12 | 2019
ročník 24

DP kontakt

KURIOZITY PRAŽSKÉHO METRA

PŘÍBĚH DÁMSKÉHO KASTRŮLKU

ŽÁDNÁ RÁNA NESMÍ PADNOUT VEDLE

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

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Pěvecký sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy
vás zve na vánoční

Tříkrálový koncert

6. ledna 2020, 18.00 hodin

Kostel sv. Vojtěcha, Praha 8 – Libeň
(zastávka tramvaje Libeňský zámek)

Sbor Gymnázia Jaroslava Heyrovského Fasol-Misol
Sbormistr: Eva Girethová

Pěvecký sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy
Sbormistr: Lukáš Janírek

Zdický smíšený sbor
Sbormistr: Martina Rajtmajerová

Uslyšíte vánoční písně a koledy v mnoha úpravách, závěr koncertu bude patřit všem sborům společně.
Vstupné dobrovolné.

www.sbordpp.cz

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Pěvecký sbor Dopravního podniku hlavního města Prahy

OBSAH 12 / 2019

DP kontakt

4 LISTÁRNA

5 – 9 AKTUÁLNĚ

UDÁLOST
10 – 13 DEN ČESKO-SLOVENSKÝCH REDAKCÍ
40 OCENĚNÍ AMBASADOR KVALITY PRO DPP

JEDEN Z NÁS
14 – 17 ŽÁDNÁ RÁNA NESMÍ PADNOUT VEDLE

VÝROČÍ
18 – 23 PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNAJÍ ANEB KALEIDOSKOP HISTORICKÝCH STŘÍPKŮ

AKCE
24 – 25 LETŇANSKÉ AUTOBUSOVÁNÍ

PROFIL
26 – 31 PEČUJÍ O DOPRAVÁCKÝ POKLAD

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM
32 – 34 LETEM SVĚTEM… METREM!

ZA KOLEGY
35 – 36 HISTORICKÉ TRAMVAJE POD JEŠTĚDEM ANEB BOVERACLUB SE PŘEDSTAVUJE

KALEIDOSKOP
38 – 39 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

PROJEKT
41 – 45 PRAŽSKÁ UNIFORMA JE I PŘÍBĚHEM DÁMSKÉHO KASTRŮLKU

46 KŘÍŽOVKA O CENY

47 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna
Petr Hašek, řidič garáže Řepy

DP kontakt
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
24. ročník

Kontakt: oddělení Firemní komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědný redaktor:** Zdeněk Bek
Redakční rada
Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungrman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. listopadu 2019
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/spolecnost/pro-fanousky/casopis-dp-kontakt
Objednat zasílání je možné na fanshopu DPP.

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

Vzpomínky na Černý Most

Vážená redakce!

Musím poděkovat za vámi zaslané číslo DP kontaktu č. 10, které je opět naplněno zajímavým obsahem. Kromě jiného mě zaujala fotografie na straně 35, kde je zobrazená situace v oblasti Černého Mostu. Je to tam skutečně k nepoznání a proto si dovoluji vám zaslat snímky prakticky ze stejného místa, které jsem tam pořídil alespoň podle mých záznamů v roce 1975.

Na prvním je „šiml" č. 5706 na lince 186 jedoucí směrem na Prahu a v pozadí jsou vidět Horní Počernice. Další snímky pak ukazují objekt, kvůli kterému jsem tam vlastně tehdy jel. Byl to vyřazený tramvajový vlek „plecháč" č. 902, který sloužil stavební firmě jako sklad. Rubrika Historie MHD v obrazech je velmi dobrý nápad a čtenáři tak mají možnost se seznámit s dnes již dávno změněnými místy.

Děkuji, s více jak srdečným pozdravem
Vladislav Borek

Z dopisu Policie ČR generálnímu řediteli DPP Petru Witowskému

Vážený pane generální řediteli,

touto cestou bych chtěl poděkovat panu Romanu Künzelovi, který je Vaším zaměstnancem jednotky Dopravní cesta Metro (vedoucí jednotky Ing. Marek Kopřiva) za ochotný a vstřícný přístup v rámci realizace opravy a zlepšení sociálního prostředí na služebních místnostech Policie České republiky, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, odbor služby pořádkové policie, oddělení METRO umístěných ve stanicích metra Florenc, Muzeum a Můstek.

Za podpory tohoto pracovníka došlo ke zlepšení podmínek službu konajícím policistům v těchto stanicích metra zejména v současnosti, kdy jsou neustále přítomni při plnění úkolů a prevence proti terorismu. Tyto opravené služební místnosti, které jsou vybaveny novým kancelářským nábytkem, budou sloužit nejen ke kulturnímu a příjemnému zázemí, ale i k reprezentaci Policie ČR při kontaktu s veřejností.

Velice si vážím ochoty, vstřícnosti a profesionality tohoto Vašeho zaměstnance, kterou nám již několik let projevuje, za což jemu a DP hl. m. Prahy a. s. patří ze strany Policie České republiky, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, odbor služby pořádkové policie, oddělení METRO velký dík.

S pozdravem
brig. gen. Ing. Tomáš Lerch
ředitel Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy

Z dopisu Magistrátu hlavního města Prahy

Vážený pane řediteli,

dovolte mi, abych Vám a všem Vašim podřízeným poděkoval za spolupráci a nasazení během oslav 30. výročí 17. listopadu 1989 a dalších akcí spojených s tímto významným svátkem našich soudobých dějin. Díky Vaší příkladné spolupráci se tyto akce a oslavy obešly bez jakýchkoli vážných incidentů a nepříjemností.

S pozdravem
Ing. Petr Hlubuček
náměstek primátora hl. m. Prahy
pro oblast životního prostředí,
infrastruktury,
technické vybavenosti a bezpečnosti

Z dopisu Základní školy Jana Wericha, Praha 6 – Řepy

Dovolujeme si za celý kolektiv pedagogů a dětí na 1. stupni naší základní školy Jana Wericha poděkovat Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, jmenovitě panu Ing. Cibulkovi, za velmi vstřícné jednání a pomoc při přepravě téměř 300členné skupiny dětí a pedagogů na kulturní akci.

Přesně podle domluvy se takto veliké skupiny ujali zaměstnanci DPP na zastávce tramvaje Sídliště Řepy a dohlédli na hladký průběh nástupu všech přítomných do přistavené tramvaje, která byla určena pouze pro účel přepravy děti ze zastávky Sídliště Řepy do zastávky Jindřišská.

Díky takto vstřícnému jednání se žáci se svými pedagogy dopravili bez komplikací na kulturní akci, kterou si i díky Vaší pomoci mohli naplno užít.

Ještě jednou velice děkujeme a těšíme se na další spolupráci. S pozdravem za celý kolektiv pedagogů

Mgr. Eva Jakubičková,
zástupkyně ředitelky

Vážené kolegyně, vážení kolegové, milé čtenářky a čtenáři,

držíte v rukou poslední číslo časopisu DP kontakt roku 2019 a já rád využívám této příležitosti k tomu, abych Vás pozdravil. Je to téměř přesně rok, co jsem stanul v čele této významné firmy a mohu Vám říct, že to bylo dvanáct měsíců velmi krásné, ale náročné práce. Za ten rok jsem poznal spoustu z Vás a jsem opravdu rád, že mohu řídit firmu, která zaměstnává tolik nadšených a skvělých lidí, kteří za každého počasí, o svátcích, víkendech, ve dne, v noci vždy profesionálně odvádějí svoji práci a rozhodně přispívají k tomu, že pražská MHD je hodnocena jako jedna z nejlépe fungujících v Evropě i na světě.

Výsledky DPP jsou oceňovány nejen hlavním městem, ale i dopravními odborníky doma i ve světě. Máme tradičně velmi vysoká hodnocení plnění standardů kvality a jako jediná dopravní společnost v České republice jsme získali cenu Ambasador kvality, kterou uděluje Česká společnost pro jakost. Jsme oceňováni nejen za kvalitu, ale i za informační otevřenost nebo inovativní přístup. Velký dík za to patří Vám všem, řidičům a strojvedoucím v první linii, i těm z Vás, kteří se staráte o kvalitní a funkční zázemí.

Vaší práce si velmi vážíme a jsme rádi, že ve spolupráci s naším akcionářem udržujeme vysoký standard i v rámci ohodnocení zaměstnanců. Od 1. ledna 2020 dochází k vylepšení některých benefitů a rovněž dochází k navýšení v mzdové oblasti, o kterém na stránkách tohoto časopisu v létě podrobně informoval personální ředitel. Stejně intenzivně budeme pokračovat ve zkvalitňování zázemí v provozech i ve vyhledávání nových zaměstnanců na chybějící profese, jak jsem uvedl mj. v odpovědích na otázky zaměstnanců v únorovém DP kontaktu.

Rád bych Vám všem touto cestou popřál klidné prožití svátečních chvil a do nového roku zdraví, lásku, úspěchy v práci a pohodu doma. Časopisu DP kontakt na prahu jeho 25. narozenin pak hodně nápadů a spokojených čtenářů.

Petr Witowski,
předseda představenstva
a generální ředitel DPP

JÍZDY ZA BRANOU VÝSTAVIŠTĚ

Veletrhu CZECHBUS se aktivně zúčastnil také nábor DPP. Účast zájemců a také zaměstnanců DPP, kteří se přišli podělit o svoje poznatky a pozdravit se s kolegy z dalších útvarů, byla veliká. Zájemci si mohli vyzkoušet jízdu autobusem v plném městském provozu, a že se jezdilo v hojném počtu, dokládá, že se za volant posadilo 41 zájemců. Uchazeči se již tradičně zajímali o mzdy a pracovní podmínky, zaznamenali jsme zájem řidičů ze Slovenska a Moravy. Všem se líbila nejen expozice, ale také propagační materiály a veškeré informace o možnostech zaměstnáních v DPP. Fotoreportáž z veletrhu najdete na str. 24 a 25.

(zv)

Foto: Jakub Lachout

Jubilejní ročník akce Není cesty zpět

Foto: Zdeněk Bek

Na přelomu listopadu a prosince proběhl jubilejní desátý ročník dopravně-bezpečnostní akce „Není cesty zpět". DPP ve spolupráci s Policií ČR připravil vzdělávací přednášky ve čtyřech tramvajových smyčkách, a to na téma přednosti tramvaje na přechodu a celkové bezpečnosti dopravního provozu. Přednášky vedli policisté z Oddělení prevence společně s dispečery DPP. Každé obratiště navštěvovali studenti prvního a druhého stupně základních škol, které se nacházely v blízkosti akce. Závažnost problematiky dokreslovaly fotografie z dopravních nehod umístěné v tramvaji. Kampaň „Není cesty zpět" je další z činností DPP, která se pokouší minimalizovat počet nehod a především srážek tramvají s chodci.

(red)

Foto: Jakub Lachout

Prosincové autobusové **„trvalky“**

Od prvního prosince 2019 došlo v pražské integrované dopravě k několika trvalým změnám. K nejpodstatnějším na území hl. m. Prahy patří především následující změny v provozu autobusů. Zavedeny byly nové linky:

- **153** (U Zvonu – Nad Konvářkou),
- **171** (Depo Hostivař – Ve Žlíbku),
- **204** (Obchodní centrum Černý Most – Sídliště Petrovice),
- **242** (Zbraslavské náměstí – Dolní Černošice).

Současně došlo ke zrušení linky **192** (Nemocnice pod Petřínem – Malostranské náměstí – Nemocnice pod Petřínem), která byla nahrazena prodloužením linky **194** (Florenc – Nemocnice pod Petřínem). V oblasti Letňan došlo ke změně názvu zastávky Krausova → Sídliště Letňany.

Od 15. prosince 2019 zároveň dochází k integraci Rakovnicka do systému PID. K těm nejvýraznějším změnám, které se dotknou linek obsluhujících území Prahy, patří zavedení nových linek:

- **304** (Kukulova – Rakovník, Autobusová stanice),
- **305** (Zličín – Rakovník, Autobusová stanice),
- **365** (Motol – Stochov, Náměstí)
- **404** (Zličín – Rakovník, Autobusová stanice).

Kompletní přehled prosincových změn naleznete na webových stránkách www.pid.cz. (red)

Poslední motory Euro II vyřazeny

V pátek 22. listopadu 2019 se DPP rozloučil s posledními autobusy plnícími emisní normu EURO II. Mezi lety 1996 – 2019 bylo v provozu více než 700 autobusů s motory LIAZ a Renault, které v době svého vzniku odpovídaly právě této dnes již několikrát překonané emisní normě. V současné době je ve vozovém parku městského dopravce 1150 autobusů, z nichž 408 plní aktuální normu EURO VI a 518 pak odpovídá normě EURO V/EEV. Zbývající autobusy jsou v provedení EURO III a IV, avšak i tyto vozy rychle mizí z ulic.
Z technického pohledu představují městské autobusy s označením EURO II poslední motorizaci, která byla vybavena klasickou koncepcí palivové soustavy. Tato jednoduchá, konstrukčně nenáročná a provozně spolehlivá koncepce však musela být s nástupem normy EURO III nahrazena novými prvky, které se již neobešly bez elektronického řízení. Samotná konstrukce autobusů byla rovněž na velmi solidní úrovni, což dokládá dlouholetý provoz v náročných podmínkách, který značně překonal původně deklarovanou životnost 10, resp. 12 let. Poslední autobusy s motory emisní normy EURO II, kterou zastupují typy Karosa B941E a Renault City Bus, vyjely v uvedený den na linky 185 (ev. č. 3283, 3302) a 140 (ev. č. 6349) z autobusového obratiště Palmovka. (ov)

ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA V ROCE 2020

Foto: Petr Kalášek

I v následujícím roce se mohou fanoušci metra těšit na jízdy historických souprav metra. Přinášíme seznam jízd pro první čtvrtletí. Úvodem příštího roku se mohou zájemci těšit i na „retro víkendy“ s nasazením historických vozů. Přesné termíny budou zveřejněny na www.dpp.cz.

- **18. ledna 2020** – Zážitková turistika s KŽC – depo Kačerov + trasa C – souprava Ečs
- **15. únor 2020** – Zážitková turistika – depo Zličín + trasa B – souprava 81-71
- **14. březen 2020** – Zážitková turistika s KŽC – depo Kačerov + trasa C – souprava Ečs

(ph)

BRONZ Z CZECH TOP 100

Ve středu 27. listopadu 2019 v Art Nouveau Hall – sále Amerického baru a Plzeňské restaurace pražského Obecního domu proběhlo slavnostní vyhlášení letošního žebříčku firemní komunikace, pořádané společností Czech Top 100. V kategorii výroční zpráva převzal cenu za třetí místo generální ředitel DPP Petr Witowski. (red)

CZECH PRESS PHOTO S TRAMVAJOVOU CENOU

Na slavnostním ceremoniálu předání cen jubilejního 25. ročníku soutěže Czech Press Photo v Brožíkově síni Staroměstské radnice byli 22. listopadu 2019 vyhlášeni vítězové foto a video kategorií. Při předávání jedné z cen byla důležitou postavou řidička pražské tramvaje. V kategorii Každodenní život získal 1. místo Michal Růžička z mediální skupiny Mafra za fotografii s názvem Déšť v Praze na Andělu, na které se řidička tramvaje marně snaží přehodit výhybku během nenadálé průtrže mračen 6. června 2019. Milým překvapením pro Michala Růžičku byla předávající ceny – řidička tramvaje zachycená jeho fotoaparátem, Lenka Jelenová z vozovny Hloubětín. V letošním ročníku bylo vypsáno 8 foto kategorií a 3 video kategorie. Soutěžilo 270 fotografů, kteří přihlásili celkem téměř čtyři tisíce fotografií. Titul Fotografie roku získal symbolický snímek vlající vlajky nad hlavami tisíců demonstrantů na Letenské pláni od Lukáše Bíby z mediálního domu Economia s názvem Demonstrace proti premiérovi Andreji Babišovi. (pel)

Foto: Jan Zátorský

Foto: sbordpp.cz

ADVENTNÍ A VÁNOČNÍ OBDOBÍ S **PĚVECKÝM SBOREM DPP**

Konec roku je završením celoroční práce celého Pěveckého sboru DPP. Nácvik skladeb na vystoupení v adventním a vánočním období probíhá vždy s velkým předstihem a na vánoční koncert se vždy velmi těšíme a užíváme si sváteční atmosféry. V tomto období zpíváme na různých místech, např. v Průhonicích pro klienty Alzheimer centra, ve vestibulu metra v rámci již tradiční akce Nalaďte se v metru o Vánocích nebo v kostele při Adventním koncertu.

Oblíbený vánoční Tříkrálový koncert se uskuteční dne 6. ledna 2020 od 18 hod. v Libni v kostele sv. Vojtěcha. Společně s našimi hosty, Zdickým smíšeným sborem a s Pěveckým sborem Gymnázia Jaroslava Heyrovského, zazpíváme řadu známých i méně známých skladeb a nebudou chybět ani tradiční vánoční koledy. Náš pěvecký sbor oslaví v příštím roce již 10. výročí od svého založení. Na kontě máme přes sto vystoupení a dvě natočená CD. Rok 2020 se tedy ponese v duchu oslav tohoto kulatého výročí. Pokud si chcete při této příležitosti s námi zazpívat vy nebo někdo z vašich známých, přijďte se nezávazně podívat na zkoušku po novém roce, kdy začneme nacvičovat nový repertoár. Bližší informace naleznete na našich webových stránkách www.sbordpp.cz nebo nás kontaktujte prostřednictvím e-mailu sbordpp@seznam.cz. (mp)

Boj proti AIDS nepolevuje

DPP i v letošním roce vypravil speciálně vyzdobenou tramvaj v rámci boje proti AIDS. Ve čtvrtek 28. listopadu 2019 tak centrem Prahy jezdila tramvaj, jejíž osádku tvořili dobrovolníci z řad studentů-mediků, kteří cestujícím podávali informace o viru HIV, nemoci AIDS, o způsobech přenosu i o prevenci. Do akce se současně zapojilo dalších 9 dopravních podniků napříč republikou. (red)

Foto: Stanislav Jaroš

K organizačním změnám k 1. 1. 2020

S účinností od 1. ledna 2020 dochází ke změně makrostruktury DPP. Ta se týká zejména úseků dopravního, technického – Povrch a technického – Metro. Ke stejnému datu dochází ke zrušení úseku investičního. Bližší informace k této změně budou součástí příštího vydání DP kontaktu, aktuální organizační schéma je k dispozici rovněž na intranetu DPP. (red)

ZE ZASEDÁNÍ PŘEDSTAVENSTVA A DOZORČÍ RADY DPP

Na svém 23. zasedání 5. listopadu 2019 představenstvo Dopravního podniku projednalo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1.–3. čtvrtletí 2019 a dále zprávu o kolektivním vyjednávání. Projednalo rovněž organizační opatření k 1. 1. 2020 a rozbor nehodovosti. Na dalším zasedání, tedy 19. listopadu, se představenstvo zabývalo mj. majetkoprávními záležitostmi či nastavením ocenění pro zaměstnance odcházející do důchodu. Na programu mělo i novelu směrnice Poskytování informací podle zákona č. 106/199 Sb. a směrnici DPP o uveřejňování smluv. V úterý 3. prosince 2019 se pak představenstvo sešlo na svém 25. zasedání a projednalo mj. plnění harmonogramu insourcingu vnitropodnikové dopravy či organizační opatření k 1. 1. a 1. 4. 2020.

Ve středu 20. listopadu 2019 se na svém jedenáctém jednání v tomto roce sešla dozorčí rada Dopravního podniku. V rámci projednání majetkoprávních záležitostí se dozorčí rada věnovala zástavbě okolí stanice metra Opatov a revitalizaci stanice metra Českomoravská. V souvislosti s návrhem na pronájem specifikovaných ploch v tubusech pražského metra byl dozorčí radě představen projekt zobrazování informací ve vybraných tunelech metra.

