sbordpp.cz

(dol)

M1 na NB

Čas noční přepravní výluky 13. října 2018 dal vzniknout zcela neobvyklému společnému setkání dvou souprav metra typu M1 u nástupiště stanice Nové Butovice. Jak k tomu došlo? Na tuto noc totiž připadlo plánované pravidelné otáčení soupravy čelních vozů ev. č. 4149-4150 (o pravidelném otáčení souprav M1 vlastní silou prostřednictvím kolejového trianglu zkušební tratě depa Zličín z důvodu optimalizace opotřebení profilu jejich kol vzhledem k nepříznivým směrům podmínkám trasy C jsme vás informovali v dřívějších vydáních DP kontaktu).



Foto: Petr Havlíček

Zároveň také dozrál čas na provedení ověřovací jízdy soupravy čelních vozů ev. č. 4111-4112. Ta je v současné době dlouhodobě odstavena v depu Zličín z důvodu uvolnění kapacity domovského depa Kačero v po dobu opravy obou pozic zdejší koleje č. 32. Na takto dlouhodobě odstavených soupravách jsou v intervalu cca 3–4 týdny prováděny tzv. „kondiční“ ověřovací jízdy. Při nich se dobíjejí vozové baterie a prověřují všechny funkce vlaku tak, aby souprava byla stále v plně provozní kondici. Jelikož soupravy M1 s ohledem na nekompatibilitu svých asynchronních pohonů s dosluhujícím vlakovým zabezpečovačem ARS nesmějí jezdit vlastní silou na trase B za provozu, mohly být jízdy obou vlaků realizovány právě pouze během noční přepravní výluky. Bylo tak nasnadě obě akce spojit, čímž bylo optimalizováno i nárokování počtu výlukových směn. Jízda otáčené soupravy totiž proběhla ve stejném úseku Florenc – Depo Zličín jako ověřovací jízda sesterské soupravy. Společné setkání ve stanici Nové Butovice samozřejmě nebylo tak úplně náhodné – ba se naopak samo nabízelo pro vytvoření několika pamětních snímků. Za ně ještě patří dík kolegům z vlakového dispečinku za jejich součinnost a trpělivost.

(ph)



Foto: Zdeněk Bek

Bez kníru ani kilometr!

DOPRAVNÍ PODNIKY PODPORUJÍ MOVEMBER

Listopad, to není jen spadané listí, barevná příroda a svažené víno do ruky. Je to oslava všech „vousáčů“, kteří chtějí pomoci dobré věci ve jménu akce Movember (spojení slov MOustache – knírek a noVEMBER – listopad). V letošním roce se do boje proti rakovině, pod záštitou Sdružení dopravních podniků ČR, zapojuje 13 dopravců z celé republiky. Jako jednotliví prvek akce byly vybrány kniry a grafika pražského dopravního podniku, kterou tak můžete vidat v rámci akce na vozech všech zúčastněných dopravců. Cílem podpory dopravních podniků je oslovit co nejvyšší počet lidí v ulicích měst. Stranou nezůstávají ani zaměstnanci zúčastněných dopravců, kteří se samozřejmě mohou také zapojit a nechat si tak narůst typický listopadový knír.

(zb)

Zasedání OSE v Pardubicích

Ve dnech 10. – 11. října 2018 se v Pardubicích konalo zasedání odborné skupiny Ekonomika (OSE), která je poradním orgánem Sdružení dopravních podniků ČR. Za DPP se zasedání zúčastnili Marek Polický, vedoucí odboru Účetnictví, daně a financování, Miroslav Choutka, vedoucí odboru Controlling a hospodaření, a Markéta Choutková, vedoucí odboru Příprava provozu. OSE se kromě běžné ekonomické agendy zabývala účetním a daňovým zachycením slev jízdného a připravovanou novelou zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, která by měla nabýt účinnosti k 1. 1. 2021. Novela navrhuje změny v definici pojmu „dotace“, což by mohlo mít zásadní vliv na daňovou povinnost dopravců v oblasti DPH.

(da)



Foto: Jan Štojdil

ZLATÝ FOTBALOVÝ HATTRICK

Travnaté hřiště v Praze 10 - Hostivaři si pátým ročníkem turnaje v malé kopané O pohár generálního ředitele DPP odbylo svou derniéru. Personální ředitel Jiří Špička měl tu čest poháry předat na prvních dvou místech týmům, které tyto pozice obhájily z loňska – stříbrnému mužstvu Zabezpečovací a zlatému týmu K130, který tak v rámci tohoto turnaje dosáhl na zlatý hattrick. Ceny za třetí místo z celkových třinácti účastníků převzali fotbalisté zvaní Strašáci.

(red)

Drobná, ale viditelná změna na střešovické „Té-jedniče“

Na historickou linku 41 byl v sobotu 20. října 2018 vypraven vůz T1 s nově upravenou čelní orientací. Vozy T1 jezdily v Praze přibližně od poloviny 60. let v provedení s pantografem a „budníkem“ s velkým plechovým číslem. V rámci přiblížení se k historii tak došlo i na muzejní vůz T1 ev. č. 5002, který byl do této podoby upraven. Ve zkratce si připomeňme historii tohoto označování linek. V přechodovém období existovaly nejružnější kombinace:

- tyčový sběrač a velké číslo,
- pantograf a staré číslo,
- nejčastěji pantograf a velké číslo.

Velká čísla se montovala současně s masivními dodávkami vozů T3 a zásadně přispěla k radikálnímu zlepšení orientačního systému, který

byl na původním návrhu tramvaje T1 nevhodně potlačen. Všichni provozovatelé, vč. „klonů“ Konstal 13N ve Varšavě, informační systém více či méně zdařile přetvořili. Tabulky s konečnou stanicí, rovněž v provedení jako na vyšších sériích vozů T3, se pak také opravdu dávaly za čelní okno, v závěrečné etapě provozu tramvaj T1 byla i směrové tabule osazena zvenku v samostatném držáku.

Vůz č. 5014 na černobílém snímku kolem roku 1964 je z ověřovací série v období přechodu na pantograf a nový orientační systém. Obě akce probíhaly ve stejné době, ale nebyly prováděny u všech vozů společně – tento vůz má dosud zachován původní transparent a čerstvě dosazenou novou střešní orientací. (šur)

OPRAVY TRATÍ SE SPECIÁLNÍM NÁVAREM

Extrémní zatížení tramvajových tratí v centru města nemá vliv pouze na plynulost provozu veřejné dopravy, ale také na technický stav infrastruktury. Závěr roku 2018 proto patří v jednotce Dopravní cesta Tramvaje opravám poškozených úseků tratí, zejména pak kolejových konstrukcí. Už v první polovině září došlo k opravě závažně poškozeného oblouku na křižovatce Národní – Spálená. Dále byla od 7. do 18. října opravena trať vedoucí „esičkem“ na náměstí Kinských v Praze 5 v délce přibližně 150 metrů. V obou případech byly vyměněny kolejnice. Z důvodu nezbytného snížení tempa bočního opotřebení kolejníc v obloucích, které výrazně rostou právě se stále sílícím provozem tramvajů, byly kolejnice v zatížených místech opatřeny speciálním návarem (na snímku). Ten má přibližně o 20 % vyšší tvrdost, než běžná kolejnice. Pro tyto výměny byla zvolena technologie, kdy je z vyrobeného kolejiva část materiálu odfrézována a nahrazena v oblasti pojezdové a vodící hrany patentovaným přídavným materiálem GTR „ETEKAS“ s obsahem manganu 14–17 % a v oblasti jízdní plochy materiálem „ET2000“. Potřebné tvrdosti materiálu je dosaženo až po jeho „zajetí“, proto je v místě po opravě na dobu přibližně dvou až tří týdnů snížena rychlost tramvajů. Stejně opatření bylo zvoleno také pro oblouky v křižovatce Lazarská – Spálená, kde opravy proběhly ve třech etapách od 18. října do 19. listopadu. (mig)



Foto: Miroslav Penc



Foto: Anna Kettnerová



Foto: Miroslav Knížek

Lanová dráha na Petřín pod drobnohledem

V pondělí 5. listopadu 2018 došlo k zahájení pravidelné podzimní revize lanové dráhy na Petřín. Součástí revizních kontrol je přesné geodetické měření jednotlivých prvků trati, rozchodu kolejí a dalších důležitých součástí. Provádějí se také údržbářské a servisní zásahy, jako je vyčištění navijecí komory, údržba dotykových sběračů na vozech a v koncových stanicích, vjezdových vrat stanic, osvětlení tratě a stanic, magnetických snímačů na trati, výměna traťových kladek, vyčištění odvodnění, nátěry, údržba budov a další. Kromě běžné revize se provádí také výměna kotevního měniče, obměna silových, ovládacích i řídicích kabelových rozvodů a modernizace řídicího stanoviště. Před opětovným otevřením proběhne rovněž důkladný úklid tratě, stanic a vozů. K opětovnému zahájení provozu dojde druhý adventní víkend, konkrétně 8. prosince 2018. (red)



Foto: Ondřej Volf

Třínápravové Iveco Crossway na testech

Zápůjčku třínápravového autobusu Iveco Crossway 14,5 m zajistil DPP na základě požadavku organizace ROPID na ověření možností nasazení vozidla této délkové varianty na některých městských autobusových linkách. Vozidlo je zapůjčeno od 1. do 30. listopadu 2018 s tím, že v týdnu od 5. 11. proběhlo otestování průjezdnosti v garážích a vytipovaných linkách. Od 10. 11. je autobus nasazen do ověřovacího provozu s cestujícími, plán provozu je průběžně aktualizován na webových stránkách DPP. S ohledem na krátkodobou zápůjčku není vozidlo vybaveno plnohodnotným odbavovacím a informačním systémem. (jb)



Foto: Ondřej Kubát

Eustach Mölzer už jezdí Prahou

Již šestá tramvaj typu Škoda 15T jezdí po Praze se jménem slavné dopravní osobnosti. V úterý 6. listopadu 2018 se svého „natramvajevzetí“ dočkal Eustach Mölzer, jedna z nejvýraznějších osobností pražské MHD v meziválečném období. Na tramvajové smyčce Těšnov tak došlo za účasti rodinných příslušníků ke křtu tramvaje Škoda 15T (ev. č. 9278) se jménem tohoto odborníka na jejím boku. Za vedení Eustacha Mölzera byl v Praze zahájen provoz autobusů, ale i trolejbusů, zároveň byla zahájena příprava výstavby podzemní dráhy. Jeho působení v řadách Elektrických podniků skončilo nástupem nacistické okupace v roce 1939. (red)

Rušný říjen se zahraničními delegacemi

Říjen letošního roku se zařadil mezi měsíce s velkým zájmem o odbornou návštěvu Dopravního podniku ze strany zahraničních delegací. Zkraje měsíce se dvě dánské skupiny z Aarhusu a Esbjergu zastavily v Opravně tramvajů, aby opět získaly více argumentů pro renesanci tramvajové dopravy ve své zemi. Dopravní podnik hostil i odborný program v rámci Light Rail Fora (Setkání lehké kolejové dopravy), kdy se 40 účastníků mezinárodního setkání mělo možnost seznámit s činnostmi prováděnými v tramvajové vozovně Vokovice, navštívit střešovické Muzeum MHD a formou komentované projíždky tramvajů i pochořit důvody a výsledky pro obnovu a modernizaci tramvajové infrastruktury. Zástupcům dopravního podniku polského města Łódź MPK bylo umožněno nahlédnout do zázemí stanice metra Nemocnice Motol, zejména kvůli měnirně. Nejvyšší představitel německého DP Karlsruhe v čele s generálním ředitelem zavítali do budovy Centrálního dispečinku. Cílem jejich návštěvy byl vlakový a tramvajový dispečink.

Dvoučlenná delegace z dopravního úseku moskevského dopravního podniku Mosgortrans se v hostivařském skladu výstrojních součástí zajímala především o nárokovost uniforem, jejich provedení a druhy použitého materiálu. V druhé části programu se delegace z Moskvy přesunula do vozovny Pankrác, kde pro ně byla připravena prohlídka střediska výcviku řidičů včetně ukázky cvičného vozu. Nemalý zájem vzbudila také ukázka vozu 15T, kancelář místra depa, výpravčího a výpravna. Slovensko reprezentovala delegace ze Žiliny, která se dostavila do depa Kačerov. Kromě prezentace o DPP a o procesu modernizace vozů metra v uplynulých dekádách se odebrala na exkurzi do haly depa. Tramvajový zaměstnanec rakouského DP Graz přijeli koncem října do vozovny Pankrác, kde měli možnost se seznámit s procesy, které se zde vykonávají. Součástí programu byla i ukázka nově zrekonstruovaného projektu modernizace tramvajové infrastruktury ve Vršovické a Ruské ulici.

A konečně, poslední říjnový týden se 20 odborníků na veřejnou dopravu z Finska zastavilo v budově ředitelství, aby se dozvědělo více informací o podzemní dráze v Praze, o projektu antikolizního systému pro tramvaje nebo o projektech ekologické elektrosbusové dopravy. (jd)

STRAŠNICKÉ JUBILEUM S KOMENTOVANÝMI PROHLÍDKAMI

V sobotu 13. října 2018 proběhly dvě komentované prohlídky vozovny Strašnice k jejímu 110letému výročí. Počasí nám přálo, přivítalo nás rozpalující sluníčko a první zájemci o komentovanou prohlídku se scházeli již hodinu před začátkem u brány vozovny. Prohlídky byly rozděleny do dvou skupin, jedna v 10 hod. a druhá ve 14 hod. V první fázi prohlídky jsme si řekli něco z historie vozovny a Dopravního podniku, abychom se po několika zvědavých otázkách přesunuli k samotné prohlídce vozovny. Návštěvníci mohli spatřit, jak funguje denní očista tramvajů, kdy jim



Foto: Martin Mendl

p. Brabec pustil na ukázkou mycí rám, aby i poslední ostýchavci začali mačkat spouště svých fotoaparátů. Poté jsme se přesunuli do zázemí depa, kde jsme si prohlédli zvedák, pracovní lávku a pracovní jámy. K historii jsme se vrátili v domečku v zadní části vozovny, který zde stojí od roku 1908. Přes měnirnu a objízdnu kolej jsme došli opět na dvůr vozovny, kde byl prostor pro další otázky od historie po současnost a práci řidičů, které jsme snad obstojně vysvětlili. Nakonec jsme vyvezli před vrata haly k nahlédnutí vůz s evidenčním číslem 8284. Tímto jsme prohlídku ukončili a odměnou nám byly spokojené úsměvy, díky a nakonec i spontánní potlesk od návštěvníků. Tímto bych chtěl poděkovat p. Brabecovi, že se ujal prohlídky v zázemí depa. (pov)

Z říjnových zasedání představenstva DPP

Na svém letošním 20. zasedání se 8. října 2018 sešlo představenstvo Dopravního podniku. Projednalo mj. zprávu o činnosti týmu z Programu předcházení trestné činnosti, o postupu při volbě členů dozorčí rady volených zaměstnanci či rozbor nehodovosti za měsíc srpen a schválilo pokračování celorepublikové kampaně zaměřené na podporu městské veřejné dopravy s názvem „Máte Hromadu Důvodů“. Následně zasedání se uskutečnilo 22. října a zabývalo se mj. informacemi o působení Pověřence pro ochranu osobních údajů, o opatřeních ke snížení spotřeby elektrické energie a organizačními opatřeními. Schválilo zavedení nového řídicího SW systému v rámci oprav a údržby tramvajových vozů v Opravně tramvajů, zabývalo se mj. odkupem tramvajů KT8D5 a jmenovalo zástupce do výboru pro řízení rizik. Představenstvo DPP rovněž zasedalo v působnosti valné hromady Pražské strojírny. Full servisem vlaků metra typu M1 a dodávkou nových rámu podvozků těchto vlaků se zabývalo představenstvo na dalším zasedání, tedy 29. října, kdy také schválilo grafickou podobu blokových jízdů. (red)

Foto: Petr Hejna (9x) a Petr Ludvíček (2x)

MODRÁ KRÁSKA VPLULA DO PRAHY



24. 10. LAUNCH SI KUPÁTKO ODBYLO S ORIGINALNĚ NASVÍCENÝM OKOLÍM I SLOUPKEM



NA PIAZZETĚ PŘED PRŮMYSLOVÝM PALÁCEM PROBÍHAL PRODEJ REKLAMNÍCH PŘEDMĚTŮ A JÍZD PRO VEŘEJNOST

ZEJMĚNA SOCIÁLNÍ SÍTĚ SE PLNILY SÉRIEMI ZAJÍMAVÝCH FOTOGRAFIÍ – LOGO NA PÍSKOVANÉM SKLE ZA ŘIDIČEM BYLO ČÁSTÝM NÁMĚTEM



24. 10. 2018 V 00:35 - NOČNÍ PŘEVOZ V KAMUFLÁŽI Z HOSTIVĚŘE DO STŘEŠOVIC. TADY JEŠTĚ VEŘEJNOST MODROU PERLETOVOU VIDĚT NEMOHLA.



