

1 | 2020
ročník 25



GARÁŽ DEJVICE ŽIJE

KAM ZMIZELA JEDNOTKA
DOPRAVNÍ CESTA METRO?

S VYSÍLAČKOU NA BITEVNÍM POLI



OBORY PŘED TABULÍ: ELEKTRIKÁŘ



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**



ZÁKLADNÍ STRATEGIÍ SPŠD, A. S. JE PŘÍPRAVA ABSOLVENTŮ PRO PRACOVNÍ PROFESI UPLATŇOVANÉ NA PRACOVÍŠTÍCH DPP VČETNĚ DALŠÍCH OBSLUŽNÝCH ČINNOSTÍ POTŘEBNÝCH PŘI ZAJIŠTOVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. V CYKLU OBORY PŘED TABULÍ VÁM DNES PŘEDSTAVÍME OBOR ELEKTRIKÁŘ.

Text: Olga Kopřivová

ELEKTRIKÁŘ

je moderně koncipovaný tříletý učební obor s vyváženým podílem slaboproudé a silnoproudé elektrotechniky zakončený závěrečnou zkouškou. Kromě výučního listu absolventi získávají osvědčení dle vyhlášky 50/78 Sb. § 5. Ti nejúspěšnější, kteří mají vynikající studijní výsledky, mohou získat navíc Osvědčení Hospodářské komory ČR.

Proč se stát zrovna elektrikářem?

Je to perspektivní a na trhu práce vysoce žádaná profese. Elektrikáře je potřeba všude tam, kde je elektřina, a ta nás dnes obklopuje doslova na každém kroku. Elektřina je symbolem i hybnou pákou moderní doby. Ohromný technický pokrok přináší neustále nová, modernější řešení nejrůznějších elektrotechnických problémů, což na dnešního elektrikáře klade vysoké profesní nároky. Zejména na hloubku i šířku jejich odborných znalostí. Moderní doba přináší elektrikářům nutnost celoživotního vzdělávání, na druhé straně poskytuje atraktivní, tvůrčí a finančně dobře ohodnocenou profesní kariéru.

Proč studovat obor právě v SPŠD?

- Výuka oboru Elektrikář v SPŠD je vzhledem k potřebám zřizovatele – DPP zaměřena i na dopravní prostředky v hromadné dopravě a nově i na elektromobilitu.
- Žákům je zajištěn odborný výcvik buď v dílnách DPP, nebo u smluvních partnerů.
- Odborné dílny praktické výuky jsou moderně vybaveny.
- V loňském školním roce byla ve škole otevřena zcela **nová elektro laboratoř**.
- Žáci oboru mají možnost při studiu za výhodnějších podmínek získat **řidičský průkaz skupiny B**.
- Pokud je žák studijní typ a rád by získal maturitu, může pokračovat v **návštbovém studiu**, a to v denní nebo i dálkové formě.
- Obor Elektrikář patří mezi obory, které DPP podporuje svými **náborovými programy**. Pokud se žák v posledním ročníku studia rozhodne absolvovat odborný výcvik na pracovištích DPP a přihlásí se do **Absolventského programu**, může pod odborným vedením zkušenějšího kolegy pracovat po ukončení studia dohromady

až 2 roky. Pokud se v posledním ročníku zařadí do **Motivačního programu**, získává od školy na začátku a konci školního roku poukázku v hodnotě 1000 Kč. Po dosažení plnoletosti pak mají žáci také tohoto oboru možnost přihlásit se do **Stipendijního programu** a za určitých podmínek získat pravidelné měsíční stipendium až ve výši 4500 Kč měsíčně a k tomu příspěvek na dopravu až do výše 4x čtvrtletní předplatní časové jízdenky pro studenty k Lítačce zdarma. Podaří-li se účastníkovi závěrečnou zkoušku či maturitu složit na první pokus, dostává další motivační příspěvek ve výši 5 tisíc Kč!

- SPŠD, a. s. nabízí obor Elektrikář jak v **denní formě studia** pro absolventy ZŠ, tak v **dálkové zkrácené formě** – 1,5 roku. Toto studium je určeno těm, kteří již mají výuční list, maturitu či vysokoškolský diplom a potřebují se při práci využit v oboru elektrikář. Vzhledem k vysokému zájmu zaměstnavatelů i samotných uchazečů o tento obor otevírá se studium dokonce **dvakrát ročně** – v září a únoru.
- K oběma formám studia oboru patří i **zkouška z vyhlášky 50/1978 Sb.** a pro ty nejlepší i **Ocenění Hospodářské komory**.

Co všechno se budoucí elektrikáři během studia v SPŠD, a. s. naučí?

Během studia žáci získají nejen všeobecný přehled o elektro oboru se základními znalostmi elektroinstalačních prací, ale i žádanou specializaci na elektromobilitu. Vytvářejí si základní návyk pro trvalou adaptabilitu na rostoucí požadavky rozvoje elektrotechniky a elektroniky. Všechno, co se naučí v odborných předmětech, si mohou hned vyzkoušet v praxi. Nejprve ve školních elektro dílnách v OZM Hostivaři, později na pracovištích DPP či u smluvních partnerů.

Jaké jsou podmínky pro přijetí ke studiu?

Obor je vhodný pro chlapce i dívky. Podmínkou přijetí je splnění povinné školní docházky a zdravotní způsobilost doložená lékařskou prohlídkou. Pro vzdělávání v tomto oboru je třeba jistá manuální zručnost a základní znalosti z fyziky a matematiky.

Pokud máte zájem o další informace o oboru, volejte studijní oddělení SPŠD, a. s. na tel: **724 895 040** nebo **732 436 232**.



OBSAH 1 / 2020

- 4 – 6 AKTUÁLNĚ
- 7 LISTÁRNA

TÉMA

- 8 – 9 TRANSFORMACE TECHNICKÝCH ÚSEKŮ DPP DOKONČENA ANEB KAM ZMIZELA JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA METRO?

KALENDÁRIUM

- 10 – 13 ROK 2019 V KOSTCE

VEŘEJNÉ ZAKÁZKY

- 14 STRATEGIE ODPOVĚDNÉHO VEŘEJNÉHO ZADÁVÁNÍ DPP

AKCE

- 15 – 17 S VYSÍLAČKOU NA BITEVNÍM POLI

PRO FANOUŠKY

- 18 ROK S FANSHOPEM

PO STOPÁCH

- 19 – 21 GARÁŽ DEJVICE ŽIJE. I KDYŽ TROCHU JINAK

BEZPEČNOST

- 22 – 24 POD HASIČSKÝM MAJÁKEM UPLYNULÝM ROKEM

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 25 – 27 MAAS = MOBILITA JAKO SLUŽBA

VÝROČÍ

- 28 – 29 PŮLSTOLETÍ TRAMVAJÍ TATRA V HALLE

KALEIDOSKOP

- 30 – 31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

PRÁVNÍ PORADNA

- 32 KDYŽ TO NEJDE PO DOBRÉM, TAK TO PŮJDE K SOUDU

ZE SVĚTA

- 33 ZA LANOVÝMI TRAMVAJEMI V SAN FRANCISKU
- 34 KRÍŽOVKA O CENY
- 35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 25. ročník

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek
Redakční rada
Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, 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: 3. ledna 2020
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/spolecnost/pro-fanousky/casopis-dp-kontakt
Objednat zaslání 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



10

15

19

22

28



Foto: MHMP

Zapomenutá technická památka opravena

V Letenských sadech byla obnovena jedna ze zapomenutých pražských technických památek, část původní lanové dráhy. Krásná vyhlídka v místě bývalé horní stanice vznikla citlivou úpravou celého prostoru s využitím zbytků opěrných stěn, základů původní budovy a repasovaného originálního zábradlí. Kouzlo vyhlídky ještě dokresluje jemné noční osvětlení symbolizující zaniklou trasu původní dráhy. Samotná stavba byla ještě doplněna o nově vysazený javor.

Původní lanová dráha byla zprovozněna 31. května 1891. Nejprve byla poháněna podobně jako její známější petřínská lanovka tzv. systémem vodní převahy, později v roce 1903 elektrifikována podle projektu Františka Křížáka. V této podobě fungovala až do roku 1922, ale v roce 1926 byla lanovka přestavěna na pohyblivé schodiště, které bylo v provozu do roku 1935. V letech 1949–1951 pak obě stanice a trasa dráhy zanikly při výstavbě Letenského tunelu. (zb)

Druhá zimní sezóna Muzea MHD zahájena

V sobotu 4. ledna 2020 byla zahájena druhá zimní sezóna Muzea MHD. V rámci otevření muzea byla na linku č. 2 vypravena historická tramvaj T1, ev. č. 5002 z roku 1952, která po oba víkendové dny nabízela alespoň malou představu o tom, jaké technické skvosty návštěvníci v muzeu čekají. Muzeum MHD je otevřeno vždy o sobotách, nedělích a státních svátcích od 9.00 do 17.00 hodin, a to až do 17. listopadu 2020. (red)



Foto: Petr Hejma

Členem představenstva DPP Matej Augustín

Dozorčí rada DPP zvolila k 19. prosinci 2019 Mateje Augustína jako nového člena představenstva společnosti. Představenstvo DPP na mimořádném zasedání následně rozdělilo působnosti tak, že nový člen bude působit v oblasti ekonomické. Matej Augustín je manažer a ekonom s dlouholetými zkušenostmi v krizovém managementu národních i nadnárodních společností, auditu finančních institucí, bankovníctví a železničním sektoru. Mluví plynně anglicky, částečně německy a rusky. (red)



TRAMVAJÍ ZA BETLÉMY

Pro příznivce betlémů byla o vánočních svátcích připravena mimořádná akce v podobě jízdy historickou tramvají za pražskými betlémy. V úseku Královka – Výstaviště Holešovice tak mohli zájemci navštívit desítky kostelů, které se zapojují

do každoročního projektu Betlémy – Křesťanské Vánoce. V blízkosti tramvajových zastávek se nacházelo hned dvanáct svatostánků, které nabídly zajímavý program spojený nejen s prezentací betlémů, ale i celého kostela. (zb)

BLÍŽÍ SE VÝROČÍ ZALOŽENÍ PĚVECKÉHO SBORU DPP

V kostele sv. Vojtěcha v Libni proběhl 6. ledna 2020 oblíbený vánoční koncert. Na vánočním programu se podílely dva další sbory, a to Zdícký smíšený sbor se sbormistryní Martinou Rajtmajerovou a Pěvecký sbor Gymnázia Jaroslava Heyrovského se sbormistryní Evou Girethovou.

Náš sbor bude v letošním roce slavit 10 let svého trvání. Za tu dobu provedl více než 100 koncertů. Od ledna se sboristé připravují na oslavu výročí a na společný koncert s dechovým orchestrem Stadtorchester Dardesheim e. V. v Německu. (mp)

Trvalé změny od 1. ledna 2020

Denní linky

- Zavedena byla nová linka **186** v trase Bazén Hloubětín – Hloubětín – Lehovec – Satalice – Satalická obora. V souvislosti s tím dochází ke zkrácení linky **396** do trasy Nádraží Satalice – Vínor – Přezletice, Kocanda.
- Linka **117** je prodloužena do trasy Poliklinika Budějovická – Čechova čtvrť – Cukrovar Modřany – Komořany – Nové Komořany.
- Pro linku **165** byla ve směru Sídliště Zbraslav zřízena zastávka Mílová.
- Od 15. ledna 2020 se pro linku **194** zřizuje ve směru Florenc zastávka Malostranská a ruší se zastávka Nerudova ve směru Nemocnice pod Petřínem.

Noční linky

- Od noci z 1. ledna na 2. ledna 2020 byla zavedena nová linka **903** v trase Palmovka – Balabanka – Spojovací – Černokostecká – Depo Hostivař – Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Uhrňeves – Královice. V souvislosti s tím se změnila trasa linky **959**. Ta je nově vedena v trase Háje – Sídliště Petrovice – Picassova – Uhrňeves a dále již ve své stávající trase směr Mukařov a Kostelec nad Černými lesy.

Dále došlo k úpravám jízdních řádů některých autobusových linek a dalším dílčím změnám. Kompletní přehled naleznete na webových stránkách www.pid.cz (red)

MONITORY S PŘÍJEZDY SOUPRAV VE VESTIBULECH

V pěti stanicích pražského metra byl zahájen pilotní provoz monitorů, zobrazujících příjezdy nejbližších dvou souprav metra do stanice, a to pro oba směry. Obrazovky ve stanicích Florenc B, Chodov, Kobylisy, Staroměstská a Zličín tak zohledňují nejen skutečný provoz metra, ale i dobu, kterou běžný dospělý cestující ujde klidným krokem od čáry odbavení na nástupiště stanice. Tato doba je individuálně nastavena pro každou stanici. Správnost jejího nastavení bude ověřována a podle potřeb upravována v průběhu pilotního

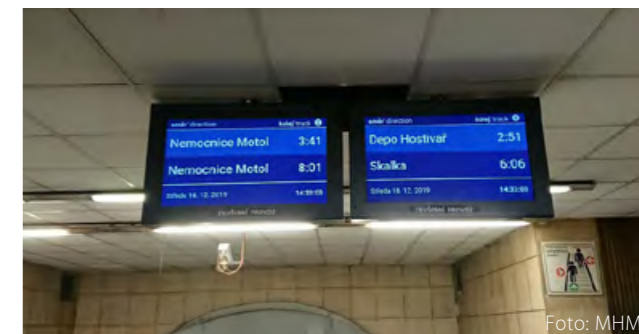


Foto: MHMP

provozu těchto monitorů. Obrazovky zároveň umožní zobrazovat další provozní informace, jako je například omezení nebo přerušování provozu metra či jiná upozornění a užitečné údaje pro cestující. (red)

Dvojice vozů T2 dorazila do Prahy

Doslova v předvečer vánočních svátků, v pátek 20. prosince 2019, dorazila do Prahy toužebně očekávaná zásilka. Z areálu ostravské firmy Ekova přijela dvojice tahačů s cenným nákladem v podobě opravených historických vozů tramvají T2. Obě tramvaje byly vyrobeny ve vagónce Tatra Smíchov pro Ostravu, po jejich vyřazení ze zdejšího vozového parku je v roce 1996 odkoupil dopravní podnik v Liberci, kde byly v provozu

dalších 22 let. Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou byl až do roku 2018 úplně posledním provozovatelem těchto tramvají. Novým majitelem vozových skříní obou tramvají se na sklonku loňského roku stal DPP. „Té-dvojky“ se tak po mnoha letech vrací do města svého vzniku. Zprovoznění tramvají je naplánováno na března letošního roku, a to v rámci nostalgické linky č. 23. (red)



Foto: Zdeněk Bek

Svatá Barbora dohlíží na stavbu metra D



Foto: Petr Hejma

Na Pankráci, v lokalitě VO-OL, ve které se provádí geologický průzkum, proběhl ve středu 18. prosince 2019 slavnostní ceremoniál v podobě požehnání soše svaté Barbory. Katolický kněz Vojtěch Eliáš z farnosti Chvaly vysvětil sošku patronky všech horníků, stavařů a ochránkyni a pomocnici v nouzi. Tento symbolický akt, který je zvykem provádět před zahájením báňských nebo razicích prací pod zemským povrchem, má zajistit bezpečnost všech pracovníků. Úvodem ledna DPP zároveň vypsal veřejnou zakázku na stavbu první části nové linky D pražského metra v úseku Pankrác – Olbrachtova. Smlouvu s vítězem plánuje DPP podepsat do konce června 2020 a po získání pravomocného stavebního povolení začít se stavbou prvního úseku metra D v průběhu letošního léta. (red)



Foto: Martin Svobílek

Údržba souprav metra 81-71M prodloužena

Koncem prosince došlo k uzavření nové smlouvy se společností Škoda Transportation na zajištění kompletní odborné údržby rekonstruovaných souprav pražského metra typu 81-71M. Došlo tím k prodloužení životnosti souprav o dalších 15 let. Nová smlouva navazuje na stávající kontrakt končící 15. 12. 2020. DPP se tak může díky tomu v období od 16. 12. 2020 do 31. 12. 2035 spolehnout na full service, v rámci kterého projdou soupravy 81-71M hlavní opravou R5. (red)



Foto: Jindřich Spáčil

SPŠD ve víru akcí

brzdové destičky, či správným nářadím utáhnout šrouby. K dispozici měly i elektrostavebnice a obdivovat se mohly i vystaveným modelům autíček na vodíkový pohon. Vyzkoušet si mohly i manipulaci s roboty a především pak jízdu na tramvajovém simulátoru, který sestavili šikovni žáci oboru elektro a který měl na veletrhu svoji úspěšnou premiéru. O tom, že stánek byl pro návštěvníky opravdu atraktivní, svědčí i fakt, že si ho jako jeden ze tří (z celkových 170 zúčastněných) vybrala i TV Praha k natočení krátké reportáže.

