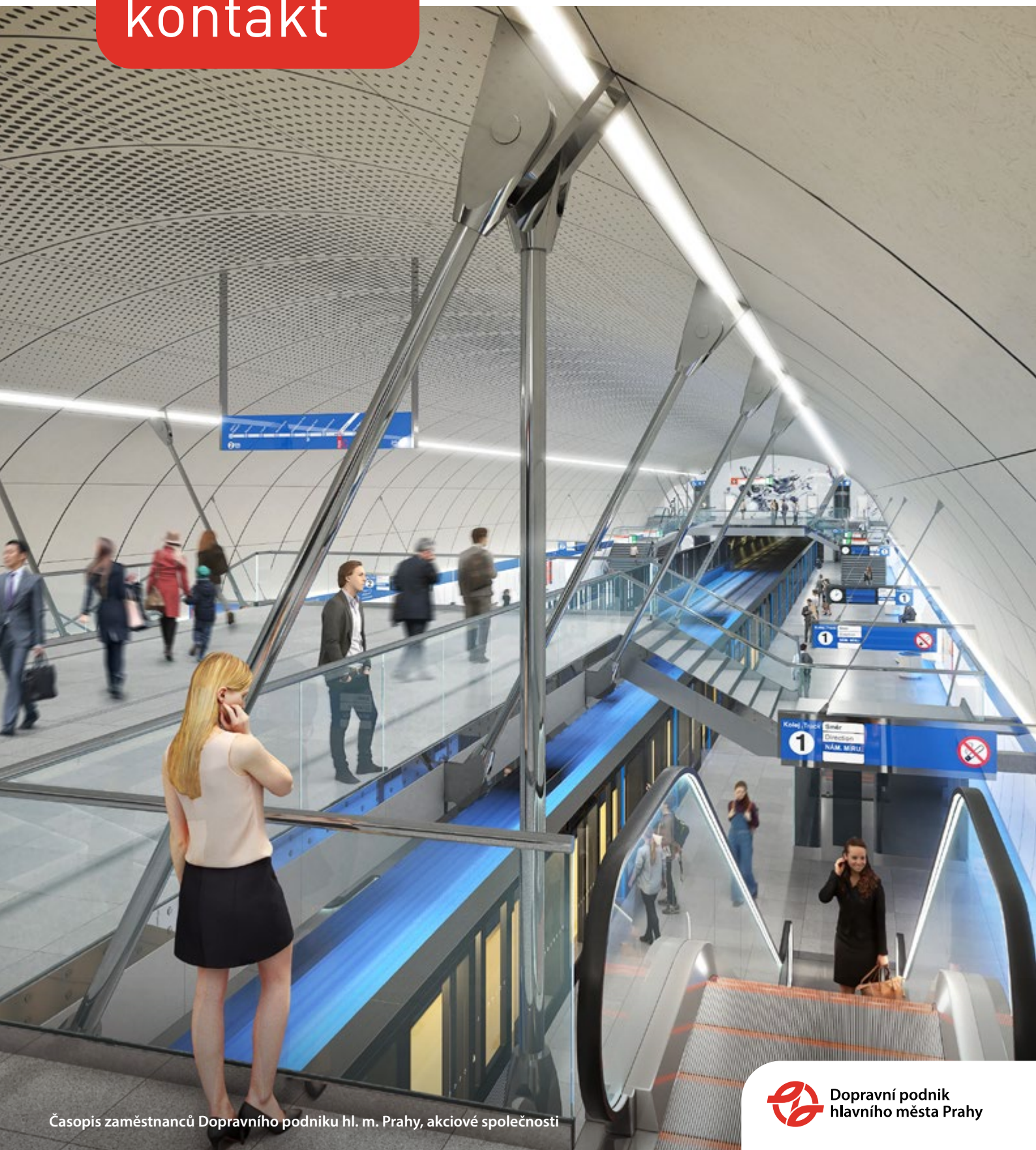




KONEČNĚ DOJDE NA NÁDRAŽNÍ
KDYŽ SE ŘEKNE JÍZDNÍ VÝKAZ
PŮLROK S MODROU LINKOU





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

ZA POHYBEM A ZÁBAVOU JEDINĚ VÝHODNĚ



Daily Fitness Zličín & Vyšehrad

OC Metropole Zličín a Kongresové centrum

Sleva 20 % na vstupy a permanentky



Chalupa „U Nás“ Černý Důl

Chalupa v Krkonoších s celoročním provozem

Sleva 10 % na ubytování

Švandovo divadlo

Štefánikova 6/57,
Praha 5 - Smíchov

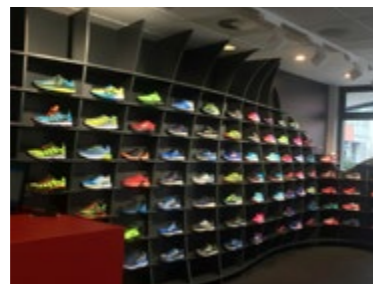
1+1 vstupenka zdarma za 490 Kč na 3 libovolná představení s brožurou. Brožura s kupóny platí na představení do 30. 6. 2020



Triexpert

Holešovice, Anděl, Flora, Brno, České Budějovice, Ostrava a Hradec Králové

Sleva 15 % a 10 % na obuv, oblečení a vybavení



Restaurant Pizza & Cafe

Nákupní centrum Fénix

20% sleva na konzumaci jídla a nápojů vyjma tabákových výrobků



Divadlo na Fidlovačce

Křesomyslova 625/4,
Praha 4 - Nusle

20% sleva na každou zakoupenou vstupenku a speciální nabídka pro zaměstnance DPP

Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefitů.

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 195 038, e-mail: 500310@dpp.cz

OBSAH 2 / 2020



4 LISTÁRNA

5-7 AKTUÁLNĚ

VIZE 2024

8-9 PĚT LET DOPRAVNÍHO PODNIKU S JASNOU VIZÍ

METRO D

10-13 PŮLROK S MODROU LINKOU ANEB JAK PROBÍHÁ PŘÍPRAVA NA VÝSTAVBU METRA D

TÉMA

14-17 PREFERENCE 2019: OPATŘENÍ PŘIBÝVÁ, CESTOVNÍ RYCHLOST KLESÁ...

AKCE

18 START ROKU 2020? U NÁDRAŽÍ VYSOČANY

26-29 KONEČNĚ DOJDE NA NÁDRAŽNÍ. A NEJEN NA NI...

TECHNIKA

19-21 M1 NA ZVEDÁČÍCH ANEB HLAVNÍ OPRAVY N7 PROBÍHAJÍ

VZDĚLÁVÁNÍ

22 OBORY PŘED TABULÍ: PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK

DEN S...

23-25 KDYŽ SE ŘEKNE JÍZDNÍ VÝKAZ

KALEIDOSKOP

30-31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

32-33 MANILSKÁ DOPRAVNÍ DŽUNGLE

PORTRÉT

34-36 SRDEČNÉ POZDRAVY Z MOSKVY

37 KŘÍŽOVKA O CENY

38 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Vizualizace stanice Pankrác z roku 2019, Metroprojekt

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 Asztalosová, 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 Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 31. ledna 2020

NEPRODEJNÉ

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

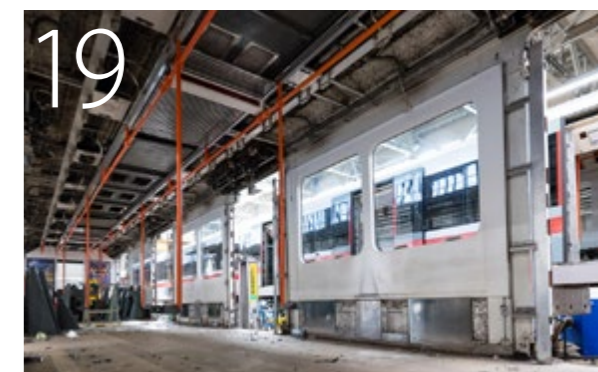
Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu. Informace o zpracování osobních údajů na: www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/osobni-udaje



10



14



19



23



34



Z dopisu Josefa Krátkého

Dobrý den, posílám fotku zobrazující, jaký je zájem o DP kontakt u nás v rodině, kde ho čtou rovnou tři generace. Na snímku jsou vnuci, dvojčata Mikuláš a Tobiáš, kterým v dubnu budou 4 roky.

Děkuji za zajímavý časopis a přeji mnoho čtenářů

Josef Krátký

Z dopisu paní Červené

Vážený pane dispečere, dovoluji mi, abych vám a vašim třem kolegům poděkovala za pomoc v mé svízelné situaci. Vracela jsem se od dcery z Písnice na Prosek. Cesta trvá hodinu a už jsem byla unavená. Na Novém Proseku jsem vystoupila a těšila se domů. Stála jsem u výtahu a teprve tam jsem si uvědomila, že držím v ruce jen tašku s krabicí, ale kabelka s doklady a klíči od dvou bytů chybí.

Vyběhla jsem před dům na stanici autobusů. Po chvíli jel autobus 140 od Letňan. V rychlosti jsem řekla řidiči, co jsem vyvedla. Už řidič v dalším autobusu o mně věděl a ve třetím autobusu, v tom, z kterého jsem před necelou hodinou vystoupila, pan řidič, jak mě spatřil, otevřel kabinu a podal mi mou kabelku. Bylo v ní všechno. Moc děkuji a do nového roku přeji jen to nejlepší.

S pozdravem
Š. Červená

P. S. Jela jsem z Palmovky autobusem 140 v 18.43



Z dopisu Lenky a Kryštofa Linhartových

Dobrý den do redakce DP kontaktu,

jsem matkou pětiletého chlapce Kryštofa s Aspergerovým syndromem (porucha autistického spektra), který miluje vše okolo dopravy. Když mu byly 3 roky, podnikla jsem s ním sama měsíční cestu do Asie – abych mu lépe porozuměla a dokázala si, že nic není nemožné. Z naší cesty vznikla autorská knížka s vlastními ilustracemi, kterou se nyní pokouším na vlastní pěst vydat.

Financování knihy probíhá přes crowdfundingový portál Hithit. Aby měl takový projekt šanci uspět, hodí se každá pomocná ruka – jakákoliv forma medializace. Proto se na vás obracím s prosbou, o uveřejnění projektu ve vašem časopise. Spojení s DPP vnímám jako velmi přirozené, protože láska k dopravě je u mého syna stěžejní a táhne se jako tenká červená linka celou knihou. Troufám si říct, že Kryštof je zároveň vašim nejmladším čtenářem. DP kontakty listuje denně prakticky od doby, co je udržel v ruce. Možná v tom všem ale hraje roli i rodinná historie – Kryštofův děda u vás řídil autobus a jeho otec, můj manžel, je designer, který mimo jiné vytvořil i koncept některých tramvají.

Děkuji vám za vylisování a za váš čas

Lenka a Kryštof Linhartovi

Knihu Císař ve světě můžete podpořit na stránkách:

<https://www.hithit.com/cs/project/7189/autorska-kniha-cisar-ve-svete>

Velká ztráta pro kobylickou vozovnu...

Dne 16. 1. 2020 nás navždy předčasně opustil náš oblíbený skvělý kolega, kamarád a zejména rovný, čestný a charakterní člověk pan Petr Čečotka.



Do vozovny Kobylicy nastoupil v roce 1997 jako elektromechanik a o pět let později začal aktivně vypomáhat jako řidič tramvaje. Od roku 2010 zastával funkci četaře – přísného, avšak spravedlivého. Byl činný v odborovém svazu ZOOS – DP jako předseda dílenského výboru vozovny Kobylicy. Spoluorganizoval několik sportovních turnajů a mohl-li, vyrážel s nadšením na pochod do Prčic. Za všech okolností byl usměvavý a vůči všem štedrý. Když mohl, každému pomohl, zkrátka žil život na plný plyn.

Svou práci ať v depu, či jako řidič tramvaje nadevše miloval, vykonával ji zodpovědně a precizně. Byl nevidaně hrdý, že je zaměstnancem DPP.

Petře, děkujeme za to, že jsme Tě mohli poznat a strávit s Tebou část Tvého času, jehož délka Ti byla až příliš krutě vyměřena.

Čest Tvé památce!

Kamarádi a kolegové
nejen z vozovny Kobylicy

S "KRTKEM" DO METRA

V neděli 12. ledna 2020 měli dětská příznivci metra unikátní příležitost navštívit areál depa Kačerov, a to v rámci představení knihy To je metro, čče! Příběh dětského hrdiny Karla Kroupy, kterého dědeček s přezdívkou „Krték“ vezme do útroby pražského metra, oslovil desítky nejen dětských čtenářů. Za účasti autorky knihy Milady Rezkové a ilustrátorů Veroniky Vlkové (na snímku z autogramiády) a Jana Šrámka byla představena nejen samotná kniha, ale hlavně její tvorba a zajímavosti, které se autoři o metru dozvěděli. Na závěr setkání proběhla autogramiáda včetně možnosti položit otázku autorům knihy. Snad čtenáře neurazí, když prozradíme, že knižní hrdina Karel byl z návštěvy metra tak nadšený, že se stalo jeho koníčkem. (zb)



Foto: Zdeněk Bek

Čabajka bude v novém

Původně byl muzejní Ikarus 280 přistaven do ústředních dílen na opravu elektroinstalace a motoru. Vzhledem ke skutečnosti, že v roce 1996, kdy byl autobus předán do sbírek muzea MHD, prodělal jen částečnou karosářskou opravu s novým lakem, bylo začátkem tohoto roku rozhodnuto přistoupit k celkové renovaci vozu a využít tak poslední možnosti získat řadu originálních náhradních dílů přímo z Maďarska, kde zbylé Ikarusy řady 200 definitivně mizí z provozu. Stav vozové skříně, z hlediska koroze, byl shledán jako špatný.

Autobus je již nyní odstojen na holou kostru skříně, je demontován celý interiér včetně podlahy a kompletní elektroinstalace. Oprava to bude vskutku generální. Půjde o kompletní vyvaření podvozku a karoserie, výměnu nebo opravu karosářských dílů, nové oplechování, výměnu podlahy a její krytiny, opravu interiéru, kompletní oprava elektroinstalace, přístrojů a osvětlení, celková oprava motoru a agregátů. Pro znalce a fanoušky jedna zajímavost: jako odborný konzultant byl k opravě přizván známý sběratel Ikarusů Milan Jiroš. (ov)



Foto: Jana Čermáková



Foto: Zdeněk Bek

PRVNÍ MĚSÍC ROKU VE ZNAMENÍ ZÁJMU ZAHRANIČNÍCH ODBORNÍKŮ O DPP

Netradičně v lednu zavítali na obvyklou třítydenní stáž studenti střední průmyslové školy drážďanského dopravního podniku DVB. Podrobněji tuto stáž popíše článek v některém z dalších čísel DP kontaktu. V lednu projevily zájem o návštěvu DPP delegace z vídeňského DP Wiener Linien, budapeštského DP BKV, z ukrajinského DP Kyjev či např. z tureckých měst Sivas a Tekirdag. Mnoho našich partnerů tak mělo možnost získat informace o konkrétních tématech napříč všemi třemi nejdůležitějšími dopravními trakcemi, které provozuje DPP. (jd)

ODJEZDY AUTOBUSŮ V REÁLNÉM ČASE

Na základě poskytovaných dat od DPP zpřístupnila organizace ROPID od 13. ledna 2020 informace o skutečném čase odjezdu všech autobusů DPP. Na webových stránkách kdymitoejde.cz tak stačí zadat název zastávky, vybrat číslo linky a požadovaný směr. Údaje jsou zatím zobrazovány v pilotním provozu, v následujících týdnech bude DPP a ROPID postupně odlaďovat kvalitu zveřejňovaných dat. Tyto údaje se současně dostanou do mapových podkladů na webových stránkách obou společností. Odjezdy autobusů budou zároveň integrovány do aplikace PID Lítačka, objeví se i ve vyhledávací spojení IDOS a na dalších místech. (red)

Klíčovské lekce angličtiny

Další kurz anglického jazyka pořádaný personálním úsekem pro řidiče autobusů DPP na linkách se zvýšeným počtem zahraničních cestujících, tentokrát v garáži Klíčov, pokračoval od 16. 10. 2019 do 8. 1. 2020, kdy si každou středu zlepšovali účastníci svoje komunikační schopnosti s cestujícími. Kurz, který probíhal ve velmi příjemné a přátelské atmosféře, byl zakončen předáním účastnických listů. Poděkování za organizaci a vlastní realizaci kurzu patří především vedoucímu garáže Klíčov Vratislavu Kučerovi a zástupci řidičů autobusů Josefu Vašákovi. (js)

Oprava kolejí v hale B depa Kačerov



Foto: Josef Beláška

Od spuštění provozu v roce 1974 nebyla provedena komplexní oprava kolejí v hale a bylo nutno přistoupit k postupné opravě. Užité délka kolejí je 203 m a každá kolej je rozdělena na dvě stání, což umožní odstavení dvou vlakových souprav na jednu kolej. Betonové bloky osazené na kolejových betonech se provozem postupně uvolňovaly a pro zajištění bezpečného provozování kolejí se musel najít jiný technologický postup pro následnou opravu. Betonové bloky v délkách desítek cm byly nahrazeny železobetonovými bloky v délkách několika m. Předpokladaná životnost takto opravených kolejových betonů je kolem 60 let a tím je i nezvyklá doba záruky na kolejové betony, která činí 120 měsíců. Pro udržení správného směru a výšky koleje se musí provést geodetické zaměření a je nutno osadit pomocné vytyčovací body. Po dobu opravy je kolej vyloučena z provozu a je tedy nutná dohoda a spolupráce napříč útvary DPP a společnosti Siemens. V letošním roce se předpokládá dokončení opravy všech kolejí v hale B depa Kačerov. (jobe)

LÍTAČKA V NOVÉM ROCE. AUTOMATICKÉ PRODLOUŽENÍ A NOVÝ DESIGN

Všechny karty Lítačka, kterým končí planost během letošního roku, budou automaticky v databázi provozovatele karty Operátora ICT prodlouženy. Cestující nebudou muset provést žádný úkon. Všem cestujícím, kterých se původní konec platnosti v letošním roce bude týkat, budou postupně rozesílány informační e-maily a SMS zprávy podle toho, jaký kontakt uvedli při registraci. Tím však výčet dobrých zpráv nekončí. Od začátku února se na zákaznických přepážkách Lítačky ve Škodově paláci začnou vydávat karty se speciálním designem od Maappi, který symbolizuje podobu pražského metra v budoucnosti tak, jak ji vidí autor návrhu, talentovaný mladý autista



Foto: FB MAAPPI

a milovník veřejné dopravy, Matěj Hošek. Cestující si budou moci vybrat mezi zelenou, bílou nebo růžovo-červenou variantou motivu Lítačky. (red)

Další „krasin“ ve Střešovicích



Foto: Zdeněk Bek

Poslední lednový víkend byl návštěvníkům Muzea MHD ve Střešovicích představen renovovaný vlečný vůz „krasin“ č. 1522 z roku 1942. Zásadní oprava byla zahájena 23. července 2018 a za 18 měsíců oprav došlo k téměř kompletní renovaci vozu. Opravena byla střecha, část podlahy a také střešní osvětlení v prostorech pro cestující. Původní zůstala podlahy na střední plošině vozu a lavice pro cestující, boční okna případně spodní plechy karoserie. Vůz bude nasazován v rámci komerčních jízd historických tramvají. (red)