Dále dozorčí rada projednala mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 3. čtvrtletí 2019 a investiční plán na rok 2020. Závěrem jednání byl vznesen požadavek na svolání mimořádného jednání dozorčí rady v souvislosti s neobsazenou funkcí člena představenstva. To se uskutečnilo v úterý 3. prosince 2019. Jediným bodem programu mimořádného jednání byla volba člena představenstva. Program dozorčí rady nebyl schválen. (red)

PRACOVNÍ ŘÁD DPP

S prvním dnem nového roku 2020 vstupuje v Dopravním podniku v účinnost nové znění klíčové normy – Pracovního řádu (Ř 2019-001), který jako zvláštní druh vnitřního předpisu rozvádí do podmínek DPP ustanovení pracovněprávních předpisů. Pracovní řád na svém dvacátém zasedání 17. září 2019 schválilo představenstvo DPP, a to po udělení předchozího písemného souhlasu s vydáním této normy všech 26 odborových organizací působících v DPP.

Na podzim roku 2019 bylo ze strany úseku personálního a spolupracujících útvarů zajištěno proškolení vedoucích zaměstnanců, jehož se zúčastnili téměř všichni z necelých čtyř set vedoucích zaměstnanců DPP. Vedoucím útvarů pak vzniká povinnost řádně seznámit se zněním nového Pracovního řádu své podřízené zaměstnance, a to nejpozději do 15 dnů ode dne nabytí jeho účinnosti, tj. do 16. 1. 2020 a k 1. 1. 2020 zajistit přístupnost nového Pracovního řádu na pracovištích určených ke shromažďování podřízených zaměstnanců. Pro každého zaměstnance zajistil DPP brožurku s textem nového Pracovního řádu. (red)

Navýšení benefitů pro rok 2020

Uzavřené dodatky platné kolektivní smlouvy přinášejí zaměstnancům DPP navýšení benefitů ve dvou oblastech. Jedná se o navýšení hodnoty poskytovaných poukázek na stravování – poprvé v únoru tak zaměstnanci obdrží poukázky na stravování v hodnotě 110 Kč s tím, že polovinu poskytne zaměstnavatel a polovinu hradí zaměstnanec. Druhou změnou je navýšení příspěvku zaměstnavatele na doplňkové penzijní spoření a penzijní připojištění zaměstnance, a to ze stávajících 1 100 na 1 300 korun. Pro přiznání tohoto příspěvku od 1. 1. 2020 je třeba podat žádost odd. Personální a mzdové nejpozději do 25. 12. 2019. (red)

Aplikace Lítačka s kupóny

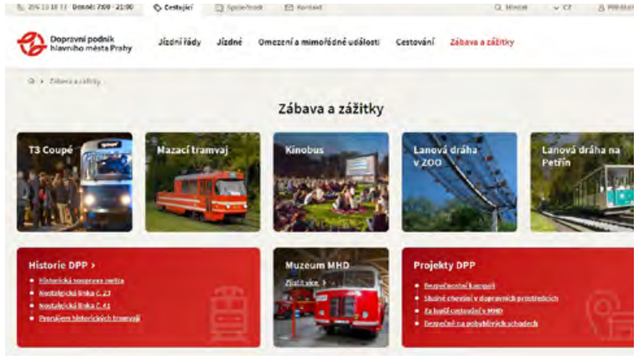
V Praze a ve Středočeském kraji se mohou od 2. prosince 2019 cestující odbavit také prostřednictvím mobilního telefonu. Aktualizace mobilní aplikace PID Lítačka nyní umožňuje cestujícím převést si zakoupené dlouhodobé časové kupóny do mobilní aplikace a cestovat v rámci PID jen s mobilním telefonem. Aplikaci si od jejího spuštění stáhlo více než 630 000 uživatelů, pravidelně ji využívá přes 139 000 z nich a prostřednictvím aplikace bylo zakoupeno 1 700 000 jízdenek.

Přínosem této dopravní aplikace je vyhledání spojení a okamžitý nákup nejlevnějšího jízdného odpovídajícího zvolené cestě, nákup až 10 lístků najednou s možností jejich aktivace dle potřeby či přeposílání jízdenek třetím osobám. Mobilní aplikaci PID Lítačka si cestující mohou stáhnout zdarma na App Store a Google Play. (red)

PROCES IMPLEMENTACE NOVÉHO SAPU V DPP

Implementační fáze zavedení nové verze systému SAP (SAP S/4HANA) do prostředí DPP byla zahájena 12. listopadu 2019. Hlavním důvodem tohoto postupu je ukončení systémové podpory současného systému SAP a tedy plynulý přechod na novou verzi SAP S/4HANA od 1. 1. 2021. Podporu tohoto projektu budou za stranu dodavatele zajišťovat smluvní partneři, a sice společnost RANKENEN, a. s. a KPMG Česká republika, s. r. o. (procesní část). Mezi hlavní úkoly projektu bude jednoznačně patřit zjednodušení systému, jeho zrychlení a odstranění co možná největšího počtu zákaznických úprav tak, aby bylo možné přiblížit podporovanou verzi systému SAP v maximální míře standardu. (da)

NOVÝ WEB DPP JE NA SVĚTĚ



Dopravní podnik v noci z 11. na 12. prosince 2019 spustil nové webové stránky na původní adrese www.dpp.cz. Dosluhující web, který denně navštěvují desítky tisíc uživatelů, již dlouho nevyhovoval současným trendům ani technickým požadavkům. Analýzu dat, návrhy rozložení obsahu stránek, grafickou podobu, samotnou realizaci i provoz nových webových stránek zajišťuje digitální agentura PragueBest, která má za sebou řadu úspěchů a ocenění.

Spojení DPP s úspěšnou společností v oblasti digitální prezentace je důležitým krokem v cestě za rozvojem poskytování informací a služeb prostřednictvím webových stránek. Více informací o novém webu, budoucím rozvoji i zajímavostech o dodavatelské společnosti se dozvíte v průběhu příštího roku. (pv)

Po 30 letech vyjela **tramvaj Občanského fóra**

Ve smyčce Výstaviště Holešovice byla 4. prosince 2019 slavnostně představena tramvaj Občanského fóra. Vůz T3 obdržel identický polep jako tramvaj z kampaně v roce 1989, kterou používal Václav Havel ve své prezidentské kampani. Polep vozu tak připomíná okamžiky, které nasměrovaly Československo a dnešní Českou republiku na cestu k demokracii. Tramvaj bude do konce roku jezdit ve všední dny jako nostalgická linka 23 a o víkendech jako linka 2. (zb)

Foto: Zdeněk Bek

Rekonstrukce **stanice metra Opatov** zahájena

Rekonstrukce stanice metra Opatov byla zahájena 4. prosince 2019. Za plného provozu tak dojde ke kompletní modernizaci osvětlení a sdělovacích zařízení. Zároveň budou provedeny stavební úpravy (výměna podhledů, oprava obkladů stěn, dlažeb apod.). Součástí projektu je vybudování kaskádovitého bezbariérového přístupu do stanice metra. Výtah z vestibulu bude zakomponován do pevného schodiště na nástupiště (viz vizualizace), podobně jako je tomu u stanice metra Chodov a Roztyly. Druhý bude zajišťovat přepravu z úrovně vestibulu do úrovně autobusových zastávek směr centrum. Oba výtahy jsou uvažovány pro transport v kapacitě dvou kočárků.

Modernizace se nebude týkat západní části vestibulu, kde se počítá s modernizací jako se součástí případného budoucího developerského projektu. Předpokládané ukončení modernizace stanice je naplánováno ve třetím čtvrtletí příštího roku. (red)

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

DEN ČESKO-SLOVENSKÝCH REDAKCÍ

BRATISLAVA, BRNO, HRADEC KRÁLOVÉ, OLOMOUC, OSTRAVA, PARDUBICE, PLZEŇ, PRAHA, ÚSTÍ NAD LABEM, ZLÍN S OTROKOVICEMI A ŽILINA. VELKÁ MĚSTA, VÝZNAMNÉ DOPRAVNÍ PODNIKY – S BOHATOU HISTORIÍ, HORKOU SOUČASNOSTÍ A ZAMĚSTNANCI, KTEŘÍ DĚLAJÍ VŠE PRO TO, ABY VŠE VYJELO, JEZDILO A DOJELO TAK, JAK TO CESTUJÍCÍ OČEKÁVAJÍ.

Rodina redakcí zaměstnaneckých časopisů v městech ČR a SR je pestrá. Právě pro zaměstnance dopravních podniků i mnozí z našich „nepražských“ kolegů připravují periodikum, které v tištěné podobě informuje o všem důležitém a zajímavém. Redakci DP kontaktu proto hlodala delší dobu myšlenka upořádat setkání této velké rodiny a zjistit, zda se radosti i strasti redakčního života podobají ve městech obou zemí.

Nápad měl kladnou odezvu, navíc k výběru hlavních témat setkání napomohla anketní otázka před samotnou akcí: co byste v programu chtěli slyšet? Zvítězily dvě oblasti – problematika GDPR a autorských práv k fotografiím v rámci příprav časopisů a zpravodajů. A zájem byl také o předání zkušeností se získáváním textových a obrazových podkladů i se samotnou tvorbou časopisů, bulletinů či zpravodajů, tedy s editací, grafikou, tiskem i distribucí.

K historicky prvnímu setkání redakcí, které se uskutečnilo 16. října 2019, lze říci jediné – přátelské, pohodové, neformální a zároveň věcné. Tak se totiž dají hodnotit všechny tematické bloky, které zaplnily dopolední program v budově Centrálního dispečinku v Praze v ulici Na Bojišti. Svou váhu měla přítomnost zástupce odboru Právního DPP k otázkám autorských práv a GDPR a také smluvního fotografa DPP. Na základě přání většiny mohli kolegyně a kolegové navštívit dispečink metra a lanovku na Petřín. Ta se nacházela v období podzimní odstávky, o to víc byla prohlídka zázemí intenzivnější.

Jednání si nekladlo za cíl přinést nějaké komuniké, ale setkat se, poznat „partnery v boji“ i společná témata. Díky ochotě kolegů ale jeden souhrn čtenářům DP kontaktu přinést můžeme, a to prostřednictvím odpovědí na otázky nejen o samotných periodikách, ale i českých, moravských a slovenských dopravních podnicích.

Otázky zástupcům dopravních podniků:

1. Jaké jsou podle vás silné stránky vašeho časopisu?
2. Co byste rádi v grafice, obsahu či jiné oblasti časopisu rádi v budoucnu změnili?
3. Kdybychom přijeli na reportáž do vašeho DP, kam byste nás pozvali a proč?

Kristína Gašpieriková a **Matej Michlík**, Bratislava

Název: **DOPRAVÁK**
Převážně dvouměsíčník (od příštího roku čtvrtletník)
Tištěný i elektronicky, průměrně 12 stran, speciální vydání 52 stran, formát A4
Náklad průměrně 3 000 ks

Název časopisu pro cestující: **MHDčka** (přestal vycházet)

1. Časopis Dopravák je dobře vnímán díky jeho blízkosti zaměstnancům – značnou část věnujeme právě jim, akcím pro ně, jubileím i benefitům. Pochopitelně cítíme jako silnou stránku i odbornější pohled na dopravní tematiku – vozidla, vozovny, tratě, napájení apod. Nebráníme přitom jeho distribuci mezi cestující, nicméně vycházíme z jeho prioritního zaměření jako zaměstnaneckého média.

2. V blízké době plánujeme obměnu, upgrade vizuálního stylu, kde máme ambici připravit časopis na tepu doby s moderním layoutem, dobře čitelnými fonty a praktickými informacemi. Chceme nově do každého čísla vkládat zajímavé plakáty, vystřihovánky, skládačky a podobně. Uvažujeme nad rozdělením části časopisu pro veřejnost a pro zaměstnance. Tím, že časopis pro veřejnost MHDčka byl ukončen, plánujeme Dopraváka zpřístupnit ke stažení nebo čtení i na našem webu v PDF formátu.

3. V Bratislavě bychom vás určitě pozvali do Vozovny Jurajov dvor, kde deponujeme všechny provozní trakce (tramvaje vč. Škoda ForCity Plus, trolejbusy a autobusy vč. elektrobusů), a kde můžete uvidět naši nejnovější chloubu mezi historickými vozidly, nádherně zrekonstruovaný Sanos S200. Následně bychom si udělali vyjížďku přes tunel na úplně novou, modernizovanou Karlovesko-Dúbravskou radiálu, která byla odevzdána do užívání v listopadu a prosinci 2019. Zhotovitel i objednatel si na ni dali záležet a i přes opožděné zprovoznění její hlavní části jsou zde k vidění nové prvky mobiliáře, který se brzy stane bratislavským standardem, a téměř celá je vysázená rozchodníky (příznačně pojmenovaný typ trvalek) a mnoha zlepšeními, které mj. zrychlují provoz mezi přestupním bodem Molecova a začátkem Dúbravky proti původnímu stavu až o 3 minuty v každém směru. Od jara 2020 pak uvidíte modernizační práce na další části této radiály.

Hana Tomaštíková, Brno

Název: **Zpravodaj**
Měsíčník, 74. ročník
Tištěný i elektronicky, 12 stran, formát A4
Náklad: 3 000 ks

Název časopisu pro cestující: **Šalina**
(z cca 32 stran vyčleněno pro DPMB 4–5 stran)
Měsíčník

1. Informuje zaměstnance o dění v podniku, přináší fotky a informace o akcích, které se chystají nebo se uskutečnily.

2. Téměř všechno. Jsem si vědoma nedostatků, které časopis má, ať už jde o nápaditost, systematičnost, vůbec myšlenku a udržení nějaké tematické linie. Osobně se na textech podílím, ale pouze tak, jak mi čas dovolí, což není dostačující pro nějakou větší změnu. Kterou ale doufám jednou uděláme.

3. Určitě do trolejbusové vozovny Komín, protože to by pro vás mohlo být vzácné a navíc jsou tam kolegové moc milí a přívětiví (samozřejmě stejně jako jinde). A pokud byste přijeli v sezóně, tak na Brněnskou přehradu na jízdu lodí, která se dá příjemně zkombinovat s posezením na některé z okolních zahrádek… Taky bychom vás mohli vzít na projížďku centrem historickou tramvají nebo do Ústředních dílen, kde montujeme nové Tramvaje pro Brno alias Draky. Našlo by se toho určitě dost.

František Meduna, Hradec Králové

Název: **Dopravák**
Nepravidelný dvouměsíčník, 17. ročník
Tištěný i elektronicky, 4 strany, formát A4
náklad 500 ks

1. Dle ankety, kterou jsme již mezi zaměstnanci dělali, nahrazuje (možná i bohužel) některé informace od nadřízených…

2. Určitě se chceme zaměřit na modernější grafiku.

3. Vzhledem k tomu, že výročí 70 let trolejbusů a 90 let MHD v Hradci Králové jsme měli letos, resp. vloni, tak mne aktuálně po stránce akce zatím žádný námět nenapadá. Po stránce „něčeho hmotného“ by byl určitě náš terminál hromadné dopravy pro svou nadčasovost).

Lenka Křenová a **Martina Krčová**, Olomouc

Název: **Rubik**
Dvouměsíčník, 13. ročník
Tištěný, rozesílán na poskytnuté e-mailové adresy, průměrně 8 stran, formát A4
Náklad: 230 ks

1. Na prvním místě bych uvedla oblibu u zaměstnanců, čte jej 80 % z nich.

2. Zrovna jsme od minulého čísla udělali redesign a přidali kapitoly. Rádi bychom přešli na profesionální tisk, tiskneme totiž pouze na

vlastní tiskárně bez sešití a nejedná se o bezokrajový tisk.

3. Za návštěvu určitě stojí vozovna tramvají v centru města z roku 1899, moc se tu toho nezměnilo.

Miroslav Albrecht, Ostrava

Název: **Zpravodaj Dopravního podniku Ostrava**
6x ročně, časopis vychází pod měnícími se názvy od nepaměti (nejstarší dochované výtisky z 20. let)
Tištěný a PDF verze na webu, 16 stran, formát A4
Náklad: 2 000 ks

1. Předností je určitě kvalitní provedení, tedy materiál, gramáž, technologie, vše ostatní bych shrnul slovem autentičnost.

2. Brzy budeme znova soutěžit dodavatele a z došlých nabídek vybereme mj. novou grafiku.

3. V Ostravě funguje od roku 2016 placení jízdného platební kartou přímo ve vozidle, a to s denní optimalizací jízdného a bez tisku papírové jízdenky – rádi bychom vám náš systém a jeho výhody představili.

V DISKUSI MIROSLAV ALBRECHT Z OSTRAVY, PO JEHO PRAVICI JITKA MALINSKÁ Z PARDUBIC

Jitka Malinská, Pardubice

Momentálně bez periodika, do roku 2005 vycházel **Dopraváček**, formát A4, cca 10 stran, tištěný.
V letech 2008 až 2009 by vydáván Bulletin v rozsahu 2 až 4 stran, tištěný i elektronicky

3. V případě reportáže v našem podniku bychom představili náš vozový park, který doznal v minulých letech velké obměny nákupem nových trolejbusů a autobusů. V roce 2017 byl rovněž otevřen nový přestupní terminál veřejné dopravy před hlavním nádražím. A v roce 2020 si připomeneme 70 let založení dopravního podniku. V rámci oslav proběhne Den otevřených dveří v sobotu 16. května 2020, na kterém představíme nové i historické vozy, provedeme zázemím vozovny a pozveme na jízdy historickými vozidly.

Lenka Kováříková a **René Vávro**, Plzeň

Název: **Novinky pro zaměstnance**
Vychází 6 až 8x ročně
Tištěný i elektronicky, 8 stran, formát A5
Náklad: 700 ks

Název časopisu pro cestující: **Dopravní novinky** 1x ročně (před Vánocemi)

1. Časopis přináší především novinky pro zaměstnance – přehledné a stručné. Dopravní novinky – obsahují vložený list s vánočními jízdními řády, shrnutí celého roku v jednom vydání a zároveň s výhledem na to, co cestující čeká v roce následujícím.

2. Chceme uskutečnit rozšíření Novinek pro zaměstnance a zavedení pravidelných rubrik.

3. Pozvánka by se týkala vozovny na Slovanech, protože ji v příštím roce čeká téměř po 80 letech fungování kompletní rekonstrukce.

Jana Dvořáková, Ústí nad Labem

Název: **emhádéčko**
Vychází dle potřeby od roku 2010,
6 stran, formát A4
Náklad: 5 000 ks

1. Časopis je výhodou pro cestující, kteří nepoužívají internet a je zapotřebí dostat informace i mezi ně.

2. Ráda bych změnila, aby se do textové tvorby zapojovalo více zaměstnanců a poskytovali mi více informací.

3. Pozvala bych vás asi do naší správní budovy, kde proběhla rekonstrukce nejen kanceláří, ale i zázemí pro řidiče autobusů.

Vojtěch Cekota, Zlín a Otrokovice

Časopis vydáván nebyl a zatím se o tom ani neuvažuje.

3. U nás bychom se asi pochlubili flotilou 5 historických vozidel MHD a pozvali bychom vás do dílen a mezi velmi zručné automechaniky, kteří v posledních letech dokázali z odepsaných vraků rekonstruovat nablýskaná a provozuschopná historická vozidla, která jsou ozdobou dnů otevřených dveří a různých slavností města Zlína i Otrokovic.

Stanislav Turanec, Simona Šupolová a **Ľubomír Taška**, Žilina

Název: **NewsBUS**
4 vydania počas konkrétneho roka,
12 stran, formát A4
Tlačený formát, v budúcnosti plánujeme online
Náklad: 600 ks

1. Rôznorodosť tém z každého oddelenia spoločnosti, interview s vybraným zamestnancom/vodičom na pravidelnej báze, edukačné články (napr. Proaktívna údržba pneumatík, Prevádzka autobusov v jesennom a zimnom období).