Ve dnech 26.–28. 11. 2019 proběhl v areálu PVA Letňany středoevropský veletrh autobusů, hromadné dopravy a servisní techniky **CZECHBUS**. Obrovská výstavní plocha umožnila nejen Dopravnímu podniku, ale i Střední průmyslové škole dopravní, a. s. prezentovat to nejlepší, čím se může pochlubit. Ve vnitřní hale žáci SPŠD předvedli vlastnoručně vyrobené modely aut na vodík. Tomuto projektu se pod vedením učitelů a mistrů odborného výcviku systematicky věnují již několik let.

Největší atrakcí veletrhu se však letos stala jedna neobyčejná Karosa. Neobyčejná v tom, že si ji za našetřené stipendium koupili dva nadšenci ze školních lavic – žáci 2. a 3. ročníku Martin Vyhnis a Jakub Malý. Za velkorysé pomoci DPP kluci autobus polepili a myšlenku „školního autobusu“ nakonec s úspěchem zrealizovali. Letošní návštěvníky hned při vstupu do areálu tak vítal jedinečný školní náborový autobus SPŠD.

Ve stínu dvou velkých listopadových propagačních akcí se ještě ve dnech 12.–14. listopadu uskutečnil v holešovickém Výstavišti první ročník mezinárodního festivalu **The Prague Education Festival**, který byl zaměřený na celou oblast školství v ČR. Během řady diskusí, kterých se účastnil např. i ministr školství Robert Plaga, se hledalo řešení neveselé situace, která teď v českém školství panuje. Díky přednáškám zahraničních hostů se přítomní mohli seznámit, jak systém školství funguje např. ve Finsku či v zámoří. Střední průmyslová škola dopravní se festivalu účastnila jako vystavovatel i aktivní účastník probíhajících odborných diskusí. (js)



Z dopisu Pavly Šimůnkové

Dobrý den,

chtěli jsme poděkovat všem řidičkám a řidičům autobusu 176, kteří vozí našeho syna Vítko do školy. Vítkovi se cesta tak líbí, že namaloval i řidičům obrázek, kde zvýraznil hlavně autobus a cestu do školy. Také moc děkujeme, že občas pan řidič chvíličkou posečká, když ráno dobíháme autobus.



Z dopisu od Vladimíra Stránského

Dobrý den, rád bych reagoval na prosincové vydání DP kontaktu (strana 43). Na větší fotografii je usměvavá průvodčí. Rád bych popsal příběh této fotografie. Jedná se o moji prarabotu Bohumilu Forštovou, rozenou Stránskou (25. 5. 1912 – 22. 2. 2000).

Foceno je to na jaře 1943. Horší bylo najít místo pořizování fotografie. Chodil jsem po Praze, až jsem na to konečně přišel. Jedná se o tehdejší Lobkovické náměstí, smyčka naproti Olšanským hřbitovům. Pomohl mi dům v pozadí, který je dodnes stejný. Pan Fojtík byl tak laskavý, že mi poslal z archivu žádost o přijetí praraboty k Elektrickým podnikům. To mi také mnohé osvětlilo. Bydlela totiž u svého bratra, mého dědy Václava Stránského v dnešní Patočkově 5. Tím se mi vysvětlilo dědovo vyprávění, že pomáhal v květnu 1945 osvobodovat kasárna na Pohořelci, i když v době mého mládí bydlel na Pankráci.

Jsem rád, že tato fotografie pomohla k článku o uniformách. Na závěr bych rád zmínil dvě data. Žádost o přijetí k Elektrickým podnikům je z 25. 2. 1943 a vykonané zkoušky 8. 5. 1943, určitě to není náhoda.

Smutná zpráva pro všechny strojvedoucí, kamarády a táborníky



Dne 13. prosince 2019 nás opustil člověk, který byl oblíbený snad u každého, kdo se s ním potkal. Odešel Jirka Kamír, který k Dopravnímu podniku nastoupil nejprve jako řidič tramvaje, v roce 2009 začal vykonávat pozici strojvedoucího metra. Jirka byl velmi přátelským člověkem, vždy utrousil svůj vtípek a nedokázal se na nikoho zlobit. Nad malichernostmi mávl rukou. Miloval pražskou MHD, o které dokázal

debatovat do brzkých ranních hodin, miloval Orlick, kde každý rok vařil jako kuchař celé léto dětem na dětském táboře Dopravního podniku. A to až do doby, než byl areál určen k prodeji. Za to mu patří velké poděkování.

Jirka byl dobrým kolegou, výtečným kuchařem a skvělým kamarádem. „Jirko, zůstáváš v našich srdcích, čest Tvoji památce!“

Lukáš Janírek

Elektronická výuka v novém

V roce 2020 uvádíme do provozu nový systém administrace a organizace elektronické výuky (LMS – Learning Management System) MOODLE. Systém je zaváděn ve spolupráci jednotky Informační technologie (technický správce systému), odboru Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců (hlavní garant elektronické výuky) a vybraných odborných garantů provozních útvarů. Vedoucí zaměstnanci mohou plánovat povinnou i nepovinnou výuku ve svých útvarech pro rozsáhlejší i menší školení, seznamování, závazné i nezávazné ověřování znalostí, návody a postupy, soubory otázek, cvičné testy, apod. Nepovinnou výuku (např. přípravu na přezkoušení) si budou moci zaměstnanci spustit také na soukromých zařízeních připojených k internetu, je připraveno řešení i pro zaměstnance bez uživatelského účtu v síti DPP.

LMS MOODLE je propojen s personálním systémem EGJE, což umožní pohodlnější administraci, automatický zápis absolvovaného školení do EGJE a následné sledování nastavené periodicity. Variabilita systému umožňuje v budoucnosti zavést pokročilejší moduly pro přímou zpětnou vazbu s lektorem, přenos přednášek, videokonferencí apod.

LMS MOODLE bude zpočátku nasazen pro elektronickou formu výuky napříč DPP, následně předpokládáme, že vedoucí zaměstnanci budou systém využívat i pro menší cílové skupiny. Podle zaměření kurzů budou tvorba a administraci zajišťovat pověřeni zaměstnanci vybraných útvarů a zaměstnanci odd. Vzdělávání, které též poskytne metodickou podporu celého systému. Jako pilotní kurz je plánováno periodické školení PPTČ v únoru 2020. (pp)

SNÍŽENÍ LIMITŮ PRO VEŘEJNÉ ZAKÁZKY

Centrální nákup informuje o nových limitech, které platí od 1. 1. 2020. Nové limity jsme zapracovali do návrhu novelizace Směrnice o zadávání veřejných zakázek (SM 1-2019-00). Tato informace je zásadní zejména z důvodu realizace veřejných zakázek, které byly podle nedávných pravidel hraničně podlimitní (terminologií zařazenou v DPP se ještě jednalo o tzv. poptávky). Pokud byla v minulém měsíci realizována například veřejná zakázka na služby či dodávky za 11,5 mil. Kč bez DPH coby podlimitní veřejná zakázka, po 1. 1. 2020 již musí být postupováno podle pravidel pro nadlimitní veřejné zakázky.

Nadlimitní veřejné zakázky jsou ze své povahy (zákonem, příp. interním předpisem daný proces) časově náročnější než podlimitní veřejné zakázky (tzv. poptávky). V případě nadlimitních veřejných zakázek musí být schválen záměr realizace VZ představenstvem, související dokumentaci schvaluje předseda a místopředseda představenstva, lhůty pro realizaci zadávacího řízení jsou delší, mohou být podávány námítky uchazečů apod.

Nové limity jsou dány nařízením vlády č. 335/2019 Sb., které novelizuje nařízení vlády č. 172/2016 Sb. Ke změně dochází v důsledku změn výše příslušných částek v EUR na úrovni EU. (mn)

	do 31. 12. 2019	od 1. 1. 2020
VZ na dodávky a služby, soutěže o návrh	11 915 000 Kč	10 989 000 Kč
VZ na stavební práce	149 224 000 Kč	137 366 000 Kč
VZ na sociální a jiné zvláštní služby uvedené v příloze XVII	26 897 000 Kč	25 676 000 Kč
Vyčlenění části VZ (§18/3 ZZVZ) - Dodávky a služby	2 151 000 Kč	2 054 000 Kč
- Stavební práce	26 897 000 Kč	25 676 000 Kč

Pozn.: zvýrazněny jsou nejčastěji používané limitní hodnoty

TRANSFORMACE TECHNICKÝCH ÚSEKŮ DPP DOKONČENA ANEB KAM ZMIZELA JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA METRO?

POČÁTEK ROKU 2020 ZNAMENAL DOKONČENÍ NEJVÝRAZNĚJŠÍ ZMĚNY MAKROSTRUKTURY V DOPRAVNÍM PODNIKU HL. M. PRAHY OD LEDNA ROKU 2005, KDY BYL DOKONČEN TRANSFORMAČNÍ PROCES A MÍSTO DIVÍZÍ VZNIKLY JEDNOTKY ROZDĚLENÉ NEJEN PODLE TRAKCÍ, ALE I PODLE SPECIFICKÝCH OBLASTÍ SVÝCH KOMPETENCÍ. SOUČASNÁ ZMĚNA MAKROSTRUKTURY ODDĚLILA V OBLASTI TECHNIKY DOPRAVNÍ CESTY A VOZIDEL OD SEBE ČÁST POKRÝVAJÍCÍ POVRCHOVOU DOPRAVU V PRAŽSKÝCH ULICÍCH A ČÁST POKRÝVAJÍCÍ PRAŽSKÉ PODZEMÍ.

V pražském podzemí došlo ke spojení činností ve správě všech oblastí dopravní cesty metra a oblasti správy vozidel metra do jednoho specializovaného úseku, které podpoří prohloubení procesního řízení v oblastech technické podpory provozu metra. Zajištění technických podmínek pro bezpečný, plynulý a pravidelný provoz metra je tímto autonomní a komplexní. Úzce související obnova a rozvoj dopravní cesty i vozového parku teď jsou řízeny a koordinovány z jedné úrovně. Útvary, které dosud byly v rámci struktury DPP nestandardní, tedy služby, jsou transformovány na jednotky, čímž **dochází v rámci DPP k postavení rovnocenných útvarů na stejnou linii a stupeň řízení**, který u těchto nově vzniklých jednotek zcela odpovídá jejich velikosti a důležitosti v rámci DPP.

Na povrchu nová struktura podporuje novou a zásadní vazbu týkající se elektromobility mezi jednotkou Správa Vozidel a Autobusů, která bude mít ve správě silniční elektrická vozidla, a jednotkou Dopravní cesta Tramvaje, která bude zajišťovat dobýjící infrastrukturu.

Změny odstartovalo první zasedání nové dozorčí rady DPP vzešlé po komunálních volbách na podzim roku 2018, která doporučila představenstvu vyčlenění tramvajových jednotek z původního technického úseku. Představenstvo po zralé úvaze navrhlo modifikované

řešení, **rozdělení úseku technického na tzv. Povrch a Metro**.

První faktická změna nastala 1. dubna 2019, kdy se rozdělil úsek technický na úsek technický – Povrch (ÚT-P) v kompetenci technického ředitele – Povrch Ing. Jana Šurovského, Ph.D. a úsek technický – Metro (ÚT-M) v kompetenci technického ředitele – Metro Ing. Marka Kopřivy. Současně byl technický ředitel – Metro dočasně pověřen řízením jednotek Správa vozidel Metro a Dopravní cesta Metro. Technickému řediteli – Povrch byla k tomuto datu svěřena do řídicí působnosti jednotka Historická vozidla.

V závěru března 2019 došlo k dalšímu rozhodnutí dozorčí rady DPP ve věci změny makrostruktury DPP, a to ke **zrušení úseku investičního**. Proto je odbor Investice řešící vlastní realizaci investic a členěný na dvě oddělení, Strojní investice a Stavby, od 1. ledna 2020 přetřansformován na dva nové odbory Investice Povrch a Investice Metro, které spadají do přímé kompetence technických ředitelů.

V souvislosti se zrušením úseku investičního došlo také od 1. ledna 2020 k převedení útvarů z rušeného odboru Strategický a investiční rozvoj, konkrétně oddělení Plán a controlling investic, do úseku ekonomického pod odbor Controlling a hospodaření a oddělení Strategie

do úseku Vedení společnosti pod odbor Projektová kancelář.

V dalších měsících roku 2019 se doladovaly změny v mikrostrukturu, tedy věci v kompetenci představenstva DPP. Přesné změny byly projednány s odborovými organizacemi, následně proběhla výběrová řízení na posty vedoucích **nových odborů Investice Povrch** (Ing. Milan Zadina) a **Investice Metro** (Ing. Martin Kadlec). Dále bylo rozhodnuto o začlenění tří odborů původního úseku technického, které mají působnost pro celé DPP: **odbory Energetika a Technická správa objektů** zůstaly začleněny v ÚT-P a **odbor Technický a ekologický dozor** je od 1. ledna 2020 začleněn do ÚT-M.

Silvestrovská noc roku 2019 pak byla rozhodujícím termínem pro úplné dokončení organizační změny v rámci úseku technického – Metro. **K 31. prosinci 2019 zanikly všechny služby působící v rámci jednotky Dopravní cesta Metro tak, aby od 1. ledna 2020 začaly existovat jako samostatné jednotky v rámci úseku technického – Metro**. Současně došlo ke konečnému začlenění jednotky Správa vozidel Metro do struktury úseku a k přejmenování a rozšíření odborů přímo řízených technickým ředitelem – Metro. Stávající odbory Provoz-správa Metro a Technická koordinace Metro nově doplnil

PŘEDSTAVENSTVO SPOLEČNOSTI

900000 úsek Vedení společnosti

900010 – Sekretariát GŘ
900020 – odd. Metro D
900100 – odbor Korporátní vztahy
900200 – odbor Právní
900300 – odbor Interní audit
900400 – odbor Centrální nákup
900500 – odbor Projektová kancelář
900600 – odbor Komunikace
900700 – odbor Marketing a obchod

100000 úsek dopravní

100010 – Sekretariát DŘ
100100 – odbor Příprava provozu
100300 – odbor Přepravní kontrola
100400 – odbor Řízení a kontrola provozu
100500 – odbor Jízdní řády
100600 – odbor Organizace provozu
100700 – odbor Dopravné provozní informace
110000 – jednotka Provoz Metro
120000 – jednotka Provoz Tramvaje
130000 – jednotka Provoz Autobusy

200000 úsek technický – Povrch

200010 – Sekretariát TR-P
200100 – odbor Energetika
200300 – odbor Investice Povrch
200400 – odbor Technická správa objektů
220000 – jednotka Správa vozidel Tramvaje
230000 – jednotka Správa Vozidel a Autobusů
250000 – jednotka Dopravní cesta Tramvaje
260000 – jednotka Historická vozidla

400000 úsek ekonomický

400010 – Sekretariát EŘ
400200 – odbor Controlling a hospodaření
400300 – odbor Jízdní doklady
400500 – odbor Účetnictví, daně a financování
400600 – odbor Skladové hospodářství
400700 – odbor Nemovitý majetek
410000 – jednotka Informační technologie

500000 úsek personální

500010 – Sekretariát PR
500050 – odd. Výběr a nábor zaměstnanců
500070 – odd. KS a vztahy s odbory
500200 – odbor Personální a PaM
500300 – odbor Benefitů a péče o zaměstnance
500400 – odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců

600000 úsek bezpečnostní

600010 – Sekretariát BR
600100 – odbor Bezpečnost a krizové řízení
600200 – Hasičský záchranný sbor
600300 – odbor Kontrola

800000 úsek technický – Metro

800010 – Sekretariát TR-M
800100 – odbor Provoz – správa Metro
800200 – odbor Technická koordinace Metro
800300 – odbor Investice Metro
800400 – odbor Technický a ekologický dozor

810000 – jednotka Elektrotechnika

820000 – jednotka Sdělovací a zabezpečovací

830000 – jednotka Stavby a tratě

840000 – jednotka Dopravní zařízení

850000 – jednotka Technologická zařízení a OSM

860000 – jednotka Správa vozidel Metro

ZÁKLADNÍ ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY

již zmíněný nově vzniklý odbor Investice Metro a existující odbor Technický a ekologický dozor zahrnující oddělení Technický dozor, Podpora provozu a ekologie a Zkušebna a protikorozní ochrana.