Foto: Vladimír Rubeš

Nové palmy na Lužinách

Charakteristickým prvkem pro stanici metra Lužiny se od jejího otevření pro cestující v roce 1994 staly 3 umělé palmy umístěné ve skleněných kopolích v místech pod světlíky. Z důvodu špatného stavu těchto, již nepůvodních, dekoračních prvků jednotka Provoz Metro ve 2. pololetí roku 2019 posoudila několik typů palm od různých dodavatelů a pro nevhodnější z nich si následně vyžádala kladné stanovisko autora architektonické podoby stanice

Patrika Kotase. Vlastní realizaci výměny spočívající v odstranění původních a instalaci nových palm provedla vybraná firma v lednu 2020. Nové palmy kromě lepšího vzhledu i lépe vyplňují instalační prostor a věříme, že cestující realizovanou změnu na nástupišti stanice ocení. (lč)

BRATISLAVANŮM JSME NABÍDLI SVEZENÍ METREM

Dopravní podnik představil v Bratislavě na veletrhu Slovakiatour svoje stáje se rozrůstajícími aktivitami v cestovním ruchu. Návštěvníky expozice hlavního města Prahy, jehož součástí byla poprvé i prezentace naší společnosti, jsme seznámili s nabídkou svezení historickými dopravními prostředky. Na stánku nemohly chybět podrobné informace o Muzeu MHD, nostalgické a historické tramvajové lince, pronájmu tramvají i zážitkové turistice v metru. Milovníky cestování zaujala možnost nákupu vstupenek a jízdenek online na fanshopu a tak si každý rád odnesl letáček se speciálním veletržním slevovým kódem. Zástupce cestovních kanceláří zase upoutala luxusní T3 Coupé nejen svým provedením, ale i barovým pultem s čepovaným pivem. Za čtyři dny se u našeho stánku zastavilo téměř 2000 účastníků veletrhu z řad široké i odborné veřejnosti. A co táhlo nejvíc? Nostalgická Té-trojčková linka 23, zoo se svou lanovkou, historické jízdy metrem, ale také hrob Karla Gotta. I k tomu návštěvníci české metropole zamíří pohodlně městskou hromadnou dopravou. (ms)



Foto: Gabriela Čechová

NĚCO SE CHYSTÁ

DPP pro svoje zaměstnance připravil sportovní překvapení. Pokud chcete reprezentovat naše barvy, tak již teď se můžete přihlásit na jeden z běhů, které pořádá PIM:

1/2 Maraton Praha; Maratonský víkend; Pražská štafeta nebo Grand Prix Praha. Přehled všech běhů najdete na www.runczech.com. Přihlásit se můžete do 11. března na emailovou adresu beh@dpp.cz a uveďte jméno a příjmení, osobní číslo a telefonický kontakt, tímto se zařadíte do slosování o volné registrace. (zv)



Foto: www.runczech.cz

Té-dvojky na startu

Muzeum MHD letos vítá návštěvníky již od soboty 4. ledna. Zahájena 28. sezona jim dala možnost svést se na lince 2 historickým vozem T1 anebo prožít atmosféru potměnělé expozice v rámci komentovaných tajemných prohlídek 16. a 23. ledna.

Sobota 22. února by měla patřit všem, kteří se zajímají o rekonstruované vozy T2, jejichž focení bude před branami muzea možné. Je v plánu tyto tramvaje vypravit na linku 2 v sobotu 7. a v neděli 8. března 2020. Opět v sobotu, tentokrát 28. března, zahájí letošní sezonu také historická linka č. 41. (red)

Ze zasedání orgánů DPP

Na svém prvním zasedání v roce 2020 se představenstvo DPP sešlo 7. ledna, aby projednalo mj. majetkoprávní záležitosti ohledně metra I.D, rozhodnutí o dalším postupu pilotního projektu informačně bezpečnostní WiFi v metru či plán organizace dopravy tramvají, autobusů a metra v roce 2020. Na následujícím zasedání (21. ledna) představenstvo aktualizovalo vymezení odborných působností členů představenstva tak, že od tohoto dne Mgr. Matej Augustín vykonává působnost v oboru ekonomickém a náleží mu pozice ekonomického ředitele. Představenstvo dále projednalo mj. plán veřejných zakázek a poptávkových řízení na rok 2020, plán interního auditu na rok 2020 či smart city projekty.

Třetí letošní zasedání představenstva DPP mělo 4. února na programu projednání mj. těchto bodů: výměna zpětných zrcátek na 35 vlacích metra typu 81-71M, provozní rozpočet 2020 – varianta 1, marketingová strategie DPP 2019 – 2024, informace k výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů, přijímání cizinců ze třetích zemí do DPP či motivační náborový příspěvek pro řidiče autobusů.

Ve středu 29. ledna 2020 se na svém prvním jednání v tomto roce sešla dozorčí rada DPP. Dozorčí rada se mj. věnovala majetkoprávní záležitostí, byla seznámena se stavem projektu komplexního bezpečnostního systému a reportingem volných pracovních míst. Dále dozorčí rada projednala podklady související s uzavřením smlouvy o full service vlaků metra typu 81-71M na období 2020-2035. Konstatovala, že jednání představenstva DPP proběhlo v souladu se zákonnými předpisy a požádala představenstvo o zajištění externího auditu ve věci prověření hospodárnosti uzavřené smlouvy a zákonnosti využití formy JŘBU. (red)

PĚT LET DOPRAVNÍHO PODNIKU S JASNOU VIZÍ

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY SE VYDAL NA PĚTILETOU CESTU ZAVRŠENOU LETOPOČTEM 2024 S VIZÍ STÁT SE VYHLEDÁVANÝM ZAMĚSTNAVATELEM, KTERÝ V PRAZE A OKOLÍ POSKYTUJE MODERNÍ, KVALITNÍ, POHODLNÉ, SPOLEHLIVÉ, BEZPEČNÉ, EFEKTIVNÍ A DOSTUPNÉ SLUŽBY. NABÍZÍ KOMFORTNÍ PŘEPRAVU, KTERÁ JE PLNOHODNOTNOU ALTERNATIVOU INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY.



Tato vize vychází z priorit, které od DPP očekává akcionář, zákazníci a jeho zaměstnanci. Porada vedení se s finální podobou seznámila koncem ledna 2020 prostřednictvím prezentace generálního ředitele Petra Witowského.



Základy strategie byly vypracovány a odsouhlaseny širším vedením DPP na společném setkání v únoru loňského roku. Účastníci prodiskutovali a po úpravách odsouhlasili navrhovanou vizi podniku, definovali a stvrdili klíčové oblasti a cíle. Zároveň vypracovali první základní kroky, které povedou k naplnění klíčových, strategických cílů podniku. Strategii DPP poté schválilo představenstvo a v závěru roku i dozorčí rada DPP.

„Rozhodně nechceme něco bořit, není to dokument, který vznikl na zelené louce. Chceme naopak navázat na to dobré, co bylo v DPP v posledních letech uděláno (a nebylo toho

zrovna málo) a posunout se v oblastech, kde máme ještě co dohánět,“ vysvětluje generální ředitel DPP Petr Witowski.

Co je smyslem strategie a pro koho je určena?

Strategie DPP je postavena na vizi podniku, která vychází z potřeb, očekávání a priorit zákazníků, zaměstnanců a akcionáře DPP. „Vize je něco, jak chceme, aby nás vnímalo naše okolí, co bychom rádi, aby si o nás vyprávěli lidé

na zastávkách, v metru nebo třeba v hospodě,“ říká Petr Witowski a dodává: „Chceme, aby naši zaměstnanci byli hrdí na to, že pracují pro DPP, chceme podnik posouvat dopředu. Kudy ho budeme posouvat, nám ukazuje strategie. Strategie je cesta k naplnění naší vize.“

Chceme maximalizovat kvalitu, rozsah a dostupnost poskytovaných služeb a zlepšit pozici DPP jako nejvýznamnějšího poskytovatele dopravních služeb v Praze a okolí. To samozřejmě nepůjde bez motivovaných zaměstnanců a efektivních interních procesů, resp. celého řídicího, provozního a plánovacího systému podniku.“

Petr Witowski: „Nevytvořili jsme učebnici, kterou se každý musí naučit nazpaměť, snahou bylo naopak vytvořit živý dokument, se kterým budeme pracovat, který se bude měnit, tak jako se mění naše okolí a konec konců i my sami.“

Strategie je vrcholovým dokumentem podniku, který bude základem pro vypracování dílčích, navazujících dokumentů ve všech organizačních strukturách firmy. Dílčí strategie budou vypracovány tak, aby byly v každém bodě měřitelné, jasně časově ohraničené a s jasnou odpovědností konkrétní osoby.

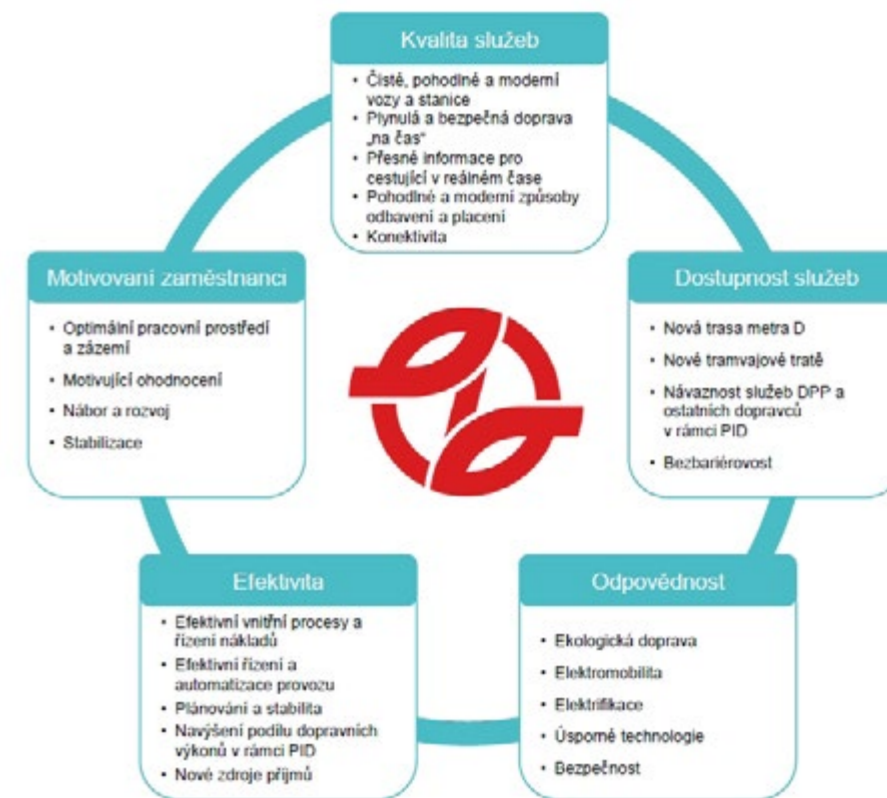
Petr Witowski k dosahu strategie:
„Dokument zastřešuje naše činnosti a dává jim mantinely. Nedává odpovědi na otázky, ale naopak by otázky měl pokládat a členové managementu na ně hledat odpovědi. Strategie by měla být na této cestě návodem. Nevnímám ji jako statický dokument, ale jako materiál, do kterého budeme vstupovat ve smyslu jeho aktualizace či doplnění některých tezí. Je udáním směrů a širokých mantinelů s možností další práce na něm. Máme šanci strategii smysluplně plnit, pokud se s ní ztotožní všichni zaměstnanci.“

K tvorbě materiálu:
„Strategie nevznikala někde izolovaně, v kanceláři ředitele, ale na její tvorbě se podílel širší kolektiv vyššího a středního managementu firmy. Nejprve jsme si definovali okolí, ve kterém se DPP nachází. Jde o 3 hlavní skupiny, a to klienty, akcionáře a zaměstnance. U každé skupiny jsme popsali její očekávání od DPP a z toho jsme vycházeli při tvorbě strategických priorit a klíčových cílů.“

Strategické priority a klíčové cíle DPP pro roky 2019–2024

Dopravní podnik hl. m. Prahy si pro příštích pět let své činnosti vytyčil 5 hlavních strategických priorit:

- Kvalita služeb
- Dostupnost služeb
- Odpovědnost
- Efektivita
- Motivovaní zaměstnanci



Ke kvalitě služeb:
„Jme služba a spokojenost se službou je vždy o pocitech. Obnova a revitalizace stanic metra velmi souvisí s celkovým obrazem DPP před veřejností. Do budoucna bychom rádi šli cestou společných podniků se soukromými investory. Je to jediná možnost, jak se majetku Dopravního podniku nezbavovat, ale naopak jej zhodnocovat. Soukromý investor má know-how, jak účelně využít okolí stanic, má chuť investovat. Naproti tomu DPP v pozici hospodáře s veřejnými prostředky tyto prostředky nemá. Můžeme ale využít svého postavení a zhodnotit např. cenotvorný faktor metra, který v Praze hraje velkou roli.“

K dostupnosti služeb:
„Je třeba říct, že Praha má velmi nízkou cenu jízdného, které pokrývá cca 20 % nákladů, což je s jinými metropolemi nesrovnatelné. V tomto smyslu je třeba vyvinout úsilí na zvýšení tržeb, ale zároveň nerezignovat na snižování provozních nákladů.“

K motivovaným zaměstnancům:
„Nechceme zaměstnance, kteří si chodí do práce jen pro peníze, chceme zaměstnance, kteří do práce chodí rádi, baví je to a pro firmu dělají víc, než musí,“ zdůrazňuje Witowski a připojuje: „Úkolem vedení je k tomu vytvářet příznivé podmínky a atmosféru. Jak už jsem několikrát při různých příležitostech řekl, k motivaci nepatří jen peníze, byť jsou veledůležitá. Zaměstnanci se musí v práci cítit dobře, tedy: musíme jim vytvořit kvalitní pracovní prostředí. Když toto bude platit, věřím, že každý z nás bude jakoukoli jinou nabídku, byť finančně zajímavější, důkladně zvažovat. Ano, výplata musí být konkurenceschopná, ale není to jen o ní.“

Generální ředitel Petr Witowski na závěr shrnuje: „Strategie je cesta, po které jdeme všichni společně. Není to cesta, kde je bolest a utrpení, ale cesta, která by nám všem měla přinášet radost a pocit, že svoji práci děláme smysluplně. Pojďme si ji tedy společně užít!“

Zaznamenal: Petr Ludvíček

VIZE 2024

„Strategie DPP je cesta. Cesta k naplnění vize. Vize, že chceme být vyhledávaným zaměstnavatelem, který v Praze a okolí poskytuje moderní, kvalitní, pohodlné, spolehlivé, bezpečné, efektivní a dostupné služby. Nabízíme komfortní přepravu, která je plnohodnotnou alternativou individuální dopravy.“

Text: Daniel Šabík
Foto: Petr Hejna a Metroprojekt**MODRÁ LINKA V ČÍSLECH**

Délka: 10,6 km
Počet stanic: 10
(4 ražené, 5 hloubených, 1 povrchová)
Stanice: Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádrazí Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice, Depo Písnice

Úseky:
I.D1 Pankrác – Nové Dvory
(5 stanic, 4 tunelové úseky)
I.D2 Nové Dvory – Depo Písnice
(3 stanice, 3 tunelové úseky a vlakové depo)
I.D3 Náměstí Míru – Pankrác
(2 stanice, 2 tunelové úseky)

VIZUALIZACE STANICE NÁDRAŽÍ KRČ Z ROKU 2019

PŮLROK S MODROU LINKOU ANEB JAK PROBÍHÁ PŘÍPRAVA NA VÝSTAVBU METRA D

Ve zbylých dvou lokalitách, PAD4 a VO-OL, bude průzkum pokračovat až do léta 2021. Zatímco loni v červnu kromě vlny prvotní zvědavosti zaznívaly i hlasité pochybnosti, že vše skončí „jenom“ geologickým průzkumem kvůli žalobě proti územnímu rozhodnutí či neexistenci stavebního povolení, po sedmi měsících intenzivní práce na tomto obřímím projektu se zahájení výstavby prvního úseku

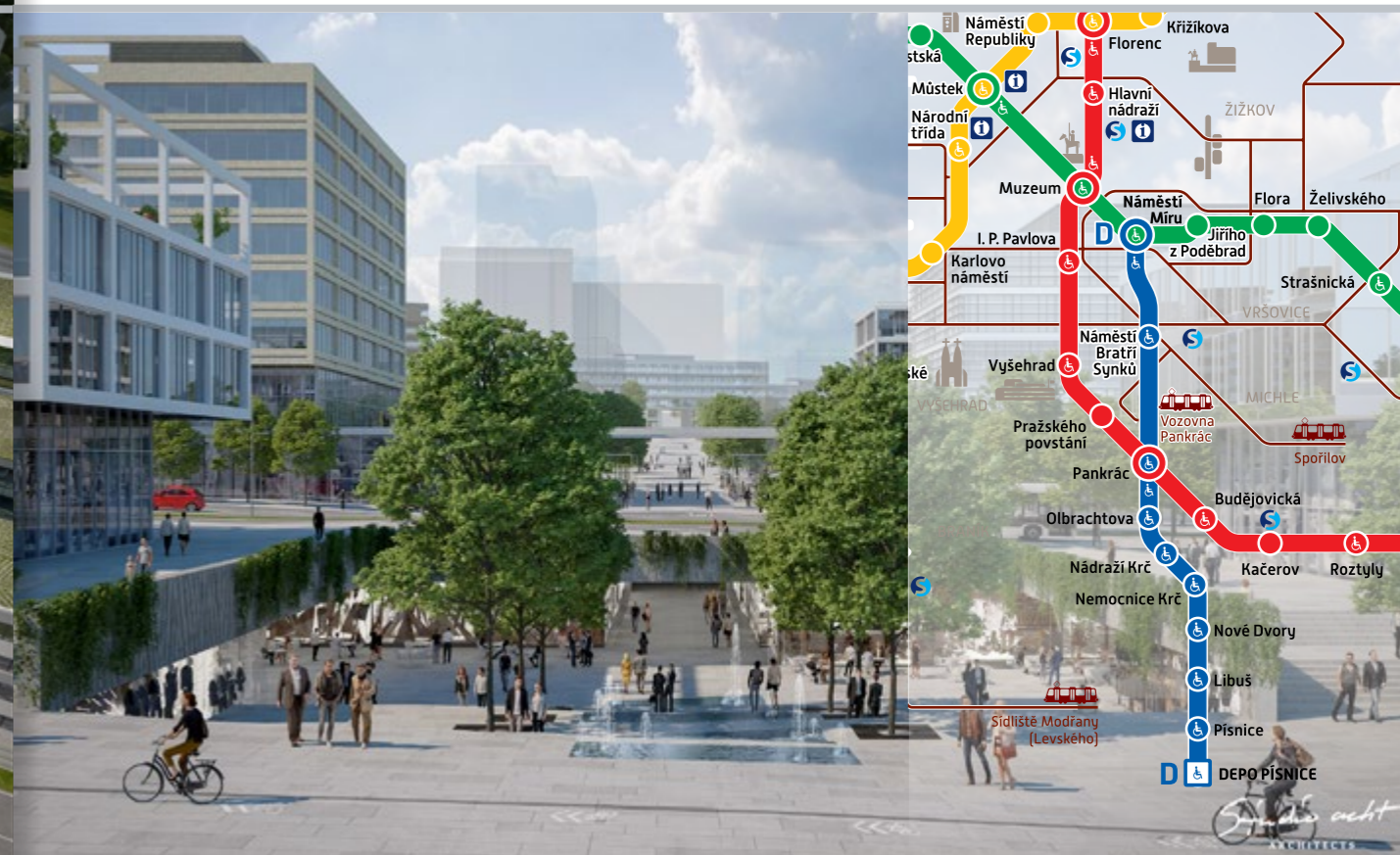
metra D přiblížilo na dosah ruky. Co se za tu dobu povedlo úspěšně zrealizovat? A co je potřebné ještě udělat, než skutečně začneme děčko stavět?

