

3 | 2020
ročník 25



NEŽ PADNE PRVNÍ KLAPKA
Z TEMNÝCH SLUJÍ KARLÁKU
OPUS ČÍSLO 6003 A 6004



T2
2020



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

SERVIS PRO AUTO, TĚLO I DUŠI



Studio Wellness

Praha 2

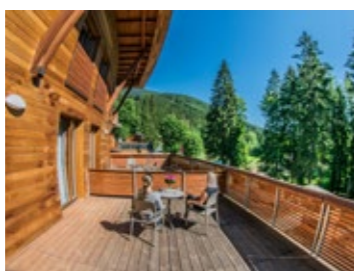
Komplexní analýza těla pro zaměstnance DPP zdarma

Odborná konzultace se specialistou na výživu a změnu životního stylu

Horský hotel Čeladenka

Moravskoslezské Beskydy

Zvýhodněné pobyty (3 dny/2 noci, 6 dní/ 5 nocí) pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky (slevy v rozmezí 10–20 %)



Pizza Coloseum Vysočany

Praha 9

10% sleva v době obědů a na objednávky ze stálého jídelního lístku včetně nápojů



Auto Branka

Praha 9, Mělník, Náchod

Mimořádná nabídka na servis a nákup vozů Škoda (slevy v rozmezí 5–25 %)

Pouze pro soukromé vozy zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků



Kultura 2019/2020

Nabídka více než 20 pražských divadel a koncertních sálů

Návštěva pražských divadel za poloviční ceny pouze se zakoupením slevové brožury

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

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

OBSAH 3 / 2020



5–7 AKTUÁLNĚ

AKTUÁLNĚ

8–9 TARIFY, ODMĚNY, BENEFITY A KOLEKTIVNÍ VYJEDNÁVÁNÍ

UDÁLOST

10–15 OPUS ČÍSLO 6003 A 6004

PROFIL

16–18 KDO SE SKRÝVÁ ZA ČÍSLOVKOU 8

TÉMA

19–21 Z TEMNÝCH SLUJÍ KARLOVA NÁMĚSTÍ

ZA KOLEGY

22–24 ČASTEJŠIE AKO METRO

ZAJÍMAVOSTI

25–27 NEŽ PADNE PRVNÍ Klapka

BEZPEČNOST

28 PROFESNÍ SLEPOTA BÝVÁ KRŮČKEM K ÚRAZU

TECHNIKA

29–31 MAZAT ČI NEMAZAT? TATO OTÁZKY VYŘEŠENA

OBORY PŘED TABULÍ

32 ELEKTROMECHANIK

PARTNERSTVÍ

33 DRÁŽĐANŠTÍ OPĚT V DPP

KALEIDOSKOP

34–35 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

36–37 CESTOVÁNÍ PO ÍRÁNU

38 KŘÍŽOVKA O CENY

39 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek
Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láská, 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: 24. února 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



16



19



22



25

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 „Kulatáku“.

Historická vozidla budou po dobu akce zaparkována na dvoře před Muzeem MHD, takže zkrátka neprijdou 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.

DP
kontakt

mediální partner

AKTUÁLNĚ

TOVÁRNÍK JEZDÍ Z MOTOLA

Hlavním městem jezdí již 7 tramvají pojmenovaných po významných osobnostech MHD. DPP vypravil 6. března 2020 vůz 15T ev. č. 9374 pojmenovaný po Františku Ringhofferovi IV. DPP si tohoto pokračovatele slavné továrnické rodiny z pražského Smíchova, významného inženýra a zakladatele Ringhofferových závodů, vybral ze dvou důvodů: při příležitosti 80. výročí od jeho úmrtí a k znovuuvedení tramvají T2 do pravidelného provozu v Praze. Tramvaj je vypravována z vozovny Motol. (red)



Foto: Zdeněk Bek



Foto: Ondřej Volf

SOR S ČÍSLEM 4000

Dodávky autobusů SOR řady NB v 12metrové variantě již v těchto dnech dosáhly v DPP kulatého ev. č. 4000. Nízkopodlažní autobusy tak „přetekly“ z číselné řady 3xxx do řady 4xxx, ve které ještě dosluhují poslední vysoké Karosy řady 951. Jubilat náleží provozu Řepy, byl převzat 28. 2. 2020 a po nezbytné přípravě do provozu a olepení dle grafického manuálu byl poprvé vypraven 5. března na dělenou směnu linky 225/9. (ov)

Nové midibusy pro DPP

Vítězi veřejných zakázek na nákup nových vozů v kategoriích midibus a midibus plus, které DPP vypsal v loňském roce, se staly společností SOR Libchavy a Solaris Bus & Coach. DPP s výrobcem uzavřel rámcové smlouvy, díky nimž může v následujících pěti letech nakoupit až 20 midibusů SOR BN 9,5 a 40 midibusů plus Solaris Urbino 10,5. V pořizovací ceně vozidla je započteno vybavení odbavovacím a informačním systémem a také prodloužená pětiletá záruční doba. Oba typy autobusů jsou nízkopodlažní a plně klimatizované. Pohonnou jednotkou je dieselový motor splňující nejvyšší emisní normu EURO VI. Nové midibusy i midibusy plus budou také vybaveny zařízením pro počítání přepravených cestujících, kamerovým systémem a automatickým hasicím systémem v motorovém prostoru. V přípravě je nákup prvních 20 vozů Solaris Urbino 10,5 s předpokladem dodání v závěru roku 2020 a očekávaným nasazením na linky č. 101 a 138. (red)



Ilustrační foto: solarisbus.com

REHABILITAČNÍ POBYTY PRO ZAMĚSTNANCE STARTUJÍ



Ilustrační foto: laznetrebon.cz

V souladu se závazkem vyplývajícím z kolektivní smlouvy zorganizoval úsek personální výběrové řízení na poskytování rehabilitačních pobytů. Nejlepší nabídku na zabezpečení rehabilitačních pobytů pro nárokové zaměstnance podaly Slatinné lázně Třeboň. V letošním roce tedy absolvuje rehabilitační pobyt ve 26 turnusech prvních 312 zaměstnanců DPP, kteří odpracovali v naší společnosti nejdelší dobu. Nejvíce bude zaměstnanců z jednotky Provoz Metro (celkem 125 zaměstnanců) a z jednotky Provoz Autobusy (112). Jednotka Provoz Tramvaje bude zastoupena celkem 43 zaměstnanci (z toho bude 8 žen) a jednotka Stavby a tratě bude zastoupena 32 zaměstnanci. Na všechny čeká komfortní ubytování s plnou penzí a absolvování rehabilitačních procedur.

Rehabilitační pobyty budou pokračovat v dalších letech a postupně do nich budou zařazeni řidiči, strojvedoucí a zaměstnanci pracující při údržbě tratí, tunelů a technologických zařízení metra trvale v noci, kteří odpracovali nepřetržitě nejméně 20 let v DPP. Rehabilitační pobyty budou poskytovány nárokovým zaměstnancům jedenkrát za 3 roky. Bližší informace o organizaci rehabilitačních pobytů poskytuje oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance. (jp)

10

ROK 2020 VE ZNAMENÍ OSLAVY 10. VÝROČÍ ZALOŽENÍ SBORU

Před 10 lety byl v DP kontaktu zveřejněn inzerát, jímž strojevedoucí metra a budoucí sbormistr Lukáš Janírek oslovil zaměstnance, zda by se nechtěli věnovat sborovému zpěvu. Tato výzva skutečně oslovila několik z nich, a tak se v březnu poprvé sešlo celkem 13 zaměstnanců včetně sbormistra ve vozovně Žižkov. Postupně přicházeli další zájemci, z nichž někteří po čase sbor opustili, ale jiní zůstali a stali se tak součástí skupinky nadšenců, kteří si rádi společně zazpívají. Po několika letech byl sbor otevřen i pro veřejnost a v současné době má 27 stálých členů. Za dobu svého působení odehrál sbor více než 100 koncertů, a to jak v tuzemsku, tak i v zahraničí.

V současnosti sbor nacvičuje nové skladby, zejména na blížící se koncert v Německu a na koncert k 10. výročí založení sboru. Výroční koncert se bude konat 30. května od 17 hodin v Muzeu MHD ve vozovně Střešovice. (mp)



Foto: Petr Ludvíček

Linka č. 41 také s denní jízdenkou

Do své jubilejní třicáté sezony vyjede v sobotu 28. března 2020 historická tramvajová linka. V letošní sezoně bude jezdit od 11 do 17 hodin z vozovny Střešovice (vždy v celou hodinu) a od 12 do 18 hodin z Planetária (také v celou hodinu). Zásadní

novinkou letošní sezony je denní jízdenka, které platí v den vydání v libovolném spoji linky 41. Cena je 100 Kč pro dospělé a 60 Kč pro děti do 15 let, kočárek s dítětem, ZTP a důchodce nad 70 let. (pm)

BŘEZNOVÉ TRVALÉ ZMĚNY

Nové linky:

- 122 v trase K Sukovu – Kateřinky – Opatov (v provozu pouze v ranní špičce pracovních dnů v intervalu 30 minut).
- 249 v trase Zličín – Nový Zličín (v provozu v pracovní dny přibližně od 6:00 hod. do 20:00 hod. v intervalu 12 minut v ranní špičce, 30 minut mimo špičku dopoledne a 15 minut v odpolední špičce).

Změny linek

- Spojení linky 185 ukončené v zastávce Vínovský hřbitov jsou prodlouženy do zastávky Vínov.

Nové zastávky:

- K Juliáně (v obou směrech pro linky 161, 312 a 907),
- Korunovační (v obou směrech pro linku 907),
- Sparta (v obou směrech pro linku 909).

Dále dochází také k úpravám jízdních řádů některých linek, změnám charakteru některých zastávek a dalším dílčím změnám. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávací spojení a jízdních řádech na webu DPP. (red)

POKRAČUJE DEZINFEKCE DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ

Dopravní podnik hl. m. Prahy dokončuje ozonizaci interiérů tramvají a současně zahájil dezinfekci ozonem také u všech autobusů. V první fázi ji spustil na Kačerově a v Řepích, postupně ji rozšíří na ostatní garáže. DPP rov-

něž jedná o provádění tohoto typu dezinfekce v soupravách metra. Tato metoda účinně odstraňuje viry, bakterie, houby, původce zápachu a je několikanásobně účinnější než dezinfekce běžnými chemickými prostředky,

kteří DPP při úklidech denně používá. Záměrem je nicméně zavést do svých úklidových postupů nejnovější technologie dezinfekce vozů na bázi nanopolymerů, které od počátku března testuje. (red)

Cestovatele jsme pozvali nejen do historických vozů

Dopravní podnik se účastnil již 29. ročníku mezinárodního veletrhu cestovního ruchu HOLIDAY WORLD & REGION WORLD 2020, který se nově konal v areálu PVA Expo Praha v Letňanech. Během čtyřdenního maratonu otázek a odpovědí jsme si s návštěvníky expozice hlavního města Prahy povídali



Foto: Miroslav Sedlmajer

o přípravě výstavby nové linky metra D, vysvětlovali a doplňovali informace o jízdném v hlavním městě a regionu, informovali o plánovaných výlukách, shromažďovali nové kontakty pro spolupráci s DPP a hledali nové kolegy do našich řad.

Fanoušci a milovníci dopravy se zajímali o fanshop s nabídkou dopravních suvenýrů a zábavného využití městské dopravy. Od stánku odcházeli s podrobnými informacemi o zážitkové turistice v depu metra, možnostech prohlédnout si pražské památky z oken historických tramvají či nostalgické linky číslo 23 nebo seznámení se s historií městské dopravy v Muzeu MHD a unikátní sbírkou historických vozů. Každý návštěvník si od nás odnesl malý dárek v podobě reflexní pásky s logem DPP a slevového poukazu k nákupu zážitkové turistiky. (mat)

PRAVIDELNÁ REVIZE NA PETŘÍNĚ

Tradiční přestávka v provozu lanové dráhy na Petřín byla zahájena v pondělí 9. března 2020. Revize probíhá dvakrát do roka, vždy na jaře a na podzim, a to hlavně z důvodu zajištění bezpečného a spolehlivého provozu pro všechny cestující. Během prvního týdne jarní odstávky je naplánována revize trafostanice, vážení vozu lanovky, pravidelná kontrola dráhy včetně oprav dilatačních styků kolejnic či proškolení a přezkoušení obsluhy. V druhém týdnu je naplánována výměna nápravy na voze č. 2. Následně proběhnou ostatní běžné kontrolní a údržbové práce ve strojně, na pohonu, na vozech a dráze. V posledním týdnu proběhnou kontrolní a ověřovací zkoušky, nakonec strojní a elektro revize za přítomnosti revizních techniků a inspektorů. Do pravidelného provozu se lanová dráha vrátí v sobotu 28. 3. 2020 od 9:00. (red)



Foto: Petr Hejma



Foto: Zdeněk Bek

Rekonstrukce ulice Nádražní začala

Jak již avizoval článek v únorovém vydání DP kontaktu, oprava Nádražní ulice se naplno rozeběhla. V sobotu 14. března 2020 byla zahájena rekonstrukce tramvajové trati v Nádražní ulici a oprava tramvajové trati v úseku Hlubočepy – Sídliště Barrandov, která potrvá až do pondělí 1. června 2020. Došlo tak k obousměrnému přerušení provozu tramvají v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov. Po dobu výluky je zavedena náhradní autobusová doprava X12 v trase Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov. Podrobné informace o výluce naleznete na dpp.cz. Po ukončení tohoto dopravního opatření budou navazovat další etapy přibližně do konce října 2020. (red)

Vestibul stanice metra Anděl – Na Knížecí projde rekonstrukcí

Dopravní podnik zmodernizuje a zrevitalizuje vestibul stanice metra Anděl – Na Knížecí. Stavební práce na opravě vestibulu se rozeběhnou letos na podzim poté, co bude dokončena rekonstrukce tramvajové trati v Nádražní ulici, jejíž ukončení je naplánováno na konec října 2020. DPP v rámci této investiční akce zmodernizuje veřejný prostor vestibulu, podchodu a eskalátorového tunelu, dále napínací komoru, technické a kabelové prostory, strojovnu, výstupy do uliční úrovně a zrekonstruuje stávající nákladní výtah. Výstup Na Knížecí ze stanice metra Anděl bude po celou dobu modernizace vestibulu uzavřen. Cestujícím bude sloužit výstup na opačné straně stanice Anděl, tj. do Nádražní resp. Plzeňské ulice. (red)

Ze zasedání orgánů DPP

K letošnímu čtvrtému zasedání se představenstvo DPP sešlo 18. února, aby projednalo mj. koncepci využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP, přípravu stavby tramvajové trati Libuš – Nové Dvory a souhrnnou zprávu za rok 2019 k agendě podnětů veřejnosti. Další zasedání se uskutečnilo 3. března 2020, kde představenstvo projednalo mj. opatření v souvislosti s rizikem nákazy koronavirem Covid-19, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2019, přípravu akce s názvem Výstavba nové vozovny Hloubětín a pořízení 300 ks nových sedadel řidiče pro vozy SOR NB 12 a NB 18.

Dozorčí rada DPP měla své letošní druhé zasedání v plánu 26. února. Vzápětí na vědomí 1. variantu provozního rozpočtu DPP na rok 2020. Dále se mj. věnovala doplňujícím informacím ke smlouvě o full service vlaků metra typu 81-71M na období 2020–2035, byla seznámena s personálními body: rehabilitačními pobyty, náborovými příspěvky pro řidiče autobusů a kolektivním vyjednáváním. (red)

PRAHA ZA ZVUKŮ SBÍJEČEK A KLADIV

Úvodem března představila Praha spolu s DPP a TSK celkový přehled 236 největších stavebních akcí s dopadem na dopravu napříč městskými částmi pro letošní rok. Celkový přehled je k nalezení na webu www.opravujeme.to. V přehledu níže čtenářům přinášíme desítku akcí připravovaných DPP, a to pro 1. pololetí letošního roku:

- METRO C „PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ – KAČEROV“ – Termín: 10. 4.–13. 4. 2020
- METRO C STANICE OPATOV – Termín: 2 x víkend v průběhu května 2020 (bude specifikováno s předstihem)
- METRO C „PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ“ – Termín: 4. 7.–12. 7. 2020
- TT SOKOLOVSKÁ (Poliklinika Vysočany – náměstí OSN) – Termín: 28. 2. (4:30 h)–3. 4. 2020 (23:20 h)
- TT NÁDRAŽNÍ (Smíchovské nádraží – Lihovar) – Termín: 14. 3.–31. 10. 2020
- TT HLUBOČEPY – BARRANDOV – Termín: 14. 3.–31. 5. 2020
- TT KARLOVO NÁMĚSTÍ – MORÁŇ – Termín: 30. 4.–4. 5. 2020
- TT KARLOVO NÁMĚSTÍ, TYLOVO NÁMĚSTÍ (od Ječné) – Termín: 7. 5.–11. 5. 2020
- TT KARLOVO NÁMĚSTÍ (od Spálené) – Termín: 15. 5.–18. 5. 2020
- TT STAROSTRAŠNICKÁ – V OLŠÍNÁCH – Termín: 18. 5.–1. 9. 2020

(red)



TARIFY, ODMĚNY, BENEFITY A KOLEKTIVNÍ VYJEDNÁVÁNÍ

BYL ČERVEN 2019 A S PERSONÁLNÍM ŘEDITELEM DPP JIŘÍM ŠPIČKOU JSME SI POVÍDALI O PLÁNOVANÉM NAVÝŠENÍ MEZD A O PŘÍPRAVĚ NA NOVÉ KOLEKTIVNÍ VYJEDNÁVÁNÍ. CO JE NEJEN V TĚCHTO OBLASTECH AKTUÁLNÍHO, ZEPTALI JSME SE ZA VÁS.