Změna makrostruktury přináší také přečíslování útvarů. Všem výše vyjmenovaným útvarům zůstalo do konce roku původní číslování vycházející z úseku technického, tedy začínající číslíci 2. Jedinou výjimkou byl technický ředitel – Metro a jeho sekretariát. Tady se už 1. dubna 2019 objevilo nové číslování úseku technického – Metro, začínající číslíci 8. Všechny další útvary v rámci úseku jsou pak přečíslovány od 1. ledna 2020. Zde je **tabulka zohledňující základní změny v rámci ÚT-M**.

číslo útvaru		název útvaru (nový)	vedoucí útvaru
původní	nové		
240000	800000	úsek technický – Metro	Ing. Marek Kopřiva
240010	800010	sekretariát TR-M	Romana Uhrová
240100	800100	odbor Provoz-správa Metro	Ivana Baierová
240300	800200	odbor Technická koordinace Metro	Jan Ungrman
700200 (část)	800300	odbor Investice Metro	Ing. Martin Kadlec
200200	800400	odbor Technický a ekologický dozor	Jakub Tlášek
241000	810000	jednotka Elektrotechnika	Bc. Karel Kovařík
242000	820000	jednotka Sdělovací a zabezpečovací	Ing. Milan Pecka
243000	830000	jednotka Stavby a tratě	Ing. Ondřej Krulíkovský
244000	840000	jednotka Dopravní zařízení	Ing. Petr Vondráček
245000	850000	jednotka Technologická zařízení a OSM	Ing. Petr Kysilko
210000	860000	jednotka Správa vozidel Metro	Ing. Jaroslav Kristen

Do ÚT-P pak byla k 1. lednu 2020 také finálně převedena jednotka 260000 Historická vozidla, která dosud byla zařazena do úseku dopravního (ex 140000).

Důsledkem popsané organizační změny není jen změna makrostruktury, názvů a čísel útvarů. Je třeba si uvědomit, že změna struktury, kompetencí, číslování a především zánik jednotky Dopravní cesta Metro má velký dopad do organizačních a řídicích norem napříč celým podnikem i do provozně předpisové soustavy metra. Revizi norem a předpisů přitom nelze odbyt pouhým přečíslováním a přejmenováním útvarů dotčených změnou, ale je třeba zvážit dopady změn kompetencí technických ředitelů a vedoucích nových jednotek a pro-

gnozu v normách a předpisech těmto změnám přizpůsobit. Navíc je třeba dodržet hierarchii tvorby vyšších a nižších norem.

A tak, i když se všichni snažili o dokončení změn v předpisech a normách tak, aby znění odpovídající nové struktury byla platná již od 1. ledna 2020, u některých předpisů a norem bude proces revize probíhat i na začátku tohoto roku.

Vedoucí nových jednotek ÚT-M převzou v průběhu roku nové kompetence a odpovědnost a všichni ostatní, kteří přicházejí do styku se všemi útvary dotčenými změnou, si budou zvykat na novou organizační strukturu. V průběhu roku bude asi potřeba nějaké organizační záležitosti ještě dořešit, ale věříme, že případných zádrhelů bude co nejméně a na konci roku 2020 bude možné konstatovat, že změna proběhla úspěšně a splnila předpokládané cíle.

Těmito změnami byla potvrzena zásadní role jednotek jako klíčového stavebního kamene DPP. **Aktuálně existuje v DPP celkem 14 jednotek, z toho tři v úseku dopravním, čtyři v úseku technickém – Povrch, šest v úseku technickém – Metro a jedna v úseku ekonomickém**. Cílem všech těchto změn je velice potřebná akcelerace investičního procesu v DPP, který se podobně jako městské či státní instituce potýká s velice složitým prostředím, které legislativně či zvykově investičnímu procesu výrazně nepřeje. Součástí změn je (a zejména bude) také mnohem důslednější koordinace procesů oprav a investic. ■

ROK 2019 V KOSTCE

LEDEN

5. PRVNÍ ZIMNÍ SEZÓNA V MUZEU MHD
Téměř devět stovek návštěvníků přišlo první lednový víkend do historických prostor střešovické vozovny. Podporu otevření muzea zajišťovala na lince č. 2 historická tramvaj T1 (ev. č. 5002) z roku 1951.

25. 120 LET PŘEDPLATNÍCH ČASOVÝCH JÍZDENEK
Bohatou historii „tramvajenek“, jak jsou mezi širokou veřejností známy předplatní časové jízdenky, připomněla výstava ve stanici metra Florenc.



ÚNOR

4. POSLEDNÍ VŮZ TYPU ŠKODA 15T PŘEDÁN
V areálu plzeňské Škody Transportation byl slavnostně předán 250. pražský vůz řady 15T. Do metropole dorazil o den později, a to do areálu hostivařských Ústředních dílen, kde byl postupně „oživován“. Domovskou základnou posledního vozu se stala vozovna Žižkov.



6. TESTOVÁNÍ KLOUBOVÉHO HYBRIDNÍHO VOLVA
Ve spolupráci se švédským výrobcem zahájil Dopravní podnik testování hybridního autobusu Volvo 7900 LAH. Vozidlo v barvách městského dopravce belgického Bruselu najelo v Praze 19 395 km, a to za dobu přibližně pěti měsíců.

BŘEZEN

27. ZAHÁJENÍ KAMPAŇE „NESKÁKEJ MI POD KOLA“
V prostorách vozovny Strašnice byla představena nová bezpečnostní kampaň „Neskákej mi pod kola“. Hlavním smyslem kampaně je prostřednictvím výrazného polepu udržet pozornost cestujících, a v důsledku toho snížit počet nehod způsobených střety tramvají s chodci. Za rok 2019 byly evidovány tři smrtelné srážky s chodci.

27. KLOUBOVÝ BATERIOVÝ TROLEJBUS V PROSECKÉ
Po dobu tří týdnů byl v Praze testován plzeňský trolejbus Škoda 27Tr. Plně nízkopodlažní vůz posloužil DPP nejen k výběru vhodné konfigurace vozidla, ale i pro nastavení optimálních provozních parametrů a zajištění provozních dat.



DUBEN

2. 25 LET DOZ HOSTIVAŘI
Úvodem dubna si DPP připomněl 25 let dopravně opravárenské základny Hostivař. Pro zájemce byly připraveny dvě komentované prohlídky se zajímavým výkladem nejen o historii garáží, ale i současném areálu autobusových oprav.

18. OTEVŘENÍ KOLEJIŠTĚ V HOSTIVAŘI
Do provozu bylo spuštěno velkokapacitní odstavné kolejiště v areálu Ústředních dílen Hostivař. Dvacet přímých kolejí dlouhých 101 metrů pojme 60 vozů tramvají 15T nebo 120 vozů T3.



DUBEN

19. 27. SEZÓNA MUZEA MHD
Na Velký pátek byly pro návštěvníky připraveny vyhlídkové jízdy muzejním kloubovým autobusem Ikarus 280 a muzejní tramvajovou soupravou zvanou „Mevro s Rychlíkem“. V tento den zahájila provoz i linka č. 41, jejíž trasa byla obohacena o novou nástupní stanici Planetárium.



26. BEZKONTAKTNÍ NÁKUP JÍZDENEK V TRAMVAJÍCH
Na přítomnost oranžového validátoru, a tudíž možnost provést bezdotykový nákup, upozorňují cestující speciální piktogramy na prostředních dveřích všech tramvajových vozů po celé Praze.

30. VÝMĚNA STRÁŽÍ V ARCHIVU DPP
Kdo by neznal jméno největšího propagátora veřejné dopravy nejen v Praze. Pavel Fojtík, od roku 2005 vedoucí archivu DPP, ukončil své působení jako kmenový zaměstnanec. Vysoce nastavenou latku převzal další odborník na veřejnou dopravu, Robert Mara. S texty Pavla Fojtíka se i nadále můžete setkávat na stránkách DP kontaktu.

KVĚTEN

4. TŘETÍ MÍSTO PRO PRAHU
8. mistrovství Evropy řidičů tramvají přineslo „placku“ i Praze. Nikol Pravdová dosáhla mezi řidičkami na úžasné třetí místo. Medaile je o to cennější, jelikož nikdy v historii nebyl startovní peloton soutěže tak pestrý jako minulý rok (25 týmů z 21 zemí Evropy).



6. 45 LET METRA
Na trase C v úseku Háje – Nádraží Holešovice byly nasazeny historické soupravy metra, a to včetně zajímavých foto zastávek obou souprav v určených stanicích. DPP zároveň k výročí spustil prodej speciálního odznáčku.



KVĚTEN

29. DEN DĚTÍ
DPP se zapojil do Mezinárodního dne dětí, a to zpřístupněním areálu depa Kačerov. Jízdy historickou soupravou metra, prezentace techniky hasičů DPP a bohatý doprovodný program přilákaly stovky návštěvníků s dětmi. Do areálu zajížděla i historická parní lokomotiva „Štokr“.

ČERVEN

19. ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY METRA D
V lokalitě PAD4 nedaleko budoucí stanice metra D Pankrác byla slavnostně zahájena výstavba metra D formou geologického průzkumu.



30. PROMÍTÁNÍ VE STANICI BUDĚJOVICKÁ
Tři druhy vlakových souprav, nasvícené pódium, projekční plátno. Stanice metra Budějovická se proměnila v kinosál. V rámci výročí 45 let metra byl promítán snímek Lidé z metra a současně dokument 24 hodin pražského metra. Před promítáním mohli návštěvníci diskutovat s pamětníky i současníky provozu pražské podzemní dráhy.



ČERVENEC

22. TESTOVÁNÍ HYBRIDNÍHO SOLARISU
Další přírůstek k testování obdržel DPP v červenci 2019. Polský výrobce Solaris nabídl vůz Urbino 12 Hybrid. Autobus byl testován na pěti linkách (133, 165, 175, 207 a 213).

27. PŘEDSTAVENÍ RETROBUSU
 Reprezentační vůz Karosa Citelis číslo 3510 se veřejnosti představil ve vozovně Střešovice. Jeho provedení odpovídá vzhledu vycházejícímu z podoby pražských autobusů 20. – 40. let, a to včetně dobového označení a znaků.



6. NOVÝM BEZPEČNOSTNÍM ŘEDITELEM JMENOVÁN BOHDAN FRAJT
 Na pozici bezpečnostního ředitele nastoupil Bohdan Frajt, kterého do funkce zvolilo představenstvo DPP. V oblasti bezpečnosti má dlouholeté zkušenosti včetně působení na Magistrátu hl. m. Prahy a u policejních složek.

12. TESTOVÁNÍ HYBRIDNÍHO IVECA



A do třetice všeho hybridního. Dosavadní testy hybridních autobusů potvrzovaly úspory ve spotřebě nafty a tím i snížení emisí. Iveco Urbanway Hybrid 12 m High Value byl poslední zástupce v minulém roce, který byl testován v ulicích Prahy na stejných linkách jako hybridní Solaris.

15. OSMIMILIONTÝ CESTUJÍCÍ NA LANOVCE V ZOO
 Hana Charvátová spolu se dvěma vnoučaty se stala osmimilíonovou cestující na lanové dráze v pražské ZOO. Jubilejní cestující poblahopřál Miroslav Bobek, ředitel ZOO a Petr Witowski, generální ředitel DPP.

24. Odstřel vozovny Hloubětín
 Devět vteřin stačilo k odstřelu střechy deponovací haly vozovny Hloubětín. Pražnost pomáhali snižovat hasiči skrápěním trosk i za pomoci

10 speciálních vaků naplněných vodou. Po zbytek minulého roku pokračovala v areálu demoliční části zdi a přístavků.

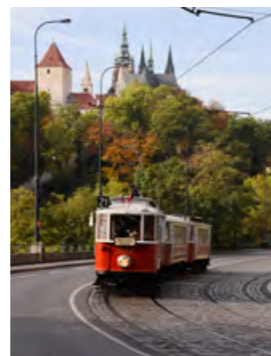


13. a 14. DPP NA DNECH IZS
 Na Výstavišti Holešovice proběhly oblíbené dny Integrovaného záchranného systému, a to i za účasti DPP. Mezi nejdůležitější body programu tak patřilo vyproštění osoby zaklíněné pod tramvají, prezentace speciální techniky HZS a Vnitropodnikové dopravy, hašení simulovaného požáru autobusu a prezentace přívěsného přetlakového ventilátoru.

21. DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ
 Depo Hostivař, vozovna Strašnice a garáž Hostivař otevřely brány svých areálů v rámci tradiční veřejné akce pražských dopraváků – Dne otevřených dveří DPP. Prezentace techniky včetně bohatého programu přilákaly stovky návštěvníků. Dopravu na akci podpořila i nostalgická linka č. 23, která byla odkloněna k zastávce Ústřední dílny Dopravního podniku.



29. 110 LET VOZOVNY STŘEŠOVICE
 Druhá nejstarší vozovna si připomněla výročí v podobě atraktivního doprovodného programu. DPP připravil komentované prohlídky a na speciální jízdy vypravil historický vůz č. 297 a vlečné vozy 638 a 728. Na projížďku vyjel i oblíbený „Šemík“ Karosa ŠM 11.

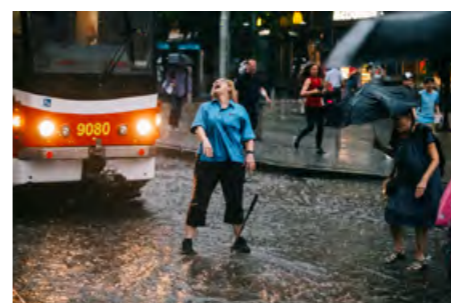


6. STĚHOVÁNÍ LOKOTRAKTORU
 Po 18 letech nečinnného stání opustila motorová lokomotiva řady T212 depozitář Muzea MHD. V průběhu letošního roku bude lokotraktor uveden do provozuschopného stavu. Následně bude využíván na posun v rámci jízd historických souprav metra a dalších akcí DPP.

22. VYŘAZENÍ AUTOBUSŮ S MOTOREM EURO II
 Poslední autobusy s motory emisní normy Euro II, kterou zastupují typy Karosa B971E a Renault City Bus, vyjely v pátek 22. listopadu na linky 185 a 140 z autobusového obratiště Palmovka.



22. ÚSPĚCH NA CZECH PRESS PHOTO
 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 Lenka Jelenová marně snaží přehodit výhybku během nenadálé průtrže mračen.



22. DPP AMBASADOR KVALITY ČR
 Jako jediný dopravce v ČR obsadil DPP v kategorii veřejný sektor třetí místo. U DPP hodnotitelé vysoce oceňovali stabilní systém řízení kvality, propracovaný systém standardů kvality, aktivity ve vzdělávání a připravenost v oblasti environmentálního managementu.

26.–28. GENERÁLNÍ PARTNER VELETRHU CZECHBUS
 Ve větší části haly 2 připravil DPP expozici hned několika vozidel včetně muzejních vozů i stánku, ve kterém se návštěvníci mohli dozvědět informace o volných pracovních pozicích či si rezervovat řízení na venkovní ploše, případně zakoupit některý z předmětů z fanshopu.

4. REKONSTRUKCE STANICE METRA OPATOV
 Za plného provozu byla zahájena rekonstrukce stanice metra. Dojde ke kompletní modernizaci osvětlení, sdělovacích zařízení, podhledů či opravě hydroizolace stropní desky. Součástí projektu je i vybudování kaskádovitě bezbariérového přístupu do stanice. Předpokládá se ukončení je naplánováno na třetí čtvrtletí letošního roku.

6. VÁNOČNÍ TRIO V ULICÍCH PRAHY
 Na závěr Mikulášského odpoledne s DPP proběhlo slavnostní rozsvícení Vánoční tramvaje (ev. č. 9401), Mazačky (ev. č. 5572) a Retrobusu (ev. č. 3510). Jak již název napovídá, všechny tři vozy se až do svátku Tří králů pyšnilly vánoční výzdobou.



12. SPUŠTĚNÍ NOVÉHO WEBU DPP
 V noci z 11. na 12. prosince byly do pilotního provozu spuštěny nové webové stránky. Desítky tisíc uživatelů, kteří navštěvují web DPP, tak mají k dispozici moderní stránky, které respektují současné trendy a technické požadavky.

19. NOVÝ ČLEN PŘEDSTAVENSTVA
 Dozorčí rada DPP zvolila k 19. prosinci Mateje Augustína na neobsazené místo člena představenstva společnosti. Představenstvo DPP na mimořádném zasedání rozdělilo působnosti tak, že ekonomická oblast přešla z gesce předsedy představenstva a generálního ředitele na nového člena.

20. INFORMAČNÍ PANELE VE VESTIBULECH
 V pěti stanicích metra byly do pilotního provozu nasazeny nové monitory zobrazující příjezd nejbližších dvou souprav metra do stanice, a to pro oba směry.

23. ÚDRŽBA METRA DO ROKU 2035
 DPP uzavřel se společností Škoda Transportation novou smlouvu na zajištění kompletní odborné údržby rekonstruovaných souprav pražského metra typu 81-71M, jezdících na trasách A a B. DPP se tak může spolehnout na full service, v rámci kterého projdou soupravy 81-71M hlavní opravou R5.



STRATEGIE ODPOVĚDNÉHO VEŘEJNÉHO ZADÁVÁNÍ DPP

PŘEDSTAVENSTVO DPP PROJEDNALO 8. ŘÍJNA 2019 STRATEGII ODPOVĚDNÉHO VEŘEJNÉHO ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY PRO ROKY 2020–2022. NA ZÁKLADĚ TOHOTO PROJEDNÁNÍ PŘEDSTAVENSTVO ULOŽILO ODBORU CENTRÁLNÍ NÁKUP ZAPRACOVAT PRINCIPY, DOPORUČENÍ A PROCESY SOUVISEJÍCÍ S ODPOVĚDNÝM ZADÁVÁNÍM VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK. PŘEDSTAVENSTVO DÁLE ULOŽILO VŠEM ÚSEKŮM SEZNÁMIT JEDNOTLIVÉ PODŘÍZENÉ ÚTVARY S TOUTO STRATEGIÍ.

Strategii připravilo oddělení Veřejné zakázky Centrálního nákupu DPP ve spolupráci s Ministerstvem práce a sociálních věcí a s Magistrátem hlavního města Prahy. Ve vztahu k odpovědnému zadávání absolvovalo oddělení Veřejné zakázky i oddělení Poptávková řízení Centrálního nákupu školení, jehož absolvování rovněž napomůže implementaci odpovědného zadávání v praxi.

Záměrem DPP je prezentovat se jako moderní zadavatel veřejných zakázek. Vedle zásad vyplývajících ze zákona o zadávání veřejných zakázek, jako je transparentnost, přiměřenost, rovné zacházení a nediskriminace, akcentuje strategický a odpovědný přístup k zadávání veřejných zakázek. DPP neřeší jen nabídkovou cenu, ale i další aspekty ekonomické výhodnosti v širším slova smyslu, podporuje environmentální a společenské aspekty a dbá o férovou soutěž a dodavatelské vztahy v rámci zadávání veřejných zakázek. V neposlední řadě akcentuje zadávání prostřednictvím inovativních institutů. Obecně je záměrem reprezentovat moderní trendy v zadávání veřejných zakázek, jak je to běžné v některých jiných členských státech Evropské unie.

Strategie je koncipována na tříleté období, tj. do konce roku 2022, kdy by měla být aktualizována v souladu s novými trendy a přijata

na další tříleté období. V roce 2022 bude vyhodnoceno plnění a fungování této strategie.

Strategie se skládá z následujících obsahových okruhů:

1) Diverzifikace dodavatelského řetězce, komunikace a podpora udržitelnosti: DPP chce být vnímán jako zadavatel, který je v souladu se zásadami zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, otevřený dodavatelům – podporuje jejich různorodost a rovný přístup k veřejným zakázkám, otevřeně a transparentně s (potencionálními) uchazeči a dodavateli komunikuje a snaží se maximálně zachovávat soutěžní prostředí.

V neposlední řadě DPP bude přispívat k rozvoji férových dodavatelských vztahů, a to především tam, kde hrozí, že subdodavatelé mají horší podmínky (včetně platebních) než hlavní dodavatel a kde může docházet v rámci subdodavelského řetězce k porušování důstojných pracovních podmínek.

2) Realizace společensky odpovědného zadávání veřejných zakázek: DPP rovněž deklaruje svůj zájem o realizaci společensky odpovědného zadávání. Aktuální právní úprava více zadavatele nabádá k tomu, aby při zadávání veřejných zakázek

zohledňovali příležitosti pro podporu zaměstnanosti osob znevýhodněných na trhu práce, získávání praxe či kvalifikace a zajištění důstojných pracovních podmínek.

3) Preference environmentálně šetrných řešení:

Nedílnou součástí strategického veřejného zadávání je i zohledňování dopadu všech nákupů a stavebních prací realizovaných zadavatelem na životní prostředí. DPP si uvědomuje, že s ohledem na velikost a povahu svých realizovaných nákupů a stavebních prací se vždy jedná o nepřehlédnutelný dopad na životní prostředí. DPP proto bude aktivně vyhledávat environmentální šetrné varianty včetně aspektů cirkulární ekonomiky a upřednostňovat řešení, která jsou z dlouhodobého horizontu udržitelná.

Doporučené instituty pro zadávání veřejných zakázek

V neposlední řadě DPP akcentuje zadávání prostřednictvím inovativních institutů, ať už se jedná o využívání předběžné tržní konzultace, dynamického nákupního systému, systému kvalifikace, Meet The Buyer nebo hodnocení metodou Best Value Approach. Dále DPP deklaruje preferenci využívání BIM, FIDIC či Elektronického katalogu. ■



S VYSÍLAČKOU NA BITEVNÍM POLI

LIDÉ, KTEŘÍ CHODÍ DO PRÁCE O VÍKENDECH, SVÁTCÍCH, V NOCI ANEBI NAPŘÍKLAD O SILVESTROVSKÉ NOCI, JSOU PRO NÁS OSTATNÍ TAKZVANĚ „JINÍ“. TI, KTEŘÍ NA NEPŘETRŽITÉ REALIZACI DOPRAVY MAJÍ NEJVĚTŠÍ PODÍL, JSOU SAMOTNÍ ŘIDIČI A DISPEČEŘI. POJĎME SI OKOMENTOVAT TO, CO V ULICÍCH O POSLEDNÍ SILVESTROVSKÉ NOCI ZAŽILA DISPEČERSKÁ SMĚNA SPOLU S FOTOGRAFEM.



Silvestrovská noc je přitom jako každá jiná, jen má tu zvláštní příchuť, že se kromě neúprosné změny času dotýká i změny roku. A s tím je spojený určitý milník, který je charakterizován bilancováním, plněním slibů či plánů, předsevzetí, a jež je nutno tak nějak historicky pořádně oslavit. Dispečerská směna musí fungovat nepřetržitě, Silvestr nevyjímaje. Tím nechci snižovat pracovní vý-

kon řidičů, určitě se na ně též dostane řada v některém z příštích článků. Dnes to bude zkratka o dispečerské směně.

Dispečerských posádek DPP je na Silvestra o něco více než v jiné noci. A setkávají se s ledačims. Počínaje znečištěnými vozy, během pokračující noci rozbitými okny až po napadení samotných provozních zaměstnanců.

A vše musí být vyřešeno co možná nejrychleji a pochopitelně i zadokumentováno.

Z denního přehledu provozu 31. prosince 2019 vyplývá, že bylo nutné řešit celkem 16 událostí, které vyžadovaly zásah složek, včetně policie a zdravotnické záchrané služby. A u většiny z nich asistovala dispečerská vozidla DPP, přesněji řečeno jejich posádky.

20:25 – Volá strojník z lanové dráhy na Petřín, že několik výrostků hází na vagóny zapálenou pyrotechniku. Promptní zásah policie uklidňuje jejich rozjařenost a na služebně je jim nejspíše vysvětlena nevhodnost takového jednání. Ke škodě ani ke zranění naštěstí nedošlo.

20:44 – Z posledního denního vlaku u vozovny Motol odmítá vystoupit podroušený jedinec, a tak je Městská policie povolána k zásahu. Uniforma budí respekt a muž opouští přepravní prostor. Do půlnoci jsou evidovány ještě další čtyři technické závady na nočních vlacích a jedna závada na radiově ovládané výhybce. Pohotovostní četa konstatuje nemožnost opravy a přestavník natrvalo vypíná.

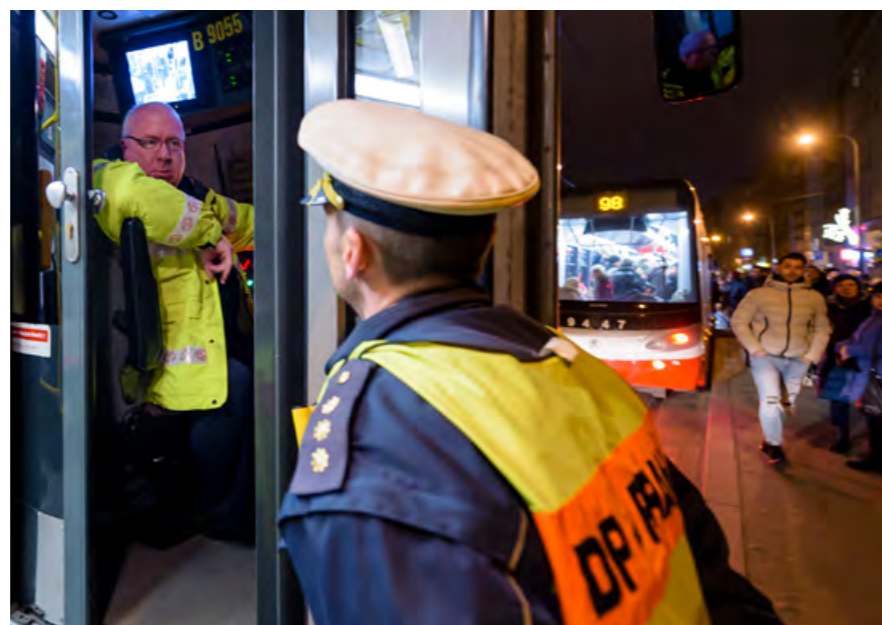
22:55 – Bylo potřeba zajistit přepravu velké skupiny cestujících, kteří cestovali do místa přivítání nového roku a objednali si pro tuto potřebu svou tramvaj. Nástup byl skutečně v zastávce Husinecká a výstup v zastávce Jiráskovo náměstí. Dispečerské auto dohlíželo po celou dobu přepravy, jestli vše probíhá v pořádku.

23:50 – Deset minut před koncem roku se noční linka 94 „potkává“ s osobním automobilem v Holešovicích v oblasti Manin. Kromě škody je nutné řešit i zranění spolujezdkyně a doba likvidace se prodlužuje o příjezd a činnost záchranné služby.

24:00 – Končí starý a začíná nový rok. Bujaré oslavy na Václavském náměstí ozářeném stovkami petard a dělobuchů komplikuje průjezd nočních vlaků ve směru Vodičkova – Jindřišská a obráceně. Dispečerů se ze všech sil snaží zajistit ve spolupráci s přítomnou policií jejich průjezd.

0:50 – Po oslavě příchodu roku 2020 je potřeba zajistit přepravu další skupiny cestujících do místa jejich ubytování. Opět vzhledem k velkému počtu cestujících si skupina objednala 2 tramvaje typu KT8N2, jedna tramvaj byla vypravena navíc a další byla použita jako přiřazený výkon k pravidelné lince. Přeprava byla zahájena v zastávce Právnická fakulta přes centrum města do zastávky Italská. Dispečerská posádka opět tuto akci perfektně zajistila.

1:44 – Řidič noční linky 93 zjišťuje rozbité okno dveří na druhém voze soupravy. Následuje rychlá výměna vlaku a klasický postup likvidace mimořádné události dispečerskou posádkou.



4:20 – Podobný scénář se opakuje na lince 99, tentokrát v Motole.

5:13 – Závěr noční směny z hlediska mimořádných událostí se odehrává ve Vršovické ulici, kde neopatrná chodkyně vkročí do dráhy noční linky. Událost skončí relativně šťastně, za pomoci ostatních řidičů je vyproštěna z pod přední části vozu a předána záchranné službě. Noční posádce se tak nechtěně prodlužuje směna kvůli likvidaci. Vzhledem k délce likvidace této nehody byla na místo vyslána k vystřídání denní posádka, která službu převzala včetně sepsání protokolu.

Leckdo by namítnul, co je na takové noční adrenalinového. K suchému popisu však chybí ta bezprostřední atmosféra. Spousta úkonů, hovorů přes radiostanici a telefonátů. Pro dispečery rutinní činnosti narušované emocemi spojenými se specifickým silvestrovské noci. Chybí spousty aktérů, kteří jsou jen suše okrajově popsáni, doprovodných zvuků, světelných efektů, sirén a koktejlu jazyků, který je všude kolem slyšet.

Snad tato reportáž pomůže poopravit pohled na to, že dispečerská práce je pro nezaskvěné trošku otažitá, nezajímavá a spojená spíše s laicky řečeno nehodami. Mimořádná událost je jakýkoli stav, který způsobí přerušování tramvajové dopravy. Práce dispečera tak spočívá v činnostech, které provoz tramvají obnoví. Jiná práce je na pohotovostním vozidle, jiná na dispečerské ústředně. Ve výsledku se ovšem jedná o týmovou souhru, na jejímž konci je opět jedoucí tramvaj.

Noční provoz je obecně znám svým specifickým, kdy pod pláštíkem noci, větší anonymity a množství spotřebovaného alkoholu se z některých cestujících stávají svalovci schopní střetnout se s celým světem, nerespektující ať psaná či nepsaná pravidla. Z jiných pak politováníhodné trosky neovládající větší či menší části svých těl. A v noci o Silvestru je potřeba se projevit úplně nejvíce. A tak většina složek integrovaného záchranného systému posiluje noční služby, aby nápor zábavčtivých občanů zvládly.

Silvestrovská směna nepatří zrovna mezi oblíbené, zejména kvůli výše popsaným událostem. Určitou náplastí může být neopakovatelná atmosféra nočních ohňostrojí na uvítání nového roku. Je to svým způsobem adrenalinový zážitek. Svě by o tom mohl napsat pan Petr Hejna, který několik hodin strávil v centru města s dispečerskými posádkami a tento text doprovází svými úžasnými momentkami. Záměrně volím jiné slovo než fotografie, protože více vystihuje skutečnost zachycení konkrétního momentu, který se v dané podobě již nikdy nezopakuje. Příští událost totiž bude již vypadat jinak a hlavně se stane v jiném roce.

Tak ještě jednou všem hodně štěstí v novém roce a nezapomínejme na všechny, kteří, když my všichni se bavíme, a to jakýmkoliv způsobem, zajišťují věci tak neobyčejně všední. Třeba že nám přijede tramvaj, abychom se mohli po bujaré noci dostat domů. A že za tou skutečností je práce jiných, kteří si ten svůj Silvestr oslaví jindy. I s tím vědomím, že se snaží osálat čas.

Text: Miroslav Sedlmajer

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna a Archiv DPP



ROK S FANSHOPEM

JEDNO OBYČJNÉ LISTOPADOVÉ ÚTERÝ NAŠLI ZÁKAZNÍCI FANSHOPU DPP VE SVÝCH BALÍČCÍCH JAKO PŘEKVAPENÍ JIŽ DÁVNO VYPRODANOU KNIHU 110 VÝLETŮ S DOPRAVNÍM PODNIKEM. JAK TO? SLAVILI JSME UŽ ROK PROVOZU NAŠEHO ELEKTRONICKÉHO OBCHODU. A DLUŽNO DODAT, ŽE ROK ÚSPĚŠNÝ.



Fanoušci městské hromadné dopravy vzali fanshop za svůj a kromě kamenných poboček Infocenter vyhlíží novinky on-line. Z relativně skromného začátku se 120 druhů zboží se během dvanácti měsíců sortiment ztrojnásobil, úplně poprvé se objevily krom jiného tašky přes rameno, plecháčky s vozy MHD, hrnky s linkami metra nebo stále oblíbené angličáky zpodobňující moderní i historické automobily pražského dopravce. Nově je také možné pohodlně on-line pod jednou střechou sehnat kvalitní monografické publikace o vozech pražského DP od Tatry T2 přes oblíbenou „té-trojku“ po vozy metra včetně prototypových.

Jenom zboží by ale nestačilo. Už léta DPP nabízí pro malé i velké příznivce zážitkovou turistiku v metru. I ta se z externího webu přestěhovala „domů“ do fanshopu a veškeré vstupenky tak najdete přehledně v jednom obchodě vedle zboží. V roce 2019 se roztrhl pytel se zvláštními jízdami pořádanými Muzeem MHD od moderní T3 Coupé po historické autobusy. I tyto jízdenky našly svůj domov na adrese fanshop.dpp.cz. Za sedm měsíců se elektronických vstupenek a jízdenek prodalo více než 1600. Spouště fanoušků tak odpadla nervozita, zda na ně vytačí místo či pojedou domů s nepořízenou.

Protože jsme na stránkách DP kontaktu, nebylo by slušné nezmiňovat možnost objednání

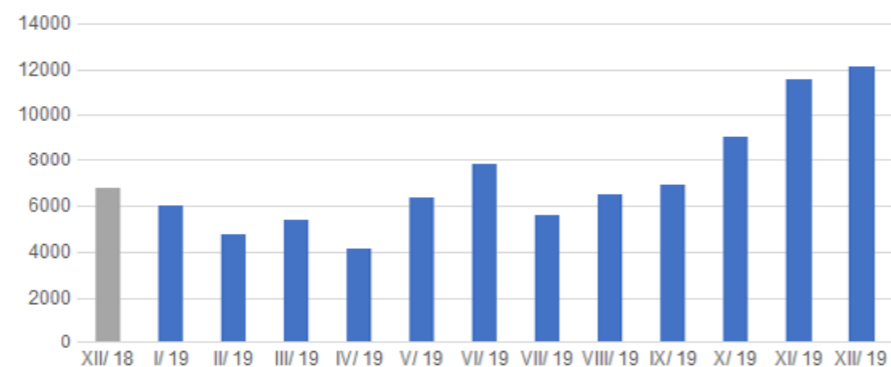
zasílání tohoto firemního časopisu. Desítkám předplatitelů tak každý měsíc ve schránkách přistane čerstvé číslo – od Chebu po Karvinou a od Liberce po Český Krumlov.

Nezapomeneme ani na milovníky statistiky. **Za celý rok 2019 odešlo v zásilkách více než 5700 kusů zboží.** A co je tedy to nejprodávanejší? Zabalili jsme pro vás 588 modelů, 489 knih, 471 triků, 442 brožur, 433 hrnků nebo 378 plakátů. V první desítku se ještě drží přívěsky, kravatové spony, USB flash disky a šňůrky na krk. Českou poštu jako způsob dodání volí 35 % zákazníků, zbytek si zboží vyzvedne většinou na Infocentru Můstek. Platby kopírují trendy posledních let v celém

oboru ecommerce: 63 % platební kartou, 30 % bankovním převodem a jen 7 % dobírkou.

Zájem před Vánoci 2019 podpořila akce s plyšovými hrdiny kampaně DPP Slušnost a bezpečnost, které jste mohli získat zdarma v případě nákupu nad 1000 Kč. Již teď můžeme hodnotit první kompletní rok fanshopu jako velmi pozitivní. Fanoušci MHD si obchod oblíbili a zejména mimopražským se otevřela možnost získat pražský dopravní „merch“ i na dálku. V letošním roce se můžete těšit na pokračování zážitkové turistiky a speciálních jízd. Aktuálně započala spolupráce s autistickým tvůrcem map Matějem, kterého znáte pod značkou Maappi. ■

Návštěvnost fanshopu



POČET NÁVŠTĚVNÍKŮ FANSHOPU V ROCE 2019 (PRO SROVNÁNÍ JE ZOBRAZEN PROSINEC 2018)



GARÁŽ DEJVICE ŽIJE. I KDYŽ TROCHU JINAK

NA LEVÉM BŘEHU VLTAVY NALEZNOU AUTOBUSY DOPRAVNÍHO PODNIKU JEN JEDNO BYDLIŠTĚ, A TO NA ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHY 17 – V ŘEPÍCH. HISTORICKY TOMU VŠAK VŽDY NEBYLO. V ROCE 1932 ZAHÁJILA PROVOZ GARÁŽ DEJVICE. VELKOGARÁŽ, JAK SE TEHDY NOVÉMU OBJEKTU ŘÍKALO, BYLA POSTAVENÁ NA ZÁKLADĚ PROJEKTU ING. ARCH JANA ŽÁKA (NAVRHOVAL NAPŘ. I PALÁC KOTVA ČI REVOLUČNÍ TŘIDU V PRAZE) A ING. ADOLFA JANDY. VE SVÉ DOBĚ MODERNÍ GARÁŽ SE PYŠNILA HLAVNĚ STŘEŠNÍ KONSTRUKCÍ GARÁŽOVACÍ HALY, KTERÁ SE ŘADILA MEZI NEJVĚŠTÍ V EVROPĚ.

Již od 80. let, a to právě v souvislosti s otevřením garáží Řepy, se hlasitě hovořilo o zrušení dejvických garáží. Pomyslný olej do ohně přilila budoucí koncepce pražské integrované dopravy, která se na přelomu tisíciletí projednávala v rámci představenstva DPP. V dalších letech se předpokládala rozvoj převážně tramvajové sítě a metra, který pochopitelně přinesl omezení autobusové dopravy.



Když 4. prosince 2004 v 8:08 zanotoval poslední konvoj autobusů garáží c'est la vie, znamenalo to konec provozu garáží po 72 letech. Konec provozu? Ne tak docela. Do dnešních dnů je hala garáží využívána, a proto jsme se v rámci 15letého výročí rozhodli kontaktovat jejího vlastníka, společnost Kaufland. S tiskovou mluvčí Renatou Maierl si tak můžeme připomenout, proč k částečnému zachování objektu došlo.

Z JAKÉHO DŮVODU DOŠLO K ZACHOVÁNÍ HALY GARÁŽE DEJVICE?

K zachování haly nás vedlo vědomí technické výjimečnosti a architektonických kvalit stavby. Hala je zastrešena ocelovými nosníky, které překlenují bez podpory prostor o šířce

cca 65 m. Přestože se jedná o účelovou stavbu garáže, byla našimi předky věnována péči i architektonickému výrazu. K tomu, že se historická garáž stala základním prvkem řešení obchodního domu, přispěl i jednoznačný požadavek městské části na její zachování. Rozhodnutí umístit parkování do původní garážové haly a obchodní plochy situovat v patrové novostavbě vzešlo ze společných konzultací investora, budoucího uživatele a architekta. Díky této volbě zůstaly původní konstrukce viditelné a my



TABULE UMÍSTĚNÁ U VJEZDU DO OBCHODNÍHO CENTRA INFORMUJE NÁVŠTĚVNÍKY O HISTORICKÝCH SOUVISLOSTECH:

GARÁŽE ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ HL. M. PRAHY POSTAVENY PODLE PROJEKTU J. ŽÁKA A ING. A JANDY V LETECH 1931-32. STAVBA VYNIKÁ UNIKÁTNÍ PŘÍHRADOVOU VELKOROZPONOVOU KONSTRUKCÍ ZASTŘEŠENÍ HLAVNÍ HALY O ROZPONU 68,4 M. GARÁŽE SLOUŽILY PRO PARKOVÁNÍ MĚSTSKÝCH AUTOBUSŮ AŽ DO ROKU 2005. NOVÝ VLASTNÍK, SPOLEČNOST INRECORA, PROVEDL MEZI ROKY 2010-12 KONVERZI AREÁLU NA OBCHODNÍ CENTRUM SPOLEČNOSTI KAUF LAND. PŘI PŘESTAVBĚ BYLA ZACHOVÁNA GARÁŽOVÁ HALA VČETNĚ PŮVODNÍ OCELOVÉ KONSTRUKCE A V NÁVAZNOSTI NA PŮVODNÍ FUNKCI VYUŽITA PRO PARKOVÁNÍ ZÁKAZNÍKŮ.



můžeme dnes obdivovat působivý klenutý prostor vytvořený pomocí obloukových nosníků.

DOŠLO NA HALY NEBO NA STŘEŠNÍ KONSTRUKCI K ZACHOVÁNÍ NĚKTERÝCH PŮVODNÍCH PRVKŮ?

Kromě zachovaných vrat byly samozřejmě zachovány ocelové nosné konstrukce, původní střešní panely i konstrukce střešních světlíků. Originální prvky jsou nenásilně doplněny průmyslovými svítidly v hale a vně novými betonovými operami jižní fasády.

DOŠLO K ZACHOVÁNÍ TOHOTO AREÁLU JEN V PRAŽSKÉ PODBABĚ, NEBO JE ZACHOVÁNA V RÁMCI ČR JEŠTĚ JINÁ STAVBA, KDE MÁTE PRODEJNU?

V České republice máme ještě dvě podobné filiálky. Jednu v Olomouci – Hodolanech, kde se nachází původní průmyslový objekt – výrobní hala obráběcích strojů. Druhá se nachází v Ostravě – Záběhu, kde se jedná o nedokončený výrobní areál kovopodniku města Ostravy, státního podniku.

Pokud vás zajímá stavba dejvické garáže podrobněji, v archivu ČT je možné si pustit pořad Hledání ztraceného času, kde je v dílu Z pražských stavení (2) věnována výstavbě garáží dobrá polovina pořadu.



Text: Kamila Drábková
Foto: archiv HZS DPP

POD HASIČSKÝM MAJÁKEM UPLYNULÝM ROKEM

NAKOLEJENÍ A ULOŽENÍ TRAMVAJE 15T NA HAVARIJNÍ PODVOZEK,
UL. KOLBENOVA, 4. 6. 2019

ROK SE S ROKEM SEŠEL A JAKO JIŽ TRADIČNĚ PŘINÁŠÍME OHLÉDNUTÍ ZA ZÁSAHY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU. V ROCE 2019 JEDNOTKY VYJEZDY CELKEM K 577 PŘÍPADŮM, COŽ JE O 1 VÍCE NEŽ V ROCE PŘEDCHOZÍM.

Mírný pokles počtu událostí jsme zaznamenali u zásahů technického charakteru, celkově je to však stále nejčastější důvod výjezdu. Naopak mírný nárůst jsme zaznamenali u počtu planých poplachů a dopravních nehod, které se tak řadí na pomyslné druhé a třetí místo ve statistice. Zanedbatelný není ani počet požárů, který se sice meziročně téměř nezměnil, nicméně stále činí 11 % všech událostí.

Mezi nejzávažnější zásahy za uplynulé období patří **dopravní nehody** s větším počtem zraněných osob, např. nehoda dvou autobusů v blízkosti Letiště Václava Havla Praha z konce února, střet dvojice autobusů v ulici Roztylská nebo prosincová nehoda dvou tramvají v ulici Bruselská. Stoupající tendenci má i počet střetů tramvají i autobusů s chodcem. A to i přes to, že Dopravní podnik každý rok pořádá osvětové kampaně zaměřené právě na tuto problematiku.



VYPROŠTOVÁNÍ ZAPADLÉHO AUTOBUSU, UL. K BOHNICÍM, 3. 2. 2019



POŽÁR AUTOBUSU, UL. NA PÍSKÁCH, 21. 3. 2019



NÁLEZ LAHVE PLNÉ RTUTI, 25. 3. 2019

Nejčastější příčinou výjezdu k **technické pomoci** (v 48 % případech) je vyprošťování osob z výtahů a plošin, dále jsou to případy čerpání vody, likvidace spadlých stromů nebo větví do trolejového vedení, případně pomoc ostatním pohotovostním složkám Dopravního podniku při řešení havarijních situací v provozu (zvedání autobusů, umístování kolejových vozidel na havarijní podvozky apod.).

Z hlediska **požárů** z roku 2019 můžeme jmenovat mimo jiné požár trafostanice v Teplárenské ulici, při kterém si svou premiéru odbylo pěnотvorné zařízení One-seven. Likvidace plamenů pomocí suché pěny byla otázkou pár minut. Za zmínku stojí i požár nápojového automatu ve vestibulu stanice Hůrka v říjnu, kdy samotný požár nebyl, díky včasnému zásahu, nijak rozsáhlý, došlo však k silnému zakouření vestibulu i nástupišť. Pro odvětrání těchto prostor byl nasazen přívěsný přetlakový ventilátor. Dalšími



POŽÁR STŘECHY, GARÁŽ ŘEPY, 4. 6. 2019



DOPRAVNÍ NEHODA TRAMVAJE A OSOBNÍHO AUTOMOBILU, UL. ČERNOKOSTELECKÁ, 2. 12. 2019

dvěma požáry, které mohly mít rozsáhlé následky, ale byly včas zlikvidovány, tentokrát dobrovolnou jednotkou hasičů z garáží Řepy, byly požáry lepenky a stavebního odpadu při rekonstrukci střechy parkovací haly ve zmíněných řepských garážích.

Z méně obvyklých případů můžeme zmínit například únik CO₂ z hasičského přístroje, nález skleněné lahve plné rtuti, použití slzného plynu v podchodu stanice metra nebo rozliti kokosového oleje na schodišti. Zejména poslední zmínovaná událost „ověřila“ zručnost hasičů při práci s koštětem a dalšími úklidovými prostředky. Kokosový olej byl totiž rozlity na velmi frekventovaném schodišti přestupu mezi stanicemi Můstek A a Můstek B a než byl upozorněn staniční personál, došlo k jeho „rozšlapání“ po celé délce schodiště.



POŽÁR TRAMVAJE, HLUBOČEPY, 15. 9. 2019

Hasiči pak ve spolupráci se zaměstnanci úklidové firmy provedli zaspání schodiště sorbentem, jeho sběr a následné dočištění schodiště pomocí detergentu.

Ani **prověřovací a taktická cvičení** nechyběla v náplni práce v loňském roce. Tato cvičení jsou, jak již jejich název napovídá, zaměřena na prověření akceschopnosti a v druhém případě pak na taktiku vedení zásahu. Z praxe jsou to pak cvičení jednotek sborů dobrovolných hasičů v jednotlivých garážích zejména při prověrkách BOZP a PO, u jednotek Hasičského záchranného sboru pak cvičení zaměřená zejména na spolupráci se Záchranou službou hlavního města Prahy při vyprošťování osoby z kolejiště metra.

Závěrem nezbyvá než si přát, abyste se s hasiči setkávali hlavně při dnech otevřených dveří, výstavách techniky a různých ukázkách v rámci prezentací a ne při zásahové činnosti. ■



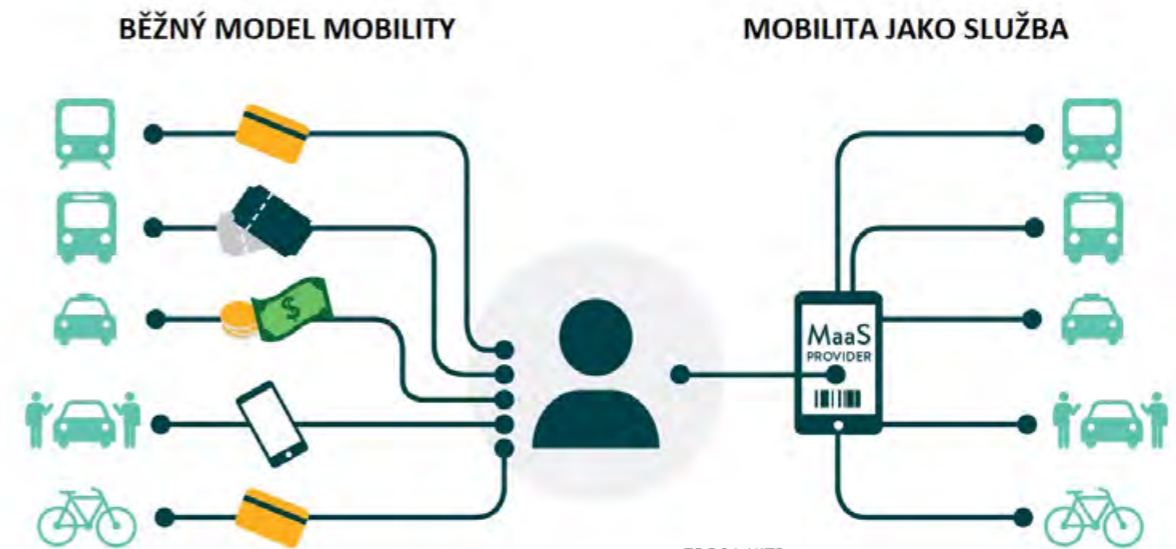
ULOŽENÍ SOUPRAVY 81-71M NA HAVARIJNÍ PODVOZEK, DEPO HOSTIVÁŘ, 27. 3. 2019



POŽÁR TRAFOSTANICE, UL. TEPLÁRENSKÁ, 30. 6. 2019

MAAS = MOBILITA JAKO SLUŽBA

PŘÍSTUPŮ K POHYBU OBYVATEL MĚSTA Z MÍSTA A DO MÍSTA B JE MNOHO. OD KLASICKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY, JÍZDY VLASTNÍM AUTEM PŘES NOVÉ PŘÍSTUPY V PODOBĚ AUTOBUSŮ NA ZAVOLANOU AŽ K SOUČASNÝM TRENDŮM SDÍLENÉ MOBILITY NAPŘÍKLAD FORMOU SDÍLENÍ AUT (CARSHARING) ČI SLUŽEB PRO PŘEPRAVU OBYVATEL (UBER). VŠECHNY TYTO PŘÍSTUPY MAJÍ JEDNO SPOLEČNÉ – SOUHRNNĚ SE HOVOŘÍ O „MOBILITĚ JAKO SLUŽBĚ“, KDE HLAVNÍ ROLI VŽDY HRAJE MHD.



ZDROJ: UITP

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP vydává zprávy a studie na témata, která si zaslouží pozornost dopravního světa. V UITP zaměřili pozornost i na fenomén, který se skloňuje v různých pádech stále častěji i v našich zeměpisných končinách. Jde o model MaaS z anglického Mobility as a service, v překladu Mobilita jako služba.

Podle definice UITP je model MaaS integrovaný přístup k různým dopravním službám, kde **základem je efektivní systém veřejné dopravy a doplňkem jsou alternativní formy mobility** – to vše za využití výpočetní techniky, chytrých mobilních telefonů. Mezi alternativní formy mobility UITP řadí sdílení automobilů, sdílení kol, sdílení skútrů, půjčovny automobilů, jízdu na koni nebo služ-

by pro přepravu obyvatel typu UBER. Rozdíl mezi běžným modelem mobility tak jak ho známe z většiny měst, a přístupem k mobilitě jako ke službě přibližuje grafika. V běžném modelu mobility obyvatel jednotlivě využívá dostupných služeb, kdežto v modelu Mobilita jako služba jsou veškeré dostupné služby obyvateli komplexně k dispozici v jedné aplikaci mobilního telefonu.

Jak je možné zjednodušeně popsat hlavní činnosti, které se od MaaS očekávají? Jako nabídku integrovaného plánování cesty, které je užité na míru a založené na individuálních potřebách a možnostech uživatele. MaaS zahrnuje i rezervace potřebných dopravních prostředků a platby za využití služeb. Životadárným elementem modelu MaaS je tak

Základem MaaS je kvalitní systém MHD.

pokrytí města a spádového regionu kvalitním datovým signálem a existence propracované mobilní aplikace.

Proč MaaS?

Z pohledu města poskytuje MaaS obyvatelům snadnější přístup k mobilitě. V ideálním případě by měl důmyslně a komplexně nastavený model MaaS ve městě motivovat obyvatele k využívání všech zapojených služeb při každém pohybu z místa A do místa B. Ambicí modelu MaaS není v žádném případě hromadné zbavování se osobních automobilů ze strany rezidentů, nýbrž motivace k využití jiných možností než osobního auta při pohybu po městě.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet výjezdů HZS DPP	552	532	472	510	576	577
Rok	2017		2018		2019	
Typ události	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	43	8	61	11	62	11
Dopravní nehoda	95	19	108	19	115	20
Živelní pohroma	25	5	15	3	18	3
Technická událost	186	36	239	41	206	36
Únik nebezpečných látek	41	8	31	5	27	5
Ostatní mimořádná událost	4	1	4	1	4	1
Planý poplach / EPS	105	21	110	19	130	22
Prověřovací cvičení	11	2	8	1	15	2
Celkem	510	100	576	100	577	100

Koho MaaS oslovuje?

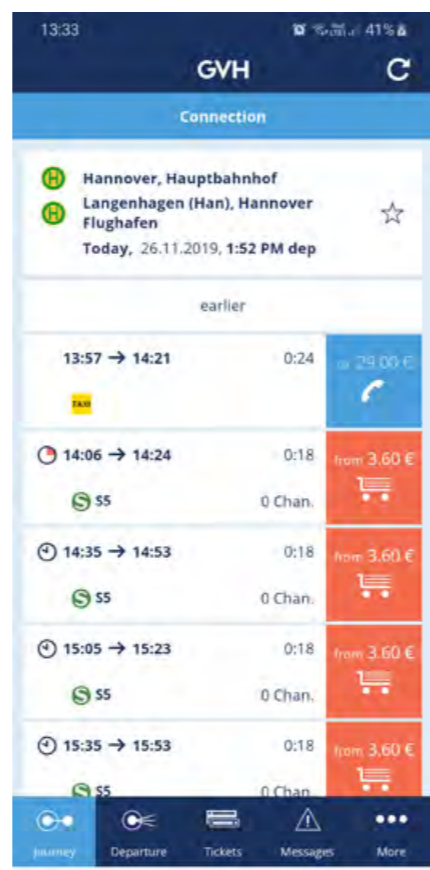
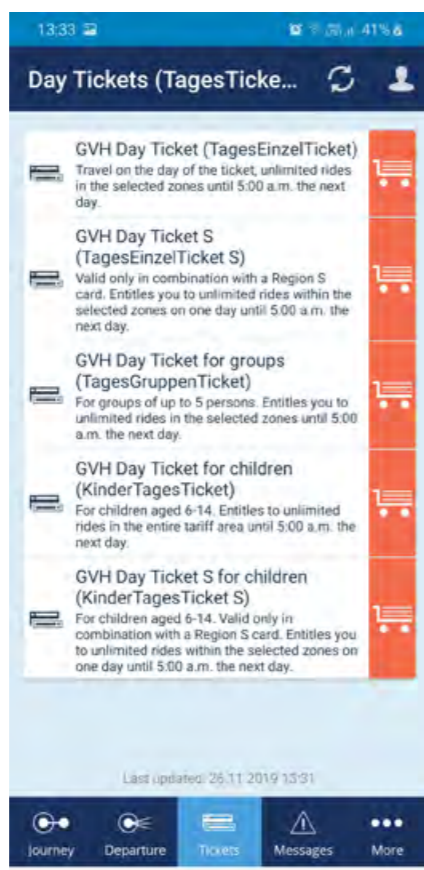
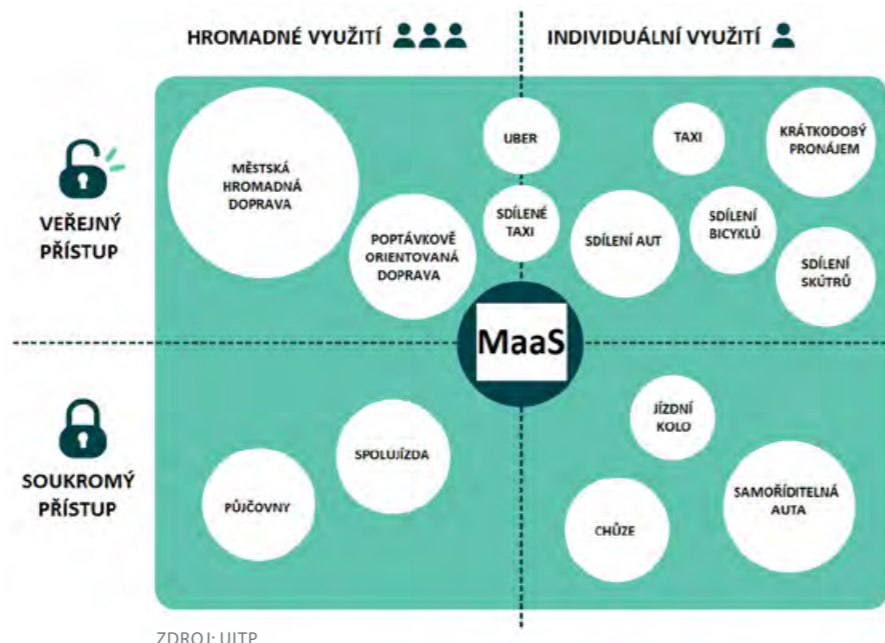
MaaS oslovuje široký záběr uživatelů. Od pracujících dojíždějících za zaměstnáním přes studenty, seniory až k osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Městu se nastavením modelu MaaS podaří spustit mechanismus ke snížení objemu automobilové dopravy. MaaS tak přispívá ke zlepšení životního prostředí, snížení emisí CO₂, oxidů dusíku a prachu ve městě. Kvalita života ve městě se díky modelu MaaS zvyšuje.

Z pohledu města je hlavním cílem MaaS změnit cestovní chování a návyky obyvatel. Nelehký úkol, zejména ve středoevropských městech. Pro město je důležité zajistit udržitelnost dopravních procesů, k čemuž přispívá i model MaaS. Vznikne tak tlak na snížení počtu automobilů ve vlastnictví obyvatel. Jakmile si lidé uvědomí přínosy modelu MaaS, přehodnotí vlastnictví automobilu a budou více nakloněni ke změně svého chování. **Z pohledu poskytovatele** je MaaS zcela určitě tlakem ke zkvalitnění poskytovaných služeb, tedy i např. MHD. A kvalitní služby vždy lákají více zákazníků – cestujících. UITP doporučuje zaměřit se i na rozšíření možností tzv. komplexního přemístování od domu ke dveřím, nikoliv ze zastávky A do zastávky B. Na základě tohoto přístupu jsou dvě základní cílové skupiny, na které model MaaS míří.

Vlastníci automobilů, a to jak soukromí vlastníci (občané), tak i flotily firemních vozů. Pro tuto skupinu je posun od vlastnictví automobilu ke sdílené udržitelné mobilitě. Obyvatelé ušetří peníze, poskytovatelé zapojení do MaaS profitují z množství cestujících, provozovatelé dopravy z dodatečných cestujících a vyšších tržeb z jízdného. Všechny lze označit za vítěze.

Obyvatelé využívající k cestě více druhů dopravy. Jde o stávající uživatele veřejné dopravy a služeb sdílené mobility, kteří hledají uživatelskou jednoduchost při využívání více druhů dopravy při jejich cestách městem. Obyvatelům bude nabídnuta širší nabídka spojená s mobilitou, poskytovatelé zapojení do MaaS jsou motivováni k zapojování více druhů dopravy do systému a provozovatelé dopravy jsou motivováni ke zlepšení nabízených služeb výměnou za loajalitu zákazníků – cestujících a poskytováním value for money, tedy lepší hodnoty za peníze. Všechny zúčastněné lze rovněž označit za vítěze.

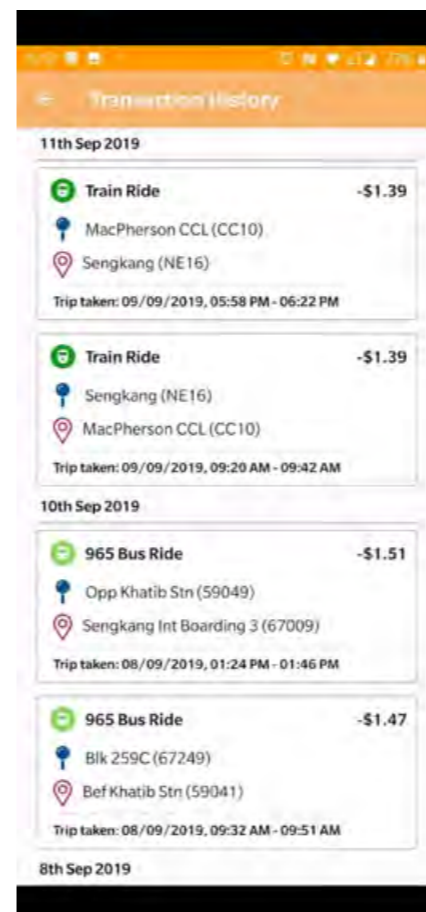
Prvním poskytovatelem služby MaaS na světě se stala společnost Ústra v SRN ve spolkové zemi Dolní Sasko. Ústra spustila



MOBILNÍ APLIKACE GVH SPOLEČNOSTI ÚSTRA PRO OBLAST HANNOVERU

ve únoru 2016 **mobilní aplikaci GVH App**, v rámci které bylo možné vyhledat spojení, zarezervovat a zaplatit za služby veřejné dopravy, sdílené půjčovny automobilů (carsharing), sdílené půjčovny jízdních kol (bikesharing), taxislužby a železniční dopravy v oblasti severoněmeckého Hannoveru. Ústra tak zastřešila všechny klíčové seg-

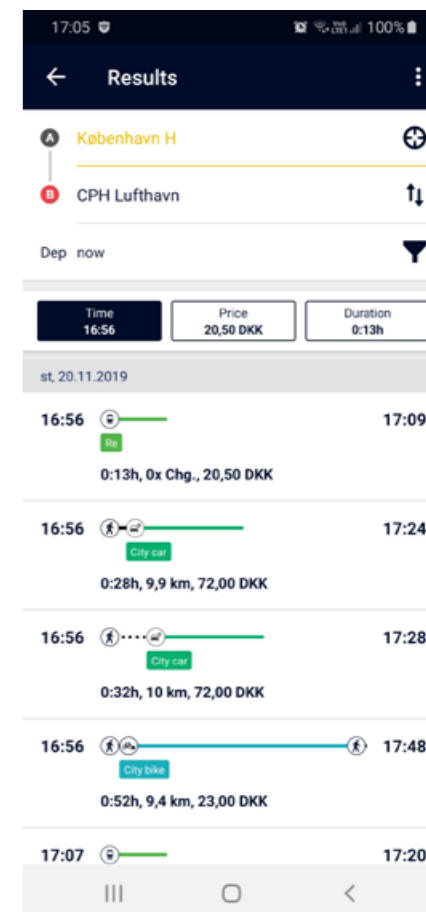
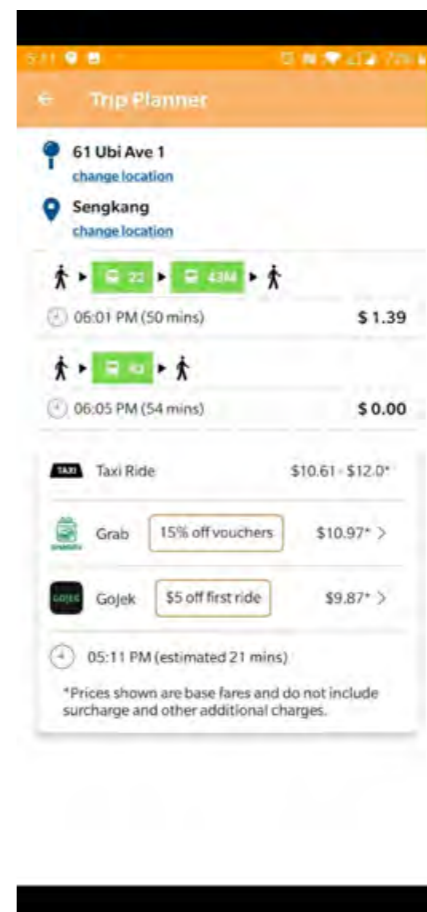
menty mobility ve městě do jediné aplikace, která navíc motivuje uživatele speciálními slevami pro využití ostatních zapojených partnerů. Díky těmto krokům se vytvořil silný multimodální poskytovatel, který cestujícím, obyvatelům i návštěvníkům Hannoveru nabízí „mobilitu jako službu“, ze které těží všechny strany.



SINGAPURSKÁ APLIKACE ZIPSTER S INTEGRACÍ VÍCE DRUHŮ DOPRAVY

Náhledy aplikace GVH App přibližují možnost koupě denní jízdenky pro dospělého či pro děti / skupinu nebo vyhledání spojení z hlavního nádraží v Hannoveru (Hannover, Hauptbahnhof) na tamní letiště (Langenhagen, Hannover Flughafen). První možností u spojení na letiště je taxi za cca 29 € s dobou jízdy cca 24 minut, v případě zájmu je možné kontaktovat dispečink a objednat si jízdu taxi vozem. Další nabízenou možností přepravy z vlakového nádraží na letiště je příměstskou železnici (linkou S55). S-Bahn nabízí dobu jízdy 18 minut, počet přestupů 0 a cenu 3,60 €. Uživatel mobilní aplikace GVH App má možnost zakoupit si jízdenku na vlak přímo z aplikace.

Zipster – první asijská aplikace MaaS v Singapuru, která na jediném místě umožňuje přístup k více druhům dopravy. Singapur službou Zipster naplňuje strategické cíle stanovené do roku 2040, díky kterým má silná integrace dopravy po městě reagovat na rostoucí poptávku ze strany cestujících. Zipster integruje více druhů dopravy; MHD (metro a autobusy), služby soukromého pronájmu vozidel, sdílené možnosti dopravy typu UBER, sdílení aut a mnoho dalších. Pomáhá



UKÁZKA Z KODANŠKÉ APLIKACE MAAS MINREJSEPLAN

bezproblémovým přesunům po městě systémem „od dveří ke dveřím“. Platby probíhají pomocí mobilní peněženky Zipster. V další etapě uzavřel poskytovatel MaaS partnerství s pojišťovací domem z důvodu ochrany mobility. Tato právní ochrana se vztahuje na dopravní nehody, odškodnění v případě úrazů a v neposlední řadě i pojištění odpovědnosti. V aplikaci je uživatelům k dispozici vyhledávač spojení nebo historie transakcí mobilní peněženky a jiné funkcionality (viz obrázky).

Od léta 2018 je v dánské metropoli Kodaň k dispozici nová multimodální mobilní aplikace MaaS MinRejseplan. Kromě pravidelných služeb veřejné dopravy jako základního kamene aplikace MinRejseplan integruje sdílené složky mobility, poptávkově orientovanou dopravu, informace o silničním provozu, jízdu na kole, trajekty i chůzi. Novinkou je netradiční filtrování. Místo vyhledávání podle druhu dopravy umožňuje inteligentní algoritmus uživatelům filtrovat podle času, ceny a nejrychlejšího spojení. Všechny integrované prostředky mobility po městě mohou být rezervovány prostřednictvím aplikace. Hledání dopravy z hlavního kodaňského vlako-

MaaS je k dispozici 24 hodin denně a uživatelé nabízí snadnou mobilitu po městě bez nutnosti vlastnit osobní automobil.

vého nádraží (Kobenhavn H) na letiště (CPH Lufthavn) může být filtrováno podle času (odjezd 16:56), ceny (nejnižší nabízená cena 20,50 dánských korun) nebo délky trvání jízdy (nejkratší 13 minut).

Koncept Mobilita jako služba se několik posledních let zavádí takřka ve všech světových metropolích jako nový přístup k dopravě ve městech. MaaS nabízí obyvatelům bezplatnou mobilní aplikaci, která obsahuje více možností osobní mobility, čímž posouvá tradiční MHD „od zastávky do zastávky“ do nového pojetí „od dveří ke dveřím“. Je na každém z nás, jak tuto možnost MaaS využijeme podle vlastního životního stylu, vlastní odpovědnosti k životnímu prostředí nebo podle vlastní odpovědnosti k osobní bezpečnosti.

Text a foto: František Zahnáš



HISTORICKÝ VŮZ T4D Č. 931 NA NÁMĚSTÍ MARKPLATZ, KTERÝ MŮŽE TVOŘIT DVOUVOZOVOU SOUPRAVU S MOTOROVÝM VOZEM 901 NEBO S VLEČNÝM VOZEM 101, PŘÍPADNĚ LZE VYTVOŘIT HISTORICKÝ TŘÍVOZOVÝ VLAK 901 + 931 + 101

PŮLSTOLETÍ TRAMVAJÍ TATRA V HALLE

SEVEROZÁPADNĚ OD LIPSKA SE NACHÁZÍ MĚSTO HALLE. TOTO ČTVRTMILIONOVÉ MĚSTO JE ZNÁMO HLAVNĚ DÍKY ČTYŘVĚŽOVÉMU KOSTELU PANNY MARIE. PRO NAŠINCE JE VŠAK LÁKAVĚJŠÍ DÍKY PROVOZU TRAMVAJOVÝCH VOZŮ TATRA, KTERÉ OD ROKU 1969 KŘÍŽUJÍ ULICEMI MĚSTA. V MINULÉM ROCE UPLYNULO OD TOHOTO OKAMŽIKU KULATÝCH 50 LET.

Přesně 27. srpna 2019 uplynulo 50 let od chvíle, kdy ve východoněmeckém městě Halle začaly jezdit ve zkušebním provozu první české tramvaje Tatra. Zpočátku se jednalo o dva motorové vozy T4D a jeden vlečný vůz B4D. Vůz T4D je vzhledově velmi podobný vozu T3, ale je, dle požadavků východoněmeckých měst, užší – je široký jen 2200 milimetrů. Dále je vybaven nejen pro mnohočlenné řízení, ale i pro provoz s vlečným vozem B4D.

Zmíněný vlečný vůz vychází z konstrukce vozu motorového, ale není motorizovaný. Vybaven je brzdou solenoidovou, aby dynamic-

ky brzdil současně s motorovým vozem, dále brzdou čelistovou i kolejnicovou.

Třebaže byl přechod od provozu tramvají dvounápravových k provozu tramvají typu Tatra dosti náročný (nutná úprava vozoven, ovládání výhybek, tratí, měření), byla celá síť v Halle pro vozy Tatra sjízdná na konci roku 1982. Po roce 1990 prošly mnohé vozy Tatra modernizacemi, aby vyhovovaly přísnějším předpisům, převzatým z bývalého Západního Německa. V současné době již vozy Tatra v Halle končí. Nahradily je nízkopodlažní vozy MGT6 a MGT-K. Ve všední dny se nyní vypra-

vují na linku 3 poslední dvě soupravy složené z modernizovaných vozů Tatra.

V sobotu 7. září 2019 se v Halle konal tramvajový průvod, ve kterém defilovaly právě tatrovácké tramvaje. Byla to jednak oslava padesátiletého působení těchto vozů ve městě a pak to mělo být i rozloučení s těmito vozy.

Tramvajového průvodu se zúčastnily vozy T4D+B4D 901 (ex 924) + 101, v původním provedení, školní vůz 985 spřažený s vozem T4D č. 931 (rovněž v původním provedení), souprava dvou modernizovaných vozů T4D a mo-



HISTORICKÁ SOUPRAVA T4D + B4D SLOŽENÁ Z VOZŮ Č. 901 (EX 924) + 101. VLEČNÝ VŮZ B4D VYCHÁZÍ KONSTRUKČNĚ Z VOZU T4D, ALE NENÍ MOTORIZOVANÝ



MAZACÍ VŮZ T4D Č. 035 A CVIČNÝ VŮZ Č. 985 V AREÁLU TRAMVAJOVÉHO MUZEA VE VOZOVNĚ SEEBENER STRASSE

dernizovaného vlečného vozu B4D: 1201 + 1176 + 204. Kolonu završoval mazací vůz T4D, který po své rekonstrukci na pracovní vůz obdržel číslo 035. Určitě nejzajímavějším vozem byl obousměrný ZT4D číslo 900.

využitelný jen přední vůz. Vystal tedy požadavek na obousměrnou tramvaj T4D. Výrobce však přání vyhovět z ekonomických důvodů nemohl a tak si dopravní podnik v Halle pro tento účel v letech 1983–1984 zrekonstruoval dva vozy T4D (901 a 902).

Každý tento vůz obdržel druhé řidičské stanoviště, na obou bočních stranách vozů však byly jen dveře přední a uprostřed. Zadní dveře musely být s ohledem na druhé řidičské stanoviště z prostorových důvodů odstraněny. Než bylo zavedeno radiové ovládání výhybek, měly tyto vozy i druhý pantograf. Ten, v případě jízdy na zadní stanoviště, byl vztyčen kvůli blokování elektricky ovládaných výhybek. Vůz 901 měl ještě vybavení pro mnohočlenný provoz, vůz 902 již ne.

Třebaže konečná Merseburg, Süd byla již 5. 6. 1984 vybavena smyčkou, byly obousměrné vozy pro linku 15 nadále nutné, neboť konečná Merseburg, Zentrum měla charakter pouze kolejového přejezdu. Obousměrné vozy ZT4D sloužily na lince 15 do roku 2000; pak je nahradily obousměrné nízkopodlažní vozy MGT6.

Vůz 901 byl přečíslován na 900 (aby nebyly 2 historické vozy téhož evidenčního čísla) a je součástí sbírky historických tramvají v Halle. Vůz 902 se nachází v anglickém tramvajovém muzeu v Crichi. V původním provedení jsou jako historické zachovány vozy T4D 901 a 931. Ty pak mohou s vlekem 101 (původní provedení) tvořit historickou soupravu „Grosszug“.



OBOUSMĚRNÝ VŮZ Č. 900 SEŠTAVENÝ V ROCE 1983 Z VOZU 901, VYROBENÉHO V ROCE 1969

Zde je stručná historie obousměrného vozu ZT4D: tramvajová síť v Halle je rozsáhlá a tramvaji se dá dojet do sousedního města Merseburg a dále do lázeňského městečka Bad Dürrenberg. V Merseburgu je pak krátké odbočení do lokality Merseburg, Süd. Tento krátký traťový úsek obsluhovala linka 35 (v roce 1981 přeznačena na 15). Protože ani na jednom konci nebyla smyčka, jezdily na ní nejstarší obousměrné motorové vozy sólo. Od 19. 10. 1978 zde začaly jezdit vozy T4D, které byly spřaženy záděmi k sobě. Tím byla získána obousměrná souprava, ale pro cestující byl



PO ROCE 1990 BYLY MNOHÉ VOZY T4D A B4D MODERNIZOVÁNY, ABY VYHOVOVALY PŘEDPISŮM PŘEVZATÝM Z BÝVALÉ NSR. VOZY JSOU OPATŘENY STATICKÝM MĚNICEM A TYRISTOROVOU VÝZBROJÍ. TYTO VOZY JSOU JEŠTĚ STÁLE V PROVOZU. NA SNÍMKU JE MODERNIZOVANÁ SOUPRAVA 1201 + 1176 + 204

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

LETOŠNÍ HISTORICKÁ RUBRIKA, KTERÉ V REDAKCI STÁLE ŘÍKÁME KALEIDOSKOP, BUDE OBSAHOVAT NEJEN FOTOGRAFIE Z HISTORIE PRAŽSKÉ MHD, ALE UKÁŽEME SI TAKÉ NĚKTERÉ PÍSEMNÉ DOKUMENTY A TISKY. DNEŠNÍ OHLÉDNUTÍ DO HISTORIE MÁ MONOTEMATICKÉ ZAMĚŘENÍ A JE VĚNOVÁNO ALESPŮŇ NĚKTERÝM PŘEDCHŮDCŮM NAŠEHO ČASOPISU, KTERÝ PRÁVĚ VSTUPUJE UŽ DO SVÉHO 25. ROČNÍKU.



Za první pokus vydávat v městském dopravním podniku nějaký časopis považujeme časopis **Obzor** s podtitulem Měsíčník věnovaný zájmům zaměstnanců elektr. podniků hlav. města Prahy. První číslo nese datum 1. listopadu 1920 a mělo 8 stran formátu 27,3 x 19 cm. Vydavatelem byl Ústřední výkonný výbor zaměstnanců elektrických podniků při Jednotě zřízenců čl. drah v Praze. Mělo jít o „odborně-technický“ časopis. Mnoho čísel ale nevyšlo (známe jen to první), protože vydávání bylo drahé a redakci se nepodařilo získat subvenci ani u Závodní nemocenské pokladny EP ani u Penzijního fondu zaměstnanců EP.



V letech 1920–1935 vydávalo Odborové sdružení zaměstnanců Elektrických podniků hlavního města Prahy vlastní časopis novinového charakteru **Odborové listy**. První číslo vyšlo 1. května 1921 pod názvem Odborné listy, ale brzy byl časopis přejmenován, aby zdůraznil svůj odborářský charakter. Zaměřen byl především na provozní zaměstnance a dělníky. Časopis měl obvykle 8 stran formátu 31 x 24 cm. Vycházel od roku 1935.



Z poválečných časopisů je nutné zmínit především list **Elektrikář**, jehož vydávání začalo v roce 1945 a byl určen jak dopravní, tak elektrárenské části někdejších Elektrických podniků. V roce 1946 se elektrárny po znárodnění definitivně oddělily a o rok později začaly vydávat samostatný časopis. Jméno **Elektrikář** zůstalo pro časopis zaměstnanců Dopravního podniku. V roce 1961 byl časopis přejmenován na výstižnější a dnes známější **Pražský dopravák**, který vycházel až do roku 1990. V některých ročnících z časopisu doslova čísel především politika, plnění závěrů stranických sjezdů, socialistické závazky a podobně. Fakticky šlo spíš o podnikové noviny než časopis. Formát 46 x 32 cm, novinový papír i hlavička novinového typu.



Elektrická služba byl název odborně zaměřeného časopisu. Byl určen především zaměstnancům (ale i odborné veřejnosti), jejichž práce byla spojena s distribucí elektřiny. Přinášel i zprávy ze zahraničí. Zpočátku obsahoval jen text, později se objevily četné fotografie. Obvyklý rozsah byl 24 stran plus obálka, formát měl 24 x 17 cm. Elektrická služba vycházela v letech 1931–1940. V těch deseti ročnících najdeme i zajímavé podrobné články o některých pražských tramvajových měnirných, které obvykle byly součástí velkých transformačních stanic a rozvodů.





KDYŽ TO NEJDE PO DOBRÉM, TAK TO PŮJDE K SOUDU

NĚKDY JE JEDINOU MOŽNOSTÍ, JAK SE DOMOCI SVÉHO PRÁVA, SOUDNÍ ŘÍZENÍ. PO VYLÍČENÍ VŠECH ROZHODUJÍCÍCH SKUTEČNOSTÍ A SHROMÁŽDĚNÍ DŮKAZŮ JE NUTNÉ VYŘEŠIT OTÁZKU: K JAKÉMU SOUDU ŽALOBU SPRÁVNĚ PODAT?

Občanský soudní řád tuto otázku řeší v části upravující **věcnou a místní příslušnost**. Věcná příslušnost určuje, jestli se žalobou bude zabývat okresní nebo krajský soud. Místní příslušnost pak řeší, který z okresních nebo krajských soudů o věci rozhoduje.

V otázce věcné příslušnosti je věc poměrně jednoduchá, neboť **v prvním stupni jsou k řízení příslušné okresní soudy**, nestanoví-li zákon jinak. Zákon sice uvádí několik druhů řízení, ve kterých jsou věcně příslušné soudy krajské (např. ve sporech vyplývajících z práva duševního vlastnictví), ale jedná se vesměs o málo obvyklé typy nároků.

Až do 31. prosince 2013 ovšem platila situace jiná, když krajské soudy rozhodovaly výrazně širší okruh řízení. Zejména ustanovení, podle kterého krajské soudy rozhodovaly spory mezi podnikateli při jejich podnikatelské činnosti převyšující 100 000 Kč, působilo v praxi problémy, kdy v některých případech až Nejvyšší soud rozhodl, že konkrétní případ měl nebo naopak neměl rozhodovat krajský soud a věc se tak po letech vrátila na začátek.

Místně příslušný soud je obecně ten, v jehož obvodu je bydliště nebo sídlo žalovaného, není-li stanoveno jinak. Výjimkou z tohoto pravidla není mnoho. Například soudem fyzické osoby, která je podnikatelem, je ve věcech vyplývajících z podnikatelské činnosti okresní soud, v jehož obvodu má sídlo. Obecným soudem státu je okresní soud, v jehož ob-

vodu má sídlo organizační složka státu, která je příslušná v daném sporu. Protože všechna ministerstva mají sídlo v Praze, bude každý soud proti ministerstvu rozhodován v Praze.

Někdy si žalobce může vybrat, ke kterému soudu žalobu podá. Zde se jedná o **tzv. místní příslušnost danou na výběr**. V jejím případě lze podat žalobu podle výše uvedeného pravidla bydliště nebo sídla, ale také podle události, která je důvodem podání žaloby. Z těchto případů je nejčastěji používanou místní příslušností podle místa, kde došlo ke skutečnosti, která zakládá právo na náhradu újmy. Pokud tedy dojde k dopravní nehodě a viník bude z opačného konce republiky, lze podat žalobu i k soudu, v jehož obvodu k dopravní nehodě došlo.

Další výjimkou je pak **tzv. výlučná místní příslušnost**, tedy příslušnost podle jiného než výše uvedeného znaku. Typicky se jedná o příslušnost podle místa nemovité věci.

Výjimkou z pravidla místní příslušnosti není mnoho. Co když přesto bude žaloba podána k místně (nebo věcně) nepřislušnému soudu? V takovém případě soud usnesením vysloví svou nepřislušnost a věc postoupí příslušnému soudu. Účinky zahájení řízení jsou přitom spojeny již s podáním žaloby k místně (nebo věcně) nepřislušnému soudu. I podání žaloby k nepřislušnému soudu tedy staví běh promlčecí doby.

Z výše uvedeného pravidla ovšem existuje **výjimka pro insolvenční řízení**. Insolvenční řízení je zahájeno dnem, kdy návrh dojde věcně příslušnému soudu. I v insolvenčním soudu sice nepřislušný soud věc postoupí, ale svému nadřízenému soudu, který o místní příslušnosti rozhodne. Návrh na zahájení řízení tedy může způsobit zamýšlené účinky se značným prodloužením. Stejně tak přihlášky do insolvenčního řízení je nutné podávat u příslušného soudu, neboť účinky spojené s podáním přihlášky do insolvenčního řízení nastávají až dnem, kdy je přihláška dodána příslušnému soudu. S ohledem na délku lhůty pro podávání přihlášek tak může chybně podaná přihláška znamenat totéž, jako kdyby přihláška nebyla podána vůbec.

Závěrem lze ještě uvést, že ve věcech týkajících se vztahů mezi podnikateli vyplývajících z podnikatelské činnosti lze písemně dohodnout místní příslušnost jiného soudu, ledaže zákon stanoví příslušnost výlučnou.

Soud splnění podmínek věcné a místní příslušnosti zkoumá vždy k okamžiku zahájení řízení, tedy k okamžiku doručení žaloby soudu (i nepřislušnému). Později lze místní nepřislušnost přezkoumat pouze k námitce účastníka řízení, pokud bude uplatněna při jeho prvním úkonu. Věcnou příslušnost lze naopak zkoumat kdykoliv během soudního řízení.

Milan Zeman,
odbor Právní



O městskou dopravu se v San Francisku stará městská organizace MUNI. Své první vozy vypravila na linky v roce 1912, v současnosti vypravuje okolo 500 autobusů, 200 tramvajů a přes 300 trolejbusů. Bezpochyby nejen turistickou atrakcí a technickou raritou tohoto města jsou kabelové tramvaje, které spolu s mostem Golden Gate Bridge a bývalým vězením Alcatraz patří mezi zdejší největší zajímavosti. Důvodem, proč v San Francisku tyto cable car našly své místo, byly zdejší prudké a strmé kopce s velkým převýšením. Unikátní na nich je především jejich pohon, který zajišťují tažná lana schovaná pod povrchem ulice ve žlábků mezi kolejemi. Každý kabel má průměr 3,2 cm, běží rychlostí 15,3 km/h a je poháněn elektromotorem o výkonu 380 kW. Při jízdě dolů cestující trne, aby tramvaj nevykolejila a neskutálela se třeba do moře. Na konečné trasy není smyčka, jak ji známe u nás,

ani výhybka na druhou kolej, ale vůz najede na kruhovou točnu a pracovník dopravní společnosti ji ručně otočí do správného směru i s tramvají.

V provozu jsou tři linky o rozchodu 1067 mm. Dvě z nich, Powell-Mason a Powell-Hyde, mají společnou velkou, manuálně ovládanou točnu na křižení ulic Powell a Market, zatímco druhé konce těchto tramvajových tratí leží na různých místech nedaleko turistické části přístavu Fisherman's Wharf. Vozy jsou dlouhé 8,4 m, široké 2,4 m a váží 7000 kg. Mají kapacitu 60 cestujících, přičemž 30 z nich může sedět. Třetí linka California vede pouze stejnojmennou ulicí – nejprve do kopce na vrchol Nob Hill a pak lehce z kopce na konec Van Ness Avenue. Ta nemá na obou koncích možnost otáčení, a tak zde jezdí obousměrné vozy.

ZA LANOVÝMI TRAMVAJEMI V SAN FRANCISKU

JEDNÍM Z NEJZAJÍMAVĚJŠÍCH MĚST NA SVĚTĚ, NEJEN Z POHLEDU PŘÍZNIVCE MĚSTSKÉ DOPRAVY, JE SAN FRANCISCO, KTERÉ LEŽÍ NA MNOHA KOPCÍCH A NÁVRŠÍCH.

Linky jsou označeny podle názvů ulic, po kterých tramvaje jezdí. Název trasy najdete na bocích tramvaje. Na počáteční a konečné zastávce tramvaje postávají dlouhé fronty turistů, kteří touží po svezení. Turisté zpravidla dávají přednost projeti celé trasy a nástupu na konečné zastávce. Často jsou tramvaje tak plné, že se na zastávkách podél cesty ani nastoupit nepodaří. Někteří cestující stojí na stupínkách po bocích vozu. V průběhu jízdy na lince Powell/Market se doporučuje zastavit ve stanici u ulice Lombard Street a podívat se na nejklikatější ulici světa, která má osm zatáček na 180 m v kopci s velkým sklonem. Dopravní značka na horním konci řidičům s úsměvem sděluje, že na ulici je rychlost omezena na 5 mil za hodinu (přibližně 8 km/hod).

Tramvaje jezdí z jediné vozovny, která je srdcem všeho, neboť uvnitř je umístěna podzemní strojovna, kde se lana ze všech ulic sbíhají. Leží na rohu ulic Mason a Washington. Vozovna slouží zároveň i jako i muzeum tohoto druhu městské dopravy. Tady si lze prohlédnout, jak celý systém lan, kladek a ozubených kol funguje. K vidění je i úplně první cable car, která v San Francisku vyjela na trať. Návštěva muzea, historická linka F a další zajímavosti by vydaly na další článek. ■

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Plynofikace autobusů

Ve výrobním závodě Karosy byl v roce 1990 postaven prototyp autobusu B 732.40 s pohonem stlačeným zemním plynem CNG. V roce 1991 bylo rekonstruováno celkem 6 nových vozů stejného typu za účelem zkušebního provozu s CNG pohonem v Praze. Vlastní zástavbu plynového zařízení z italských komponent provedl podnik ČSAO v Praze-Strašnicích. Během šestiletého cyklu, kdy byly plynové autobusy zařazeny do pravidelného provozu, se objevila řada problémů. Postupně bylo modernizováno zejména klasické zapalování pomocí typem na (dokončení v tajence). Jízdní vlastnosti upravených autobusů byly hodnoceny příznivě, do značné míry však záviselo na seřízení vozu.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do středy 5. února 2020** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: Tyčový vysavač Gallet a další dva knižní novinku „To je metro, čče!“

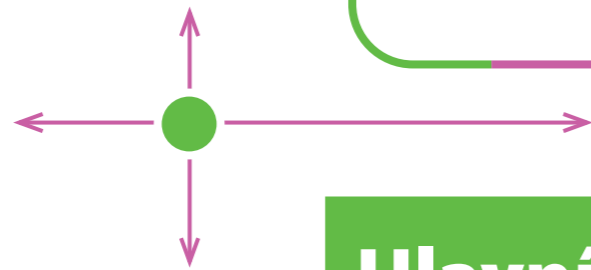
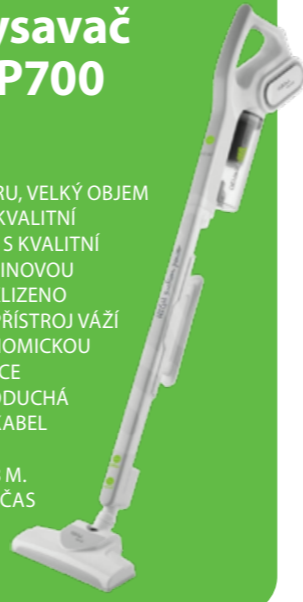
V tajence křížovky z DP kontaktu č. 12 /2019 bylo dokončení textu: Například smíchovská měnárna, zásobující proudem oblast, kterou jezdila linka č. 4, na níž T1 jezdily, byla vyzbrojena stále ještě značně přestárlými **rotačními měniči (konvertory)**.

Hlavní cenu – Powerball – získává **Lucie Beránková**, knihu Lokálkou do České Kanady získávají **Jaromír Nedvěd** a **Jiří Herynek**. Všichni pak nástěnný kalendář profesí DPP.

Hlavní cena:

Tyčový vysavač Gallet ASP700 Garat

VYSOKÝ VÝKON MOTORU, VELKÝ OBJEM PRACHOVÉ NÁDOBY A KVALITNÍ HEPA FILTR. VE SPOJENÍ S KVALITNÍ PODLAHOVOU A ŠTĚRBINOVOU HUBICÍ MÁTE DOMA UKLIZENO BĚHEM CHVILKY. CELÝ PŘÍSTROJ VÁŽÍ JEN 2,4 KG A MÁ ERGONOMICKOU RUKOJĚT, TAKŽE JE PRÁCE S NÍM OPRAVDU JEDNODUCHÁ A PŘÍJEMNÁ. DLOUHÝ KABEL VÁM NAVÍC POSKYTNE PRACOVNÍ RÁDIUS AŽ 8 M. UŠETŘETE SVŮJ VOLNÝ ČAS OD ZDLOUHAVÉHO UKLÍZENÍ!



◊	NENADANÝ MALÍR	ANGL. NEPLATNÝ	◊	REG. ZNAČKA AULTA (ZAST.)	EGYPT. BUH SLUNCE	OTEC (KNÍŽNĚ)	NÁŠ BÁSNÍK (ULULUS 1841-1891)	PRVEK PODOBNÝ URANU	INDIÁNSKÁ OBUV	◊	ZN. LUTECIA	NÁZEV HLÁSKY R	HESLO	NAVLEKAT BOTY	ŽENSKÝ PĚŠT	POBÍDKA	ČESKÝ SKLADATEL 19. STOL.	SLOVEN. JINAK
SOUH- ZÁČNÍ SLABÍKA			SOUHLAS							OBŠIVATI								
JENŽ (BÁSN.)			DRUHOVÁ ČÍSLOVKA 1. část tajenky							BARVIVO VMOCI								
BAŠTA				STAROE- GYPTSKÝ BUH SLUNCE	DLOUHÝ SRSTÝ TIBETSKÝ SKOT VYLOKAT					STRANA	HUDEBNÍ SKLADBA NEMOHNĚNÍ ODBĚLENÍ							
MPZ LAOSU				OVES (BOT.)						MALÝ DORT STADO						KÓD SRI LANKY		
NĚMECKÁ ŘEKA				3. část tajenky ČESKÁ ZN. BICYKLŮ												DOBRO- DINCI	TROPICKÝ KOMÁR	
HOMINID							MALÝ VÝTVOR VLADNOUCÍ DYNASTIE KLER							PLOŠNÁ MĚRA NÁŠ HUDEBNÍ SKLADATEL		ZKR. MILIMETRU		
PRACOV- NIK								TEDY DÍTĚ			NÁŠ BOTANIK (1787-1858)	KÓD LITVY KILOBYTE			◊	INIC. OLIMEROVÉ		
◊	DRUH PALMY	OZN. GRAMOFON- ESKY KARIKATU- RISTA		OZNAČENÍ KAMIONU SPZ TRENČÍNINA			KONŽSKÉ SÍDLO PRŮMY TĚTŘEVA PO ZAHŘADO- VÁNĚ					◊	ŠLÁPOTA	ZN. ČESIA 2. část tajenky				
NÁŠ SOCHÁR				MEZINÁ- ROZNÍ KÓD MOZAM- BIKU			CHEM. ZN. OXIDU OLOVNA- TĚHO DOSPÍVAT						HLEMÝŽD BAALOVA DRUŽKA					
POHOŘÍ V JUGO- SLAVII				SPZ KOLINA	4. část tajenky NĚMECKÁ PŘEDLOŽKA						PŘIJÍMACÍ MÍSTNOSTI NĚM. VÝCHOD							
SLOVENSKÁ ZVÁČKA LYŽI				MODEL FORDU ŘÍMSKÝCH 1500		ČASNĚ BOBIZAČNÍ SLABÍKA							NAFOUKAT POPĚVEK					
ČTO- SLOVCE VOLÁNÍ NA KACHNY				ROZUMNÁ														◊
SEVERSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO				VADA									BEZNOHÁ JEŠTERKA					◊
													ZINĚNKA PRO DŽUDO					◊

BRÁNA BUDOUCNOSTI V LUCERNĚ

Připravil: Milan Slezák

Od 29. ledna do 2. února 2020 proběhne v kině Lucerna již 7. ročník největšího českého festivalu sci-fi filmů a kultury s názvem **Future Gate**. Podle informací organizátorů akce by letos, kromě premiérových snímků, klasiky a dokumentů, mělo dojít i na soutěž žánrových novinek a bohatý doprovodný program. Výchozím tématem aktuální filmové přehlídky je svoboda a vizuálním prostředkem k jejímu zobrazení jeden z populárních subžánrů sci-fi: cyberpunk. A jak praví filmová klasika, bude se i nastavovat zrcadlo.



„Cyberpunková kultura ve filmové produkci nastavuje zrcadlo moderní společnosti. Technika zde není využívána ku prospěchu jedinců, ale často zneužívána ke kontrole obyvatel, udržení rozdělení moci či korporátní hegemonie, tedy omezení osobní či společenské svobody. Ta se stala i letošním tématem festivalu. Chceme tak upozornit na aktuální i možné budoucí problémy související s moderními technologiemi a jejich možným zneužitím. Cyberpunk bude rezonovat ve vybraných filmech, přednáškách, školních projekcích i diskoracích,“ přibližuje zástupce pořadatelů festivalu na internetových stránkách.

Podrobnější informace na webových stránkách akce <https://futuregate.cz>.

VÍC NEŽ MINCE ZA UCHEM

Do pražského Kongresového centra se v únoru (konkrétně 6.–9. 2.) vrací světová kouzelnická elita, skupina **The Illusionists**. Jejich show slibuje opět přehlídku dokonalých i nebezpečných triků, představení, které sahá až za hranice lidské představitosti a zavádí diváky do světa, kde pomalu nelze rozeznat realitu od iluze. Od čtení myšlenek, přes eskamotérské úniky z pout či vodních pastí až po pódiové iluze. Pokud byste rádi nechali někoho či něco zmizet, máte zde možná tu správnou šanci.

The Illusionists navazují svými vystoupeními na legendární mistry magie, ale s využitím nejnovějších technologií, světelných efektů, kostýmů i působivé scény posouvají kouzelnickou tradici o notný kus dál. Za dobu své existence vystoupila tato iluzionistická skupina již ve více než 200 městech a 40 zemích a jen za první polovinu roku absolvovali bezmála stovku představení v devatenácti evropských metropolích.



VŠICHNI SE MĚNÍ... I KEANE

Jedním z prvních větších koncertů zahraničních interpretů na našich pódiih v novém roce bude jistě vystoupení britské kapely **Keane** v neděli 2. února ve Fóru Karlín. Skupina se dala znovu dohromady po několikaleté pauze v roce 2018 a připravila pro své fanoušky i novinkové album. To vyšlo v září 2019 pod názvem Cause and Effect. A právě k němu vyrazí Keane v roce 2020 na evropské turné. Zahájí jej 20. ledna v Bruselu a celkově plánují šestnáct koncertních zastávek v průběhu ledna a února. Jak to kapele hraje na živo po zmiňované pauze, si budeme moci v únoru ověřit i u nás.



DO JAKÉ ZASTÁVKY MÍŘÍ TRAMVAJ?

FOTO
KVÍZ

Odpověď zašlete nejpozději **do středy 5. února 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat knižní novinku „To je metro, čče!“

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 12/2019 zněla: **Na Petřínách**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a nástěnným kalendářem profesí DPP a propagačními předměty pro děti odměněn: **Petr Pražák**.





**Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.**

DP
kontakt
mediální partner



DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM

V OBORECH S MATURITOU

Autotronik | Informační a zabezpečovací
systémy | Informační technologie | Ekonomika
městské dopravy | Logistika v dopravě |
Propagace | Podnikání v denní i dálkové formě

V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM

Automechanik | Autolakýrník |
Karosář | Autoelektrikář |
Provozní zámečnick | Elektrikář |
Elektromechanik | Aranžér

DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

12. 12. 2019 (čt)* + dílny v Košířích

09. 01. 2020 (čt)* + dílny v Košířích

25. 01. 2020 (so)* + zkoušky nanečisto**

06. 02. 2020 (čt)* + zkoušky nanečisto**

* v obou budovách školy ** zdarma

Motol:

Plzeňská 298/217a, Praha 5

Vinohrady:

Moravská 3/965, Praha 2

Košíře (dílny):

Plzeňská 134, Praha 5

Více informací na www.sps-dopravni.cz



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**