KONEC PATU V KRČI

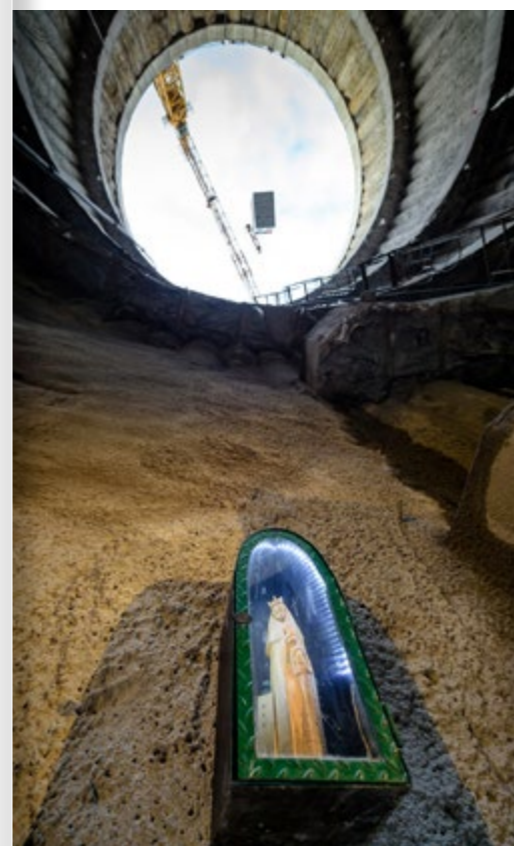
Zcela zásadní událostí, která měla dopad na vývoj projektu metra D, bylo podepsání do-

OD SLAVNOSTNÍHO ZAHÁJENÍ GEOLOGICKÉHO PRŮZKUMU METRA D, KTERÉ SE KONALO 19. 6. 2019 V LOKALITĚ PAD4 NA PANKRÁCI, UBĚHL UŽ VÍCE NEŽ PŮLROK. DO JEHO DOKONČENÍ VE DVOU LOKALITÁCH – PAD1B A OL1 – ZŮSTÁVÁ POUHÝCH ŠEST MĚSÍCŮ, PAK BY PODLE PLÁNU MĚLA LETOS V LÉTĚ NAVÁZAT SAMOTNÁ VÝSTAVBA PRVNÍHO ÚSEKU PANKRÁC D – OLBRACHTOVA.

hody s vlastníky pozemků v okolí Nemocnice Krč v polovině loňského července, jež navázala na iniciální rámcovou dohodu o koordinovaném postupu v rámci projektu metra I.D a okolní výstavby v lokalitě Nemocnice Krč uzavřenou ještě v březnu 2017. Téměř dva a půl roku jednání přineslo to nejcnější ovoce: dohodu s vlastníky, která znamená od-blokování dosavadní patové situace, stažení



POHLED OD THOMAYEROVY NEMOCNICE SMĚREM K NOVÉ KRČI SE STANICÍ METRA NEMOCNICE KRČ, KTERÁ SE NACHÁZÍ V PASÁŽI DRUHÉ BUDOVY VLEVO (VIZUALIZACE Z ROKU 2019). ZDROJ: STUDIO ACHT



V 36 METRŮ HLUBOKÉ TĚŽEBNÍ ŠACHTĚ NA PANKRÁCI V LOKALITĚ VO-OL BYLA V PROSINCI 2019 UMÍSTĚNA SOŠKA SV. BARBORY, PATRONKY HORNÍKŮ A STAVARŮ. ODTUD POKRAČUJE RAŽBA PRŮZKUMNÉ ŠTOLY SMĚREM KE STÁVÁJÍCÍ STANICI PANKRÁC C

poslední žaloby proti územnímu rozhodnutí a umožnění jej prodloužit, podání nové žádosti o stavební povolení na výstavbu metra D a současně také navazující rozvoj okolního území.

Podle Adama Scheinherra, náměstka primátora pro oblast dopravy a předsedy dozorčí rady DPP, se dohoda podařilo podepsat díky intenzivnímu, konstruktivnímu a férovému jednání na všech stranách. Když je vůle se dohodnout, je to jednoznačně pozitivní zpráva pro Pražany i návštěvníky metropole. Řešení sporu právní cestou by nejspíše znamenalo další odklad realizace metra D v řádu let a zmařené investice v řádech stovek milionů korun.

První hmatatelný výsledek vyplývající z dohody na sebe nenechal dlouho čekat. Několik dnů po jejím podpisu vlastníci pozemků v okolí Nádrazí Krč a Nemocnice Krč podali žádost o zpětvzetí žaloby proti územnímu rozhodnutí o stavbě metra D. Díky tomuto kroku dojde v oblasti ke zrušení stavební uzávěry, což umožní výstavbu metra i realizaci projektu Nová Krč, za kterým stojí právě vlastníci pozemků. DPP to umožnilo dokončit dokumentaci a podat novou žádost o stavební povolení na pět stanic v celém úseku Pankrác D – Nové Dvory s přístupovými tunely z lokality Depo Písnice.

**ÚPRAVY PROJEKTŮ
NEMOCNICE KRČ**

V mezičase a v návaznosti na dohodu DPP společně s projektantem metra D, společností Metroprojekt, pracovali na úpravě projektu budoucí stanice metra D Nemocnice Krč tak, aby odpovídal rozvoje návrhu vlastníků, který schválil Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Výstup ze stanice nebude nově ústít do volného prostoru, jak bylo původně zamýšleno, ale bude přirozeně zintegrován do plánované městské zástavby, obdobně jak je v současnosti řešen vestibul stanice Národní třída, který je součástí administrativně-obchodního centra Quadrio. Existují úvahy, že jeden z výstupů by ústil přímo do připravované Polikliniky Thomayerovy nemocnice, která nabídne také na 300 parkovacích míst pro potřeby obou zdravotnických zařízení. Dalších 600 pak budou moci řidiči využívat v P+R domě plánovaném u stanice Nádrazí Krč. To však jsou zatím jenom studie. Bude třeba tyto změny promítnout do dokumentací, následných povolení i plánovaného tendru na výběr zhotovitele tohoto úseku.

Díky dohodě tak nevznikne stanice metra, která by ústila uprostřed zelené louky, ale současně se zprovozněním metra D a stanice



VÍTĚZNÉ VÝTVARNÉHO ŘEŠENÍ STANICE OLBRACHTOVA V PODÁNÍ VLADIMÍRA KOKOLII

Nemocnice Krč budou otevřeny také objekty nad a kolem ní a vznikne tak funkční městská čtvrť s dopravním přestupním uzlem.

Jak bude vypadat metro D a okolí stanic Nádraží Krč a Nemocnice Krč, prezentovali veřejnosti v polovině letošního ledna v Centru architektury a městského plánování (CAMP) náměstci primátora Adam Scheinherr a Petr Hlaváček a zástupci vlastníků pozemků. Videozáznam celé prezentace včetně diskuse si můžete pustit na facebookovém profilu CAMPu, na adrese: www.facebook.com/camppraha/videos/600170600782139/.

Současně s dohodou uzavřel DPP s vlastníky pozemků v oblasti Nemocnice Krč také nájemní smlouvu na užívání pozemků, které DPP bude po nezbytně dlouhou dobu využívat na výstavbu metra D. Díky tomu mohl DPP začít s přípravami samotného staveniště a na podzim loňského roku zahájit předběžný archeologický průzkum lokality. I přesto, že území dnešní Krče bylo prokazatelně obýváno již před více než šesti tisíci lety, tj. v mladší době kamenné, lokalita kolem budoucích stanic Nádraží Krč a Nemocnice Krč zatím nevydala žádné archeologické artefakty.



STANICE OLBRACHTOVA – VÝSTUP ZE SEVERNÍHO VESTIBULU (VIZUALIZACE Z ROKU 2019)

NÁVRAT K VÝTVARNÝM KOŘENŮM

Pražské metro, zejména stanice na lince A, patří díky ikonickým obkladům mezi nejhezčí a architektonicky nejhodnotnější na světě. Naposledy se například stanice Staroměstská

umístila na 6. místě v žebříčku nejzajímavějších stanic, který na konci loňského roku sestavoval průvodce Lonely Planet.

V minulosti se stanice metra stavěla jako výkladní skříň města, měla svou uměleckou hodnotu, a se stejným záměrem přistupu-

je hl. město Praha a DPP k modré lince. Její jednotlivé stanice dostanou výtvarnou podobu od předních českých umělců. U prvních dvou stanic děčka jsou návrhy již známe. Ve vyzvané výtvarné soutěži, kterou zaštiťuje Národní galerie Praha, na konci loňského června zvítězili Jakub Nepraš mezi návrhy pro Pankrác D a Vladimír Kokolia pro Olbrachtovu. Veřejnost se poprvé s výtvarným pojetím nových stanic seznámila 25. 7. 2019. Oba vítězové v mezích zapracovávají své umělecké představy společně s architekty a projektanty do projektů obou stanic.

Současně běží vyzvaná výtvarná soutěž na podobu dalších tří stanic: Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory, jejíž vyhodnocení je plánováno do konce února. Během letošního jara bychom se měli dozvědět, jak budou stanice vypadat. Do konce roku pak proběhne soutěž i na zbylé stanice, tj. Libuš, Písnice a Depo Písnice. Kromě toho DPP připravuje vypsání architektonické soutěže na Náměstí Bratří Syнкů včetně stanic metra.

ŽÁDOST O STAVEBNÍ POVOLENÍ

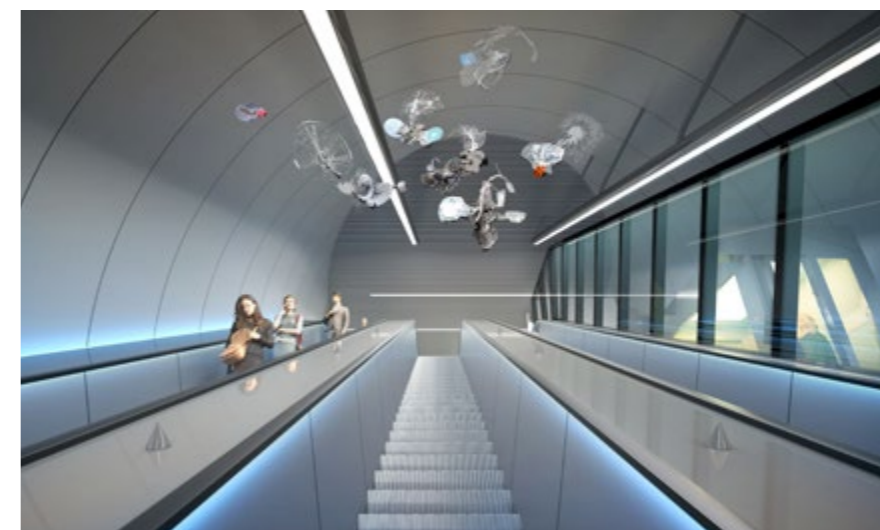
Protože obě žaloby proti územnímu rozhodnutí o stavbě metra D byly loni staženy (13. 3. majiteli OC Arkády Pankrác a 5. 8. vlastníky pozemků v oblasti stanic Nádraží Krč a Nemocnice Krč), nic nebránilo DPP požádat o prodloužení platnosti územního rozhodnutí a podat žádost o stavební povolení.

Důležité rozhodnutí o prodloužení územního rozhodnutí o 5 let na celou trasu metra I.D (Náměstí Míru – Depo Písnice) bylo vydané 30. 10. 2019 a právní moc nabylo 3. 12. 2019. Žádost o prodloužení platnosti EIA podal DPP 24. 10. 2019, další doklady k posouzení doplnil počátkem letošního února. Předpokládáme, že o prodloužení EIA rozhodne Odbor životního prostředí MHMP v průběhu letošního března.

Celý loňský rok DPP a společnosti Metroprojekt a Inženýring dopravních staveb pracovali na přípravě dokumentace pro podání žádosti o stavební povolení na samotnou výstavbu metra D v úseku Pankrác D – Nové Dvory s přístupovými tunely z lokality Depo Písnice, respektující platné územní rozhodnutí a výsledky majetkoprávního vypořádání. Samotná žádost má tisíce stran a více než 2000 příloh. Pokud by se veškerá dokumentace naskládala na sebe, tvořila by stoh vysoký zhruba 3 metry.



VIZUALIZACE STANICE PANKRÁC Z ROKU 2019



STANICE PANKRÁC V PODÁNÍ VÝTVARNÍKA JAKUBA NEPRAŠE

Den před koncem roku 2019 DPP stáhl původní žádost o stavební povolení podanou v roce 2016, kterou nebylo možné majetkoprávně naplnit, a ihned podal novou, na majetkově zajištěnou stavbu metra D umožňující automatický provoz. Vše do sebe zapadlo jako skládačka. Bez předchozích kroků, změny zákona o drahách, stažení žalob, prodloužení územního rozhodnutí a stažení staré žádosti o stavební povolení by podání té nové nebylo možné.

PLÁNY PRO ROK 2020

Vyvrcholením loňského úsilí DPP v projektu metra D bylo vypsání otevřených veřejných zakázek na zhotovitele stavební části a zhotovitele monitoringu včetně pasportizace prvního úseku Pankrác D – Olbrachtova na začátku letošního ledna.

„Pokud půjde vše podle plánu, smlouvu s vítězem bychom mohli podepsat do konce letošního června. Před tím požádáme Radu i Zastupitelstvo hl. m. Prahy o schválení výstavby a potvrzení jejího financování. A jakmile dostaneme pravomocné stavební povolení, což očekáváme koncem letošního léta, můžeme navázat ve dvou lokalitách na dokončený geologický průzkum a začít stavět první úsek metra D,“ uzavírá Jiří Hrnčíř, projektový manažer Metro D.

Pevně věříme, že letošek tak bude ve znamení modré linky, které se budeme věnovat i na stránkách DP kontaktu. Do konce roku budou kolegové připravovat zadávací dokumentaci pro tendr zajišťující pokračování výstavby až na Nové Dvory a tender na automatický zabezpečovací systém metra včetně nákupu nových vozů. Proto problematice automatizace metra budeme věnovat materiál v některém z dalších vydání.

Text a foto: Miroslav Grossmann

PREFERENCE 2019: OPATŘENÍ PŘIBÝVÁ, CESTOVNÍ RYCHLOST KLESÁ...

PRAHA MÁ OPĚT O NĚCO VÍCE SVĚTELNÝCH SIGNALIZACÍ S PREFERENCÍ TRAMVAJÍ. JEJICH PODÍL DOSÁHL TĚMĚŘ PĚTAOSMDESÁTI PROCENT ZE VŠECH ZAŘÍZENÍ NA KOLEJOVÉ SÍTI. ROVNĚŽ PŘIBÝLO PREFERENČNÍCH ODDĚLOVACÍCH TVAROVEK, ZEJMÉNA NA VINOHRADSKÉ TŘIDĚ V SOUVISLOSTI S REKONSTRUKCÍ TRAMVAJOVÉ TRATI. ANI TO VŠAK NESTAČILO, ABY SE OBRÁTIL DLOUHODOBĚ KLESAJÍCÍ TREND CESTOVNÍ RYCHLOSTI TRAMVAJOVÉ DOPRAVY.



SSZ 4.402 NUSELSKÁ – VLADIMÍROVA - PRVNÍ SIGNALIZACE, NA KTERÉ BYLA V ROCE 2019 ZAVEDENA PREFERENCE TRAMVAJÍ. ZAŘÍZENÍ BYLO OBNOVENO JIŽ V ROCE 2018, DOČASNĚ V PEVNÉM ŘÍZENÍ. DYNAMICKÉ ŘÍZENÍ BYLO SPUŠTĚNO V LEDNU MINULÉHO ROKU

Zlepšení provozu na světelně řízených křižovatkách se dočkalo centrum města, konkrétně úsek mezi Karlovým náměstím a náměstím Míru. Preference byla nově zavedena jen na **SSZ náměstí Míru – Francouzská**, kam se vrátila po několika pokusech z předchozích let, v kvalitnější a přívětivější podobě.

Na třech semaforech v Ječné ulici, které dosud neprošly obnovou, došlo alespoň k úpravě pevných programů a prodloužení cyklu z 54 na 60 sekund. Díky nim jsou signalizace mezi Štěpánskou a Karlovým náměstím o něco lépe koordinovány pro tramvaje. Na

vlastním trojúhelníku na Karlově náměstí došlo ke zvýšení kapacity pro tramvaje od Moráně, kde díky delšímu volnu mohou projet 2 vlaky za jeden cyklus řízení. Téměř tak odtud zmizely nahodilé kolony tramvajů.

Stále stejná a komplikovaná situace zůstává na náměstí I. P. Pavlova. Na signalizacích přes magistrálu, které fungují v rámci oblasti s délkou cyklu 100 sekund, je teoretická rezerva kapacity 35 %, avšak v praxi ji často není možné plně využít, například kvůli blokování kolejí auty v Legerově ulici, nebo operativním zásahům do řízení. Vliv má také

střídání řidičů na I. P. Pavlova, velmi vysoká intenzita provozu tramvajů (47 spojů za hodinu) a zřejmě i delší plánované jízdní doby, které vedou k umělému zpomalování některých spojů. Není proto výjimkou, když se před křižovatkou nakumulují více než dvě tramvaje. Ty poslední jsou pak zdrženy na délku více než jednoho cyklu řízení SSZ.

Na linkách 10 a 16 nastala ještě další zlepšení. Preference byla nově zavedena na **SSZ Vinohradská – náměstí Jiřího z Lobkovic**. Funguje jak pro vlaky v hlavním směru, tak ze smyčky, které obvykle dostávají volno do jízdy. Dále bylo pro **SSZ Palackého náměstí** doplněno vzdálené rádio na Palackého mostě, tramvaje se tedy z tohoto vjezdu přihlašují s vyšším předstihem se zadáním směru. Část vlaků dostává volno zcela do jízdy a omezila se tvorba kolon na mostě, byť v některých případech nevyhnutelně za cenu drobné újmy pro kolizní směry.

Užívání vzdálených rádií umístěných v kolejišti je stále běžnější záležitostí. Nad očekávání se v řízení projevilo, že na rozdíl od trolejového kontaktu dokážou poznat i směr jízdy vlaku. V roce 2011 bylo výhledově plánováno celkem 13 vzdálených rádií, dnes jich na síti funguje již 18 a budou přibývat další.

Postupně byla technika zdokonalena natolik, že je velmi spolehlivá i při vyšších rychlostech jízdy tramvajů, tedy i kolem rychlosti 50 km/h



JEDNOU Z DISKUTOVANÝCH MOŽNOSTÍ PRO ZVÝŠENÍ SPOLEHLIVOSTI A PLYNULOSTI PROVOZU TRAMVAJÍ V CENTRU MĚSTA JE OMEZENÍ TRANZITNÍ DOPRAVY NA OBOU PRAŽSKÝCH NÁBŘEŽÍCH. KE ZKUŠEBNÍMU OMEZENÍ DOŠLO DOČASNĚ V LISTOPADU ROKU 2019. NA SNÍMKU VLEVO JE DOPRAVNÍ SITUACE PŘI OTEVŘENÉM NÁBŘEŽÍ, NA SNÍMKU VPRAVO PŘI „UZAVŘENÉM“ NÁBŘEŽÍ

(SSZ Otakarova – Bělehradská od Bělehradské, SSZ Pražný most atd.). Avšak u starších řešení k nezaregistrování vlaku ještě loni docházelo.