24. 10. V 18:25 – ČLENOVÉ SKUPINY TATA BOJS KŘTÍ NOVOU VYHLÍDKOVOU TRAMVAJ PRAHY



CELKEM 45 JÍZD SE OD 25. DO 29. 10. 2018 USKUTEČILO PO DOBU VELETRHU DESIGNBLOK



24. 10. VE 12:00 - POPRVÉ V ZÁJMU NOVINÁŘŮ



25. 10. V 16:00 SE NA REFLEX STAGE USKUTEČNILA PREMIÉRA PŮLHODINOVÉHO DOKUMENTU O VZNIKU T3 COUPÉ S KOMENTÁŘEM ANNY MAREŠOVÉ



24. 10. – PREMIÉRU MAJÍ I NOVÉ UNIFORMY ŘIDIČE A PŘUVODČÍ



Text: Jiří Došlý
Ilustrační foto: Petr Hejna

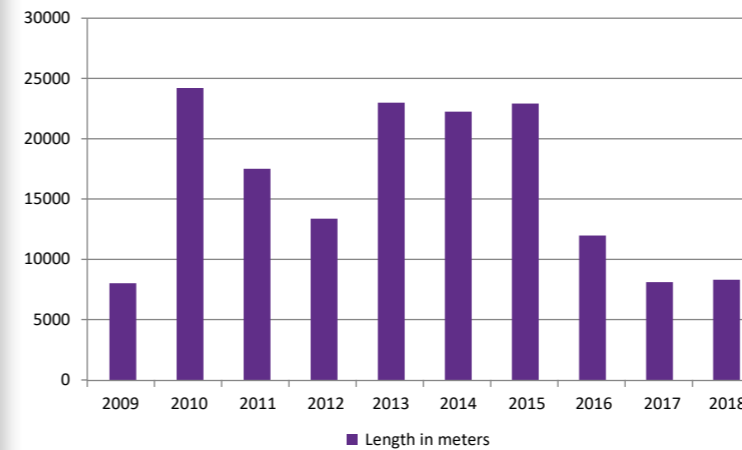
GLOBAL LIGHT RAIL AWARDS JE CELOSVĚTOVÁ SOUTĚŽ (POŘADANÁ ODBORNÝM ČASOPISEM TRAMWAYS & URBAN TRANSIT), VE KTERÉ ODBORNÁ POROTA VYHODNOCUJE PŘIHLÁŠENÉ PROJEKTY TRAMVAJOVÝCH SYSTÉMŮ A SYSTÉMŮ TRAMVAJOVÝCH RYCHLODRAH. VÍTĚZOVÉ SOUTĚŽE PATŘÍ MEZI KLÍČOVÉ INOVÁTOŘI A LÍDRY V CELOSVĚTOVÉ ROSTOUCÍM SEKTORU LEHKÉ KOLEJOVÉ MĚSTSKÉ DOPRAVY – TEDY I V SEKTORU TRAMVAJOVÝCH SYSTÉMŮ.

V ROCE 2018, VE 12. ROČNÍKU SOUTĚŽE, SE SOUTĚŽILO V 15 KATEGORIÍCH. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY ZVÍTĚZIL V KATEGORII MOST IMPROVED SYSTEM (NEJVÍCE VYLEPŠENÝ SYSTÉM).

POTVRZENO. TRAMVAJOVÝ SYSTÉM V PRAZE PATŘÍ KE SVĚTOVÉ ŠPICI

VĚDĚLI JSTE, ŽE TRAMVAJOVÝ SYSTÉM V PRAZE PATŘÍ MEZI NEJPROPRACOVANĚJŠÍ SYSTÉMY SVÉHO DRUHU NA SVĚTĚ? SLYŠELI JSTE O GLOBAL LIGHT RAIL AWARDS – SVĚTOVÉM OCENĚNÍ MĚSTSKÝCH SYSTÉMŮ LEHKÝCH ŽELEZNIC?

Reconstruction of tram tracks in the period of 2009–2018



V TĚTO TABULCE DPP POROTĚ STVRZOVAL TREND REKONSTRUKCÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ ZA POSLEDNÍCH 10 LET

Pozornějším čtenářům neunikla krátká aktualita v říjnovém DP kontaktu o významném ocenění pro Dopravní podnik. Na následujících stránkách přiblížíme příběh, na jehož konci je vítězství DPP v mezinárodní odborné soutěži.

Červenec 2018. V odborném časopise *Tramways & Urban Transit* (*Tramvaje a městská doprava*) jsou čtenáři seznámeni s problematikou projektu elektronické mapy EMA pro tramvaje Škoda 15T ForCity Alfa. Následuje vystoupení zástupce jednotky Správa vozidel Tramvaje Martina Brejši na mezinárodní konferenci v Manchesteru s příspěvkem na stejné téma. Obratem oslovují organizátoři celosvětové soutěže Global Light Rail Awards DPP s nabídkou, zda nezváží účast v letošním ročníku této soutěže. Termín pro přihlášení je šibeniční: 31. 8. 2018.

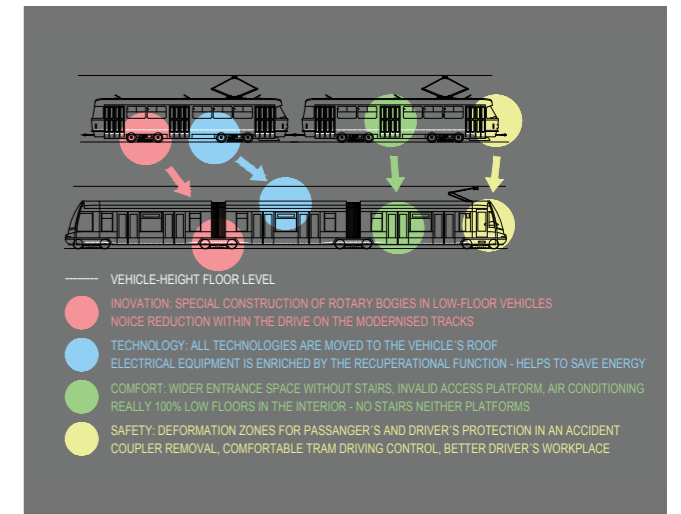
První srpnové dny. Konzilium zástupců několika útvarů DPP, zejména jednotek Správa vozidel Tramvaje, Dopravní cesta Tramvaje a úseku investičního začíná pracovat na projektu, se kterým se DPP přihlásí do soutěže. Jednohlasná shoda je na obsahu projektu, se kterým se pokusíme zaujmout odbornou porotu – popis bezprecedentního desetiletí modernizace tramvajového systému v Praze. Z nabízených 15 kategorií je vybrána **Most improved system (nejvíce vylepšený systém)**.

Srpen. Měsíc intenzivní přípravy a precizování soutěžního textu. Pravidla soutěže umožňují připojit k přihlášce neomezené množství grafických příloh a podpůrných dokumentů. Síly několika málo zaměstnanců se proto soustředí na co nejpřesnější popis projektu, aby byl správně pochopen i zahraničními odborníky – porotci, kteří Prahu nikdy nemuseli navštívit.

V polovině srpna je jasno. **DPP se v soutěži bude prezentovat svými úspěchy při modernizaci tramvajového systému v Praze za poslední dekádu.** Od roku 2009 totiž probíhá systematická modernizace infrastruktury tramvajových tratí i vozového parku. Měřitelnými výsledky, které dokládají skutečný posun, jsou úspěchy nejen ve větším jízdním komfortu a v lepším vzhledu tramvajových tratí, ale také ve významném snížení hluku z tramvajové dopravy či v zajišťování bezbariérových přístupů. V období 2009 až 2018 bylo modernizováno 47 % pražské tramvajové sítě a paralelně s modernizací tratí došlo k obnově 45 % objemu vozového parku. Vyšší kvalita tramvajové dopravy tak jistě přispěla k nárůstu počtu cestujících na 372 milionů osob za rok v roce 2017.

Před odesláním přihlášky se finalizuje podpůrný materiál, který v grafické podobě dokresluje nejvýznamnější počiny zmíněné v dokumentu. Z tohoto pohledu je jistě nejpůsobivější grafické porovnání rozdílnosti konceptů vozů T3 a 15T nebo porovnání stavu před a po modernizaci tramvajových tratí v Řepích. Přihláška je vyplněna a odeslána společně s vytištěnými dokumenty do Velké Británie, aby dorazila na místo určené nejpozději poslední srpnový den. Stihlo se!

Začátek září. Odborná porota, složená z expertů na městskou veřejnou dopravu, kolejové městské systémy i zástupců akademického sektoru, se detailně seznamuje se všemi 122 zaslanými projekty, které soutěží ve 12. ročníku soutěže Global Light Rail. Projekty jsou posuzovány z hlediska technických řešení, inženýrské inovace nebo bezpečnosti. Pražský projekt je vybrán do užšího výběru a v Praze panuje dobrá nálada a očekávání.



JEDEN Z PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ – POROVNÁNÍ KONCEPCI PRAŽSKÝCH TRAMVAJOVÝCH VOZŮ RŮZNÝCH GENERACÍ

3. října 2018. Den D. V Londýně se večer vyhláší vítězové Global Light Rail Awards. Slavnostní večer se odehrává v historické budově v centrální části britské metropole. Sál, kde se odehraje vyhlášení výsledků, je připraven pro všech 300 účastníků z téměř dvacítiky zemí světa. Lehká nervozita některých z přítomných dává tušit, že jde rovněž o zástupce projektů v užším kole soutěže. Ve vzduchu je cítit očekávání, přesto panuje přátelská nálada. Organizátoři nic nepodceňují a veškeré detaily od zasedacího pořádku přítomných přes slavnostní večeri po vlastní vyhlášení vítězů jsou na nejvyšší úrovni. Ve 22 hodin je jasno a potvrzeno. Tramvajový systém v Praze patří ke světové špici.



RADOSTNÁ UDÁLOST PRO DPP – CENU ZA „NEJVÍCE VYLEPŠENÝ SYSTÉM“ ZA ROK 2018 PŘEVZAL Z RUKOU MODERÁTORA BBC NICHOLASE OWENA VEDOUcí ODD. KOMUNIKACE A VNĚJŠÍ VZTAHY JIŘÍ DOŠLÝ. (FOTO: MAINSPRING/JHILL)



KROMĚ TOHOTO VOZU Č. 5417 S PŮVODNÍM MOTORGENERÁTOREM Z VOZOVNY VOKOVICE JE NA ZIMU PŘIPRAVEN I TYRISTOROVÝ VŮZ Č. 5412 Z KOBYLIS

TRAMVAJE S MAZACÍMI PANTOGRAFY NA STARTU

O UPRAVENÝCH TRAMVAJOVÝCH SNĚHOVÝCH PLUZÍCH S PŘIDANÝM DRUHÝM, NETRAKČNÍM SBĚRAČEM K NANÁŠENÍ PROTINÁMRAZOVÉ KAPALINY NA TROLEJ JSME PSALI PŘESNĚ PŘED ROKEM. PŘED NÁMI JE JIŽ ČTVRTÁ ZIMA TĚCHTO VOZŮ, JEZDÍCÍCH PO PRAZE POD ČÍSLY 5412 A 5417.

Již samotné mateřské umístění mazacích vozů je zvoleno s ohledem na nejproblematičtější úseky tramvajových tratí. Mezi ně patří obecně oblast Prahy 6 a 8, konkrétně volná trať mezi Vypichem a Bílou horou nebo cesta do Kobylis. Je tedy nasnadě, že mazací tramvaje „bydlí“ ve vozovnách Kobylis a Vokovice (výjimečně vloni ve Strašnicích).

Loňskou teplou zimu bylo rozhodnuto o vypravení mazacích tramvají celkem ve třinácti termínech.

Konkrétní trasa jednotlivých vlaků je přizpůsobena potřebě projetí celé tramvajové sítě (samozřejmě s ohledem na aktuální výlukovou činnost). V zásadě lze ale konstatovat příslušnost kobyliského vozu k pravému břehu Vltavy a vokovického, resp. strašnického, na levý břeh.

Posádku vlaku tvoří vždy dva pracovníci: za jednotku Provoz Tramvaje řidič tramvaje a zaměstnanec depa jednotky Správa vozidel Tramvaje. Pro úplnost zopakujeme jejich náplň

činnosti: úkolem řidiče je vlak vést způsobem předepsaným výrobcem pantografu, tj. zejména maximální rychlostí do 30 km/h. V gesce zaměstnance JSVT je ovládání a obsluha samotného mazacího zařízení, které je samo o sobě citlivým, poměrně nesnadno ovladatelným a nákladným zařízením.

Příkaz k vypravení je v kompetenci vedoucího směny Provozního dispečinku JPT, za vypravení odpovídá výpravčí. Příkaz se vydává na základě meteorologické předpovědi ČHMÚ. Obvykle je toto rozhodnutí vydáváno 24 hodin předem, aby mohli výpravčí a mistři vozoven zajistit ze seznamu vybraných zaměstnanců obsluhující posádku.

Výjezd je nařízen výpravnám dvou předmětných vozoven obvykle do večerních až nočních hodin. Venkovní teploty vzduchu jsou totiž statisticky nejnižší obvykle v časných ranních hodinách. Cílem je aplikace ošetřující látky v co nejkratší době před očekávanou tvorbou námrazy troleje z důvodu co nejvyšší

účinnosti glycerinu. Rozhodnutí o přesném čase výjezdu mazacích tramvají je vždy otázkou kompromisu mezi pravděpodobností vyplnění se předpovědi počasí a reálnou dobou ošetření trolejové sítě.

Sekundárním efektem nočního ošetřování troleje je skutečnost, že s postupující večerní hodinou dochází k plynulému „vyklizování“ ulic od tramvají. Vezmeme-li v úvahu omezenou rychlost mazacích tramvají, způsobenou bezpečnou a správnou aplikací maziva, vyhýbáme se tím nežádoucím zdržením (nebo pouze minimálním v podobě nočních) pravidelných vlaků určených k přepravě cestujících.

V kontextu loňské, sice poměrně mírné, zimy lze konstatovat spokojenost s celkovým efektem operace mazání trolejí. V kombinaci s případným zvýšeným počtem projetych vlaků v inkriminovaných úsecích lze predikovat úspěch i v případě nižších teplot vzduchu. ■



NENÍ NEOBSAZENÉHO VESTIBULU

NEZAUJATÝ ČLOVĚK BY PŘI SÁHNUTÍ NA KLIKU ČEKAL LAVINU TELEFONÁTŮ A VYŘIZOVÁNÍ. DENNÍ NA HŮRCE, NOČNÍ NA PANKRÁCI, ONEMOCNĚNÍ, DOVOLENÉ... DENNĚ OBSADIT 61 STANIC PRAŽSKÉHO METRA NENÍ ŽÁDNÁ LEGRACE. JIŘÍ ŠUSTA, VEDOUcí ODDĚLENÍ ROZPISU SMĚN, SKLÁDÁ SE SVÝMI KOLEGY POMYSLNOU PERSONÁLNÍ MOZAIKU STANIC AŽ DO FINÁLNÍ PODOBY. I PŘESTO, ŽE SKLÁDAČKA MÁ JASNÁ PRAVIDLA, JE ZAPOTŘEBÍ JEDNAT OPATRNĚ.