2. V budúcnosti by sme radi sprístupnili náš NewsBUS aj online, do sekcie by sme radi doplnili články o našich významných dodávateľoch a na pravidelnej báze uverejňovali historickú rubriku. Taktiež by sme v spolupráci s novinármi vydali výročný časopis, ktorý by poukázal čo sme všetko za 1 rok stihli v našej spoločnosti.

3. Akciu by sme zahájili v historickej miestnosti/„múzeu“, ktoré máme u nás v spoločnosti, následne by sme sa presunuli do budovy, kde sídli centrálny dispečing a pracovníčky klientských centrier a samozrejme by sme pre vás urobili jazdu historickým autobusom Karosa ŠD 11. Fotky tohto autobusu nájdete tu: www.retroautobus.sk

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna

ŽÁDNÁ RÁNA NESMÍ PADNOUT VEDLE

HODINY NA TRÉNINKU A V PRÁCI. NEUSTÁLÉ ODŘÍKÁNÍ A TVRDÁ FYZICKÁ PŘÍPRAVA. PETR HAŠEK, AMATÉRSKÝ MISTR REPUBLIKY V KICKBOXU A ŘIDIČ AUTOBUSU, SI JIŽ VAVŘÍNY A RESPEKT VYBOJOVAL. TO NEJTĚŽŠÍ HO VŠAK STÁLE ČEKÁ, NOMINOVAT SE NA MISTROVSTVÍ EVROPY, KTERÉ SE KONÁ PŘÍŠTÍ ROK V BARNSLEY V ANGLII. JAK NÁROČNÉ JE SKLOUBIT PRACOVNÍ A SPORTOVNÍ KARIÉRU, SE DOZVÍTE V NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDCÍCH.

ŽE JE KICKBOX BOJOVÝ SPORT, VĚTŠINA ČTENÁŘŮ VÍ. MŮŽETE ČTENÁŘŮM UPŘESNIT, KDE SE ZRODIL A JAKÁ JSOU ZÁKLADNÍ PRAVIDLA?

Zjednodušeně mohu říci, že se jedná o bojové umění mladého věku, které vzniklo na přelomu 60. a 70. let ve Spojených státech z karate. Je povoleno kopat a vést údery rukama. Dělí se na plnokontaktní a polokontaktní disciplíny. Plnokontaktní disciplíny jsou tři, fullcontact, lowkick a K1. Bojuje se zásadně v ringu a K1 je považována za královskou disciplínu. Mohou se vést údery i na hlavu a kolenem. V polokontaktu se dělí disciplíny na kicklight, lightcontact a semicontact, neboli teď moderně points fighting. Rozdílů je mezi kategoriemi více, stěžejní je, že v plnokontaktu můžete soupeře knockoutovat a můžete vést co nejtvrdší údery. Kdežto v polokontaktu nesmíte nikoho schválně knockoutovat, povolují se jen středně silné údery.

JAK SE ČLOVĚK K BOJOVÉMU SPORTU DOSTANE?

S bratrem jsme jako malí koukali na filmy s karate, později jsem měl rád filmy s Van Dammem. Hodně nás to bavilo, ale naši nás nikdy nepřihlásili do nějakého klubu. Pravděpodobně, abychom se nepozabíjeli (úsměv). Dělal jsem jiné sporty, jako interkros, hokej, fotbal, florbal a posilování s činkami, ale chuť dělat kickbox mě nikdy nepřešla a chtěl jsem to umět. Naplno jsem se kickboxu začal věnovat až od roku 2016, kdy chodím do studia Team Fighter's k Martinu Zavoralovi, což je reprezentační trenér a několikanásobný mistr Evropy v kickboxu. U něj jsem se naučil základy kickboxu a taktiku boje.

JAK ČASTO TRÉNUJETE?

Teď to mám trochu volnější, takže trénuji pětkrát až šestkrát týdně. Když jsem se však připravoval na mistrovství ČR nebo na národní poháry, tak jsem měl i deset tréninků týdně po dobu dvou měsíců. Sice jsem začal až v 25 letech, ale vše jsem si hodně vydřel. Doma jsem zvedal i postel, abych měl víc místa a trénoval.

VY JSTE TAK TROCHU MARTINA SÁBLÍKOVÁ, TA TAKÉ TRÉNOVALA NA DESCE A PORÁŽÍ HOLANĎANKY, KTERÉ TRÉNUJÍ CELÝ ŽIVOT…

Je to vážně o drilu. Soustředit se na rovnováhu těla, trénovat pořád ty samé pohyby. Na druhou stranu mi také teče do bot. Mám svůj věk a nemám o čem spekulovat. Teď je teď a musím trénovat každý den.

Jako amatéři samozřejmě nedostáváme žádné peníze, takže si všechno platím sám. Všechny pomůcky však musím mít dvakrát, tzn. helmu, boxerky a botičky s holeními chrániči. Vše v modré a červené barvě.

V TOM PŘÍPADĚ TO UŽ ALE NENÍ HOBBY, ALE ŽIVOTNÍ STYL…

Ano, už to zasahuje do soukromí a do práce. Místo toho abych se zaměřoval na vydělávání peněz, zakládání rodiny nebo chození s kamarády na pivo, tak musím trénovat, jíst a spát. Věnuji tomu maximum, stojí mi to za to. Vím, že jsem ve věku, kdy bych se měl zaměřovat i jiným směrem.

MĚL JSTE NĚJAKÉ ZDRAVOTNÍ KOMPLIKACE?

Maximálně nakopnutá žebra, holeň nebo kotník. Ale to jsou běžné věci v tomto sportu. Také jsem dostal patou na horní čelist, takže jsem asi týden nevěděl, jak chutná jídlo. Jinak jsem nic vážného neměl. Zajímavé je, že jsem dělal hodně kolektivních sportů a vždy si někdo zlomil nohu, ruku nebo kotník. Kdežto v kickboxu jsem tohle zatím neviděl.

U SPORTOVCŮ SE ČASTO ODDĚLUJE PSYCHICKÁ ČÁST OD FYZICKÉ. JAK SÁM SEBE MOTIVUJETE?

Psychika hraje nejdůležitější roli. Proto na ní v posledních letech pracuji. Hodně mi pomáhají videa od Josefa Hoanga. Zabývá se především, jak by měl člověk pracovat se svými myšlenkami, emocemi, myšlenkovými vzorci a strachy, které člověka přímo paralyzují. Když jsem v náročné přípravě, tzn. 10 tréninkových jednotek týdně, tak od šestého tréninku si musím často připomínat a vizualizovat, proč a kvůli čemu tento sport dělám. Někdy to jsou velké vnitřní boje (úsměv). Jestli mohu uvést konkrétní příklady motivace: když budu víc trénovat než ostatní, tak o to pro mě budou zápasy lehčí. Tlačí mě sportovní věk, takže si nemohu říci "za rok se do toho ale už opravdu opřu". Chci se stát mistrem Evropy a světa.

TAKŽE PÁTEČNÍ TELEFONÁT OD KAMARÁDŮ „JDEME NA JEDNO!" PRO VÁS NIC NEZNAMENÁ…

Já ani nejsem ten typ člověk, kterého by to lákalo. Sport mám vážně rád a když zjišťuji, že je nad rámec zábavy, že už není jen pro radost, tak mám úplně jiný přístup. Kickbox je pro mě na prvním místě. Chci ho dělat pořádně a nechci si v pozdějším věku vyčítat, kde jsem mohl být, kdybych to flákal…

V ČERVNU LETOŠNÍHO ROKU JSTE SE STAL MISTREM REPUBLIKY V KICKLIGHTU A LIGHTCONTACTU. JEL JSTE NA TURNAJ S TÍM, ŽE HO VYHRAJETE?

Musím přiznat, že jsem s touto myšlenkou na turnaj jel. Ještě než jsem začal zápasit, věděl jsem, že chci být mistr republiky. Zápasy jsou něco naprosto jiného než tréninky. Ten tlak… to už není sparing ve stylu „půjdeme lehce do sebe". Trenér mi hodně pomohl a nabídl mi po mém prvním celkem úspěšném turnaji v prosinci 2018, že mě bude jednou týdně trénovat zdarma. Chodil jsem dopoledne k němu na tréninky. Doma jsem pak posiloval, boxoval a kopal do vzduchu. Pořádně jsem si dával do těla a v dubnu jsem na turnaji ve Vysokém Mýtě zápasil se závodníkem, který skončil třetí na MS juniorů v low kicku (plnokontaktní disciplína) a byl mistrem ČR v disciplínách kicklight a fullcontact.

JAK TO DOPADLO?

Byl hodně tvrdý, ale dvě kola jsem nad ním vyhrával. Poslední, 3. kolo jsem nezvládl a nakonec prohrál. Na druhou stranu to byl dobrý signál k tomu, že jsem věděl, jak na tom jsem. Věděl jsem, že na mistrovství republiky bude mým největším soupeřem a překážkou Martin Hauser z našeho týmu Team Fighter's Martin Zavoral, výborný a zkušený kickboxer, který byl přibližně na stejné úrovni jako soupeř z Vysokého Mýta. Věděl jsem, že když budu makat a dřít, tak ho porazím, no a k tomu nakonec došlo (úsměv).

JAK NA ÚSPĚCH REAGOVALI VAŠI NEJBLIŽŠÍ?

Rodina byla překvapená, nikdo to nečekal a byli na mě pyšní. Upřímně, ani já jsem si vítězství zpočátku neuvědomoval. Lidi z našeho týmu byli hodně překvapeni (úsměv).

V REAKCI NA VÍTĚZSTVÍ JSTE DOSTAL MOŽNOST JET PŘÍŠTÍ ROK NA MISTROVSTVÍ EVROPY?

Ano, ale má to podmínku. Musím jezdit evropské turnaje a získat medaili minimálně na třech turnajích. Konají se v pěti státech, Irsku, Německu, Rakousku, Maďarsku a Slovensku. Pokud splním tuto podmínku, mohu se kvalifikovat na ME 2020. Finančně to není úplně jednoduché, ale ta motivace jet na mistrovství Evropy je obrovská.

Nejvíc mě těší, že porážím kluky, kteří tento sport dělají třeba od šesti let nebo mají několik desítek možná stovek zápasů jak v Čechách, tak v cizině.

Pokud některého z čtenářů rozhovor zaujal natolik, že by rád tento sport vyzkoušel, je možné využít náboru ve studiu Team Fighter's Martin Zavoral, kde zájemce může Petr Hašek i trénovat.

Bližší informace jsou uvedeny na webových stránkách www.studiofighters.cz

JAK JE NÁROČNÉ SPOJIT PRÁCI ŘIDIČE AUTOBUSU S TAKOVÝM SPORTEM?

Je to hodně náročné. Z práce rovnou na trénink a kolikrát i naopak. Sluší se touto cestou poděkovat Vratislavu Kučerovi a Hanuši Kovárníkovi z Řep za podporu. Zároveň stále hledám sponzory, takže pokud by měl někdo zájem, budu rád za zprostředkování kontaktu.

BYLA VAŠE CESTA K PRÁCI V PODNIKU OD ZAČÁTKU JASNÁ?

Jsem vyučený elektrikář silnoproudu, ale ta profese mě nikdy nebavila. Udělal jsem si řidičský průkaz na nákladní vůz. Jezdil jsem dva roky u soukromníků, kde vám dají smlouvu na sedm tisíc a zbytek vám dávají bokem. To se mi moc nelíbilo, a pak mi někdo řekl, že v rádiu je nábor na řidiče autobusu u DPP. Něco jsem si zjišťoval, přihlásil jsem se a začal jezdit. Vzhledem k tomu, že bydlím nedaleko, tak garáž Řepy pro mě byla priorita.

MŮŽETE POPSAT SVÉ DOSAVADNÍ PŮSOBENÍ U PODNIKU?

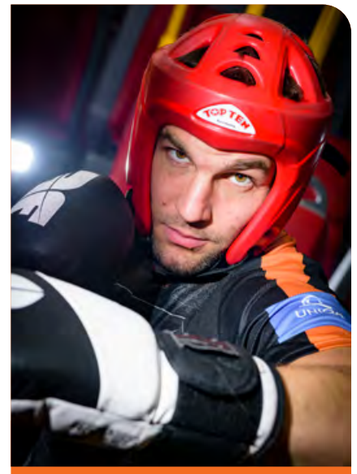
Myslím, že jsem to měl jednodušší v tom, že jsem řídil větší a větší auta. Zprvu jsem jezdil osobním autem, poté dodávkou na poště, nákladním vozem a dnes už autobusem. Člověk tak postupně nabíral zkušenosti. Horší je to s dopravou, která houstne. Lidé si myslí, že přechod je pěší zóna. Na druhou stranu nejde všechno hodit do jednoho pytle. Za sebe mohu říci, že řízení mě baví.

MĚL BYSTE RADU PRO ZÁJEMCE, KTEŘÍ BY CHTĚLI PRACOVAT U DPP JAKO ŘIDIČI?

Pokud se chce někdo vyjezdit a vydělat peníze, tak tady dostane šanci. Nemá cenu zastírat, že cyklus směn by mohl být lepší. Na druhou stranu tu máme moderní autobusy, které práci zjednodušují a u kterých má řidič i jistý pracovní komfort.

NA ZÁVĚR SI NEODPUSTÍM OTÁZKU, KTERÁ SE NABÍZÍ. SETKAL JSTE SE NĚKDY S FYZICKÝM NAPADENÍM? NEMYSLÍM V PRÁCI, ČISTĚ OBECNĚ…

Snažím se tomu vyvarovat. Když na mě někdo verbálně zaútočí, nechávám to plavat. Jsem „vylítaný" z tréninků a ze zápasů, takže nemám potřebu se zbytečně pouštět do velkých věcí. Asi před měsícem jsem v práci zažil opilce, který začal kopat do autobusu a vyhrožovat mi. Vyřešila to Policie ČR, já jsem byl v klidu (úsměv).



ZÁPASNICKÁ STATISTIKA
PETRA HAŠKA:

14 ZÁPASŮ
Z TOHO
11 **VÝHER**
7 VÝHER PŘED LIMITEM
A **3** PROHRY
(1 KONTUMAČNĚ)

FINÁLE MČR 2019 V KICKBOXU, POLOKONTAKTNÍ DISCIPLÍNA KICKLIGHT.
PETR HAŠEK (VPRAVO, ČERNOBÍLÉ RUKAVICE) A MARTIN HAUSER (VLEVO, MODRÉ RUKAVICE)
SE UTKALI O TITUL. PO TŘÍKOLOVÉ BITVĚ SE Z VÍTĚZSTVÍ RADOVAL PETR HAŠEK
Foto: Lenka Bartáková (czechfighters.cz)

Text: Zdeněk Rampa
Foto: archiv autora

Foto: Petr Hejna

45 let pražského metra s DP kontaktem
1974–2019

PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNAJÍ aneb **KALEIDOSKOP HISTORICKÝCH STŘÍPKŮ**

V PRÁVĚ UPLYNULÉM ROCE ČASOPIS DP KONTAKT PŘIPOMNĚL 45. VÝROČÍ PRAŽSKÉHO METRA V 9DÍLNÉM SERIÁLU. NA NÁSLEDUJÍCÍCH STRÁNKÁCH PŘINÁŠÍME BONUSOVOU SMĚS JIŽ TÉMĚŘ ZAPOMENUTÝCH FOTOGRAFIÍ, PROVOZNÍCH KURIOZIT A TAKÉ SNÍMKY Z NĚKTERÝCH NEHOD V PROVOZU.

ČELNÍ VŮZ EV. Č. 2105 BYL NEJEN JUBILEJNÍM 100. VOZEM DODANÝM PRO PRAŽSKÉ METRO, ALE I ÚČASTNÍKEM KURIÓZNÍ NEHODY SOUPRAVY V ROCE 1990

Nehody v provozu metra

Zcela první skok pod vlak metra v sebevražedném úmyslu se odehrál 10. února 1975 na 2. koleji ve stanici Hlavní nádraží, bohužel úspěšně… První vykolejení elektrické soupravy v tunelu je evidováno v neděli 5. 11. 1978. Stalo se tak ve stanici Leninova (Dejvická) po vidlicové jízdě přes výhybku č. 2 při jízdě prázdného vlaku z 2. staniční koleje na obrat. Podle neutěšeného stavu kolejového svršku po nakolejení vozů a jejich odtažení dostal strojvedoucí přezdívku *„Pepa Oráč“*.

Velmi kuriózní nehoda se stala 26. července 1990. Z depa Kačerov ujela po vlečce brzdami nezajištěná a vlakovou četou neobsazená dvouvozová zkušební souprava vozů 2102/2105 až k žst Praha-Krč, kde na pískové koleji vykolejila. Poté, co prorazila betonové zarážedlo, skončila v koruně přilehlého stromu.

Zcela nezvyklá pak byla ve vysílačce relace řidiče projíždějícího autobusu směrem na dispečink: *„Hele, přijeďte si sem do Krče, máte tu na stromě metro!“* A perlička na závěr: dle fotografií z místa nehody je patrné, že do zlatova vyvedená tabulka s oznámením *„100. vůz pražského metra“* již na vykolejeném voze chybí – tu už stihl *„znárodnit“* nezjištěný pachatel dávno před nehodou, ještě za provozu na trati metra…

Další z řady poměrně nezvyklých vykolejení proběhlo 21. listopadu 2005 na konci zkušební trati v depu Zličín. Při poslední jízdě se nepodařilo v nepříznivých meteorologických podmínkách včas zabrzdit zkušební soupravu typu M1 a čelní vůz 4196 prorazil zarážedlo na konci kusé koleje. Souprava pak setrvačností *„provedla orbu“* až v travnatém svahu mezi Rozvadovskou spojkou a Pražským okruhem. Vlaková četa vyvázla jen s drobnými oděrkami, což se ale o voze 4196 prohlásit nedá.

NEDOBROVOLNÝ VÝLET DVOUVOZOVÉ ZKUŠEBNÍ SOUPRAVY NA ZKUŠEBNÍ TRATI DEPA KAČEROV. PO OPRAVĚ SE OBA VOZY VRÁTILY DO PROVOZU. VŮZ 2102 DOJEZDIL V SRPNU 2001, VŮZ 2105 V BŘEZNU 2008

I NA ZKUŠEBNÍ TRATI NEJMLADŠÍHO DEPA PRAŽSKÉHO METRA DOŠLO K NEZVYKLÉMU VYKOLEJENÍ SOUPRAVY M1

PŮVODNÍ PODOBA SEVERNÍHO VESTIBULU STANICE ANDĚL VČETNĚ UMĚLECKÉ MOZAIKY S MOTIVEM KREMLU A RUDÉHO NÁMĚSTÍ V MOSKVĚ

Původní podoba stanic metra

Kdo si dnes ještě vybaví, jak vypadaly a jak se původně jmenovaly některé stanice v době, kdy v nich byl nově zahajován provoz? Mnohé z nich prošly postupem času dílčími nebo úplnými rekonstrukcemi a po změně režimu na konci 80. let bylo 21. 2. 1990 Radou hl. m. Prahy rozhodnuto o přejmenování celkem 13 stanic s ideologickými názvy nově na jména místopisně odpovídající jejich lokalitám.

Po změně pojmenování stanic se oproštění od ideologického balastu z doby vzniku postupně dočkala i „umělecká výzdoba" některých vestibulů či artefaktů zde instalovaných. Markantní je to na přiložené fotografii původní podoby severního vestibulu v tehdejší stanici Moskevská v porovnání s nynějším vzhledem stanice Anděl. Ten totiž zmizel díky novostavbě nad ním úplně – zajímavostí je, že původní *„umělecká mozaika"* s motivem Kremlu a Rudého náměstí v Moskvě obsahovala *zanedbatelné faktické chyby:* prapory vlály jedním směrem, avšak břízy se ve větru ohýbaly směrem zcela opačným (v zemi neomezených možností to zřejmě možné bylo...).

Mezi další socialistická díla, která již není možno spatřit, se řadí mj.:

- v čele vestibulu Šolínova ve stanici Leninova (Dejvická) busta V. I. Lenina i s oslavným citátem

ZMĚNA NÁZVŮ STANIC V ROCE 1990:

trať	původně	zkratka	nově	zkratka	poznámka
A	Leninova	LE	Dejvická	DE	
B, C	Sokolovská	SO	Florenc	FR	
B	Moskevská	MO	Anděl	AN	
	Švermova	SV	Jinonice	JI	
	Dukelská	DU	Nové Butovice	NB	
	Zápotockého	ZA	Českomoravská	CE	za zkušebního provozu
C	Fučíkova	FU	Nádraží Holešovice	NH	
	Gottwaldova	GT	Vyšehrad	VY	
	Mládežnická	ML	Pankrác	PN	
	Primátora Vacka	PV	Roztyly	RO	
	Budovatelů	BV	Chodov	CH	
	Družby	DR	Opatov	OP	
	Kosmonautů	KO	Háje	HA	

DNES ROZTYLY, DO ROKU 1990 PRIMÁTORA VACKA

- v čele vestibulu stanice Staroměstská mozaika *„Vítězný únor 1948"*
- v podchodu stanice Náměstí Míru obří, údajně počítačem řízený lustr (ovšem s obří spotřebou), který byl prý rozsvícen jen jednou – při zahájení provozu trati I.A dne 12. 8. 1978
- v obou vestibulech stanice Gottwaldova (Vyšehrad) oslavné socialistické nápisy

Mezi zmizelá umělecká díla se však směle dá počítat i novodobá tvorba, například nová ztvárnění podchodů u stanic Kačerov či Nádraží Holešovice, kdy nátěry s motivy podmořského světa (KC) či spících postav (NH) byly brutálně znehodnoceny několika vrstvami nesmyslných tagů či nepovedených pokusů o graffiti.

Provozní kuriozity

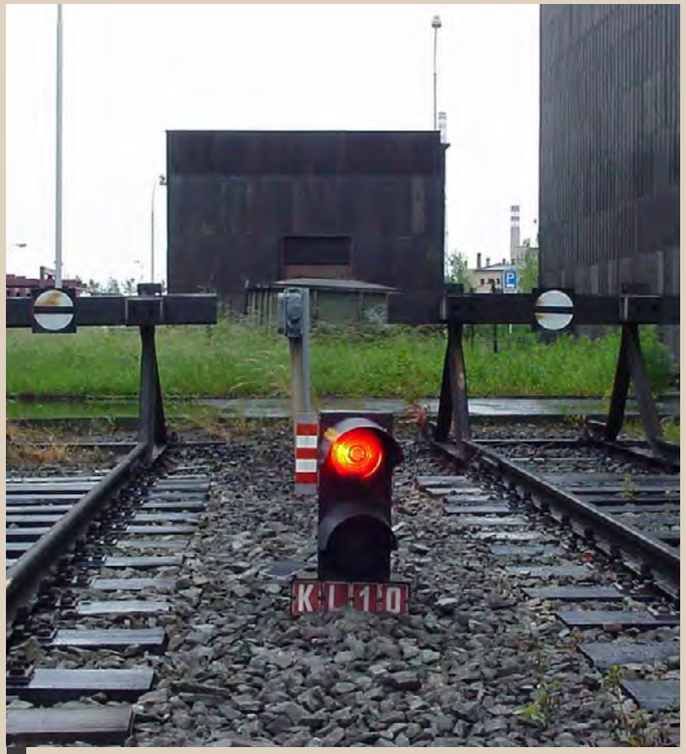
Rekonstrukce či inovace stanic zpravidla zahrnují i modernizaci provozních stanovišť pracovníků jednotky Provoz Metro – větší či menší měrou se tento trend projevil v drtivé většině stanic. Výjimkou je však stanice Kačerov. Díky mnoho let trvajícímu soudnímu sporu o možnou podobu zamýšleného objektu nad stanicí je stanoviště dozorčího stanice ve vestibulu zachováno prakticky v podobě z roku 1974!

LENINOVA (DEJVICKÁ) JEŠTĚ S BUSTOU V. I. LENINA A CITÁTEM:
"LENIN TEĎ VÍC NEŽ DŘÍV ŽIJE A BUDE ŽÍT, JSA NAŠÍM VĚDOMÍM, SILOU A ZBRANÍ"

KDYŽ GUSTÁV HUSÁK PODEPISOVAL ZAHÁJENÍ PROVOZU TRASY I.A, V PODCHODU STANICE NÁMĚSTÍ MÍRU NAPOSLEDY SVÍTIL, PRÝ POČÍTAČEM ŘÍZENÝ, LUSTR. PROČ SVÍTIL JEN PŘI TÉTO PŘÍLEŽITOSTI? DLE DOBOVÉ REPORTÁŽE ČST Z ROKU 1989 EXISTOVALY TŘI DŮVODY: DÍKY UMÍSTĚNÍ A BĚŽNÝM ZÁŘIVKÁM BYLO V PODCHODU VŽDY DOST SVĚTLA; PROVOZ LUSTRU BYL ENERGETICKY NÁROČNÝ (750 KUSŮ 40W ŽÁROVEK); POKUD SE LUSTR ROZSVÍTIL, V KRÁTKÉ DOBĚ DOCHÁZELO K JEHO PŘEHŘÁTÍ A K PRASKÁNÍ ŽÁROVEK

PODCHOD U STANICE NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE SE ZBRUSU NOVOU STREETART VÝZDOBOU TĚSNĚ PŘED SLAVNOSTNÍM OTEVŘENÍM

PŮVODNÍ PODOBA STANOVIŠTĚ DOZORČÍHO STANICE VE STANICI HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



TRPASLIČÍ NÁVĚSTIDLA JSOU V PRAŽSKÉM METRU JIŽ MINULOSTÍ

Další zajímavostí je, že každé depo metra má jiný způsob ovládání zabezpečovacího zařízení. Nejstarší depo Kačerov má původní staniční reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71, které výpravčí ovládá z klasického tlačítkového ovládacího pultu.

Nejnovější depo Zličín je rovněž vybaveno zabezpečovacím zařízením AŽD 71, ovšem už s číslicovou volbou. *„Služebně prostřední“* depo Hostivař bylo původně vybaveno stejně jako depo Zličín, ale při rekonstrukci celého zhlaví v roce 2004 (příprava pro výstavbu stanice Depo Hostivař) bylo instalováno staniční elektronické zabezpečovací zařízení typu ESA 11M včetně ovládací počítačové pracovní stanice.

Další kuriozitou je, že při této inovaci zabezpečovacího zařízení byla demontována poslední trpasličí návěstidla, užívaná v provozu pražského metra.

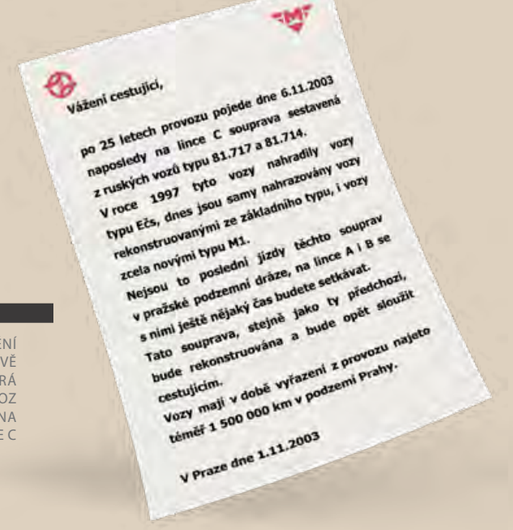
Pravidelný provoz vlakových souprav typu Ečs skončil v polovině devadesátých let minulého století, přesněji dne 30. června 1997 a s ruskými soupravami řady 81-717.1 + 81-714.1 se cestující slavnostně rozloučili 6. listopadu 2003. Od každého typu však byla zachována jedna ucelená souprava, která se občas v rámci komerčních akcí nebo při slavnostních příležitostech vypravuje do tunelu.

OVLÁDACÍ STŮL STANIČNÍHO RELÉOVÉHO ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ AŽD 71 V DEPU KAČEROV

Nejvyšší počty cestujících v jednom provozním dni

Jako maxima přepravených cestujících se vždy uváděly Československé spartakiády, pořádané každých pět let na strahovském Sletovém stadionu s kapacitou 250 000 diváků. V roce 1975 se to týkalo tehdy jediné provozované trasy C, kdy ze stanice I. P. Pavlova navazovala kapacitní autobusová linka až na Strahov. V letech 1980 i 1985 už byla plně vytížena stanice Hradčanská na trase A, zbylé tratě metra sloužily jako napáječové přivaděče pro speciální tramvajové linky z celé Prahy. Na spartakiádní provoz proto byla vždy organizována rozsáhlá příprava a posilováno veškeré provozní zabezpečení.

I když připočteme až desetitisíce cvičenců, spartakiády byly v objemu cestujících velmi výrazně překonány ve dnech 25. a 26. listopadu 1989 při rozsáhlých odpoledních demonstracích na Letenské pláni – oficiální zdroje uvádějí v sobotu účast 750 000 až 800 000 lidí, v neděli mezi 550 000 až 650 000 osob. V sobotu dopoledne navíc probíhal návoz tisíců poutníků z celé republiky k bohoslužbě, konané v katedrále sv. Víta na oslavu kanonizace Anežky České, takže ohromný přepravní nápor trval na trasách metra vlastně celý den.



Vážení cestující,

po 25 letech provozu pojede dne 6.11.2003 naposledy na lince C souprava sestavená z ruských vozů typu 81.717 a 81.714. V roce 1997 tyto vozy nahradily vozy typu Ečs, dnes jsou samy nahrazovány vozy rekonstruovanými ze základního typu, i vozy zcela novými typu M1.

Nejsou to poslední jízdy těchto souprav v pražské podzemní dráze, na lince A i B se s nimi ještě nějaký čas budete setkávat.

Tato souprava, stejně jako ty předchozí, bude rekonstruována a bude opět sloužit cestujícím.

Vozy mají v době vyřazení z provozu najeto téměř 1 500 000 km v podzemí Prahy.

V Praze dne 1.11.2003

LETÁČEK UMÍSTĚNÍ V POSLEDNÍ SOUPRAVĚ VOZŮ 81-71, KTERÁ UKONČILA PROVOZ TĚCHTO VOZŮ NA TRASE C

Protože ani jedna z uvedených akcí *„nebyla po chuti“* tehdejší politické garnituře, nekonaly se žádné přípravy na posílení provozu. Postoj tehdejšího vedení DPP, zajisté dobře instruovaného všemocnou *„státostranou“*, pak připomínal sabotáž… To ovšem provozní pracovníci nemohli dopustit! Svépomocí za podpory vnitřních buněk Občanského fóra se narychlo svolávali především strojvedoucí, aby bylo možno provoz posílit v míře co nejvyšší.

Vlakový dispečink pak zajistil takové řízení provozu, že se následně objevily hlášky typu *„Ještě kousek – a z metra byl páter-noster!“* Dá se proto konstatovat, že pracovníci metra svým dílem napomohli ke změně politické situace. ■

Autor projektu "Pražské podzemní pražce vzpomínají": Zdeněk Rampa, bývalý vedoucí odb. Řízení provozu JDCM

Text a foto: Jakub Lachout

LETŇANSKÉ AUTOBUSOVÁNÍ

JIŽ 9. STŘEDOEVROPSKÝ VELETRH AUTOBUSŮ, HROMADNÉ DOPRAVY, GARÁŽOVÉ A SERVISNÍ TECHNIKY CZECHBUS PROBĚHL VE DNECH 26. – 28. LISTOPADU 2019. GENERÁLNÍM PARTNEREM VELETRHU BYL DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY.

1

2

Výstava se tentokrát přesunula z tradiční holešovické adresy do pražských Letňan do areálu výstaviště PVA EXPO PRAHA. Pro expozici byly vyhrazeny tři haly a venkovní prostory výstaviště.

Dopravní podnik ve větší části haly 2 připravil pro návštěvníky expozici hned několika vozidel; návštěvníci mohli nakouknout do muzejního vozu **Karosa B731 ev. č. 3709** i **kloubové Karosy B961 ev. č. 6366** (foto 1), která je zatím nejnovějším přírůstkem sbírek Muzea MHD. Letošní novinkou byl **Citelis 12 m ev. č. 3510** à la RETROBUS (foto 2). Stejně jako nové vozidlo **SOR NB 12 s klimatizací ev. č. 3900** (foto 3). Ve společnosti vozů se nacházel také stánek (foto 4), kde se mohli návštěvníci dozvědět o volných pracovních pozicích, rezervovat si jízdu na venkovní ploše anebo si vybrat nějaký předmět z eshopu DPP. Součástí expozice byla i SPŠD se svou prezentací studijních oborů a výsledků mimoškolních aktivit.

Stručně se podívejme za významnými dodavateli autobusů – společnost Iveco představila nové plány do budoucna, novou výrobu vozů E-WAY, který pochází z výrobního závodu HEULIEZ. Vystavilo i **Urbanway 12 m Hybrid** (foto 5), který DPP testoval, a **Iveco Crossway Line 12 m NP**. Značka SOR ve své expozici ukázala novou **NS 12** ve verzi pro dopravní podnik Mostu a Litvínova (foto 6). A také **SOR NS 12 electric**, který byl představen již v roce 2017 na veletrhu Busworld. Plzeňská Škoda u svého stánku měla přistavený trolejbus **Škoda 26Tr** s karosérií **Solaris Urbino 12 IV** (foto 7). Kloubovou verzi 27Tr DPP testoval na lince 58 pod ev. č. 9000 na jaře 2019.

Na veletrhu také nesměla chybět historická vozidla. Největší zájem byl o unikátní historický horský autobus **Tatra 500 HB** (foto 9). Nechyběly také vozy **RTO** ze známého RTO Klubu (foto 8).

4

3

5

7

6

8

Unikátní historická Tatra 500 HB, pokřtěná Honzík. Jedná se o rekonstrukci prototypu horského autobusu na podvozku Tatra 138 s výkyvnými polonápravami. Majitel Muzea Tatra 111 Milan Horka z Dobříče na Mělnicku vytvořil za šest let věrnou kopii autobusu v barvách závodního výboru ROH Národního podniku Tatra Kopřivnice. Vůz byl letos pokřtěn na jméno Honzík na památku objevitele mnoha historických vozidel Jana Arazima

9

PEČUJÍ O **DOPRAVÁCKÝ POKLAD**

VOZOVNA STŘEŠOVICE OSLAVILA 110. NAROZENINY, MUZEUM UZAVŘENÍM 17. LISTOPADU ZAVRŠILO SVOU 27. SEZÓNU, ALE JIŽ MŮŽEME VYHLÍŽET TU DALŠÍ. PRO ČTENÁŘE DP KONTAKTU OVŠEM ZŮSTÁVAJÍ BRÁNY OTEVŘENÉ – NAHLÉDNĚTE TAK DO ZÁKULISÍ ORGANISMU ZVANÉHO JEDNOTKA HISTORICKÁ VOZIDLA A POZNEJTE TY, KTEŘÍ ZA UCHOVÁNÍ A PREZENTACI TECHNICKÉHO DĚDICTVÍ NESOU ODPOVĚDNOST.

Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Zdeněk Bek, Petr Hejna a archiv DPP

Na adrese Patočkova 4 v Praze 6 má své hájemství jednotka Historická vozidla, která je tvořena třemi středisky – Opravy vozidel, Dopravně-ekonomickým a Muzeem MHD. Všem třem vedoucím středisek jsme v roce významného jubilea Střešovic položili shodné otázky, na závěr jsme se zeptali i vedoucího JHV.

1. Můžete stručně představit sebe a vaše středisko?

2. Co bylo pro vás v roce 2019 stěžejní?

3. Jaké plány máte na další rok/y?

PROGRAM OSLAV 110. VÝROČÍ VOZOVNY STŘEŠOVICE BYL OBOHACEN O VYJÍŽĎKY HISTORICKÝMI TRAMVAJOVÝMI VOZY: MOTOROVÝ VŮZ Č. 297 SPOLU S VLEČNÝMI VOZY Č. 638 A 728 V OBLOUKU ULIC JELENÍ A KEPLEROVA

Jan Sladký

vedoucí střediska Opravy vozidel

1. Třetím rokem jsem vedoucím střediska, které se zabývá opravami a údržbou historických provozních tramvajových vozidel. Předchozích 29 let jsem pracoval v různých pracovních pozicích v Opravně tramvají v Hostivaři. Na středisku 140010 došlo po odchodu starších spolupracovníků do penze za poslední dva roky ke generační výměně poloviny zaměstnanců.

Počet stálých zaměstnanců zůstává neměnný; jedná se o jednoho vedoucího střediska, jednoho mistra, jednoho lakýrníka, 3 zámečníky a 5 elektromechaniků, celkem 11 stálých zaměstnanců. Z tohoto počtu pracovníků zajišťují odpolední směnu do 21 hodin vždy dva zaměstnanci. Dále se na středisku střídají v sobotu dva zaměstnanci na vedlejší pracovní poměr.

Většina veřejnosti se mylně domnívá, že ve Střešovicích je pouze Muzeum MHD, proto jsem rád, že mohu středisko představit. Naše poslání a úkoly jsou na rozdíl od muzea naprosto odlišné, ale jako celek vytváříme plně funkční historickou vozovnu Střešovice.

2. V letošním roce se plně změnilo a především rozšířilo původní poslání střediska, které provádělo opravy a údržbu především dvounápravových historických tramvajových a vlečných provozních vozů, provozovaných na komerčních jízdách a historické lince 41. Toto původní poslání se nejprve rozšířilo o tramvajový vůz č. 5573 T3 Coupé a dále o dvě pořadí nostalgické linky 23. Původní vozový park dvou vozů T3 jsme ještě rozšířili o dalších šest vozů T3SU.

Takto různorodý historický vozový park, který má správkové procento závad pochopitelně mnohem vyšší, udržet denně v provozuschopném stavu s minimem náhradních dílů, kdy se nám pochopitelně nevyhýbají ani mimořádné opravy vozů po nehodách, není rozhodně jednoduchý úkol.

V posledním roce jsme dokončili výměnu reklamních poutačů na střechách dvounápravových vozů, které vycházejí z původních poutačů z muzea. U všech vozů T3 a T3SU, které patří středisku 140010, došlo ve spolupráci s Opravnou tramvají k rekonstrukcím pantografů. Tyto rekonstrukce připravujeme ve spolupráci s technologií OT na dvounápravové tramvajové vozy, kdy chceme sjednotit všechny pantografy za dvoulištové.

Více než rok také provádíme částečnou rekonstrukci vlečného tramvajového vozu č. 1522, jehož technický stav byl již nevyhovující. U vozu jsme provedli kompletní rekonstrukci střechy, dveří, elektroinstalace, vyrovnání deformovaného čela, výměnu zadržovacích tyčí, demontáž a rekonstrukci původních blatníků, demontáž původní podlahy, kde jsme rekonstruovali rám. V současné době provádíme, pokud nám to ostatní pracovní činnosti dovolují, přesnou repliku původní podlahy a nový lak vozu v původním provedení po výrobě.

3. Připravujeme další rozšíření vozového parku našeho střediska: ve spolupráci s firmou Ekova z Ostravy se provádí rekonstrukce dvou tramvajových vozů T2, které by měly obohatit vozový park linky 23. V Opravně tramvají se provádí rekonstrukce tramvajového vozu T3SU č. 7269.

Kapacitně středisko Opravy vozidel vzhledem k počtu zaměstnanců již mnoho dalších rezerv nemá a celková rekonstrukce dvounápravových vozů z nálezového stavu již kapacitně nelze realizovat. V příštích letech musíme pokračovat v částečných rekonstrukcích střech, oken a karoserií již provozovaných historických dvounápravových tramvajových a vlečných vozů. Vozový park tramvajových vozů T3 a T3SU provozovaných v lince 23 musí být v rámci jeho udržitelnosti v budoucnu rekonstruován.