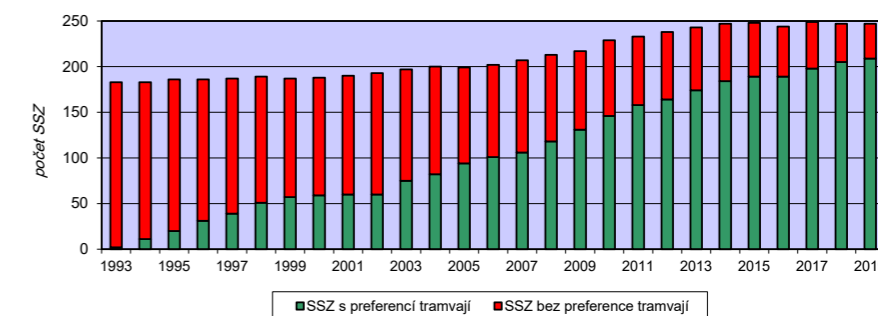
Proto přistoupila jednotka Dopravní cesta Tramvaje k úpravě (zdvojení) celkem 3 vzdálených rádií, která byla vybudována v prvo počátcích. Jednalo se o přijímače SSZ Černokostecká – smyčka tramvajů z centra, SSZ Dělnická – Komunardů od Dělnické (zvýšení rychlosti TRAM v důsledku posunu zastávky), SSZ Národní divadlo od Smetanova nábřeží. Po úpravě vykazují zařízení téměř stoprocentní spolehlivost registrace vlaku.

A ještě ke vzdáleným rádiím – po letech čekání byla nasazena upravená řídicí logika na **SSZ Patočkova – Střešovická**, která reaguje na vzdálené rádio ve směru od Vozovny Střešovice, realizované v roce 2015. K této signalizaci, a také k sousední SSZ Patočkova – Myslbekova je však třeba doplnit, že při uzavírání tunelů městského okruhu na nich dochází k automatickému vypínání preference, tedy veškerá opatření jsou pak zmařena. Dopravní podnik v roce 2019 požádal o řešení Technickou správou komunikací, která je správcem zařízení.

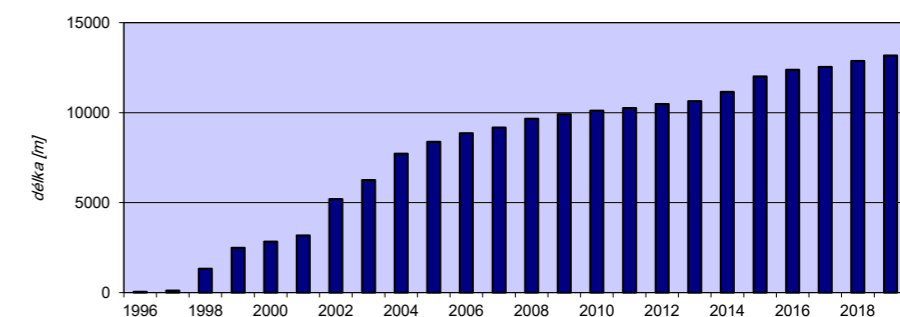
A neúspěchy? Oproti předpokladům se v minulém roce nepodařilo zavést preference tramvajů na SSZ Lidická – Zborovská, SSZ Vinohradská – Želivského, nebo SSZ Vršovická – Bělocerkevská. Dosud není vyřešeno ani „kanibalismus“ autobusů na tramvajích na SSZ Černokostecká – Úvalská. Nedostatků by se měly dotáhnout v tomto roce.



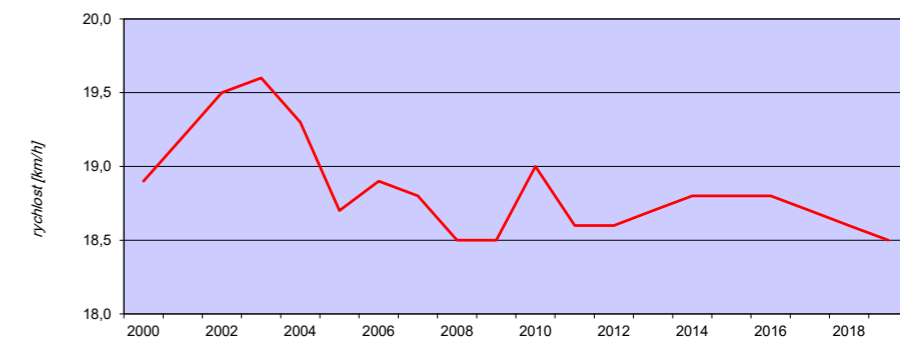
Preference tramvajů na SSZ v Praze



Oddělovací tvarovky



Průměrná cestovní rychlost tramvajů v Praze



Změny v preferenci tramvají na SSZ v roce 2019

0.358 Vršovická – Litevská	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference
0.370 Průběžná – V Korytech	dočasné zrušení preference z důvodů technické závady
1.010 Národní divadlo	obnova SSZ, vylepšení detekce tramvají, zachování podmíněné preference
1.035 Křižovnická – Karlova	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
1.056 Křižovnická – Kaprova	dočasná nefunkčnost světelné závory pro auta z důvodu technické závady
2.013 Palackého náměstí	doplnění vzdáleného rádia od Palackého mostu
2.034 Karlovo náměstí – Resslova, 2.038 Ječná – Štěpánská, 2.041 Karlovo náměstí – Ječná	úprava pevných programů SSZ za účelem zvýšení kapacity a koordinace SSZ pro tramvaje
2.332a náměstí Míru – Francouzská	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
2.380 Vinohradská – Budečská	úprava SSZ a změna z podmíněné na absolutní preferenci
3.319 Vinohradská – nám. Jiřího z Lobkovic	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
4.402 Nuselská – Vladimírova	zavedení preference po obnově SSZ
4.463 Nuselská – Mendíků	obnova SSZ a změna z absolutní na podmíněnou preferenci
5.582 Nádražní – nádraží Smíchov	demontáž trvale vypnutého SSZ
5.583 Nádražní – U Královské louky	obnova SSZ a zachování podmíněné preference
6.148 Patočkova – Střešovická	doplnění vzdáleného rádia z centra
9.213 Poděbradská – Podkovářská	doplnění levého odbočení aut do centra, zachování absolutní preference

SSZ v tramvajové síti – srovnání let 2018 a 2019

	31. 12. 2018	31. 12. 2019
Celkem SSZ	247	247
SSZ s preferencí	205	209 (+4)
Z toho s absolutní preferencí	67	67
Podíl SSZ s preferencí	83,0 %	84,6 %

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2019

Vinohradská	do centra	před Šumavskou – Španělská	230,4 m	07/2019
Vinohradská	z centra	U Tržnice – Třebízského	-61,5 m	07/2019
Vinohradská	z centra	před Boleslavskou	34,3 m	07/2019
Komunardů	z centra	Bubenské nábřeží – zastávka Dělnická	81,8 m	10/2019
Komunardů	do centra	před a za zastávkou Tusarova	18,2 m	10/2019
CELKEM přírůstek za rok 2019			304 m	



PREFERENCI TRAMVAJÍ BYLA V ROCE 2019 ZAVEDENA TAKÉ NA HORNÍ KŘIŽOVATCE NA NÁMĚSTÍ MÍRU. TRAMVAJOVÉ SIGNÁLY VOLNO PADAJÍ POUZE NA VÝZVU TRAMVAJE, VE ZBYLÉM ČASE SVÍTÍ PŘES KOLEJE TRVALE VOLNO PRO CHODCE



V ROCE 2019 BYLA DOKONČENA ÚPRAVA SSZ 3.319 VINOHRADSKÁ – NÁM. JIŘÍHO Z LOBKOVIC, KTEROU VYVOLALA REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI. JEDNOU Z DŘÍVE ZVAŽOVANÝCH MOŽNOSTÍ BYLO I ZRUŠENÍ SIGNALIZACE. NAKONEC BYLO PROJEDNÁNO JEJÍ ZACHOVÁNÍ A ZAVEDENÍ PREFERENCI TRAMVAJÍ. VLAK VE SMĚRU Z CENTRA PŘÁVĚ OPUSTIL ZASTÁVKU A SIGNALIZACE UKONČILA VOLNO. NA SIGNALIZACI FUNGUJE ROVNĚŽ PREFERENCI CHODCŮ PRO LEPŠÍ PŘÍSTUP NA ZASTÁVKU V PŘÍPADĚ PŘÍJEZDU TRAMVAJE

Preference tramvají byla v listopadu 2019 dočasně zrušena na SSZ Průběžná – V Korytech. Příčinou byla technická závada a tedy provoz semaforu v pevném řízení. Problém byl vyřešen na začátku roku 2020.

Betonové tvarovky, které oddělují tramvajovou trať od vozovky, byly při příležitosti rekonstrukce trati doplněny na **Vinohradskou třídu**. Ve směru do centra, který je z hlediska plynulosti problematický v dopravních špičkách, přibýlo 230 metrů bumlíků. Souvislý úsek oddělení tratě začíná před křižovatkou s ulicí Anny Letenské a končí až před Španělskou ulicí, tedy pár desítek metrů před

magistrálou. Vyjma přejezdů a přechodů měří délka segregované části 360 metrů.

Pro zajištění spolehlivosti provozu tramvají je však třeba vložit bumlík také do zbylého úseku mezi Blanickou a Anny Letenské, což už prokazuje aktuální sledování provozu.

Celkem je ve městě 13 173 metrů oddělovacích tvarovek.

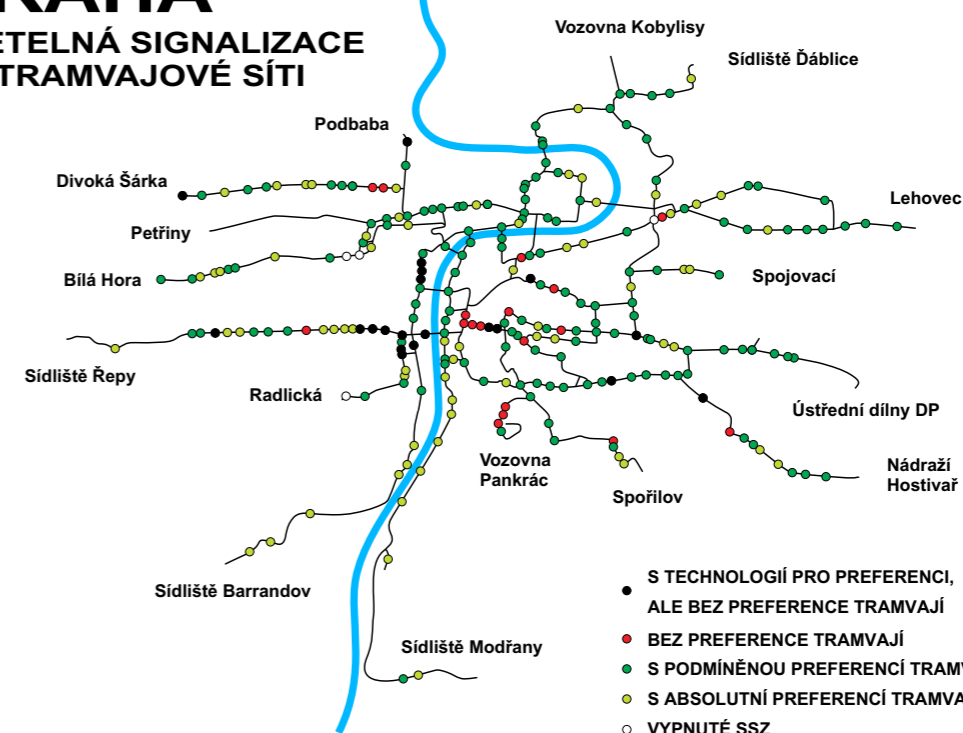
Preferenční opatření, kterých dlouhodobě stále přibývá, však nevedou ke zvyšování cestovní rychlosti. Naopak, cestovní rychlost už třetí rok po sobě mírně klesla, loni na

18,51 km/h. Nejlepších hodnot dosahovala v roce 2003, kdy byla více než o 1 km/h vyšší.

Ve statistice roku 2019 se plně projevovalo například prodloužení jízdních dob kvůli špatnému stavu Libeňského mostu a tramvajové trati v Nádražní ulici. Preferenční opatření se v jízdních dobách neprojevovala. Dlouhodobě tlačí na pokles cestovní rychlosti rovněž přidávání dalších zastávek, hustý provoz tramvají v některých místech, směrová pestrost tramvají a nekonečné problémy individuální automobilové dopravy. Zejména jde o centrum města, kde se auta vyskytují na tramvajových kolejích. ■

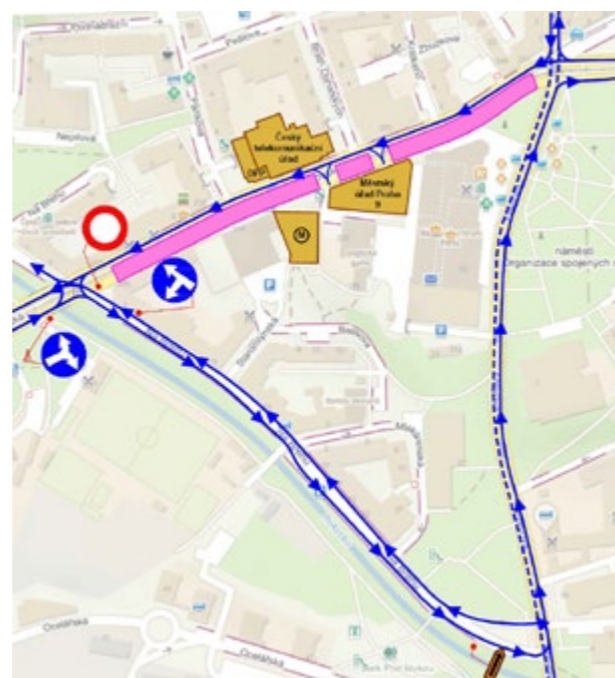
PRAHA SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI

stav k 31. 12. 2019



START ROKU 2020? U NÁDRAŽÍ VYSOČANY

NA KONCI ÚNORA SE JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA TRAMVAJE PUSTÍ DO PRVNÍ STAVEBNÍ AKCE V TOMTO ROCE. DOJDE K REKONSTRUKCI TRATI V SOKOLOVSKÉ ULICI V ÚSEKU MEZI POLIKLINIKOU VYSOČANY A NÁMĚSTÍM OSN.



DOPRAVNÍ OPATŘENÍ PRO ETAPU REKONSTRUKCE TRATI
OD 2. DO 22. BŘEZNA 2020

Samotného náměstí OSN se stavební činnost ještě nedotkne. Musí počkat na projednání revitalizace náměstí včetně odsunu tramvajové smyčky podle plánů Institutu plánování a rozvoje.

Výslednou podobu náměstí předepisuje koncepční studie IPR z roku 2016 schválená radou města v roce 2017. U některých myšlenek studie se ukázalo, že jejich projednání bude pomalejší než stárnutí trati. Dopravní podnik tedy přikročil k postupné rekonstrukci těchto okolních úseků, jež nebyly v rozporu s koncepcí, jejich technický stav to vyžadoval a jejichž projednání bylo rychleji zvládnutelné.

Jak většina čtenářů ví, v roce 2018 proběhla rekonstrukce trati v Kolbenově ulici v úseku od zastávky Poštovská (mimo) až k hloubětínské vozovně. Tato stavba měla název RTT Sokolovská – Kolbenova, 1. etapa. Letos přichází na řadu 2. etapa: část Sokolovské ulice mezi Poliklinikou Vysočany a náměstím OSN (mimo). I tomuto úseku studie IPR před-

určovala změny včetně směrových přeložek trati, avšak s ohledem na vedení sítě a další problematiku nakonec bylo rozhodnuto o technickém zhodnocení trati v současné stopě.

Aby se letos udělalo maximum možného, dojde stavba od polikliniky až ke sjezdové výhybce ze stávající smyčky Vysočanská. A budou vyměněny velkoplošné panely na náměstí OSN v přejezdu s Freyovou ulicí, aby byl zajištěn spolehlivý provoz do budoucí revitalizace náměstí.

Ač je stavba pouze v širším centru Prahy, jde o zatíženou lokalitu. Trať prochází kolem západního výstupu z metra Vysočanská a blízko vysočanského nádraží, které čeká modernizace a nárůst počtu cestujících. Sídlo zde má řada subjektů, mimo jiné úřad městské části Praha 9 a Dopravní podnik.

Přípravě dopravních opatření je věnována náležitá pozornost. Po celou dobu stavby

bude umožněn průjezd silniční dopravě po vozovce ve směru do centra. Uzavřena bude tedy vozovka z centra (z ní se bude dílo stavět). Objížděná trasa povede ulicí Na Břehu.

Akce poběží v termínu 28. února – 3. dubna 2020. Na přiloženém schématu je znázorněno dopravní opatření pouze pro nejdlejší 2. etapu, tedy pro 2. – 22. 3., nicméně princip vedení tras je obdobný po celou dobu stavby.

Jak bylo sděleno v úvodu, rekonstrukce sahá k náměstí OSN. Pokračování skrze něj dále a propojení až do Kolbenovy ulice se odehraje poté, co bude vyprojektována a především projednána změna podoby náměstí. Tramvajové obratiště z něj bude dle koncepční studie IPR vymístěno o blok domů dále na východ, tedy do ulice Pod Pekárnami. Na náměstí by měla vzniknout sloučená zastávka nástupní i nácestná. DPP aktuálně převzal projektování nové smyčky od odboru investičního MHMP a bude se snažit urychlit proces přípravy. ■

M1 NA ZVEDÁCÍCH ANEBO HLAVNÍ OPRAVY N7 PROBÍHAJÍ



V LEDNU LETOŠNÍHO ROKU UPLYNULO 20 LET OD DOBY, KDY PRVNÍ SOUPRAVA METRA M1 VYJELA NA TRASU C S CESTUJÍCÍMI. ZA TU DOBU NAJEZDILY PRVNÍ DODANÉ SOUPRAVY VÍCE NEŽ 1,6 MILIONU KILOMETRŮ A PROTO SI POJĎME PŘEDSTAVIT DÍLČÍ OPRAVY NĚKTERÝCH UZLŮ, KTERÉ BUDOU V RÁMCI PROBÍHAJÍCÍ HLAVNÍ OPRAVY N7 NA SOUPRAVÁCH PROVEDENY.