PRÁCE S LIDMI JE NÁROČNÁ A KOLEGOVÉ MUSEJÍ BÝT OBRNĚNÍ TRPĚLIVOSTÍ, VELMI SI CENÍM JEJICH PRÁCE, ŘÍKÁ JIŘÍ ŠUSTA

Povězte čtenářům, čím se řídíte, když píšete směny?

Základem je pro nás zákoník práce a kolektivní smlouva. Zároveň pro nás platí nařízení vlády a podnikové normy, např. směrnice o pracovní době, a také se nás týkají pokyny vedoucího jednotky Provoz Metro, které jsou konkrétně upraveny pro naše potřeby, respektive pro náš personál.

Staniční personál je jediná kategorie zaměstnanců, pro které píšete směny?

Ještě píšeme směny pro výpravčí a posunovače na depu. Výpravčí (slouží ve dvou) má na starost koleje mimo halu depa, neboli zhlaví depa až k návštěvnímu po traťovou kolej. Četa posunovačů jsou tři pracovníci, jeden je vedoucí posunu a dva řadoví. Tzn. ještě pět lidí.

Směny, které připravujete, jsou tedy čistě 12hodinové nebo i odpolední, ranní...?

Když to řeknu obecně, tak 12hodinové. Započítává se i předávka směny, takže směna má ve finále 12,17 hodin, příp. 12,25 hod. Ranní, odpolední, šejdry atd..., to jsou směny čistě pro strojvedoucí, které dělají kolegové na „jízdu“.

Předpokládám, že s kolegy z „jízdy“ v průběhu roku moc nespolupracujete?

Naopak, spolupracujeme hlavně v době plánovaných výluk metra. Na trase C se každoročně vyměňují pražce, což má za následek odinstalaci zabezpečovacího zařízení Matra PA-135. Když nefunguje zabezpečovací zařízení, je podle předpisové soustavy metra zapotřebí doplnit ke strojvedoucímu druhého člena vlakové čety, tzn. během tohoto období, přibližně po dobu 2-3 týdnů, musíme kolegům dodat určitý počet lidí. Samozřejmě záleží na mnoha okolnostech, průměrně jim však uvolňujeme 15-20 lidí.

To znamená, že co vlak na trase, to člověk od vás?

Přesně tak, jezdí ale jen v určitém úseku, kde se pracuje, např. naposledy to byl úsek Pančrác – Budějovická. Tzn., že v tomto úseku se točí naši pracovníci a přecházejí mezi vlaky.

Papírově vám zmizí odhadem 20 lidí.

Jaký to má vliv na psaní směn pro staniční personál?

I přesto, že se většinou jedná o tzv. „letáky“, tak o tyto lidi přijdeme. Samozřejmě poté

čerpáme z vlastních zdrojů, což znamená i čerpání přesčasů. Tyto výluky probíhají i během prázdnin, většinou v červenci, kdy jsou dva státní svátky. Logicky je to také období dovolených, což je pro nás nejobtívnější. Díky interním dokumentům víme o těchto akcích dopředu, takže se na tyto tzv. „bublínky“ můžeme připravit.

Zazněly tu termíny „leták“ a „bublínky“ můžete nám je blíže vysvětlit?

„Leták“ je pracovník bez konkrétního rozvrhu směn. Nepopírám, že se jedná o neoficiální termín. Pro nás je to člověk, s kterým pracujeme permanentně. Samozřejmě ze zákona i podle vnitropodnikových norem mají pracovníci znát směny 2 týdny dopředu. S velkým procentem lidí jsme domluveni, že dostávají směny 3-4 dny dopředu. Co se týká „bublínky“, nazývají se tak směny druhého člena vlakové čety. Směny jsou rozepsány do grafické podoby, kde jsou kolečka, ve kterých jsou čísla oběhů vlaků, do kterých mají nastoupit. Takže je to papír posety kolečky s čísly a od toho slovo „bublínky“.

Všeobecně se shodneme, že pražské metro aktuálně prochází jistou formou modernizace, uzavírají se jednotlivé vestibuly, někdy i celé stanice. Co to znamená pro vás, pro oddělení Rozpis směn?

Samozřejmě záleží na konkrétní stanici, ale například na Karlově náměstí jsou 3 pracovníci na směnu. V každém vestibulu jeden, a na nástupišti tzv. SPŤák. Také máme i jednočlenné stanice, to jsou např. stanice jako Flora, Jiřího z Poděbrad, Jinonice..., které jsou vyhodnocené z praxe v provozu tak, že nepotřebují vícečlenný personál. Když metro začínalo, personál seděl na nástupišti i ve vestibulu. Postupem času se zjistilo, že v rámci provozu není potřeba mít stanice tolik obsazené, samozřejmě i z ekonomických důvodů. Rád bych zdůraznil, že to nikdy nemůže být na úkor bezpečnosti. Když má stanice dva vestibuly, tak v každém je dozorcí. Ale zpět k původní otázce – ve většině případů pro nás uzavření rekonstruovaného stanoviště personální úsporu nepřinese, jen se pracovníci přemístí spolu s technologií na jiné stanoviště, které je k dispozici.

Staráte se o 667 zaměstnanců, to je neuvěřitelná porce různých vztahů.

Je těžké to zkoordinovat?

To mi jdete naproti. Někdy je to hodně těžké, proto bych rád poděkoval kolegům, kteří občas musejí mít nervy jako špagáty. Je to psychicky náročné a kolegové musejí být obrnění trpělivostí, velmi si cením jejich práce.

Staniční personál musí fungovat v úzké kooperaci. Přesto, setkal jste se někdy se situací: „S tímhle člověkem sloužit nebudu“?

Naštěstí jsou to řídké případy, ale setkal. Obsazení stanic je plně v gesci vedoucího trasy, proto když na nás přijde takový požadavek, instruujeme zaměstnance na oficiální cestu, tzn. napsat „denní hlášení“. Vedoucí trasy se tím následně musí zabývat.

Předpokládám, že téměř permanentně pracujete v operativním režimu. Když někdo nepřijde do práce nebo, je tzv. „sundán“ ze směny. Jak toto řešíte?

My samozřejmě musíme zajistit střídání. Máme i nouzové opatření, kdy dle dopravní směrnice DS 2/1 máme seznam stanovišť, která můžeme v personální nouzi i zavřít. Existuje také pohotovost, ale to bývají většinou 2-3 lidi na všechny trasy, jejichž smysl je v tom, že posílují stanice v rámci různých akcí (koncerty atd.). Většinou je vidíte stát u eskalátorů nebo v rámci potřeby ve vestibulu. Ale zde se bavíme o tom, že úzce spolupracují s OZP, který velí jak staničnímu personálu, tak strojvedoucímu.

Jak funguje z vašeho pohledu nástup nových provozních pracovníků?

Znamená to, že nový dozorcí je automaticky „leták“?

Přesně tak, výhodu měli ti, co nastoupili, když se otevíralo nové áčko. Tam jsme potřebovali hodně lidí a většina jich proto šla rovnou do turnusu. Novým zaměstnancům vysvětlíme, jak to u nás funguje, dostanou pokyny, jak mají docházet do kurzu. Hlídáme i měsíční hodinový limit, protože kromě výuky v kurzu mají i 4-5 směn v závěru, což jde taky za námi. Po kurzu, když dostávají směny a slouží samostatně, se jim více věnují už DST.

Existuje pravidlo, že noví lidé dostávají směny, pokud se to tak dá říci, v ne úplně vyčerpávaných stanicích a až poté dostanou stanice v podobě I. P. Pavlova se šesti rameny eskalátorů a desetitisíci lidmi denně?

To dost dobře nejde. Když děláme rozvrh směn, tak nemůžeme dělit dozorcí podle zkušeností. Bereme to tak, jak to přijde, poté je to více i na DST, kteří se novým lidem věnují. Personálně bychom takového rozlišení nezvládli.



Jiří Šusta

(61 let)

Vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní v Praze. Od roku 1979 pracuje u Dopravního podniku hl. m. Prahy. U pražského metra začínal jako dozorcí stanice, dále pracoval jako SPT a dozorcí provozu. Od roku 1995 je vedoucím oddělení Rozpis směn.

V časopise máme rubriku Rodiny v DPP, o rodinných „klanec“ v našich řadách. Dají se najít i mezi staničním personálem?

Samozřejmě, vždy když vyhledáme nový kurz, vítáme, když se nám hlásí rodinní příslušníci. Předpokládáme, že v rámci rodiny nechce nikdo dělat ostudu a hlavně k tomu mají zájemci vztah. Následně je pro nás i jednodušší vysvětlení koloběhu nutného k nastoupení, tzn. doktoři, školení atd.

Není dne, kdy by v médiích nerezonovala trasa D, připravujete se na ni už teď?

Vždy, když se otevírá nová trasa, tak víme, kolik lidí budeme potřebovat. Při otevření trasy A se nám hlásili pracovníci, že chtějí pracovat v novém úseku, protože jednoduše bydlí v jeho blízkosti. Pokud to jde, tak jim rádi vyjdeme vstříc, což bude platit i pro trasu D. Hodně lidí nám bydlí v okolí Libuše, takže i tam počítáme s tímto průběhem.

SLOVNÍČEK:

SPT = Samostatný provozní technik

– pracovník mající na starost kolejové rozvětvení ve stanici metra, a s tím související problematiku provozu při mimořádných událostech. Zároveň koordinuje práce s dispečinkem při nočních výlukách.

OZP = Odpovědný zástupce provozu

– v úzké kooperaci s dispečery monitoruje průběh provozu metra a zasahuje při mimořádných událostech a akcích.

DST = Dozorcí směny tratí

– mistr pro staniční personál, který v průběhu směny úzce spolupracuje s provozními pracovníky stanic, včetně jejich kontroly.



Text: Jiří Došlý



JAK ZNÍ DOPRAVNÍ PODNIK V ZAHRANIČÍ

I V LETOŠNÍM ROCE POKRAČUJE TREND Z ROKU LOŇSKÉHO, VE KTERÉM DPP ZANECHAL V ZAHRANIČNÍM TISKU VÝRAZNOU STOPU (DP KONTAKT 1/2018). O JAKÝCH PRAŽSKÝCH TĚMATECH BYLO TENTOKRÁT ZA HRANICEMI NAŠÍ VLASTI SLYŠET?

Překvapením pro mnohé z nás bude, že nedostatek řidičů ve veřejné dopravě se netýká pouze Prahy a jejího nejbližšího okolí nebo České republiky, ale že jde o téma celoevropské. „Řidič městské hromadné dopravy v Praze? Nedostatkové zboží.“ Článek s touto řečnickou otázkou vznikl na základě požadavku polské instituce Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, tedy kombinace českého Sdružení dopravních podniků a Hospodářské komory ČR.

Květnové vydání **Biuletynu Komunikacji Miejskiej**, měsíčníku této polské instituce, přibližuje situaci s nedostatkem řidičů autobusů, tramvají i metra v Praze. Nutnou součástí tohoto článku jsou informace v širších souvislostech pro pochopení místních specifik. Současná dobrá kondice českého hospodářství totiž není nakloněna zlepšení problému s nedostatkem řidičů veřejné dopravy v Praze, kdy rostoucí ekonomika obrazně řečeno „vysává“ nezaměstnané a ostatní potenciálně umístitelné osoby na neobsazených pozicích řidičů.

Zaujme jistě i grafická příloha s náborovým letákem řidiče autobusu, ve které polskou stranu velmi detailně zajímal konkrétní popis „Požadujeme“ a „Nabízíme“. Nutno dodat, že redakci zaujal motivační systém, tedy to, co DPP nabízí řidičům.

V červencovém vydání prestižního **Tramways & Urban Transit** seznámil Martin Břejša, vedoucí oddělení Technická kontrola – nové vozy z jednotky Správa vozidel Tramvaje, čtenáře s problematikou elektro-

nické mapy (EMA) pro tramvaje 15T ForCity Alfa. Hlavním sdělením je představení systému elektronické mapy, seznámení se základními principy a zejména velké výzvy v podobě sběru dat pro vytvoření mapových podkladů.

Stěžejní částí příspěvku jsou i postřehy z pohledu řidiče při jízdě tramvají se systémem elektronické mapy. Toto téma redakci magazínu zaujalo natolik, že jej umístila na titulní stranu a požádala autora o vystoupení s prezentací na dané téma na **mezinárodní konferenci v anglickém Manchesteru**.

Nejaktuálnějším počinem je několikastránkový článek v podzimním vydání časopisu **Trolleybus Magazine**. O autorství se dělí vedoucí jednotky Provoz Autobusy Jan Barchánek s technickým pracovníkem oddělení Strategie úseku investičního Michalem Andelkem.

Už název časopisu napovídá, že příspěvek je o dynamickém nabíjení jako technologii pro páteřní autobusové linky a dalšího rozvoje trolejbusů v Praze včetně elektrifikace autobusové linky 140. Čtenáři jistě ocení komplexní přístup autorů k dané problematice. Úvodem autoři seznamují se zásadním milníkem na mezinárodní scéně elektromobility, tedy s 15. říjnem 2017, kdy byl zahájen zkušební provoz dynamického nabíjení v Prosecké ulici.

Princip dynamického nabíjení do té doby zkoušely a prakticky využívaly pouze trolejbusové provozny. Byť diskuse o možnostech

a výhodách tohoto řešení v rámci požadované masivní elektrifikace evropské autobusové dopravy probíhaly, v Praze jsme byli ale první, kdo tuto technologii skutečně postavil a začal prakticky testovat. A to je důvod, proč je zkušenost z Prahy pro prestižní trolejbusový magazín tak přínosná.

V části věnované projektu elektrifikace autobusové linky 140 nechybí strukturované informace k infrastruktuře, vozovému parku, financování i harmonogramu tohoto projektu, které jsou doplněny přehledným schématem linky 140 a plánované nabíjecí infrastruktury. Obdobně jako u **Tramways & Urban Transit** bylo toto téma redakci vyhodnoceno jako tak významné, že titulní stranu časopisu obohatila podzimní fotka z Prahy.

Rád bych využil této příležitosti i k milé povinnosti. Všem autorům článků za DPP v zahraničním odborném tisku bych chtěl poděkovat za jejich maximální vstřícnost. Vždy jsem se při zajišťování příspěvků do zahraničních odborných časopisů setkal s velmi pozitivním přístupem a ukázkovou spoluprací. Možná tak budou inspirovat i další – budoucí – autory a příspěvatele v Dopravním podniku v nadcházejících vydáních světového odborného tisku. ■



MIMOŘÁDNÁ UDÁLOST
KDEKOLIV V TRAMVAJOVÉ
SÍTI SI ŽÁDÁ BLESKOVÉ
ŘEŠENÍ. S NOVÝM NÁPADEM,
JAK SI PORADIT S NÁSLEDKY
PROTOČENÝCH KOL ČI
POŠKOZENÍM CELÝCH
NÁPRAV, PŘIŠEL DOPRAVNÍ
PODNIK V PODOBĚ
HAVARIJNÍHO PODVOZKU.

Text: Martin Doubek
Foto: Michal Brunner a autor

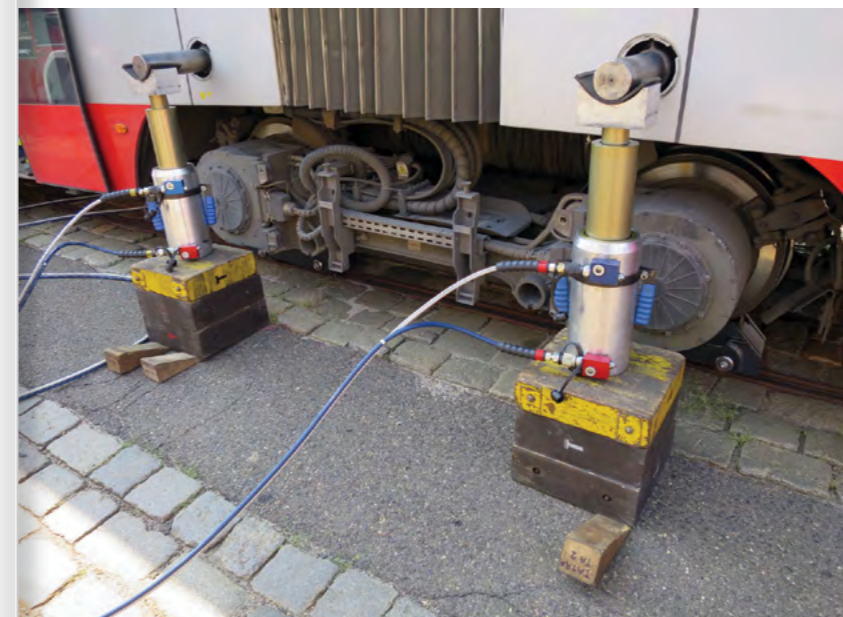
PODVOZEK POD PODVOZKEM

**Havarijní podvozek
je využitelný pro všechny
typy tramvají provozovaných
v pravidelném provozu
v Praze.**



Hned na úvod si odpovíme na otázku, proč Dopravní podnik havarijní podvozek potřebuje. Vzhledem k možnému náhlému protočení kola tramvajového vozu na tramvajové trati vlivem poškození pružných prvků vypruženého kola (u většiny typů tramvajových vozů) a kvůli stále se rozšiřujícím úsekům tramvajových tratí s použitím bezzábkových kolejnič (vyžadujících pro provoz tramvajových vozů oporu všech kol) bylo nutné objednat tzv. havarijní (nouzový) podvozek a v co nejkratším čase ho vyzkoušet.

To byla výzva pro jednotku Správa vozidel Tramvaje (JSVT), jejíž zástupci na kontrolních dnech při jednání s výrobcem tramvaje 15T Škodou Transportation (ŠT) požádali o dodání jedné sady havarijního podvozku. A čeho tedy vlastně? Zařízení, které se vloží pod kola obou pomyslných náprav konkrétního podvozku tramvajového vozu 15T. A to v případě, že vykazuje poškození jednoho kola (např. oddělená obruč od náboje kola) či u ostatních typů vozů celé nápravy (např. zablokovaná převodová skříň).



V případě fatálního poškození kola je vozidlo zcela nepojízdné, přičemž není jiného způsobu, jak je odstranit z trati, než jeho přímé naložení na podvalník (vzpomeňte na článek v DP kontaktu č. 7/2017 pod názvem Nezvyklá podívání na Těšnově). To je ovšem možné pouze na některých místech tramvajové sítě. Rychlé řešení kdekoliv je možné právě pomocí nového havarijního podvozku, díky němuž bude i mnohonásobně zkrácen čas nutný k likvidaci mimořádné události (MU).

ŠT tedy zkonstruovala, vyrobila a zdarma dodala dle požadavků JSVT havarijní podvozek pod kola pomyslné nápravy vozu 15T včetně takových úprav, aby bylo možné zařízení využít na všechny typy tramvajových vozů, provozovaných v pravidelném provozu v Praze.

Havarijní podvozek se skládá ze dvou stejných, tudíž rovnocenných a záměnných pojízdných podpěr kol nápravy. Pod každou nápravu (u 15T pomyslnou) konkrétního podvozku se vždy umístí jedna podpěra.

Praktickou zkoušku havarijního podvozku realizovala Technická kontrola JSVT 29. srpna 2018 v areálu vozovny Hloubětín. Družstvo Hasičského záchranného sboru DPP zajišťovalo zvedání tramvajových vozů hydraulickým nakolejovacím zařízením LUKAS (pomocí zvedacích čepů za zvedací místa z boku vozidla) a posádka autojeřábu ze střediska Pohotovostní vozidla zároveň pomocí oceľových lan za zvedací místa na čelech tramvajových vozů.

**K mimořádným událostem,
kdy se dá očekávat nasazení
havarijního podvozku, patří
poškození:**

- jednoho kola
- celé nápravy

Po usazení tramvajového podvozku (T3R.PLF, T6A5, KT8D5.RN2P, 14T a 15T) do příslušných míst podvozku havarijního byl ten tramvajový nejprve odpojen od napájení a zajištěn mechanickou brzdou. Poté následovala jízda vlastní silou rychlostí omezenou do 20 km/h.

Závěrem lze konstatovat, že všechny zkoušky dopadly úspěšně a ukázaly na až překvapivě dobré chodové vlastnosti havarijního podvozku a jeho bezproblémové (univerzální) využití pro všechny typy tramvají. Dopravovat na místo MU jej bude posádka mobilní čtyř Technické kontroly za pohotovostním vozidlem ve speciálně upraveném přívěsu, který bude odstaven ve vozovně Pankrác.

Nyní jen zbývá dodat pouze jedině, a tím je vyslovit přání, abychom popisovaný havarijní podvozek používali co nejméně. ■



Mia Hlaváčková,
průvodčí
historických tramvají

jezdí pravidelně
od roku 2014

6 + 1 OTÁZKA

pro Miu a Dana,
průvodčí a řidiče
T3 Coupé

Čím vás T3 Coupé zaujala?

Mia: Určitě to byla informace, že tramvaj je podle návrhu Aničky Marešové, jejíž práci sleduji už od průmyslovky. A který milovník umění by nechtěl být jeho součástí?

Dan: Nevím, čím začít, protože vozy T3 miluju. Jsou to pro mne úžasné stroje, „erpěčka“ pokračují ve zdokonalování té původní stopy a věřím, že nás modernizované verze ještě dlouho budou vozit. T3 Coupé mě zaujalo skloubením starých věcí s novými. Třeba kapičky – ty blinkry jsou opravdu nadčasové. Ale i jako celek, kdy všechny komponenty spolu krásně ladí. Měl jsem v hlavě vizualizace, ale to se nevyrovná tomu, když člověk vidí tramvaj naživo.

Co vám tyto dny daly a co naopak vzaly?

Mia: Začala bych opačně – vzaly mi hodně sil a spánku, ale to za to stálo. Těch šest dlouhých dní mi totiž přineslo zajímavá setkání. Možnost být součástí něčeho jedinečného a nádherného. Celou dobu mě nabíjely nadšené reakce lidí kolem i to, jak cestující oceňovali moje působení na palubě.

Dan: Daly mi příležitost s touto úžasnou tramvají jezdit, potkat se s báječnými lidmi, mezi které počítám i Annu Marešovou. Také kontakt s nadšenými cestujícími i s reakcemi lidí kolem tratě, kteří ukazují palce nahoru. Vzaly mi energii, protože to byla dlouhá štace, to nepotřebuje delší komentář.

Proč by si podle vás lidé měli tuto tramvaj pronajmout?

Mia: Mohu říci, že svezení s T3 Coupé je nevšední a opravdu úchvatný zážitek.

Dan: Protože tady do dneška nic takového nebylo, je to unikum. Pokud se nepletu, tak žádný dopravní podnik nemá současný výletní vůz, který by koncipoval designér. Autorský tým to evidentně pojímal komplexně. Pro mě je to unikátní vozidlo, které rozhodně vyzývá ke svezení.

Jezdíte historické soupravy – proč?

Mia: Ty staré stroje mají pro mne obrovské kouzlo. Ocitnout se oblečená v historické uniformě na palubě tramvaje vonící dřevem a olejem, zatím co míváme nejkrásnější místa, stavby a výhledy Prahy, je magické. Nabíjí mě to, podobně jako pilotování letadla.

Dan: Historické vozy mají svou duši, bohatou historii, která k tomuto městu patří, zvláště v dnešních dnech, kdy si připomínáme sto let od založení republiky. Vlastně mapují technický vývoj země, je pod nimi nesmazatelně podepsán mj. architekt Jan Kotěra a vyznačují se úžasným geniem loci. Jsou to prostě nádherné a navíc plně provozuschopné stroje.

Máte mezi nimi svůj oblíbený vůz?

Mia: Číslo 240 z roku 1908, nejstarší z provozovaných. Jediná tramvaj v původním designu Jana Kotěry. Byla to láska na první pohled. Avšak po těchto šesti dnech se ve mne odehrává pochopitelně souboj – dvěstěčtyřicítka nebo T3 Coupé? A s každou další vteřinou je to právě modré kupátko.

Dan: Patří k nim ten, který jsme již dnes míjeli – č. 2210. Nejradši mám ovšem dvěstěčtyřicítka, na druhém místě je právě 2210. Vysvětlení to nemá, buď si vás některý získá nebo ne. Jsem detailista a mám rád dotažené věci, což je třeba příklad stropních podhledů u těchto dvou vozů. Co se jízdnicích vlastností týče, každý vůz je originál. Některé vozy se řídí lépe, další se nechají trochu přemlouvat. Dvěstěčtyřicítka se dá přimět k plynulé jízdě snadno, je to moc hodná tramvajová dáma, která letos slaví neuvěřitelných 110 let.

Co oceňujete na kolegovi/yni po desítkách hodin společné služby?

Mia: Dan je skvělý člověk. Týmový hráč a velký profesionál.

Dan: Mia je víla. Není potřeba nic dodávat.

Jakou otázku byste mu/jí položil/a?

Mia: Nenapadá mne otázka, ale vzkaz: „Bylo mi ctí čelit téhle výzvě právě po tvém boku!“

Dan: Nejsem novinář, tak naštěstí nemusím podobné otázky klást :-).



Daniel Paulus (39)
řidič
historických tramvají

v DPP od roku 2001,
jezdí od roku 2004

Text: Martina Hoblová a Petr Ludvíček
Foto: Robert Mara a Petr Hejna

CURRICULUM VITAE VOZU 5573

VÝSTAVIŠTĚ HOLEŠOVICE. VLONI NA DESIGNBLOKU CENA ZA VIZUALIZACI, LETOS MODRÁ KRÁSKA DO NEJSTARŠÍ TRVALÉ TRAMVAJOVÉ SMYČKY VPLULA „PO SVÝCH“. A TO V DOBĚ, KDY JSME SI PŘIPOMÍNALI 100 LET OD VZNIKU NAŠÍ REPUBLIKY. NEŠLO TO NAČASOVAT A UMÍSTIT LÉPE.



Dopravní podnik měl sice původně ambicióznější návrh s prezentací nového výletního vozu, a to na světovém veletrhu kolejových vozidel Innotrans v Berlíně. Ten se ovšem konal o měsíc dřív a upřímně, i s měsíčním „bonusem“ se nový vůz postavil za neuvěřitelně krátkou dobu.

Současnou generaci zaměstnanců v Opravně tramvají teprve asi postupem času dojde, co pro DPP, Prahu i Českou republiku dokázali. To, že T3 Coupé, to „jejich kupátko“, jak je začali nazývat, vyjelo ke stým narozeninám republiky, bylo nejen souhrou náhod, ale nakonec jediným výrazným otiskem Dopravního podniku v tak neopakovatelných oslavách. V ten pravý čas navázali na dovednost československých machrů, všech Kardausů, Honzíků, Zouharů či Navrátilů a s týmem kolem designérky Anny Marešové přivedli na svět vůz, odkazující na tradice našeho průmyslu, designu i šikovnosti.

Následující řádky jsou připomínkou toho, co se v kostce odehrávalo od prvotního námětu až k realizovaným 45minutovým vyhlídkovým jízdám v závěru října 2018. Závěrem tohoto článku se o časové ose dočtete více z odpovědí projektového manažera tohoto vozu Jana Šurovského. Nejprve však začneme přímo v Opravně tramvají.

Jak všichni víme, prvotním záměrem bylo postavit vůz typu kabrio, jak vzpomíná **vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje Milan Slunečko**: „K realizaci této myšlenky následně přispěla v roce 2016 říjnová nehoda vozu T3R.P_D s nákladním automobilem mezi zastávkami Poliklinika Modřany a U Libušské-

ho potoka, po které vznikly na tramvaji škody velkého rozsahu. A věci se začaly dávat do pohybu.“

Po dohodě s designérkou Annou Marešovou, která jako studentka věnovala svou bakalářskou práci právě návrhu tramvajového vozidla, se bouraný vůz č. 8497 přesunul na pomezí června a července roku 2017 do Opravny tramvají v pražské Hostivaři. „Přesně 26. září 2017 tak začala v Opravně tramvají vznikat originální výletní tramvaj, která navazuje na tradici legendárních vozů typu Tatra T3 neodmyslitelně spjatých s hlavním městem,“ dodává Slunečko.

Co všechno bylo třeba na počátku provést? „Pro projekt T3 Coupé byl použit bouraný vůz T3R.P_D s číslem 8497 a částečně vyřazený vůz T3M č. 8038. První jmenovaný jsme odstrojili, kompletně odstranili horní část karoserie kromě zadního čela a opravili. Následně bylo nutné tramvaj připevnit pomocí profilové oceli ke koleji. Pokračovali jsme odstraněním středního a zadního schodu, vyrobením nové skříně na elektrické komponenty, instalováním druhé bateriové bedny, úpravou rámu či stupínku řidiče,“ vyjmenovává postup prací **vedoucí Opravny tramvají Jaroslav Janda**.

Nová je i střecha, kterou zaměstnanci OT vyráběli svařováním mnoha částí na speciálně vyčleněném pracovišti kvůli zhruba 12metrové délce. Sami si také museli zhotovit potřebné přípravky, které nebylo možné jinak sehnat. To nejtěžší je ale teprve čekat – umístit střechu na konstrukci.

Přípevnění probíhalo za pomoci podpěr umístěných na základním rámu vozu, kdy se svařila s předem instalovanými čely vozu. Následovala výroba bočních stěn.

Designérka Anna Marešová se při tvorbě návrhu nechala inspirovat vozy T1 a T2, což se promítlo například v osvětlení části interiéru – stylová hlavní kruhová světla doplňuje pomocné LED osvětlení, a také autobusem Škoda 706 RTO LUX, díky čemuž má vůz lepená skla i v oblincích střechy.

Výroba přinášela i dosud neprobádané postupy: „Lepení oken do střechy se u nás dělalo také poprvé. Výrobce si nejprve naskenoval jednotlivá okna a podle toho zhotovil veškerá skla na vůz. Opět bylo nutné zhotovit jednorázové přípravky, pečlivě, dle dané technologie, tyto fabiony vsadit, nalepit a následně i vytmelit jednotlivé spáry. Naši šikovní zaměstnanci si s tím ale v relativně krátké době hravě poradili,“ říká **technický pracovník Opravny tramvají Bohumír Ernest**.

V Opravně tramvají navíc řešili problém s dodávkami materiálu. Nejvíce se harmonogram zpozdíval právě na dodávkách střešních oken, kdy bylo nutné objednat za popraskaná nová.

Kupéčko je od klasické T3 odlišné ještě v několika dalších věcech. Jednou z nich je například otevřená zadní část interiéru, kde chybí boční okna. Právě kvůli polootevřenému vozu pro cestující platí přísnější bezpečnostní pokyny.



Reálný je ale i výlet během zimního období. Vůz je totiž možné zasklít a nechýbí ani topení. Mezi další části retro vzhledu T3 Coupé pak patří třeba radiusový tvar: „Při stavbě se prováděly úpravy dle návrhu Anny Marešové, jako jsou například vstupní schody s oblouky, oblé tvary pak mají i sedáky, zadní přidána madla či podélné osvětlení,“ dodává Ernest.

Uvnitř tramvaje nás pak určitě mile překvapí bar včetně instalovaného příslušenství k pivním sudům, speciální podlahová krytina, ozvučení s možností zapojit vlastní elektroniku. A pochopitelně samotné sezení s kapacitou 31 osob, kdy jsou v půlce vozu klasické sedačky a v druhé části sklopitelné lavice.

Výrazné novinky si ale všimneme i z venku. „Pro vůz byla vybrána perleťová barva, bílá a modrá. Z důvodu jiné technologie aplikace barvy bylo nutné vybrat pracovníky poslat na školení a trénink k dodavateli. Samotné lakování probíhalo v červnu, kdy již v letošním roce bylo velmi teplé počasí, a naše lakovací boxy se přehřívaly. Proto finální lakování začínalo vždy už v 5 hodin ráno. Na samý závěr lakovacího procesu byl nalakovaný vůz ošetřen nástřikem lakem tzv. antigraffiti,“ prozradil **vedoucí provozu Vozové skříně Opravny tramvají Ivo Stránský.**

Na T3 Coupé se v Opravně tramvají podílelo zhruba 40 lidí různých profesí a vůz tak i přes veškeré změny splňuje současné bezpečnostní požadavky a normy.

Dost si s vozem užil a užije, jeho životopisná a své oblíbené prvky na něm má pochopitelně i **projektový manažer, dnes vedoucí**

jednotky Historická vozidla, Jan Šurovský. Tady jsou jeho odpovědi na naše otázky.

Pod tramvají T3 Coupé jste podepsán jako projektový manažer. Je to tak i s autorstvím myšlenky?

Férově je třeba přiznat, že nejde o moji ideu. Záležitost s T3 Coupé se rodila v době, kdy vládlo nadšení z mazačky, kterou se řada lidí chtěla svést ještě v době, kdy měla volnou plošinu bez nádrže na vodu. Byla tehdy snaha využít pódium pro různé komerční záležitosti. U mazačky je ale zásadní, že jde o pracovní vůz, který není určen k přepravě osob. Prvního, koho jsem slyšel, že přišel s ideou otevřeného vozu, byl Petr Malík. A tak myšlenka vozu typu kabrio byla řečena nahlas.

Mnoho myšlenek časem zapadá. Co následovalo, že se tak v tomto případě nestalo?

Jako technický ředitel jsem téma nejvíce konzultoval s kolegy z jednotky Správa vozidel Tramvaje a samozřejmě jejím vedoucím Milanem Slunečkem. Důležité pro vývoj bylo také setkání s Ing. Košťatkou z Drážního úřadu, kterému jsem položil otázku, zda si dovede představit variantu tramvaje s otevřenými prvky, která by měla naději splnit požadavky úřadu. Řekl bych, že byl kupodivu velmi komunikativní a kreativní a limit, který definoval, byl požadavek na střechu. Důvod byl z jeho strany jednoduchý, jde o ochranu před případnými jiskrami z pantografu. Naopak s myšlenkou otevřených oken byl svolný. Ale s proměnou z kabria na kupé trochu předbílám.

To se už blížila doba, kdy do hry vstoupila Anna Marešová?

V době „protikotasovských“ diskusí architektů, studentů a různých skupin jsem si vzpomněl, že jsem návrh tramvaje nějaké slečny kdesi viděl. Ale neznal jsem ji. Až později se mi tento námět propojil s rozhovorem s ní v některém z časopisů, a tak jsem ji oslovil. Dozvěděl jsem se, že s nikým z Dopravního podniku dosud nekomunikovala, ani nikoho nezná, čímž se naskytla ideální příležitost se potkat. Vnímám její návrh tramvaje (bakalářská práce „Tramvaj pro Prahu“ – pozn. red.) tak, že není zcela nepodobný vozu EVO1, který jsme tehdy v dílnách měli. To už bylo blízko k další schůzce, která proběhla v Hostivaři u Evičky. Tím to na nějakou dobu usnulo.

Až do hry vstoupil...

Druhý podstatný muž na časové lince je Milan Slunečko, který ve správný čas položil otázku: Když se stále mluví o kabriu, tak ho Anně Marešové nabídneme. Anna se pro myšlenku nadchla a domluvili jsme si, že prvním výstupem budou skici. V tu chvíli, tedy počátkem roku 2016, jsme věděli, že může jít o přestavbu vozu T3. Přišel jeden z důležitých zlomů – studio Anny Marešové se muselo rozhodnout, zda do toho investuje spoustu času a prostředků a pokročí od nákresů k reálným představám.

V té době Dopravní podnik stále nekývl...

Po předložení vizualizací se nápad začínal postupně zabydlovat i v myšlenkách vedení

DPP. Úkol tedy zněl tak - myšlenku a záměr předložit na několika poradách různých úrovní a poté projednat na představenstvu DPP. Ve finále zde návrh na projekt vozu předložil dopravní ředitel Ladislav Urbánek. Schválením v květnu 2017 došlo ke dvěma zásadním věcem: projekt byl zařazen do investičního plánu a následně mohla být s designerským studiem uzavřena smlouva.

Celý film začal tedy příchodem rozbourané tramvaje T3R.P...

Jako počáteční a zásadní nejen pro Opravnu tramvají vidím likvidování původní skříně. Neplánované navýšení nákladů v průběhu projektu vzniklo právě proto, že původně zamýšlená využitelnost skříně byla podstatně menší. Vloni zhruba v září došlo k tomuto zlomovému bodu, kdy bylo třeba rozhodnout o pokračování projektu. Došlo na vyprojektování nové skříně, řešení střechy a bočnic, tedy již ve variantě kupé. Za zásadní považují také lak na hrubé stavbě a poté vše kolem kabeláží či oken.

Takovým milníkem byla asi celá řada, že?

Zajímavé pro mě v celé ose je, že se mi po dobu stavby vozu několikrát změnilo angažmá v DPP. Zároveň mě pronásledovaly obavy z neschválení tramvaje na Drážním úřadě. Ukázalo se, že bylo velmi prozíravé s úřadem projekt konzultovat od samého počátku, a to průběžně až dodneška, kdy vůz má průkaz ke zkušebnímu provozu s cestujícími. Po veletrhu Designblok budeme usilovat o trvalou platnost dokladu.

Kruh se vlastně uzavírá – coby nový vedoucí jednotky Historická vozidla se právě stáváte provozovatelem kupátka...

Právě svým přesunem do Střešovic jsem začal řešit druhou výzvu, a to podobu budoucího provozování vozu. V počátku mi pomohly výsledky auditu, aby se dala nastavit jasná pravidla fungování jednotky. Bohužel tu mezi muzeem a komercí platilo „my a oni“ a vztahy nebyly růžové. Musí nám být jasné, že se potřebujeme všichni. A příchod T3 Coupé samozřejmě opět náročnost na Střešovice zvyšuje. Ano, dá se říci, že z pozice projektového manažera se kruh zajímavě uzavírá a mohu aktivně vstupovat do budoucího fungování kupé ve Střešovicích, z čehož jsem měl původně velké obavy. Máme před sebou mj. údržbu vozu, jeho garážování, zajišťování personálu, který v podobě průvodčí je hlavně garantem bezpečnosti provozu, tedy zaměstnance se zkouškami na průvodčího. Například si bude muset před každou jízdou místo připravit a poté vše uklidit, což bude vyžadovat více času než u jiných vozů jednotky Historická vozidla. To je jen nástřel mnoha drobných povinností, které jsou pro nás nové.

Jaké jsou představy o budoucím fungování tramvaje?

Při Designbloku šlo o linkové jízdy pro předplatitele - jednotlivce, ale později je třeba uvažovat zejména o skupinách. Kupé by mělo vykrýt skupinu zákazníků, které dosud historickými vozy neuspokojujeme. U těch nyní dominují zahraniční turisté, v malé míře pak pronajmutí vozu některou z institucí pro

skupinu lidí a konečně rodinné oslavy. Nezasahujeme zatím příliš skupinu Čechů, které doprava nezajímá, o žádném muzeu nevědí, ale chtějí zážitek. Prostě se po práci ve 30 letech sejít na projížďku v T3 Coupé.

Jak T3 Coupé rostlo před očima, přibývaly na něm i historické artefakty. Co vás oslovilo nejvíce?

Určitě mám velkou radost ze stropních světel z vozu T1. Tyto tramvaje jsem zažil ještě jako kluk a ty místičky s žárovkami si pamatuji. Zejména mě jako dítě zaujaly ty první u předních dveří, které byly natírány namodro, aby neoslňovaly řidiče. K tomu mám ještě prázátek z chaty nevlastní prarety, kde byla dvě tato světla namontována. Zažil jsem tato světla i v T2, když jsem přijel v roce 1993 do Ostravy, což mě potěšilo. Hned na druhém místě u našeho kupé mě upoutala na zadním nárazníku světylka, která se původně používala na osvětlení schodů předních dveří ve vozech T3, ale také na osvětlování stanoviště řidiče rovněž v T3. Je tedy zajímavostí, že na voze T3 Coupé bude signalizace brzdění nouzovou brzdou, čili kolejkami.

T3 COUPÉ: PŘIPRAVENO!

Veřejnost se poprvé mohla projet tramvají T3 Coupé vloni díky virtuální projížďce na veletržním stánku na Designbloku. Už tehdy se začala rozrůstat fanouškovská obec, stejně jako tomu bylo u mazačky.

Novináři měli možnost se vozem poprvé svězt 24. října 2018 dopoledne, večer už ho široká veřejnost mohla spatřit při nasvíce-



ném a ozvučeném křtu, kterého se zhostili členové skupiny Tata Bojs. Svou velkou premiéru si kupátko odbylo v rámci 20. ročníku veletrhu Designblok, tedy od 25. do 29. října 2018. Součástí programu na Reflex Stage byla 25. 10. přednáška Anny Marešové o vzniku vozu s premiérou půlhodinového dokumentu.

Na venkovním stánku či přes internet si mohla veřejnost objednat individuální třičtvrtéhodinové jízdy. Každou celou hodinu ze smyčky Výstaviště Holešovice tramvaj odjížděla a zase vracela ke speciálnímu molu s kobercem a světelným označníkem.

V rámci 45 jízd se odehrály i tři speciální, komentované. U mikrofonu se vystřídal oděvní

výtvarník Česlav Jaroš s odborníkem na stejnojmenné DPP Radanem Kukalem, za designové studio Anna Marešová s Tomášem Chludilem a konečně s komentářem k architektuře města Adam Gebrian.

Od 19. listopadu 2018 je T3 Coupé připraveno mezi vozy ve střešovické vozovně k vypravení ke komerčním jízdám. ■



Foto: Petr Ludvíček

Historické milníky projektu T3 Coupé

Březen 2016 o projektu výletní tramvaje se v DPP začíná hovořit nahlas; probíhá první kontakt se studiem Anna Marešová designers

Říjen 2016 vůz ev. č. 8497 po dopravní nehodě s rozsáhlým poškozením je vybrán jako základ pro přestavbu; přední čelo bude použito z tyristorového vozu ev. č. 8038

Březen 2017 vypracovány 3 varianty postupu:
 • generální oprava vyřazeného vozu T3SU s ponecháním elektrovýzbroje
 • generální oprava vyřazeného vozu T3SU s elektrovýzbrojí Cegelec
 • použít vůz T3R.P (č. 8497) a již jej neopravovat v rámci cyklické prohlídky PO (po ujetí 600 tis. km)

Květen 2017 dopravní ředitel předkládá představenstvu DPP investiční záměr v souladu s 3. variantou; 29. 5. 2017 záměr schválen

Září 2017 zahájena realizace projektu

Říjen 2018 dokončení projektu; 24. 10. 2018 poprvé vůz představen veřejnosti; evidenční číslo 5573 navazuje na legendární mazačku (5572)

Cena: 7 384 000 Kč (bez DPH)



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

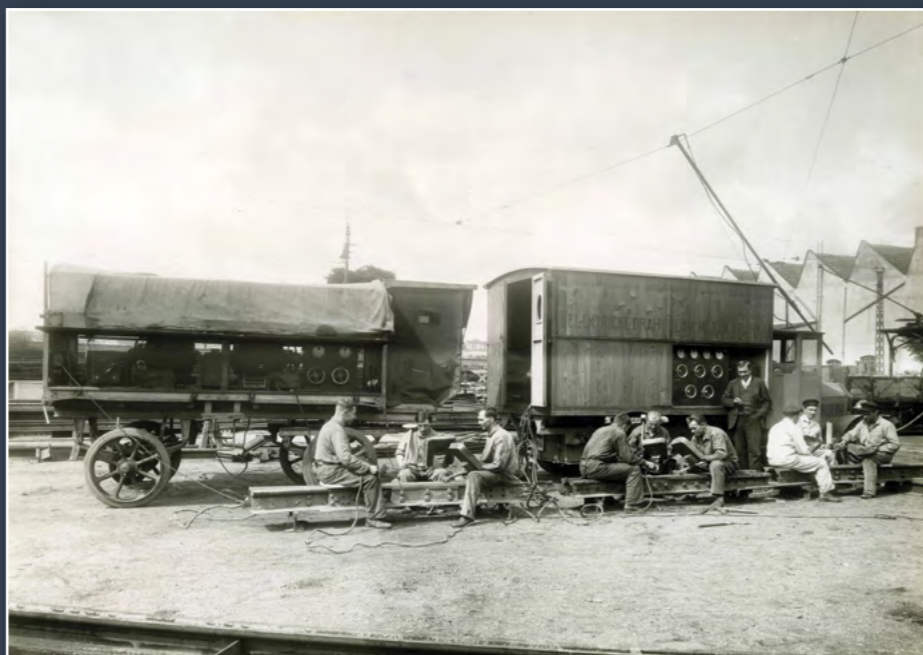
HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



Vraťme se jednou fotografií k počátkům československého státu před 100 lety. Snímek, na který se právě díváte, je sice o něco mladší, ale do „našeho století“ jistě patří. V pondělí 20. ledna 1919 fotoamatér Antonín Novotný, zaměstnanec Elektrických podniků, který v té době pracoval jako kreslič v ústředních dílnách, stisknul spoušť svého fotoaparátu a zachytil v Rustonce přísluš-

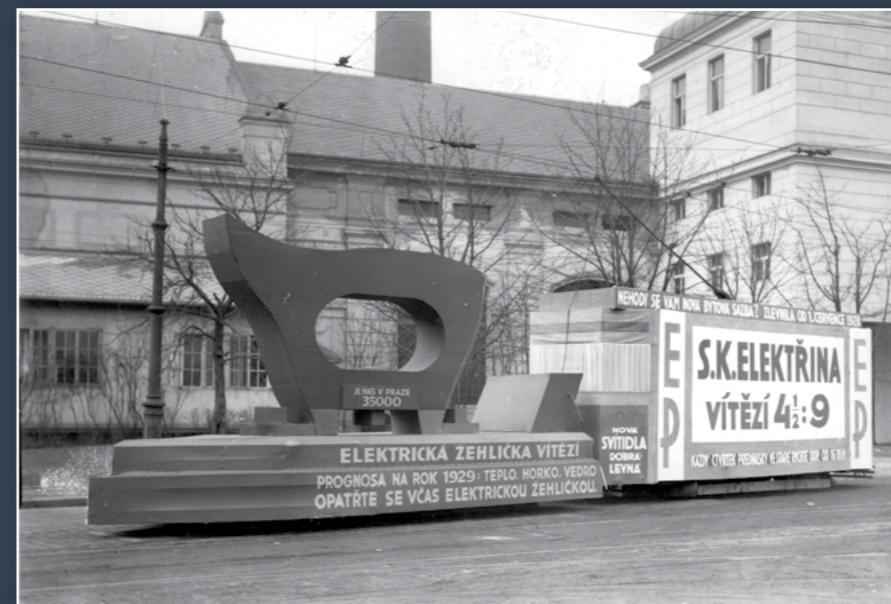
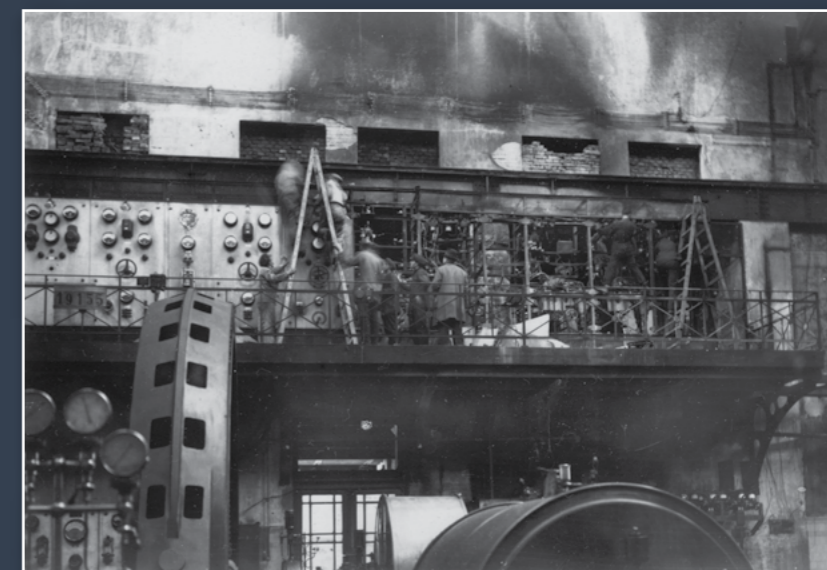
níky československého vojska. Proč v Rustonce byli, to se bohužel nepodařilo zjistit. Z Národních listů se jen dovídáme, že večer 19. ledna 1919 přijel do Prahy zvláštní vlak s československými vojáky z Francie. Zda s tím přítomnost vojska v Rustonce nějak souvisí, nevíme. Ale zůstala alespoň fotografie na papíru 9 x 12 cm (vlastní snímek má bez bílých okrajů velikost 6,2 x 11 cm).

Snímek pořízený na nádvoří dílen kolejových konstrukcí v Rustonce zveřejnily Elektrické podniky ve XXX. výročních účtech za rok 1927 s podtitulkem *Navařování elektrickým obloukem*. Speciální svařovací vozy byly napojeny kabelem pomocí svorky na tyči přímo z trolejového vedení. Na fotografii je ovšem kromě samotné práce a ukázky napájení zajímavá ještě jedna věc, a tou je policejní značka N 166, kterou se honosil ve své době jeden z prvních pražských autobusů Laurin & Klement v roce 1908! Zatím o historii tohoto autobusu víme, že byl v roce 1911 rekonstruován na montovní vůz pro opravu a stavby trolejového vedení a v roce 1924 byl rekonstruován na nákladní automobil pro přepravu písku. Stopy po autobusu se nám ztrácejí právě v letech 1927/1928. Že by posloužil ještě jako svařovací vůz? Ještě je co zjišťovat a objevovat. Originální snímek má rozměr 18 x 24 cm.



Před 110 lety, 21. listopadu 1908, přijely první tramvaje do lokality, které dnes říkáme Hradčanská, ale tehdy nesla konečná stanice jméno Nádraží v Brusce. Nová tramvajová trať začínala přibližně u dnešní Korunovačnické třídy na Letné, v celém úseku byla jednokolejná. Jen ve stanicích Letná (přibližně u dnešní ulice U Vorlíků) a Nádraží v Brusce, tedy na konečné, byly zřízeny výhybny. Belcrediho třída (dnes Milady Horákové), byla mnohem užší, z velké části na násypu a lemovaná stromořadím. Toto nejstarší období zachytila kolorovaná dobová pohlednice. Ze snímku ale není možné vyčíst, zda vzadu za tramvaj jsou dvě koleje anebo jedna. V roce 1911 byl totiž úsek Letná – Nádraží v Brusce zdvoukolejněn. Z domů na snímku neexistuje prakticky nic. Byly zbořeny při stavbě metra.

Do nového období československého státu nevstoupily pražské Elektrické podniky zrovna šťastně. V pátek 22. listopadu 1918 vypukl pár minut po půl deváté večer v holešovické elektrárně požár, který měl za následek přerušení provozu v celé tramvajové síti i přerušení dodávky elektřiny. Tramvaje nejezdily vůbec až do 2. prosince, pak alespoň v omezené míře do čtvrté hodiny odpolední, a teprve 10. prosince byl obnoven normální provoz. Příčinou požáru bylo krátké spojení na hlavním rozvaděči. Z následujícího dne existují tři fotografie o rozměru 10 x 15 cm, na kterých jsou vidět první práce na opravě zařízení. Požár z listopadu 1918 se zařadil mezi několik málo událostí, které zásadním způsobem narušily městskou dopravu Praze.



Reklama je tradičně spojena i s pražskými tramvajemi. Vždyť už v prvním roce provozu koňky bylo možné na její vozy umístit reklamní plakáty. Tramvajové vozy, především ty starší, vyřazené, případně málo používané, se nezdídko používaly pro celozozovou reklamu, avšak v jiném provedení, než ji známe dnes. Na rozdíl od dneška nebylo často vůbec poznat, o jaký tramvajový vůz se jedná. Stačí se podívat na tento, pro někoho už známý snímek propagující využití elektřiny v domácnosti, na kterém vidíme kompletně „zakapotovaný“ menší motorový vůz a obrovskou žehličku, na kterou se změnil blíž neurčitelný vlečný vůz (anebo podvozek vyřazeného vozu). Souprava spíš připomíná nějaký alegorický vůz pro karneval. Originální skleněný negativ o rozměru 10 x 15 cm (jistě původem z Elektrických podniků) jsme měli zapůjčený před asi 20 lety od jednoho pána.

Z webových stránek jednotlivých DP připravil Zdeněk Bek



ZAPLAŤ! ANEB DŘÍV NEŽ SI PŮJČÍTE NA DÁRKY

ZADARMO ANI KUŘE NEHRABE. DOBRÉ ÚČTY DĚLAJÍ DOBRÉ PŘÁTELE. BEZ PENĚZ DO HOSPODY NELEZ. KOHO O NUTNOSTI PLATIT SVÉ DLUHY NEPŘESVĚDČÍ LIDOVÁ MOUDROST, MŮŽE SE STÁT PŘEDMĚTEM ZÁJMU EXEKUTORA. JAK TEDY ZAPLATIT ŘÁDNĚ A VČAS?

Okamžikem zaplacení tedy není okamžik zadání platebního příkazu, ani okamžik odepsání peněžních prostředků z účtu dlužníka, ale až okamžik připsání peněžní částky na účet banky, ve které má věřitel účet.

Placení v hotovosti není předmětem nesrovnalostí. **Jak ovšem zaplacení prokázat?** Pokud není při placení vydán doklad o zaplacení, musí být na žádost vystaveno potvrzení o splnění dluhu, tzv. kvitance. Pro kvitanci přitom platí, že je-li vydána na jistinu, má se za to, že bylo vyrovnáno také příslušenství pohledávky. Tedy, že dluh byl zaplacen i s úroky. Pokud je plněn dluh stvrzený dlužním úpisem, má dlužník právo na to, aby mu byl dlužní úpis při plnění vrácen, nebo na vydání potvrzení, že dlužní úpis pozbyl platnosti v rozsahu, ve kterém byl dluh splněn.

Podle zákona o oběhu bankovek a mincí může každý, s výjimkou banky, spořitelního a úvěrového družstva, odmítnout příjem více než 50 kusů tuzemských mincí v jedné platbě. **Při placení v hotovosti** je navíc nutné dodržet zákon o omezení plateb v hotovosti, který ukládá povinnost provádět platby překračující částku 270 000 Kč bezhotovostně.

Bezhotovostní platby již mohou některé nesrovnalosti vyvolávat. Největší problém bude samozřejmě s určením okamžiku zaplacení.

Občanský zákoník v § 1957 stanoví, že dluh plněný prostřednictvím poskytovatele platebních služeb je splněn připsáním peněžní částky na účet poskytovatele platebních služeb věřitele. Okamžikem zaplacení tedy není okamžik zadání platebního příkazu, ani okamžik odepsání peněžních prostředků z účtu dlužníka, ale až okamžik připsání peněžní částky na účet banky, ve které má věřitel účet.

Je-li **dohodnut účet**, na který bude bezhotovostně plněno, musí dlužník plnit právě na tento účet. Pokud má věřitel účtů více a je plněno na jiný, než dohodnutý účet, neznamená to automaticky splnění dluhu. Pouze, pokud věřitel peníze zaslal na jiný, než dohodnutý účet, dlužníkovi nevrátí, považuje se dluh za splněný. Pokud by peníze dlužníkovi vrátil a trval by na zaplacení na dohodnutý účet, byl by dluh splněn až zasláním peněz na dohodnutý účet.

A co když je splatných závazků více a zaplacená částka nestačí na úplnou úhradu všech závazků? Občanský zákoník v § 1933 odst. 1 stanoví, že je-li dlužník dlužen z několika závazků

k plnění stejného druhu a neurčí-li při plnění, na který dluh plní, započte se plnění nejprve na závazek, o jehož splnění věřitel dlužníka již upomenul, jinak na závazek nejméně zajištěný. Při stejné míře zajištění několika závazků se plnění započte nejprve na závazek nejdříve splatný. **Zákon tedy stanoví pořadí úhrady jednotlivých závazků, které může ovlivnit pouze dlužník tím, že uvede, který dluh je konkrétní platbou plněn.** Vždy platí, že nemá-li dlužník žádný z dluhů zajištěný (např. zástavním právem nebo ručitelem), je plněno na ten ze závazků, o jehož úhradu již byl dlužník upomínán. Pokud byl upomínán k úhradě všech svých závazků, je plněno na závazek nejdříve splatný.

A pokud zaplacená částka nestačí na úplnou úhradu byt jen jediného závazku, je věřitel povinen toto částečné plnění přijmout, neodporuje-li to povaze závazku nebo účelu smlouvy.

Milan Zeman,
odbor Právní



DO SEVEROČESKÉHO PROVOZU VYJELA REKONSTRUOVANÁ TRAMVAJ VARIO

Ve čtvrtek 1. listopadu 2018 vyjela do ulic Mostu a Litvínova další rekonstruovaná tramvaj VARIO LFR.S ev. č. 266. První tramvaj tohoto typu, která byla vypravena přibližně před dvěma roky, se tak dočkala druhého

vozu, jehož výrobu zajistili opět pracovníci dopravního podniku vlastními silami. Částečně nízkopodlažní tramvaj byla vybavena sítí Wi-Fi pro cestující a kamerovým systémem se záznamem.



Foto: Hana Palečková

TECHNICKÉ MUZEUM V LIBERCI MÁ NOVOU EXPOZICI

V pavilonu Technického muzea, konkrétně v budově C, vznikla zásluhou členů Boveraclubu a Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou nová expozice pro veřejnou dopravu. Modrobílý Robur z roku 1982 nebo Praga RND z roku 1947, to je jen drobný výčet exponátů, na které se mohou návštěvníci těšit. Pokud se chystáte toto unikátní muzeum navštívit, bližší informace naleznete na www.tmliberec.cz



MIKULÁŠSKÝ TROLEJBUS V PARDUBICÍCH

Bližící se advent je vždy spouštěčem akcí určených převážně dětem. I Pardubický spolek historie železniční dopravy se připojuje k vánočnímu nadšení, a proto v neděli 2. prosince 2018 (od 17.00 do 20.00 hodin) pořádá jízdy Mikulášským trolejbusem. Trasa a jízdní řád nebyly v době uzávěrky ještě známy, proto prosíme, sledujte stránky spolku: www.pshzd.cz



ULTRARYCHLÉ DOBÍJENÍ PRO OSTRAVSKÉ ELEKTROBUSY

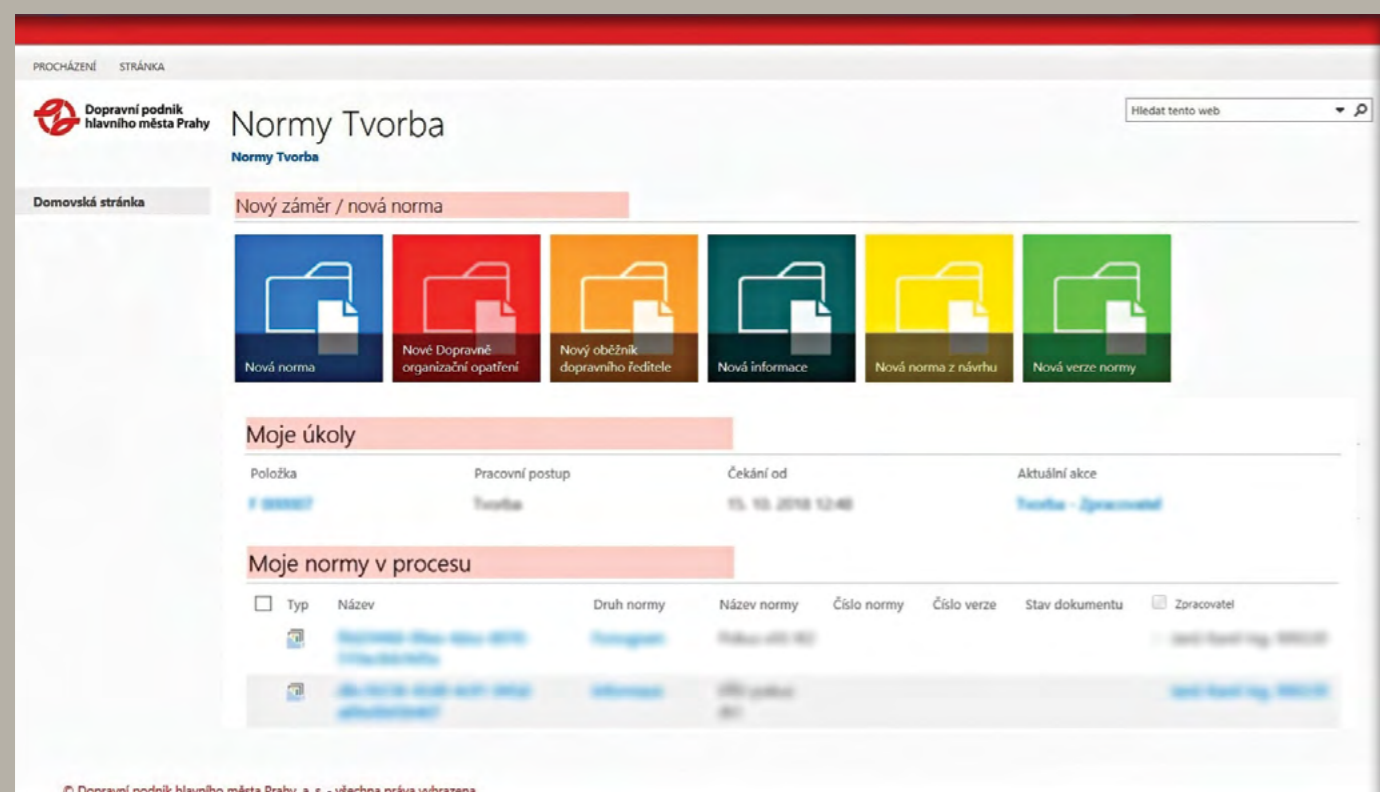
Dvojice ostravských elektrobusů EKOVA Electron je jako první v republice nabíjena prostřednictvím technologie OppCharge (opportunity charging). Nová technologie umožňuje ve speciální dobíjecí stanici nabít každého vozidla za 5 minut na 1 hodinu provozu. Díky této technologii počítá ostravský dopravce s denním dojezdem až 350 km u každého vozidla.



NOVÉ KLOUBOVÉ AUTOBUSY PRO ÚSTÍ NAD LABEM

Obyvatelé severočeské metropole se mohou těšit na nová vozidla. Pět kloubových autobusů Iveco Crossway je právě dokončováno ve Francii. Cestující se tak mohou těšit na celovozovou klimatizaci, ale i na vyšší bezpečnost. Interiér vozidla bude plně pokryt kamerovým systémem. Standardem je nízkopodlažní provoz na stlačený zemní plyn (CNG).