K VÝROČNÍM JÍZDÁM SE PŘIDALA I KAROSA ŠM 11. JEJÍ TRASA V CO NEJVĚTŠÍ MÍŘE KOPÍROVALA PRVNÍ TRASU TROLEJBUSŮ V PRAZE V ÚSEKU STŘEŠOVICE – SVATÝ MATĚJ VČETNĚ NIKDY NEPOJÍŽDĚNÉHO PRODLOUŽENÍ KE GARÁŽÍM DEJVICE. KONEC VÝROČNÍ JÍZDY PROBĚHL SJETÍM DO ULICE JUGOSLÁVSKÝCH PARTYZÁNŮ A PŘES VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ DO VOZOVNY STŘEŠOVICE

Martin Frank

vedoucí střediska Dopravně-ekonomické

1. Na pozici vedoucího střediska pracuji od července letošního roku. Přišel jsem z jednotky Provoz Tramvaje, kde jsem téměř 18 let pracoval jako dispečer na Provozním dispečinku tramvají. Jezdil jsem k mimořádným událostem a také je řešil z ústředny. V průběhu let jsem si doplnil všechny skupiny řidičského oprávnění a začal jezdit i s autobusem na dohodu za garáž Klíčov. Nově vlastním i oprávnění k řízení trolejbusů, jejichž rozšíření velmi přeji. Činnost na dispečinku mě bavila, ale když přišla nabídka pracovat v JHV, neváhal jsem ji přijmout, protože to zde miluju…

Středisko Dopravně-ekonomické funguje obdobně jako v jakékoliv vozovně výpravna. Má však na starosti daleko více povinností než kolegové v JPT a také má méně TH zaměstnanců. Zajišťuje organizaci, naplánování a nakonec vypravování smluvních jízd, o víkendech a svátcích též vypravuje historickou linku č. 41 a celotýdenně retrolinku č. 23. Dále zajišťuje očistu vozidel JHV.

Středisko má ve stavu celkem 36 zaměstnanců. Osm řidičů tramvají, dva řidiče brigádníky náležející přímo jednotce, pět průvodčích, jednoho vedoucího a jednu ekonomku, která

ČTVRTÁ HALA VOZOVNY S VOZY T3 V ROCE 1990

zajišťuje, společně s vedoucím střediska, agendu pro celou JHV. Ostatní zaměstnanci pracují na dohody a jedná se o profesi průvodčí. Při zvýšené potřebě vypravení nám vypomáhají řidiči JPT, kteří mají licenci k řízení dvounápravových tramvají a v provozu JHV se osvědčili. Dlužno dodat, že mnoho ze zaměstnanců JHV je všestranných. Nejen, že umí třeba tramvaj opravit, ale pracují i jako řidiči a průvodčí na dohodu.

2. Do konce roku bych rád dokončil kurz řízení pro zaměstnance všech středisek JHV tak, aby tito nově přijmutí zaměstnanci mohli obsluhovat historické tramvaje. Totéž platí i o kurzu pro průvodčí. Zakázek smluvních jízd přibývá a ve výhledu se rýsuje další pořadí retrolinky č. 23. Proto musíme být personálně připraveni už nyní. Dále připravuji interní legislativu, která bude lépe zohledňovat nynější provozní potřeby. Velmi výraznou změnou je zřízení nového zázemí pro řidiče, které bude v DPP poměrně nadstandardní a budeme tak moci opustit dosud využívaný nevyhovující prostor.

3. V příštím roce začneme vypravovat další pořadí linky č. 23 a tak mezi sebe přivítáme jistě i nové kolegy. Ti jsou již vybraní a zatím působí v provozu JPT. Řidiči se mohou těšit i na vozy typu T2. Budeme šít nové a upravovat stávající historické uniformy tak, aby byly více věrné době, kterou představují. Připravuje se i kurz anglického jazyka. Přeci jen vozíme hlavně cizince…

Ondřej Láska

vedoucí střediska Muzeum MHD

1. V říjnu letošního roku tomu bylo 10 let, co jsem nastoupil do střediska Muzeum MHD jako jeho vedoucí. Navázal jsem tak na mnohaletou práci svých předchůdců, pánů Lubomíra Kysely a Josefa Handla, kteří budoucí muzejní sbírku historických vozidel Dopravního podniku formovali už od 60. let. Nejprve ve vozovně Pankrác, pak ve Vokovicích a od roku 1993 ve Střešovicích. S vozovnou Střešovice jsem se osobně začal pracovně seznamovat už od roku 1994 formou několika prázdninových studentských brigád na dílně střediska komerčních tramvají.

Středisko Muzeum MHD je personálně nejmenším střediskem v jednotce Historická vozidla. Na hlavní pracovní poměr má pouze 4 zaměstnance a drtivá většina z dalších 16 zaměstnanců na vedlejší pracovní poměr je takzvaně víkendových. Mají na starosti především prodejní stánek muzea a dozor v expozici v době, kdy je muzeum otevřené pro veřejnost.

Náplní našeho střediska je stručně řečeno provozování muzea jako celku a péče o sbírkové předměty a muzejní vozidla. Vzhledem k tomu, že aktuálně máme ve sbírce 69 historických vozidel, tak je celkem zřejmé, že nejvíce času musíme věnovat právě jim. I ten kdo ví, kolik práce zabere péče třeba jen o jeden historický stroj, dokáže si jen obtížně představit, co je práce na více než šesti desítkách strojů v tak malém kolektivu lidí. To vyžaduje velkou dávku nadšení a hlavně partu lidí, kteří si dokážou poradit skoro se vším. S řadou

DNEŠNÍ PATOČKOVA ULICE S ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOU VOZOVNY STŘEŠOVICE KOLEM ROKU 1922

VOZOVNA STŘEŠOVICE PŘED VÝSTAVBOU ČTVRTÉ HALY

HISTORIE VOZOVNY STŘEŠOVICE V DATECH

Rozhodnutí o zakoupení pozemku	26. 7. 1907
Zahájení stavby vozovny	26. 10. 1908
Dokončení stavby	30. 9. 1909
Zahájení provozu vozovny	24. 10. 1909
Prohlášení kulturní památkou	12. 12. 1991
Zahájení činnosti Muzea MHD	14. 5. 1993

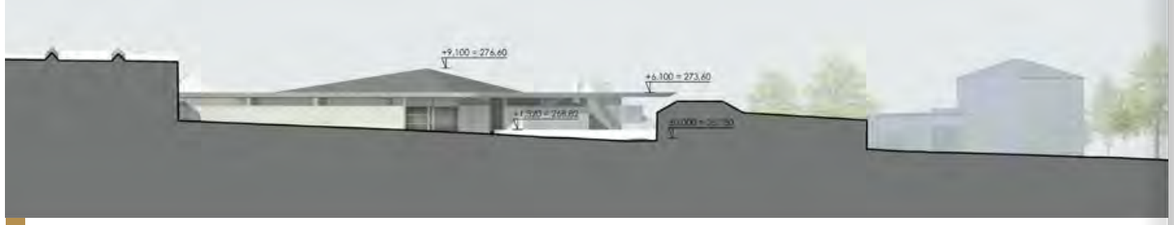
vozů, hlavně těch modernějších, nám velice pomáhají i kolegové z Ústředních dílen, za což jim patří velký dík. Výsledkem našeho snažení je, že z těch 69 vozidel je aktuálně 61 schopných jízdy. To je myslím v rámci muzejních sbírek celkem unikátní věc hodna obdivu. Těch zbylých 8 vozidel je buď ve stádiu renovace či opravy, nebo se u nich další provoz již nepředpokládá, jako je tomu například u vagónů metra nebo strojní zatlačovačky. Bohužel ani v muzeu neplatí, že jednou opravený a zprovozněný vůz zůstane provozuschopným navždy. Obzvláště, když řadu vozů renovovali naši předchůdci i před více než 50 lety. Je to tedy nikdy nekončící kolotoč práce.

2. Koncem loňského roku jsme se pustili do procesu postupného získávání Průkazů způsobilosti drážních vozidel pro muzejní tramvaje. V předchozích desetiletích se většina muzejních tramvají mohla „na ulici“ ukázat jen na zvláštní povolení Drážního úřadu. Přirovnáme-li to například k automobilům, tak našim tramvajím nyní nechávám vystavovat „velký techničák“. To s sebou kromě administrativních kroků samozřejmě nese důkladné technické kontroly vozů, ověřování účinnosti jejich brzd, elektrorevize atd. Zatím jsme absolvovali tuto proceduru u 9 vozů. Každý dokončený vůz se pak snažíme prezentovat veřejnosti v rámci zážitkové turistiky. V roce 2024 bychom chtěli mít toto hotovo.

Letos se podařilo kromě prací na tramvajích pokročit i s renovací našeho nejstaršího autobusu Škoda 506N z roku 1929 a v Ústředních dílnách probíhá generální oprava motoru kloubového Ikarusu. Letos jsme bohužel museli z areálu vozovny Střešovice odstěhovat všechny provozní autobusy a silniční speciály, což bylo pro nás muzejníky velice bolestivé. A to jak z hlediska toho, že je nyní nemůžeme veřejnosti běžně ukázat, tak z hlediska jejich ztížené údržby. Ale má to i svá pozitiva. Nově uspořádaná expozice muzea je, na rozdíl od té předešlé a už výrazně přeplněné, nyní „vzdušnější“ a přehlednější. A co je hlavní, podařilo se po mnoha letech rozhýbat

REPREZENTATIVNÍ PRÁCI ODVEDLI ZAMĚSTNANCI STŘEDISKA OPRAVY VOZIDEL V LOŇSKÉM ROCE, KDY ZE STŘEŠOVIC PO ČTYŘLETÉ REKONSTRUKCI VYJEL TENTO KRASAVEC Z ROKU 1930 – VLEČNÝ VŮZ ZVANÝ KRASIN Č. 1304 (VĚNOVALA SE MU PŘÍLOHA DP KONTAKTU 7-8/2018)

VJEZD DO VOZOVNY STŘEŠOVICE V ZÁVĚRU OSMDESÁTÝCH LET…



… A POHLED Z NÁDVOŘÍ VOZOVNY NA BUDOUCÍ HALU S NEKOLEJOVÝMI VOZIDLY

ledy a schyluje se k projektu nové moderní výstavní haly pro silniční vozidla.

3. Kromě již zmíněného postupného získávání Průkazů způsobilosti, pokračování v renovačních pracích na autobusu Škoda 506N, trolejbusu Praga TOT, rozběhu generální opravy úplně první tramvaje typu T1 č. 5001 a standardní údržby exponátů se chceme zaměřit i na samotnou expozici muzea. Měly by přibýt nové tematicky zaměřené výstavky a rádi bychom využili i nové technologie pro prezentaci historie MHD v Praze. Věřím, že například aktuálně plánovaný audioprůvodce muzeem přinese návštěvníkům řadu nových a zajímavých informací. Návštěvníky muzea plánujeme potěšit i novou obsáhlou publikací o všech muzejních exponátech. Se spuštěním nových webových stránek DPP by měla ožít i nová záložka o muzeu s různými informacemi o aktuálním dění.

SEZÓNNÍ LINKA 41 „KOPÍRUJE“ HLAVNÍ SEZONU MUZEA. PŘÍŠTÍ ROK VYJEDE NA VELIKONOCE

Petr Malík
vedoucí jednotky Historická vozidla

Vedoucím jednotky Historická vozidla jsem od dubna letošního roku. Právě první dubnový den jsem se téměř po šesti letech naplno vrátil do Dopravního podniku. V minulosti jsem působil v DPP na různých pozicích, dlouhodobě jsem spolupracoval s jednotkou, ale nahlédnout pod pokličku celé jednotky je něco úplně jiného.

Můžete shrnout změny v jednotce v průběhu letošní sezony?

Celkové zaměření jednotky se nezměnilo, stále se staráme a provozujeme historická vozidla. Zásadní změnou ale je, že do této kategorie už patří také starší typy vozů T3, které jsou provozovány na nostalgické lince 23, mnozí si tuto „novinku“ nechtějí připustit. Udržet je v dobrém a provozuschopném stavu dá hodně práce, neboť závady jsou téměř na denním pořádku. Tento fakt má vliv na vytížení pracovníků střediska 140010.

Jaký je vývoj v pronájmu komerčních vozů?

Objednávky komerčních jízd probíhají v internetovém prostředí Raynet a jejich počet v letošním roce stoupl. V loňském roce byly tržby 12 milionů korun, letos již v půlce října jsme překročili hranici 14 milionů. Plánování společně přípravou jízd a následné vykazování a účtování jízd je oblast, které se věnuji a chtěl bych je do budoucna co nejvíce zautomatizovat. Zadávat stejné údaje do několika aplikací je neproduktivní. Těší mě, že v těchto dnech je hotový nový prostor pro řidiče a průvodčí v administrativní budově, ten původní již současným potřebám nevyhovoval.

Jak byste stručně zhodnotil uplynulou muzejní sezonu?

Přelomovou novinkou v muzeu bylo otevření od začátku ledna do 17. listopadu. Tento krok se jednoznačně osvědčil, a tak bude platit i do budoucna. V červenci byla odvezena silniční vozidla k deponování do jiných provozoven, neboť 1. a 2 hala muzea nejsou zkolaudovány jako garáž. Na silniční vozidla rozhodně nezapomínáme a již je připravena hmotová studie jejich nové haly zde ve Střešovicích a začíná výběr projektanta (podrobný článek vyšel v listopadovém DP kontaktu).

Zbývá tedy nahlédnout do plánů nejen na rok 2020…

Cítím, že se jednotka ocitá na křižovatce. Není to jen výstavba nové haly, ale také rekonstrukce kolejí ve 3. a 4. hale a zásadní rekonstrukce dolního (provozního) dvora vozovny včetně osvětlení a dalších technologií. Mezníkem pro nás je rok 2025, kdy si připomeneme 150 let od zahájení provozu pražské MHD a 100 let trvalého provozu pražských autobusů. V tom roce už by mělo být Muzeum MHD v novém a modernějším kabátě, stejně jako celá vozovna. Přístupná by měla být nová hala pro silniční vozidla, muzeum by mělo využívat koleje 11 až 13 ve třetí hale. Jedenáctá kolej bude vyhrazena metru a na 13. koleji uvidíte jeden z dosud funkčních vozů lanové dráhy na Petřín. Naopak od 14. do 20. koleje bude fungovat depo tak, abychom byli schopni zajišťovat provoz tří pořadí linky 23, ale i všechny komerční jízdy různými typy vozů.

Věřím, že se podaří, aby pracovníci depa mohli využívat moderní technologie ke své práci. Plánování jízd a následně směn by mělo probíhat co nejvíce automaticky, stejně jako jejich vyúčtování. I pro nás je velmi důležité dobré personální obsazení ve všech střediscích. Generační výměna v depu nebyla úplně jednoduchá a se zvýšenými nároky bychom chtěli navýšit počet zaměstnanců, aby všechny veterány měly dostatečnou a odpovídající péči. Drobných plánů na vylepšení je dost, a tak věřím, že se budeme moci pochlubit každý rok několika novinkami.

Jednotka Historická vozidla v číslech (I-XI/2019)

STŘEDISKO OPRAVY VOZIDEL:

- 2750 denních prohlídek tramvajových a vlečných vozů
- 52 kontrolních prohlídek na vozech T3 na lince 23

STŘEDISKO DOPRAVNĚ-EKONOMICKÉ:

- 2 325 realizovaných komerčních zakázek
- 18 795 přepravených cestujících na lince 41
- tržby za realizované komerční jízdy: 17 mil. Kč
- 156 334 kilometrů na lince 23

STŘEDISKO MUZEUM MHD:

- 97 výstavních dnů (víkendy a svátky)
- 28 886 návštěvníků o víkendech (meziroční nárůst 20 %)
- 3155 návštěvníků ve všedních dnech

SETKÁNÍ SOUČASNÝCH A BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY U PŘÍLEŽITOSTI JEJÍHO 110. VÝROČÍ

Text: Jiří Došlý

LETEM SVĚTEM… **METREM!**

HROMADNÁ DOPRAVA OSOB VE MĚSTECH SE REALIZUJE MNOHA FORMAMI. OD TRADIČNÍCH KOLEJOVÝCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ, AUTOBUSŮ, NEKONVENČNÍCH SYSTÉMŮ NA LANECH ČI JEDNÉ KOLEJI AŽ K AKTUÁLNÍMU TRENDU SDÍLENÉ MOBILITY V PODOBĚ CARSHARINGU, ELEKTROKOLOBĚŽEK NEBO SLUŽEB PRO PŘEPRAVU OSOB TYPU UBER ATD. METRO JE ALE JISTOTOU, KTERÁ BYLA, JE A BUDE ŽIVOTNĚ DŮLEŽITÁ PRO VŠECHNA VELKÁ MĚSTA.

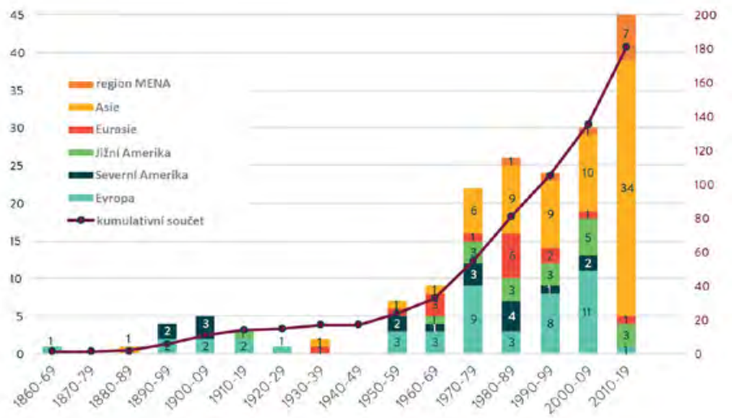
Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP se ve své studii „Metro: páteř mobility a udržitelnosti měst" zaměřil na fenomén podzemních drah. Vůbec první kapacitní elektrický kolejový mimoúrovňový systém oddělený od ostatních účastníků dopravy byl zprovozněn v roce 1863 v Londýně.

V roce 2017 všechna metra na světě ve 178 městech přepravila celkem 53 miliard cestujících.

Evoluce metra

Systém podzemních drah se masivněji začal rozvíjet v padesátých letech minulého století hlavně na západní polokouli, v zemích bývalého Sovětského svazu a v části Asie. Od roku 2000 však nastal zlom. Za posledních 18 let se okruh měst s metrem rozšířil o 79, geograficky zejména v Asii a regionu MENA (severní Afrika a Blízký Východ).

Za důvody rozvoje podzemní dráhy v těchto částech světa stojí globální urbanizace a rozvoj hospodářství. Jinými slovy, asijské země i země severní Afriky bohatnou, což na obyvatele zemí působí jako magnet a stěhují se tak do velkých měst. Velká města tak musí budovat metro, aby se život ve městě nezastavil. Jde o uzavřený kruh. Tuto **evoluci podzemní dráhy** ve světě přibližuje následující graf.



ZDROJ: STUDIE UITP
Poznámka: MENA = severní Afrika a Blízký Východ

UITP ve své studii předpokládá, že do roku 2050 se poptávka po mobilitě ve městech světa zdvojnásobí. Nastartovaný rozvoj podzemních drah tak bude zcela určitě pokračovat i v následujících letech i dekádách. Do roku 2024 se očekává, že síť metra se rozroste o dalších 25 měst, tedy o 40 %.

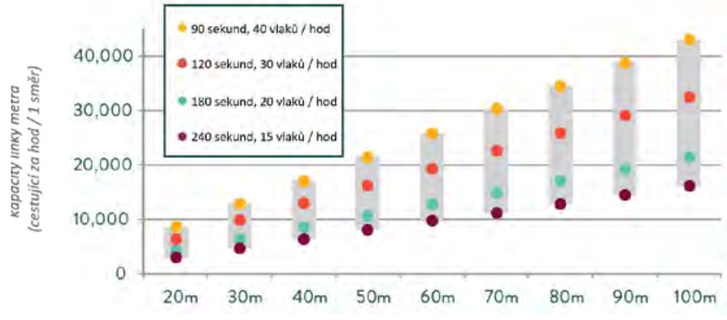
Svou první linku metra tak v nejbližší „pětiletce" zprovozní katarská metropole Dauhá, australské Sydney, bývalá portugalská kolonie a dnes zvláštní správní oblast Číny Macao, hlavní město Ekvádoru Quito, vietnamská Hanoj, řecká Soluň nebo osmimilionové hlavní město Saudské Arábie Rijád.

K těmto novým městům v rodině metra se existující seznam měst s podzemní dráhou rozroste ve sledovaném období o dalších 60 nových linek. Význam metra z hospodářského i sociálního pohledu tak roste a nadále bude životadárným elementem světových metropolí.

Při průměrné obsazenosti osobního auta 1,3 cestujících nahradí každý den všechna metra světa 133 milionů osobních automobilů z ulic měst.

Vyplatí se investovat do rozvoje sítě metra?

Metro podle UITP patří mezi nejdůležitější, nejsložitější a nejcennější technické infrastruktury pro úspěšné fungování měst a život jejich obyvatel. Díky krátkým intervalům mezi soupravami a délce vlaků je tak nabízena přepravní kapacita nad 60 tisíc cestujících



ZDROJ: STUDIE UITP

za hodinu v jednom směru. Metra ve velkých městech jsou tak nejefektivnějším dopravním prostředkem v těch směrech, ve kterých jsou největší přepravní proudy.

Každá investice do rozvoje podzemní dráhy ve velkoměstech se stane efektivní, pokud jsou splněny základní tři předpoklady:

1. zvolí se vhodné trasování zvažovaného projektu metra,
2. nastaví se odpovídající interval spojů s ohledem na poptávku ze strany cestujících a
3. provozují se adekvátně kapacitní vlaky metra (kapacitu metra vyjadřuje studie UITP délkou nástupiště stanice).

Kapacitu linky metra (cestující za 1 hodinu v jednom směru) přibližuje následující graf pro různé provozní scénáře – různé intervaly

Pro cestující veřejnost je metro mnohdy samozřejmostí, která činí jejich život jednodušší a maximalizuje příležitosti přístupu k pracovnímu trhu, vzdělání, zdravotnictví, kulturu, sportu i zábavě. Vítězové jsou tedy ne na obou, ale na všech stranách.

ZAMĚŘME SE NA TY NEJZAJÍMAVĚJŠÍ PŘÍNOSY METRA:

1. Úspora času

Metro je rychlé, podle studie UITP s průměrnou cestovní i provozní rychlostí mezi 30 až 45 km/h. To i v době přepravní špičky, kdy osobní automobily v přeplněných ulicích nejsou schopny jet rychleji jak 15 až 20 km/h. Pokud tedy obyvatel velkoměsta s četnými dopravními kongescemi pro svou cestu z bydliště do zaměstnání pravidelně pojede metrem, uspoří za rok několik set hodin svého času.

Jak je to možné? Podle UITP byla v lednu 2019 zprovozněna linka 3 metra v chilském hlavním městě Santiagu. Tato nová linka dnes obslouží

více jak 1 milion obyvatel a pro obyvatele nová linka znamená:

Kratší cestování o **50 %**

Úspora času o **220 h ročně**

2. Ochrana životů

Jízda metrem je padesátkrát bezpečnější než jízda autem po městě.

Nehoda metra (vykolejení či kolize dvou souprav) jsou z informací ve studii UITP extrémně vzácné, stejně jako zranění cestujících v důsledku mimořádných událostí. Za posledních 20 let se průměrně stane méně jak sedm nehod metra ročně. Jízda metrem je tak bezkonkurenčně bezpečnější v porovnání s jízdou v osobním automobilu.

3. Nástroj proti stresu

Metro nabízí jednoduchý navigační systém, srozumitelné trasování, častou frekvenci spojů, vysokou spolehlivost provozu a předvídatelnost jízdní doby. Zjednodušeně řečeno cestující ví, co od cestování metrem čekat. Cestující tak není vystaven nadbytečnému stresu, proto často využívá čas strávený v metru k četbě, k brouzdání na internetu a sociálních sítích. Jízda metrem tak bojuje proti stresu a přispívá v přeneseném významu k lepšímu zdraví obyvatel města.

4. Utváření životního stylu

Metro je nedílnou součástí městského života. Podle studie UITP samo o sobě přitahuje dalších 20 % potenciálních cestujících v porovnání s jinými prostředky MHD. Vedle tohoto „drážního efektu" si obyvatelé města mnohdy ztotožňují svoje sídlo s vizuální identitou metra.

Toto lze chápat např. svébytným označením vstupů do vestibulů stanic metra z uliční

Řidič osobního auta v Londýně přijde každý rok o 1.680 liber (cca 50 tis. Kč) kvůli jízdám v dopravních kongescích ve městě.

úrovně (Paříž, Bilbao), vzhledem a charakteristikou metra jako celku (Londýn, Tokio) nebo obecně výzdobou a architekturou stanic (Moskva, Stockholm, Dubaj, Brusel a určitě i Praha).

5. Bojovník proti dopravním kongescím

Dojíždění do zaměstnání metrem napomáhá každodenně odstranit z uliční úrovně na celém světě miliony aut. Díky metru se obyvatelé velkoměst dokážou vyhnout dodatečným časovým ztrátám, které ovlivňují negativně nejen obyvatele, ale i všechna odvětví hospodářství ve městě. Úspory z minimalizace dopravních kongescí vyčíslila studie UITP na miliardy EUR každoročně.

6. Silný impuls pro hospodářství

Kvalitní a spolehlivý provoz metra podle UITP podporuje efektivní úspory. Padesátka nejvyspělejších metropolitních regionů světa nabízí kolejovou městskou hromadnou dopravu. Téměř 80 % těchto měst provozuje přímo metro. Nastane-li jakákoliv mimořádná událost, která způsobí byť krátké zastavení provozu metra, téměř vždy se po tuto dobu život ve městě téměř zastaví.

7. Partner životního prostředí

Energetická účinnost metra je dnes na takové úrovni, kterou jiný dopravní prostředek pravděpodobně nikdy nedosáhne.

V posledním desetiletí se mnohá města zaměřila na získávání trakční energie pro soupravy metra z obnovitelných zdrojů, tedy s nulovou uhlíkovou stopou. Metro tak stále častěji přispívá k naplnění klimatických závazků Pařížské dohody o klimatu.

Metro produkuje čtyřicetkrát méně emisí CO_2 na cestujícího v porovnání s emisemi osobního automobilu.

Text: Zdeněk Bek a Martin Frank
Foto: Autoři a Tomáš Krebs

VE VOZOVNĚ MRŠTÍKOVA PÓZUJE PŮVODNĚ OSTRAVSKÝ VŮZ T2R (EV. Č. 17, PŮVODNĚ 640) A MOTOROVÝ VŮZ GTM4 „BOVERA" (EV. Č. 78). VŮZ BYL VYROBEN V ROCE 1929 A POCHÁZÍ Z ÚSTÍ NAD LABEM. V LETECH 1987 AŽ 2001 BYL OPRAVEN DO PŮVODNÍHO STAVU. SETKAT SE S NÍM MŮŽETE PŘEVÁŽNĚ NA MĚSTSKÉ TRATI

HISTORICKÉ TRAMVAJE POD JEŠTĚDEM ANEB **BOVERACLUB** SE PŘEDSTAVUJE

DOPRAVNÍCH KROUŽKŮ A ZÁJMOVÝCH ORGANIZACÍ JSOU PO CELÉ REPUBLICE DESÍTKY. MÁLOKTERÝ VŠAK NALEZL TOLIK PODPORY JAKO LIBERECKÝ BOVERACLUB. HISTORIE TOHOTO KLUBU SAHÁ AŽ DO ROKU 1987, KDY BYL ZALOŽEN KROUŽEK PŘÁTEL MHD PŘI LIBERECKÉM DOPRAVNÍM PODNIKU.

Boveraclub

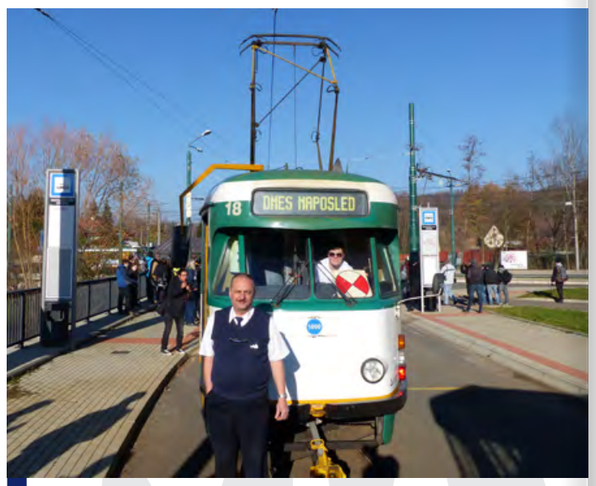
Proč název Boveraclub? Protože první motorový vůz, do kterého členové investovali nejen svůj čas a zručnost, byla tramvaj GTM4, přezdívaná Bovera (podle výrobce elektrické výzbroje Brown Boveri).

Spolek pečuje i o rozsáhlou pozůstalost po významných rodácích a fotografech – Erwinovi Cettineovi a Gisbertu Jäklovi. Jejich fotografie zdobí nejednu publikaci vydanou ve spolupráci s Boveraclubem. Na fotografiích máte možnost zhlédnout všechny exponáty v péči Boveraclubu včetně nástinu budoucích vozů.

OD 1. 12. 2016 SE V LIBERECKÉ VOZOVNĚ NACHÁZÍ MOTOROVÝ VŮZ T2D Č. 145, KTERÝ BYL V ROCE 1964 DODÁN DO NĚMECKÉ JENY, KDE SLOUŽIL V BĚŽNÉ OSOBNÍ DOPRAVĚ DO ROKU 1993. POTÉ BYL PŘESTAVĚN NA CVIČNÝ VŮZ A SE DVĚMA VLEKY DÁL BRÁZDIL ULICE JENY. JEDEN Z TĚCHTO VLEKŮ JE V EXPOZICI MUZEA. DRUHÝ BYL ROZEBRÁN NA DÍLY A JEHO VRAK JE ODSTAVEN NA KONEČNÉ V BAD SCHANDAU. MOTOROVÝ VŮZ ZAKOUPIL BOVERACLUB A MOMENTÁLNĚ FINIŠUJE JEHO ZPĚTNÁ ÚPRAVA NA OSOBNÍ TAK, ABY PŘIPOMÍNAL, ŽE STEJNÉ VOZY BYLY VYRÁBĚNY PRO TEHDEJŠÍ NDR I V PRAŽSKÉ TATROVCE (V LETECH 1966 A 1968 CELKEM 117 MOTOROVÝCH VOZŮ T2D A VLEKŮ B2D)

ANI HISTORICKÝM TRAMVAJÍM SE NEVYHÝBAJÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI. V BŘEZNU 2019 DOŠLO NA VOZE 6MT KE STRŽENÍ SBĚRAČE (PŘÍČINOU VŠAK NEBYLA ZÁVADA VOZU). ZAJÍMAVOSTÍ JE, ŽE POŠKOZENÝ VŮZ (NA 1000 MM ROZCHODU) ODTÁHL DALŠÍ HISTORICKÝ EXPONÁT, VŮZ T3M (NA 1435MM ROZCHODU), KTERÝ BYL DO LIBERCE PŮVODNĚ ZAPŮJČEN OD LISTOPADU 1993 DO ÚNORA 1994, A TO ZA ÚČELEM OVĚŘENÍ ÚSPOR ELEKTRICKÉ ENERGIE MODERNÍCH TRAKČNÍCH VÝZBROJÍ (TV1). V ŘÍJNU 2012 BYL Z PRAHY ZAKOUPEN A OD 17. LISTOPADU 2012 JE PROVOZOVÁN JAKO HISTORICKÉ VOZIDLO, PŘIČEMŽ PŘI JÍZDÁCH ČI ÚDRŽBĚ PRAVIDELNĚ A BEZPLATNĚ VYPOMÁHAJÍ I KOLEGOVÉ Z PRAHY, ZA COŽ JIM PATŘÍ VELKÝ DÍK

V ZASTÁVCE PROSEČ NAD NISOU, POŠTA ČEKÁ NA KŘIŽOVÁNÍ MOTOROVÝ VŮZ 6MT (EV. Č. 117) Z ROKU 1953, PŮVODEM Z JABLONCE NAD NISOU. V ROCE 2001 BYL ZAPŮJČEN A PŘEVEZEN Z TECHNICKÉHO MUZEA V BRNĚ. V LIBERCI SE PODROBIL OPRAVĚ DO STAVU PO VYROBENÍ A OD ZÁŘÍ 2001 JE VYUŽÍVÁN PŘEVÁŽNĚ NA MEZIMĚSTSKÉ TRATI



V ZREKONSTRUOVANÉ SMYČCE VE VRATISLAVICÍCH NAD NISOU ZAKLÁDAJÍCÍ ČLEN A PŘEDSEDA BOVERACLUBU TOMÁŠ KREBS SPOLU S ŘIDIČEM DALIBOREM BINDEREM. K VYHOTOVENÍ FOTOGRAFIE DOŠLO 17. LISTOPADU 2018, A TO PŘI PŘÍLEŽITOSTI UKONČENÍ PROVOZU TRAMVAJÍ TYPU T2R V LIBERCI

VE SBÍRCE HISTORICKÝCH VOZIDEL VŠAK NEJSOU JEN OSOBNÍ TRAMVAJE. NA SNÍMKU JE TROLEJOVÁ VĚŽ, PŮVODNĚ JABLONECKÝ NÁKLADNÍ VLEK Z ROKU 1899. V ROCE 2013 SE PODROBIL OPRAVĚ A OBDRŽEL VZHLED Z POLOVINY MINULÉHO STOLETÍ. VŮZ UŽ NENÍ BĚŽNĚ POUŽÍVÁN, PŘESTO MUSEL BÝT 12. ŘÍJNA 2019 MIMOŘÁDNĚ NASAZEN PŘI OPRAVĚ TROLEJOVÉHO VEDENÍ U ZASTÁVKY VRATISLAVICE NAD NISOU, KYSELKA

AŽ DO SMYČKY LIDOVÉ SADY ZAVÍTAL, V RÁMCI ZKUŠEBNÍ JÍZDY PO REVIZI, HISTORICKÝ VŮZ GTM4 „BOVERA“. NA SNÍMKU S JEDNÍM Z ŘIDIČŮ BOVERACLUBU, MARTINEM FRANKEM

NENÍ TAJEMSTVÍM, ŽE VOZY T2 SE S LIBERCEM JIŽ JEDNOU LOUČILY (23. DUBNA 1988). V ROCE 1995 VŠAK LIBEREC Z DŮVODU NEDOSTATKU VOZŮ ZAKOUPIL OSM TRAMVAJÍ TYPU T2R Z OSTRAVY. DVOJICE TĚCHTO VOZŮ JAKO POSLEDNÍ NA SVĚTĚ DOJEZDILA 17. LISTOPADU 2018 V SEVEROČESKÉ METROPOLI. VOZY ZAKOUPIL PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK A OD PŘÍŠTÍHO ROKU BUDOU PROVOZOVÁNY NA LINCE Č. 23, A TO PO GENERÁLNÍ OPRAVĚ V MÍSTĚ PŮVODNÍHO PŮSOBIŠTĚ – V OSTRAVĚ

DALŠÍM EXPONÁTEM JE HISTORICKÝ VLEČNÝ VŮZ „PLECHÁČ“ VYROBENÝ V ROCE 1932 FIRMOU RINGHOFFER. VŮZ JE NASAZOVÁN NA MEZIMĚSTSKÉ LINCE V SOUPRAVĚ S MOTOROVÝM VOZEM 6MT. PO ÚPRAVĚ VOZU „BOVERA“ SE POČÍTÁ I S PROVOZEM ZA TÍMTO VOZEM

V ROCE 2018 OTEVŘELO TECHNICKÉ MUZEUM V LIBERCI EXPOZICI VĚNOVANOU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ. PAVILON C TAK NABÍZÍ PROSTOR PLNÝ ZAJÍMAVÝCH INFORMACÍ O TRAMVAJOVÉ A AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ. NECHYBĚJÍ ANI LEGENDÁRNÍ EXPONÁTY V PODOBĚ TRAMVAJE T3 ČI AUTOBUSY PRAGA Z ROKU 1947 A AVIE IKARUS. NAPŘÍČ CELÝM PAVILONEM LZE ZÁROVEŇ NALÉZT UNIKÁTNÍ MODELY TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ. VELKÝM PROJEKTEM BUDE NAPOJENÍ PAVILONU MUZEA NA KOLEJOVOU SÍŤ ROZCHODU 1000 MM A ÚPRAVA HALY PRO MOŽNOST VYJÍŽDĚNÍ VOZIDLY. MUZEUM MÁ OTEVŘENO CELOROČNĚ KAŽDÝ DEN VYJMA PONDĚLÍ

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE
PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Čas od času nás v zimě překvapí sníh, dříve ho bývalo tolik, že se doprava zastavila. Poslední letošní obrazové ohlédnutí do historie pražské MHD tedy budeme věnovat právě zimě v Praze. První snímek nám ukazuje sněhovou kalamitu u motolské vozovny. Na rubu fotografie o rozměru 23 x 28 cm (autora ani negativ neznáme) je malé razítko Motol a otisk razítka s datem 26. XI. 1969. Snímek je tedy starý právě 50 let. Tužkou ještě někdo poznamenal *„do konečné nelze“*.

Tento snímek z Petřína byl pořízen na skleněný negativ formátu 18 x 24 cm. Neukazuje ale žádnou sněhovou kalamitu, která by narušila provoz lanové dráhy, jen vidíme sněhem lehce zavátou trať, která byla v té době už zhruba deset let mimo provoz. Na tělese je zřetelně vidět tzv. Abtova ozubnice, hlavní bezpečnostní prvek první petřínské lanovky, která zahájila provoz v roce 1891. Fotograf si jako místo vybral první most, který přežil bez zásadních změn až do dnešní doby. Nezničila ho ani rekonstrukce dráhy v letech 1931–32, ani katastrofální sesuv půdy v roce 1965. V letech 1984–1985 prošel jen větší opravou tělesa, samotná klenba je prakticky beze změn.

Málokoho při sněhové fujavici na povrchu napadne, že i metro může mít v zimě potíže. Na povrchových úsecích, tj. zejména v depech, ale třeba i v tunelech blízko vyústění větracích šachet nebo na mostech, může vzniknout námraza. Zamrznout mohou pochopitelně i výhybky. Proto se někdejší DP-Metro na případné nesnáze včas připravil a některé přívěsné vozy vybavil speciálním zařízením PRM 601, což je generátor plynů pracující jako tryskový motor. Snímek z kinofilmového negativu nám ukazuje toto zařízení při práci. Zda jde o zkoušku či práci „na ostro“, ani kdy byla fotografie pořízena, bohužel nevíme.

Na skleněném negativu formátu 18 x 24 cm zachytil fotograf křižovatku Valdštejnské ulice a Klárova v době, kdy zde ještě nestála ani Zengrova transformační stanice a dnešní park před Starými zámeckými schody ještě neexistoval a na jeho místě stály domy. Tramvaje ještě jednosměrně jezdily Valdštejnskou. Jediným orientačním bodem je tak vpravo Klárův ústav slepců. Snímek vzniknul patrně kolem roku 1923 v souvislosti s přípravou stavby trafostanice a měnírny. Mimochodem – v domě uprostřed bývala v letech 1924–32 provizorní měnírna. Snímek je postižen tzv. vinětací. Zjednodušeně řečeno – to jsou ty černé rohy.