DODÁVKY VOZŮ (PŘEVZETÍ VLAKU DPP)

Rok	Čelní vozy M1.1	Vložené vozy M1.2, M1.3	Série
2001	4101 – 4130	4201 – 4245	M1A
2002	4131 – 4144	4246 – 4266	M1A
2003	4145 – 4162	4267 – 4293	M1B
2004	4163 – 4184	4294 – 4299, 4400 – 4426	M1B
2005	4185 – 4190	4427 – 4435	M1C
2006	4191 – 4196	4436 – 4444	M1C
2010	4197 – 4306	4445 – 4459	M1D

V listopadu 2018 uzavřel Dopravní podnik novou smlouvu se společností Siemens Mobility o zajištění kompletní odborné údržby všech 53 souprav metra M1 provozovaných na trase C. Od zahájení provozu mají vozy najeto od 750 tisíc do přibližně 1,6 milionu kilometrů. Nejvyšší stupeň revizí N7 je prováděn po ujetí 1,6 mil km, tj. po přibližně 20 letech provozu a na jedné soupravě trvá zhruba 2,5 měsíce. V období let 2019 až 2027 je revize naplánována u všech vlaků M1. V průběhu revizí N7 budou výhledově zahájeny úpravy v podobě výměny látkových sedadel cestujících za plastové a současně dojde k osazení nového rámu podvozku. Po osazení novým rámem podvozku dojde definitivně k vyřešení problému vzniku trhlin na stávajících rámech podvozků. Prodlouží se tak životnost vlakových souprav M1 a zvýší se jejich spolehlivost. Na následující dvoustraně je vyfocen čelní vůz M1A ev. č. 4105 těsně před dokončením revize stupně N7, s doplňujícími informacemi týkajícími se konkrétních uzlů. ■

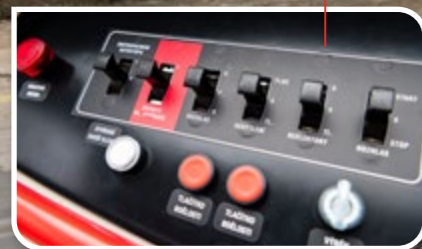
OPRAVA STUPNĚ N7 NA SOUPRAVÁCH M1



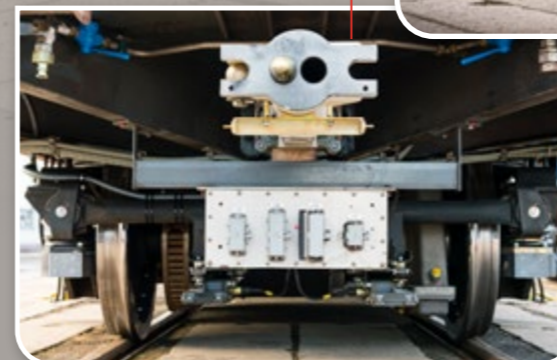
- úplná repase pohonu dveří (po 1,5 milionu cyklů otevření)



- oprava laku včetně dveří a sloupků
- obložení stěn a stropu
- oprava a ochrana poškrábaných skel
- oprava poškozených svarů segmentů podlahové krytiny



- obnova nátěru pultu
- kompletní výměna všech ovládacích prvků včetně kontroléru
- repase stykačů a výměna jističů za nové
- doplnění klipsů pro jízdní příkazy
- doplnění protiskluzové podložky odkládací plochy



- repase brzdové jednotky
- výměna zubových spojek (nově s tuhým mazivem)
- nové měchy sekundárního vypružení
- výměna kol
- výměna nápravových ložisek
- výměna všech pryžkových prvků
- repase spřáhla



- V trakčním kontejneru je prováděna výměna hlavního vypínače a výměna stykačů napájení ventilátoru pohonu a časové relé pro napájení hlavního vypínače.



OBORY PŘED TABULÍ:

PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK



Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Text: Tomáš Párys
Foto: Petr Hejna a Petr Ludvíček



S OHLEDEM NA POTŘEBY DOPRAVNÍHO PODNIKU PŘED ČTYŘMI LETY SPŠD ZNOVU ZAŘADILA OBOR PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK DO NABÍDKY OBORŮ. ZÁJEMCŮ O VYUČENÍ VŠAK PŘIBÝVÁ JEN ZVOLNA, O ČEMŽ SVĚDČÍ I POČET STUDUJÍCÍCH ZÁMEČNÍKŮ NAPŘÍČ ROČNÍKY. NA CELÉ ŠKOLE JE JICH CELKEM 17. RÁDI VÁM TENTO OBOR V NAŠEM CYKLU PŘEDSTAVÍME A VĚŘÍME, ŽE JICH PŘÍŠTÍ ROK BUDE ZASE O NĚCO VÍC.

Text: Olga Kopřivová



KDYŽ SE ŘEKNE JÍZDNÍ VÝKAZ

STATISTIKA NUDA JE, MÁ VŠAK CENNÉ ÚDAJE. SNAD KAŽDÉMU Z NÁS SE PŘI ZMÍNCE O SLOVU „STATISTIKA“ VYBAVÍ POHÁDKA, V NIŽ ZAZNĚLA PÍSEŇ, JEJÍŽ ÚRYVEK UVOZUJE NÁŠ DNEŠNÍ ČLÁNEK. O TOM, ŽE STATISTIKA NUDA NENÍ, MOHOU VYPRÁVĚT ZAMĚSTNANCI A ZAMĚSTNANKYNĚ ODDĚLENÍ PŘÍPRAVA PROVOZU, V JEJICHŽ GESCÍ JE VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH VÝKONŮ ZAJIŠTĚNÝCH JEDNOTKOU PROVOZ AUTOBUSY. NYNÍ SE VŠAK VRAŤME NA SAMÝ POČÁTEK CELÉHO PROCESU, A TÍM JE JÍZDNÍ VÝKAZ, RESP. OFICIÁLNĚ ZÁZNAM O PROVOZU AUTOBUSU.

VŽDYŽ JE TO JEN „PAPÍR“

Již při vyslovení výrazu „jízdni výkaz“ projede mnohým z nás mráz po zádech. Možná vás napadne otázka proč, jedná se přece o pouhý papír. Řidičům autobusů i dalším vybraným zaměstnancům JPA se však vybaví situace, kdy je nutné při jeho vyplnění aktivovat mnohem více mozkových buněk než obvykle. Jinými slovy, pokud směna řidiče probíhá standardním způsobem, je vyplnění výkazu zcela rutinní záležitostí. Nutno podotknout, že těchto případů je naštěstí většina. O něco horším stavem je však jakákoliv odchylka od plánu, tedy od stanoveného jízdniho řádu nebo od stanovené trasy.

Obdobně jako mince má i každý výkaz své dvě strany. Na jejich vyplnění a zpracování se podílí tři lidé – řidič autobusu, výpravčí na garáži a zaměstnanec oddělení 131010 Příprava provozu (přesně v tomto pořadí). Z pohledu zajištění provozu si troufám říci, že řidič autobusu je jedním z nejdůležitějších článků celého řetězce. Na něm leží břemeno přepravy cestujících, trvalá pozornost a ostražitost. A stejně tak i u vyhodnocení jeho směny, tedy toho, co se po dobu jejího výkonu dělo v souvislosti s trasou a jízdniím řádem – i zde je řidič zcela klíčovým prvkem.

„Práce řidiče autobusu je náročná, bez přesných záznamů o průběhu jeho směny se však jen stěží obejdeme,“ potvrzuje tato slova **Daniela Kosová**, první ze tří „statističek“.

Po dobu své služby řidič průběžně zaznamenává příslušné údaje:

- **pravidelné**, jako je stav tachometru před výjezdem, po zatažení, čerpání provozních kapalin, apod.
- a pak také ty **nepravidelné**, kterými jsou zjednodušeně řečeno veškeré odchylky od vozového jízdniho řádu.

Zámečnický byl vedle Elektromechanika jedním z prvních oborů, které učňovské středisko Dopravního podniku v r. 1952 otevřelo. Přestože jeho absolventi měli na trhu práce vždy dobrý uplatnění, u studentů zájem o obor časem upadal. Dnes vyučení zámečnicki na pracovním trhu chybí a jejich profese patří mezi zaměstnavateli k těm nejvyhledávanějším.

PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK

Učební plán oboru Provozní zámečnick vychází z jednotného rámcového vzdělávacího programu oboru Strojní mechanik – 23-51-H/01. Jde o tříletý učební obor zakončený závěrečnou zkouškou. Označení „zámečnick“, které ve škole používáme, je trochu zavádějící, protože naši žáci neopravují, ani nemontují zámky do dveří. Náplní studia oboru Provozní zámečnick je obsluha, údržba a oprava strojů, různých technických zařízení i dopravních prostředků.

Proč se stát zrovna provozním zámečnickem?

Zámečnické řemeslo se uplatní nejen ve strojírenství, stavebnictví, automobilovém průmyslu a dopravě, ale i kdekoli jinde, protože je základem, ze kterého vycházejí všechny technické profese. Je to obor, který v současnosti zaujímá jedno z prvních míst v žebříčku pracovních příležitostí.

Na co můžeme uchazeče o obor nalákat?

- Zatímco všeobecně-vzdělávací předměty sdílejí naši zámečnicki s autolakýrny a karosáři, výuku odborných předmětů i odbornou praxi již vykonávají samostatně. Na každého žáka je tak dostatek času a místní odborného výcviku mohou pozorně dohlížet na jejich první pokusy u ponky a později i u složitějších strojů, včetně soustruhu.
- Obor má **nové dílny ve středisku OZM v Hostivaři**. Z operačního programu Praha – pól růstu ČR budou letos vybaveny dalšími šesti stolními frézkami včetně příslušenství.
- Od 2. ročníku, hned po absolvování svářečského kurzu, nastupují žáci na **praxi do dílen DPP**. Mají tak možnost poznat a vyzkoušet si práci na autentických strojích.
- Ve 3. ročníku získávají žáci v rámci teoretické výuky **základy ekonomického vzdělání**.
- Pokud je studium baví, mohou pokračovat v **nástavbových oborech Provoz dopravních zařízení či Podnikání a završit tak svá studia maturitní zkouškou**.

- Obor Provozní zámečnick patří mezi obory, které DPP podporuje svými náborovými programy. Pokud se žák v posledním ročníku zařadí do tzv. Motivačního programu, získává od školy na začátku a konci školního roku poukázku v hodnotě 1000 Kč. Od zřizovatele navíc i řadu dalších výhod v podobě zajímavých exkurzí do zázemí odborných pracovišť DPP. Po dosažení plnoletosti mají zájemci 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 (Lítačky) pro studenty. Podaří-li se jim složit závěrečnou zkoušku na první pokus, dostávají dalších 5 tisíc Kč, a to už stojí za zvážení!
- Obor Provozní zámečnick nabízíme i ve zkrácené dálkové formě studia pro dospělé.

Co všechno se žáci ve škole naučí?

- Znat základní strojní součástky, jejich funkce a vlastnosti.
- Pracovat s kovovým materiálem: kov řezat, ohýbat, brousit, pilovat, nýtovat, svařovat.
- Pracovat ze základním ručním a strojním nářadím.
- Číst a rozumět technické dokumentaci.
- Ovládat různá mechanická a elektrická měřidla.
- Složit zkoušku ze svařování v rozsahu základního kurzu ZK-135-1.1, tedy svařování elektrickým obloukem v ochranné atmosféře, která je součástí výuky.
- Získat za zvýhodněných podmínek řidičský průkaz skupiny B.

Jaké jsou podmínky pro přijetí ke studiu?

Pro vzdělávání v tomto oboru je rozhodující manuální zručnost a určitá míra technického myšlení. Všechno ostatní se uchazeči naučí ve škole.

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

Termín pro podání přihlášky je do 1. března 2020, tak si pospěšte!



Některé ze záznamů je nutné vykazovat z **hlediska provozních potřeb** (neujeté úseky nebo naopak úseky ujeté nad plán) a jiné je potřeba uvádět z důvodu **legislativních nařízení a zákonných požadavků** (např. odchylky od doby řízení, neboli všemi nejvíce neoblíbené „plusové a minusové minuty“).

PROČ TAK SLOŽITĚ, MÁME PŘECE GPS?

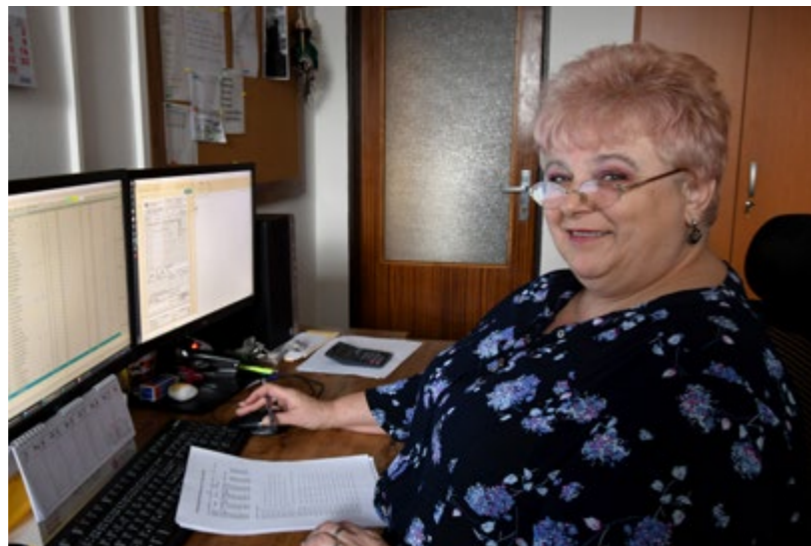
V prvé řadě je třeba si uvědomit, že roční objem ujetých kilometrů autobusů se pohybuje kolem čísla 65 milionů (včetně režijních a manipulačních jízd, výjezdových a záťahových kilometrů apod.). Za skutečně ujeté kilometry (vyjma těch režijních) je DPP od hlavního města jednoduše řečeno placen. Výpočet a porovnání plánovaného objemu kilometrů se skutečně ujetými proto musí být opravdu co nejpřesnější a musí se rozpadat na kilometry ujeté s cestujícími, zvláště na kilometry výjezdové, záťahové, manipulační (ty se ještě dělí na manipulační zaviněné a nezaviněné, např. vlivem neprůjezdnosti trasy apod.). Kritérií a nejrůznějších situací a jejich vzájemných kombinací je opravdu mnoho.

Leckdo ze čtenářů může namítat, že máme k dispozici nejrůznější technické možnosti (sledování pohybu autobusů prostřednictvím GPS apod.). To je samozřejmě pravda, aktuální překážkou je však skutečnost, že původní palubní počítače instalované ve starších vozech typu Citybus a Karosa jsou na samé hranici své životnosti (přece jen spuštění jejich provozu se datuje k roku 1996) a údaje, nasbírané sledovacím zařízením, neumí nikterak vyhodnotit. Po vyřazení palubních počítačů tohoto typu bude sledování skutečně ujetých kilometrů mnohem více zautomatizováno a řada těch nejnejpříjemnějších záznamů do jízdových výkazů (samozřejmě kromě těch zákonem vyžadovaných) zmizí.

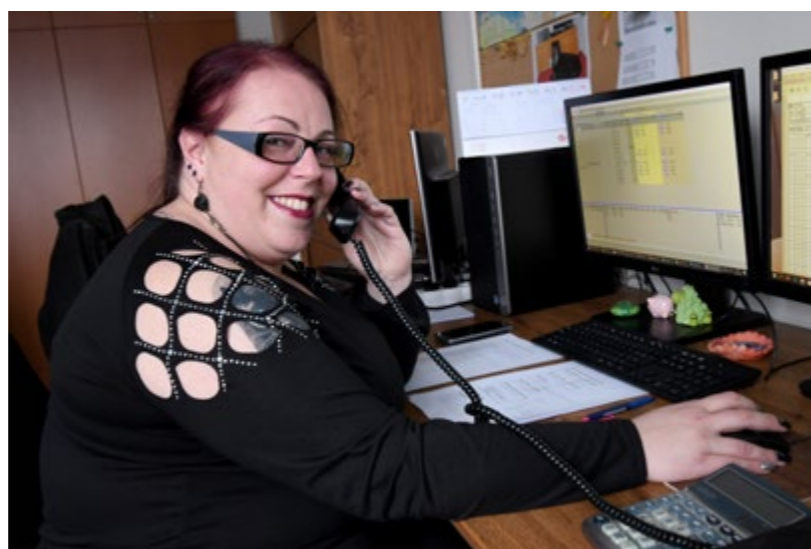
A JAK TO TEDY PROBÍHÁ?

Při ukončení směny řidiče v garáži odevzdá vyplněný výkaz. Výpravčí jej zkontroluje a v počítači aktualizuje předem zadané plánované hodnoty o rozsahu řidičovy směny (změní tak plán na skutečnost porovnáním a opravou údajů podle odevzdaného a řidičem potvrzeného výkazu). V tomto kroku se jedná zejména o vyhodnocení pracovní doby a doby řízení, začátků a konců případných prostojů a ostatních časových údajů, ale i o kontrolu a správnost vyplnění dalších údajů, potřebných pro výpočet kilometrů, tedy navazujícího kroku.

Jak dodává druhá ze statističek **Monika Ladýřová**: „Úzká spolupráce s výpravčími, kteří v případě potřeby potřebné údaje upřesní, je zcela neodmyslitelná a našťástí dobře funguje.“



ALENA MÁLKOVÁ



DANIELA KOSOVÁ



MONIKA LADÝŘOVÁ

Nutno podotknout, že z pohledu výpravčího se jedná o značně náročnou činnost, neboť vyhodnocení probíhá průběžně po celou dobu večerních záťahů, tedy od cca 18:00 až do cca 1:30 hod. (počet odevzdaných výkazů na největší garáži představuje v pracovní den kolem 250 formulářů v uvedeném časovém období), přičemž výpravčí samozřejmě paralelně vykonává další činnosti, zejména průběžnou přípravu na ranní výjezd a vyřizování požadavků a potřeb řidičů.

STATISTIKA

Po vyhodnocení pracovní doby a základních činností řidiče (první strana jízdového výkazu) a zadání údajů výpravčím do počítače je celý balík formulářů každou z pěti garáží naskenován a uložen do stanovené složky, odkud si je následující pracovní den ráno „vyzvednou“ pracovníci oddělení 131010. Začíná třetí a můžeme bez obav říci, že nejnáročnější fáze celého procesu.

Vraťme se v krátkosti ještě k číslům. **Počet kmenových zaměstnanců oddělení 131010**, kteří se poslední fází procesu (tzv. „statistikou“, která však neslouží jen ke statistickým účelům, ale je základním podkladem ke všem finančním tokům navázaným na ujeté kilometry) zabývají, **je tři**. Celkový **počet autobusových garáží je pět** (na každého uvedeného zaměstnance tak připadá více než jedna garáž), **denní počet výkazů** za jediný pracovní den je **cca 970**. Zpracování celého provozního dne musí být zajištěno během jediného následujícího dne. V pondělí (za jediný den) je nutné ve třech lidech zpracovat výkazy za tři provozní dny (pátek, sobotu, neděli) a pět garáží, **což je cca 1900 formulářů**.

Naštěstí i v době, kdy jsou v provozu ještě původní starší palubní počítače a není tak možné plně využívat připravovaný systém automatického vyčítání dat, je činnost procesu zvaného „statistika“ v porovnání s předšlými lety značně zautomatizována. Jednotlivé softwarové aplikace (tedy SW Jízdní řády, SW Služby řidičů, SW Jízdní výkony pro vyhodnocení výkazů) jsou vzájemně propojeny a porovnat plán se skutečností je tak již dnes mnohem snazší. I přesto jsou papír, tužka a kalkulačka i v současné době nepostradatelnými pomocníky, a to zejména s ohledem na počty výkazů, o kterých jsme se zmínili výše.