Uskutečnilo se k 1. lednu 2020 vše, co se týkalo zvýšení mezd tak, jak jste avizoval v letním dvojčísle DP kontaktu?

Ano, navýšení středů mzdových tarifů proběhlo ve výši 1 % nad roční inflaci. Ta dosáhla výše 2,8 %, takže navýšení bylo celkem o 3,8 %. Stejně tak došlo k avizovanému nárůstu o 1 % v rámci kolektivních výkonnostních odměn a o další 2 % za délku dosažené odborné praxe.

Aktuálně je navýšení k 1. dubnu 2020 podmíněno navýšením kompenzace od hlavního města...

... ke kterému rovněž došlo, a to ve výši 180 milionů korun, z čehož 30 milionů bude směřovat na zlepšení pracovního prostředí v provozech a 150 milionů na zvýšení kolektivních výkonnostních odměn a příplatku podle délky dosažené odborné praxe. Navýšení kolektivních výkonnostních odměn

Kdo za DPP vyjednává s odborovými organizacemi v rámci kolektivního vyjednávání?
Podle čl. 12.5 písm. b) stanov DPP spadá vedení kolektivního vyjednávání do působnosti představenstva společnosti, které pověřilo vyjednáváním o návrhu kolektivní smlouvy člena představenstva, jemuž byla svěřena pozice personálního ředitele, tedy PhDr. Jiřího Špičky.

od 1. 4. 2020 bude na 16 % (v roce 2016 bylo 8 %), u řidičů MHD včetně řidičů tramvají instruktorů na 23 % (v roce 2016 bylo 10 %), strojvedoucích instruktorů na 21 % (v roce 2016 bylo 10 %), u manuálních profesí a TH zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou a TH zaměstnanců pracujících pouze v nočních směnách na 19 % (v roce 2016 bylo 8 %), u přepravních kontrolů na 33 % (v roce 2016 bylo 30 %).

Jde o výrazné navýšování v oblasti odměn na úkor tarifů – je snaha v tomto trendu pokračovat i v rámci vyjednávání o nové kolektivní smlouvě?
Nyní je filozofie jiná – rád bych naopak zvyšoval tarify a vysvětlím proč. Podle bodu 9.12 platné kolektivní smlouvy se smluvní strany zavázaly, že nebudou jednat o nárůstu mzdových tarifů. Proto se tři roky tarify nenavýšovaly, vyjma jednoho procenta nad inflaci. A proto se navýšovala především kolektivní výkonnostní odměna.

A od příštího roku?

Motivující složka 16 % resp. 23 % je podle mě dnes dostatečně vysoká. U řidičů je toto značné rozpětí v nezaručené složce platu již těžko využitelné. Proto upřednostňuji jiný přístup a jsem pro navýšení tarifů v rámci nové kolektivní smlouvy. Vyjednávání o samotném mzdovém předpisu budeme mít poprvé 26. března. Právě v tyto dny a hodiny se na jednání připravujeme.

Platí plán vyjednat novou kolektivní smlouvu na pět let a mzdový předpis vždy na rok?

Ano, je tam jen malá změna. Záměr zaměstnavatele je mít smlouvu na čtyři roky, tedy na léta 2021–2024, a to z toho důvodu, že smlouva s hlavním městem je uzavřena do roku 2024. Těžko se tak můžeme zavázat na delší období. Jde tedy o čtyřleté tělo kolektivní smlouvy a o příloze – Mzdovém předpisu – máme záměr jednat každý rok.

Příklad navýšení příplatku podle délky dosažené odborné praxe v DPP za 15–20 let

2016	1. 1. 2020	1. 4. 2020
5 Kč	8 Kč	9 Kč

Vloni jste hovořil mj. i o zastropování počtu sick day...

Opravdu trvám na nenavýšování 3 dnů pracovního volna s náhradou mzdy (tzv. sick day), stejně jako délky dovolené. Jednak by

Navýšení kolektivních výkonnostních odměn

	2016	1. 4. 2020
Řidič MHD ¹⁾	10 %	23 %
Strojvedoucí instruktor	10 %	21 %
Manuální profese, TH zaměstnanci ²⁾	8 %	19 %
Ostatní zaměstnanci	8 %	16 %
Přepravní kontroloři	30 %	33 %

¹⁾ včetně řidičů tramvají instruktorů

²⁾ TH zaměstnanci s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou a TH pracující pouze v nočních směnách

to představovalo velký objem finančních prostředků, a jednak jde o provozní problém. Navýšení dovolené například u řidičů autobusů o jeden týden představuje potřebu dalších 56 míst, což v době, kdy řidičů autobusů chybí cca 9 %, je nemyslitelné. Využijme peníze raději do mzdového předpisu.

Zdá se, že opravdu cílíte hlavně na kvalitní mzdové ohodnocení...

Když uvedu aktuálně řešenou problematiku, tak uchazeč na místo řidiče autobusu se pro práci nerozhoduje podle výše stravenky nebo flexipassů a dalších benefitů. Rozhoduje hodinová sazba. Proto jsem hovořil o tom, že prosazují snížení výkonnostní kolektivní odměny u řidičů MHD na cca 10 %, zbylých 13 % převést ve finančním objemu na mzdový tarif. V rámci kolektivního vyjednávání mám představu o celkovém navýšení cca 5 %.

Ve dnech 16. a 23. března 2020 se uskuteční slavnostní setkání spojené s poděkováním všem zaměstnancům DPP, kteří v průběhu celého roku 2019 odešli do starobního důchodu. DP kontakt z této formy poděkování personálního ředitele bývalým kolegyním a kolegům přinese reportáž.

Nějaký pátek v souvislosti s benefity létá vzduchem slovo Cafeterie. Myslím, že je čas vnést jasno.

Souhlasím, proto si to můžeme vysvětlit. Systém známý pod názvem Cafeterie neprosazujeme, protože některé z benefitů by musely být zaměstnancům daněny. Zvažujeme proto benefitní systém, kde je možná volba konkrétních benefitů ze strany zaměstnance za předem stanovených podmínek. Jsme pro poskytnutí volnočasových poukázek s možností využití na vitaminy, léky, rekreace, služby v oblasti kultury, sportu, rehabilitace, vzdělávání apod. Výhodou je, že jsou osvobozeny od veškerého daňového zatížení.

Půjde již výhradně o elektronické poukázky?

Uvažujeme o elektronických kartách v obou případech – jednak na obědy s nahranou měsíční výší, což přináší výhodu odečtení konkrétní čerpané částky na obědě. A také o kartě s nahranými volnočasovými poukázkami. Smyslem je mít karty dvě, protože benefitní karta bude pravděpodobně

Příklady nárůstu mzdových prostředků v roce 2016 a 2020

	2016	2020
Hodinová sazba v Kč		
• řidič tramvaje, autobusu	149,-	168,50
• strojvedoucí	173,40	196,-

oblíbená i u rodinných příslušníků. V počátku uvažujeme o přechodném období, kdy budou k dispozici jak papírové stravenky a poukázky, tak elektronické podle volby zaměstnance.

Kdy se nového systému můžeme dočkat?

Právě probíhá soutěž na dodavatele elektronických stravovacích poukázek a stejným způsobem proběhne výběr na elektronické volnočasové poukázky. Odvisí to od finální podoby kolektivní smlouvy. Od 1. 1. 2021 bychom měli mít vysoutěžené dodavatele.

V březnu se premiérově uskutečňují setkání s těmi zaměstnanci, kteří v roce 2019 odešli na zasloužený odpočinek...

Považuji to za velmi slušnou formu poděkování zaměstnancům, kteří v DPP strávili i většinu života. Jde nám o vyjádření vděčnosti všem, kteří v průběhu celého roku 2019 odešli do důchodu a nebyl třeba čas se individuálně setkat. Stejně tak se za rok sejdem s kolegyněmi a kolegy, kteří odcházejí během roku 2020. Letos jde poprvé o tuto formu setkání, poděkování a rozloučení. ■



PO SLAVNOSTNÍM KŘTU OBOU VOZŮ 21. ÚNORA 2020 NÁSLEDOVALA KRÁTKÁ JÍZDA PRO NOVINÁŘE
FOTO: PETR HEJNA

OPUS ČÍSLO 6003 A 6004



SYMFONICKÁ BÁSEŇ PRO TŘI TOVÁRNY A ORCHESTRY DESÍTEK ŠIKOVNÝCH RUKOU. AUTOREM LIBRETA, DALO BY SE ŘÍCI, FRANTIŠEK KARDAUS. ANO, V PRAZE NA SMÍCHOVĚ V TATROVCE POČATÉ, V OSTRAVĚ A LIBERCI PO CELÝ ŽIVOT SLOUŽÍCÍ, NÁSLEDNĚ OPĚT PŘES OSTRAVU NAZPÁTEK V PRAZE POKŘTĚNÉ A DO NOVÉHO ŽIVOTA UVEDENÉ – V HLAVNÍ ROLI: TRAMVAJ TATRA T2.

Pražská tramvajová linka číslo 2 mívá v poslední době tu výsadu, že se pod jejím číslem objevují na kolejích zajímavé vozy. Letos to 7. a 8. března nemohlo dopadnout jinak, než že milovníci dopravy uvnitř či zvenku zamíří své objektivy na dva vozy T2, které s čísly 6003 a 6004 právě rozšířily pražský vozový park.



17. LISTOPAD 2018 BYL POSLEDNÍM DNEM PROVOZU TRAMVAJÍ T2 Č. 19+18 (ZASTÁVKA VIADUKT, LIBEREC)
FOTO: ZDENĚK BEK



NÁDRAŽÍ NYMBURK – LIBERECKÉ TĚ-DVOJKY NA CESTĚ DO OSTRAVY (11. ÚNORA 2019)
FOTO: ZDENĚK BEK

PŘEDEHRA

Slavnostní křest si obě tramvaje odbyly v pátek 21. února 2020 na dvoře střešovické vozovny, aby se tu již druhý den předvedly před zraky fanoušků. Přijely po dvouměsíční mezistanici z hostivařské Opravny tramvajů, kde je zaměstnanci DPP oživovali a ladili. Historizující vzhled v loňském roce vozům vrátili pracovníci ostravské společnosti

EKOVA ELECTRIC. Repasi komponentů elektrické výzbroje a zařízení provedla Opravna tramvajů DPP v Hostivaři.

Jak známo, do ostravských dílen putovaly Tě-dvojky z dopravního podniku, který tento typ vozů v České republice provozoval jako poslední – město Liberec a Jablonce nad Nisou – do roku 2018. A když tuto zkrácenou cestu proti proudu času dokončíme,

tak dvaadvacet let předtím sloužily Ostravanům, pro které je smíchovská vagonka Tatra vyrobila.

Báseň první – Ještědská aneb Zastávka Vratislavice, příští: Vozovna Střešovice
Martin Frank, vedoucí střediska
Dopravně-ekonomického jednotky Historická vozidla, řidič nejen pražských tramvajů



ZÁBĚRY Z OSTRAVSKÉ SPOLEČNOSTI EKOVA ELECTRIC V OBDOBÍ OD ÚNORA DO PROSINCE 2019
FOTO: JAN HNLIČKA



MLHAVÉ RÁNO 20. PROSINCE 2019 – OBA VOZY DORAZILY DO HOSTIVAŘSKÝCH DÍLEN
FOTO: ZDENĚK BEK

Tramvaje T2 putovaly do všech možných měst, jen ne do hlavního města Československa. V prosinci 2019 se však tramvaje T2 staly v Praze skutečností. K tomu stačilo, abych 25. listopadu 2016 odeslal jeden nenápadný e-mail kolegovi Šurovskému...

Když jsem na podzim roku 2016 jezdil jako brigádník jabloneckou jedenáctku, měl jsem do služby přidělené vozy T2R čísel 18 a 19 a neskrýval ohromnou radost. Zároveň jsem měl tušení, že je to také možná naposledy, kdy se na lince 11 s nimi svezu. V severočeském dopravním podniku byla stále živá otázka rekonstrukce meziměstské tratě, kde úzkorozchodné vozy zatím operovaly a začátek rekonstrukce tratě se přepočítával přibližně o velkých prázdninách 2017. Pokud by se tak stalo, tak by se mnoho vozů v horší kondici odstavilo a možná by se udržovala jen pětka do Vratislavic. Už však ne vozy T2R.

Z různých důvodů se rekonstrukce (a změna rozchodu) odkládala a dodnes se jí nepodařilo

realizovat. Vozy tedy jezdily dále až do 17. listopadu 2018, kdy byl slavnostně ukončen jejich provoz. Cestující tehdy mohlo překvapit, že celý den se z reproduktorů ozýval cizí hlas. Pan Zbyněk Štíbr, který hlásí zastávky v Praze na lince 23, nám ochotně nahrál „celý Jablonec“ jako náznak dalšího využití vozidel, které následně večer vygradovalo.

Přestože byl tehdy volný den, vozy jezdily v soupravě zcela plné, souprava nestíhala jízdní řád a dispečer musel nejednou přeložit křižování. Večer na lince 5 proběhlo oficiální rozloučení. Z Vratislavic se mimo jiné hlásilo, že vlak jede do vozovny Střešovice. To bylo určené pro ty poslední, nevěřící. Na terminálu Fügnerova jsem od nejděle sloužícího libereckého řidiče soupravu převzal a zatáhnul do vozovny. Vezl jsem jako úplně poslední s T2R cestující na lince.

A tak jsem si tehdy říkal, že by byla škoda poslední provozní Tě-dvojky jen tak nechat sešrotovat. Jízda na liberecké městské trati už nepřipadala v úvahu i s ohledem na značnou sešlost obou vozů a nutnosti dalších zásadních oprav. Provozovat T2 v Praze na smluvních jízdních vozovny Střešovice byla odvážná myšlenka. Přesto jsem kolegovi Šurovskému napsal zmíněný e-mail, že bychom si mohli jednu T2 koupit a po generální opravě provozovat na smluvních jízdních. Celá akce se začala připravovat a zapojilo se do ní mnoho zaměstnanců tehdejšího technického úseku.

Dne 23. listopadu 2018 proběhlo pro zástupce DPP předvedení vozidel a došlo i na poslední jízdu do Jablonce nad Nisou, a to v řazení vozů 19+18. Vozy měly revize do 30. listopadu 2018. Důležité bylo, aby byly



NEJEN DOBOVĚ VĚRNÉ, ALE I FUNKČNÍ. TO JE PŘÍPAD I PŘEDNÍHO PŘEVÍJECÍHO TRANSPARENTU S OZNAČENÍM KONEČNÝCH (NA SNÍMKU S JEDNÍM Z NÁVRHŮ JAN HNILIČKA V OT)
FOTO: PETR LUDVÍČEK

v pořádku rámy. To se potvrdilo. DPP tedy odkoupil jen vozové skříně T2 a odeslal je 9. února 2019 po železnici z Liberce do Ostravy k vítězi poptávkového řízení, kterým se stala společnost Ekova Electric, a. s., kde se podrobily (v součinnosti s Opravnou tram-

vají DPP) generální opravě tak, aby těmito opravenými skříněmi vozů T2R byly nahrazeny doslouživší karosérie vozů T3SUCS.

Vzorně opravené skříně T2 jsou použity k úřední opravě vozů T3SUCS čísel 7174 (vůz 6003) a 7121 (vůz 6004). Téměř hotové vozy byly dodány do Prahy v pátek 20. prosince 2019 a složeny z ústředních dílnách. Po Novém roce se na vozech začalo pracovat tak, že „Babičky“, jak se v Liberci tramvajím T2R mezi zaměstnanci s úctou říkalo, dnes vidíme již na kolejích. A tak po nějakých třech letech od prvotní myšlenky jsou vozy T3SUCS ve skříních T2 v Praze realitou.

Tramvaj T2 č. 6003 (ex-Liberec T2R č. 26, poté 18; ex-Ostrava 613) Vyrobená v r. 1958 Reprezentuje podobu vozů T2 z 60. let po první generální opravě

Báseň druhá – Ostravská

Martin Břejša, vedoucí odd. Technická kontrola – Nové vozy jednotky Správa vozidel Tramvaje, motolský řidič

Bylo vyřčeno mnoho nápadů, jak by vozy měly vypadat, např. od věrných vzhledových replik vozů ev. č. 6001 a 6002 z roku 1955 až po zachování posledního libereckého vzhledu. Nicméně bylo jasné, že v případě zamýšlených větších konstrukčních změn nebude možné provést opravné práce v Ústředních dílnách DPP z důvodu jejich přetíženosti.

Zároveň probíhal monitoring zachovalých originálních dílů pro vozy T2. Zvrat nastal, když Boris Cefer jakožto známý ostravský odborník na vozy T2 připustil, že existují původní spouštěcí boční okna licenčního systému anglické firmy Beclawat, známá např. i z londýnských doubledeckerů, která byla montována i na tramvaje T1 a nejstarší



VÝBĚR SNÍMKŮ Z OPRAVNY TRAMVAJÍ DPP Z LEDNA A ÚNORA 2020
FOTO: JAN HNILIČKA, ZDENĚK BEK A PETR LUDVÍČEK



NAJÍŽDĚNÍ „POVINNÝCH“ KILOMETRŮ S ČÁSTEČNOU KAMUFLÁŽÍ (SMYČKA KOBYLISY, 15. 2. 2020)
FOTO: JAN HNILIČKA

vozy T2 z let 1955 až 1959. S ohledem na to, že do dnešních dnů existují jen tři vozy T2, které tento druh oken z výroby obdržely, ale jen jediný by s nimi potenciálně mohl být provozován, byl by hřích tato okna nepoužít a jako unikát je nezachovat.

Samotná oprava skříní probíhala v ostravské společnosti Ekova Electric do značné hloubky a rozsahu, protože koroze ze severočeského podhorského prostředí byla neúprosná. Téměř všechny odnímatelné části musely být vyrobeny znovu. U některých částí, jako jsou schody nebo kanály topení, byl zvolen nerezový plech. Byly obnoveny regulovatelné rozvody ohřátého vzduchu od zrychlovače a navíc byla do nich doplněna topná tělesa jako u vozů T3SUCS. U obou skříní byly obnoveny vaznicové průduchy. Zvláštní podmínkou pro oba rekonstruované vozy bylo zachování zadní třímištné lavice na představku vozu z důvodu zamezení zranění cestujících úderem hlavy do skřínky zadní orientace. Tím bylo nutné zachovat vyhrazený prostor pro kočárky u středních dveří.

Vůz č. 6003 (ex Ostrava 613, ex Liberec 18, dříve 26) je koncipován vizuálně do stavu po první generální opravě dle vzoru DP Ostrava s tím, že v interiéru je použita napodobenina



OBĚ TĚ-DVOJKY VE VOZOVNĚ MOTOL 19. ÚNORA 2020
FOTO: ROBERT MARA

vozech vícevozových vlaků. Později tento druh odbavování vystřídal všeobecně známý systém MOC (Mechanizované odbavování cestujících) s ikonickými děrovacími strojkami.

S ohledem na vandalismus jsou původní materiály imitovány polepem na dnes běžně dostupných materiálech. Stanoviště řidiče je

Tramvaj T2 č. 6004 (ex-Liberec T2R č. 27, poté č. 19; ex-Ostrava 694).

Vyrobena v r. 1962

Reprezentuje podobu brněnských vozů T2 z 80. let po druhé generální opravě

druhé generální opravě dle vzoru DP Brno s tím, že v interiéru zůstalo původní žárovkové osvětlení. Stanoviště řidiče je vybaveno ovládacími prvky z vozů T3. Z vnějšku proběhla úprava plent a zvětšení rozteče reflektorů na brněnské provedení.

Výsledná podoba vozidel určených do běžného intenzivního provozu je velkým kompromisem, avšak vzhledově je téměř dokonalá. Také řemeslné zpracování je na vysoké úrovni a lahodí oku. Zde je třeba říci, že oprava včetně její přípravy a sehnání všech potřebných dílů proběhla během pouhých deseti měsíců, což byl výkon téměř heroický. Zde je nutné podruhé zmínit jméno Borise Cefera, jelikož bez jeho rozsáhlých znalostí konstrukce vozů, původních technologií i fandovské preciznosti vůči detailům by oprava nikdy nemohla takto úspěšně dopadnout. Přesné historické provedení vozů sice nebylo možné zachovat, ale k tomu účelu slouží zcela jiná skupina vozidel.

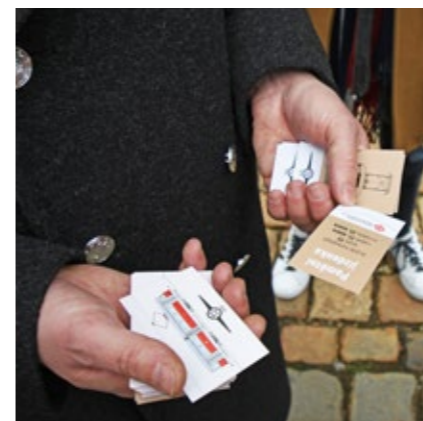
vizuálně upraveno do původního stavu včetně panelu a řadiče, ale pod „pokličkou“ je vše zapojeno podle vozů T3. Výjimkou je u tohoto vozu použití původního pedálového řadiče, umístěného pod podlahou za kabinou řidiče a ovládaného od pedálů táhly.

Vůz č. 6004 (ex Ostrava 694, ex Liberec 19, dříve 27) je koncipován vizuálně do stavu po



FINÁLE – TRAMVAJE 20. ÚNORA VYJÍždĚJÍ V PLNĚ KRÁSE Z OPRAVNÝ TRAMVAJÍ SMĚR STŘEŠOVICE
FOTO: ROBERT MARA

trhacího laku a dřevěného obložení okenních sloupků a paždíků v kombinaci s uspořádáním sedadel 1+1 prezentující mimo jiné i éru tzv. samoobslužného provozu, kdy již bylo zrušeno stanoviště průvodčího a jízdné bylo placeno do pokladniček u řidiče. Tento druh provozu se na sólo tramvajích řady T rozšířil především v mimopražských provozech, v Praze fungoval jen na čelních



SLAVNOSTNÍ KŘEST NA DVOŘE MUZEA MHD VE STŘEŠOVICÍCH (21. 2. 2020)
FOTO: PETR LUDVÍČEK

Báseň třetí – Hostivařská

Jan Hnilička, vedoucí odd. Technologie a obrábění Opravny tramvají JSVT

V ostravské Ekově probíhala kompletní oprava hrubé stavby, tedy skříně, vnějšího a vnitřního laku, došlo na novou kabeláž a celkovou konečnou montáž výzbroje a komponentů dodaných z DPP. Elektrovýzbroj je typu TR37 z vozů T3 s minimálními úpravami, což pro údržbu znamená maximální příbuznost s vozy T3SU, provozovanými na nostalgické lince č. 23. Částečně jsou využity nové typy svorkovnic, nové pojistkové držáky a pojistky typu PT22 pro pomocné obvody, napájené z trolejového napětí 600 V, tedy bezpečnější varianta v případě umístění v kabině řidiče.

Z Ostravy přišly vozy kompletně smontované, neoživené, ale zavázané s vlastními podvozky. V rámci celkové opravy vozů jsme zajišťovali standardní opravu komponentů elektrické výzbroje – stykačových rámců, zrychlovače, řešili jsme rozmístění elektrických přístrojů ve voze. Měli jsme na starosti také zajištění výroby světel vnitřního osvětlení, které známe z vozu T3 Coupé, nebo sedaček co nejvíce odpovídajících původnímu vzhledu v Tě-dvojkách s koženkovým potahem. Finále naší práce spočívalo v odstranění drobných závad, oživení a vyzkoušení vozů včetně jízdních a brzdových zkoušek.

Zajímavostí je, že vůz č. 6003 „jednooký“ má v kabině řidiče původní Tě-dvojkový pedálový řadič, který je ovládán třemi pedály pomocí pákového převodu pod podlahou. Když zůstaneme v kabině, tak v případě „dvouokého“ vozu č. 6004 odpovídá pult 70. letům z vozů T3. A zdají-li se nám sedačky pro cestující umístěné nezvykle níž, je to tím, že tehdejší normy odpovídaly vzrůstu lidí té doby.



Báseň čtvrtá – Nezveřejněná

Robert Mara, vedoucí odd. Archiv DPP, autor knihy Tramvaje Tatra T2

Tématu historie vozů T2 ponecháme samostatný prostor v některém z dalších čísel DP kontaktu. Dojde tak na továrnu nejdůležitější, smíchovskou Tatru, i na lidi, kteří za návrhy a vznikem vozu stáli, tedy mj. i výtvarníka Františka Kardause. Dozvíte se, jak vznikalo tvarové řešení Tě-dvojkky i proč se Pražané vozů T2 v hlavním městě prakticky vůbec nedočkali.

FINÁLE

Tramvaje s ev. čísly 6003 a 6004 budou od konce března 2020 vypravovány na nostalgické lince 23, případně při víkendovém

provozu linky č. 2. Zvažuje se i jejich využití ke komerčním jízdám. Svými čísly navazují na dva prototypy T2 s čísly 6001 a 6002, s kterými se alespoň krátce mohli Pražané v 50. a 60. letech svěřt. Dnes bezpochyby nejvýznamnější dochovaný vůz T2 č. 6002 je od roku 1977 součástí sbírek Muzea MHD v Praze. V 90. letech prošel rozsáhlou renovací, kterou odpovídá stavu z roku 1956. Jezdí tak s tyčovým sběračem, což vyžaduje speciální opatření v provozu. Tato anomálie tuto tramvaj v posledních týdnech sice staví do role „té třetí vzadu“, ale do hlavní role se určitě vrátí třeba při oslavách 150. výročí pražské MHD.

Z podkladů připravil:
Petr Ludvíček



V SOBOTU 22. ÚNORA 2020 SE ČLENOVÉ KROUŽKU MĚSTSKÉ DOPRAVY SVEZLI PO STOPÁCH LINKY Č. 4, TYPICKÉ PRO VOZY T2. PODOBA ZASTÁVKY ČSAD SMÍCHOV A TRÁTI JE JIŽ V TYTO DNY MINULOSTÍ
FOTO: JAN HORSKÝ

Ptal se: Petr Ludvíček
Ilustrační foto: Petr Hejma



KDO SE SKRÝVÁ ZA ČÍSLÓVKOU 8

ÚSEK TECHNICKÝ – METRO MÁ VE SVÉ STRUKTUŘE OD 1. LEDNA LETOŠNÍHO ROKU PĚT NOVÝCH A JEDNU STARONOVOU JEDNOTKU. VŠECHNY VÁM PŘEDSTAVÍME PROSTŘEDNICTVÍM ODPOVĚDÍ JEJICH VEDOUČÍCH NA 3 OTÁZKY.

S dovolením začneme z druhého konce číselné řady jednotek úseku technického – Metro, tedy od služebně nejstaršího vedoucího. Zde jsou otázky:

1. Představte nám stručně vaši jednotku – v čem spočívá její hlavní činnost?
2. Jaké máte cíle pro letošní, již rozběhlý rok?
3. Jak vidíte vývoj pražského metra z vaší pozice?



860000 jednotka Správa vozidel Metro
vedoucí: **Jaroslav Kristen**

▶ v DPP od r. 1975 na různých pozicích počínaje dělnickou – zámečnickou kolejových vozidel; v letech 1976–1981 studium na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilíně obor Provoz a údržba dráhových vozidel; poté na různých pozicích technického pracovníka, později v různých vedoucích funkcích několika útvarů tehdejší Služby vozové či nové jednotky Správa vozidel Metro; na pozici vedoucího JSVM od 1. 5. 2018

1. Domnívám se, že náplň činnosti plně charakterizuje její název – správa vozidel metra. Naše činnost však nespočívá pouze v údržbě

a opravách vozidel či snad výstižněji vlakových souprav metra, byť ji provádíme dodavatelem způsobem formou full servisu, ale také v komplexní garanci technického stavu vlakových souprav zaručujícího jejich dlouhodobou, spolehlivou a bezpečnou provozuschopnost. V neposlední řadě jsme velmi aktivním partnerem dodavatelů a orgánů státní správy v rámci projednávání veškerých technických aspektů spojených s modernizací vozového parku metra (realizace projektu modernizace 93 ruských vlaků metra typu 81-71) a také při jednání o dodávkách zcela nových vlakových souprav (realizace dodávky 53 vlaků metra typu M1).

2. Hlavní cíl pro rok 2020 je jasný a dlouhodobý – zajišťovat spolehlivou a bezpečnou provozuschopnost vlakových souprav metra obou typů – M1 a 81-71M. Dalším, neméně významným a dlouhodobým cílem, je aktivní spolupráce s ostatními vnitropodnikovými útvary DPP v přípravě realizace veřejné obchodní soutěže na automatický dopravní systém pro nově budovanou linku metra D.

V neposlední řadě je naším velkým a dlouhodobým cílem práce na projektu Metro 2040, který, pokud bude schválen, umožní v první fázi bez přerušení provozu realizovat přechod od stávajícího konvenčního metra k plně automatickému provozu vlakových souprav i na lince C.

3. Jednoznačně v postupně plně automatizaci provozu stávajících linek našeho metra. Velkým inspirátorem a příkladem, kde je takový program realizován, je pro mne pařížské metro.



850000 jednotka Technologická zařízení a OSM
vedoucí: **Petr Kysilko**

▶ v DPP od 1. 9. 2003 na pozici vedoucí služby (tehdy Ochranného systému, později Technologická zařízení a OSM

1. Jednotka zajišťuje obsluhu, údržbu a opravy svěřených vzduchotechnických, čerpacích, sanitárně technických, otopných a elektrických zařízení určených pro provoz dopravního systému metra včetně automatického systému dálkového řízení technologií. Současně zajišťuje obsluhu, provoz, údržbu a opravy technologií ochranného systému metra, přičemž se zaměřuje především na technologie, které jsou využitelné v případě vzniku aktuálních hrozeb, jako jsou např. povodně, black-out, teroristický útok chemickými látkami.

2. Za hlavní cíl v roce 2020 považuji zajištění zdárného průběhu velkých investičních akcí. Především se jedná o „Modernizaci energetického systému metra při blackoutu. Významnou investiční akcí je rovněž „Modernizace protichemického varovného systému“. V oblasti oprav je velmi důležité včas připravit poptávková řízení a veřejné zakázky pro rok 2021. Jedním z hlavních cílů je rovněž personální stabilizace, neboť čelíme značnému nedostatku odborníků ve všech oblastech činnosti – elektro i strojní, a to jak v oblasti manuálně pracujících tak technických pracovníků.

3. Metro je nesporně důležitým prvkem MHD a proto se domnívám, že výstavba nové trasy D by měla pokračovat rychlejším tempem. Modernizace stávajících tratí by se měla ubírat cestou plně automatizace.



840000 jednotka Dopravní zařízení
vedoucí: **Petr Vondráček**

▶ v DPP od roku 2009 na pozici vedoucí služby Dopravní zařízení

1. Naše jednotka zabezpečuje především provoz výtahů a eskalátorů ve všech stanicích metra, jak již bylo uvedeno v DP kontaktu v osmém článku k 45. výročí pražského metra. Udržení provozu představuje jak preventivní údržba, tak opravy velkého rozsahu. V neposlední řadě také plán obnovy všech strojů a vývoj projekčních standardů pro definování provedení nového zařízení, zlepšení provozuschopnosti. Slouží především pro dodavatele nových zařízení, který se stává součástí zadávací dokumentace při veřejných zakázkách pro dodávky nových výtahů a eskalátorů.

2. V roce 2020 nás čeká recertifikace zavedeného systému řízení kvality dle ISO 9001. Naším cílem je potvrdit, že víme, co děláme, jak to děláme a jak využítme získané poznatky pro další cyklus procesů. Předchozí tři roky jsme pracovali na vysoutěžení dodavatelů na náhradní díly pro pohyblivé schody. Slibujeme si tak v tomto roce plynulé zahájení dodávek dle předepsaného plánu, naplnění plánu oprav. Pevně věříme, že komplikace zastavení výroby v Číně nebude mít na naše realizace dopad. V letošním roce chceme věnovat další úsilí do školení našich zaměstnanců, nadále působit v prohlubování našich znalostí a schopností. V únoru se povedlo obsadit část našich volných míst, čemuž věnujeme velké úsilí. V letošním plánu máme také obsazení i zbývajících volných pozic.

3. Za posledních několik let se výrazně změnil přístup k vnímání naší práce, nároky na provoz technologie. Vývoj doby přinesl mnoho nových bezpečnostních požadavků na provádění práce, na provoz zařízení a na samotné zařízení. Proti tomu však mnozí

cestující vnímají, že zařízení patrně uvažuje již nyní za ně, nevěnují bezpečnosti své přepravy dostatečnou pozornost.

Odchází mnoho znalců a jejich náhrada vyžaduje velké úsilí. Vnímáme, že v této oblasti musíme již nyní vytvořit podpůrné nástroje tak, aby se vytvořil prostor pro řešení budoucích problémů s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků a s kvalitou a složitostí zařízení. Považujeme za velmi důležité dobře zahájenou spolupráci na vývoji nového programu pro zápis provozní údržby, obsahující mj. řadu pomocných informací k servisovaným strojům.



830000 jednotka Stavby a tratě
vedoucí: **Ondřej Krulíkovský**

▶ v DPP od 1. června 2015 na pozici vedoucí služby Stavby a tratě

1. Záběr jednotky Stavby a tratě je velice široký: od údržby stanic, tunelů, kolejového svršku a spodku, mostních objektů až po stavění protipovodňových opatření, provozování vozidel nezávislé traktace a kalibraci měřidel v oboru délky s celopodnikovou působností.

2. Úspěšně zvládnutí naplánovaných souvisejících výluk metra, při kterých bude pokračovat nastolené tempo výměny dřevěných pražců za betonové. Dalším cílem je stejně jako každý rok úspěšné provedení celé řady údržbových prací, které jsou prováděny především v přepravních výlukách – těsnění tunelového ostění, injektáž kolejových betonů, výměna a broušení kolejnic či sanace podpor bezpražcového upevnění. Patří sem i opravy kabelových konstrukcí, stavební oprava větracích šachet, opravy odvodňovacích systémů stanic, opravy nadzemních objektů stanic, opravy traťové mechanizace, opravy mostních konstrukcí apod.

3. Kromě budování nových tras nás čekají vzhledem ke stárnutí jednotlivých konstrukcí, ať už to jsou mosty, tunely nebo stanice, opravy větších rozsahů, které bude potřeba

pečlivě naplánovat a realizovat tak, aby byl dopad na cestující co nejmenší.



820000 jednotka Sdělovací a zabezpečovací
vedoucí: **Milan Pecka**

▶ v DPP od roku 1988 na různých pozicích (technický pracovník, vedoucí oddělení, vedoucí provozu), od roku 2008 vedoucí služby Sdělovací a zabezpečovací

1. Bezpečnost železničního provozu a tedy i vlaků v metru zajišťují sofistikované zabezpečovací systémy staničního, traťového a vlakového zabezpečovacího zařízení. Systémy, které kontrolují a postupně třeba i nahrazují dopravní zaměstnance – výpravčí, dispečery a také strojvedoucí a současně umožňují výpravčím a hlavně vlakovým dispečerům efektivní řízení provozu vlaků v metru.

Pro bezpečný a spolehlivý provoz metra a jeho řízení jsou velmi důležité také sdělovací drážní systémy – telefonní systémy (např. dispečerské), kamerové, požární, rozhlasové, přístupové, informační a mnohé další. Jednotka Sdělovací a zabezpečovací tyto systémy provozuje, zajišťuje jejich servis a opravy a ve spolupráci s dodavateli také jejich rekonstrukce a další rozvoj.

Jednotka Sdělovací a zabezpečovací slouží primárně dámám a pánům z jednotky Provoz Metro, aby s využitím uvedených sdělovacích a zabezpečovacích systémů mohli konat svoji práci. Další službou je pomoc úseku bezpečnostnímu při zajišťování security bezpečnosti a zajištění tunelů metra a dalších služebních a neveřejných prostor proti nežádoucímu vstupu s využitím elektronického zabezpečovacího systému (EVS), systému elektronické kontroly vstupů (EKV) a také kamerového systému CCTV.

2. Hlavním cílem je zajištění bezpečné a spolehlivé činnosti sdělovacích a zabezpečovacích systémů v metru jako nutná podmínka pro zajištění provozu metra. Dalšími cíli jsou rozvoj a rekonstrukce těchto systémů, například v rámci projektu KBS dokončení

rekonstrukce vlakového zabezpečovače na trase B, rekonstrukce kamerového systému CCTV, rekonstrukce přístupového systému, systému rádiového spojení VKV pro vlaky v tunelu metra a mnohých dalších.

Pracujeme na zadání pro veřejnou zakázku na kompletní rekonstrukci zastaralých reléových staničních a traťových zabezpečovacích systémů. Dalším úkolem je zajistit lepší zabezpečení tunelů a dalších neveřejných prostor proti nežádoucím vstupům. A v neposlední řadě potom ve spolupráci s operátory zajištění pokrytí stanic a tunelů metra signálem mobilních komunikací, tedy rychlý internet LTE.

3. Rozvoj technologií je stále rychlejší a bouřlivější. Pokud jde o drážní zabezpečovací techniku, směřuje jednoznačně k automatizaci provozu a k systémům bez strojvedoucích. Automatický provoz bez strojvedoucích je připravován pro novou trasu D. Ukazuje se, že je možné a dokonce vhodné s využitím nových technologií automatizovat i současné konvenční trasy, primárně trasu C.

Rozvoj sdělovacích systémů směřuje k různým chytrým, tedy smart řešením a systémům. Například různé inteligentní video systémy, inteligentní aplikace pro navádění nevidomých v metru, překotný rozvoj různých informačních systémů (např. informační panely na odbavovací čáře – IPOČ, v současné době v pilotním provozu v 5 stanicích metra) atd. Budoucností je jistě také integrace jednotlivých sdělovacích, bezpečnostních a automatizačních systémů do nějaké nadstavby – jednotné integrační platformy.



810000 jednotka Elektrotechnika
vedoucí: **Karel Kovařík**

▶ od června 2012 na pozici provozní pracovník technologií a staveb, od července 2013 vedoucí oddělení Technika, od 1. 1. 2019 vedoucí odboru Provozní – technického

1. Činnost jednotky Elektrotechnika má těžiště zejména v zajištění dodávek elektrické energie pro veškeré spotřebiče provozované

na úseku technickém – Metro. Konkrétně to znamená dodávku z nadřazené soustavy 22 kV do stanic metra, areálů dep a do budovy Centrálního dispečinku, dále transformaci přivedené el. energie na hladinu nízkého napětí (400/230 V) a stejnosměrného trakčního napětí (825 V) a konečně rozvod transformované energie pro napájení technologických zařízení včetně zařízení provozovaných ostatními jednotkami (např. sdělovací a zabezpečovací zařízení, eskalátory, nebo strojovny hlavního větrání a čerpací stanice).

Dále zajišťujeme osvětlení ve stanicích metra a v mezistaničních úsecích (tunelech) a máme na starosti elektrodyspečerské řízení výše uvedených činností. Patří k nám i provoz, obnova a rozvoj technické infrastruktury, jmenovitě technologických zařízení distribučních transformoven a měničů (např. rozváděče 22 kV a nízkého napětí, transformátory, trakční usměrňovače).

2. Za hlavní cíle pro rok 2020 považují zajištění hladkého průběhu probíhajících investičních akcí, např. rekonstrukce měničů a distribuční transformovny ve stanici metra Pankrác nebo modernizace osvětlení tunelů a silových rozvodů v úseku Kačerov – Háje. V druhé polovině roku je třeba zahájit rekonstrukci distribuční transformovny ve stanici Budějovická. Samostatnou kapitolou je pak příprava trasy D, která bude v tomto roce opět intenzivní.

Neméně důležitým úkolem je udržení vysoké spolehlivosti provozovaných technologií, která vychází především z propracovaného plánu údržby, ale také z vysoké kompetence provozních zaměstnanců, kterým bych za to rád vyjádřil veliké uznání. Za klíčové považují také stabilizaci v personální oblasti, udržení stávajících kvalifikovaných zaměstnanců a získávání nových. Je to důležitý předpoklad pro plnění všech výše uvedených cílů.

3. Vývoj pražského metra vnímám ze dvou perspektiv, jednak jako cestující, který ho denně využívá, kde oceňuji jeho dostupnost, spolehlivost, rychlost a bezpečnost. Bohužel rozšiřování sítě metra se časem postupně zpomaluje, zde bych jako cestující preferoval rychlejší rozvoj. Z pohledu člověka, který se podílí na jeho provozu a rozvoji, sleduji denně jeho vývoj směrem k modernizaci, automatizaci a využívání sofistikovaných technologií. To na jedné straně přináší větší operativnost a bezpečnost provozu, na druhé straně klade stále větší nároky na zajištění provozu a kvalifikaci personálu, který tyto technologie obsluhuje a zabezpečuje. ■



VIZUALIZACE DVOJICE VÝTAHŮ VE STANICI KARLOVO NÁMĚSTÍ

Z TEMNÝCH SLUŽÍ KARLOVA NÁMĚSTÍ

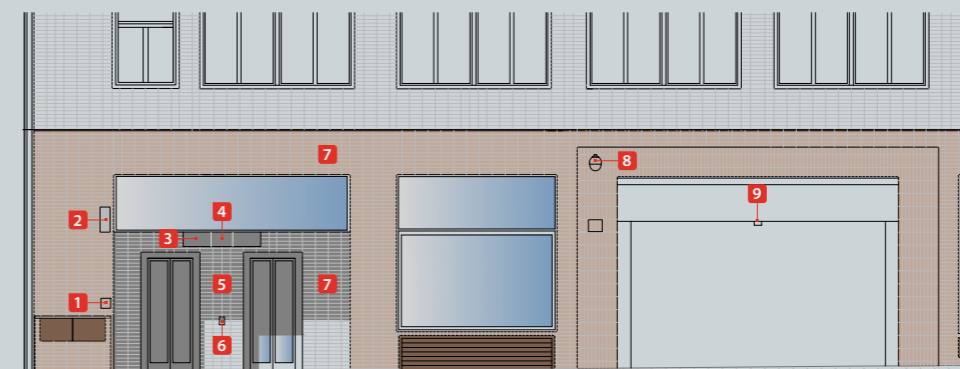
KARLOVO NÁMĚSTÍ, VÁCLAVSKÁ ULICE, Č. P. 14. PRÁVĚ V TOMTO NENÁPADNÉM KOUTU CENTRA METROPOLE VZNIKÁ SOUSTAVA VÝTAHŮ, KTERÉ ZE STANICE METRA KARLOVO NÁMĚSTÍ VYTVOŘÍ 46. STANICI S BEZBARIÉROVÝM PŘÍSTUPEM.

Již dnes kolemjdoucí míjí dvojici záborů, za kterými se schovávají šachty, a to v těsné blízkosti výstupu z Václavské pasáže. První šachta, výtahová, ústí ve sklepení obytného domu č. p. 14. Touto relativně špatně přístupnou jámou by však bylo náročné vytěženou horninu vyvážet na povrch, proto bylo nutné vyhloubit i těžní, téměř 40 metrů hlubokou šachtu, která je umístěna hned naproti a slouží právě tomuto účelu. Pro

úplnost je nutné dodat, že těžní šachta je pouze dočasná a po dokončení stavby bude zasypana.

A jak systém bezbariérového přístupu do stanice bude fungovat? Velice podobně jako ve stanici Anděl. Dvojice výtahů z povrchu povede do přestupní chodby, ze které další dvojice výtahů (společně s nouzovým schodištěm) zamíří rovnou do stanice metra.

I na úrovni nástupiště se pilně pracuje. Po snesení smaltovaných obkladů (přibližně v půlce nástupiště a kolejiště) došlo k ošetření ocelových nosníků antikoročním nátěrem a betonovým protipožárním nátěrem. I „za záborem“ je příprava na stavbu výtahů v plném proudu, jak sami můžete vidět na snímčích na následující dvoustraně. ■



- 1 klíčkový ovladač rolety
- 2 informační systém – praporec
- 3 informační systém – VIP panel
- 4 mřížka vzduchotechniky
- 5 antigrafiti nátěr
- 6 ovládání výtahů
- 7 obklad ostě pálenou keramikou
- 8 kamera Policie ČR
- 9 majáček pro nevidomé

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ VÝTAHŮ V ULIČNÍ ÚROVNI V DOMĚ Č. P. 14 V ULICI VÁCLAVSKÁ

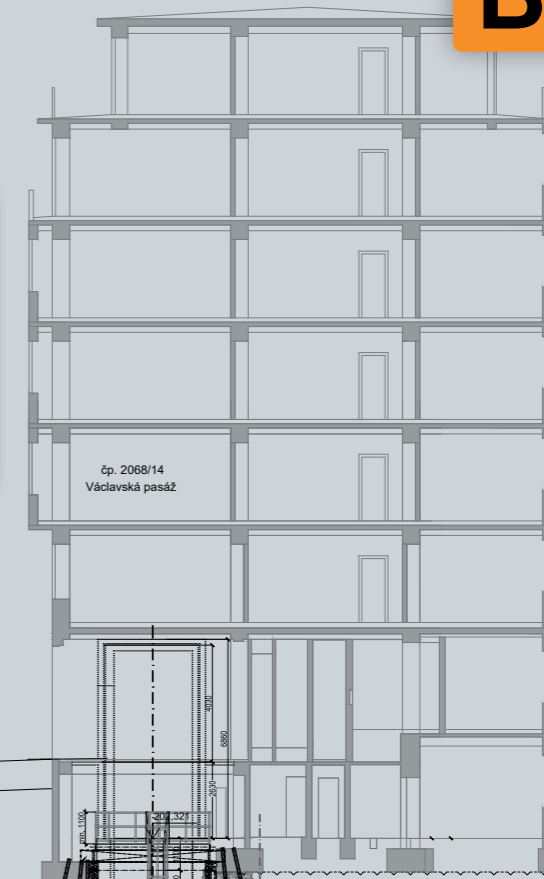
BEZBARIÉROVÉ ZPŘÍSTUPNĚNÍ STANICE METRA KARLOVO NÁMĚSTÍ



- Až 40 tun vážící kontejnery plné sutě jsou z podzemí vytahovány pomocí elektrického jeřábu na povrch



- zábor v ulici Václavská



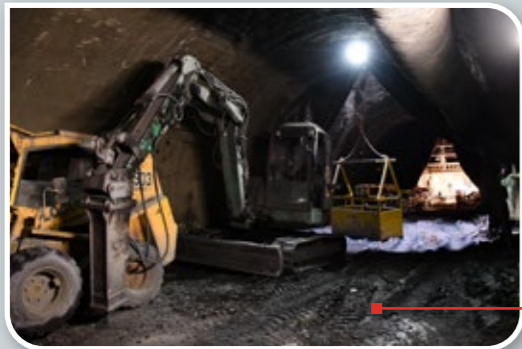
čp. 2068/14
Václavská pasáž



ULICE
TROJANOVA

budova č. 1147 ČVUT
4 NP + 1PP

ULICE
VÁCLAVSKÁ



- Hornina je v podzemí těžena výhradně těžkou technikou



PŘESTUPNÍ CHODBA

DOČASNÁ TĚŽNÍ ŠACHTA

VÝTAHOVÁ ŠACHTA



- Pohled do výtahové šachty, která bude ústít v obytném domě ve Václavské ulici



- Za záborem ve stanici metra se skrývá připravené zázemí pro stavbu obou výtahů, včetně dvou prohlubní pro výtahovou šachtu



CHODBA K VÝTAHŮM
NA NÁSTUPIŠTĚ

STANIČNÍ TUNEL

STŘEDNÍ LOŽ
STANICE

STANIČNÍ TUNEL

Text: Zdeněk Bek
a Milan Bohadlo
Foto: Zdeněk Bek
Projektová dokumentace:
Metroprojekt



Text a foto: Miroslav Sedlmajer



DO 800 M DLOUHÉHO TUNELU POD BRATISLAVSKÝM HRADEM SMĚJÍ JEN TRAMVAJE (ŠKODA 29T NA LINCĚ 9)

ČASTEJŠIE AKO METRO

ČASTĚJI NEŽ METRO – TO BYL JEDEN ZE SLOGANŮ, KTERÉ PROVÁZELY POSÍLENÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY NA RAČANSKÉ RADIÁLE. ŘEČ JE O HLAVNÍM MĚSTĚ SLOVENSKÉ REPUBLIKY A O ZAVEDENÍ DVOUMINUTOVÉHO ŠPIČKOVÉHO INTERVALU MEZI SPOJI, KTERÉ VOZÍ CESTUJÍCÍ MEZI RAČOU A CENTREM MĚSTA. PROČ ZROVNA SROVNÁNÍ S METREM? BRATISLAVA SE PODZEMNÍ DRÁHY NEDOČKALA A NEMÁ NA SVÉM ÚZEMÍ ANI VHODNĚ TRASOVANÉ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, PROTO NYNÍ POČÍTÁ S TRAMVAJOVOU DOPRAVOU JAKO STĚŽEJNÍM SYSTÉMEM MHD.

V lednu letošního roku jsme měli možnost navštívit v rámci účasti DPP na veletrhu Slovakiatour slovenské hlavní město a samozřejmě jsme nemohli vynechat místní veřejnou hromadnou dopravu. Tipy čemu věnovat pozornost jsme dostali od toho nejpopulárnějšího – vedoucího marketingu a komunikace Dopravného podniku Bratislava (DPB) Mateje Michlíka.

Tramvaje místo rychlodráhy

A jak je to vlastně s tou podzemkou? V polovině 80. let se začalo s výstavbou takzvaného nosného systému MHD. Trasa plánovaného metra je stále patrná v rámci sídliště Petržalka jako volný pruh půdy, kterému se vyhýbá jakákoli výstavba. Pod Panónskou cestou, která odvádí dopravu okolo jihu této městské části, se dokonce nachází skelet depa rychlodráhy.

Samotný navazující tunel již musel nedávno ustoupit chystané výstavbě developerského projektu. Zbývající zdi slouží jako legální sprejerská plocha, místo tak má opravdu zvláštní atmosféru. V budoucnu se počítá s využitím volného prostoru pro prodloužení povrchové tramvajové trati.

Ta nyní končí jen kousek za Starým mostem spojujícím oba dunajské břehy. V roce 2016



LINKU 61 Z HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ NA LETIŠTĚ OBSLUHUJÍ AUTOBUSY MERCEDES-BENZ CAPACITY



ZBYTKY DEPA RYCHLODRÁHY NA JIHU PETRŽALKY

po skončení náročné rekonstrukce prvního bratislavského říčního mostu se poprvé rozjely električky také na jih do Petržalky. Trať je ukončena po dvou zastaveních na úvratové zastávce Jungmannova, která prozrazuje budoucí záměry pokračování v koridoru dříve zamýšlené rychlodráhy. Zajímavostí trati od Starého mostu po novou konečnou je dvojitý rozchod kolejí. Bratislavské tramvaje jsou totiž „úzké“ a stačí jim rozchod kolejnic 1000 mm. Ten na tomto úseku doplňuje standardní železniční rozchod 1435 mm, jako rezerva pro uvažovaný provoz vlaků pokračujících do Rakouska.

livými díly tramvaje ostře kontrastují s úzkými prostory mezi články ve starších pražských vozech typu 15T. Pokrok v konstrukci je zde nepochybný.

Tramvajová síť se však nerozvíjí pouze na jih od majestátního Dunaje. Od poloviny roku 2019 probíhá zásadní modernizace karloveské radiály. V době naší návštěvy byla rekonstrukce za svou polovinou a náhradní autobusová doprava tak již zajišťovala provoz jen v koncové části od Borské do Dúbravky. Modernizace není zajímavá jen z hlediska zlepšení technických parametrů stavební části,

Každá další rekonstrukce by již měla vycházet z nastaveného směru.

Trochu jako v metru jsme se cítili ve spojích linky 9, které projíždí unikátním osmisetmetrovým tunelem pod Bratislavským hradem a vyjíždí u památníku Chatama Sofera. Tento původně silniční a pěší tunel používají od rekonstrukce v 80. letech pouze tramvajové soupravy spojující centrum města s Karlovou Vsí. V tunelu se setkáme jak s vozy Škoda 29T, tak staršími ČKD Tatra T6A5 nebo ČKD Tatra K2. A pozor, vstup pro pěší je přísně zakázán a střežen.

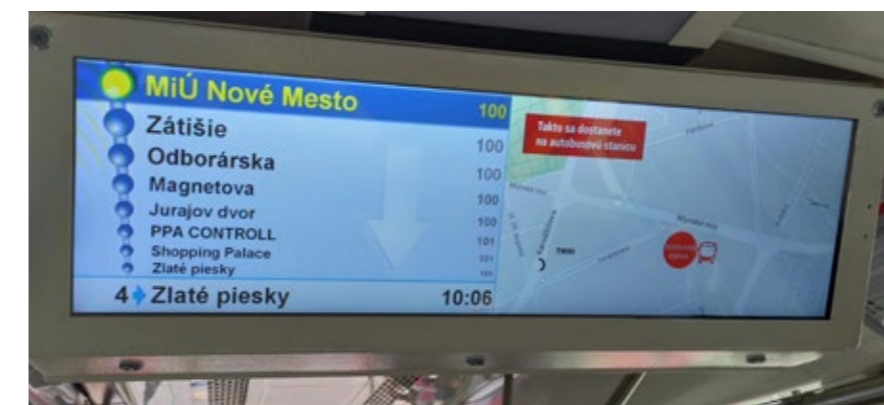
Na letiště kapacitně

Šalamounsky vyřešil DPB páteřní dopravu na letiště na lince 61 z hlavního nádraží. Trasu obsluhují přednostně autobusy Mercedes-Benz CapaCity, které pojmu až 188 cestujících. Vedle nich se tu objevují i kloubové „sorky“ známé z Prahy – v provedení NB 18 City. Ty disponují kapacitou 151 míst. S obřími Mercedesy se cestující setkají i na páteřních linkách z Petržalky na druhý břeh Dunaje.

Informování cestujících

Bratislava zůstává nejnávštěvovanější destinací našich východních sousedů, v roce 2018 navštívilo slovenskou metropoli 1,3 milionu návštěvníků. Těm je nutné přizpůsobit i způsob komunikace. V tramvajích disponujících moderním informačním systémem se tak cestující vždy setká s překladem do angličtiny, dvojjazyčné jsou zpracovány i přehledné výlukové materiály umístěné na zastávkách.

Netradičním způsobem přistupuje bratislavský dopravce k vyhledávací spojení. Vlastní



ORIENTAČNÍ SYSTÉM VE VOZE 29T

Na lince 3, která od začátku provozu zdomácněla na nové petržalské konečné, potkáváme červenou chloubu místního dopravního podniku – obousměrné tramvaje Škoda 30T s obchodním názvem ForCity Plus. Bratislavskou tramvajovou síť brázdí také jejich starší jednosměrné sestřičky typu 29T. Uvědomíme-li si úzký rozchod kolejí, je až neuvěřitelné, jak vzdušně a prostorně působí interiér obou typů vozů. Velkorysé průchody mezi jednot-

ale zejména aplikací nového jednotného vzhledu tramvajové tratě jako celku. Poprvé se tu cestující setkají se zatravněným kolejovým svrškem, elegantními středovými sloupy trakčního vedení, novými minimalistickými označníky, přístřešky na všech zastávkách a v neposlední řadě odjezdovými panely s informacemi o nejbližších spojích. Mobilní trať jednotky černá barva, se kterou kontrastuje světlá dlažba nástupišť a přístupových cest.

PANEL S ODJEZDY SPOJŮ V ZASTÁVCE NA
KARLOVESKÉ RADIÁLEPRODEJNA JÍZDENEK A INFOCENTRUM ZÁROVEŇ
(HODŽOVO NÁMĚSTÍ)

jednoduchý nástroj příliš nepropaguje a spoléhá na mapy platformy Google. Nutno říct, že hledání ve spojení s mapami je naprosto intuitivní, a tak absence vlastního pokročilého vyhledávače nevadí.

Formy komunikace doplňuje infolinka s provozní dobou od 7 do 19 hodin a síť sedmi prodejen jízdného, které do určité míry zastupují i funkce infocentra. Vzhledem k absenci vlastních vhodných prostor (které v Praze zastupuje hlavně metro) nemohou být prodejny vždy umístěny na nejhodnějších místech.

Zajímavostí je zprostředkování aktuálních dat o odjezdech spojů ze zastávek MHD pomocí zájmového webu imhd.sk, který shromažďuje kompletní databázi znalostí o dopravě ve slovenských městech.



PRODEJNÍ AUTOMAT JÍZDENEK

Dopravní suvenýry jsou na cestě

Dopravní podnik zatím nedisponuje širokým portfoliem předmětů s dopravní tematikou. Dá se říci, že dopravní merchandise je teprve v plenkách, ale o to smělejší jsou plány do budoucna, kdy by měl vzniknout i elektronický obchod. Zatím solidně reprezentují bratislavskou městskou dopravu zejména výpravné knihy o historii autobusů a nejnověji také trolejbusů. Již nyní si v prodejně v podchodu pod Hodžovým náměstím šotouši mohou vybrat triko s tramvají Škoda 30T, omalovánky, pohlednici či další drobnosti.

S kartou jako v Londýně

Ve zkušebním provozu pro omezený počet uživatelů je systém, který umožní cestujícím se odbavovat jednorázovými jízdenkami za pomoci bankovní karty. Stejně jako v Londýně či jiných městech je zákazníkovi garantováno, že za den neutratí více, než je nastavený cenový strop. Až bude systém v plném provozu, bude cestování po Bratislavě pro krátkodobé návštěvníky o něco bezstarostnější – a zcela bez papírové jízdenky.

Co nevynechat z dopravních zajímavostí? Jednoznačně projížďku tramvajovým tunelem, jízdou přes Přístavný most s výhledy na přístav a moderní centrum Bratislavy, svezení minibusem na Kamzík v turistické sezóně nebo cestu „trojkou“ přes Starý most. Naskytne-li se možnost u příležitosti některé dopravně nostalgické akce, určitě se svezte krásně renovovaným trolejbusem Škoda Sanos S 200. Z nedopravních atrakтив doporučujeme vyhlídku UFO, Bratislavský hrad či historické centrum města.

ČESKO-ANGLICKÁ VÝVĚSKA
O VÝLUKOVÉM STAVU

Síť městské dopravy v Bratislavě tvoří 5 tramvajových, 13 trolejbusových a 64 autobusových linek. Propojení MHD, vlaků a regionálních spojů zajišťuje Integrovaný dopravní systém v Bratislavském kraji (IDS BK).

VEDOUcí ODDĚLENÍ ŘÍZENÍ
PROVOZU JAN CIBULKA
S OCENĚNÍM PRO DISPEČERSKÉ
TÝMY DPP UDELEŇNÝM ZA
VSTRÍCNOST K FILMAŘŮM

NEŽ PADNE PRVNÍ KLAPKA

ŘEŠENÍ NÁSLEDKŮ POVODNÍ V PRAŽSKÉ DOPRAVĚ MÁ ZA SEBOU, PROTO HO ANI NEJRŮZNĚJŠÍ POŽADAVKY FILMAŘŮ NEMOHOU VYKOLEJIT. NAVÍC, TAKOVÉMU DISPEČEROVI JE VLASTNĚ FUK, ZDA ŘEŠÍ ZMĚNY V DOPRAVĚ Z DŮVODU DOPRAVNÍ NEHODY, PRASKLÉHO VODOVODNÍHO ŘADU NEBO NATÁČENÍ POHÁDKY O VODNÍCÍCH V ČECHÁCH. ZA VSTRÍCNOST VŮČI FILMAŘŮM A SCHOPNOST DOPRAVU I TAK ZVLÁDNOUT JSOU DISPEČERSKÉ TÝMY DOPRAVNÍHO PODNIKU DRŽITELI OCENĚNÍ. DOJDE I NA ZÁŽITKY Z NATÁČENÍ, SLIBUJE JAN CIBULKA, VEDOUcí ODDĚLENÍ ŘÍZENÍ PROVOZU.

Jsou manévry v dopravě kvůli natáčení filmů pro vás specifické?

Asi vás zklamu – zajištění filmování v rámci provozu MHD je pro dispečerské týmy rutina spočívající v nějakém náhradním řešení za vyloučenou dopravu. Pro nás je tedy v podstatě jedno, jestli přijdou vodárny, že potřebují čtyři hodiny kopat pod tramvajovou trať, nebo filmař s natáčením. Ano, máme s tím práci, ale nijak se neliší od jiné. Vymyslíme a zajistíme nějaké řešení s tím, že cestujícího včas informujeme o tom, od kdy do kdy je výluka.

Jak to následně může vypadat v ulicích, když padne klapka?

Například dispečersky zajistíme, aby po vytyčené trase historickou tramvaj nepotkaly ty současné. To se ale liší podle dané produkce. Dopředu se z mnoha důvodů včetně počasí nedá naplánovat, že od 11 do 13 se bude natáčet. Ale ve vhodnou chvíli se doprava automobilová i tramvajová zastaví, aby byl prostor čistý pro filmaře. Reagujeme tedy operativně.



Soutěž Film Friendly upozorňuje na regiony a lokace, které aktivně spolupracují s filmaři a snaží se o co nejefektivnější využití natáčení pro dané místo. Od zástupců Státního fondu kinematografie a České lokační unie převzal tuto zvláštní cenu i Dopravní podnik hl. m. Prahy.

NATÁČENÍ AKČNÍCH SCÉN PRO FILM DÍTĚ ČÍSLO 44 SI VYŽÁDALO UZAVŘENÍ STANICE ANDĚL A ZNAMENALO TEDY VÝZVU PRO DISPEČERY

Je to stejně živé jako doprava vlastní. V danou chvíli se snažíme udělat pro filmaře maximum, aby se vše nemuselo další dny opakovat.

Co se odehrává při prvním kontaktu s produkci?

Vždy to začíná licitováním s produkční společností, kdy při takovém debatním mariáži jsou proti sobě představy a reálné možnosti v dopravě. Výsledkem je samozřejmě kompromis přijatelný pro obě strany. Nechceme být filmovými hrdiny, ale víme nejlépe, co v pražské dopravě ještě možné je a co už ne. A to díky zkušenostem vědí naše dispečerské týmy.

Proto tedy všichni filmaři jednájí Na Bojišti...

Těch velkých společností není tolik, takže se většinou známe. Pro finální dohodu tedy není vhodné, aby jejich požadavek putoval Dopravním podnikem, až se ho někdo ujme. Jen dispečer jim jsou schopni při znalosti plánovaných výluk a dalších aktivit navrhnout varianty, které korespondují s jejich natáčecími potřebami. Proto se logicky všechny nitky scházejí u nás. Pak přijde den D či týden T a my jsme připraveni prostředí dispečersky zajistit a nést odpovědnost za rozhodnutí. Vše je přitom řešitelné, není třeba 50stránková příručka, vše vychází z praxe.

Můžete prozradit něco z vyjednávací strategie?

Základní pohled na danou objednávku je ten,

abychom to dokázali levněji a věrněji, než třeba v Budapešti nebo někde v ateliéru či třeba počítačovou postprodukcí. Když přijde požadavek na využití pražského metra, nechováme se jako monopolisté s nadsazenou cenou. Filmů není tolik, aby v rozpočtu pražské dopravy příjem z filmování představoval významnou položku. Měl by zvítězit pohled dobrého jména Dopravního podniku a města Prahy, samozřejmě ve spojení s plusovým výsledkem. Ekonom by zřejmě použil termíny: Nákladová cena (minimum), kolik je zákazník ochoten zaplatit (maximum), cenová diskriminace (rozdílné ceny pro rozdílné zákazníky), marketingový přínos (jméno společnosti na trhu) atd.

Takže bez kalkulačky se nakonec neobejdete...

Jednáme o úhradě veškerých energií, jízdního i týlového personálu, přiměřený zisk nevýmáje. Někdy ovšem cestujícím „ublížíme“ více, což bývá případ natáčení v metru. Jako příklad bych uvedl natáčení ve stanici metra s úplným vyloučením provozu (tedy bez projíždějících souprav). Protože nejsme primárně obchodníci ale dopravci, nabídli jsme takto předloni stanici Pankrác, která se nacházela v úseku s podzemní výlukou. Mohli bychom mít přístup tvrdých byznysmenů a podle sazebníku vše sečíst, vynásobit a vyfakturovat. Do koruny přesně se ani nedá vyčíslit, že například tramvaje nejezdily po Vinohradské, ale po Korunní. Jsme hrdí na to, že film chce

daný štáb natočit v Praze, a také na to, že to umíme zařídit z pohledu dopravy i jejich dalších přání.

Co všechno se v Praze točí?

Variant je mnoho, od krátkých sekvencí pro reklamy či dokumenty až po filmy ze současnosti a z let minulých. Jde o děj z Prahy anebo i z cizích prostředí, kdy Praha je prostředníkem natáčení, ale ve finále vidět není. Jedním z takových příkladů je tramvaj na Zvonárci, kdy si zahrála na Itálii.

A protože budeme ještě mluvit o heydrichiádě, tak jedna zajímavost opačná: jeden francouzský snímek se na toto téma natáčel pro změnu v Budapešti – vnímavý divák se může cítit dotčen touto „lži“ – obzvláště ten český či maďarský...

Konkrétní požadavky filmařů jsou vždy podobné?

Jsou nejrůznější, ale vždy více či méně zasahují do pravidelnosti dopravy v Praze. A právě z tohoto pohledu se celé prostředí pro filmaře připravuje. V průměru se jedná o hodiny, zabývají se tím proto primárně dispečerské útvary. Je to obdobné se situacemi, jakými je například tříhodinové uzavření některých tramvajových úseků kvůli maratonu nebo uvolnění Národní třídy pro akci Korzo 17. listopadu. Z pohledu cestujících a z pohledu našeho, tedy zajištění náhradního řešení, jde o shodné aktivity.



ITALSKÝ SERIÁL WHISKEY CAVALIER SE Z VELKÉ ČÁSTI TOČIL V PRAZE, MJ. VE STANICI METRA PANKRÁČ I NA ZVONÁRCI

Sám jste zmínil Pankrác, ale jedny z největších manévřů v metru byly na Andělu...

To byl příklad varianty, kdy je nejsložitější najít den a čas, kdy je cestujících nejméně. O prázdninovém víkendy roku 2013 se při natáčení akčních scén filmu Dítě číslo 44 stanice Anděl „převlékla“ do moskevského metra 50. let 20. století. Na dvě noci se pravidelná přepravní výluka (0:00 – 5:00) prodloužila do rozsahu 22:00 – 8:00 a přepravu v úseku Smíchovské nádraží – Florenc zajišťovala večer a časně ráno náhradní tramvajová doprava X-B, známá z povodni 2002.

Čtenáře určitě napadne asociace s původním názvem stanice Moskevská a já si pokaždé vzpomenu na americké producenty (Ridley Scott). I přes všechny jejich cenové nabídky jsme si udrželi náš dopravní kredit a donutili je k respektování našeho termínu (noc, víkend, prázdniny).

Které pražské lokace jsou nejoblíbenější?

Zmínil bych nábrežní ulici 17. listopadu, most Legií, trať kolem Hradu a také Zvonárku. Ta

má výhodu tramvajové tratě s dlažbou, je zde málo obchodů a pěkné fasády. Obdobně na tom bývala Myslíkova do doby své rekonstrukce, po které je pokryta asfaltem. To je škoda, protože šlo o místo v centru a při výlucce byla doprava velmi snadno řešitelná. Snad nejvíce záběrů se ovšem odehrává na náměstí Jana Palacha a na Mánesově mostě. Ten asi vede hlavně kvůli pohledu na Pražský hrad. Ale v hlavní roli nejsou jen tramvaje, v případě autobusů je zajímavý úsek mezi Hlubočepky a Líhovarem, kde je stará zástavba a mohou se zde potkat oba dopravní prostředky.

A jak řešíte dnes již neexistující tratě například u Bulovky nebo Václavském náměstí?

Časté téma diskusí – vaše otázka určitě směřuje k Janu Palachovi a tzv. „heydrichiádě“. S naaranžovaným okolím mohou filmaři natáčet prakticky všude, aniž by fyzicky byli na historicky věrném místě. K tomu ateliéry a postprodukce a ve výsledku to pak vypadá velmi hodnověrně. I ten poslední z mnoha filmů o Palachovi (scéna odehrávající se na Václavském náměstí) anebo jeden z filmů o heydrichiádě (zatáčka u Vychovatelny) se v těchto „dobově věrných“ místech netočil a ani nemohl.

Máte přehled, u zrodu kolika filmů jste v Praze stál?

Přiznám se, že jsem filmy nepočítal a ono to ani přesně nejde, protože kolikrát nevíme, o jaký snímek se jedná (např. režim utajení u reklam světových značek). Ale za sebou máme určitě

několik akčních filmů, české historické filmy, obrovské množství reklamních spotů. Možná si začnu statistiku dělat...

A co nějaký tradiční zážitek z natáčení?

Ze zajímavostí bych uvedl setkání s „oskarovým“ zvukařem. Točilo se ve stanici Pankrác v době několikadenní výměny pražců a on ve sluchátkách stále slyšel zvuk strojů a vzduchotechniky z několik set metrů vzdálené stanice. Nikdo to neslyšel, jen on, ale měl pravdu. Nikdo nám samozřejmě na Pražském povstání nechtěl věřit, co je tak daleko slyšet. Ale vyšli jsme štábu vstříc.

V případě uzavření stanice Anděl jsme naopak v úspěch příliš nevěřili; šlo o větší zásah do dopravy, pro filmaře o náročné přestrojení stanice v šibeničním čase a o bezpečnostní zajištění akčních scén. Ale štáb vše zvládl a my tím pádem také. Pro nás je to vždy výzva – ukázat, že to umíme a zvládneme.

Vypadá to, že se napíná příběhy jenom hemžíte, řekl by Jaroslav Dušek v Pelíškách...

Vzpomínám si na náměstí Míru – smuteční scéna oscarového filmu Edith Piaf se odehrává v Anglii v kostele, přeneseno do Prahy – v kostele sv. Ludmily. Přesně si vybavuji irského asistenta režie, který požadoval v danou chvíli na celém náměstí totální ticho. A že jako největší problém nevidí auta ale tramvaje. Garantovali jsme mu, že v požadované chvíli od Jana Masaryka po I. P. Pavlova neuvidí/neuslyší ani tramvaj a dokonce z vestibulu metra v tu chvíli nevystoupí ani noha. Trochu nás štválo, že nám nevěří, o to víc jsme si dali záležet. Vyžadovalo to více lidí, ale na ty zhruba čtyři záběry jsme vše zajistili. Opakované několikaminutové zastavení dopravy cestující prakticky nepostřehl... Nakonec pan asistent přišel, poděkoval, přiznal se, že tomu nevěřil, a pozval nás na premiéru do francouzského Cannes. Ale vstupenky a letenky neposlal, protiva jeden zrzavej. ☺

Jak je vidět, i nemožná přání zvládáte splnit a cena je tedy v dobrých rukou...

Cena je pro všechny dispečinky. Těší nás to, protože je to uznání za ty dlouhé roky, že to děláme dobře. Tedy, že jsme vstřícní, komunikativní, že své práci rozumíme a umíme najít řešení. V neposlední řadě je to uznání i pro ostatní útvary DPP, na něž požadavky filmařů přenášíme právě my.





PROFESNÍ SLEPOTA BÝVÁ KRŮČKEM K ÚRAZU

ZDRAVÍ MÁME JENOM JEDNO A V NĚKTERÝCH PŘÍPADECH SE NEDÁ TAK JEDNODUŠE OPRAVIT JAKO ROZBITÝ AUTOBUS NEBO TRAMVAJ. NA BEZPEČNÉ CHOVÁNÍ PŘI PLNĚNÍ PRACOVNÍCH ÚKOLŮ BYCHOM TAK MĚLI MYSLET KAŽDÝ DEN.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci provází každodenně všechny zaměstnance DPP napříč všemi profesemi. Je třeba si přiznat, že ne všichni této problematice věnují dostatečnou pozornost a občas k ní přistupují velmi lehkovážně. Může to být buď vědomým, ale často také nevědomým porušováním bezpečnostních předpisů, což se označuje výrazem „profesní slepota“.

Je třeba si uvědomit, že problematika BOZP je nedílnou součástí kvalifikačních požadavků každého zaměstnance a měli bychom to mít neustále na paměti. Opatření, která chrání zaměstnance při práci, jsou uložena zaměstnavateli legislativou a často stojí nemalé finanční prostředky. Pokud je například na pracovišti předepsána pracovní obuv, není to jen doporučení, ale je třeba ji opravdu používat. Nesmí se stát, že montér při údržbě má na nohou populární „crocsy“, které jsou sice pohodlné, ale do pracovní obuvi mají hodně daleko. Podobné je to třeba i při práci s brousicím nářadím, kde jsou předepsány ochranné brýle a všichni vidí, zda je montér při broušení kolejového svršku má nebo nemá.

V dnešním vydání se chceme zaměřit na statistiku pracovních úrazů v uplynulém roce. Dopravní podnik je firma s velkým počtem zaměstnanců a stane se u nás v přepočtu **více jak jeden pracovní úraz s pracovní neschopností na den, což není zrovna lichotivá statistika.**

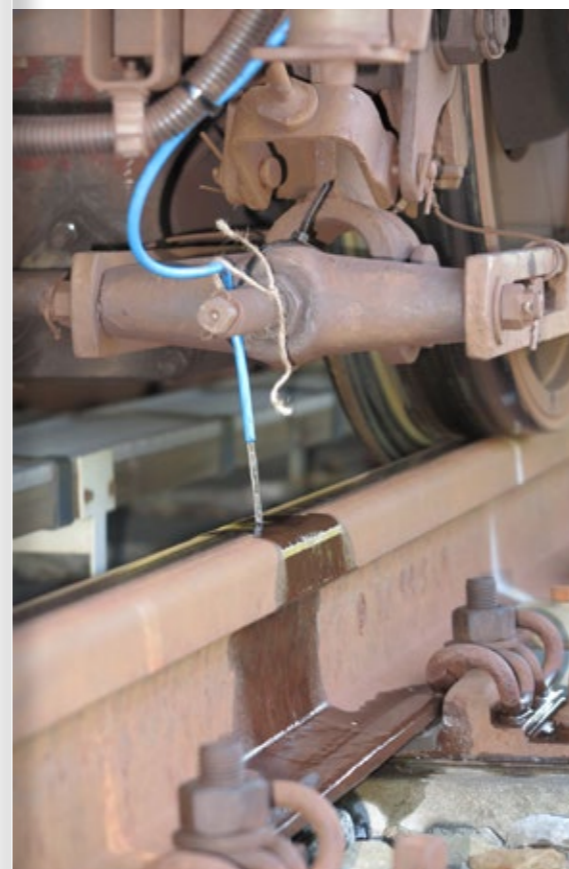
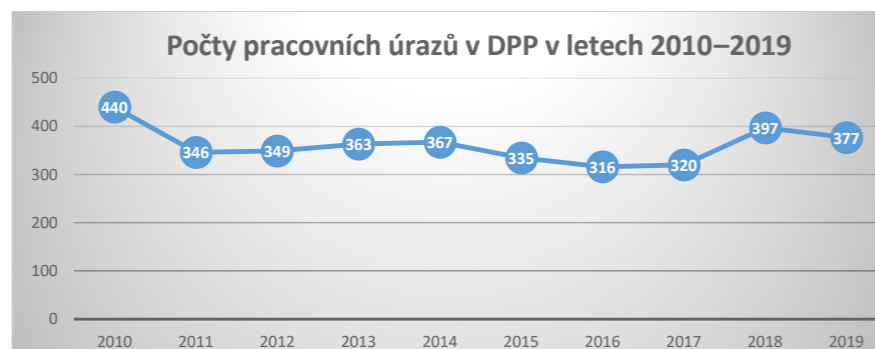
V roce 2019 se v DPP stalo 377 pracovních úrazů, což je o 20 méně než v roce 2018. Pozitivní je, že v kategorii s nejhroší závažností, tedy u smrtelných pracovních úrazů, je nula. Četnost, což je průměrný počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců, činí 3,41 úrazu. Průměrná délka pracovní neschopnosti na jeden pracovní úraz je 97,15 dnů. Tedy, **377 pracovních**

úrazů činí ve výsledku 36 626 zameškaných kalendářních dnů, což je oproti roku 2018 velmi vysoké číslo. Při počtu 397 pracovních úrazů v roce 2018 byl počet zameškaných kalendářních dnů 29 150.

To jsou čísla, která by měla klesat a můžeme k tomu všichni přispět tím, že svoje pracovní povinnosti budeme plnit v souladu s bezpečnostními předpisy a budeme na to neustále myslet. A pozor, není to jen v zájmu zaměstnavatele, abychom mu nechyběli v pracov-

ním procesu, ale především v zájmu našem. Když se stane pracovní úraz, ať už chyba byla na kterékoliv straně a finanční náhrada bude jakákoliv, zdraví máme jen jedno, a to nám nikdo nevrátí.

Pro úplnost uvádíme, že problematiku pracovních úrazů řeší v Dopravním podniku Směrnice 1-2011-03 Šetření pracovních úrazů, způsob jejich evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu. ■



POČASÍ K PROVEDENÍ ZKOUŠKY BRZDĚNÍ NA MOKRÉ KOLEJI ZKUŠEBNÍ TRATĚ DEPA KAČEROV PŘÍLIŠ NEPŘÁLO – NE A NE PŘŠET. I S TÍMTO SE ALE NAKONEC PODAŘILO VYPOŘÁDAT - MOKRÝ STAV KOLEJE ZAJISTILY HADIČKY PRO TENTO ÚČEL NAINSTALOVANÉ PŘED OBĚ PRVNÍ KOLA VLAKU

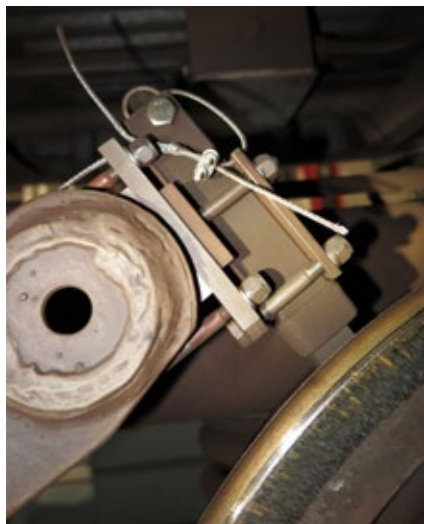
MAZAT ČI NEMAZAT? TATO OTÁZKA VYŘEŠENA

LETOS V ÚNORU SE NA 250 STUDENTŮ ZÚČASTNILO ZAJÍMAVÉ TESTOVACÍ JÍZDY. ALE TO BYCHOM ZAČALI OD KONCE – JIŽ NA PŘELOMU LOŇSKÉHO ČERVENCE A SRPNA SE MOHLI CESTUJÍCÍ V BĚŽNÉM PROVOZU TRASY C MEZI VŠEMI SOUPRAVAMI M1 SETKAT I S JEDNOU Z REKONSTRUOVANÝCH SOUPRAV 81-71M. S TÍMTO VLAKEM ZDE PROBÍHALY ZKUŠEBNÍ JÍZDY, KTERÉ OVĚŘOVALY REALIZOVATELNOST APLIKACE MODIFIKÁTORU ADHEZE NA JÍZDNÍ PLOCHU KOL. JAKÁ JE FUNKCE TOHOTO SYSTÉMU A PROČ JE V KOLEJOVÉ DOPRAVĚ VYUŽÍVÁN, SE VÁM POKUSÍME PŘIBLIŽIT.

Adheze neboli schopnost vozidla přenášet trakční nebo brzdové síly má zásadní význam na styk kola s kolejnicí. Nízká hodnota součinitele adheze způsobuje problém při brzdění a rozjezdu. Následkem vysokých hodnot dochází naopak k nadměrnému namáhání a opotřebení kola i kolejového svršku. Neoptimální styk kola s kolejnicí má za následek také nežádoucí hlukovou emisi a vibrace.

Jednou z možností řešení je použití modifikátoru adheze. Koncepte tohoto systému spočívá v optimalizaci třecích vlastností, a to vytvořením takové hodnoty tření, která je nejvýhodnější pro nízkou energetickou náročnost a zároveň bezpečná pro zachování dostatečné adheze při brzdění nebo trakti.

Používáním tohoto systému u elektrických vozidel metra se dosahuje **prodloužení kilometrického průběhu dvojkoli bez obnovy profilu kola (tj. bez soustružení a s ním souvisejícím úběrem materiálu kola), snížení hlučnosti i vibrací a prodloužení životnosti kolejnic.**



Na základě pozitivních zkušeností s nasazením modifikátoru adheze na pojižděnou plochu kol souprav typu M1 vyvíjí jednotka Správa vozidel Metra (JSVM) snahu o nasazení tohoto systému i na soupravy 81-71M. U těchto vlaků však byla podstatná otázka vlivu modifikátoru na tření mezi jejich špalíkovou brzdou a plochou kola tak, aby nebylo ovlivněno brzdění vlaku. Na podkladě úspěšně provedených dílčích zkoušek JSVM realizovala zkušební provoz bez cestujících na jedné soupravě typu 81-71M na trati C. Důvodem zkušebního provozu na této trati byla nasycenost povrchu materiálu hlav kolejnic po dlouhodobém používání modifikátoru Kelsan HPF na vlacích M1.

Aplikace modifikátorů adheze

Záměrem zkoušek JSVM, realizovaných ve spolupráci se Škoda Transportation, tedy bylo provozní ověření funkce modifikátoru adheze jízdní plochy kol na soupravách 81-71M vybavených brzdovými zdržemi. Na rozdíl od nich jsou vlaky M1, kde aplikace modifikátoru adheze již dlouhodobě probíhá, vybaveny brzdou kotoučovou a při aplikaci modifikátoru adheze na pojižděnou část kola není nijak ovlivněna třecí plocha brzdového kotouče.

Ovlivňování tření nesmí mít v žádném případě negativní vliv na trakční nebo brzdové schopnosti vozidla. Z tohoto pohledu bylo snahou u vlaků 71-81M zejména prokázat, že modifikátor adheze na kolech a brzdových zdržích nebude mít nežádoucí vliv na brzdovou dráhu při provozním i nouzovém brzdění na suché, ale i na mokré koleji. Hlavním cílem těchto zkoušek se proto stalo měření brzdné dráhy při provozním a nouzovém brzdění.

Průběh zkoušek zábrzdných drah

Pro samotné zkoušky byla vybrána souprava složená z elektrických vozidel metra evidenčních čísel 3135-3222-3272-3234-3123. Na zku-



PRO UMÍSTĚNÍ DRŽÁKŮ APLIKÁTORŮ MODIFIKÁTORU ADHEZE NESKÝTAJÍ PODVOZKY VOZŮ 81-71M MNOHO MÍST. DRŽÁKY TAK MUSELY BÝT UMÍSTĚNY NA UPEVNĚNÍ VNĚJŠÍ BRZDOVÉ PÁKY TŘECÍ ŠPALÍKOVÉ BRZDY – T.J. NA KONSTRUKCI RÁMU PODVOZKY.

Kelsan High Positive Friction (HPF) – tuhý modifikátor tření

Ke zkoušce byl použit komerčně dostupný Kelsan HPF patentovaný společností L. B. Foster. Tento výrobek je stejného typu, jaký se používá na soupravě M1. Kelsan HPF není mazivo, jde o tuhý modifikátor adheze ve formě třecích segmentů na bázi polymerů s přísadami komponentů, které omezují tření mezi jízdní plochou kola a hlavou kolejnice. Modifikátor je plynule nanášen přímo na plochu kola pomocí zařízení sestávajícího se z pružinového držáku a sestavy třecích segmentů, které jsou tlačnou pružinou posouvány a přitlačovány přímo na kolo. Vytváří „tenký film“ o tloušťce 1 mikrometru, který je přenášen na pojižděnou plochu kolejnice a tím zajišťuje vynikající mazání na rozhraní kolo / kolejnice po celé trati. Modifikátor pomáhá eliminovat hlučnost při odvalování kola a snižuje defektoskopické vady povrchu hlavy kolejnice. Výrobce garantuje snížení hlučnosti, pokles laterálních sil a snížení spotřeby energie. Tepelný rozsah použití je od -16 °C, není rozpustný ve vodě.



Výrobek je dle parametrů výrobce netoxický, nehořlavý a ekologicky nezávadný, splňuje přísné normy na ochranu životního prostředí a je bezpečný pro použití v metru. Velice pozitivně lze hodnotit, že v porovnání s obvyklými oleji a vazelinami je způsob aplikace maziv bezodpadový a navíc je sníženo nebezpečí vzniku požáru.

šební soupravě bylo nainstalováno celkem 10 aplikátorů – vždy dva na jednom dvojkolím každého vozu. Ověřovací jízdy soupravy s nainstalovaným modifikátorem probíhaly v běžném provozu na trati C. Souprava byla vystavována z depa Kačerov do zkušebního oběhu 55 každý den od 23. července do 6. srpna 2019 díky vstřícné spolupráci s provozem Obsluha vozidel B. Provozní ověření probíhalo na základě povolení Drážního úřadu podle stanovených podmínek zkušebního provozu drážního vozidla a pro potřeby samotné zkoušky byl vypracován fonogram. Na soupravě byl navíc k dispozici „Deník zkoušek“, do kterého byly zapisovány také poznatky o „chování“ vlaku.

Při ověřovacích jízdách bylo nutné navodit jízdní podmínky běžného provozu. S ohledem na provozní situaci souprava stanicemi projížděla a zastavovala v mezistaničních úsecích. Brzděno bylo především pneumatickou brzdou. Zkušební provoz probíhal bez přepravy cestujících. Kontrola soupravy včetně

samotných držáků se prováděla po každém odstavení v depu. Celkem bylo ve zkušebním provozu na trati C najeto 3569 km.

Samotné ověření zábrzdných drah bylo vykonáno v místě určeném pro provádění Technicko-bezpečnostních zkoušek na trati C – nejprve v noční přepravní výluce dne 22. 7. 2019 (před zahájením aplikace modifikátoru adheze) a posléze znovu v přepravní výluce dne 6. 8. 2019 (po ukončení ověřovacích jízd). Měření zábrzdných drah bylo provedeno vždy třikrát na přímé vodorovné koleji zkušebního úseku z rychlosti 40 km/h, 60 km/h a z maximální tratové rychlosti, tj. 80 km/h z obou čelních stanovišť. Zábrzdné dráhy byly měřeny při použití rychločinného brzdění i při použití kohoutu nouzové brzdy.

Jako závěrečná zkouška proběhlo ve dnech 7. a 9. 8. 2019 úspěšné ověření zábrzdných drah a brzdových vlastností na zkušební trati depa Kačerov na suché i mokré koleji z rychlosti 80 km/h, 60 km/h a 50 km/h.



NA 250 STUDENTŮ SPŠD SE ZÚČASTNILO TESTOVACÍ JÍZDY SOUPRAVY, JEJÍŽ SOUČÁSTÍ BYL I VŮZ Č. 3644 S FUNKČNÍM SYSTÉMEM NANÁŠENÍ MODIFIKÁTORU
FOTO: ZDENĚK BEK

Jaké jsou výsledky zkoušek?

Výsledky výše popsaných zkoušek na soupravě složené s elektrických vozů typu 81-71M prokázaly, že při použití modifikátoru adheze v souvislosti s třecí špalíkovou brzdou nedošlo k žádnému ovlivnění brzdových vlastností. Toto bylo jednoznačně prokázáno jak při provozním brzdění na trati ve zkušebním provozu, tak i při zkouškách ověření zábrzdných drah pro provozní a nouzové brzdění.

Naměřené zábrzdné dráhy jsou téměř shodné pro všechna provedená měření před i po aplikaci modifikátoru adheze. Zkouška na mokré koleji byla verifikována za stejných podmínek na zkušební trati depa Kačerov se soupravou evidenčních čísel 3129-3140 bez aplikace modifikátoru adheze.

Zkoušky tak prokázaly kompatibilitu modifikátoru adheze HPF a špalíkové třecí brzdy vlaku 81-71M, rovněž byl ověřen rovnoměrný úbytek modifikátoru.



PRO KONSTRUKCI DRŽÁKU APLIKÁTORU A PRO STANOVENÍ JEHO MEZNÍ VZDÁLENOSTI OD PLOCHY KOLA BYLO NUTNÉ PROVOZNĚ OVĚŘIT MÍRU STLAČENÍ PRŮJIN PŘI DYNAMICKÉM ÚČINKU JÍZDY VLAKU S CESTUJÍCÍMI.
K TOMU BYLA SESTROJENA TZV. „MĚŘICÍ PODCHYTKA“

Test umístění držáku s aplikátorem na béčku i áčku

Dalším plánovaným krokem zkoušek bylo ověření umístění držáku aplikátoru v běžných podmínkách zátěže vlaku v provozu s cestujícími. Na podkladě rozhodnutí DÚ proběhla dne 5. 11. 2019 montáž 2 ks držáků aplikátorů včetně modifikátoru adheze na čelní vůz č. 3138, 3. dvojkolím, levé i pravé kolo). Následně byl se soupravou zahájen zkušební provoz s cestujícími na trase B, a to od 5. 11. 2019 do 9. 1. 2020, kdy bylo najeto 18 100 km.

Došlo i na áčko; 13. 1. 2020 byly držáky aplikátorů včetně modifikátoru nainstalovány na vůz č. 3192, 3. dvojkolím, levé i pravé kolo) a bylo přistoupeno k obdobnému testování na trase „A“. Na trase A bylo ve zkušebním provozu s cestujícími do 6. 2. 2020 se soupravou najeto celkem 6586 km.

Na úplný závěr proběhla 13. února zkouška na trati B s plně obsazeným vozem. Vždy na

levé i pravé kolo 2. a 3. dvojkolím vozu č. 3644 (souprava 3344-3346) byly nainstalovány 4 držáky, kdy na místo aplikátorů byly z důvodu možného kontaktu s kolem vozu tentokrát použity jejich modely z extrudovaného polystyrenu. Zkoušky v úseku depo Zličín – Florenc a zpět se zúčastnilo celkem 252 studentů SPŠD, z toho 200 z nich se podařilo vtěsnat do vozu s nainstalovanými držáky. Tímto byla rovněž překonána obdobná zkouška obsaditelnosti z listopadu 2003, kdy se do vloženého vozu 81-71M podařilo natěsnat 195 osob.

Závěrem

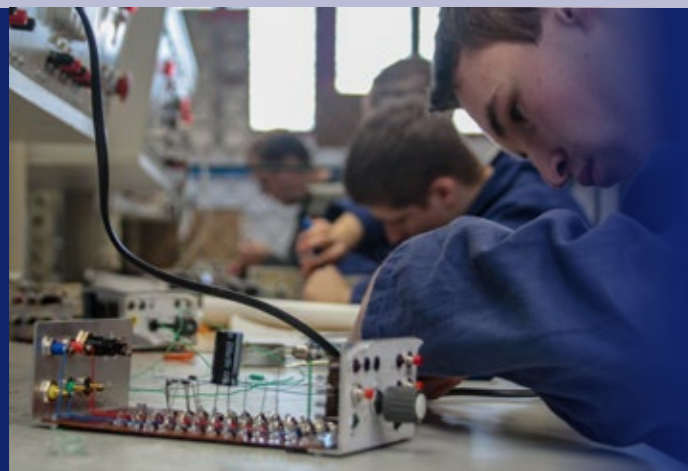
Při hledání řešení zamýšlené aplikace modifikátoru adheze na kola s třecí špalíkovou brzdou bylo nutné se vydat na cestu do jisté míry neprobádanou. Na samotném začátku se totiž nebylo možné opřít o jakékoli zkušenosti z provozu obdobných kolejových vozidel či jiných dopravců. Během projektu tak bylo v mnoha ohledech nutné ověřit a příp. i vyvrátit některé slepé uličky.

Výsledně navržené řešení držáku modifikátoru adheze a jeho umístění plní požadavek na jednoduchost výroby, snadnou montáž a údržbu v podmínkách provozu vozů 81-71M. Odzkoušený funkční vzorek dobře plnil svůj účel. V průběhu testování za běžných podmínek zátěže vlaku v provozu s cestujícími byla potvrzena mechanická kompatibilita držáku s konstrukcí a díly podvozku. Závěry testování přinesly i mnoho poznatků, které byly zapracovány do předběžné technické dokumentace. Nesporně tedy má význam pokračovat v dalších krocích vedoucích k provoznímu nasazení modifikátoru na soupravách 81-71M tratí A i B. V budoucnu to může přinést zásadní úspory v životnosti kol elektrických vlaků metra, jakož i ke snížení opotřebení trati a hlukové emise v provozu metra.



FOTOGRAFIE ZACHYCUJE PŘVOTNÍ ZKOUŠKY VLIVU MODIFIKÁTORU ADHEZE NA BRZDĚNÍ TŘECÍ ŠPALÍKOVOU BRZDOU VOZŮ 81-71M. ZKOUŠKY SE V TUTO CHVÍLI PROVÁDĚLY NA JEDNOM VYHEVEROVANÉM VOZU VE ZKUSĚBNĚ OPRAVÁRENSKÉ ZÁKLADNY METRA (OZM)

OBORY PŘED TABULÍ: ELEKTROMECHANIK



ZÁKLADNÍ STRATEGIÍ SPŠD, A. S. JE PŘÍPRAVA ABSOLVENTŮ PRO PRACOVNÍ PROFESI UPLATŇOVANÉ NA PRACOVÍŠTÍCH DPP. V CYKLU OBORY PŘED TABULÍ VÁM DNES PŘEDSTAVÍME OBOR ELEKTROMECHANIK.

Text: Olga Kopřivová

ELEKTROMECHANIK

Rámcový vzdělávací program elektromechaniků se nazývá Elektromechanik pro zařízení a přístroje 26-52 H/01.

Vzhledem k potřebám zřizovatele je obor v SPŠD, a. s. zaměřen na dopravní prostředky a nazývá se Elektromechanik pro dopravní prostředky.

Proč se stát elektromechanikem?

Vyučít se v dnešní době elektromechanikem je spolehlivá cesta, jak si vybudovat respekt na trhu práce a navíc vydělávat „chlapské“ peníze. Firmám elektromechanici chybí, a tak se nemusí bát o dobře placenou práci.

Proč studovat obor právě na SPŠD, a. s.?

- Během studia jsou žáci podrobně seznámeni se všemi druhy hromadných dopravních prostředků v Praze používaných v minulosti i současnosti.
- Zavádění elektrobuses či parciálních trolejbusů do pražské MHD si žádá obor rozšířit i o výuku elektromotorů, aby budoucí absolventi měli o nastupující elektromobilitě potřebné teoretické i praktické znalosti.
- Ke studiu patří i osvědčení dle vyhlášky 50/1978 Sb. § 5, které je dnes mezi zaměstnavateli vyhledávaným kvalifikačním předpokladem.
- Kromě výučního listu nejlepší absolventi oboru pravidelně získávají i Osvědčení Hospodářské komory ČR.
- Pokud je žák studijní typ a rád by získal maturitu, může ve studiu pokračovat v nástavbovém studiu, a to v denní nebo i dálkové formě.
- Obor Elektromechanik patří mezi obory, které Dopravní podnik podporuje svými **rozvojovými programy**. Pokud se žák v posledním ročníku studia rozhodne absolvovat odborný výcvik na pracovištích DPP a přihlásí se do **Absolventského programu**, může pod odborným vedením zkušenějšího kolegy pracovat po ukončení studia až dva roky. Pokud se v posledním ročníku studia zařadí do **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 pak mají žáci 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 účastníkovi závěrečnou zkoušku či maturitu složit na první pokus, dostává další motivační příspěvek ve výši 5 tisíc Kč! A to už za to stojí!

Co všechno se žáci během studia ve škole naučí:

- Ovládat odbornou terminologii;
- Orientovat se v technické dokumentaci;
- Pracovat s diagnostickými přístroji a volit správné technologické postupy;
- Diagnostikovat a opravovat elektrotechnické obvody nebo zařízení s pomocí technické dokumentace

Jaké je uplatnění elektromechaniků?

- Absolventi se mohou uplatnit v pracovních funkcích zabezpečujících kvalifikované servisní práce na elektrotechnických zařízeních a přístrojích a údržbě elektrických a elektronických částí dopravních prostředků v autoservisech či ve stanicích technických kontrol.

Jaké jsou podmínky pro přijetí ke studiu?

Obor je vhodný pro všechny zvědavé kluky a holky, které bavi přicházet na kloub elektrickým zařízením a přístrojům.

Podmínkou přijetí je splnění povinné školní docházky a zdravotní způsobilost doložená lékařskou prohlídkou. Pro vzdělávání v tomto oboru je třeba i jistá manuální zručnost.

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

DRÁŽĎANŠTÍ OPĚT V DPP

ZCELA VÝJIMEČNĚ V LEDNOVÉM TERMÍNU SE DO PRAHY NA TŘI TÝDNY VRÁTILI STUDENTI DRÁŽĎANSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU DVB AG. BUDOUCÍ ŘIDIČE A ŘIDIČKY TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ NAŠEHO PARTNERSKÉHO MĚSTA ČEKAL V PRAZE PESTRÝ PROGRAM.



NA SPOLEČNÉ FOTOGRAFII SE STÁŽISTY KATI FACH, VEDOUČÍ ODBORU VZDĚLÁVÁNÍ DVB AG (ZCELA VPRAVO), A ŘEDITEL SPŠD FRANTIŠEK NOVOTNÝ (ZCELA VLEVO)

Díky projektům pro odborné vzdělávání programu Erasmus+ trvá vzájemná spolupráce a výměny žáků DVB AG s žáky a vyučujícími Střední průmyslové školy dopravní více jak 15 let. Stejně jako na podzim roku 2018 se kladl větší důraz na aktivní zapojení zaměstnanců DPP i stážistů. Všem zúčastněným patří velký dík za to, že se uvolili opět svou energií a zkušeností sdílet se stážisty. Odměnou jim snad byly pozornost, zvědavé dotazy a zájem budoucích kolegů z Německa.

Stážisté měli možnost nahlédnout do výuky v objektu školy Moravská a odpoledne si

vyzkoušeli práci s robotickými stavebnicemi. V prvním týdnu navštívili pod vedením Jana Cibulky Centrální dispečink, kde strávili několik velmi zajímavých hodin na různých dispečincích. Po pečlivé instruktáži Miloše Zvolánka si na tramvajových linkách 10 a 16 vyzkoušeli dopravní průzkum, navštívili Národní technické muzeum a Pražskou strojírnou ve Víněři.

Druhý týden čekali na žáky střešovické muzeum, kde si kromě expozice mohli prohlédnout i designovou tramvaj T3 Coupé. Následující dny trávili v Ústředních dílnách

Hostivař s Davidem Londinem a informacemi o údržbě a opravách autobusů. Zabývali se také elektromobilitou a praktickou ukázkou diagnostiky závad autobusů si pro ně připravil Filip Fürst. Opravnou tramvaj je poté provedl Václav Klíma. Týden zakončili ve vysokomýtské továrně na autobusy.

Než se žáci stačili v Praze zorientovat, na dveře zaklepal třetí, poslední týden. Ten zahájili v depu Kačerov, účastnili se prezentace Zuzany Větrovcové k náboru zaměstnanců a situaci na pracovním trhu. S Karlem Pátkem si prohlédli základnu hasičů DPP a den zakončili s Jaroslavem Kristenem v metru. Problematiku jednání se zákazníky a řešení jejich podnětů pak studenti řešili s Jiřím Došlým. Stáž zakončili prohlídkou školy a vozovny v pražském Motole.

K výměnným pobytem patří i poznávání běžného života a kultury v dané zemi. Německým žákům je částečně zprostředkovali žáci a učitelé SPŠD. Věnovali se jim ve volném čase, uspořádali pro ně výlet do plzeňské Techmanie, zajistili zde návštěvu hokejových zápasů či pivovaru. Pobyt žáků byl zakončen slavnostním obědem a předáním certifikátů. Závěrečného setkání se účastnili zástupce pražského dopravního podniku, vedení školy a vedení drážďanského dopravního podniku včetně vedoucí personálního úseku Kristin Grund.



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

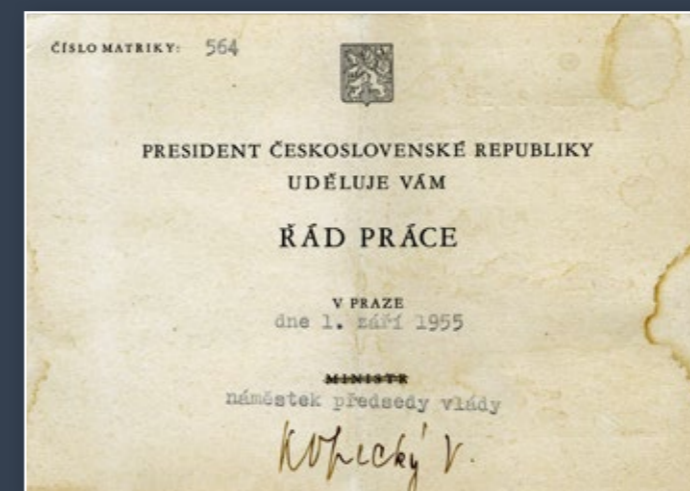


Mezi přírůstky roku 2019 patří i tento snímek z pozůstalosti Ing. Karla Nováka. Je na něm autobus Tatra 24/69 č. 129 s jedním ze čtyř vlečných vozů PRK 6 od vysokomýtské továrny Josef Sodomka, kterými Dopravní podnik disponoval v letech 1944–1953. Fotograf tuto soupravu, vlastně jakéhosi předchůdce dnešních kloubových vozů, zachytil nasazenou na tehdejší lince X na konečné Ledárny. Bylo to někdy mezi 17. červnem 1946 (na zastávkovém označnicku s českým textem vidíme už dvě linky) a 31. prosincem 1951 (to pražské autobusové linky dostaly místo písmen čísla a z X se stalo číslo 117). Fotografie byla zhotovena na fotopapír 13 x 18 cm a obrázek jsme nechali v náleзовém stavu, tedy i s ručně napsaným číslem, dírkami po drátku od sešíváčky a kouskem papírové lepicí pásky.

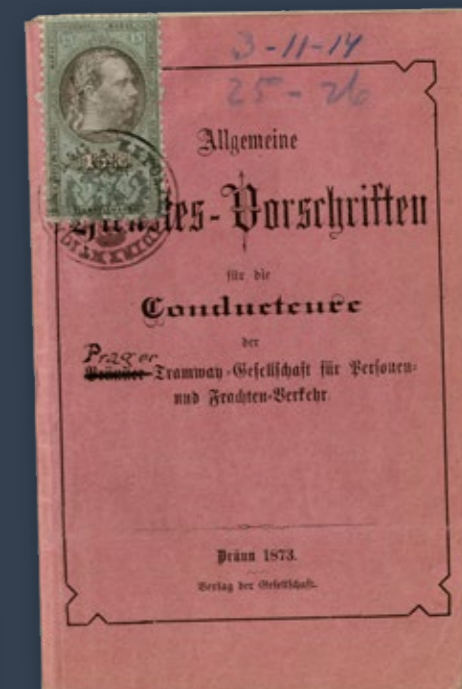
Ve Spytihněvově ulici, jen kousek od ulice Sekaninovy, stál fotograf 27. července 1967, aby zachytil postup výstavby Nuselského mostu. Jeho kinofilmový diapositiv, naskenovaný na rozlišení 4800 dpi, je kromě data označen lakonicky „píř 4 a pole 5“. Za víc jak půlstoletí od pořízení snímku se Spytihněvova ulice prakticky nezměnila. Zmizel jen jediný přízemní dům po její pravé straně vzadu. A vlastně ještě jedna věc je jiná – všechny domy, i ty „opráskané“ zcela vlevo, mají dnes nové fasády.



Když se před 145 lety majitelé zatím ještě rozestavěné pražské koňské dráhy připravovali na zahájení provozu, museli vyhotovit i různé provozní předpisy. Aby získali inspiraci (anebo je s drobnými úpravami opsali), vyžádali si z Brna například pravidla pro průvodčí tamní koňské dráhy. Zkušební čtenáři vědí, že Brno mělo koňku o 6 let dříve než Praha, ale než se ta první pražská pouliční dráha rozjela, ta brněnská provoz zastavila. Znovu na ní v roce 1876 zahájil dopravu ředitel pražské koňky Bernard Kollmann. V počátečním období našich pouličních drah k sobě Brno a Praha měly docela blízko. Brožurka na našem obrázku má rozměr přibližně 9 x 14 cm a je ořezána nepřesně.



Starší generace pražských dopraváků si možná ještě pamatuje, že se Dopravní podnik hlavního města Prahy svého času mohl pyšnit vysokým státním vyznamenáním – Řádem práce. Udělil ho prezident republiky 1. září 1955 a příslušný dekret podepsal Václav Kopecký, náměstek předsedy vlády. Dekret má rozměr pouhých 10,1 x 14,5 cm a přes svoji nepatrnou velikost byl ještě přeložen, aby se vešel do malých rudých desek 8 x 11 cm, v nichž jsou ještě vloženy čtyřstránkové stanovy Řádu práce. Dodejme, že v rozích rozevřených desek jsou dodnes zbytky lepidla svědčící o tom, že příslušný dokument někdo přilepil na jakousi nástěnku či výstavní panel.



V roce 2015 získal archiv dvě fotografie z bývalé košířské vozovny. Známe mnoho snímků s řidiči a průvodčími, často pózujícími u „svých“ vozů na konečných, ale fotografie další skupiny zaměstnanců podniku, bez kterých by tramvaje měly velké potíže, jsou vzácnější. Originál tohoto snímku má rozměr 14,1 x 8,79 cm a má už trochu ošoupané okraje a ukazuje nám dělníky a dělnice vozovny Košíře zřejmě někdy ve dvacátých letech minulého století.



CESTOVÁNÍ PO ÍRÁNU

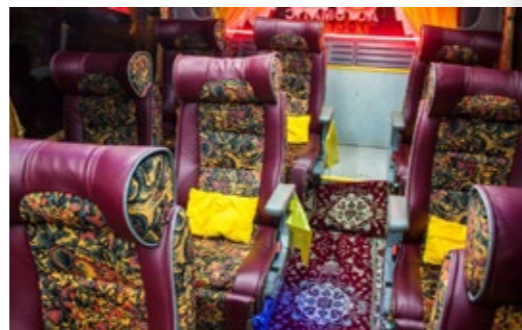
DOPRAVA V ÍRÁNU JE VELMI ŽIVELNÁ. HUSTOTA PROVOZU VE VELKÝCH MĚSTECH DOSAHUJE VYSOKÝCH HODNOT, COŽ S SEBOU NESE I ZVÝŠENÉ RIZIKO NEHODOVOSTI. DLE STATISTIK JE ÍRÁN 2. ZEMÍ SVĚTA, VE KTERÉ NEJČASTĚJI DOCHÁZÍ K AUTOMOBILOVÝM NEHODÁM. DŮKAZY O TOM, DOKLÁDAJÍ ÍRÁNSKÉ SILNICE, KTERÉ JSOU LEMOVANÉ NEODKLIZENÝMI VRAKY AUT PO NEHODÁCH. ZÁROVEŇ ZDE NENÍ DODRŽOVÁNO PRAVIDLO PRO PREFERENCI CHODCŮ NA PŘECHODU, TAKŽE PŘEJÍT OSMIPROUDOVOU SILNICI JE POMĚRNĚ NÁROČNÝ ÚKOL.

Írán, úředně Íránská islámská republika, je státem ležícím v Přední Asii. Je to země s obdivuhodnou historií a kulturou, která si zakládá na svých perských tradicích a hodnotách. V Íránu žije cca 82 miliónů obyvatel a jeho rozloha dosahuje 1,65 miliónu km². Írán se řadí mezi 20 nejlidnatějších a nejrozlehlejších zemí světa. Hlavním městem Íránu je Teherán, ve kterém žije více než 9 miliónů obyvatel a představuje průmyslové a kulturní centrum Íránu.

Je libo VIP autobus nebo maamuli?

Cestovat po Íránu lze několika možnými způsoby. Mezi ty nejoblíbenější se řadí dálková autobusová doprava. Mezi všemi velkými

městy jezdí pravidelné autobusové linky. Na linkách obsluhují dva typy autobusů. Jedná se o VIP autobusy a běžné autobusy neboli „maamuli“, cena VIP autobusů je asi o 60 % vyšší. Nicméně svým zákazníkům poskytují mnohem lepší komfort díky klimatizaci a velkým polohovatelným křeslům, která jsou umístěna jen ve třech řadách. Není také výjimkou, že uličky autobusů jsou zdobeny perskými koberci a samotné cestování zpřijemňuje tradiční perská hudba. Všichni dopravci také dávají svým cestujícím během cesty různé svačinky v podobě sladkého pečiva, oříšků či sušenek. Jízdenky na autobusy se nakupují přímo na nádražích, kde se o cestující přetahují náhončí jednotlivých dopravních společností.



INTERIÉR DÁLKOVÉHO VIP AUTOBUSU



AIRBUS LETECKÉ SPOLEČNOSTI IRANAIR

Další možností přepravy je železnice. Bohužel ve srovnání s autobusy není íránská železnice příliš hustá a frekvence vlaků na mnoha tratích je nedostačující. Výhodou je, že vlaky jsou levnější než autobusy. Bohužel jsou ale i o poznání pomalejší. Vlakovou jízdenku se doporučuje pořídit o několik dní dříve před samotnou cestou. Co se týče íránských vlakových nádraží, tak ta fungují obdobně jako letiště. Cestující se před vstupem na nádraží



METRO V TEHERÁNU



SOUPRAVA METRA VE MĚSTĚ MAŠHAD

musí prokázat platným cestovním pasem.

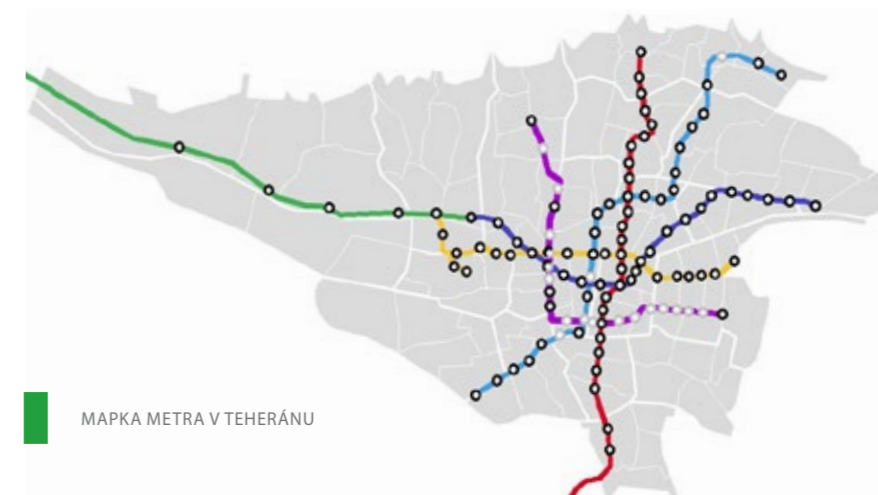
Ideálním prostředkem pro cestování po Íránu je letadlo. Ceny vnitrostátních letenek jsou přijatelné. Pohybují se v řádu několika stovek za cestu. Přeprava letadly ušetří mnoho času, protože vzdálenosti v Íránu jsou obrovské. Letenky se nakupují přímo na webech leteckých společností. Problémem však je, že tyto weby jsou v perštině. Je tedy vhodné mít někoho známého přímo v Íránu, kdo letenku objedná a zároveň i zaplatí. Letenky íránských leteckých společností totiž nelze koupit online se zahraniční platební kartou. Nejnovější typy letadel mají společnosti Iran Air a Mahan Air.

Ve větších městech je také možné přepravovat se pomocí taxi. V Íránu se lze setkat se dvěma druhy taxi. V první řadě se jedná o tzv. darbast, který funguje stejným způsobem jako u nás. Řidič doveze zákazníka na předem domluvené místo. Cesta taxi po městě stojí 4 až 8 dolarů. Druhý druh taxi je linkový. Tento druh taxi jezdí pravidelně po



TEHERÁNSKÁ TAXI

určitých trasách a během své cesty přibírá další pasažéry. Funguje na principu sdíleného taxi, a proto je i levnější než „darbast“. Ceny linkového taxi se pohybují mezi 1 až 1,5 dolarem na osobu. V případě celodenního výletu se doporučuje si pronajmout řidiče na celý den.



MAPKA METRA V TEHERÁNU

Metra v Teheránu je v provozu každý den, od pondělí do neděle. Jezdí od 5:30 do 23:00, nezávisle na dni v týdnu. Intervaly mezi příjezdy a odjezdy jednotlivých vlaků jsou jen pár minut.

Metro v Teheránu

V íránských městech také funguje systém městské hromadné dopravy. Turisté buď mohou jezdit městskými autobusy či metrem. Přeprava autobusy je však poměrně časově náročná a celkový systém místní autobusové dopravy bývá pro cizince špatně pochopitelný už z důvodu jazykové bariéry. Lepší variantou pro cestování po městě je metro, které se nachází v Teheránu, Mašhadu, Shirazu a Esfahánu.

Teheránské metro se pro veřejnost otevřelo v roce 1999. V současné době jezdí vlakové

soupravy po sedmi linkách z osmi. Linka 8 zatím nebyla uvedena do provozu. Metro má celkem 118 stanic a délka trasy dosahuje 221 km. Každý den metro přepraví přes tři milióny cestujících a ročně je to až 707 miliónů cestujících. V blízké budoucnosti se s další výstavbou metra v Teheránu nepočítá.

Za jednu jízdu metrem zaplatí cestující cca 1000 IRR, což odpovídá 50 haléřům nezávisle na ujeté vzdálenosti. V případě zakoupení dlouhodobých kuponů je cena jízdného ještě nižší. Senioři se mohou metrem přepravovat zdarma. Ženy mají pro jízdu metrem vyhrazená místa v předním vagonu. V případě, že mají mužský doprovod, mohou jezdit v prostředních vagoněch metra.



ÍRÁNSKÝ VLAK

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Lodní doprava

Pražská lodní doprava byla prvním dopravním podnikem, který zahájil dopravu po květnové revoluci v roce 1945. Již dne 9. května byl vypraven první parník do Štěchovic a po dobu, než začaly jezdit tramvaje do Braníka (23. 5.) bylo udržováno i zvláštní spojení od Palackého mostu do Dvorců a Braníka. V létě roku 1945 a ještě i částečně v roce následujícím si lodní doprava udržela svůj charakter z doby okupace, kdy nahrazovala silně omezenou dopravu silniční i železniční. Už od konce roku 1945 však docházelo k postupnému zlepšování v této oblasti a nejpозději od roku 1947 plnila doprava na řece prakticky.....(dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 5. dubna 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: letlampu se 4 plynovými kartuškami 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. 2/2020 bylo dokončení textu: Takové trolejové úseky byly pojížděny často jen příležitostně a jejich použití vyžadovalo **ruční překládání sběračů**.

Hlavní cenu – akuvrtačku Einhel TH-CD – získává Ivana Kolaříková, knihy Lokálkou po České Kanadě, 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD a šedé tričko Nostalgie DPP získávají Ludmila Jansová a František Tomášek.

Hlavní cena: Letlampa Tornado PIEZO KIT

LETLAMPA V SADĚ SE 4 KARTUŠEMI GAS STOP SYSTEM. PŘENOSNÝ PLYNOVÝ HOŘÁK NEBOLI LETLAMPA JE VHDNÁ NEJEN PRO OPALOVÁNÍ, ZAPALOVÁNÍ, ROZMRAZOVÁNÍ, NAHRÍVÁNÍ, ALE TAKÉ PRO NENÁROČNÉ PÁJENÍ RESP. LETOVÁNÍ. JE VYROBENA Z ODOLNÉHO PLASTU, KDY PLYNOVOD A HOŘÁK JSOU Z OCELI A MOSAZI. PALIVEM LETLAMPY JE KAPALNÝ BUTAN V TZV. PLYNOVÉ PROPICHOVACÍ KARTUŠI, KTERÁ JE VYROBENA Z TENKOSTĚNNÉ OCELI, PROPÍCHNEME JI JEHLOU PŘI INSTALACI DO KAZETY S PRUŽNOU SPONOU.



VZHLEDEM K OPATŘENÍM NA ZÁKLADĚ ROZHODNUTÍ BEZPEČNOSTNÍ RADY STÁTU SLEDUJTE WEBOVÉ STRÁNKY POŘADATELŮ AKCÍ.

Připravil: Milan Slezák

POVINNOST PRO FANOUŠKY FILMU



Již po sedmadvacáté se **Mezinárodní filmový festival Praha – Febiofest** (tentokrát od 19. března do 27. března) pokusí přinést svým návštěvníkům to nejzajímavější ze současné zahraniční i české kinematografie. Představí více než 150 filmů v šestnácti sekcích a po zde avizované pražské části vyrazí opět i na okružní cestu do kin po celé České republice.

27. ročník Mezinárodního filmového festivalu Praha – Febiofest slibuje hned několik novinek. Jednou z těch zásadnějších je změna programového vedení akce. Programovou sekci tvoří od tohoto ročníku

umělečtí ředitelé Nikolaj Nikitin (působil 17 let při přípravách Mezinárodního filmového festivalu Berlinale) a Marta Švecová, která působila např. jako ředitelka distribuční společnosti Film Europe nebo konzultantka filmových festivalových programů ve východní Evropě. Důraz by měl být kladen na vyváženost diváckých titulů a snímků spíše artového vyznění. Nejvýraznější avizovanou změnou dramaturgie festivalu by pak mělo být snížení celkového počtu filmů, čímž by měl každý z uvedených snímků získat větší prostor.

Bližší informace o programu i festivalových kinech naleznete na www.febiofest.cz.

OD MŇÁGY PO TOPOLA

Ve dnech 26. – 28. března proběhne další ročník multižánrového festivalu **Žižkovská noc**. A tak jako literární Ferda Mravenec nabízel práci všeho druhu, nabízí vlastně i Žižkovská noc kulturu téměř všeho druhu. Bez žánrových hranic, bez omezení jednotlivých kulturních odvětví, a nakonec i mimo hranice Žižkova (vezmeme-li to podle míst, kde budou jednotlivé položky programu probíhat) nebo hranice republiky (pokud bychom to brali podle země původu vystupujících umělců). Divadlo, hudba, literatura a další lákadla z nabídky festivalu



dostanou své místo na cestě mezi desítkami scén a stovkami nejrůznějších vystoupení. Příležitost chopit se výraznou měrou dramaturgie jako již tradičně dostávají vybrané spřízněné duše: promotérské kolektivy, média a samotní tvůrci, spisovatelé a performeré ve všech koutů naší země.

Podrobnější informace o programu festivalu i místech, kde budou festivalové akce probíhat, naleznete na www.zizkovskanoc.net.

HRÁBNOUT DO STRUN A PROVĚTRAT "KOPÁK"

V sobotu 28. března (již od 17:00 hodin) bude ve Velkém sále Lucerny pokračovat obnovená tradice Československého beat-festivalu. První ročník Československého beat-festivalu se konal v roce 1967 a tradice byla obnovena v podstatě po půlstoletí. Letos v březnu dojde na další ročník jeho novodobé historie.

Program si **Československý beat-festival** přichystal na tento rok poměrně pestrý. Od legendy domácí scény Michala Prokopa & Framus Five, přes kapely spojené spíše s osmdesátými léty minulého století, jimiž jsou Vítkovo kvarteto, Precedens, Laura a její tygři nebo jen opravdu příležitostně vystupující skupina Futurum muzikanta, skladatele a zpěváka Romana Dragouna, až po „služebně mladší“ bratislavské Bullet Holes a vítěze soutěže beat-festivalu, jejíž finále se konalo v listopadu v brněnském Sono Centru, žilinskou kapelu AYA.



DO JAKÉ ZASTÁVKY AUTOBUS MÍŘÍ?



Foto: Petr Vítů

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 5. dubna 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat knihy Lokálkou po České Kanadě a 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 2/2020 zněla: **Krymská**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a knihou Lokálkou do České Kanady a tričkem „Dopravní nostalgie“ odměněn: **Vít Sojka**.

FOTO
KVÍZ





Legendární vozy T2 v nové kolekci

**FAN
SHOP**

PŘÍVĚSKY NA KLÍČE
MAGNETKY
TRIČKA KRÁTKÝ RUKÁV
PODTÁCEK KULATÝ
PODTÁCEK ČTVERCOVÝ
PVC PODLOŽKA POD MYŠ
HRNEK



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz; kolekci T2 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 Veveřslavín.: www.dpp.cz/infocentra