Před několika lety nám náš kamarád Honza Arazim, jehož výročí nečekaného odchodu do tramvajového nebe si právě v prosinci připomínáme, poskytl v elektronické podobě tuto úsměvnou fotografii zimní dopravní kalamity v ulici Na Václavce, kde se autobusy marně snažily vyjet na Malvazinky. Na snímku vidíme, jak se o to marně pokoušelo šest autobusů. V popředí rozeznáváme autobusy Praga NO č. 36 a Tatra 24 č. 63. Nepodařilo se nám zjistit, kdy fotografie vznikla. A tak víme jen to, že fotograf stál kousek nad Santoškou.

Text: Pavel Edvard Vančura

CENU AMBASADOR KVALITY ČESKÉ REPUBLIKY PŘEVZAL GENERÁLNÍ ŘEDITEL DPP PETR WITOWSKI

OCENĚNÍ **AMBASADOR KVALITY** PRO DPP

V ROCE 2020 ZAHÁJÍ DOPRAVNÍ PODNIK NOVOU ETAPU V OBLASTI ŘÍZENÍ KVALITY. ČEKÁ HO PRVNÍ ROK SE ZAVEDENÝM SYSTÉMEM ŘÍZENÍ KVALITY (QMS) PODLE NOREM ISO 9001 A EN 13816 V RÁMCI CELÉHO PODNIKU.

Větší část firmy bude ke konci roku podrobena externímu auditu QMS, který ověří, jak se řízení kvality podařilo včlenit do pravidelného chodu DPP. Prvním signálem, že výsledek bude pozitivní, je letošní ocenění Ambasador kvality ČR, které jsme získali v polovině listopadu 2019. Dopravní podnik získal tento titul udělovaný Českou společností pro jakost jako jediný dopravce. V kategorii veřejný sektor obsadil třetí místo, ocenění za druhé a první místo putovala do rukou zástupců samospráv ČR; města Hranice a městské části Praha 10.

Soutěž Ambasador kvality je určena pro organizace, které nadstandardně dbají o zajištění kvality svých produktů a služeb, chovají se odpovědně a aktivně napomáhají šíření a propagaci kvality. V roce 2019 byla nově rozšířena o kategorii veřejný sektor.

V případě DPP hodnotitelé vysoce oceňovali stabilní systém řízení kvality, propracovaný systém standardů kvality, aktivity ve vzdělávání, důraz na zlepšování a inovace, systém vyřizování podnětů zákazníků a připravenost v oblasti environmentálního managementu.

Systém řízení kvality byl v DPP v rámci úseku dopravního zaváděn po roce 2000, nicméně v nynějším úseku technickém byl implementován již v 90. letech minulého století. Celkově byl tento systém oceněn jako stabilní a robustní, podporující zlepšování a inovace včetně vzniku procesů uspořádaných do provázaných map procesů. O efektivnosti procesů vypovídá především plnění ukazatelů a opatření z rizik a příležitostí.

Program kvality služby nás provází již od roku 1997. V prvních letech byly jeho součástí čtyři oblasti standardů kvality – přesnost, informování, přijetí (péče o zákazníka) a stejnokrojová problematika. Dnes je již 11 oblastí standardů kvality a pracuje se na dvanácté, do které spadá problematika sociálních médií, jako facebook, twitter a instagram.

Velmi oceňovanou oblastí bylo i vzdělávání, a to ve dvou rovinách. Jednak účast řady kolegů z DPP na šíření povědomí o kvalitě, ale i dopravě a samotném DPP, v rámci přednášek na řadě vysokých škol a školách středních. A samozřejmě vzdělávání stávajících a motivační podpora budoucích zaměstnanců v rámci aktivit úseku personálního.

Vedle ocenění Ambasador kvality získal DPP v letošním roce i poslední potvrzení v rámci tříletého certifikačního cyklu, že jeho stávající systém řízení kvality je efektivní a bez neshod. Externí auditoři QMS společnosti LRQA vyzdvihli taktéž stabilní a vyzrálý systém QMS ve všech prověřovaných oblastech, připravený na další rozšiřování, vysokou míru plnění standardů kvality a podporu procesního řízení. Jako silná stránka DPP byl označen pořádek v dokumentovaných postupech, rozvoj informačních systémů a aktivní účast vedení útvarů s QMS.

Takto vysoce hodnocená kvalita (Ambasador kvality 2019 a dozorový audit QMS) je oceněním každodenní práce všech v DPP a předpokladem dalšího rozvoje systému řízení kvality v následujících letech. ■

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna

PRAŽSKÁ UNIFORMA JE I PŘÍBĚHEM DÁMSKÉHO KASTRŮLKU

V KREJČOVSKÉM SALONU JE PONĚKUD TĚSNO. ŘIDIČKA HISTORICKÉ TRAMVAJE JE TU V OBLEŽENÍ NĚKOLIKA MUŽŮ. SAMOZŘEJMĚ VE VŠÍ POČESTNOSTI – PŘÍTOMEN JE ODĚVNÍ NÁVRHÁŘ, MAJITEL SALONU A VŠE DOZORUJE RADAN KUKAL, ODBORNÍK NA UNIFORMY DPP. S NÍM JSME SI POVÍDALI VE CHVÍLI, KDY NOVĚ ŠITÝ KOMPLET POSÁDEK HISTORICKÝCH VOZŮ DOSTÁVAL FINÁLNÍ OBRYSY.

Radane, musíme na úvod vysvětlit, proč se Dopravní podnik do této akce pouští. Vždyť na „starých“ tramvajích dámy i pánové jezdí oblečeni hezky. Nebo ne?
Ano i ne. Někteří pěkně, jiní dost neautenticky a část jich používá současnou uniformu. Podívejme se trochu do historie. Dřevěné dvounápravové tramvaje jezdily v Praze do zprovoznění metra, tedy do 9. května 1974. Na koleje se pak znovu vrátily v roce 1991,

a to u příležitosti Všeobecné československé výstavy, kdy byla zavedena pravidelná linka 91. Pro provoz byly upraveny služební vozy, které získaly zpět svoje původní evidenční čísla. Ze Strašnic vyjížděl motorák 2110 s krasinem 1522 a z Pankráce motorák 2210 s plecháčem 1202. To byla akce, při které bylo potřeba obléknout několik desítek řidičů a průvodčích. Každý den jich do provozu vyráželo šest.

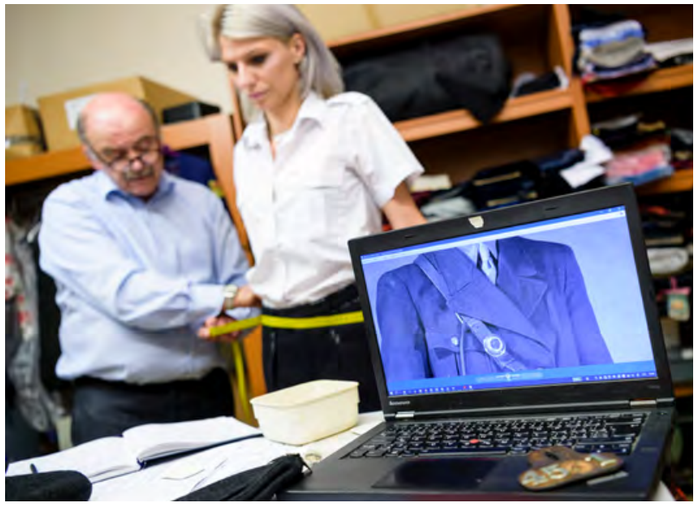
Takže nešijeme pouze dnes, ale šilo se i po revoluci. Ale podle čeho?
Šilo se podle tak zvaných kopřiváků – originálních černých uniforem z padesátých let doplněných čepicí francouzského stylu (kastrůlkem), které si od různých důchodců posháněla parta deseti dopravních nadšenců shromážděných kolem tehdejšího správce muzea DPP Lubomíra Kysely, kteří v nich vyrazili do slavnostního průvodu k výročí 110 let MHD v Praze v roce 1985. V roce 1985 jim původní uniformy upravovala Oděvní služba Praha v salonu Černá růže Na Příkopech. Vypadaly perfektně. V Černé růži se šily i nové „staré" uniformy v roce 1991. Ne vše se ale na nich povedlo. Hlavně barva látky, detaily čepice a doplňků nebyly historicky věrné. To mi bylo líto. Třeba čepice francouzského stylu ženy ve skutečnosti nenosily nikdy. To tenkrát ale asi nikdo nevěděl, protože historií uniforem DPP se přede mnou nikdo badatelsky nevěnoval.

Pochopil jsem správně, že právě kastrůlek na ženské hlavě tě dost irituje?
Ano, hlavu ženy vždy zdobila lodička, nebo elegantní beranice z umělé kožešiny. Ta je krásně vidět třeba v jedné z úvodních scén oblíbeného filmu Anděl na horách. Asi konečně nazrál čas na změnu. Technický ředitel DPP Jan Šurovský mě požádal, abych vytvořil stejnokrojový předpis pro jednotku Historická vozidla (JHV) a já si tohoto úkolu velice považuju.

Což znamená?
Zadání je připravit v podstatě takový manuál, který bude mít dvě části. První část bude historicky věrná a bude definovat stejnokroje DPP v jednotlivých časových obdobích od roku 1921 do současnosti. Ta se bude využívat hlavně při natáčení dobových snímků s našimi muzejními a provozními historickými vozy. V druhé části bude stanoven stejnokroj pro řidiče a průvodčí JHV na linku 41 a pro komerční jízdy. Ten bude historizující. Vycházíme sice z kopřiváků, které se používaly v letech 1921–1965, ale některé doplňky jako například košile, kravatu a boty stanovíme odlišně. Jde o určité sjednocení, tedy, aby uniformy byly z dnešního pohledu hezké

JEDEN Z KRESLENÝCH NÁVRHŮ ODĚVNÍHO VÝTVARNÍKA ČESLAVA JAROŠE SLOUŽÍCÍ JAKO PODKLAD PRO ŠITÍ UNIFORMY

DOBOVÉ FOTOGRAFIE PRŮVODČÍCH BYLY KLÍČEM K POPSÁNÍ HISTORIE
FOTO: SBÍRKA VLADIMÍRA STRÁNSKÉHO



a zároveň vypadaly dobově. Na vysvětlenou uvedu jeden příklad – ve 40. letech řidiči a průvodčí nosili převážně vlastní kravaty a košile, tedy každý vypadal trochu jinak. My to chceme sjednotit.

A nejprve šijete a pak teprve vznikne předpis?
Abychom mohli směrnici vytvořit, musíme celý stejnokroj vyvzorovat, popsat a vyrobit od každé jeho součásti referenční vzorek. Věnujeme se i takovým detailům, jako jsou třeba původní pertlované knoflíky, služební čísla, brašny, kleště a dokonce i tvar kšiltu čepice. Snažíme se, aby všechny detaily působily maximálně věrohodně. Za největší výzvu považuju vytvoření ryze dámské uniformy vzor 1939, jejíž první kus právě šijeme. Většinu jejích součástí musíme vyrobit podle dobových fotografií. Takových, na kterých jsou dobře vidět detaily, ovšem Pavel Fojtík v archivu mnoho nenašel anebo nejsou dostatečně kvalitní. Naštěstí mám ve sbírce originální dámskou lodičku i zimní čepici. Pravděpodobně jsou to jediné dochované kusy.

Proč zrovna rok 1939?
Dámská uniforma před tímto rokem neexistovala, ženy na těchto pozicích totiž normálně nepracovaly. Tedy s malou výjimkou mezi roky 1915 a 1919, kdy se jich při personální krizi v období první světové války na pozici průvodčí vystřídalo 375. To je na nás ale moc brzy. Ve Střešovicích potřebujeme uniformu o pár let mladší. Vycházíme z kolekce 1921–1965. A stěžejní je pro nás právě rok 1939, kdy byly ženy-průvodčí opět povolány do služby a byla pro ně vyvzorována nádherná nová uniforma. Cílem je, aby uniforma žen průvodčích, a po dvaceti osmi letech nyní již opět i první novodobé řidičky, starých dvounápravových tramvají byla šik!

Odbočme na chvíli – kdy ses začal věnovat tomuto neobvyklému koníčku?
Uniformy DPP a jeho předchůdců sbírám od svých 12 let. Chodíval jsem po kantýnách podniku, kde se stravovali dopravněpodnikoví důchodci, vyhledával jsem řidiče starších ročníků a snažil jsem se od nich staré uniformy získat. Sehnal jsem takto dost věcí, ale zdroje nebyly nekonečné a třeba na pravidelné inzeráty v Annonci se mi tenkrát ozývali tak dva lidi za rok. Dnes už je takřka nemožné sehnat cokoliv k uniformám, které se nosily před rokem 1965. A z těch starších kolekcí do roku 1921 nemáme dokonce vůbec nic a bohužel není ani kde pátrat. To bylo znát i na módní přehlídce uniforem na slavnostním večeru ke 140. výročí MHD, která se uskutečnila ve Střešovicích v roce 2015.

Ty jsi měl ovšem při této náročné práci štěstí na tým…
Podle fotografií nám oblek těžko někdo vyrobí, proto jsme požádali o spolupráci oděvního výtvarníka Česlava Jaroše. Kolegové jeho jméno mohli zaznamenat při vzniku tramvaje T3 Coupé, kdy jej přizvala ke spolupráci její designérka Anička Marešová. Společně jsme se pustili do tvorby uniformy pro stevardy a řidiče kupátka. Česlav Jaroš coby znalec oděvních technik, stylů a materiálů, a já se znalostí historického vývoje stejnokrojů Dopravního podniku a jeho doplňků. Už první setkání s panem Jarošem na toto téma bylo úžasné, protože jsme si hned notovali. Třeba v tom, že uniformu dělá čepice. Okamžitě jsme se shodli na tom, že musí být šik a sexy stejně jako kupátko, a to se nám, myslím, povedlo. Už skoro třicet let bohužel sledujeme v DPP trend uniformy oduniformizovat. My to ale vidíme jinak. Potřebujeme uniformu jednoznačně rozpoznatelnou už při prvním kontaktu s cestujícím. Zaměstnanci by měla mimo jiné přinést respekt!

To je ovšem na další rozhovor. Vraťme se k dámské uniformě pro Střešovice…
I tu jsem chtěl mít šik a sexy. Proto jsem vybral její variantu z roku 1939, která vypadá velice žensky. Má nádherně zabrané kapsy a vypasované sako. V padesátých letech ženy fasovaly saka pánského střihu a moc jim to neslušelo. V nich jezdí i od roku 1991 a není to ono. Jsem rád, že se mnou vedení JHV souhlasí.

Co tedy přesně šijeme?
Šijeme dámskou uniformu podle vzoru z roku 1939. Výborný oděvní výtvarník a stylista Česlav Jaroš, který navrhoval, mimo jiné, uniformy pro ČSA, nebo slavnostní uniformu pro Policii ČR, zkreslil podle fotografií výkresovou dokumentaci. Nyní podle ní šijeme první kus, tzv. referenční vzorek, konkrétně na postavu řidičky Karolíny Hubkové. Na něm probíhá řada úprav s tím, že do katalogového listu budou doplněny míry všech částí, například kapes tak, aby mohlo být v případě potřeby zadáno výběrové řízení na celou kolekci ve více velikostech.

Pojďme si součásti uniformy popsat… Sukně, nebo kalhoty?
Možná bude čtenáře zajímat, že uniforma nebude obsahovat sukni. Dámy ji od konce první světové války k uniformě nosit nesměly. Sukně pro ženy zpět vybojovala až v roce 1969 řidička vozovny Kobylisy Eva Havlová. Vyprávěla mi, že jí ty sukně pomohlo prosadit ROH (Revoluční odborové hnutí). Vedení podniku, prý, bylo kategoricky proti. Ona byla jednou z posledních dvou aktivních řidiček dvounápravových vozů a v roce 1991 je ještě řídila. Druhou byla Libuše Šoltysová, dispečerka nehodového oddílu generálního ředitelství. Pak dlouhá léta nic a až letos získala oprávnění na dvounápravové tramvaje Karolína Hubková, obrovská srdcařka do dopravy, kterou proslavil její facebookový profil „Deník pražské tramvajačky".

I sako má některé typické prvky?
Sako má tři nabírané kapsy a je dvouřadé, s většími klopami. Šijeme samozřejmě i kabát, který je standardní, snad více vybraný, aby byl opět šik, jak říká pan Jaroš. Počítá se i se zimní čepicí, beranicí. Výrazným detailem je lodička. Tu naštěstí máme dochovanou, takže je podle čeho šít. Složitější je získat odznak, který by se na ni dal nosit. Od roku 1991 necháváme vyrábět repliky odznaků kolekce 1921–1965, ale již nejsou plechové, ale odlévané z cínu a nedají se na lodičce ohnout. Jen raznice stojí šedesát tisíc. To si nemůžeme dovolit. Objevil jsem teď jednoho nadšence, který využitím moderních metod elektrolýzy umí nechat během dvou dnů plechový odznak „narůst" v lukoprenové formě. Vypadá to nadějně.

Jak složité bylo vybrat správnou látku na uniformy?
Materiál bychom nejradši využili ten původní, ale ten se již dnes nevyrábí. Šlo o tzv. kopřiváky, které ovšem nejsou na omak vůbec příjemné. Hledali jsme modernější, pohodlnější a zároveň na pohled co nejvíce autentický. Sehnat ho nebylo vůbec jednoduché. Nakonec jsme se rozhodli pro dva – kabáty šijeme ze 100% vlny o vysoké gramáži 680 g/m^2 a zateplujeme je tradičně vatelínem. Pro oblek a čepice jsme sehnali lehčí modernější látku, která je výrazně nositelnější než původní pichlavé kopřiváky (65 % vlna, 35 % PAD, 560 g/m^2).

Ještě jsme neprozradili, kdo další do týmu patří, tedy krejčí…
Šijeme v Salonu Letná u Gustava Šimůnka. Tady má DPP dlouholetou tradici. Salon Letná původně také patřil pod Oděvní službu Praha a dlouhá desetiletí se v něm šily tzv. měřenky pro povrchovou dopravu i pro metro. Tedy stejnokroje nadměrných velikostí, které nebyly v oděvním skladu v Rustonce a později v Hostivaři k dispozici. Určitě si pana Šimůnka někteří čtenáři ještě pamatují. Dnes už se tam uniformy běžně nešijí. Krejčovský mistr Gustav Šimůnek obléká ve svém salonu pražskou honoraci. Jeden ručně šitý oblek u něj vyjde na několik desítek tisíc korun. Všechny zpracovává metodou bespoke tailoring. Ta je nejvyšší formou krejčoviny. Střih každého obleku připravuje přesně na míru zákazníka. Pro DPP šije historické uniformy za zlomek svých běžných cen. Tvrdí, že z nostalgie a fandovství. Sám s námi spolupracuje už skoro 30 let. Aktuálně na projektu T3 Coupé a na uniformách pro historické vozy. Pan Šimůnek se vyučil přímo v Oděvní službě a měl možnost načerpat znalosti od věhlasných prvorepublikových krejčích v několika jejích provozech, mimo jiné v již zmíněné Černé růži a dokonce i u Adama Na Příkopech 10, kde působil 3 roky jako střihač.

Jak samotné šití probíhá, kolik je třeba zkoušek?
Výroba kalhot a saka zabere minimálně 100 hodin ruční práce. První návštěva v salonu je měření, druhou návštěvou první zkouška, které jsme se ještě výjimečně zúčastnili s oděvním výtvarníkem Česlavem Jarošem, abychom společně s krejčím vyladili detaily.

V SALONU LETNÁ SE SEŠLI: ODĚVNÍ NÁVRHÁŘ ČESLAV JAROŠ, ŘIDIČKA/PRŮVODČÍ KAROLÍNA HUBKOVÁ, KREJČOVSKÝ MISTR GUSTAV ŠIMŮNEK A RADAN KUKAL, ODBORNÍK NA UNIFORMY DPP

Pro první zkoušku je látka k sobě pouze sešpendlená nebo jemně „heftlá", při druhé už je velká část obleku sešitá. Zde nás výjimečná čeká ještě třetí zkouška, které se zúčastníme opět všichni tři i s návrhářem Jarošem. Bude z důvodu, že jde o referenční vzorek, který musíme schválit. Podle něj se upraví technické listy s popisem stejnokrojových součástí a budou šít ostatní dámské uniformy. Jde tedy o konečnou fázi více než ročního procesu.

Pak teprve přijde na řadu pánská uniforma…
Rádi bychom takto samozřejmě postupovali i u pánské varianty a měli tak kompletní dokumentaci pro její výrobu. U mužů se dočkáme mj. čepice zvané šoférka, kterou známe z T3 Coupé. Původně ji nosili jen řidiči a průvodčí na autobusech a trolejbusech. Po intervenci Ministerstva vnitra musela v roce 1952 nahradit u tramvajáků jejich tradiční kastrůlky. Čepice francouzského typu už nebyla politicky přijatelná. Šoférky nám velmi chybí při mimořádných jízdách muzejních vozidel a při filmování z padesátých a šedesátých let. Do běžného provozu zasáhnou na lince 41 při vypravení tramvaje T1. Práce zaberou ještě hodně času a jejich rychlost bude záviset i na množství finančních prostředků. Střešovice jsou výkladní skříní Dopravního podniku a jakýkoli pohyb historického vozu Prahou upoutává pozornost veřejnosti. Nejen vozy proto musí vypadat reprezentativně, ale i lidé, kteří je obsluhují. ■

Radan Kukal (41)

V 18 ZAČAL PRACOVAT NA VEDLEJŠÍ PRACOVNÍ ČINNOST U DPP, A TO JAKO PRŮVODČÍ HISTORICKÉ TRAMVAJE VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE. PŘI STUDIU PRAVIDELNĚ PŘISPÍVAL DO DP KONTAKTU. NYNÍ PŮSOBÍ JAKO ŘIDIČ BRIGÁDNÍK V GARÁŽI HOSTIVAŘ. ZABÝVÁ SE HISTORIÍ UNIFOREM A KONTROLNÍCH ODZNAKŮ DPP. KE 140. VÝROČÍ MHD V PRAZE ZORGANIZOVAL NA SLAVNOSTNÍM VEČERU MÓDNÍ PŘEHLÍDKU UNIFOREM DPP A U PŘÍLEŽITOSTI 50 LET OD PREMIÉRY FILMU DÁMA NA KOLEJÍCH SPOLUORGANIZOVAL VZPOMÍNKOVOU JÍZDU S JIŘINOU BOHDALOVOU. JE SPOLUAUTOREM UNIFOREM PRO T3 COUPÉ. OD ROKU 2018 SPOLUPRACUJE NA TVORBĚ STEJNOKROJOVÉ SMĚRNICE PRO JÍZDNÍ PERSONÁL HISTORICKÝCH VOZŮ JHV. PLNÝM ÚVAZKEM SE VĚNUJE ŠVÝCARSKÉMU PRACOVNÍMU PRÁVU.

Řekl o Česlavu Jarošovi:

„Akademický malíř, oděvní výtvarník a stylista. Vystudoval Umělecko-průmyslovou školu v ateliéru u profesorky Zdeňky Bauerové, ikony oděvního výtvarnictví, která od roku 1968 pracovala jako hlavní designérka v oděvním salonu Styl (jeden ze závodů Oděvní služby Praha, do znárodnění v roce 1948 luxusní dámský salon Rosenbaum). V něm šila jako krejčová jeho maminka, takže se svým způsobem pomamil. Po studiu působil jako oděvní výtvarník v Ústavu oděvní a bytové kultury (ÚBOK). Od roku 1986 navrhuje ve spolupráci se Salonem Letná individuální pánské oděvy a zároveň se zabývá image firem a společností – do jeho širokého zákaznického portfolia patří mj. České aerolinie, Ministerstvo životního prostředí ČR, Český olympijský výbor, Policie ČR a mnoho dalších. Přednáší a pedagogicky působí na Vyšší odborné škole oděvního návrhářství v Praze. *„Potkali jsme se díky Aničce Marešové na dvou projektech: T3 Coupé a uniformy pro historické vozy. Vždy jsme si výborně rozuměli a měli společný cíl – uniforma musí být šik,"* říká Radan Kukal."

KŘÍŽOVKA
O VĚCNÉ CENY

Nástup vozů T

Vozovna Motol stála u počátku provozu nových tramvají řady T. Bylo to dáno především skutečností, že se jednalo o vozovnu, která byla nejblíže výrobnímu závodu Tatra na Smíchově. Tramvajová trať na Plzeňské, především úsek na vlastním tělese mezi vozovnou a Kotlářkou, byla výhodná pro první zkušební jízdy. Vozy řady T byly energeticky náročnější, a proto nepříznivý stav výroby a dodávky elektrického proudu byl vedle jejich poruchovosti dalším faktorem, který ovlivňoval jejich nasazování do provozu. Například smíchovská měnírna, zásobující proudem oblast, kterou jezdila linka č. 4, na níž T1 jezdily, byla vyzbrojena stále ještě značně přestárlými ..... (dokončení v tajence).

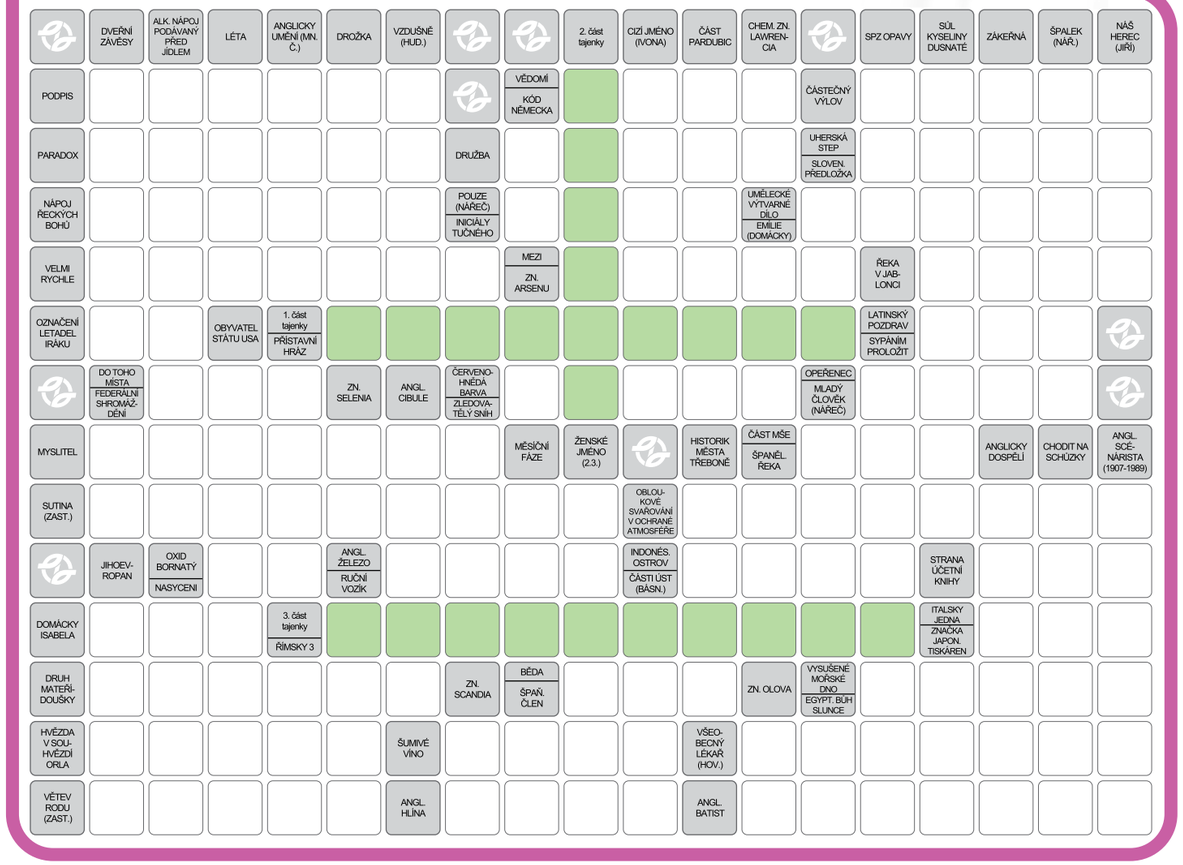
Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 2. ledna 2020** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: Powerball a další dva knihu Lokálkou do České Kanady, všichni nástěnný kalendář profesí DPP.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 11/2019 bylo dokončení textu: Sloupek v čele stanice byl vybaven obvyklými terčíky s čísly linek a tabulkou s **vyvěšenými jízdními řády**.

Hlavní cenu – Lego City kombajn získává **Alena Šveňhová** knihu Lokálkou do České Kanady a drobné propagační předměty DPP získávají **Tomáš Novák** a **Antonín Slezák**.

Hlavní cena:
Powerball

RUČNÍ GYROSKOP ANEB UNIKÁTNÍ RELAXAČNÍ, POSILOVACÍ A ZÁBAVNÉ ZAŘÍZENÍ, KTERÉ LEHCE PROTÁHNE SVALY CELÉ PAŽE. POMOCÍ STARTOVACÍ ŠŇŮRY LEHCE ROZTOČÍTE SETRVAČNÍK A KROUŽIVÝMI POHYBY ZÁPĚSTÍ UDRŽUJETE POWERBALL V CHODU. DÍKY VŠESTRANNOSTI JE VHODNÝ PRO VŠECHNY SPORTOVCE NEBO HRÁČE NA STRUNNÉ NÁSTROJE.



Připravil: Milan Slezák

SLÁVA NA VÝSOSTECH

K prosincovému vánočnímu času patří neodmyslitelně **betlémy**. I letos jich bude k vidění mnoho. Betlémy nejrůznějších velikostí, provedení, z různých materiálů a na různých místech. Prohlédnout si je budete moci zejména v kostelích a chrámech (kupříkladu kostel sv. Františka z Assisi v Křižovnické ulici, kostel sv. Karla Boromejského ve Vlašské ulici, Emauzy, Týnský chrám a mnoho dalších). Na Chvalském zámku bude pak 24. prosince 2019 od 14 do 16 hodin k vidění dokonce i betlém živý.
K tradici českých Vánoc patří i **Česká mše vánoční** Jakuba Jana Ryby. V neděli 22. prosince lze v kostele sv. Šimona a Judy v Dušní ulici navštívit její scénické ztvárnění. V režii Tomáše Masáka účinkuje Český komorní sbor a komorní orchestr (dirigent Josef Kšica) a děj se odehrává kolem jesliček s Josefem, Marií a děťátkem.

VÁNOČNÍ KONCERTY ČESKÝCH INTERPRETŮ

Své vánoční koncerty nachystali i mnozí domácí interpreti. Za všechny můžeme připomenout aspoň tři z těch, které se odehrají v čase těsně před Vánocemi. V Divadle pod Palmovkou v pátek 20. prosince proběhne vánoční koncert osobité zpěvačky a hudebnice **Lenky Dusilové**. Ta se ve své hudební kariéře posunula od poprockového směřování k alternativnějšímu pojetí, otevřenému vlivům mnoha hudebních stylů, a zdá se, že nalezla své specifické hudební teritorium. Připomenout lze i její podíl na nedávném úspěšném projektu Monument/um, jenž si kladl za cíl podpořit chátrající architektonické památky v českém pohraničí.

Forum Karlín přivítá v sobotu 21. prosince tradiční vánoční koncert **Michala Prokopa**. Zpěvák se svou kapelou Framus five letos jako hosty programu představí také Martina Němce, Ivu Marešovou a další muzikanty ze sestavy kapely Precedens a soubor Ivan Hlas Trio (tedy Ivana Hlase, Norbiho Kovácse a Jaroslava „Olina" Nejezchlebu).

V neděli 22. prosince uzavře vánočním koncertem v Paláci Akropolis svůj úspěšný hudební rok pardubická skupina **Vypsaná fixa**. Letos oslavila 25 let existence a vydala i aktuální nové, v pořadí deváté, studiové album s názvem Kvalita. Do klubu zamíří po koncertech výročního turné (včetně vyprodaného Fora Karlín).

NA SILVESTRA DO DIVADLA

K prosinci patří i oslavy konce roku a kdo by chtěl vyrazit na Silvestra do divadla, může zkusit třeba Divadlo Na Fidlovačce. Jako silvestrovské představení zařadilo divadlo od 14 a 18 hodin své nastudování muzikálu **Šakalí léta** podle filmového námětu Jana Hřebejka a Petra Jarchovského i povídek Petra Šabacha. Není to zrovna představení, které by kopírovalo známý film. Je to nové nastudování dané látky poměrně mladým tvůrčím kolektivem. V oficiálních materiálech divadla anoncováno jako muzikálová groteska, hra o hudbě, o svobodě, o dětských snech, o životě lidí v nelehké době, kdy odlišnost se nenosí a každý krok mimo rytmus je po zásluze potrestán. O síle a slabosti charakteru, o lásce a žárlivosti. Zajímavostí inscenace je také fakt, že živou kapelou, která v rámci inscenace hraje, jsou legendy domácí psychobilly scény, skupina Green Monster.

JAKOU ULICÍ JEDE AUTOBUS?

FOTO KVÍZ

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 2. ledna 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz, předmět: Fotokvíz (u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: nástěnný kalendář profesí DPP a dětské propagační předměty.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 11/2019 zněla: **Slánská**.
Z autorů správných odpovědí byl vylosován a flash disk DPP a sadu brožur z historie DPP získává: **Jana Šiková**.

VÁNOCE SE BLÍŽÍ...

FAN SHOP

199 Kč

NÁSTĚNNÁ MAPA PRAŽSKÉ MHD 2020

Formát A0 (1189 x 841 mm)
Měřítko: 1:20 000
Stav dopravy: listopad 2019

k dostání také v Infocentrech Můstek, Anděl, Hradčanská a Nádraží Veleslavín

199 Kč

ELEGANTNÍ KOVOVÝ USB FLASH DISK S LOGEM DPP

Kapacita: 16 GB / rozhraní: USB 3.0
rozměry: 42x15x5 mm / Výrobce: ADATA

k dostání také v Infocentrech Můstek, Anděl, Hradčanská a Nádraží Veleslavín

MODEL ŠKODA FABIA POHOTOVOST DP

Měřítko: 1:43
Materiál: Kov a plast
Výrobce: Abrex

195 Kč

219 Kč

PLECHÁČEK S OBRÁZKEM A LOGEM TRAMVAJE T3 COUPÉ

Měřítko: 1:43
Materiál: Kov a plast
Výrobce: Abrex

350 Kč

SPORTOVNÍ TRIKO IKARUS 280

Textil: Adler, gramáž 150 g/m², rychleschnoucí materiál

Materiál: interlokové piqué, 100% polyester

AKCE FANSHOPU

Při nákupu nad 1000 Kč získáte plyšové králíky Bob a Bobek z kampaně „Slušnost a bezpečnost“ ZDARMA!

(platí do vyčerpání zásob)

Kompletní nabídku najdete na:
fanshop.dpp.cz

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty.
Dodání zboží prostřednictvím České pošty nebo možnost vyzvednutí bezplatně na Infocentrech Můstek, Hradčanská a Nádraží Veleslavín.

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Kloubové autobusy Dopravního podniku hl. m. Prahy

SOR NB 18 ev. č. 5019	
Rok zařazení	2019
Max. celková délka	18 750 mm
Šířka vozové skříně	2 550 mm
Výška vozové skříně	3 110 mm
Hmotnost vozu	16 820 kg
Počet míst k sezení	40+1
Počet míst k stání	105
Motor	Iveco F2 CF E612C (EURO VI step C)
Objem válců	8 710 cm^3
Výkon	243 kW

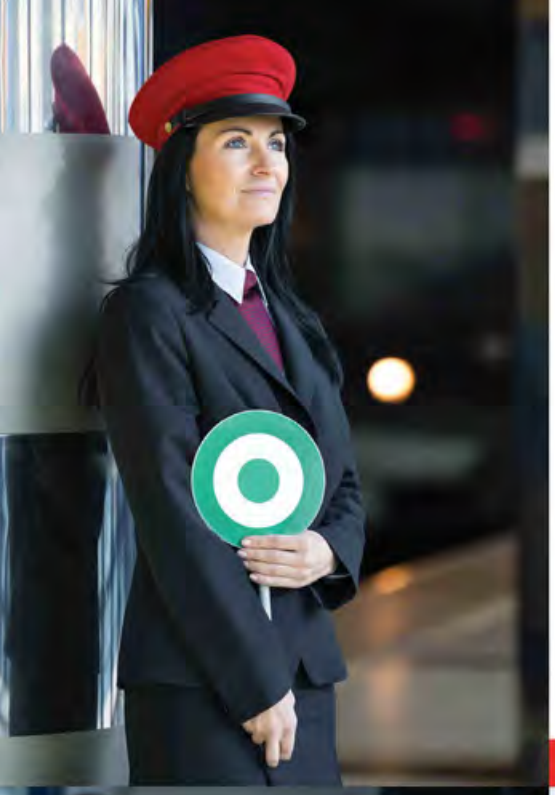
Karosa 2081.40 City bus ev. č. 6536	
Rok zařazení	2004
Max. celková délka	17 800 mm
Šířka vozové skříně	2 500 mm
Výška vozové skříně	3 185 mm
Hmotnost vozu	17 300 kg
Počet míst k sezení	41+4
Počet míst k stání	112
Motor	Iveco F2 BE 0682C (EURO III)
Objem válců	7 790 cm^3
Výkon	213 kW

Karosa B 961.1970 ev. č. 6366	
Rok zařazení	2003
Max. celková délka	17 590 mm
Šířka vozové skříně	2 500 mm
Výška vozové skříně	3 165 mm
Hmotnost vozu	14 475 kg
Počet míst k sezení	45+1
Počet míst k stání	122
Motor	Iveco F2 BE 1682C (EURO III)
Objem válců	7 790 cm^3
Výkon	213 kW

DP kontakt 25 let

Foto: Ondřej Volf

Dopravní podnik hlavního města Prahy



2020

Foto: Petr Hejna

1 leden

						6
						7
1	8	15	22	29		
2	9	16	23	30		
3	10	17	24	31		
4	11	18	25			
5	**12**	**19**	**26**			

2 únor

						3
						4
						5
						6
						7
1	8	15	22	29		
2	**9**	**16**	**23**			

3 březen

						2
						3
						4
						5
						6
						7
1	**8**	**15**	**22**	**29**		

4 duben

						6
						7
1	8	15	22	29		
2	9	16	23	30		
3	**10**	17	24			
4	11	18	25			
5	**12**	**19**	**26**			

5 květen

						4
						5
						6
						7
1	**8**	15	22	29		
2	9	16	23	30		
3	**10**	**17**	**24**	**31**		

6 červen

						1
						2
						3
						4
						5
						6
						7
7	**14**	**21**	**28**			

7 červenec

						6
						7
1	8	15	22	29		
2	9	16	23	30		
3	10	17	24	31		
4	11	18	25			
5	**12**	**19**	**26**			

8 srpen

						3
						4
						5
						6
						7
1	8	15	22	29		
2	**9**	**16**	**23**	**30**		

9 září

						7
1	8	15	22	29		
2	9	16	23	30		
3	10	17	24			
4	11	18	25			
5	12	19	26			
6	**13**	**20**	**27**			

10 říjen

						5
						6
						7
1	8	15	22	29		
2	9	16	23	30		
3	10	17	24	31		
4	**11**	**18**	**25**			

11 listopad

						2
						3
						4
						5
						6
						7
1	8	15	22	29		

12 prosinec

						7
1	8	15	22	29		
2	9	16	23	30		
3	10	17	**24**	31		
4	11	18	**25**			
5	12	19	**26**			
6	**13**	**20**	**27**			

Dáváme vozům život

Dopravní podnik hlavního města Prahy

DP kontakt 25 let