Statistika především vyhodnocuje:

- **plánovaný a skutečný stav ujetých kilometrů každé linky a pořadí** – výpočet neujetých úseků např. z důvodu prostojů; ty je nutné dělit podle příčiny vzniku, zda nebyl ujet úsek s cestujícími nebo



bez nich, dále zda se jednalo o linku městskou, školní, příměstskou, smluvní apod.;

- **veškeré jízdy ujeté nad plán (zde je ruční výpočet nejmarkantnější a neobejde se bez přesných záznamů ze strany řidiče)** – patří sem jízdy operativních záloh, jízdy při neplánovaném a mimořádném zajištění operativní náhradní dopravy buď vypravením dalšího autobusu z garáže, nebo předisponováním autobusu z pravidelné linky, kde samozřejmě z tohoto důvodu vzniknou neujeté úseky opět s nutností jejich přesného výpočtu;
- **počty ujetých kilometrů na každém voze** – zda byl výkon linky a pořadí ujetý jedním vozem konkrétního čísla nebo zda během služby došlo k jeho výměně – v takovém případě je nutné kilometry mezi oba nebo i více vozů přesně přepočítat;
- **počty ujetých kilometrů pro externí objednatele (smluvní a zájezdová doprava)** – jedná se o zcela klíčové údaje potřebné pro stanovení a výpočet konečné ceny;
- **počty kilometrů ujetých střediskem Správa vozidel** – režijní kilometry ujeté manipulačními řidiči nebo ostatními zaměstnanci JSVA, převozy z a na opravy na jiná střediska, zkušební a ověřovací jízdy apod.;
- **vyhodnocení čerpání nafty** – vztažené ke konkrétnímu autobusu i ke konkrétnímu řidiči.

Náročnost vyhodnocení provozu je přímo úměrná provozní situaci na konkrétních linkách. Velmi komplikované je statistické vyhodnocení v případech překážek na trati plošnějšího charakteru – typicky spad sněhu. Tyto dny, na rozdíl od našich dětí, neřadíme z pohledu dnešního povídání k těm oblíbeným.

Zastavené úseky, odklony linek, manipulační přejezdy vozů, napojování se na jízdní řád – to vše vyžaduje značnou dávku trpělivosti nejen u řidičů, zaměstnanců řízení provozu, ale i u samotného vyhodnocení, které, jak již bylo uvedeno, je nutné zpracovat během jediného dne. Na tomto místě je třeba poděkovat i zaměstnancům dispečinku JPA, kteří jsou k následnému přesnému vyhodnocení lecky velmi nápomocní.

„Jedná se zejména o ověření délky objížděných tras a o další podpůrné činnosti,“ uzavírá poslední z kmenových „statističek“, **Alena Málková**.

SOUKOLÍ VŠECH ZAJINTERESOVANÝCH (ŘIDIČ – VÝPRAVČÍ – STATISTIKA) JE NEZBYTNÉ

Stručně řečeno, jízdní výkaz je podkladem pro mzdy řidičů, pro výpočet financí (kompenzace) za ujeté kilometry anebo pro doložení prostojů či nezaviněně neujetých výkonů z hlediska případných sankcí od objednatele dopravy. Cílem článku však není výčet všech činností do nejmenších podrobností. Jeho záměrem bylo přiblížit vám důvody někdy možná až (a jistě mi prominete ten výraz) „otravného“ zápisu detailů do výkazu a také rámcově vás seznámit s pracovní činností několika zaměstnanců, o kterých jste možná neměli sebemenší představu.

Věřte, prosím, že co nejdříve to bude možné, bude činnost řidiče autobusu ve smyslu vyplnění výkazu o mnoho zjednodušena. Uleví se tak nejen jim, ale jak již bylo uvedeno, i výpravčím a „statističkám“. Do té doby všem zainteresovaným děkujeme za vzájemnou a perfektní spolupráci, která je pro poskytování správných dat zcela klíčová.

Text: Jan Šurovský



POHLED OD ZASTÁVKY LIHOVAR K CENTRU, KTERÝ PŘI TROŠE FANTAZIE JE STÁLE STEJNÝ, BYŤ DNES JIŽ NOTNĚ „ROZMAZANÝ“. SNÍMEK POŘÍDIL 26. ÚNORA 1976 JIŘÍ ČERMÁK

KONEČNĚ DOJDE NA NÁDRAŽNÍ. A NEJEN NA NI...

NÁDRAŽNÍ ULICE V PRAZE ZAČÍNÁ U ANDĚLA A VEDE NA JIH KOLEM SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ K LIHOVARU A KONČÍ NA KŘÍŽOVATCE S KŘÍŽOVOU. ULICE S TRAMVAJOVOU TRATÍ PO CELÉ SVÉ DÉLCE ZDE PLYNULE PŘECHÁZÍ V ULICI NA ZLÍCHOVĚ. LECKDO Z ČTENÁŘŮ DOBRĚ VÍ, ŽE PRÁVĚ ZDE JE (S DVAKRÁT UKRADENOU INFORMAČNÍ DESKOU) PAMÁTNÍČEK STÉHO KILOMETRU TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE. PRÁVĚ TAK ZAČÍNAL ČLÁNEK V ČERVENCOVÉM DP KONTAKTU ROKU 2015.

A můžeme citovat článek dále: Pro většinu řidičů tramvají, ale i autobusů je úsek Smíchovské nádraží – Hlubočepy hodně adrenalinový, přičemž míra adrenalinu snad ani tolik nesouvisí s intenzitou provozu nebo s nočními všudypřítomnými návštěvníky Meet Factory, ale s dlouhodobě ořesaným stavem tramvajové trati v tomto úseku.

Řadu čtenářů oprávněně zajímá, kdy proběhne rekonstrukce tohoto úseku. A tady konečně začíná nový text. Odpověď na tuto otázku se podařilo po celých 10 letech nalézt a již v létě minulého roku započaly přípravné práce na přeložkách inženýrských sítí. **Rok 2020 bude rokem, kdy bude v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov probíhat soubor investičních akcí**

doprovázeny i několika opravami. Pojďme si nyní celou trať krůček po krůčku projít.

Začínáme u smyčky Smíchovské nádraží, která bude v provozu po celou dobu a kde budou po několik měsíců končit všechny linky od Anděla. První úsek, a to na úroveň výjezdu z podzemního parkoviště stanice (tzv. u Koberců) bude celkově opraven, dojde k výměně panelů a kolejnic. Důvod je jasný, v tomto úseku bude v budoucnu realizována rozsáhlá investice tzv. Smíchovských terminálů, a proto je třeba „pouze“ zajistit bezproblémovou sjízdnost trati s životností cca 10–15 let.

Nyní přichází ke slovu **další úsek, a to až na křižovatku Nádražní – Na Zlíchově – Křížová,** který bude letos zcela zrekonstruován. Příprava rekonstrukce započala již v roce 2010, byl vybrán projektant a obstaratel celého úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy. V plánu bylo trať zrekonstruovat v roce 2013 a současně s tím prodloužit tramvajovou trať z Barrandova do Slivence. V obou případech do přípravy vstoupil stejný

jednalo by se o podstatné rozšíření Nádražní s tramvajovou tratí uprostřed, ale také s dvojitým křížením proudu automobilů, které by jely po vozovce ve směru z centra. Taková varianta byla pro nás dopravně velmi nepřátelská, tedy nepřijatelná.

Námi preferovaná varianta nakonec byla prosazena, postupně získala územní rozhodnutí, následně po vleklém vypořádání majetkoprávních záležitostí (mj. s ČD a HMP, zprostředkovaně i se SŽDC a Zlatým lihovarem) se podařilo získat stavební povolení a vybrat zhotovitele. Tramvajová trať se nedaleko za výjezdem z podzemí metra přesmykem dostane do polohy hned vedle železniční tratě, kde setrvá prakticky na konec Nádražní, protože do středu ulice se vrátí až na křižovatce s Křížovou ulicí.

Kladem této varianty je plné oddělení tramvajové dopravy od silniční dopravy na úseku dlouhém bezmála 900 metrů. Dalším kladem je, že DPP nemusel čekat na rozhodnutí a především na následnou reali-

Novinkou budou prvotní přípravy pro stavbu Dvoreckého mostu a bude dokonce založen i kolejový trojúhelník na most u Lihovaru.

Následuje **most přes železniční trať Praha – Plzeň,** potažmo Praha – Duchcov (tedy aktuálně zejména Rudná u Prahy), který pochází z roku 1988 a po více než 30 letech jej TSK také v koordinaci s DPP zrekonstruuje. Za mostem je pod tratí hloubený silniční Zlíchovský tunel a na křižovatce s Křížovou ulicí, kde se trať dostane do osy ulice, rekonstruovaný úsek končí.

Nyní se sluší učinit historický exkurs: trať od Anděla do Hlubočep byla ještě v 70. letech 20. století vybavena mnoha obratišti. Velká tříkolejná smyčka u Smíchovského nádraží zanikla v roce 1977 v důsledku stavby metra. Do otevření metra I.B v roce 1985 na Nádražní jezdily linky 5 (s velmi krátkým intervalem), 12, 16 a 27 (z ní se vyvinula dnešní linka 7). Po otevření metra (a to měla původně celá trať Anděl – Hlubočepy být zrušena) zde zbyly linky 12 do Hlubočep a 16 k Lihovaru.



CO SE OVŠEM ZMĚNILO ZCELA, JE MOST PŘES ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PRAHA – PLZEŇ. POSLEDNÍ STADIUM „RÁMUSÁKU“ FOTOGRAFOVAL 22. ÚNORA 1987 JIŘÍ ČERMÁK

problém: trať prochází velkým rozvojovým územím, kde nebyl zcela jasný další vývoj. Bývalo by šlo tramvajovou trať zrekonstruovat v současné poloze, nicméně všichni aktéři operující podél Nádražní ulice se snadno shodli, že to by byla do budoucna nejméně vhodná varianta.

Jaká by byla nevhodnější varianta, ale velmi dlouho vůbec jasné nebylo. Jedna z velmi radikálních úvah byla například zrušení Strakonické a její přeložení do Nádražní, tedy

zaci všech aktivit mezi Nádražní a Vltavou. Budeme stavět v přestavovaném území první a rovnou v definitivní pozici. Aktuálně ani není zřejmé, kdy se např. stavba Zlatého lihovaru stane skutečností.

Z majetkoprávních důvodů např. nebudou vybudovány zastávky ČSAD Smíchov, protože aktuálně není možné k nim zřídit přístupovou cestu. Prostorová rezerva ale je zachována a až bude území nějak rozvinuto, tak se jistě stanou základem tamní dopravní obsluhy.

Další velká smyčka u Lihovaru ovšem zanikla hned v roce 1986, a tak linka 16 byla prodloužena až do Hlubočep. Smyčka Lihovar zanikla proto, že částečně na její ploše byl umístěn násep pro příjezd na nový dvoukolejný most přes železniční trať. Před ním tam bylo jednokolejné, resp. splítkové provizorium (rámusák), které zabíralo mnohem méně místa. Kvůli stavbě nového mostu nejezdily tramvaje od ulice Za Ženskými domovy (Na Knížecí) až do Hlubočep od 14. dubna 1987 až do 1. září 1988.

Značně nekomfortní situace v důsledku zrušení všech mezilehlých smyček mezi Andělem a Hlubočepy, nejasné vyhlídky na obracení přes Ženské domovy – Radlickou – Plzeňskou a ukončení trati do Radlic na velmi nekapacitním trojúhelníku na Laurorově přinesla po dlouhých debatách novou smyčku u Smíchovského nádraží. Toto dnes samozřejmě obratiště bylo zprovozněno 19. prosince 1998.

Nové obratiště bylo potřeba i proto, že z úsporných důvodů od 26. března 1991 jezdila na celé radiále pouze samotná linka 12 (neboť 16 byla zkrácena na Ženské domovy), což bylo v části trasy Anděl – Smíchovské nádraží velmi neuspokojivé. Navíc se již připravovala stavba Zlíchovského tunelu pro Městský okruh, a ta přinesla opět dlouhodobou výluku trati do Hlubočep od 10. února 2000 do 15. prosince 2001.

Zcela novou dimenzi přineslo prodloužení trati z Hlubočep na Barrandov, takže místo jedné linky 12 zde od 29. listopadu 2003 jezdily linky 3, později ve špičkách pracovních dnů linky 4.

Vraťme se však do současnosti a zejména do budoucnosti. **Trať v ulici Na Zlíchově byla zrekonstruována vlastní kapacitou DPP již o prázdninách 2015.** Kromě rekonstrukce vlastní trati, kde hlavní změnou bylo narovnání trati, tedy odstranění protioblouků u kamenictví před odbočkou do smyčky Hlubočep, zrealizovala TSK z městského programu „Praha bez bariér“ výstavbu nových zastávek Zlíchov včetně jejich vhodnějšího umístění ve vztahu na přístupnou vazu na linku 128.

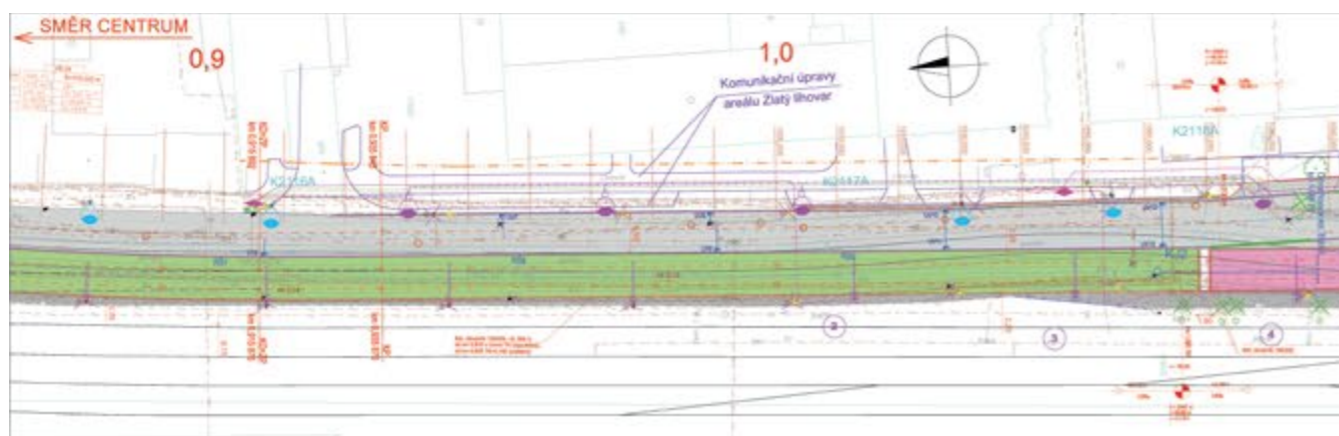
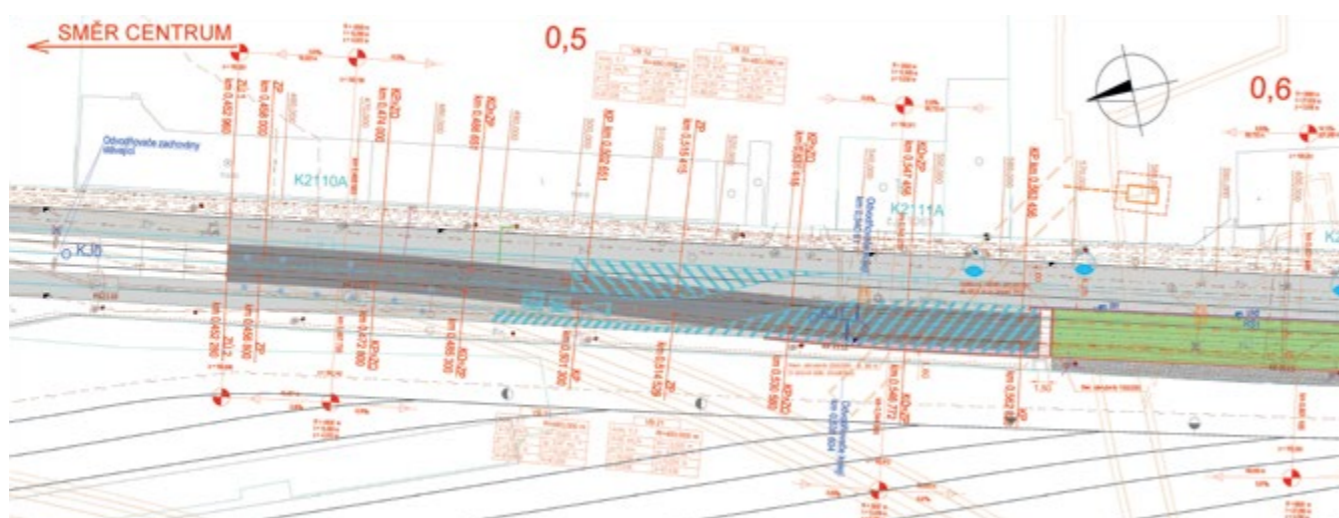
Dostáváme se do Hlubočep a na trať na Barrandov. Toto jistě nejvýznamnější rozšíření tramvajové sítě za poslední čtvrtstoletí je prakticky v nepřetržitém provozu bez větších výluk již více než 16 let a na kolejovém svršku je to výrazně znát. Proto



NA „NOVÉM“ MOSTĚ JE PANELOVÁ TRATĚ (PŮVODEM Z ROKU 1988) JIŽ V NEÚNOSNÉM STAVU, A TO NAVZDORY ÚPLNÉ VÝMĚNĚ KOLEJNIC V ROCE 2013. JEDNU Z HAVÁRIÍ ZVĚČNIL JIŘÍ BENEŠ 31. KVĚTNA 2018

Největší „lahůdka“ bude etapizovat výměnu panelů v Nádražní (v úseku, který se nebude rekonstruovat) tak, abychom se tam vešli se všemi autobusy PID.

SITUACE STAVBY PŘELOŽKY TRAMVAJOVÉ TRATĚ V NÁDRAŽNÍ ULICI

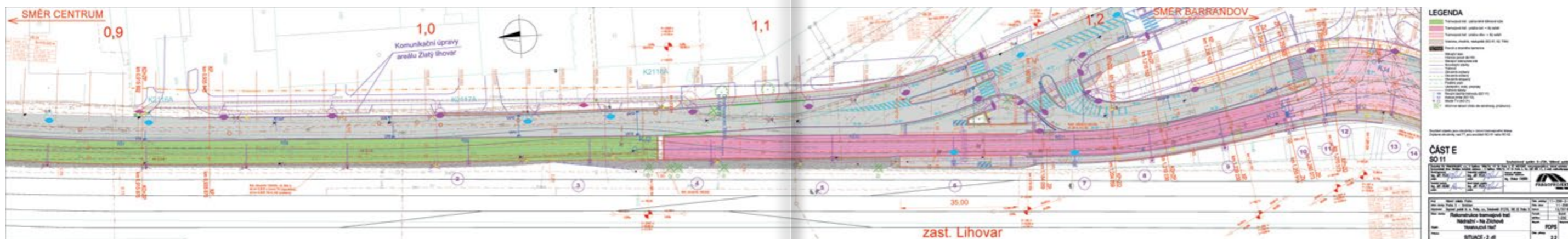


LETOS NÁS KONCEM KVĚTNA BUDE ČEKAT NÁVOZ TRAMVAJÍ PRO OSTROVNÍ PROVOZ HLUBOČEPY – BARRANDOV. LONI TAKTO BYL PROVEZEN POUZE VŮZ T6A5 EV. Č. 8727. FOTO: JIŘÍ BENEŠ

JDCT připravila rychlou investiční akci, která přinese výrazné zlepšení stavu trati, snížení hluku a zejména v koleji z centra v úseku Hlubočep – Geologická bude notně zlepšen jízdní komfort. V celé délce trati budou nově uloženy kolejnice 49E1 a na mostech kolejnice typu 60E1. Budou osazeny nové, komfortnější a funkční dilatace železničního typu na všech čtyřech předmostích. V samostatné investiční akci budou provedeny rekonstrukce mostních uzávěrů.