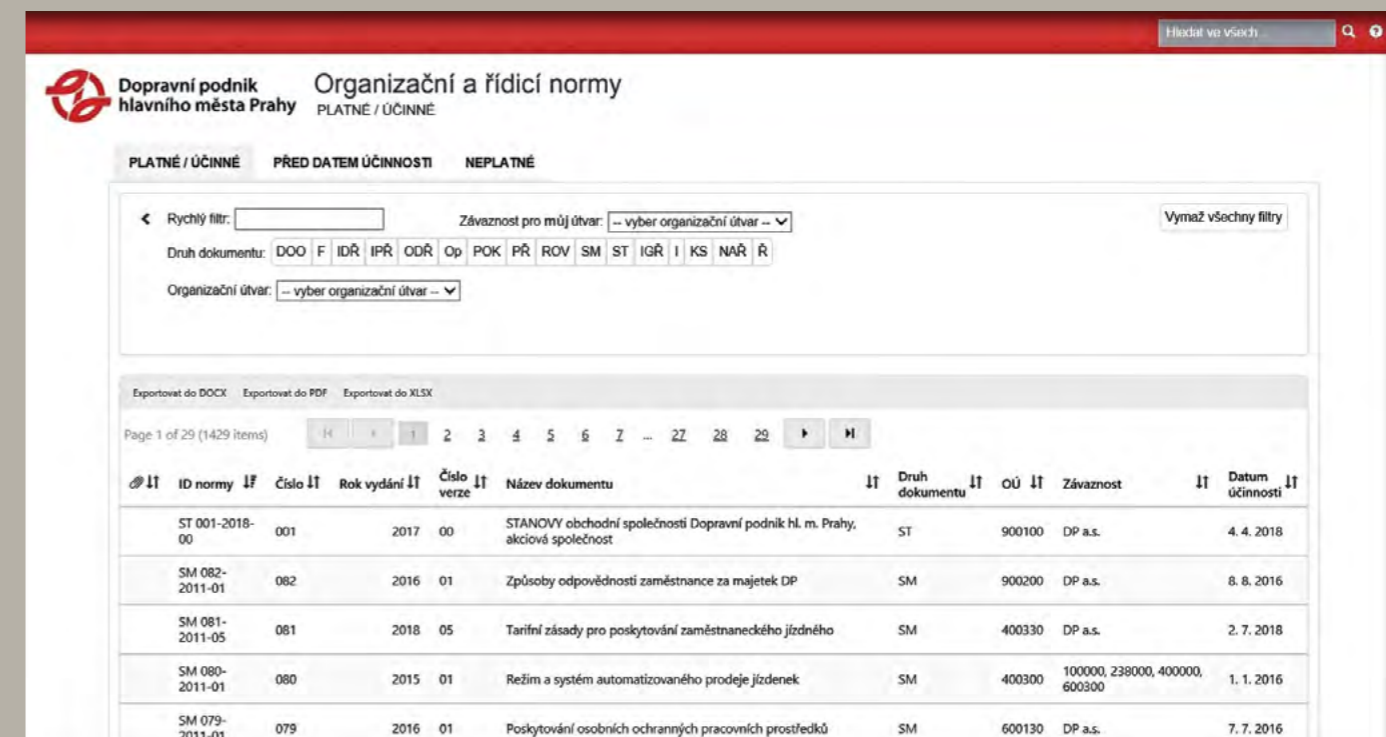
NOVÝ SW NA ŘÍZENÍ ORGANIZAČNÍCH A ŘÍDICÍCH NOREM



ÚVODNÍ OBRAZOVKA PŘI TVORBĚ ORGANIZAČNÍCH A ŘÍDICÍCH NOREM V NOVÉM SYSTÉMU - ELEKTRONICKY ŘÍZENÉ DOKUMENTACI

STÁVAJÍCÍ APLIKACI EVIDENCE NOREM VYTVOŘIL BÝVALÝ ZAMĚSTNANEC DPP A JE POUŽÍVÁNA JIŽ VÍCE NEŽ 22 LET. OD TÉ DOBY VZROSTLY NÁROKY NA ŘÍZENÍ DOKUMENTŮ, A TO NEJEN NA JEJICH PUBLIKACI, ALE I NA ŘÍZENÍ CELÉHO PROCESU OD VZNIKU NORMY AŽ PO JEJÍ ARCHIVACI.

Dnes již DPP nemá k aplikaci EVIDENCE NOREM k dispozici veškeré technické údaje, proto je náročné ji udržovat v provozuschopném stavu, o dalším rozvoji nelze vůbec uvažovat. Vývoj technologií i potřeby uživatelů se za dvě dekády významně posunuly i v oblasti řízení dokumentace. Proto vznikla potřeba zajistit sofistikovanější nástroj, který by zajistil nejen publikaci norem, ale i celý proces od vzniku záměru, přes tvorbu dokumentu, připomínkování, schvalování, publikaci až po seznámení zaměstnanců s příslušnými organizačními a řídicími normami (ORŇ).



ÚVODNÍ OBRAZOVKA NOVÉHO SW PŘI PUBLIKACI NOREM

Dle požadavků DPP byl dodavatelem, společností AutoCont CZ a. s., vyvinut **„Elektronicky řízená dokumentace – NORMY“ na platformě SharePoint**. V měsících září a říjen letošního roku proběhly akceptační testy – prověření základních funkcionalit SW zda odpovídají zadání. V říjnu byla organizována školení administrátorů a zpracovatelů organizačních a řídicích norem. V průběhu listopadu má společnost AutoCont CZ a. s. prostor na odstranění zjištěných akceptačních testů a v prosinci je plánován „ověřovací provoz“, v kterém se ověří funkčnost SW v reálném prostředí.

Před spuštěním „ověřovacího provozu“ proběhne migrace dat ze stávající aplikace EVIDENCE NOREM. **„Ostrý provoz“ nového SW „Elektronicky řízené dokumentace – NORMY“ bude zahájen v lednu 2019.**

Zavedením SW se především změní způsob zpracování ORŇ. Nově vznikající normy budou tvořeny přímo v novém SW a ne-

Při schvalovacím procesu přinese elektronické schvalování norem oproti posílání tištěné podoby časovou úsporu.

budou ukládány lokálně na PC zpracovatelů, jako tomu bylo doposud. Zpracovatel normy v SW nejdříve nastaví potřebná metadata (údaje vázané k dané normě), která se následně automaticky zkopírují do hlavičky normy (titulní strany normy). Po vyplnění metadat a tím vytvoření pracovního prostoru lze pokračovat zpracováním normy.

Text návrhu je zpracováván přímo v SW „Elektronicky řízené dokumentace – NORMY“ v textovém procesoru Microsoft Word, nebo vložením textu z připraveného dokumentu. Při aktualizaci normy je rovnou upravována kopie textu platné normy. Výhodou při zpracování návrhu normy, na které se podílí více útvarů, je, že zpracovatel a spolupracující mohou zpracovávat text návrhu normy zároveň v jednom dokumentu.

Následná etapa procesu závisí na druhu normy. Nejsložitější proces bude u řádů a směrnic, u kterých je nutno projít všechny fáze procesu. U jiných druhů norem bude možnost některé fáze „přeskočit“ (např. fázi připomínkování u norem, které nejsou povinně připomínkovány). U některých druhů norem bude i možnost schvalování řešit pouze elektronicky v SW „Elektronicky řízené dokumentace – NORMY“. **Při schvalovacím procesu přinese elektronické schvalování časovou úsporu proti posílání tištěné podoby.** Příslušní vedoucí útvarů, kteří dnes odsouhlasují návrh

normy na „Průvodním listu normy...“, budou návrh odsouhlasovat elektronicky v SW.

Připomínkové řízení, pokud bude pro daný druh normy realizováno, včetně vypořádání připomínek bude taktéž řešeno pomocí SW „Elektronicky řízené dokumentace – NORMY“, který na pokyn zpracovatele rozešle stanoveným připomínkujícím kopii návrhu normy. Princip připomínkování je obdobný dnešnímu způsobu. Připomínky však budou vkládány formou komentářů. SW zároveň umožňuje další delegování úkolu.

Po finálním schválení normy příslušný administrátor publikuje normu do evidenční části ERD – normy, kde je převedena do formátu PDF.

S výše uvedenou etapou tvorby se prakticky setkají pouze zpracovatelé, spolupracující, připomínkující, schvalující a administrátoři. S publikační částí pak všichni zaměstnanci, kteří mají elektronický účet v DPP.

V publikační části budou dostupné všechny normy jak PLATNÉ, tak NEPLATNÉ, ale samostatně i normy, které jsou PŘED DATEM ÚČINNOSTI (normy, které byly schváleny a zveřejněny, ale ještě nastala jejich účinnost). Další řazení bude možné dle druhu normy, čísla normy, názvu, útvaru zpracovatele, data účinnosti a závaznosti.

Při publikaci normy dostanou všichni zaměstnanci, pro které je norma závazná, obdobně jako dnes, informaci – **avízo o zveřejnění normy** a přímý nadřízený vedoucí útvaru může stanovit, kteří konkrétní zaměstnanci se s normou musí seznámit prokazatelně. U zaměstnanců, kteří nemají elektronický účet v DPP, se způsob seznamování prozatím nemění.

Jaké jsou přínosy nového SW na řízení OŘN?

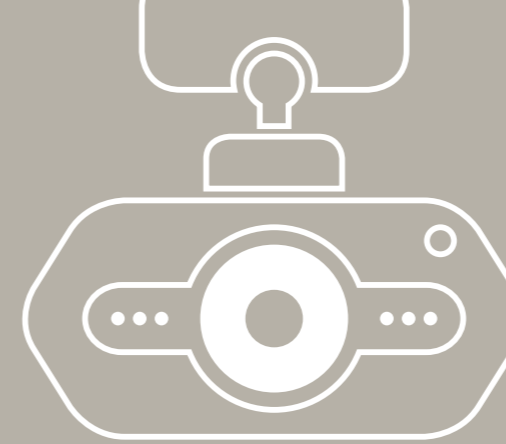
- pokrytí celého procesu řízení OŘN od tvorby, přes připomínkování, schvalování, publikaci až po možnost prokazatelného seznamování,
- možnost zpracovávání dokumentu zároveň zpracovatelem i spolupracujícími,
- prokazatelnost (i zpětná) každého zásahu – změny v dokumentu, komunikace v rámci procesu, hlídání stanovených termínů, seznámení,
- komunikace v procesu tvorby norem v elektronické podobě s možností řešit problematiku i mimo SW s následným vložení,
- stanovování konkrétních zaměstnanců, kteří se musí prokazatelně seznámit s příslušnou normou,
- upozornění na blížící se termíny plnění úkolů vyplývajících z procesu řízení OŘN,
- stanovení jednotlivých kroků dle druhu normy,
- možnost dodatečného propojení s provozními aplikacemi.

Je možné, že při zavádění výše uvedeného SW na tvorbu a řízení OŘN, obdobně jako u jiných nově aplikovaných SW, může docházet k jistým nejasnostem a potížím při tvorbě a řízení OŘN. Pro tyto případy jsou zaměstnanci útvaru 900220 odd. Organizační a řídicí normy připraveni poskytnout metodickou podporu a pomoc. Technická podpora bude zajišťována dodavatelem SW.

Ing. Karel Janů,
vedoucí oddělení
Organizační a řídicí normy

Počet platných norem k 7. 11. 2018

Druh OŘN	počet
Řád	6
Směrnice	181
Příkaz	17
Pokyn	184
Opatření	128
Nařízení	2
Dopravně-organizační opatření	9
Oběžník dopravního ředitele	764
Rozkaz o výluce	56
Fonogram	48
CELKEM	1 395
Další dokumenty v EN (Stanovy, KS, informace)	49



NÁSTRAHY JÍZDY SE SOUKROMOU KAMEROU



Ilustrační foto: Petr Ludvíček

NAHRÁVÁNÍ PROVOZU PŘED VOZIDLEM PROSTŘEDNICTVÍM SOUKROMÉ KAMERY MŮŽE POMOCI PŘI ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ NEHODY ČI POJISTNÉ UDÁLOSTI. NESPRÁVNÉ NASTAVENÍ JEJÍ ČINNOSTI NEBO ZVEŘEJNĚNÍ ZÁZNAMU VŠAK MŮŽE PŘINĚST I ZNAČNÉ OBTÍŽE.

Vzrůstající intenzita silničního provozu v pražských ulicích ruku v ruce s dostupností technologických novinek vede čím dál více řidičů k používání palubní kamery nepřetržitě zaznamenávající provoz před vozidlem. Výjimku netvoří ani řidiči MHD, a tak za čelním sklem autobusů a tramvají DPP již dnes spatřujeme malé kamery poměrně běžně. Účelem jejich používání bývá především ochrana řidiče prostřednictvím záznamu nehodového děje před vozidlem, který může sloužit pro snadnější dokazování zavinění při vyšetřování případné dopravní nehody či řešení škody.



Je však třeba si uvědomit, že kromě dopravního provozu a nehodového děje kamera zaznamenává i blízké okolí místa průjezdu vozidla a pohyb veškerých osob v jejím záběru.

V oblasti ochrany osobních údajů fyzických osob platí od letošního roku přísnější pravidla stanovená nařízením GDPR¹⁾, jak jsme vás již informovali v letošních jarních vydáních DP kontaktu. Tato pravidla se přitom vztahují i na zpracování osobních údajů související s audiovizuálními záznamy subjektů údajů, kterými jsou všechny fyzické osoby. V našem případě sem spadají i kamerové záznamy prostoru před kabinou vozidla. Málokterý řidič si možná až dosud uvědomil, že při používání soukromé kamery se okamžikem zahájení záznamu sám stává **správcem osobních údajů** v režimu GDPR a z tohoto titulu

Každý řidič provozující kameru v jeho osobním vlastnictví je správcem osobních údajů a musí počítat i s povinnostmi na něj právními předpisy kladenými.

mu plynou určité povinnosti, jak dovozuje i Úřad pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ): „Osoba provozující kameru se záznamovým zařízením se záměrem, aby tato kamera systematicky sledovala provoz na pozemní komunikaci včetně nezbytného pořizování záznamů fyzických osob, je považována za správce osobních údajů.“²⁾

Jelikož DPP již od počátku účinnosti GDPR dostává od cestujících i obecné veřejnosti celou řadu žádostí souvisejících se soukromými kamerami provozovanými samotnými řidiči, je nutné na ně odpovídajícím způsobem reagovat. Ze strany DPP toto znamená odeslání odpovědi žadateli, v níž je uvedeno, že nikoliv DPP, nýbrž vždy konkrétní řidič vozidla (tedy vlastník kamery) je správcem zaznamenaných osobních údajů. Obdržené žádosti, u nichž je možné na základě sděleného data, času a čísla linky identifikovat konkrétního řidiče, jsou pak tomuto řidiči předány, neboť on jediný je dle platných právních předpisů odpovědný za vyřízení žádosti.

Zde není třeba se ještě příliš znepokojoval, neboť zpracování záznamu z čelní kamery v kabině může být za splnění definovaných povinností legální. Mezi uvedené povinnosti

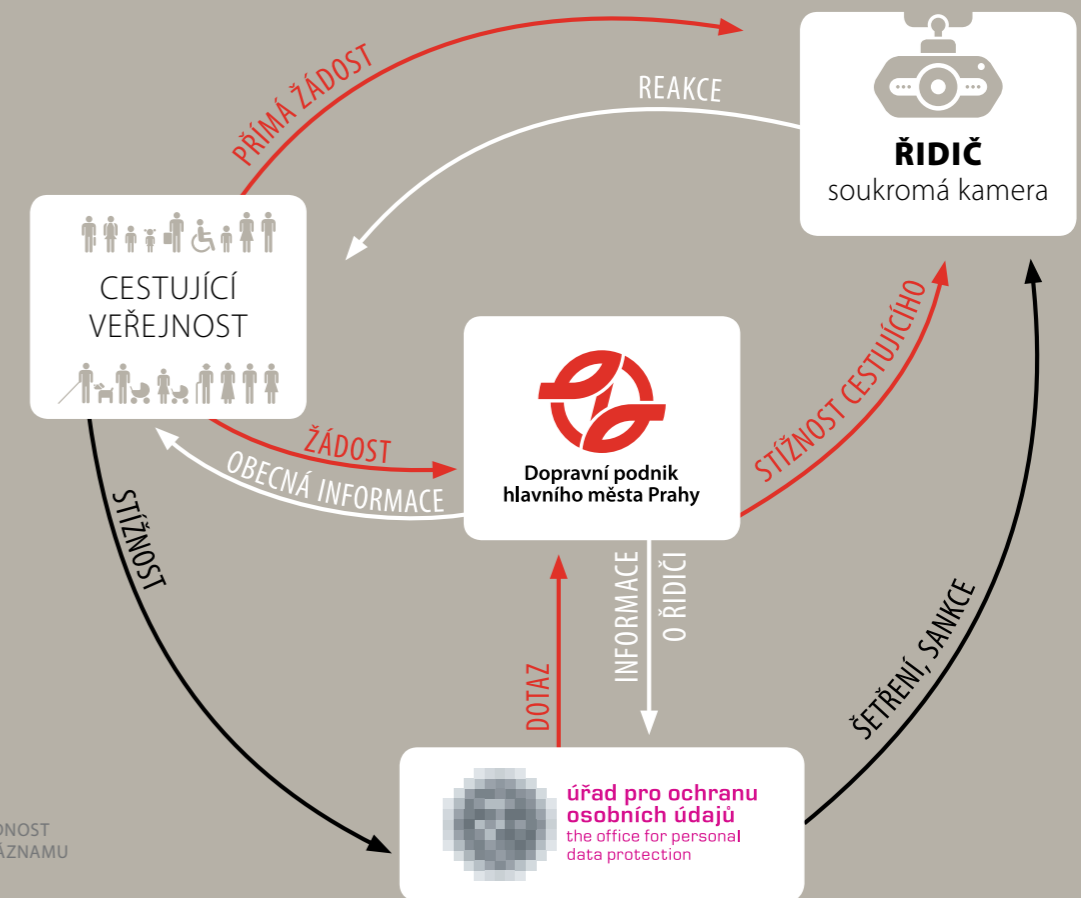
deklarované ze strany ÚOOÚ patří zejména:

1. Zpracovávat takové osobní údaje bez souhlasu subjektů údajů lze pouze na základě řádného právního titulu, kterým je ochrana práv a právem chráněných zájmů řidiče.
2. Běžná doba pro uchování záznamů bez zaznamenaného incidentu by neměla překročit 2 dny (např. použitím časové smyčky a automatického přemazávání)
3. Povinnost používat zaznamenané osobní údaje v souladu se stanoveným legitimním účelem, tedy pouze v souvislosti s řešením dopravní nehody ze strany Policie ČR, správního orgánu či pro likvidaci pojistné události.

Je důležité si uvědomit, že legitimním účelem pořízení záznamu rozhodně není jeho zveřejnění, což se stejně závazně vztahuje i na záběry pořízené při výkonu pracovní činnosti např. mobilním telefonem, s oblibou pak uveřejňované na sociálních sítích, mnohdy navíc s nevhodnými komentáři autora.

1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. 4. 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů, (General Data Protection Regulation)
2) Viz stanovisko ÚOOÚ č. 1/2015 na: www.uoou.cz

SCHÉMA: ODPOVĚDNOST PŘI ZPRACOVÁNÍ ZÁZNAMU



Autor zveřejněných záběrů totiž nese výlučnou odpovědnost v mnoha právních oblastech a vystavuje se následujícím rizikům:

- V oblasti GDPR sankce až 20 mil. eur; pokuta udělená fyzické osobě by však nejspíše byla max. v řádech tisíců eur.
- Porušení obecně závazného předpisu – například umístění stacionární kamery ve výhledu vozidla, držení telefonu za jízdy apod.
- Porušení interního předpisu DPP – například když je záběr pořizován mobilním telefonem při řízení nebo kamerou umístěnou v rozporu s technickou normou
- Občanskoprávní odpovědnost – náhrady škody a nemajetkové újmy způsobené poškozením osobnostních práv se lze domáhat před civilním soudem
- Pracovněprávní odpovědnost – zaměstnanec je povinen dbát ochrany zájmů a dobrého jména zaměstnavatele (nevhodné komentáře)

Jak již bylo uvedeno, vlastníkem kamery je vždy odpovědným správcem osobních údajů. Je-

DPP připravuje instalaci a zprovoznění čelních nehodových kamer se záznamem ve vybraných typech autobusů a tramvají. Tyto kamery budou jako součást vozidel v majetku DPP a tudíž i řešení oblasti ochrany osobních údajů u těchto kamer bude na rozdíl od soukromých řidičských kamer v kompetenci DPP.

likož DPP musí též jednat v zájmu svých zaměstnanců, nemůže být stěžovatělem nikdy poskytována identifikace konkrétního řidiče, a to právě z důvodu ochrany jeho osobních údajů. Stěžovatel se však může obrátit přímo na místě na řidiče ve vozidle. Pokud by pak nebyl s reakcí spokojen, má možnost se obrátit se stížností přímo na ÚOOÚ, který již je oprávněn identifikaci konkrétního řidiče od DPP získat a stížnost prošetřit.

Pokud dojde k situaci, že se na řidiče ohledně kamery obrátí někdo přímo ve voze, je vhodné reagovat sdělením, že zpracování probíhá v souladu s výše popsanými principy a tedy se nejedná o porušení právních předpisů. Stejně je vhodné reagovat i v případě obdržení písemné žádosti, teprve ve fázi šetření ze strany ÚOOÚ by bylo zřejmé

nutné dodržení pravidel prokazovat (nastavení pravidelného mazání záznamu, časová smyčka apod.).

Mimo dodržení zmiňovaných jednoduchých pravidel, coby hlavního prvku prevence proti výše popsaným problémům, důrazně doporučujeme vyhnout se uveřejňování jakýchkoliv záběrů pořízených při výkonu pracovní činnosti. Pro případ kolize se stěžovateli z řad veřejnosti jsme však připraveni všem zaměstnancům v nové roli správce osobních údajů poskytnout základní metodickou podporu.

Mgr. Jan Slezák,
pověřenec pro ochranu osobních údajů
dpo@dpp.cz

ZA PODZIMNÍ KULTUROU I SPORTEM

Text: Milan Slezák

V Císařské konírně Pražského hradu je možné až do 9. prosince 2018 navštívit expozici nazvanou **Tož to kupte! TGM a sbírka umění pro Hrad**. Výstava seznamuje návštěvníky s koncepcí, akvizicemi a osudy sbírky, která byla nakupována pro Hrad z úroků tzv. Národního fondu Masarykova v letech 1920–1952. Sběrka měla především za úkol reprezentovat prezidenta republiky a jeho úřad. Od počátku proto vycházela z názorů Tomáše Garrigua Masaryka. Vzhledem k účtům k jeho osobě byly tyto ideje do značné míry dodržovány a rozvíjeny i za jeho nástupce Edvarda Beneše. Sběrku zároveň až do roku 1948 pomáhaly vytvářet osoby, které patřily do úzkého okruhu spolupracovníků prvního československého prezidenta, byly dobře obeznány s jeho uvažováním a především chápaly osobu TGM jako určitý symbol pro celou ideu československé státnosti.

V expozici v Císařské konírně návštěvníci uvidí více než 100 obrazů. Díla pro Hrad byla vybírána nejen podle estetického klíče (za kvalitu obrazů ručil přední historik umění V. V. Štech), ale i podle určitého klíče ideologického, jenž korespondoval s dobou vzniku nové republiky a politickými cíli jejich vrcholných představitelů.

Divák se v expozici dozví, že v otázce umění konzervativní T. G. Masaryk vybíral hlavně obrazy českých autorů 19. století, kteří již tehdy patřili a dodnes



Foto: archiv Národního muzea

patří do kánonu dějin umění (mj. Josef Mánes, Mikoláš Aleš, Antonín Slavíček); výstava však dá nahlédnout i do akvizic Edvarda Beneše, který se nebránil ani nákupům umění moderního.

Každý třetí pátek v měsíci probíhá v **Národní technické knihovně** v Praze 6 **exkurze pro veřejnost**. Neplatí se žádné vstupné, ale s ohledem na to, že kapacita je omezena na maximálně patnáct účastníků, je třeba si své místo rezervovat prostřednictvím webového formuláře na stránkách knihovny <https://www.techlib.cz/cs/>. Sraz účastníků hodinové prohlídky je vždy před recepcí u vchodu NTK3 a začíná se v 10 hodin.

Organizátoři exkurzí slibují, že v rámci připomenutí 300. výročí založení tamního knižního fondu předvedou návštěvníkům to nejzajímavější od přízemí až po nejvyšší patro Národní technické knihovny. Exkurze se zaměří na historii, nabízené služby, ale i architekturu nové budovy, která reprezentuje nejmodernější a největší technickou knihovnu v České republice.



Foto: techlib.cz

Od 1. do 9. prosince 2018 proběhne v O2 Aréně a Aréně Sparty – Podvinný mlýn **mistrovství světa mužů ve florbalu**. Tato vrcholná florbalová událost se k nám vrací po deseti letech a nebude na ní chybět ani česká reprezentace. Mistrovství světa se účastní 16 týmů rozdělených do čtyř skupin. Do skupin A a B jsou nasazena nejlepší družstva. V rámci skupin se odehrávají zápasy podle principu „každý s každým“.



Pak následuje vyřazovací část a dodatečné zápasy o umístění. Dva nejlepší týmy ze skupin A a B postupují přímo do čtvrtfinále. Týmy z třetích a čtvrtých míst v těchto skupinách odehrají předkolo vyřazovací části s prvními dvěma týmy ze skupin C a D.

FOTOHÁDANKA O CENY



Foto: Petr Ludvíček

NA KTERÉM MOSTĚ SE TRAMVAJE MÍJEJÍ?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte knížku *Odposlechnuto v Praze a Lokálkou po České Kanadě* a také reflexní pásky DPP. Odpověď zašlete nejpozději **do úterý 4. prosince 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Po jakém mostě jede tramvaj linky 16?** z Fotohádanky v DP kontaktu 10/2018 zněla: **Palackého most**. Z autorů správných

odpovědí byl vylosován a knižkou *Odposlechnuto v Praze* a dvěma vstupenkami do centra současného umění DOX byl odměněn: **Jiří Kučírek**.



KŘÍŽOVKA O VĚČNÉ CENY

Turista s modrou krví

Před 90 lety, 2. listopadu 1828, se narodil... (první část tajenky)... z... (druhá část tajenky)..., který vstoupil do historie nejenom jako pokrokový český politik či mecenáš Národního divadla, ale i jako významný donátor organizované turistiky. Zasloužil se o zpřístupňování pohraničních hor, budování horských chat i rozvoj lyžařství v českých zemích. Ne nadarmo se v roce 1892 stal prvním čestným členem Klubu českých turistů.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do úterý 4. prosince 2018** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštětel získá hlavní cenu: webkameru Logitech HD a další dva sadu brožur k výročním provozoven a drobné reklamní předměty.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 10/2018 bylo dokončení textu: Primátorská tramvaj – kola byla zhotovena z tvrdé litiny vyrobené podle **Griffinova systému**. Hlavní cenu – sluchátka Sony MDR-XB550AP – získává **František Olejník**, knihu *Odposlechnuto v Praze* a reflexní pásky s logem DPP získávají **Eva Stavínohová** a **Jindřiška Uhrová**.

Hlavní cena:



Externí webová kamera Logitech HD Webcam C270

VIDEO V ROZLIŠENÍ HD 720P, FOTKY V ROZLIŠENÍ AŽ 3 MPX, AUTOMATICKÁ KOREKCE OSVĚTLENÍ, VESTAVĚNÝ MIKROFON S POTLACENÍM ŠUMU NA POZADÍ, UNIVERZÁLNÍ KLIP PRO UCHYCENÍ K MONITORU NEBO NOTEBOOKU.

	STĚPNÍ PTÁCI	VÝROBCE PNEUMATIK	SRDEČNICE		BĚZENCI	NÁŠ SLOVNÍKÁŘ	OBYVATELE ŽUČÍ V ČINĚ	VYBUŠNINA	VZÍTÍ	POPEVEK	INIC. HERCE RODENA	SÍDLO V OKRESE BLANSKO		OVOK (LID.)	AMERICKÝ BOXER	ZKR. JEDNOTKY ČASU	JIFOMERICKÝ MALÝ VEPR	OXID TITANŮTY
LET. SPOL. PORTU. GALSKÝCH KOLONIÍ				MENŠÍ DRAVÝ PTÁK									NAKLADACÍ PLOŠINA					
MODEL AUTOMOBILY KIA				NORMA 3. část tajenky									ANGL. ČERNEC OBYVATEL SLOVEN. MĚSTA					
ORVAT							ZN. TELLURU			RANNÍ VYDÁNÍ NOVIN	SKALNÍČKA FR. JEDEN							
PRÁVĚ PODOBNĚ									SOVĚTSKÝ SKOKAN DO VÝŠKY ZAJET DOLNĚ							4. část tajenky	ZN. ASTATU NEROST Z SKUP. SERPEN. TINU	
NEWTONOV JIMÉNO						BRIT. CHEMIK A FYZIK	SÍDLO V OKRESE ZNOJMO							LATIN. CHLUVĚK ANGL. LEVÝ				
	HRNEC	CHIRURGICKÝ ZÁKROK	KINA MALÝ TOLAR				1. část tajenky					FRAN. GOUZSKÁ AUTOMOBILOVÁ ZNAČKA						
MLADÉ KOČKY					JÍZDA DOLU KÓD SUDÁNU								ĎAS				SEKATI KOSOVI	TROPICKÉ OVOCE
FILIPÍNSKÁ SOPKA					OBORNÍK VE STATICE JMELI (LID. NÁZEVI)							POLIBKY	SVĚTADÍL JEZDECKÁ DRUŽINA					
MILOVNÍK								PAPEŽ	OMOKNUTÍ	PĚTIHRAN VELKÁ MNOŽSTVÍ LIDI								
BŘEVNO							2. část tajenky							DŘEVĚNÁ TYČ	RUSKÁ REKA			
DRAVÝ ZPĚVNÝ PTÁK				LATÍNSKÁ SPOJKA A	SPZ KARVINĚ	PŘÍPRAVA PRO SLUŽOVÁNÍ ZELENÉ PÍCE								MOČ	TAHLE			
SIDERIT										POKRÝT NEČM SYPKYM							TA TAKÉ	
PLAŠTI									SPZ PRAHY				HRDINKA KNIH. M. TIPP. MANNOVĚ				JEHLIC. NATÝ STROM	

NOVÁ KOLEKCE
na Infocentrech
a v novém fanshopu

T3 Coupé



PLECHÁČEK

299 Kč

**TUŽKA
OBYČEJNÁ**
hranatá
(nebo kulatá)

19 Kč



**LIMITOVANÁ
EDICE!**

Nástěnný kalendář 2019

Foto: Petr Hejna

formát A2, křída 250 g

+ **bonus:** placka T3 Coupé

449 Kč

**USB 3.0
FLASH DISK**
16 GB

299 Kč

modrá
249 Kč

bílá
349 Kč

**TAŠKA
PLÁTĚNÁ**
bílá, modrá
(pouze na Můstku)

PLAKÁT
B1 (707 x 1000 mm)

59 Kč



Prodej na Infocentrech: Můstek, Anděl, Veleslavín a Hradčanská
nebo nově na: fanshop.dpp.cz
Aktuální otevírací doby Infocenter na: www.dpp.cz/infocentra



Dopravní podnik
hlavního města Prahy