Na trati, kterou ztvárnil architekt Patrik Kotas, budou (po dohodě s ním) odstraněny dožilé, či přežilé prvky s cílem zajistit dlouhodobou udržitelnost tohoto v naší republice ojedinělého díla.

Poslední ze souboru staveb realizovaných v letošním roce bude **0. etapa TT Barrandov – Slivenec**, což bude v praxi obnášet úpravu smyčky Sídliště Barrandov, vložení nového rozvětvení směr Slivenec a realizaci prvních



cca 40 metrů kolejí. Stavební povolení, které na jaře minulého roku neoprávněně napadli někteří jedinci z nedalekého souboru Kaskády, bylo totiž v závěru minulého roku potvrzeno Ministerstvem dopravy a je tedy pravomocné.

Soubor těchto staveb je ukázkou dobré spolupráce nejen mezi útvary úseku technického – Povrch, ale i úseku dopravního z hlediska organizace dopravy. V důsledku složité situace s řídiči autobusů bude i v letošním roce provozována separátní linka Hlubočep – Barrandov. Letos to bude o to zajímavější, že musí dojít k vnitřní etapizaci pro rekonstrukci i úseku Hlubočep – Barrandov + napojení trati do Slivence.

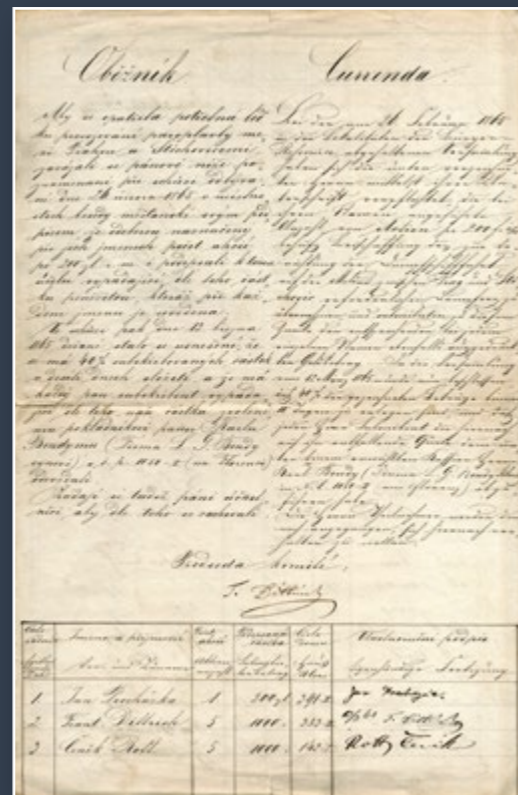
Provoz v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov by měl ustát 14. března 2020. Od 1. června 2020 plánujeme obnovit provoz z Hlubočep na Barrandov, přičemž potřebné tramvajové vozy budou bezprostředně předtím přetaženy po v té době ještě zachované koleji v Nádražní, nad kterou však už tou dobou dávno nebude trolej.

Nejen převoz vozů, ale i postup výstavby lze označit za zajímavou logistickou úlohu, o které budeme čtenáře informovat.

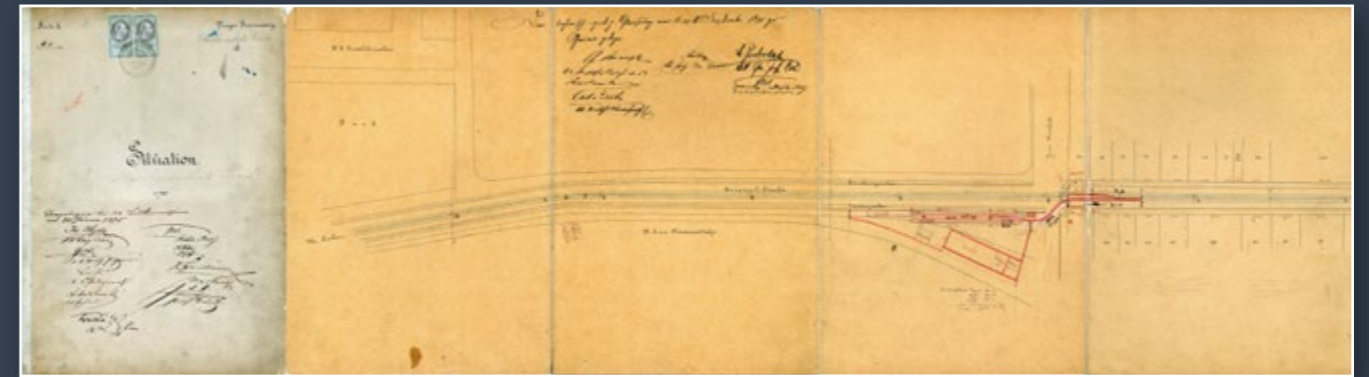
Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

Mezi nejnovější přírůstky v archivu Dopravního podniku patří šest fotografií z 50. let, které věnoval MUDr. Pavel Amcha. Snímek, na který se díváte, ukazuje vlak tramvajové linky číslo 6 jedoucí od Dětské nemocnice na Karlově kolem Hlavního nádraží (tady stál fotograf) k Výstavišti. Nepříliš obvyklé je složení vlaku. Na šestce jezdily nejčastěji sólo motorové vozy, případně „motoráky“ s „krasinem“. Tady ale vidíme k motorovému vozu připojené dva „plecháče“, což znamená, že se patrně na Výstavišti konala výstava. S ohledem na ostatní fotografie se domníváme, že nedatovaný snímek mohl vzniknout v roce 1951, kdy se na Výstavišti konal poslední Pražský vzorkový veletrh. Originální fotografie má rozměr 18 x 24 cm.



Archiv Dopravního podniku je zaměřen na moderní historii, a tak v něm pochopitelně nenajdeme nějaké středověké listiny či iluminované rukopisy. Mezi nejstarší dokumenty patří tato listina stojící u počátků Pražské paroplavební společnosti. Příslušný dvojjazyčný Oběžník či Currenda z března 1865 se týká upisování akcí nové společnosti „aby se opatřila potřebná loďka k provozování paroplavby mezi Prahou a Štěchovicemi“. Dokument má čtyři strany (poslední je prázdná) a rozměr 45,9 x 29,7 cm.



Před 145 lety, 30. ledna 1875, se odehrálo místní šetření projednávající oficiálně projekt první tratě pražské koňské dráhy. Potřebná výkresová dokumentace byla vyrobena zvlášť pro karlínský úsek a zvlášť pro pražský, protože Karlín tehdy byl samostatnou obcí. Na deskách se podepsali účastníci komise a stejný plán byl použit v září 1875 i při technicko-policejní zkoušce před zahájením provozu. Vyobrazení, na které se díváte, ukazuje jen část karlínského plánu. Rozložený originál totiž má rozměr 275 x 34,7 cm, a tak by s ohledem na jemnost kresby zde byl téměř nečitelný.



Krátce po druhé světové válce tehdejší Dopravní podniky hlavního města Prahy připravily soubor výchovných velkoformátových diapositivů, které se promítaly v kinech. Diapositivy o rozměru 83 x 83 mm zalepené papírovou páskou mezi dvěma skly vyrobila firma BAALFILM – Ing. C. B. Krátký. Vyobrazení vzniklo z důvodu čitelnosti zkombinováním dvou sklenů – jeden byl pořízen kvůli orámování a firemní nálepce a druhý na jiném skeneru, který „umí“ průsvitné předlohy.

V roce 1934 se uskutečnila přeložka kolejí nad Klárovem při ústí Chotkovy silnice. Umožnilo to zbourání dvou malých domů, které tu společně s protilehlým domem vytvářely nepříjemnou soutěsku, ve které se v letech 1910–1920 dokonce jezdilo jen jednokolejně. Tramvaje na snímku jedou ještě po původních kolejích. Dům vlevo se jmenoval „Na nové hospodě“ a byl zbořen v polovině 60. let. Na místě prostředního domu stojí od první poloviny 90. let hotel Hoffmeister. Snímek byl pořízen z originálního skleněného negativu formátu 10 x 15 cm.



MANILSKÁ DOPRAVNÍ DŽUNGLE

MANILA MÁ BOHUŽEL NÁLEPKU CHAOTICKÉHO MÍSTA S KALAMITNÍ DOPRAVOU. NEEXISTUJÍ ZDE ŽÁDNÉ NADJEZDY ANI OBCHVATY A NA SILNICÍCH SE NEDODRŽUJÍ DOPRAVNÍ PŘEDPISY. HROMADNÁ DOPRAVA NENÍ KOORDINOVANÁ A DOSTATEČNĚ NEPOKRÝVÁ VŠECHNY MĚSTSKÉ ČÁSTI. PRAVIDELNÉ DOPRAVNÍ ZÁCPY A KOLONY NEJSOU VÝJIMKOU. PODLE DOPRAVNÍCH STATISTIK SE JEDNÁ O 3. NEJVYTÍŽENĚJŠÍ MĚSTO V ASII (HNED PO BANGKOKU A JAKARTĚ). OBYVATELÉ MANILY TRÁVÍ PRŮMĚRNĚ V DOPRAVNÍCH ZÁCPÁCH 66 MINUT DENNĚ.

Manila je hlavním městem Filipín, které se rozkládají na více než 7000 ostrovech v západním Tichém oceánu. Manilu najdeme na jihozápadě ostrova Luzon u Manilského zálivu. Manila představuje rozmanité multikulturní město, kde se mísí pozůstatky španělské koloniální éry s historickými památkami, mrakodrapy a nákupními centry. Manila je také městem s nejvyšší hustotou zalidnění na světě. Na jeden km² připadá 41 515 obyvatel.

Hromadná doprava v Manile

Standardní pozemní veřejnou dopravu v Manile tvoří **autobusy**. Většina provozovatelů autobusové dopravy jsou však soukromníci a jejich hlavní doménou je poskytování služeb pro turisty, hotely, resorty, sportovní týmy apod.

Jednu z výjimek však tvoří místní společnost **Fröhlich Tours**, která se rozhodla pustit do provozování veřejné dopravy. Za tímto účelem firma v roce 2015 objednala 65 nových autobusů značky MAN. Část z autobusů je postavena na podvozcích MAN A84 majících španělskou karosérii Almazora. Druhá část autobusů dostala podvozek MAN RC2 a malajsijskou karosérii Gemilang.

Oba typy autobusů jsou vybaveny motory EURO IV a EURO V a disponují plošinou pro vozičkáře, automatickou převodovkou, knee-lingem a klimatizací. Díky zavedení autobusové dopravy v Manile došlo k lepšímu propojení významných městských lokalit.

V Manile také existují dva druhy nadzemního metra. Jedná se o **Metro Rail Transit System (MTR)** a **Light Rail Transit System (LRT)**.

MTR má jedinou linii známou pod zkratkou MTR 3. Linie č. 3 se otevřela v roce 1999 a na své délce 16,9 km má 13 stanic. Cestující na ní vozí celkem 73 rychlodrážních vozů typu RT8D5, která byla na základě požadavků filipínského zákazníka vyrobeny během 90. let v ČKD Dopravní Systémy.

V současné době se však plánuje modernizace samotné linky i vozového parku. Vozy budou rekonstruovat japonské společnosti Sumitomo Corp a Mitsubishi Heavy Industries Engineering. Práce na rekonstrukci vozů začaly v únoru 2019 a budou dokončeny v červenci 2022. Celková hodnota kontraktu je 15,1 mld. Kč. Zároveň filipínská vláda plánuje do roku 2025 otevřít další čtyři linky MRT.

Nadzemní metro LRT má v Manile dvě linky, a to LRT 1 a LRT 2. První linka je v provozu od roku 1984. Dosahuje délky 19,7 km a je na ní 20 stanic. Jezdí po ní převážně vozy LRTA Class 1000, které byly sestrojeny společností Bombardier Transportation Belgium S.A. Druhá linka byla otevřena v roce 2003 a měří 16,8 km. Má celkem 11 stanic. Po této lince jezdí vozy LRTA Class 2000 od společnosti Hyundai Rotem.

V Manile se staví metro **Mega Manila Subway**. Metro bude jezdit na lince 9. Linka bude dlouhá 36 km a bude disponovat 15 stanicemi. Celá stavba bude oficiálně dokončena v roce 2025.



MAPA UKAZUJE TRASY LRT 1 (ŽLTÁ), LRT 2 (FIALOVÁ), MRT 3 (TYRKYSOVÁ). DALŠÍ TRASY VČETNĚ METRA JSOU VE VÝSTAVBĚ
ZDROJ: DOTR RAIL INTERNATIONAL COPY

Hlavním rozdílem mezi MRT a LRT jsou v tom, že MRT je nepatrně rychlejší. Cena za jednu jízdu nadzemní dráhou je odhadem 27 PHP (12 Kč).

Nepostradatelnou součástí manilské veřejné dopravy jsou také „**jeepney**“. Když americká armáda na konci II. světové války opouštěla již osvobozené Filipíny, zůstalo zde po ní velké množství vozidel značky Jeep Willys MB a Jeep Ford GPW 1942. V roce 1953 přišel

obchodník Leonardo Sarao s nápadem, jak ze starých automobilů vytvořit nový prostředek veřejné dopravy. Zadní část jeepu byla několikanásobně prodloužena, zastřešena a doplněna o pohodlné lavice. Kabina řidiče zůstala zachována podle originální verze automobilu.

Díky těmto technickým úpravám se do jeepu najednou vešlo až 16 cestujících a vznikl tak nový koncept sdíleného taxi. Cesta v takovém dopravním prostředku vyjde zhruba na 9 PHP (3,60 Kč) za 5 km. Jeepney jsou zároveň jednou z oblíbených atrakcí Filipín. Mají krásně malované a zdobené karosérie. Mnoho turistů si jejich zmenšeniny vozí domů jako suvenýr.

Dalším častým dopravním prostředkem jsou

tricykly neboli tříkolky. Tricykl představuje motorku s postranním přívěsným vozíkem, která funguje jako jiný typ sdíleného taxi. Filipínci jsou schopni se na tricykl vměstnat až v pěti lidech. Tricykly jsou úplně všude a jejich řidiči se velmi aktivně nabízejí. Místní obyvatelé mají zpravidla nižší ceny než turisté. Ceny jsou vždy smluvní a dojednávají se před samotnou jízdou. V Manile se ceny pohybují okolo 23 PHP (10 Kč) za 5 km.

Tak jako všude na světě se i v Manile jezdí v **taxi**. Taxikáři mají žlutá a bílá auta, přičemž ta žlutá jsou zhruba o 50 % dražší než ta bílá. Cena za jízdu se zpravidla účtuje podle předem zapnutého tachometru. Není však pravidlem, že by ho řidič zapnul. Pak ceny dosahují mnohem závratnějších hodnot. Místní

i turisté proto více upřednostňují přepravu s **taxislužbou Grab**. Grab funguje jako asijská verze Uberu. Cestující si pohodlně objedná taxi přes aplikaci, ve které i dopředu vidí, kolik bude za jízdu platit.

Manilu čeká v budoucnosti mnoho investic do dopravy. Cílem filipínské vlády je omezit počet osobních aut v Manile, proto se rozhodla vybudovat spolehlivý systém městské hromadné dopravy a zároveň vložit finanční prostředky do výstavby nových silničních sítí a mostů. Veškeré tyto plány a mnoho dalších jsou financovány prostřednictvím ambiciózního projektu rozvoje infrastruktury „Build, Build, Build“, o který se ve svém volebním programu zasadil filipínský prezident Rodrigo Duterte.



RYCHLODRAŽNÍ VŮZ RT8D5 Z ČKD
ZDROJ: MITHRIL CLOUD



VŮZ LRTA CLASS 1000
ZDROJ: PHILIPPINERAILWAYS



TAXISLUŽBA GRAB
ZDROJ:
MALAYMAIL.COM



VŮZ LRTA CLASS 2000
ZDROJ: PHILIPPINERAILWAYS



TRICYKLY V MANILE
ZDROJ:
MOTORCYKLE-74.COM



FILIPÍNSKÁ ATRAKCE,
„JEEPNEY“

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: autor a Archiv DPP



LUBOMÍR ŠPIŠEK, NEJMLADŠÍ ÚČASTNÍK PRVNÍ SKUPINY 31 STROJVEDOUČÍCH VYŠKOLENÝCH V METRU

MAJESTÁTNÉ VRCHOLY KREMELSKÝCH VĚŽÍ HOVOŘÍ SAMY ZA SEBE. V TÉTO ZEMI JE VŠECHNO „BOLŠOJE“. AŤ NA POVRCHU NEBO POD NÍM. JAKO POSLEDNÍ Z ÚČASTNÍKŮ PRVNÍHO KURZU PRAŽSKÝCH STROJVEDOUČÍCH V MOSKVĚ Z ROKU 1973 OPUSTIL DOPRAVNÍ PODNIK V LEDNU LETOŠNÍHO ROKU LUBOMÍR ŠPIŠEK. ČTENÁŘŮM SE TAK NABÍZÍ MOŽNOST POZNAT PROVOZ MOSKEVSKÉHO METRA POHLEDEM ČLOVĚKA, KTERÝ BRAL TUTO ANABÁZI TROCHU JAKO DOBRODRUŽSTVÍ, ALE HLAVNĚ JAKO NEOCENITELNOU ZKUŠENOST PRO SVOU PRACOVNÍ KARIÉRU.

SRDEČNÉ POZDRAVY Z MOSKVY

Jak jste se na kurz do Moskvy připravoval?

Když jsem se dozvěděl, že pojedu na sedm měsíců do Ruska, bral jsem to částečně jako dobrodružství. Bylo mi lehce přes 21 let, chtěl jsem vyzkoušet něco nového. Před samotnou cestou do Moskvy jsme podstoupili kurz v Kralupech nad Vltavou, kde jsme byli proškoleni na elektriku, mechaniku a pneumatiku vozů metra. Zároveň si nás vzali do parády dva odborníci na ruský jazyk, abychom zvládali odbornou terminologii. Kurz trval celý únor a v březnu jsme odjžděli do Moskvy...

...kde kurz probíhal v depu Sokol...

Přesně tak, první tři měsíce byl kurz čistě teoretický a do provozu se nechodilo. S námi však jelo ještě 16 pracovníků údržby, ti však jen na tři měsíce. Dělalí jak teoretickou, tak samozřejmě praktickou část v depu. Když jsme měli za sebou teorii, dostali jsme



V POPŘEDÍ DOCHOVANÉ MOSKEVSKÉ OPRAVNĚNÍ K ŘÍZENÍ ELEKTRICKÝCH VOZŮ EČS. ZA NÍM SE NACHÁZÍ OPRAVNĚNÍ K ŘÍZENÍ ELEKTRICKÝCH VOZŮ METRA V PRAZE

dovolenou a letěli na dva týdny domů. Osobně mě však překvapila jedna věc. V té době v depu probíhal kurz sovětských strojvedoucích a ve dvou případech se nám stalo, že se nám omlouvali za srpen 1968. S ohledem na to, v jaké době to bylo a kde, prokázali velkou odvahu.

Předpokládám, že po návratu přišla zajímavější část kurzu...

Po návratu jsme byli přiděleni ke strojvedoucím na trasu. V turnuse jsme s nimi jezdili běžné výkony se sedmivozovými soupravami. Na stanovišti jsme si vzájemně říkali návštěi. Jednou se můj ruský kolega začal přehrabovat v tašce a já jsem málem projel návštěidlo, ale tenkrát neexistoval systém jako dneska, že by nás nahlásil. Zjednodušeně by se asi dalo říci, že zabezpečovací zařízení nebylo žádné, pouze návštěidla. Už tenkrát jsme měli krátké intervaly, takže jsem na rovných úsecích viděl odjždět vlak ze stanice.

Celou dobu jste byl přidělen pouze k jednomu strojvedoucímu?

Ano, tenkrát měl v Rusku strojvedoucí přidělenou svoji soupravu, na které jezdil. Střídal se na ni samozřejmě s kolegy, ale byla to jen jejich souprava.

Jak na vás město působilo? Přeci jen rozloha je úplně jiná, než v Praze...

Bydleli jsme na Leninském prospektu u stanice Lužnaja, odkud jsme autobusem jezdili do depa Sokol. Cestu zpět do ubikací však každý absolvoval sám. Jako strojvedoucí jsem na nástupní jízdy také jezdil sám a přistupoval jsem do soupravy na trasu. Ono to v dnešní době zní bizarně, ale pamatuji si, že jsme Moskvu nemohli jen tak opustit. Jeden z kamarádů se sice vypravil vlakem do Leningradu, ale bylo to přísně zakázané.

S ruským strojvedoucím jste trávil mnoho času, potkávali jste se i mimo prostředí metra?

Jednou mě pozval společně s pomocníkem na houby do nedaleké vesnice za Moskvou, z čehož se vyklubal 80kilometrový výlet! Jeli jsme autobusem a ruský strojvedoucí mi řekl, že mluvím dobře rusky, ale mám drobný přízvuk. Aby nevznikl nějaký problém, ať raději mlčím. Dojeli jsme do vesničky, šli jsme na houby a tam jsem zažil něco, co jsem viděl jen v ruských filmech. Půllitr vodky rozlil do tří skleniček. Já jsem si jen usrkl a hned na mě vystartoval, že mi to nechutná, že jsem zvyklý na lepší, no tak jsem to tedy vypil. Jenže oni vytáhli další láhev a potom zase další! Bylo mi hrozně, jenže z hub udělali vcelku chutný oběd, který mi udělal dobře, takže cestou



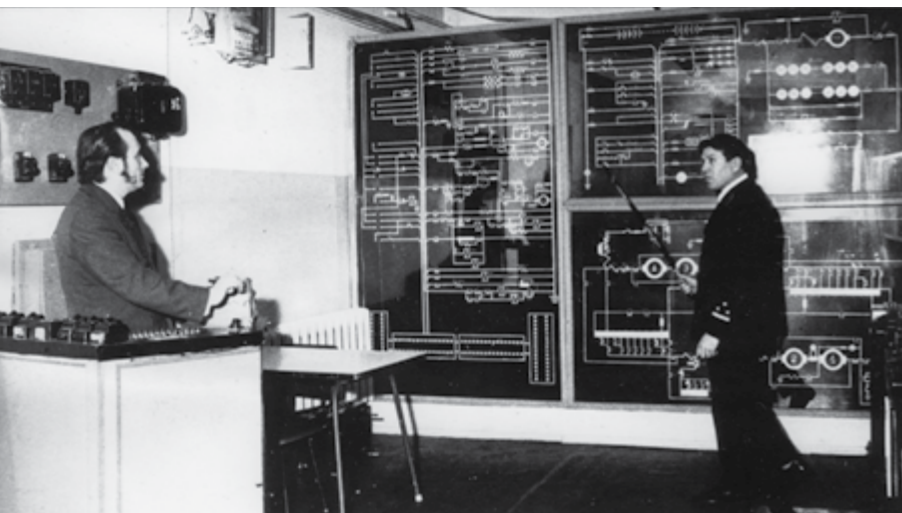
LUBOMÍR ŠPIŠEK (1), OLDŘICH CHÁRA (2) A PETR VOSTŘES (3). POSLEDNÍ DVA JMENOVANÍ BYLI VEDOUcíMI VÝPRAVY



PRVNÍ KURZ PRAŽSKÝCH STROJVEDOUČÍCH A PRACOVNÍKŮ ÚDRŽBY V MOSKEVSKÉM AREÁLU DEPA SOKOL



JEDEN ZE SNÍMKŮ ZE ZKUŠEBNÍ JÍZDY SOUPRAVY METRA EČS V PRAZE



VÝUKA O ELEKTRICKÉ ČÁSTI VOZIDLA TYPU E. NA SNÍMKU VLEVO STUDENT JAN ŠTURMA, VPRAVO LEKTOR BULGAKOV



JIŽ V ROCE 1973 BYLA POŘÍZENÁ JEDNA Z PRVNÍCH FOTOGRAFIÍ VOZU EČS V TUNELU PRAŽSKÉHO METRA

zpátky jsem to byl já, kdo mluvil, i když s přízvukem. Rád si na ně vzpomenu, chovali se ke mně hezky a ke konci pro mě připravili i rozloučení, takže nemohu říci křivého slova. Vždy, když to šlo, snažil jsem se pomoci. Tenkrát jsme měli výhodu, že jsme mohli na české velvyslanectví, kde byla česká kuchyně, takže jsem kolikrát přinesl něco dobrého, ale hlavně chtěli žvýkačky pro děti.

Vrátil jste se někdy do Moskvy?

Nikoliv, upřímně jsem ani nikdy nepřemýšlel nad tím, že bych do Moskvy vyrazil. Vzpomínám si, že jsem v Moskvě slavil své 22. narozeniny a atmosféra byla zvláštní. To bylo dané i dobou. S kolegou jsem zamluvil stůl v hotelu Hawana, kde nás měli za švédské piloty. Jednou jsem však v metru zažil, že na nás lidé pokřikovali „Němci!“ Tenkrát jsme měli šedivé kabáty, tak si asi mysleli, že jsme nějaká poslední zapomenutí fašisti...

Jaký byl návrat do republiky? Šel jste hned do provozu?

Nikoliv, ještě se nejezdilo. Zhlaví depa bylo bez napětí, soupravami se manipulovalo pomocí lokotraktorů. Když jsme přijeli, šli jsme znovu do kurzu kvůli našim dopravním předpisům. Udělat kurz v Rusku neznamenal mít vše za sebou. Školil nás pan Klofáč a to byl tedy pedant. Pamatuji si, že kolikrát když šel z práce a zjistil nesrovnalost, nechal klidně dozorcího stanice vystřídat. Všichni z něho měli strach, na druhou stranu se pracovníci předpisy vážně učili.

V roce 1978 jste skončil jako strojvedoucí a začal jste pracovat jako dozorcí depa...

Do roku 1984 jsem dělal dozorcího depa na Kačerově, a v roce 1985 jsem po otevření přešel do depa Hostivař. Vzpomínám si, že na

Kačerově to bylo zajímavé, protože jsme zásobovali dvě trasy z jednoho depa. Odstavovali jsme soupravy tak, aby vše odpovídalo grafikonu a ráno správně vyjelo na trasu. Zároveň se po osmi až dvanácti hodinách dělalo provozní ošetření. V tu dobu stále chodily soupravy z Ruska, depo bylo neustále plné, takže vypravovat vlaky nebylo úplně jednoduché.

Své působení u podniku jste ukončil na pozici technologického dispečera, to už byla asi úplně jiná práce, že?

Tenkrát to ještě nebyl technologický dispečink. Přešel jsem do oddělení Řízení provozu služby, což bylo na jaře 1989. Sepisovali jsme hlášení za provozní den a evidovali jsme odstavené soupravy kvůli závadám a spolupracovali s údržbou. Na jaře roku 2002 jsme byli sloučení s technickým a eskalátorovým dispečinkem. Sice jste stále v provozu, ale je to něco jiného. Více se vás dotýkají eska-

latory, výtahy, větrací šachty a další technologická zařízení ve stanicích a tunelech. Je to pestrá práce.

Máte nějaké doporučení zájemcům o práci v metru?

Práce v metru mě vždy bavila, potkal jsem při ní mnoho příjemných lidí. Nikdy jsem nevěřil tomu, že v metru zůstanu až do důchodu. Bohužel problém dnešní generace je, že nechce pracovat o víkend, v noci... My jsme žili úplně jinak. Když ale sleduji jména, tak hodně kolegů má v DPP své děti, takže svět možná vidím zbytečně moc černě. Pokud mohu, rád bych na závěr poděkoval za možnost připomenout kolegy, s kterými jsme začali vozit Pražany a nejen je. Zároveň bych se rád rozloučil s těmi, co mě znali osobně, ale i s těmi, kteří mě znali dlouhá léta jen po telefonu, a popřát jim i všem ostatním hodně zdraví, štěstí a pohody. ■



SOUPRAVA EČS VE STANICI KAČEROV PRAVDĚPODOBĚ V PRVNÍ DEN PROVOZU METRA

SKONCUJME S TOTALITOU

Mene Tekel

mezinárodní festival proti totalitě

Již 14. ročník festivalu proti totalitě, zlu a násilí, pro paměť národa **Mene Tekel** proběhne letos ve dnech 24. 2. – 1. 3. 2020. Festival je i letos pojímán multioborově a jeho návštěvníky tak budou tradičně čekat výstavy, koncerty, filmové projekce, literární setkání, besedy s pamětníky, interaktivní programy pro žáky škol a další akce. Jeho cílem zůstává i nadále připomínat historické mezníky nejen naší země, ale i dalších evropských států.

Prostor zde dostávají nejrůznější zájmové, sociální a generační skupiny a festivalu se účastní významné osobnosti z celého světa, jejichž život se nějakým způsobem základní myšlenky festivalu dotýká, například političtí vězni nebo iniciátoři vzniku a zakladatelé nejrůznějších muzeí a památníků. Podrobnější informace o festivalu i letošním programu naleznete na stránkách www.menetekel.cz.

KDYŽ MI NECHCEŠ LÁSKU DÁT, PŮJDU NA SUZI QUATRO

V úterý 25. února vystoupí ve Velkém sále Lucerny legendární rocková baskytaristka a zpěvačka **Suzi Quatro**. Dáma s „baskytarou zavěšenou proklaté nížko“ k nám dorazí v rámci svého aktuálního světového turné k novému albu *No Control*, které vyšlo v loňském roce. Fanoušci jejích klasických hitů se ale určitě také dočkají. Koncertní program velmi pravděpodobně neopomene ani zásadní písně jejího repertoáru: od *Can the Can*, přes *Devil Gate Drive* až, samozřejmě, po *Stumblin' In* nebo *If You Can't Give Me Love*.



Na hudební scéně se Suzi Quatro pohybuje již více než padesát let a jako zajímavost lze uvést třeba i to, že se kromě hudebních pódii objevila také v několika filmech a narazit na ni lze také v některých televizních seriálech. V současné době navíc také ještě moderuje svůj vlastní rockový pořad na britské rozhlasové stanici BBC 2.



VSTŘÍČ BRAKU A ZVRHLOSTEM

Od 3. do 8. března bude žižkovské kino Aero patřit již 16. ročníku **Festivalu otrlého diváka**, tedy akci vyhledávané milovníky obskurních filmových žánrů, snímků a řádně pokleslé zábavy vůbec. Jak se praví v úvodním textu pořada-

telů: „Otrlost ve vztahu k filmům může mít mnoho podob. Zatímco pro někoho představují vrchol hnusu scény extrémního násilí, pro jiné jím může být absolvování dutého kýče v pořadech hlavního vysílacího času místních televizních stanic. Na Festivalu otrlého diváka pojímáme otrlost takřka v celé její šíři – vyhýbáme se pouze masově

zaměřené produkci, která je běžně dostupná v televizi a kinech, protože na tu nemáme žaludek. Naopak v programu najdete nejen moderní, klasické i zapomenuté horory nebo krváky proslulé svou šokantností či působivostí, ale také brak všeho druhu v jeho nejláznivějších i nejmambicóznějších podobách.“

Festival, jehož letošním jednotlivým tématem by měl být vesmír, navíc přináší již téměř zapomenutou vychytávku dávných časů, kdy byly zahraniční filmy na videokazetách namaleny do češtiny jedním (v lepším případě dvěma – ženským a mužským) hlasem. Zde se u řady prezentovaných snímků temnotou filmových dějů prodírají přítomní tlumočníci přímo v sále s živým dabingem. Více o programu najdete na webových stránkách www.otrlydivak.cz.



DO JAKÉ ZASTÁVKY AUTOBUS MÍŘÍ?

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 1. března 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat knihu *Lokálkou do České Kanady* a šedé tričko *Nostalgie DPP*.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 1/2020 zněla: **I. P. Pavlova**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a knihou „To je metro, čče!“ odměněna: Petra Vinterová.

FOTO KVÍZ



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Pro pražskou trolejbusovou síť bylo charakteristické budování pomocných a manipulačních trolejových oblouků bez rozjezdových, případně i sjezdových výhybek. Takové trolejové úseky byly poježděny často jen příležitostně a jejich použití vyžadovalo (dokončení v tajence). První vznikly v roce 1942 – jeden jako provizorium pro obrácení v Šárecké ulici, druhý jako dlouhodobé pomocné zařízení u Ženských domovů. Samotné tratě byly většinou dvoustopé, jen velké blokové smyčky byly jednostopé a jednosměrné.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 1. března 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: akuvrtačka Einhell TH-CD a další dva knihy: Lokálkou po České Kanadě, 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD a šedé tričko Nostalgie DPP.

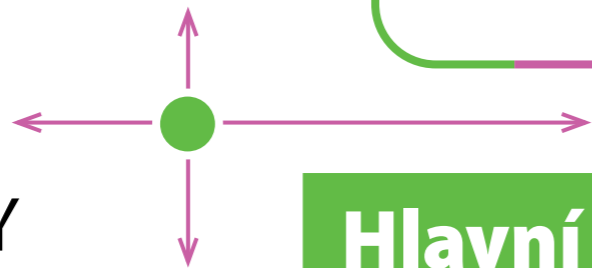
V tajence křížovky z DP kontaktu č. 1/2020 bylo dokončení textu: Postupně bylo modernizováno zejména klasické zapalování pomocí **rozdělovače novým** typem na **tyristorové bázi**.

Hlavní cenu – tyčový vysavač Gallet ASO700 Garat – získává **Ivana Budková**, knihu „**To je metro, čče!**“ získávají **Jan Vaněk** a **Zdeněk Buchal**.

Hlavní cena: Akuvrtačka Einhell TH-CD

TENTO NEÚNAVNÝ BOJOVNÍK ZASTANE FUNKCI VRTAČKY I SILNÉHO ŠROUBOVÁKU. DÍKY VYSOKÉMU TOČIVÉMU MOMENTU SE VRTAČKA HODÍ NA OBRÁBĚNÍ KOVŮ, NA STAVBU NEBO NA OPRACOVÁNÍ DŘEVA. PŘI DLOUHODOBÉM POUŽÍVÁNÍ OCEŇÍTE I JEJÍ NÍZKOU HMOTNOST.

PARAMETRY:
Dvě rychlosti,
akumulátor
1,3 Ah,
hmotnost 1,94 g,
rychloupínací
sklíčidlo



MLADISTVOST	MUŽSKÉ JMÉNO (27.8.)	HARMONIE	OSCHNOUTI NA POVRCHU	MLADÉ LVA	ANGL. PRÍZE	ZN. RADONU	UMĚLÝ JAZYK	ŘÍMSKÝ REČNÍK	SLOVEN. JINAK	ELEGANTNÍ	SPZ OSTRAVY	NÁZEV HLÁSKY K	OBYVATEL ILAVY	ZAPOR	ZEMĚPĚRČ
FILIPIN. OSTROV				LYRIČTÍ BÁSNÍCI						URÁŽLIVÝ					
ÚTOK				VLASTNÍ VANDĚ						EVROPSKÝ STÁT					
MUŽSKÉ JMÉNO (3.7.)				TRUHLÁŘSKÉ PÍLY						SLOVEN. JAK					
INICJÁLY HERCE KORBELÁŘE		1. DÍL TAJENKY					NÁŠ HEREC			SOUVISEJÍCÍ S ESY		SVÁDĚNÍ LET. SPOL. PORTU GALSÝCH KOLONIÍ			
AMER. FILM. HEREC		1. DÍL TAJENKY					PŮVAB (KNIŽ)			POVRCHNĚ					
CIZÍ SMĚNKA							OTVOR VE ZDI			VYMĚNIT					
							ZPĚVOHRA			DNA KOLEVNÍHO KLOUBU					
	JANÁČKOVA KANTÁTA	KROKÉ						HUBOVATI	BYVALÁ ČESKÁ POLITICKÁ STRANA	HÁLKOVA BÁSEN (1864)			SNEŽNÁ EROZE	PUSTNOUT	ČARODĚJNICE
HORSKÝ SKŘÍTEK															
ANGL. OSOBNÍ ZÁJMENO		2. DÍL TAJENKY													
EGYPT. MĚSTO															
DOPORUČENÉ DOPISY															
HRDINA (ZAST.)															
ALBÁNSKÝ OSTROV															

1. SRAZ AUTO-MOTO VETERÁNŮ ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY

Neděle **5. dubna 2020**
ve vozovně Střešovice

Přihlášky do:
27. března 2020



Foto: Miroslav Knížek

Řada zaměstnanců DPP si doma hýčká automobil, či motocykl, který se svým věkem dá počítat už mezi veterány. Vlastníte-li takový stroj, vyrobený do roku 1989, přijměte pozvání na společné přátelské setkání v neděli 5. dubna 2020 do vozovny Střešovice.

Sraz před Muzeem MHD v 9 až 9:45 hod. Následovat bude společný program završený krátkou odpolední spanilou jízdou kolem „Kulaťáku“.

Historická vozidla budou po dobu akce zaparkována na dvoře před Muzeem MHD, takže zkrátka nepřijdou ani návštěvníci muzea, kteří si je budou moci v průběhu dne prohlédnout.

Počet posádek je omezen, takže prosíme o zaslání přihlášek do 27. března 2020 na email: Laskao@dpp.cz s uvedením typu vozidla, jeho rokem výroby a počtem osob, které na sraz dorazí.

Těšíme se na setkání.

NOVÁ KOLEKCE MAAPPI pro DPP

FAN SHOP



HRNEK SE SCHÉMATEM LINEK
PRAŽSKÉ MHD, JAK JE VIDÍ AUTISTA
MATĚJ Z PROJEKTU MAAPPI

Objem: 330 ml

DÁMSKÉ PONOŽKY
S MOTIVEM LINEK

Velikost: 36–40

Materiál: 80% bavlna,
15% polyester, 5% elastan



PLÁTĚNÁ TAŠKA
SE SCHÉMATEM LINEK

Rozměr: cca 38 x 42 cm;
délka ucha cca 33 cm

Materiál: bavlna



PÁNSKÉ PONOŽKY
S MOTIVEM LINEK

Velikost: 41–46

Materiál: 80% bavlna,
15% polyester,
5% elastan



ČERNÉ TRIKO SE SCHÉMATEM LINEK

Materiál: 100% bavlna

Střih: unisex



BÍLÉ TRIKO

SE SCHÉMATEM LINEK

Materiál: 100% bavlna

Střih: unisex



Maappi je dobročinný projekt, jehož hlavní tváří je patnáctiletý Matěj Hošek, který je „tak trochu jiný“. Matěj trpí od malička těžkou formou Aspergerova syndromu s hlubokými úzkostmi. Rodiče si s ním dlouho nevěděli rady, až mu jednou do ruky dali mapu pražské MHD. Matěj si mapy okamžitě zamiloval a našel v nich tolik hledaný klid.

Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz; kolekci Maappi rovněž nabízí Infocentrum Můstek
Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty.

Dodání zboží prostřednictvím České pošty nebo možnost vyzvednutí bezplatně na Infocentrech
Můstek, Hradčanská a Nádraží Vešplavín.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy