

DP

kontakt

PADAJÍ ČI NEPADAJÍ TRAMVAJOVÁ KOLA?

FOTÍM SVOU LÁSKU

STROJVEDOUČÍ: ŠEST PRO ŠEST



Dopravní podnik hlavního města Prahy vás zve na 13. ročník letního kina

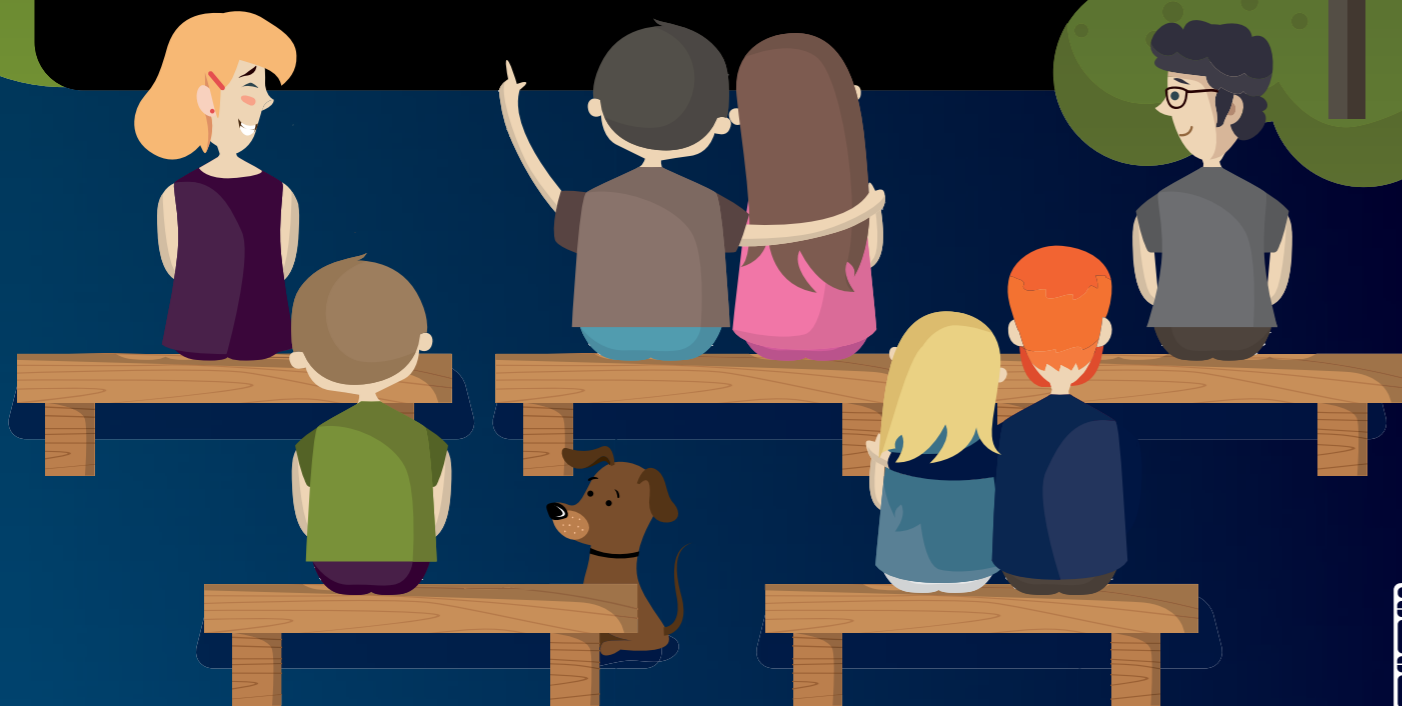
KINOBUS

Letos nás najdete na stanovištích:
**ČAKOVICE / PROSEK / LIBUŠ / BOHNICE / LETŇANY /
BB CENTRUM / CHODOV / ZLIČÍN / HŮRKA**

Budeme promítat: **VLASTNÍCI / TERORISTKA /
CO JSME KOMU ZASE UDĚLALI? / PŘES PRSTY /
LÁSKA NA DRUHÝ POHLED / MIA A BÍLÝ LEV**
a spoustu dalších filmů...

**VSTUP
ZDARMA**


29. 6. až 10. 9. 2020
od pondělí do čtvrtka



Více informací na
www.dpp.cz/kinobus



Najdete nás
také na Facebooku
KinobusCZ

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

OBSAH 7–8 / 2020



AKTUÁLNĚ

- 4–7
- 13 NÁBOROVÉ OHLÉDNUTÍ

AKCE

- 8 BETONOVÉ ZA DŘEVĚNÉ
ANEB VÝLUKA
METRA V ÚSEKU
I. P. PAVLOVA – MUZEUM
- 9–12 TRAŤ HLUBOČEPY –
BARRANDOV V NOVÉM
KABÁTĚ

MODRÁ LINKA

- 14–17 STARÝ PUŠKY POŘÁD
DOBŘE STRÍLEJ

PORTRÉT

- 18–21 ŠEST PRO ŠEST

TECHNIKA

- 22–23 TATRA STRÍDÁ LIAZ

PROFIL

- 24–27 PLAVBA DO TAJŮ
LIDSKÉ DUŠE

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 28–31 LETEM SVĚTEM...
KORONAVIREM

TIP NA VÝLET

- 32–35 ZA SKVOSTY
DO LIPSKA

BEZPEČNOST

- 36 POŽÁRNÍ ÚTOK JAKO
PŘÍPRAVA JEDNOTEK
- 48–49 BEZPEČNOSTNÍ ZNAČKY
A ZNAČENÍ

TÉMA

- 37–43 PADAJÍ ČI NEPADAJÍ?
ANEB JAK JE TO
VE SKUTEČNOSTI
S TRAMVAJOVÝMI
KOLY 15T

KALEIDOSKOP

- 44–45 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD
VE FOTOGRAFII
A DOKUMENTECH

OBORY PŘED TABULÍ

- 46–47 AUTOTRONIK,
MECHANIK –
ELEKTROTECHNIK

FOTOALBUM

- 50–56 FOTÍM SVOU LÁSKU
- 57 KULTURA / KVÍZ

VÝLETY Z KARANTÉNY

- 58–61 ROM, ROMA, ROMÉ...
ČESKY ŘÍM
- 62 KŘÍŽOVKA O CENY

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 Cabelka, Vít Cechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková,
Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák,
Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 26. června 2020
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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





Foto: Daniel Šabík

ČECHOAMERIČAN VE STŘEŠOVICÍCH

Trolejbus Škoda 14TrE dočasně obohatil expozici Muzea MHD ve vozovně Střešovice. Vůz, který téměř 22 let sloužil obyvatelům Daytonu v Ohio, daroval místní dopravní podnik RTA Dayton časopisu Československý dopravák. Vozidlo je výsledkem spolupráce mezi Škodou Ostrov a firmou AAI Baltimore, jejichž cílem byla v 90. let výroba vozidel pro Dayton a San Francisco. Díky sbírce na crowdfundingovém serveru se letos podařilo trolejbus přepravit z USA do ČR. Dochovaný exemplář bude možné v muzeu vidět do 1. listopadu 2020. (red)

TO JE METRO, ČÉČE! KNIHOU ROKU

Nejkrásnější dětskou knihou za rok 2019 se stala publikace z nakladatelství Paseka To je metro, čéče! spisovatelky Milady Rezkové a ilustrátorů Jana Šrámka a Veroniky Vlčkové. O několik výtisků mohli nedávno soutěžit i čtenáři DP kontaktu. Připomeňme také, že autogramiáda knížky se uskutečnila v depu Kačerov letos v lednu (na snímku). Z rekordních 313 publikací přihlášených do soutěže pořadatelé ocenili v sedmi kategoriích přes 30 z nich. Předání ocenění se uskutečnilo 15. července 2020 v letohrádku Hvězda u příležitosti zahájení výstavy Z hvězdy kruh nejkrásnějších knih Česka, Německa, Polska, Slovenska a Švýcarska. Výstavní projekt k 55. ročníku soutěže v obore Hvězda potrvá do 1. listopadu. (red)



Foto: Zdeněk Bek

Stavební ruch v archivu



Na jaře 2020 začala další etapa postupné modernizace technického zázemí Archivu DPP. Pavouci a další neregistrovaní nájemníci dříve zapomenutých místností se vydali do exilu a nastoupili stavební dělníci, kteří začali dávat konkrétní podobu novému uspořádání. Dlouhodobým cílem všech aktivit je zejména zvýšení kvality práce o svěřené historické hodnoty na úroveň vyžadovanou současnými právními předpisy při současném zohodnocení vlastního skladování dokumentů a vylepšení poskytovaných služeb útvarům našeho podniku i veřejnosti. V rámci probíhající akce bude především vybudována nová badatelna pro návštěvníky archivu splňující současné nároky z hlediska bezpečnosti, vybavenosti i bezbariérové přístupnosti. Dále bude provedena přestavba digitalizačního pracoviště s cílem zajistit odpovídající prostor produkční části s velkoformátovými skenery a kopírkou a jejich oddělení od stolních skenerů a obslužné výpočetní techniky, které jsou více citlivé na prašné prostředí vznikající při provozu větších strojů. Vedlejším produktem akce je i úprava části sociálního zázemí, které bylo již za hranicemi životnosti.

Akce by měla být předstupněm dalších úprav, kdy bude potřebné provést především náhradu protékajících železných oken, trápících pracoviště od samého začátku fungování v Hostivaři před 23 lety, a zateplení pláště budovy, čímž bude výrazně zlepšena klimatická stabilita v depozitářích i ostatních místnostech. Děkujeme všem, kteří Archiv DPP v těchto činnostech podporují a umožňují tak ochraňovat vzácné historické dědictví i právní kontinuitu nejstaršího souvislé fungujícího dopravce pražské městské hromadné dopravy, který v září letošního roku oslaví 123 let své existence. (rm)

Generální ředitel DPP zaměstnancům

Milé kolegyně, vážení kolegové,

před dvěma měsíci se začala uvolňovat opatření přijatá v souvislosti s šířením nemoci covid-19. V poděkování vám všem za perfektní zvládnutí provozu během nouzového stavu jsem v polovině května naznačoval, že nelze počítat s návratem do stavu, na který jsme byli zvyklí před pandemií. Jak si tedy aktuálně vedeme?

Důsledky koronakrizy tvrdě dopadají na nás i našeho akcionáře, hlavní město Prahu. V MHD stále chybí zhruba třetina cestujících, podstatnou část z nich, cca 250–300 tisíc denně, tvoří turisté, kterých do Prahy letos kvůli bezpečnostním a hygienickým opatřením přijelo jen minimum. Loni na začátku července v době, kdy značná část Pražanů obvykle odcestuje na dovolenou, jsme každý pracovní den přepravili v metru v průměru 1 milion cestujících, letos necelých 650 tisíc. Menší počet cestujících pochopitelně znamená méně prodaných jízdenek a nižší příjmy. Od poloviny letošního března do konce června jsme tak přišli už o téměř 600 milionů Kč. Pokud tento trend bude pokračovat do konce roku, letos na prodeji přijdeme až o 1,6 miliardy Kč, tj. o více než třetinu veškerých ročních příjmů z prodeje jízdného. Hlavnímu městu, našemu akcionáři, aktuálně kvůli koronakrizě chybí v příjmech zhruba 12,5–15 miliard Kč. To je mimochodem téměř

stejná částka, kterou nám město vloni vyplátilo za objednané výkony jako kompenzaci za závazek veřejné služby...

Daří se nám sice šetřit i na nákladové straně, ale ušetřené prostředky zdaleka nestačí pokrýt ztráty způsobené poklesem příjmů z jízdného. Přitom dopravní výkony jsou oproti běžnému stavu nižší jen o zhruba 8 %, čemuž odpovídá úspora nákladů ve výši zhruba 250 milionů Kč od začátku letošního roku. Na druhou stranu, DPP se o své zaměstnance stará velmi pečlivě – od roku 2016 do letoška jsme navýšili mzdové tarify a tarifní střeďy o téměř 15 %. Navyšovali jsme také hodnotu flexipasů či stravenek. Osobní náklady za uplynulé 4 roky narostly o 23 %, tj. téměř o čtvrtinu, i když se počet zaměstnanců za stejnou dobu zvýšil jen o 0,6 %. Srovnáme-li rok 2016 a letošní plán navýšení mezd i benefitů, osobní náklady budou DPP letos stát o 34 % více než před 5 lety.

Tato čísla jsou neúprosná a ukazují, že DPP musí hledat úsporná opatření napříč celým podnikem. Některé investiční projekty jsme po domluvě s hlavním městem již přesunuli na pozdější termín a s akcionářem projednáváme každý z nich. Je potřebné šetřit také v provozní oblasti a osobních nákladech, které jsou největší položkou celkových nákladů Dopravního podniku. Proto představenstvo DPP navrhuje v rámci kolektivního vyjednávání



vání pro příští rok zafixovat mzdové tarify i benefitů, tj. osobní náklady na 1 rok na stejné úrovni jako jsou letos.

Je důležité si uvědomit, že jedním ze zásadních benefitů práce v Dopravním podniku je jistota zaměstnání a stabilita firmy. Na rozdíl od jiných podniků se zaměstnanci DPP nemusejí obávat toho, že by jim kvůli důsledkům koronakrizy nepřišla včas výplata nebo dokonce hrozil konec samotné firmy. My všichni ve vedení podniku děláme maximum pro to, aby DPP byl stále vyhledávaným zaměstnavatelem, aby dopady krize na vás, zaměstnance, byly co nejmenší.

V období epidemie se ukázalo, že na DPP a na vás, zaměstnance, je 100% spolehnouti. Pevně věřím, že si toto renomé spolehlivosti a odpovědnosti nejen vůči hl. m. Praze, ale zejména vůči veřejnosti, udržíme i nadále.

Za představenstvo

Petr Witowski,
předseda představenstva
a generální ředitel DPP

Provoz o prázdninách

I v letošním roce se provoz PID přizpůsobuje změněným přepravním nárokům v období školních prázdnin. Kromě úprav intervalů linek PID, zrušení provozu školních linek a spojů a dalších dílčích změn došlo od 27. června 2020 s platností do 30. srpna 2020 k následujícím omezením:

Tramvaje

- Mimo provoz jsou linky 21 a 23.
- Linka 16 je v pravidelném provozu vedena pouze v úseku Lehovec – Kotlářka.

Autobusy

- Mimo provoz jsou linky 122 a 182. (red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Představenstvo Dopravního podniku na svém letošním 14. zasedání projednalo 16. června 2020 mj. zprávu o stavu tramvajové sítě, záměr elektrifikace autobusových linek na levém břehu Vltavy či podnikatelský plán DPP. V rámci jednání se uskutečnila i valná hromada Střední průmyslové školy dopravní, která schválila roční účetní závěrku a výroční zprávu za rok 2019. Další zasedání se uskutečnilo 30. června, kdy představenstvo projednalo mj. dopady epidemie covid-19 na výši nákladů a výnosů DPP, informaci k problematice kol vozů 15T, koncepci stravování v areálech DPP, čerpání dovolené v roce 2020 a informaci o výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů.

Dozorčí rada DPP měla své letošní páté jednání na programu 15. července a úvodem zvolila Ing. Ladislava Urbánka k 18. srpnu 2020 do funkce člena představenstva DPP a zároveň doporučila představenstvu pověřit ho vykonávat působnost v oboru dopravním a zvolit jej opět do funkce místopředsedy představenstva. Stávající čtyřleté funkční období Ing. Urbánkovi uplyne 17. srpna.

Dále byla dozorčí rada seznámena mj. s dopady opatření epidemie covid-19 do nákladů a výnosů DPP a stavem stavebních řízení na tramvajové síti. Byla také informována o činnosti představenstva, o metru I.D a aktuálním stavu kolektivního vyjednávání. Dozorčí rada projednala mj. informace k aktuálnímu vývoji problematiky černého polepu přístřešků zastávek a k odkupu informačních vitrín v metru. (red)



Foto: Jindřich Spáčil

Střešovické lekce angličtiny

Další z kurzů anglického jazyka pořádaných personálním úsekem, tentokrát pro posádky historických, nostalgických i komerčních jízdy v jednotce Historická vozidla ve vozovně Střešovice, pokračoval od 13. ledna 2020, kdy si každé pondělí zlepšovali účastníci svoje komunikační schopnosti s převážně zahraničními cestujícími. Kurz, který probíhal ve velmi příjemné a přátelské atmosféře, měl původně skončit 16. 3., ale jeho zakončení bylo možné ze známých důvodů až předáním účastnických listů 8. června. (js)

ZE SOCIÁLNÍCH SÍTÍ

Oznámení obnovy standardního režimu odbovování cestujících po skončení mimořádných opatření při epidemii koronaviru vyvolalo na sociálních sítích na počátku června značný ohlas. Post oslovil bezmála 20 tisíc lidí a získal více než 500 reakcí, komentářů a sdílení. Samozřejmě, že jsme se nezavděčili všem. Řada lidí by přivítala, aby se dveře nadále otvíraly na zastávkách automaticky. Jiní ale obnovu původního režimu vítají. (hp)



V kolejišti bezpečně



Foto: Kamila Drábková

V červnu 2020 v rámci spolupráce složek integrovaného záchranného systému provedl Hasičský záchranný sbor DPP školení příslušníků Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy a příslušníků Hasičského útvaru ochrany Pražského hradu. Toto školení bylo zaměřeno na problematiku bezpečnosti práce v prostoru kolejiště pražského metra. Příslušníci obou hasičských sborů byli seznámeni s technickými parametry vozových souprav typu M1 a mohli si také prohlédnout pracoviště strojvedoucího. Další výklad byl zaměřen na podmínky pro bezpečný vstup do kolejiště a pohyb v něm, zabezpečení pracoviště a spolupráci se zaměstnanci DPP při řešení mimořádné události. Součástí akce byla i praktická ukázka zkratování přívodní kolejnice. V následující diskusi pak byly probírány možnosti manipulace s vlakovou soupravou, jako např. její zvedání, odtlačování od hrany nástupiště apod. Zároveň byly zodpovězeny veškeré dotazy na problematiku zásahů v metru i u jiných mimořádných událostí spojených s hromadnou přepravou osob. (kd)

Nové uniformy pro DPP

Zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy se v budoucnu dočkají nových stejnokrojů, o čemž již v minulém roce rozhodlo představenstvo. Záměrem je zajištění nového reprezentativního a funkčního designu služebního stejnokroje DPP včetně doplňků pro celodenní vnější i vnitřní pracovní výkon pro jednotlivá roční období. Stávající podoba uniformy slouží již více než dvacet let a za celou tu

dobu prošla pouze drobnými úpravami co do materiálů a sortimentu výstrojních součástí. Nové uniformy musí zabezpečit pohodlné užívání v každodenním provozu s ohledem na namáhavost jednotlivých profesí. Cílem je, aby byl stejnokroj elegantní, reprezentativní, pohodlný, moderního střihu, vyroben z komfortního materiálu s optimálním složením, přitom však odolný, nemačkávký

a nenáročný na údržbu. Vhodnost a funkčnost nové kolekce bude ověřena v provozních podmínkách DPP v rámci dlouhodobého testování provozními zaměstnanci. Pokud se osvědčí a od zaměstnanců účastníků se testovacího provozu bude kladná zpětná vazba, bude vypsáno výběrové řízení na další dodávky potřebné k celkové obměně uniformy DPP. (dap)

Preference tramvají na Želivského

Přes důležitý uzel pražské tramvajové dopravy projíždějí tramvaje plynuleji. Světelná signalizace na křižovatce ulic Jana Želivského a Vinohradské funguje od června s preferencí tramvají. Díky podstatné úpravě řídicí logiky, kterou provedla TSK, je možné signály pro všechny tramvajové oblouky vybírat při nároku dvakrát do cyklu řízení. Na kritickém vjezdu od Flory se tak přestaly nárazově tvořit kolony tramvají a odboavení je rychlejší. Pomohlo i zprovoznění vzdáleného rádia od Flory, díky němuž část tramvají projíždí zcela bez zdržení. Signalizace umí i některá další vylepšení. Kromě klasického prodloužení nebo předvýběru fáze umožňuje v přímém směru (linka 5) opětovně zapnout již vypnuté volno, pokud se tramvaj vejde do maximálního prodloužení fáze dle MHD. Vylepšena byla také preference autobusů, zejména ve směru od metra do Votické ulice, kde mohou autobusy odbočit vlevo, zatímco odbočují tramvaje mezi Florou a Ohradou.

Zmínky o záměru na zavedení preference tramvají na této křižovatce jsou již z roku 1967 (viz kopie dopisu), k realizaci tedy došlo po více než 50 letech. Preference byla nedávno zavedena také na SSZ Bulhar. Po rekonstrukci signalizací byla obnovena dočasně zrušená preference na SSZ Sokolovská – Na Břehu a SSZ Švehlova – Pračská. (MiG)



STANICE METRA JIŘÍHO Z PODĚBRAD BUDE REKONSTRUOVÁNA

DPP připravuje kompletní modernizaci stanice metra Jiřího z Poděbrad. Bezbariérové zpřístupnění stanice, revitalizace samotného vestibulu i nástupiště a výměna stávajících eskalátorů za nové, to vše čeká na zhotovitele projektu, jehož vyhlášení se očekává ke konci letních prázdnin. Stavební práce ve stanici Jiřího z Poděbrad DPP plánuje zahájit ještě letos v listopadu, potrvají více než 2 roky do poloviny března 2023. (red)

Tečka za provozem kloubových Citybusů

Dopravní podnik ukončil k 30. červnu 2020 pravidelný provoz dalšího typu autobusu. Dojezdily kloubové „citáky“, tedy typ Karosa City Bus 2081 (později označen Irisbus City Bus). Městský dopravce jich mezi roky 2001 až 2004 pořídil 53 kusů (ev. čísla 6500 až 6552), přičemž autobus č. 6500 byl prototypem. Na rozdíl od starších krátkých City Busů byly všechny pražské kloubováky vybaveny již motory Iveco, splňujícími emisní normu Euro III. Zpočátku provozu byly kloubové City Buses někdy nazývány hanlivě Quasimodo. Důvodem pro toto označení byly kryty písnic tlumení točny na střeše, které tvořily pomyslné hrby. Jednalo se o první nízkopodlažní kloubové autobusy ve stavu DPP a umožnily tak garantované bezbariérové spoje na velmi kapacitních linkách typu 136, 177 nebo na silných napajecích sídlištních celků, jako například linka 200, kde provoz těchto autobusů v roce 2001 započal. Z hlediska konstrukce, provozu a údržby se však jednalo o poměrně problematická vozidla, která nejednou nadělala svému majiteli na čele vrásky. Od počátku provozu vykazovaly kloubové City Buses zvýšené množství závad oproti ostatním typům a do historie se bohužel neslavně zapsaly především několika požáry s totální škodou. Pomyslný Damoklův meč se nad osudem tohoto typu vznášel již v prosinci 2015, kdy po sérii požárů byly načas všechny tyto autobusy odstaveny z provozu.



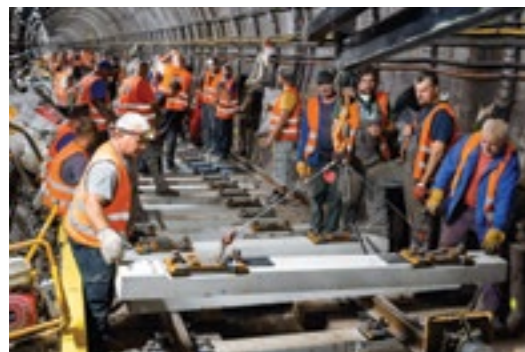
Foto: Ondřej Volf

Po provedení velice přísných kontrol a protipožárních opatření pak byly na pražské linky nakonec navraceny. Na dnešní dobu je poměrně kuriózní, že koncem minulého roku od DPP devět těchto autobusů zakoupil DP Mostu a Litvínova pro účely dlouhodobé náhradní dopravy za tramvaje. I přes výše uvedené, snad trochu nelichotivé hodnocení, však kloubové City Buses odvedly v Praze neocenitelnou službu. Na závěr doplníme, že v provozním stavu garáže Řepy zůstává ještě kloubový Irisbus ev. č. 6599, jedná se však o jediného zástupce mladšího typu Citelis. (ov)

BETONOVÉ ZA DŘEVĚNÉ



ANEB VÝLUKA METRA V ÚSEKU
I. P. PAVLOVA – MUZEUM V ČÍSLECH
4.–12. 7. 2020



VÝMĚNA PRAŽCŮ

Doba trvání výluky:	9 dní
Vyměněno:	588 dřevěných pražců (mezi stanicemi I. P. Pavlova a Muzeum)
Na lince C již osazeno:	6140 betonových pražců (cca 1/3)
Počet zaměstnanců:	70 ve dvou směnách
Počet nasazených strojů:	1x MUV 74, 1x WŽB, 3x T 797.8, 1x MUV 73, svařovací vozík, 10x vozík PV, 6x vozík PVD
Materiál:	v tunelu ručně vybouráno 70 t, nově ručně zabudováno 155 t

INFORMOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

Počet informátorů:	180 (20 denně)
Počet informačních tabulí:	70
Počet letáků:	30 000

NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA X-C

Počet vozů:	46 (vč. posílení provozu linky PID č. 135)
Počet řidičů:	79 (vč. posílení provozu linky PID č. 135)
Počet ujetých km:	56 548 (vč. posílení provozu linky PID č. 135)
Počet garáží:	5 (buď přímo zajištěním provozu linky X-C nebo vzájemnými překlady ostatních linek)

Text: Jiří Beneš
Foto: Libor Slanina, Miloš Kejzlar a autor



TRATĚ HLUBOČEPY – BARRANDOV V NOVÉM KABÁTĚ

TRAMVAJOVÁ TRATĚ Z HLUBOČEP NA BARRANDOV SE V PŮVODNÍ PODOBĚ NEDOŽILA SVÉ PLNOLETOSTI. DŮSLEDKEM VYSOKÉ INTENZITY PROVOZU BYL NEVYHOVUJÍCÍ TECHNICKÝ STAV KOLEJOVÉHO SVRŠKU SPOJENÝ S OMEZENOU RYCHLOSTÍ. V DRUHÉ POLOVINĚ LOŇSKÉHO ROKU BYLO V NÁVAZNOSTI NA ZVEŘEJNĚNÍ HARMONOGRAMU REKONSTRUKCE NÁDRAŽNÍ ULICE ROZHODNUTO O PROVEDENÍ ROZSÁHLÉ MODERNIZACE TRAMVAJOVÉ TRATI I NA BARRANDOVĚ.

Příprava akce byla na dnešní dobu mimořádně rychlá. V září a říjnu 2019 bylo připraveno zadání stavby zahrnující vše od plánovaného rozsahu prací po položkový rozpočet nutný k vypsání poptávkového řízení. Díky výborné spolupráci s oddělením Poptávková řízení se podařilo najít zhotovitele již před Vánoce 2019. Byla jím akciová společnost Chládek a Tintěra se sídlem v Litoměřicích.



PRVNÍ KOLEJNICE PŘIJELY PO ŽELEZNICI DO STANICE PRAHA – SMÍCHOV SPOL. NÁDR. 18. ÚNORA 2020

Akce byla svým rozsahem i termínem extrémní, zahrnovala výměnu 8260 metrů kolejnic spojenou z větší části i s výměnou pražců, a to za pouhých 75 dní. Důvodem velmi krátkého termínu byl požadavek na co nejmenší rozsah náhradní autobusové dopravy, čemuž byly podřízeny i modernizační práce na estakádách.

Železniční kolejnice

Jako podklad měl zhotovitel k dispozici původní projektovou dokumentaci se směrovým a výškovým řešením z roku 2003. Nejvýznamnější změnou je výměna stávajících kolejnic typu NT1 za nové „železniční“ typu 49E1 a 60E1. Pro tramvajový provoz atypické kolejnice 60E1 byly použity pouze na estakádách v mezizastávkovém úseku Hlubočepy – Geologická. Důvodem jejich použití je jejich výška, která je téměř shodná s kolejnicí NT1, oproti tomu kolejnice 49E1 je o cca 3 cm nižší.

Díky této skutečnosti nebylo nutné při použití kolejnic 60E1 nahrazovat současné pojistné úhelníky na celé délce estakády a bylo možné využít stávající dřevěné pražce. Došlo pouze k výměně podkladnic za nové s úklonem 1:20 a k lokálnímu nahrazení dřevěných pražců s nevyhovujícím technickým stavem. V koordinaci byla zahájena také akce zajišťovaná odborem Investice Povrch, obsahující modernizaci mostních závěrů a vybavení

včetně částečné rekonstrukce zastávky Hlubočepy.

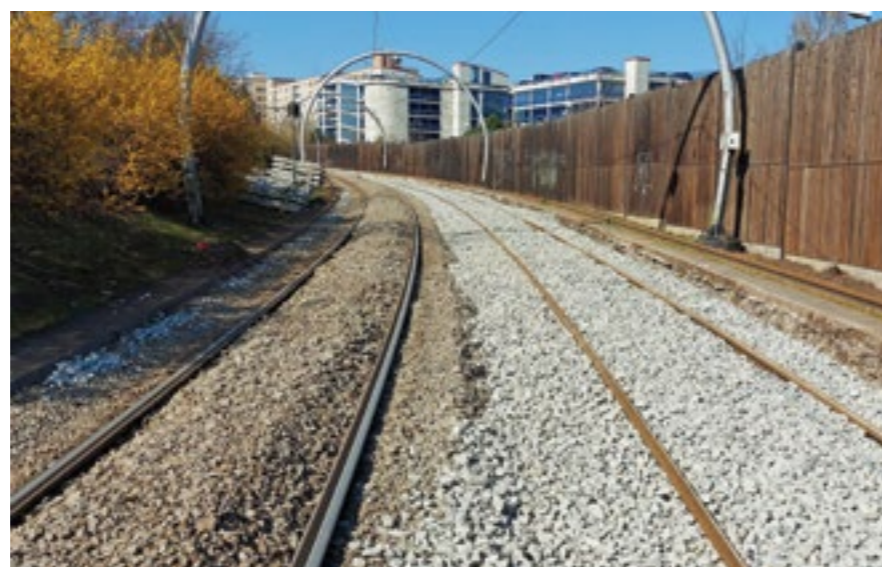
V úseku od měnirny Hlubočepy po podjezd Lamačova (za zastávkou K Barrandovu) jsou nově instalovány kolejnice 49E1 na nových železobetonových pražcích B03. V tomto úseku se nacházel i oblouk v nejhorším technickém stavu, kvůli němuž byla dlouhé měsíce před výlukou výrazně snížena maximální povolená rychlost. Stejným způsobem byla provedena modernizace i v úseku od podjezdu Tréglova k oblouku před obratištěm Sídliště Barrandov.

Malé poloměry oblouků v podjezdech Lamačova a Tréglova neumožňují použití kolejnic

49E1, proto jednotka Dopravní cesta Tramvaje provedla pouhou výměnu kolejnic NT1. V podjezdech byla modernizována stávající mazací zařízení, která budou i nadále snižovat opotřebení. Zajímavostí je, že oblouky v podjezdu Tréglova (za zastávkou Chaplino vo náměstí) nebyly od roku 2003 díky mazacím zařízením vyměněny.

Realizace

První nové 25 m dlouhé kolejnice přijely po železnici do stanice Praha – Smíchov spol. nádr. 18. února 2020. Kolejnice byly přepravní firmou následně transportovány k měnirně Hlubočepy, kde byly svařovány do kolejnic délek 75 m. Na Smíchově udělaly místo novým pražcům, které byly dodány na za-



PŘED ZASTÁVKOU K BARRANDOVU BYLA KOLEJ Z CENTRA PŘIPRAVENA K PODBITÍ JIŽ 5. DUBNA 2020, NA PODBÍJEČKU ČEKALA AŽ DO 1. KVĚTNA 2020 (O 22 DNÍ DÉLE NEŽ BYLO PŮVODNĚ PLÁNOVÁNO)



REPASE PLECHŮ A OPRAVA IZOLACÍ MOSTNÍCH ZÁVĚRŮ PROBÍHALA PO CELOU DOBU ZA PROVOZU STAVEBNÍCH MECHANISMŮ PO KOLEJI DO CENTRA

čátku března. Zajímavostí je, že z důvodu vykládky kolejnic a pražců byla pozdržena demontáž koleje vedoucí na kdysi rozsáhlé seřadiště společného nádraží. Jednalo se o předposlední vykládku materiálu z železničních vozů na smíchovském nákladovém nádraží. Úplně posledním vlakem do prostoru seřadiště pak přijely v červnu 2020 kolejnice pro akci RTT Nádražní – Na Zlíchově.

Vlastní práce byly zahájeny v sobotu 14. března 2020 pouhé dva dny po vyhlášení nouzového stavu v souvislosti s pandemií covid-19. Harmonogram byl i přes složitou situaci vyvolanou pandemií ze strany dodavatele plněn. Nejsložitější operací celé stavby bylo zajištění náhradní automatické strojní podbiječky za porouchaný nasmlouvaný stroj. V souvislosti s uzavřením hranic nebylo možné využít zahraniční techniku. Jednou možnou alternativou byla strojní podbiječka běžně používaná pouze na železničních tratích a vlečkách, která po své ose dojela po železniční trati do Nučic a na Barrandov byla následně přepravena jako silniční nadměrný náklad. Nakolejení a manipulace probíhaly pomocí automobilového jeřábu. Každý, byť jen několikaminutový přesun podbiječky pomocí jeřábu, znamenal několikahodinovou technickou přípravu.

Až po podbití mohlo dojít ke vzájemnému svaření celého úseku a zakrytí ploch přejez-



JEDNA Z MNOHA DIVÁCKY ATRAKTIVNÍCH MANIPULACÍ S PODBÍJEČKOU POMOCÍ JEŘÁBU

dů, přechodů a nakolejovacích míst. Souběžně s tímto byla v celém úseku zkontrolována trolej, aby 26. května 2020 mohla na tramvajovou trať vyjet první tramvaj.

Při výluce byly dále kompletně očištěny a opraveny zastávkové konstrukce a portály podjezdů, došlo k opravám povrchů na přístupových rampách, schodech a površích zastávek. Významnou část akce tvořila

modernizace osvětlení na celé tramvajové trati vlastními silami jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Nově jsou na branách trakčního vedení a zastávkách použita úsporná LED svítidla. Veškeré úpravy byly konzultovány a odsouhlaseny architektem tramvajové trati Patrikem Kotasem včetně odstranění dlouhodobě nevyužitých designových kiosků. Odbornou demontáž a odvoz stánků zajistila Technická správa objektů DPP.





INSTALACE PROFILU KRUG NA PŘEJEZDU DO KLUKOVIC PROBIHALA PO PODBITÍ KOLEJÍ 12. KVĚTNA 2020



26. KVĚTNA 2020 PROJELA PO KOLEJNICÍCH TYPU 60E1 PRVNÍ TRAMVAJ V PRAZE



ZÁVĚREČNÉ DNY VÝLUKY BYLY VE ZNAMENÍ KOORDINOVANÉ SPOLUPRÁCE VŠECH ZHOTOVITELŮ PRACÍ. NA ESTAKÁDĚ PROBIHALO 20. KVĚTNA 2020 SVAŘOVÁNÍ KOLEJNIC VE SMĚRU DO CENTRA A KONTROLA TROLEJÍ VE SMĚRU Z CENTRA



ZPĚTNÝ ODTAH VOZU ZVANÉHO POMERANČ NÁDRAŽNÍ ULICI PROBĚHL ZA POMOCI VYPROŠŤOVACÍ TATROVKY DPP

V souvislosti s výše zmíněnou pandemií covid-19 byly požádány příslušné orgány o změnu povrchu tramvajové trati spočívající v odstranění zatrávnění, což představuje úsporu v řádech milionů korun. Otevřený kolejový svršek technicky umožňuje dodatečnou instalaci zatrávnění v případě zlepšení ekonomické situace naší společnosti nebo nalezení alternativního zdroje financování této úpravy.

Zprovoznění

V Nádražní ulici na konci května byla ponechána pouze jedna kolej bez trolejového vedení pro převoz tramvají do Hlubočep v závěru května. Výjimku tvořila měřicí tramvaj 26. května 2020, která z Hlubočep jako jediná absolvovala cestu za nákladním vozem i zpět na Smíchov.

Od 1. června 2020 slouží tramvajová trať plně provozu linky 32 v úseku Hlubočepy – Sídliště Barrandov.



FINÁLNÍ KONTROLA OSVĚTLENÍ PROBĚHLA ČTYŘI DNY PŘED KONCEM VÝLUKY V NOČNÍCH HODINÁCH, ABY MOHLY BÝT PŘÍPADNÉ NEDOSTATKY PŘED SPUŠTĚNÍM PROVOZU DOLADĚNY

NÁBOROVÉ OHLÉDNUTÍ



PRÁZDNINY JSOU V PLNÉM PROUDU A ZA NÁMI JE HEKTICKÝ ČAS PLNÝ POHOVORŮ A JEDNÁNÍ S UCHAZEČI O VOLNÁ PRACOVNÍ MÍSTA V DPP. PODÍVEJME SE NA PRVNÍ POLOLETÍ ROKU 2020 PROSTŘEDNICTVÍM UDÁLOSTÍ A ČÍSEL.

Náborová linka byla téměř na úrovni tísňové linky, přijali jsme mnoho žádostí o umístění na pracovní místa a mnoho volajících se s námi zároveň podělilo o své starosti. Mnozí z nich přišli o práci anebo již byli informováni, že se tak brzy stane. O tom, že DPP stále přijímá nové zaměstnance, věděli všichni volající, a proto v době počínající krize obratem kontaktovali takového zaměstnavatele, který pro ně představoval jistotu zaměstnání.

Podle počtu volajících a počtu přijatých životopisů jsme si ověřili, jak dobře zafungovala naše kampaň. Pro tyto zájemce jsme byli první volbou, vždyť nabídka jistoty práce u stabilního zaměstnavatele hraje hlavní roli. Už jen podle toho si myslíme, že na svého zaměstnavatele můžeme být všichni právem hrdí.

Podařilo se přijmout velký počet řidičů autobusů a v současnosti již obsazujeme i zbylá pracovní místa. Nedávno jsme také

otevřeli kurz pro budoucí řidiče tramvají, tato místa máme na několik měsíců již obsazena. I u budoucích strojvedoucích metra máme splněno.

Co jsme si na trhu práce ověřili? Že se v něm nachází vysoký počet volných uchazečů o zaměstnání, ale jen někteří z nich jsou vhodní pro práci v DPP. Proto i nadále některé pozice obsazujeme složitě, např. zkušené profesionály z elektro odvětví nebo profese s fyzicky náročnější manuální prací. I v IT oblasti zaznamenáváme změny, uchazečů je mnohem více. Ale IT specialisty, technické a odborné pracovníky obsazujeme stejně náročně jako v minulosti, tady se moc změny nekonaly. Potvrzuje se, že kvalitní odborníci mají dobrou práci i v době krize.

Největší zájem byl o pracovní pozici řidič tramvaje (až 1183 zájemců) a řidič autobusu (až 1019 zájemců). Od uchazečů jsme se také dozvěděli, že si myslí, že řídit tramvaj

je jednodušší než řídit autobus. Paradoxně se nejrychleji naplnila pracovní místa, která jsme dlouhodobě obsazovali s vynaložením enormního úsilí.

A kdo nám ještě chybí k naprosté spokojenosti?

I přesto, že ekonomická situace je v ČR nestabilní, nábor v DPP stále pokračuje. Dobré pracovní místo u nás najdou všichni elektroprofici, zabezpečovací a sdělovací obvodáři, ajťáci, zámečníci a automechanici, ale třeba i praktický lékař.

Děkujeme všem z vás, kteří se spolu s námi podílejí na plynulém obsazování pracovních míst.

Nejaktuálnější pracovní příležitosti naleznou zájemci na webových stránkách dpp.jobs.cz

Přehled zájmu uchazečů o práci v DPP během 1. pololetí 2020

Počet přijatých životopisů uchazečů	5371
Počet přijatých telefonických žádostí	4954
Počet přijatých zaměstnanců	684

STARÝ PUŠKY POŘÁD DOBŘE STŘÍLEJ

ROZVLNĚNÉ KRUŽNICE, ŽIVOTNÍ FUNKCE
ČLOVĚKA A GEOMETRICKÉ TVARY – DALŠÍ TŘI STANICE
METRA D ZNAJÍ SVOU VÝTVARNOU PODOBU.

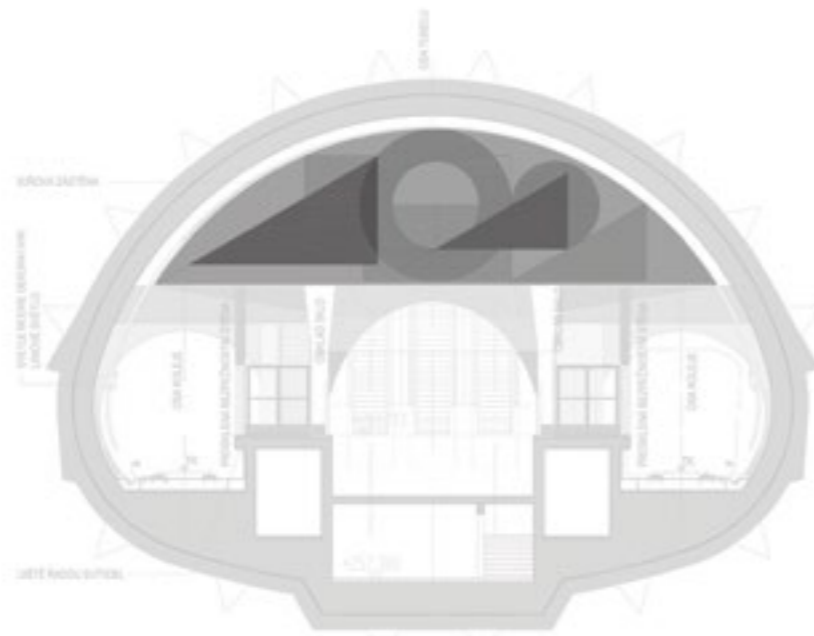
Stanice Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory na připravované nové lince metra D dostaly v červnu 2020 svoji novou výtvarnou podobu. Vítězi vyzvané výtvarné soutěže, kterou organizuje Metroprojekt, DPP a hl. m. Praha pod záštitou Národní galerie Praha, se stali čeští umělci Vladimír Kopecký, Jiří Černický a Stanislav Kolíbal.

Zatímco hlavním motivem stanice Nádraží Krč jsou „rozvlněné“ kružnice, které se opticky rozpo pohybují při příjezdech či odjezdech každé soupravy, autor výtvarné podoby stanice Nemocnice Krč se inspiroval lidským životem, nedalekou Thomayerovou nemocnicí a vědeckým výzkumem. Stanici tak budou zdobit barevně odlišené křivky základních funkcí lidského života: činnosti srdce, dýchací a nervové soustavy. Ve stanici Nové Dvory se ke slovu dostává geometrie. Zdobit ji budou dva reliéfy nad eskalátory, jejichž ústředním motivem je u jednoho kruh, u druhého čtverec. Nástupiště pak dominuje kresba založená na rovnoběžkách, vytvářející na zdi barevné šikmé linky a čtverce.

Po Pankráci D a stanici Olbrachtova tak známe výtvarnou podobu všech 5 stanic pro celý úsek metra D, na který DPP žádá stavební povolení.

Vybraní umělci byli osloveni v říjnu loňského roku, porota vybrala vítěze pro jednotlivé stanice ještě před Vánocemi. Výtvarníci následně dopracovávali své koncepty, představení vítězných návrhů, původně plánované na března, bohužel pandemie covid-19 odsunula až na červen. Ohleduplnost byla v tomto případě na místě, průměrný věk ví-

tězů je 78 let: Vladimíru Kopeckému je 88, Jiřímu Černickému 53 a Stanislavu Kolíbalovi úctyhodných 94. Trefně to na sociálních sítích okomentoval architekt, publicista a dokumentarista Michael Třeštík: „Buď konzervativní porota, nebo na to mladí kašlou, nebo starý pušky pořád ještě dobře střílejí.“



STANISLAV KOLÍBAL:
ŘEZ STANICE NOVÉ DVORY

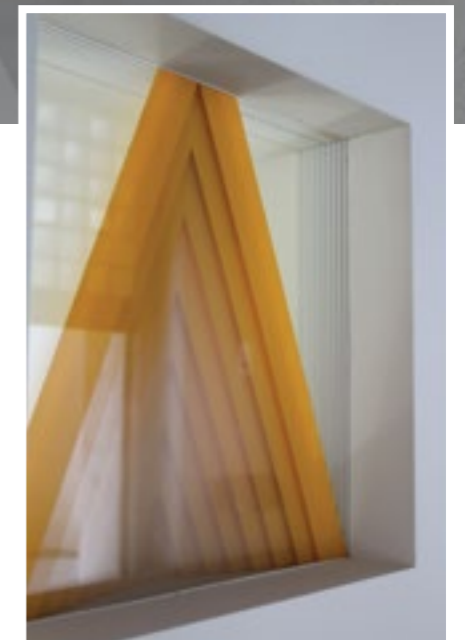
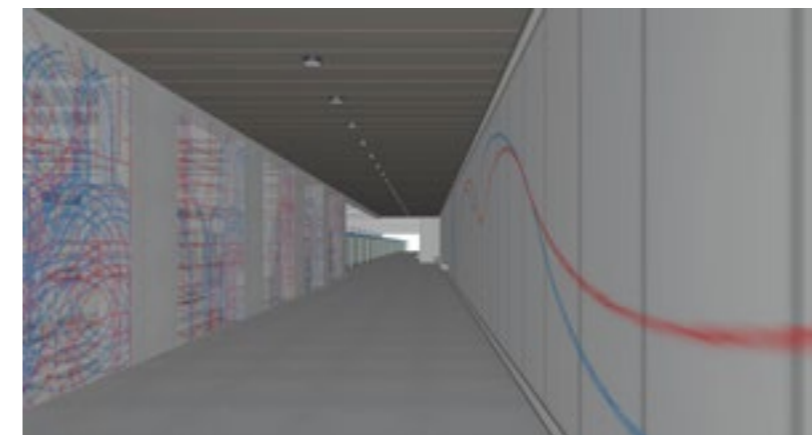


VLADIMÍR KOPECKÝ: „ROZPOHYBOVANÉ“ KRUŽNICE NA NÁDRAŽÍ KRČ

Autorem vítězného návrhu je Vladimír Kopecký. Nádraží Krč bude povrchovou stanicí, takže umělecké dílo bude viditelné zvenčí i zevnitř a důležitou roli zde bude hrát denní

světlo. Toho Vladimír Kopecký využil pro svůj návrh s barevnými kružnicemi, ornamenty a oblouky, které se opticky rozpo pohybují při příjezdu a odjezdu soupravy.

„Kružnice, která je taková velikášská a impresivní, se pak pomalu rozvlní po celé ploše chodeb, kterých je ve stanici hodně, až narazí tu



na pokladnu nebo na jezdící schody. Doufám, že to pomůže tomu, aby to mělo šmrnc a bylo se na co dívat. Zážitky bude mít jak cestující ve vagonu, tak i ten, kdo prochází,” vysvětlil Vladimír Kopecký. Kružnice, oblouky a vlnění doplní ještě žluté pyramidy.





**STANISLAV KOLÍBAL:
ROVNOBĚŽKY, ČTVERCE A KRUHY
NA NOVÝCH DVORECH**

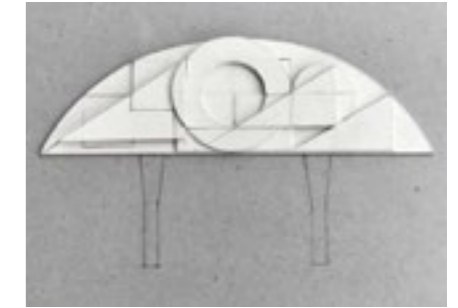
Vítězný výtvarný návrh Stanislava Kolíbal vychází z jeho lásky ke geometrii, kterou ve svých dílech používá už od 60. let. V případě stanice Nové Dvory zvolil téma rovnoběžek, které svojí nepravidelností a dynamikou kontrastují se systémem obkladových desek. De facto se jedná o 81 metrů dlouhou kresbu skládající se ze systému plochých barevných pásků z 3 mm silného aluminia fixovaného na obkladu stěn pomocí šroubů.

„Už dlouhodobě vycházím z výsledků své práce a samozřejmě podmínek daných stanicí. Proto jsem svoji kresbu umístil výše, aby ji pohyblivě se soupravy nerušily a nezakrývaly. Motiv je umístěn asymetricky, tedy v obou směrech jízdy tak, aby cestující neměl pocit opakování či zrcadlení. Motiv má svůj začátek navazující na příchod a odchod. Navíc ostrá barevnost kres-

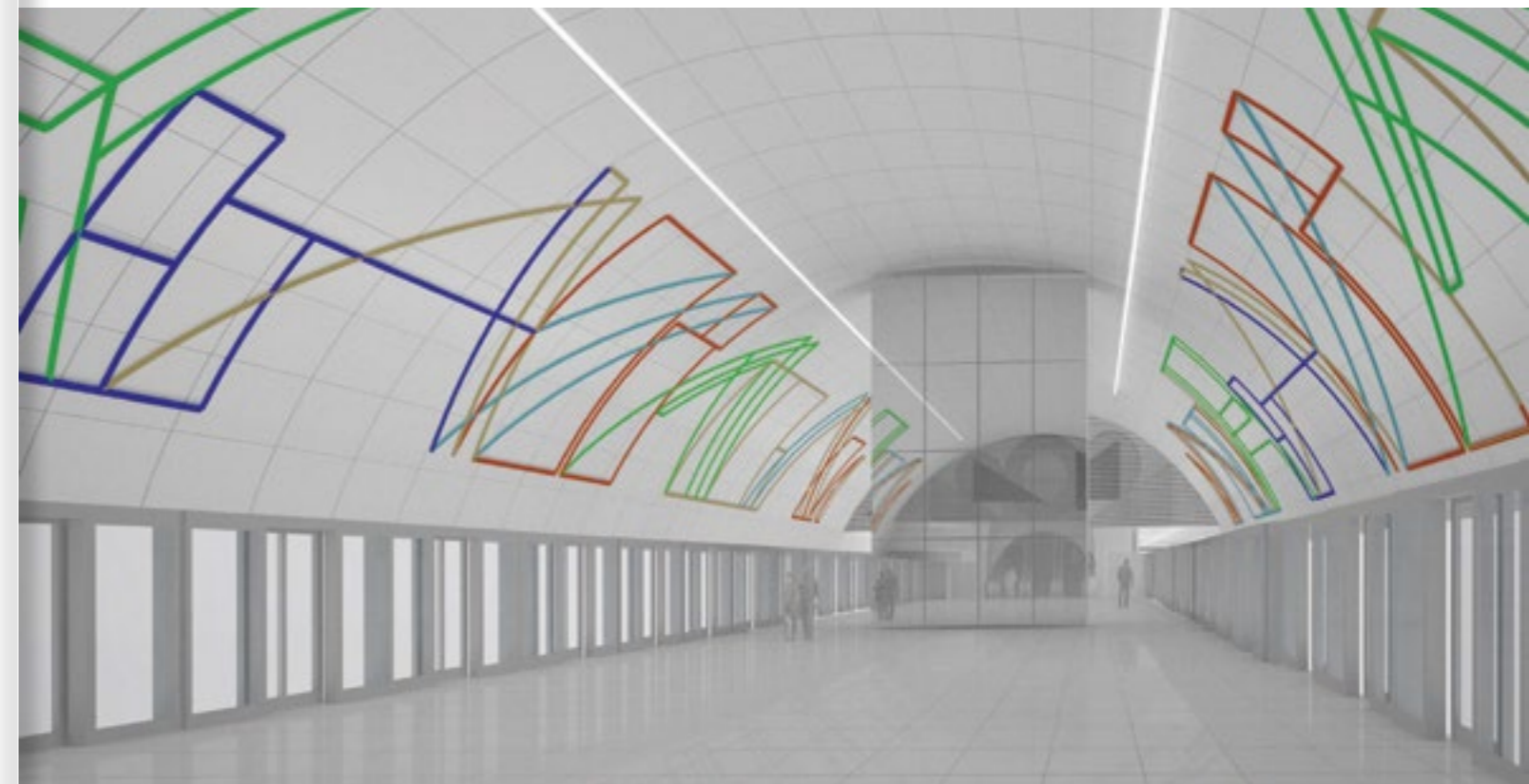
by oživuje šedivost prostoru,“ dodal Stanislav Kolíbal.

Stanicí doplní ještě dvojice 9 metrů dlouhých reliéfů na zdech nad eskalátory. Dominantním prvkem jednoho z nich je čtverec, druhého pak kruh. Jejich velké rozměry by se mohly stát symboly toho místa resp. směru výstupu.

Na závěr je vhodné si připomenout, že rukoпись Stanislava Kolíbal už nese jedna stavba



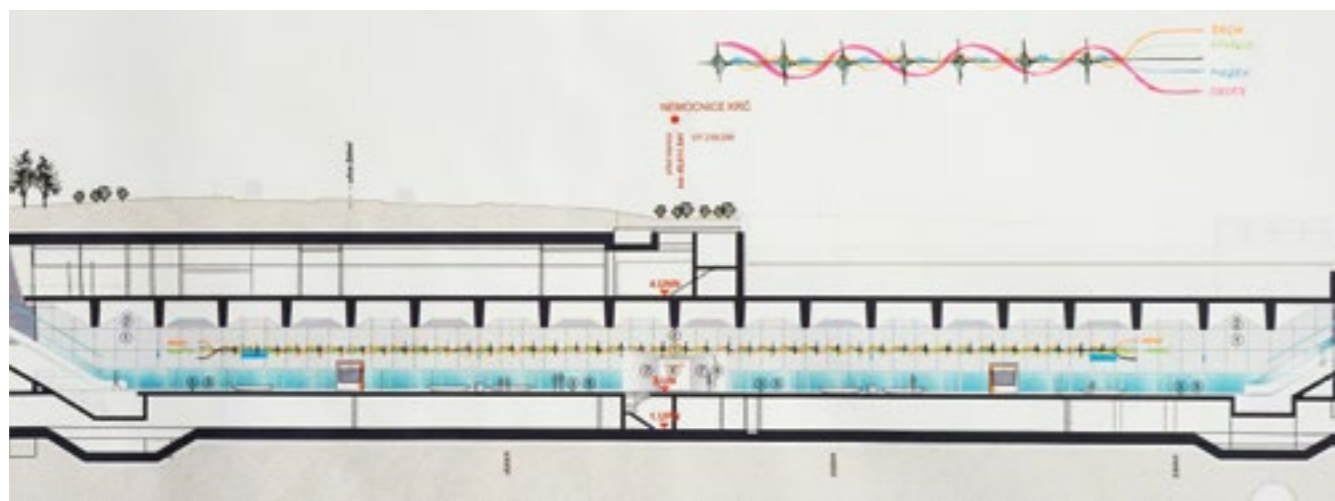
v těsném sousedství metra, konkrétně stanice Vyšehrad. Kolíbal je totiž autorem uznávané umělecké podoby 111 metrů dlouhé opěrné zdi pankráckého předmostí Nuselského mostu. Jak uvádí člen poroty a ředitel Sbírnky moderního a současného umění Národní galerie Praha Michal Novotný. „Suvérénní realizace uvnitř plánované stanice Nové Dvory je tak snad zároveň i určitým historickým zadostiučiněním.“



**JIŘÍ ČERNICKÝ:
NEMOCNICE KRČ V RYTMU SRDCE,
DECHU A MOZKU**

Propojení lidského života, blízké Thomayerovy nemocnice a vědeckého výzkumu je v případě stanice Nemocnice Krč nasnadě. Autorem vítězného návrhu je Jiří Černický. Skládá se z dvou částí. Stěny nástupiště budou zdobit grafy základních životních funkcí člověka, jako srdeční tep, dech, mozková činnost či spánek, které budou napsány na začátku stanice. Chodby a další prostory ozvláštní kruhová díla připomínající kolonie mikroorganismů kultivovaných na Petriho miskách nebo pohled na jednotlivé buňky přes mikroskop či neuronovou síť.

„Nemocnice je instituce, kde je hodně nemocných. Já jsem to uchopil tak, že je to také místo, kde se provádí vědecký výzkum a uzdravují lidé,“ řekl Jiří Černický a dodal: „Nad kolejistěm na dominantních stěnách bude abstraktní ornament, který se bude skládat z multigrafu vzájemně propletených životních funkcí člověka. Ornament by měl ožít s blížící se soupravou metra. Druhou částí je improvizace s vitrážovými kolečkami, jejichž podoba vychází z platformy, na kterých se provádějí mikrobiologická pozorování a chemický laboratorní výzkum.“



Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna



ŠEST PRO ŠEST

JEŠTĚ PŘED ZAPOČETÍM KORONAVIROVÉ KRIZE DOPRAVNÍ PODNIK PŘIPRAVOVAL NÁBOROVOU KAMPAŇ NA POZICI STROJVEDOUČÍHO METRA. ZA TÍMTO ÚČELEM VZNIKLA I SÉRIE FOTOGRAFIÍ ŠESTICE KOLEGŮ, KTERÍ OCHOTNĚ PŘED OBJEKTIVEM ZAPÓZOVALI. NEJEN DÍKY FOTOGRAFIÍM, ALE I PROSTŘEDNICTVÍM ODPOVĚDÍ NA 6 OTÁZEK POZNÁTE SVÉ KOLEGY A JEJICH PROFESI BLÍŽE.

Na trase B již dlouhodobě probíhají praktické části kurzu strojvedoucích, tzv. jízdní výcvik, během kterého se kandidáti učí jezdit pod dohledem zkušeného strojvedoucího. Zároveň se tak připravují na finální zkoušku odborné způsobilosti. Když se zrodila myšlenka ze strany oddělení Výběr a nábor zaměstnanců vytvořit tzv. náborové fotografie pro profesi strojvedoucího metra, z logiky věci se tak nabízela trasa B. Fotografie z prostředí pražského metra doprovodí odpovědi 6 strojvedoucích: Libora Bončka, Petera Arona, Adama Padevěta, Michala Tobiáše, Václava Vatěry a Martina Časara.

1. Co vás k profesi strojvedoucího přivedlo? Měl jste dopravní geny po kom podědit?
2. Co vás na této profesi zaujalo, baví vás? Co vás naopak trápí?
3. Jaký máte lék na práci ve směnách, práci v podzemí?
4. Která pozitiva byste zájemci o tuto profesi vyjmenoval?
5. Bylo pro vás focení série profesních fotek první podobnou zkušeností? Jaké jste si odnesl zážitky?
6. Změnil se váš pohled na profesi po epidemii koronaviru?



Libor Bonček

1. Vždy jsem se zajímal o stroje, techniku, o nejrůznější mechanismy, o to, co a jak funguje. Možná i proto jsem ještě jako státní policista využil možnost svést se v kabině v úseku metra mezi Andělem a Stodůlkami. A toto první „rande“ ve mně zřejmě zanechalo výraznou stopu...
2. Odpověděl bych podobně, je to již zmíněný zájem o vše technické. To, co mě trápí, jsou bezohlední a agresivní cestující, také

zvyšující se kriminalita, jako jsou graffiti anebo fyzická agrese mezi cestujícími.

3. Lékem jsou koníčky, výlety, dovolená, relax a podobně. Jízdu tunelem respektive tmou jako negativní faktor nevnímám. Je to moje páté povolání, mohu proto srovnávat a například nepravidelná směnnost mi naprosto vyhovuje.
4. Určitě je to odpovědnost jen za svá rozhodnutí v daném čase a místě. Znamená to tedy, že po práci jdu domů s čistou hlavou. Dále jsou to sociální jistoty a zázemí velkého podniku.
5. Focení bylo pro mě premiérové. Zažil jsem plno legrace, poznal své kolegy i v jiných situacích než jen v těch pracovních.
6. Jsem rád, že jsme koronavirus a veškerá omezení s tím spojená, jako byl nouzový stav či dopravní omezení, ustáli, a že jsme i přes prvotní přešlapy a „nedotahy“ dokázali poskytovat službu ve stejné kvalitě a s vysokým nasazením.



Peter Aron

1. To se v mém případě asi nedá jednoznačně určit. Možná to byl zájem o techniku, možná jsem si v dětství hrál moc často s vláčky (smích). Každopádně mě metro už jako malého kluka velmi zaujalo. Kterého ne. V té době jsem navíc nebydlel v Praze, takže při návštěvě hlavního města bylo svezení se metrem povinností. Tenkrát mě ani ve snu nenapadlo, že to jednou budu umět řídit.
2. Práce strojvedoucího mě baví moc. Velice mě zaujalo, na kolika ostatních profesích je práce strojvedoucího závislá a že vše funguje dokonale jen jako celek.

3. S prací ve směnách nemám žádný problém a vlastně mi vyhovuje. Mohu si tak rozdělit dny na pouze pracovní a ty zcela volné. Nejlepším lékem na práci v podzemí je jakákoliv aktivita na denním světle.

4. Pro technicky zaměřeného člověka je to určitě velmi zajímavé prostředí. Dále stabilní zaměstnání a v neposlední řadě přátelský kolektiv.

5. Focení profesních fotek pro DPP bylo mojí první zkušeností. Nikdy jsem nic podobného nezažil. Myslím, že jsme si to výborně užili a i přes jistou únavu panovala skvělá atmosféra.

6. Můj pohled na profesi strojvedoucího období epidemie koronaviru nijak nezměnilo. Zkrátka, funguje to i v nouzovém stavu.



Adam Padevět

1. Rodinné dispozice k práci u metra mám poměrně veliké. Jako dozorcí stanice pracoval už můj dědeček a momentálně pracují u metra čtyři členové mé rodiny, z nichž dva dříve i jezdili. Když jsem si vybíral, jakou střední školu budu studovat, rodiče mě tlačili do toho, abych si zvolil gymnázium. Tam jsem já však zoufale nechtěl – chtěl jsem totiž takovou školu, ze které bych měl po absolvování nějaký konkrétní obor. A tak jsem si vybral právě dopravní průmyslovou školu, kde jsem si následně zvolil obor Městská doprava. Během studia mě podzemní doprava bavila nejvíce. Když jsme pak v rámci školních exkurzí navštívili například depo Zličín nebo vlakový dispečink, začal jsem si stále více říkat, že právě profese strojvedoucího metra by bylo něco, co bych rád dělal a co by mě bavilo.

2. Nikdy jsem nechtěl pracovat na klasické kancelářské pozici – sedět celý den u počítače nebo zvedat telefony. Nebavilo by mě to. Stejně tak bych však nechtěl vykonávat nějakou těžkou fyzickou práci a chodit domů každý den utahaný. Profese strojvedoucího je tak pro mě krásným kompromisem těchto dvou variant. Z vlastní předchozí zkušenosti vím, jak ubíjející je chodit každý den pro práce, která vás nebaví a kterou neděláte rádi. Já mám nyní to štěstí, že mě má práce bavit a přijdu si v ní užitečný.

3. Nemyslím, že bych na jedno či druhé potřeboval vyloženě lék. Pracovní době jsem se vždy dokázal celkem bez problémů přizpůsobit, ať už byla jakákoliv. Pravdou je, že zatím nemám děti a rodinu, takže nemusím složitě vymýšlet, jak skloubit rodinný a pracovní život. Co se týče práce v podzemí a ve tmě, ani s tím nemám žádný problém – spíše naopak. Jsem klidný, introvertní člověk, kterému mnohem víc vyhovuje uzavřená kabina soupravy než chaotický open-space office a samota ve tmě má pro mě spíše uklidňující účinek. A aby se přece jen člověk z té samoty úplně nezbláznil, jsou zde pauzy na odpočinkových místnostech, kde se můžu s kolegy pobavit dosyta před tím, než zase zmizím ve tmě.

4. Jako velké pozitivum vnímám hlavně to, že jde člověk do práce i z práce s čistou hlavou. Ví na minutu přesně, kdy a kde svou směnu začne a kdy a kde ji skončí. Nemusí si práci tahat domů nebo si cokoli předpřipravovat doma ve volném čase. Další plus je i obsáhlé půlroční zaškolení v podobě kurzu strojvedoucího, který je sice náročný, ale na druhou stranu jste po jeho absolvování schopni plně vykonávat profesi a nemusíte se obávat neznámých situací. A v neposlední řadě bych ještě určitě zmínil fajn kolektiv a slušné finanční ohodnocení.

5. Ano, takové focení pro mě byla naprosto nová zkušenost. Jak jsem už zmiňoval, jsem poměrně flegmatický a introvertní typ osobnosti, takže se rozhodně nedá říct, že bych objektivně fotoaparátu vyhledával. Když řeknu, že ten den jsem byl vyfocen tolikrát, jako za celý můj dosavadní život, nebudu daleko od pravdy. I přesto jsou však mé dojmy z focení kladné. Akce byla dobře naplánovaná, vše šlo hladce. A jelikož se vše neslo v přátelském duchu, vnímal jsem to jako zábavu.

6. Během koronavirové epidemie jsem byl skutečně rád za to, že dělám právě to, co dělám. A to z toho důvodu, že jsem měl jistotu, že bych kvůli epidemii přišel o práci, což se bohužel řadě jiných lidí přihodilo. Doprava zkrátka v moderním městě bude potřeba vždy.



Michal Tobias

1. K profesi mě přivedli kamarádi, nynější kolegové. Před tím jsem pracoval jako mechanik pro autoservis Škoda. O železnici jsem se zajímal odmala, ale nikdy by mne nenapadlo, že bych si mohl udělat zkoušky. Stačilo se jednou zmínit před kamarády (nyní kolegy), poslat dotazník Dopravnímu podniku a zanedlouho jsem byl v kurzu. Bylo to něco neuvěřitelného a byl jsem šťastný. Z mé rodiny nikdo v dopravě nepracoval, jsem průkopník.

2. Na práci u Dopravního podniku mě zaujalo zejména to, že mám vztah k mechanice, technice a všemu, co s tím souvisí. Splnil jsem si tak dětský sen, a to řídit drázní vozidlo. Je to skvělý pocit.

3. Léčba na práci ve směnách asi neexistuje, tahle práce vás zkrátka musí bavit a být vaším koníčkem.

4. Jako pozitivum vidím, že je to jistota práce, začátek a konec směny v jednom místě. Pokud si člověk plní své povinnosti tak, jak má, nemá s ničím problém. A jak se říká, nikdo o vás neví, ale musí vás ta práce skutečně bavit.

5. Pro mě bylo focení pro zaměstnavatele již druhou zkušeností. Poprvé jsem fotil přibližně před 4 lety reklamu pro Škoda Auto. Dojmy však byly stejné jako poprvé. Začátek byl velmi nejistý, člověk si nechce udělat ostudu a chce na té fotografii alespoň

trochu vypadat, ale nakonec to z člověka opadne a je to zábava. Hlavně v kolektivu příjemných lidí vás vše baví více.

6. Pohled na práci strojvedoucího v Dopravním podniku se v době nouzového stavu nezměnil. Ze začátku bylo zvláštní, že nikdo nikde není, a když už někoho vidíte, tak mají všichni roušky. V tom jsem tu změnu vnímal a trochu přemýšlel, jaký bude další vývoj, ale ve výsledku jsem se s tím sžil a prostě se „jelo dál“.



Václav Vátr

1. K profesi strojvedoucího metra mě přivedla potřeba nějaké změny a kariérního růstu. Přihláška do kurzu na strojvedoucího pražského metra byla první věc, kterou jsem udělal hned po úspěšném složené maturitní zkoušce na SPŠD. Předtím jsem jezdil 10 let jako řidič autobusu garáží Kačerov. Rodinné dispozice k dopravě jsou myslím bohaté, vlastně všichni moji předci, co vím, se nějakým způsobem podíleli na dopravě hlavně v Praze. Jen pro ukázkou mi dovoluji zmínit mého tatku řidiče autobusu ve Vršovicích, dědu pilota ČSA, a pradědu řidiče tramvaje. Takže nějaký cit pro dopravu bych snad mohl mít (*smích*).

2. Jsem rodilý Pražák a pražské metro ve mně vzbuzovalo obdiv už od dětství. Nyní se podílím na jeho provozu a je pro mě potěšením třeba jen to, že umím obsluhovat soupravu 81-71M. Dokonce při delší odluce, jako je dovolená, se přistihnu, že mi chybí řízení soupravy metra. Sice mě trápí větší vzdálenost do zaměstnání, ale zpříjemňují si ji jízdy na kole.

3. Mým lékem na toto vesměs sedavé zaměstnání je ve volném čase sportování, pohyb na čerstvém vzduchu a maximální možný pobyt na slunci jako vyvážení tmy

v tunelu. Pak určitě přátelé a dobré pivo, pro vždy dobře naladěného a usměvavého zaměstnance.

4. Pro zájemce této profese bych vypíchl po většinu času klidné zaměstnání a téměř absenci stresu, která je v dopravě na povrchu. Skvělý a vtipný kolektiv kolegů a kamarádský přístup nadřízených. Lákové jsou i obdivné pohledy cestujících žen (*smích*).

5. Zkušenosti s focením už nějaké mám, dokonce i s filmováním, v dřívější době jsem si tím zvyšoval rozpočet. Focení pro metro beru ale jako prestiž a určitě sem pyšný, že jsem se mohl na této akci podílet. Mám pěknou vzpomínku a už teď se těším, jak třeba v noučatům budu vyprávět, že jsem byl jednou z tváří metra.

6. Koronavirus můj pohled na profesi nezměnil. Už dávno vím, že potřeba městské dopravy bude snad za jakýchkoliv okolností a vlastně jsem teď ještě raději za tuto moji volbu zaměstnání a jistotu u pražského dopravního podniku.

Autor i fotograf děkují za perfektní přípravu Radku Sedláčkovi, vedoucímu provozu Obsluha vozidel B.



Martin Časar

1. U DPP jsem byl zaměstnán od roku 2013 jako řidič tramvaje. Byly to krásné 3 roky, kdy jsem si tuto pozici oblíbil, ale až práci strojvedoucího metra jsem si zamiloval od prvního dne v zácvičku na trati.

2. Po úspěšném vykonání prvních zkoušek, kdy vám začne jízdní zácviček, vás zaujme úplně vše. Vše bylo pro mě nové, a i když jsem byl teoreticky vzdělán, praxe je úplně jiný svět. Po opadnutí prvního nadšení začnete vnímat i druhou stranu mince. Naštěstí pozitivita daleko převažuje těch pár negativních drobností.

3. Nad touto otázkou jsem chvíli přemýšlel a žádný lék nemám. Pokud svoji práci máte rádi jako já, nepotřebujete žádný lék.

4. Velké pozitivum v profesi strojvedoucího metra je odchod ze zaměstnání s čistou hlavou. Ať už po skončení směny jdu na pivo posedět s přáteli nebo za rodinou, netíží mě myšlenky, co jsem nestihl v práci, nebo co mě nepříjemného čeká nadcházející den. Těž možnost plánování směn, nebo volna, je velké plus. Profesi strojvedoucího metra bych doporučil lidem s klidnou povahou. Dobrodruha hledajícího adrenalin bychom zde neudrželi, i když občas nastane situace natahující nervy k prasknutí (*smích*).

5. Focení profesních fotek byla pro mě nová zkušenost, na kterou jsem se těšil. Můžu říci, že to byla kladná zkušenost a já i ostatní jsme si ji užili. Bylo to pro mě vybočení z naší rutiny v prostředí, které moc dobře znám.

6. Pohled na profesi jako takovou se mi nezměnil. Doba koronaviru, kdy se jeden člověk bál druhého, mi ale ukázala, že náš kolektiv drží pohromadě. Nadále jsme se špičkovali, nebáli se jeden druhého. Když onemocněl kolega a museli odejít desítky dalších kolegů do karantény, nikdo nenadával a všichni projevovali solidaritu a podporu. Jsem rád, že můžu být součástí tak dobrého kolektivu. ■



Text: Petr Vítů
Foto: Ondřej Volf, Petr Hejna a autor



Technické údaje TATRA:

Tovární značka:	Tatra Phoenix Euro 6
Rok výroby:	2020
Typ:	T158/II
Výrobce vozidla:	Tatra Trucks a.s., Kopřivnice
Výrobce motoru:	DAF Trucks N. V.
Výkon:	300 kW
Objem:	10 837 cm ³
Pohon:	6×6
Převodovka:	manuální 16 rychlostí vpřed, 2 vzad
Výrobce nástavby:	HCS Centrum s.r.o., Planá nad Lužnicí
Délka:	780 cm
Šířka:	255 cm
Výška:	330 cm
Další výbava:	klimatizace, uzávěrka diferenciálu, elektrické stahování okének, nezávislé topení



VŮZ JE VYBAVEN ČELNÍM A ZADNÍM ZÁVĚSNÝM ZAŘÍZENÍM. ČELNÍ ZÁVĚS JE VYUŽÍVÁN VÝHRADNĚ V AREÁLECH DPP K TLAČENÍ VOZIDEL A ZADNÍ ZÁVĚS JE SNÍŽEN PRO ODTAH NÍZKOPODLAŽNÍCH AUTOBUSŮ



PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI BĚHEM PROVÁDĚNÍ ZÁSAHU JE PRACOVNÍSTĚ ŘIDIČE VYBAVENO LED DISPLEJEM S NÁHLEDEM ZADNÍ ČÁSTI VOZIDLA, KTERÁ JE DOPLNĚNA LED OSVĚTLENÍM

TATRA STŘÍDÁ LIAZ

FLOTILU VOZIDEL ORANŽOVÉ BARVY PROVOZOVANÝCH DOPRAVNÍM PODNIKEM ROZŠÍŘILO VYPROŠŤOVACÍ VOZIDLO TATRA PHOENIX EURO 6 SE SPECIÁLNÍ NÁSTAVBOU PRO ODTAH AUTOBUSŮ.



PRO ZLEPŠENÍ JÍZDNÍCH VLASTNOSTÍ BĚHEM PROVÁDĚNÍ ODTAHU AUTOBUSU BYLY NA VALNÍKOVOU NÁSTAVBU UMÍSTĚNY TŘI BETONOVÉ DOVAŽOVACÍ BLOKY. KORBA JE ZPRACOVÁNA Z HLINÍKOVÝCH PROTISKLUZOVÝCH PROFILŮ A S ODVODŇOVACÍM SYSTÉMEM TAHOKOV, KTERÝ ZABRÁNÍ DEGRADACI BETONOVÝCH BLOKŮ. VÍTANÝM POMOČNÍKEM PRO MANIPULACI S NÁHRADNÍMI PNEUMATIKAMI PRO AUTOBUSY JE RUČNÍ JEŘÁBEK UMÍSTĚNÝ ZA KABINOU ŘIDIČE

Vozidlo zvláštního určení, jak stojí v technickém průkazu, bylo na základě požadavků Střediska pohotovostních vozidel upraveno pro potřeby pražského provozu. Nová Tatra od konce června působí v garáži Hostivař, kde nahradila již dosluhující vůz Liaz 18.33 SA.



NA STRANÁCH VOZIDLA JSOU UMÍSTĚNY SCHRÁNY NA NÁRADÍ A PŘÍPRAVKY, DÁLE PAK DRŽÁKY TAŽNÝCH TYČÍ VE DVOU RŮZNÝCH DÉLKÁCH

Technické údaje LIAZ:

Tovární značka:	Liaz 18.33 SAEuro 6
Rok výroby:	1996
Motor:	Liaz M640S M1.2C
Pohon:	4×4
Výkon:	242 kW
Objem:	11 940 cm ³
Šířka:	250 cm
Délka:	670 cm
Výška:	312 cm



NOVÁ TATRA NAHRAZUJE DOSLUHJÍCÍ VŮZ LIAZ 18.33 SA Z ROKU 1996

PSYCHOLOGICKÁ LABORATOŘ



Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

PLAVBA DO TAJŮ LIDSKÉ DUŠE

PRO NĚKOHU PŘEDSTAVUJE PSYCHOLOGICKÉ VYŠETŘENÍ OČISTEC HODNÝ DANTOVA PEKLA. A JINÝM NEČINÍ VĚTŠÍ PROBLÉMY A BEROU HO JAKO NÁVŠTĚVU RAJSKÉ ZAHRADY.

AŽ UŽ STOJÍTE NA JAKÉMKOLIV NÁZOROVÉM BŘEHU, DOZVĚDĚT SE NĚCO O SVĚM CHOVÁNÍ NENÍ NIKDY NA ŠKODU. PO TĚMĚŘ DVOU LETECH JSME ZNOVU NAVŠTÍVILI PSYCHOLOGICKOU LABORATOŘ DOPRAVNÍHO PODNIKU A POHOVOŘILI S RADKEM STEHLÍKEM, VEDOUCÍM PSYCHOLOGEM. TENTOKRÁT VŠAK I S LEHKOU EXKURZÍ DO HISTORIE. VÍTEJTE NA PALUBĚ, V KLIDU SE USAĎTE A POZNEJTE MEANDRY LIDSKÉ PSYCHIKY.

Pane magistře, objevili jste u vás historické materiály. Popíšte nám, prosím, co jste našli?

Přímo u nás jsme našli archivní materiály z počátků naší laboratoře. Víme, že naše psychotechnická laboratoř fungovala okolo roku 1925, kdy se zde už testovali uchazeči na některé profese (řidiči tramvají). V nejstarší dochované zprávě z roku 1928 se nám zachoval záznam o provedení psychotechnického vyšetření. Je zajímavé, že dříve psychologové vyšetřovali funkce, které dnes spadají pod doménu některých specializovaných lékařských oborů. Dříve tak běžnou součástí psychologického vyšetření bylo vyšetření zraku, zrakové ostroty a barvocitu, sluchu, tedy smyslů, které dnes primárně řeší lékaři.

PROFIL

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna a archiv

Dochovala se však i dvojice fotografií...

Na fotografiích vidíte vyšetření, kde se měřil psychogalvanický reflex, který využíval toho, že při zátěžovém podnětu vzniká emoční reakce, která následně ovlivní vodivost kůže a tedy i elektrickou aktivitu, kterou dokáže tento přístroj změřit. V dnešní moderní podobě jsou už jiné propracovanější způsoby, jak měřit fyziologické reakce, např. detektor lži. Dnes, když měříme schopnost člověka reagovat na stres, opíráme se krom pozorování o psychodiagnostické metody, osobnostní dotazníky apod.

Předpokládám tedy, že personální obsazení laboratoře bylo více pestré než dnes...

Když jsem zkoumal stav pracovníků našeho pracoviště, běžně ještě v 60. a 70. letech byl součástí lékař-fyziolog, skutečně se dbalo na zkoumání fyziologických reakcí a bylo běžnou součástí psychologického vyšetření. Jeden z archivních dokumentů také ukazuje, že dříve se u různých profesí zkoumalo (s výjimkou intelektu a reakcí), zda dotyční umí počítat. Museli tak absolvovat úkoly z aritmetiky, ale i diktáty.

Jak probíhá vyšetření dnes?

Zůstalo měření reakčního času, které je povinné ze zákona. Dále i měření intelektu – aby člověk mohl vykonávat například práci řidiče, musí mít intelekt řekněme přinejmenším v pásmu širšího průměru. Když měříme osobnost člověka, zajímá nás způsob reagování na zátěžovou situaci a další osobnostní předpoklady, zda nejsou přítomny znaky psychického onemocnění atd. Zkoumáme i pozornost a paměť, protože když není pozornost v pořádku, tak se člověk těžko může věnovat jakýmkoliv dalším činnostem. Dopravně-psychologické vyšetření je tak prověřením intelektu, paměti, pozornosti, reaktivity i vyšetřením osobnosti.

Stalo se někdy, že uchazeč, který za vámi přišel, teprve od vás zjistil, že má nějaké problémy?

To se stává dokonce ne úplně zřídka. Jednak máme vyšší věkový průměr uchazečů, průměrný věk řidiče byl nad padesát let. Což je už doba, kdy se mohou začít dostávat určité změny. Samozřejmě se stává, že lidé v pokročilejším věku zjišťují, že jejich pozornost nebo paměť už nejsou takové, jaké bývaly. Řekl bych, že je právě i výhodou, že DPP má vlastní pracoviště, protože jsme schopni porovnat výsledky řidiče v čase a po tu dobu, kdy máme k dispozici jeho spis, se můžeme podívat, jak vypadaly jeho reakce



před pěti či deseti lety. Psychologické vyšetření tak dokáže odhalit i počátky mentálních změn, které se tak mohou závčasou podchytit a řešit.

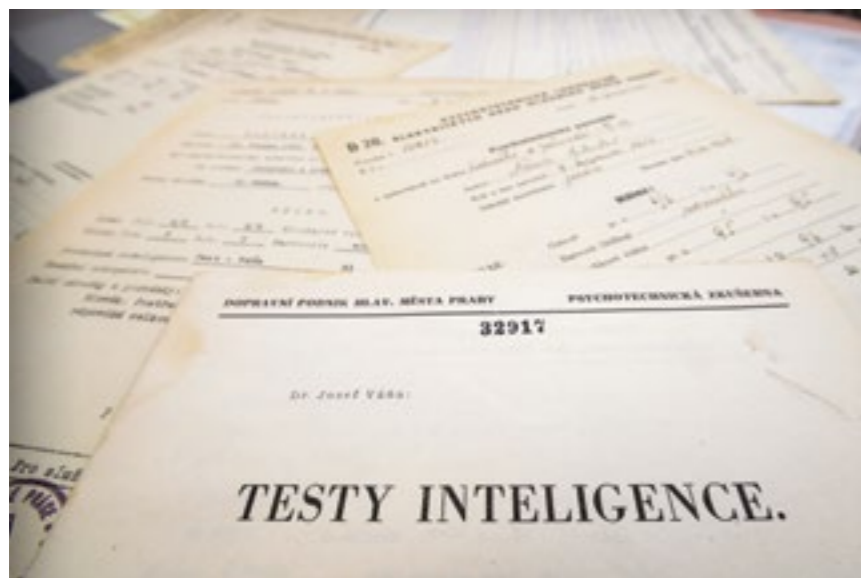
Vím, že jste se ve své postgraduální práci zabýval kvalitou spánku. Jak moc velký problém u zaměstnanců firmy představuje?

Bylo tady relativně dost řidičů, které jsme na základě psychologického vyšetření doporučili do spánkové laboratoře. V některých případech byla diagnostikována i spánková apnoe. Člověk se pak může probouzet unavený, neodpočatý, nesoustředěný, bolí ho

hlava a pomocí vyšetření a kompenzačních pomůcek, jako je spánek se speciální přetlakovou maskou, se pak obtíže upravily.

Přibližně před dvěma lety, kdy s vámi vyšel v našem časopise rozhovor, jsem zaregistroval titulek ve smyslu „mladí mají měkčí pravidla“. V textu operujete s pojmem digitální demence. Nemluví se o tomto tématu málo?

Každý, kdo má děti, ví, jak je opravdu těžké je odvolat od mobilu nebo od počítače. Bylo to myšleno tak, že normy, které se dělají pro vyšetření, evidují, že u různých věkových kategorií bývá rozdílná i kvalita pozornosti.



ROK 1961 – VÁŇŮV TEST INTELIGENCE. K NĚMU RADEK STEHLÍK ŘÍKÁ: MUSÍM UPOZORNIT NA JEDNU VĚC, PSYCHOLOGICKÉ TESTY SE MUSEJÍ PRAVIDELNĚ STANDARDIZOVAT A POUŽÍVAT NA AKTUÁLNÍ POPULACI. PRAVDĚPODOBNE BUDETE ZNÁT FLYNNŮV EFEKT, KTERÝ POPISUJE NÁRŮST IQ V POPULACI O 2–3 BODY ZA DESET LET. TESTY INTELIGENCE, KTERÉ BYLY POUŽÍVÁNY DŘÍVE, SE TAK DNES MOHOU JEVIĆ POMĚRNĚ SNADNĚ.



NEJSTARŠÍ POSUDEK Z ROKU 1928 (UPROSTŘED). V TĚ DOBĚ PSYCHOLOG PROVÁDĚL NAVÍC VYŠETŘENÍ ZRAKU, OSTROSTI, VIDĚNÍ V PŘÍTMÍ, VYŠETŘENÍ SLUCHU A INTELIGENCE. R. STEHLÍK DOPLŇUJE: V DOKUMENTU JE I BOURDONŮV TEST (TEST POZORNOSTI), KTERÝ V JISTĚ MODIFIKACI POUŽÍVÁME DODNES, A TAKÉ PSYCHOLOGALVANICKÝ REFLEX (ZMĚNA KOŽNÍ VODIVOSTI V REAKCI NA VNÍMÁNÍ STRESU). TENTO KONKRÉTNÍ PÁN MÁ POSUDEK JAKO MĚNĚ ZPŮSOBILÝ. DNES BYCHOM POUŽILI TZV. HARMONIZOVANÝ KÓD, NAPŘ. ŽE DOTYČNÝ SMÍ JEZDIT JEN MANIPULAČNĚ. JE TO NĚCO PODOBNĚHO, JAKO KDYŽ LÉKAŘ ŘEKNE, ŽE SMÍTE JEZDIT JEN S BRÝLEMI.

Rozhodně to neznamená, že odpouštíme mladým adeptům deficit pozornosti. Fenomén digitální demence je opravdu zajímavý, a pokud se o něm zatím hovoří málo, bude nabývat na aktuálnosti.

Tak si pojďme problém stručně popsat...

I malé děti dnes běžně ovládají mobily a tablety, a to samozřejmě mění jejich kognitivní schopnosti. Běžně se nám stává, že mladí lidé zvládají testy na reakce, protože mají

z her bezvadnou reaktivitu na základní podněty. Ale narážíme na jiný fenomén, který zkoumáme u různých profesí, a to je odolnost vůči monotónním podnětům, například u strojvedoucích. Fenomén digitální demence, který popsal prof. Manfred Spitzer, možná působí jako přílišný strach, ale upozorňuje na možný vliv nadměrného užívání elektronických médií na pozornost, paměť a osobnost na lidi, u kterých tyto funkce teprve dozrávají a vyvíjejí se.

Před dlouho dobou jsem četl rozhovor s bývalým viceprezidentem Facebooku, který prohlásil, že jeho děti mají sociální sítě zakázané...

Nová média fungují tak, že spíše rozptylují naši pozornost, zahrnují nás množstvím podnětů. Někdy i reklamy zakrývají původní text, takže pořád na něco klikáte a zavíráte. Je to kvalitativní rozdíl oproti tomu, když si otevřete knížku a začtete se. Já jsem byl ještě generace studentů, která si chodila pro informace do knihoven, mělo to svoje výhody i nevýhody. Fenomén dneška je takový, že internet poskytuje spoustu informací, ale rozdílné kvality. Informace máme dostupnější, ale ztrácíme schopnost je třídít a věnovat pozornost těm opravdu důležitým, kriticky nad zdroji přemýšlet. Jsme pak snadným terčem manipulátorů. Fenomén sociálních sítí, jako je Facebook, mění způsoby navazování a udržování vztahů tak, jak jsme tomu byli zvyklí po staletí. Ale sociální sítě jsou s námi, nezmizí a my se je doufám budeme snažit užívat tak, abychom z nich měli spíše prospěch.

Dalo by se říci, že roztěkanost je i jeden z nejčastějších problémů, proč mladí uchazeči nemohou pracovat v DPP?

U mladých uchazečů určitě. Neméně důležitá věc je však i osobnost. A tady se ukazuje, že dnešní mladí lidé dozrávají trochu později, odkládají například závazek vzít život zcela do vlastních rukou se vším, co k tomu patří. U velmi mladých lidí bývá přítomna více impulzivita, nemusí být pro ně také lehké přizpůsobit se režimu, který k výkonu řady profesí u DPP patří.

To je potom umění lidem neúspěch vysvětlit, že?

V lepších případech říkáme, že osobnost stále zraje a až se uvidíme za rok nebo za dva, tak výsledky mohou být jiné. Spousta lidí samozřejmě už znovu nepřijde, ale jsou tací, kteří přicházejí a leckdy jsou úspěšní a pracují tady.

Když byla na intranetu zveřejněna informace, že poskytujete pomoc v případě epidemie viru Covid-19, obrátil se na vás někdo z DPP?

Ano, stalo se, že nám zaměstnanci volali a potřebovali poradit. Měli přirozené obavy ohledně bezpečnosti v zaměstnání, některým způsobovalo obtíže dlouhodobě fungovat v ochranných pomůckách, protože v nich tráví i několik hodin, skutečně se objevily dotazy různého charakteru.



Na závěr trochu z jiného soudku. Na různých serverech je stále deset let staré video s konfliktem dvou řidičů automobilů, kdy jeden z nich vytáhne meč. Na toto téma vznikly desítky vtipných parodií, ale řekněte mi: jak je možné, že situace dospěje do bodu, kdy na sebe řidiči berou zbraň?

To je hodně zajímavá věc. Spolupracuji s občanským sdružením, které vede kamarád, mnohonásobný mistr bojových umění, takže se touto problematikou zabývám více. A vlastně téma sebeobrany je velice důležité už jen z toho důvodu, že vyeskalované spory na ulici bývají velice vážné a mohou končit i fatálně. Proto je předcházení konfliktům i důležitou součástí našich školení.

Vidíte, to jsem ani nevěděl, že školíte zaměstnance v sebeobraně...

My školíme zaměstnance v oblasti komunikace, což se sebeobranou souvisí. V rámci toho řešíme i to, co dělat v případě agresivního cestujícího a jak zkusit konflikt nevyeskalovat, aby nedošlo k napadení. S tím samozřejmě souvisí i téma, jak se bránit, ale to už není doménou psychologa.

Nehraje v tom roli i nulový respekt vůči následkům svých činů? Vždyť dnes jsou všude kamery...

Evoluce nás vybavila prastarými mechanismy, které se aktivují při aktuální stresové situaci. Akutní stresové podněty oslovují nižší patra psyché a mnohdy z důvodu sociálního postavení, které mohlo být životně

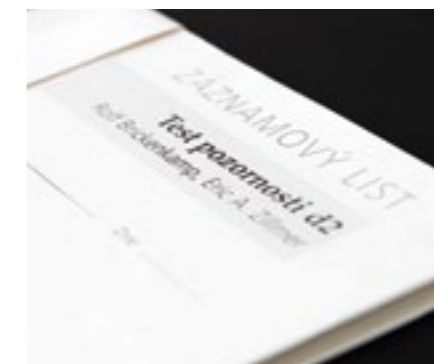
Radek Stehlík

pracuje u DPP od roku 2008. Od 1. ledna 2019 je vedoucím psychologem laboratoře DPP, která sídlí v budově Autoškoly v Hostivaři.

důležité třeba v tlupě primátů, se v nás nejdříve aktivují primitivní způsoby reagování a neuvědomíme si, že je možné nebrat si spor osobně a klidně odejít. Pokud se někdo chová agresivně například v přepravním prostoru metra, který je důsledně monitorovaný, pak pravděpodobnost, že ho nikdo nechytne, je malá, zvláště když se jeho fotografie objeví v médiích. Ale v lidech se schopnost racionálně přemýšlet a litovat následků jednání projeví až později.

To tedy nekončíme moc pozitivně...

Stále je kolem nás dost příkladů, kdy lidé dokážou v nouzi nebýt lhostejní, projevit odvahu, a také účinně pomoci druhým. ■



Text: Jiří Došlý



LETEM SVĚTEM... KORONAVIREM

NOVÝ KORONAVIR SARS-COV-2. ONEMOCNĚNÍ COVID-19. PANDEMIE. DO ZAČÁTKU ROKU 2020 NEZNÁMÉ POJMY, V POSLEDNÍCH MĚSÍCÍCH NEJSKLOŇOVANĚJŠÍ A NEJDISKUTOVANĚJŠÍ TÉMATA ODBORNÝCH DEBAT I NAŠICH KAŽDODENNÍCH ROZHOVORŮ. SOUČASNÁ SITUACE OVLIVŇUJE ŽIVOTY MNOHA OBYVATEL CELÉHO SVĚTA, OVLIVŇUJE I VEŘEJNOU DOPRAVU VE MĚSTECH.

Pandemie covid-19 se rychle rozšířila po celém světě a způsobila několikaměsíční úplné zastavení každodenních rutin a v extrémních případech stála i lidské životy. Celý svět se ocitl v krizovém režimu a takřikajíc poprvé v historii všichni bojují proti jednomu společnému nepříteli. Imunologové se dodnes neshodnou, zda nový typ koronaviru vznikl v laboratoři a následně omylem unikl, objevil se na tržnici v čínském Wu Chanu, nebo došlo k přenosu z netopýrů na člověka. Mnozí jsou přesvědčeni, že novým koronavirem se

lidé nakazili ještě před tím, než se vůbec vědělo, že jde o novou infekční nemoc. Na čem se však shodnou, jsou opatření, jak zabránit dalšímu šíření viru v populaci – dodržovat základní hygienická pravidla zejména častou hygienu rukou, udržovat bezpečný odstup od ostatních osob a používat ochranné prostředky.

Veřejná doprava je páteří všech civilizovaných měst a obyvatelům poskytuje základní službu, která i v době pandemie udržuje

město v pohybu a při životě. Bezpečný odstup od ostatních osob minimálně 2 metry a hromadná doprava osob jako páteř vyspělých měst – dva koncepty, které nejdou příliš k sobě. Pandemie covid-19 donutila města po celém světě k zavedení přísných opatření kvůli ochraně zdraví obyvatel, cestujících i samotných zaměstnanců provozovatelů MHD.

Úřady snad všech měst po celém světě tak přijímaly opatření, aby omezily neopodstatněné cestování a pohyb obyvatel po městě. Obavy



MADRID

Zdroj: FB EMT Madrid

lidí z možné nákazy při pobytu v uzavřeném prostoru bez možného bezpečného odstupu od ostatních osob (v autobuse, v tramvaji nebo vagonu metra) přeměrovaly část poptávky po mobilitě na nemotorizovanou nebo individuální automobilovou dopravu. V důsledku toho došlo k razantnímu snížení počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě – podle posledních odhadů byl **počet cestujících ve městech k začátku května 2020 po celém světě nižší o 70 až 90 %** oproti stavu před současnou pandemií.

V důsledku zavádění nouzových opatření se **provozní náklady** u mnoha systémů MHD **rychle zvyšovaly**. Mezi tato opatření lze řadit například častější a intenzivnější čištění včetně dezinfikování, polepy na vozích či podlahách k označení dostatečného odstupu nebo třeba povinnost cestovat se zakrytými ústy a nosem.

Na druhou stranu zaznamenali provozovatelé MHD **pokles tržeb z jízdného**, což zvýšené náklady nepokrylo, naopak prohlubovalo finanční problémy v důsledku covid-19. Předpokládán pokles tržeb z jízdného za celý rok 2020 je podle Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP ve vybraných městech, která jsou srovnatelná s Prahou velikostí nebo počtem přepravených cestujících (Helsinky, Milán, Vídeň), v přepočtu v řádu 2 až necelých 7 miliard Kč. V Paříži jen za dva měsíce počítá

jí výpadek na tržbách z jízdného v přepočtu ve výši téměř 9 miliard korun. Údaje o předpokládané výši ztrát z jízdného jednotlivých měst najdete v tabulce.

Aby se nepoměr mezi rostoucími provozními náklady a poklesem tržeb z jízdného zmínil, poskytují mnohá města krátkodobé podpory ve formě dotací na nepředvídané události, aby nebyla ohrožena krátkodobá likvidita a dlouhodobá finanční udržitelnost. U všech zúčastněných ale vzrůstají obavy, že pandemie covid-19 by mohla představovat existenční hrozbu pro provozovatele veřejné dopravy po celém světě.

Globální výrazné zpomalení výkonu ekonomik bude znamenat nižší daňové příjmy státních i městských rozpočtů, ze kterých je financována MHD. Sektor veřejné dopravy patří mezi největší zaměstnavatele na místní úrovni a v celé Evropské unii zaměstnává 2 miliony obyvatel. Například integrovaný dopravní systém v Madridu zaměstnává přímo 30 tisíc zaměstnanců, bruselský dopravní podnik STIB je s 9500 pracovníky největším zaměstnavatelem v belgické metropoli stejně jako DPP v Praze s více jak 11 000 zaměstnanci.

Madrid (Španělsko)

V největším městě Pyrenejského poloostrova žije přes 3 miliony obyvatel. Ročně se v inte-

PANDEMIE JE HROMADNÝ VÝSKYT INFEKČNÍHO ONEMOCNĚNÍ NA VELKÉM ÚZEMÍ NEBO CELÝCH SVĚTADÍLECH. NOVÉ ONEMOCNĚNÍ JE SCHOPNO ŠÍŘIT SE VELMI RYCHLE, NEBOŤ LIDSKÉ TĚLO NEMÁ PROTI NĚMU VYTVOŘENU PROTILÁTKU.

grovaném dopravním systému, který pokrývá 179 obcí, přepraví 1,5 miliardy cestujících. Klíčové je metro, které se na celkovém výkonu veřejné dopravy podílí necelou polovinou. Všechny 302 stanic na třinácti linkách metra tak využije více jak 657 milionů cestujících ročně.

Zaměstnanci dopravce Metro de Madrid v první linii, tedy ve styku s cestujícími, si uvědomovali, že jejich práce je v době pandemie covid-19 velmi důležitá, ačkoliv je riziková. Metro de Madrid se v nejtěžších časech pandemie, na kterou se nedalo připravit a nastavit odpovídající kroky, spoléhalo na sdílení užitečných informací a vzájemné podpory s kolegy z jiných dopravních podniků na celém světě. Zároveň si dopravce prověřil, že mnoho činností lze zajišťovat bezpečně i vzdáleně, což hodlají více využít

MĚSTO	POČET OBYVATEL	DOPRAVNÍ PODNIK	PŘEDPOKLÁDANÝ VÝPADEK TRŽEB Z JÍZDNÉHO V EUR	PŘEDPOKLÁDANÝ VÝPADEK TRŽEB Z JÍZDNÉHO V Kč (1 EUR = 27 Kč)
Velká Paříž	12,6 mil.	RATP	320 mil. (za 2 měsíce)	8,6 mld.
Helsinky	1,2 mil.	více dopravců	150 mil. (za rok 2020)	4,1 mld.
Berlín	3,8 mil.	BVG	150 mil. (za rok 2020)	4,1 mld.
Vídeň	1,9 mil.	Wiener Linien	100 mil. (za rok 2020)	2,7 mld.
Milán	1,4 mil.	ATM	250 mil. (za rok 2020)	6,8 mld.
Praha	1,3 mil.	DPP	59 mil. (za rok 2020)	1,6 mld.

ZDROJ: MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP



VÍDEŇ

Zdroj: UITP

vat v budoucnu kvůli zlepšení efektivity prováděných činností.

Autobusový dopravce a provozovatel sdílení kol (bikesharing) EMT Madrid přijal začátkem března 2020 řadu specifických postupů kvůli pandemické situaci. Čtyři autobusy z vozového parku byly zapůjčeny Vojenské pohotovostní službě a jeden autobus zdravotnické službě, aby bylo možné převážet pacienty s nemocí covid-19 k hospitalizaci. EMT rovněž zahájil dobrovolnický systém kyvadlové dopravy pro zaměstnance nemocnic a zdravotnických zařízení. Do tohoto programu se zapojilo více jak sto dobrovolníků, řidičů autobusů. Ti se postarali o pohodlné a bezproblémové propojení hotelů, v nichž byli zdravotníci ubytováni, s nemocnicemi a zdravotními středisky, kde lékařský personál bojoval se společným nepřitelem – koronavirem.

Baku (Ázerbájdžán)

Ázerbájdžánská metropole Baku čítá více jak 2,2 milionu obyvatel. Do systému MHD jsou kromě metra, tramvají a trolejbusů zahrnuty i více jak dvě tisícovky autobusů, které každý den přepraví na 150 linkách přes 2 miliony cestujících. Hned po prvním potvrzeném pozitivním testu na covid-19 v únoru 2020 byla ustavena městská pracovní skupina s cílem vypracovat plán reakce na vypuknutí pandemie. V březnu se stáť rozhodl uzavřít školy, nákupní centra, restaurace a parky, aby se situace podařilo dostat pod kontrolu.

Během následujícího kritického období, kdy došlo k uzavření sítě metra, se hlavně řidiči autobusů dostali do první linie nejvíce rizikových povolání. Často přicházeli do bezprostřední blízkosti s osobami, které mnohdy o své infekčnosti ještě vůbec nevěděly. Pro všechny řidiče se tak stalo povinností nosit ochranné pomůcky (roušky a rukavice) a do všech autobusů byly instalovány ruční dezinfekční prostředky. Všechny autobusy, parkovací plochy, dopravní uzly i zastávky byly pra-

videlně dezinfikovány. To vše s cílem zachovat základní obslužnost metropole a nabídnout obyvatelům hlavně bezpečný způsob pohybu po městě.

Fenomén dobrovolnictví a lidské solidarity se objevil i v Baku. Dobrovolníci rozdávali cestujícím v centru města informační letáky s hygienickými pravidly, která je nutné dodržovat při využívání MHD v době pandemie. Autobusová doprava čelila výzvě nahradit uzavřené metro. Bylo zavedeno sedm expresních autobusových linek, které jezdily ve stopě uzavřených linek metra. Kvůli zachování bezpečného odstupu od ostatních cestujících se využívalo pouze poloviny kapacity vozů.

Díky pandemii v Baku zjistili, že je možné rychle a operativně měnit zařazení linek MHD podle aktuální nastalé situace, aniž by byl negativní dopad na cestující. Tohoto přístupu chtějí v Baku využít i v budoucnu.

Vídeň (Rakousko)

Téměř dvoumilionová rakouská metropole přepraví každý den zhruba 2,6 milionu cestujících. Po dobu snížené poptávky ze strany cestujících byly spoje vídeňského dopravního podniku Wiener Linien vypravovány podle víkendových jízdních řádů. V důsledku koronaviru byl zaznamenán pokles počtu přepravených cestujících o 80 % a prodej jízdenek se přiblížil nule – logicky včetně tržeb z jízdného.

Ačkoliv ve Vídni stojí roční jízdenka pro dospělého 365 €, tedy zhruba 27 Kč na jeden den, našlo se každý den mnoho cestujících, kteří spěchali vrátit předplatné jízdné a způsobit tak dopravnímu podniku ve svém důsledku více problémů, než způsobila samotná pandemie. Většina z 852 tisíc zákazníků však zůstala věrnými držiteli výhodných ročních jízdenek.

Přestože finanční situace Wiener Linien nebyla příznivá, podařilo se udržet v provozu

MOBILITA OBYVATEL MUSÍ BÝT ZAJIŠTĚNA, PŘIČEMŽ MHD HRAJE ZÁSADNÍ ROLI.

základní služby. To vše díky provozním zaměstnancům, kteří si uvědomovali povinnost vůči společnosti v rámci poskytované veřejné služby. Od půlky dubna se ve Vídni postupně otevírají do té doby uzavřené obchody či služby, což znamená nárůst počtu cestujících. Ve Wiener Linien okamžitě zareagovali na zvyšující se poptávku ze strany cestujících a zvýšili frekvenci z víkendových jízdních řádů na úroveň prázdninového provozu, protože školy a mnoho dalších aspektů každodenního života zůstalo stále uzavřeno. I proto se ve Vídni rozhodli prodloužit platnost studentských předplatných jízdenek zakoupených na jaro a léto 2020 po celou dobu letních prázdnin až do 30. září.

Situace se normálu přiblížila v půlce května, kdy ve Vídni došlo k opětovnému otevření ostatních podniků a restaurací. Wiener Linien v důsledku toho obnovil provoz v běžných jízdních řádech kromě noční dopravy, která je zajištěna pouze autobusy. Na konci května se počtem přepravených cestujících přiblížili 50 % stavu před pandemií koronaviru.

Santiago de Chile (Chile)

Pětimilionová metropole Chile se nachází na úpatí And. Zajímavostí je, že v hlavním městě žije více jak třetina všech obyvatel této jihoamerické země. Hustá síť MHD je tvořena hlavně autobusy a metrem. Podzemní dráha se svým rozsahem (136 stanic na 140 km dlouhé infrastrukturu) pyšní označením nejrozsáhlejší metro v Jižní Americe. Ročně přepraví necelých 700 milionů cestujících.

Provozovatel metra, společnost Metro de Santiago, přijal okamžitě po propuknutí pandemie opatření, aby co nejrychleji zabránilo šíření koronaviru. zahájil tak pravidelnou dezinfekci všech kontaktních povrchů souprav metra, stanic včetně zábradlí, klik dveří, turniketů, stojanů pro dobíjení předplatných karet, tlačítek výtahů nebo bankomatů. K dezinfekci byly použity veřejnosti známé přípravky, které se běžně používají v nemocnicích. Toto konání dopravce mělo svoje opodstatnění. Cestující při využívání metra cítili známou dezinfekci, což mělo navodit pocit bezpečí, bezinfekčnosti prostředí a důvěry v tento druh dopravy po městě.

Během tohoto nelehkého období si sami zaměstnanci Metro de Santiago uvědomovali důležitost své práce a jejich přínos pro vyřeše-



SANTIAGO DE CHILE

Zdroj: UITP



MOSKVA

Zdroj: railwaygazette.com

ní pandemie. Jejich klíčová role totiž spočívala v zajištění dopravy zdravotnického personálu mezi domovem a prací. Prací, kde cílem bylo vyléčit každého pacienta s onemocněním covid-19.

Moskva (Ruská federace)

Hlavní město Ruské federace obývá více jak 12 milionů obyvatel. Moskva provozuje systém metra na 17 linkách a 236 stanicích. Ročně přepraví 2,5 miliardy cestujících a bez metra si život v Moskvě dokáže málokdo představit. Aby se život ve městě nezastavil ani kvůli pandemii, byla všem zaměstnancům metra při příchodu do zaměstnání měřena teplota. Ani cestující se této kontrole nevyhnuli – při vstupu do stanic metra se provádělo dálkové selektivní měření teploty cestujícím pomocí termokamer.

Přísná opatření byla zavedena i v oblasti vozového parku. Všechny soupravy metra byly čištěny mokrou cestou a dezinfikovány, zvláštní pozornost patřila madlům a tlačítkům. Vzduchové filtry ve vlacích se zabudovanou klimatizací se měnily dvakrát častěji. Čištění všech stanic a chodeb se provádělo denně, dezinfekce zábradlí, eskalátorů, pokladních zón a turniketů se prováděla nejdéle po dvou hodinách. Automaty na jízdenky, kterých je více jak 1600, se čistily každou hodinu. Dvakrát denně byly umývány nástupiště stanic metra, celkem 413 000 m².

Roušky k zakrytí nosu a úst, rukavice a dezinfekční prostředky si mohli cestující zakoupit v několika stech prodejních automatech nebo v téměř tisícovce prodejen ve vestibulech stanic metra za pevnou nižší cenu než standardní tržní. Účelem tohoto opatření bylo vytvořit bezpečné prostředí pro všechny cestující, kteří zapoměli ochranné osobní pomůcky doma nebo je v lékárnách nesehnali. Za prvních 14 dní tohoto prodeje našlo svého majitele téměř 13 tisíc roušek. Kromě toho bylo v moskevském metru instalováno více než 1100 dezinfekčních prostředků pro dezinfekci rukou.

Povrchová doprava, kterou zajišťuje více jak 8 tisíc autobusů, trolejbusů, elektrobusů a tramvají, byla rovněž dotčena přísnými hygienickými opatřeními. Všechny vozy byly dezinfikovány po každé směně a byly čištěny na koncových obratištích. Všechny vnitřní povrchy vozidel byly ošetřeny speciálními dezinfekčními prostředky, a to včetně kabin řidiče, madel, oken a sedadel. Ultrafialové baktericidní zářiče pro dezinfekci vzduchu byly naistalovány na významných autobusových zastávkách, aby se minimalizovalo riziko šíření viru. Všechny 10 tisíc řidičů, kteří každý den přicházeli do práce, se muselo podrobit kontrole tělesné teploty.

Milán (Itálie)

Další naší zastávkou bude severní Itálie a oblast, ve které pandemie covid-19 začátkem roku na území Evropy propukla. Hlavní město Lombardie má necelých 1,4 milionu obyvatel. MHD provozuje společnost ATM – jde o 4 linky metra, 18 tramvajových, 4 trolejbusové, 67 autobusových městských a 52 příměstských autobusových linek. Ročně se v Miláně přepraví 900 milionů cestujících.

Od samého začátku vzniklé situace kolem pandemie byli zaměstnanci ATM informováni o hygienických opatřeních v souladu s doporučeními Italského národního zdravotního institutu, Světové zdravotnické organizace WHO a Evropského střediska pro prevenci a kontrolu nemocí ECDC. Zaměstnanci, u kterých to bylo možné, prováděli svou práci vzdáleně. Naproti tomu zaměstnanci v tzv. první linii dostali ochranné prostředky včetně rukavic, obličejových roušek a dez-

infekce na bázi alkoholu. Povrchové plochy zastávek i stanic a všechna vozidla byla pravidelně dezinfikována.

Cestující byli požádáni, aby pro nástup a výstup nepoužívali přední dveře. Interval mezi jednotlivými spoji ATM významně neprodlužovaly ze zdravotního hlediska dodržování bezpečného odstupu mezi cestujícími. Toto bylo podpořeno i kampaní ve vozech MHD s cílem cestujícím připomínat pravidla bezpečného cestování, nesedět a nestát ve větších skupinách na nástupištích. I přes postupné rozvolňování opatření proti šíření viru si byli v ATM vědomi, že bude trvat dlouhou



MILÁN

Zdroj: UITP

dobu, než se vrátí k obvyklému stavu před pandemií koronaviru.

Výzvou do budoucna bude v Miláně, stejně jako v Baku, Santiagu de Chile a v jiných městech světa, využívat co nejvíce flexibilitu nabídky dopravních služeb, kterou si osvojily během pandemie. Dopravní podnik v Miláně proto připravuje iniciativy, které dokážou předcházet a případně rychle reagovat na větší množství cestujících ve vozzech, na nástupištích nebo stanicích. Stále častěji se celosvětově ozývají hlasy, že bez vládních podpor sektoru MHD nebude žádné opatření v žádné metropoli dlouhodobě udržitelné. ■

Text a foto: František Zahnáš



SOUPRAVA 179 + 86. MOTOROVÝ VŮZ 179 POCHÁZÍ Z ROKU 1900 (VÝROBCE HERBRAND) A VLEČNÝ VŮZ ČÍSLO 86 (VAGONKA STEINFURTH KÖNIGSBERG) Z ROKU 1896. VOZY 179 A 86 PO SVÉM VYŘAZENÍ Z OSOBNÍ DOPRAVY OBDŘELY ČÍSLA 800 A 5681, NAČEŽ BYLY VYUŽÍVÁNY JAKO REKLAMNÍ. SOUPRAVA V TOMTO SLOŽENÍ SE POPRVÉ ZÚČASTNILA V ROCE 1965 OSLAV K 800. VÝROČÍ ZALOŽENÍ LIPSKA

V letech 1951–1967 byli dodáváni „výcho-doněmečtí klasikové“, tedy vozy Lowa (jezdily do roku 1974) a Gotha, které sloužily až do listopadu roku 1991. V roce 1969 začaly jezdit v Lipsku české vozy Tatra T4D, které v modernizované podobě, jsou nadále v provozu. V roce 1994 začala v Lipsku éra moderních nízkopodlažních vozů – do provozu byly nasazeny vozy typu NGT8 od výrobce Duewag.

Snahy o zachování historických vozů se objevily již v roce 1925. Dopravní podnik zacho-val dva historické vozy z počátků provozu – motorové vozy č. 64 a 308 (oba z roku 1896). Tyto však byly schované ve vozovně a nebyly pojízdné. Zájem o jejich provozuschopnost vyvstal až v jubilejním roce 1952. Když se v roce 1965 blížilo 800. výročí založení města, bylo rozhodnuto o restauraci dalších vozidel. Slavností se pak zúčastnily motorové vozy 308, nově zrestaurovaný původní reklamní vůz 890 z roku 1900 (dnes číslo 179) a vlečný vůz 86 z roku 1896. Motorový vůz 64 byl pro nepojízdnost pouze „statickým modelem.“

Systematické práce na zachování a udržování provozuschopnosti dalších historických tramvají začaly v roce 1969. Motivací byly blížící se oslavy 100. výročí tramvajové dopravy připadající na rok 1972. Oslavy pak v tomto roce proběhly formou výstavy historických tramvají na Richard Wagner Strasse v blízkosti hlavního nádraží. V té době již bylo možné obdivovat krom vozů 308,



VŮZ TATRA KT4D. V ROCE 1976 BYLO DO LIPSKA DODÁNO CELKEM 8 VOZŮ KT4D (1301–1308). JEJICH PROVOZ BYL DOCELA PROBLEMATICKÝ. MĚLY PŘÍLIŠ MALOU KAPACITU A I SOUPRAVA 2xKT4D MĚLA KAPACITU MENŠÍ NEŽLI TRÍVOZOVÝ VLAK T4D+T4D+B4D. VLAKY 2xKT4D JEZDILY V LETECH 1976–1977 NA LINC 2, SÓLO KT4D SE VYPRAVOVALY NA POSILOVOU LINKU 33, DÁLE BYLA JEJICH PŮSOBIŠTĚM VELETRŽNÍ LINKA 43. V ROCE 1984 BYLO VŠECH 8 VOZŮ KT4D PŘEDISPOVÁNO DO BERLÍNA. VŮZ 1308 SE VRÁTIL DO LIPSKA JAKO MUZEJNÍ

179+86 také nově zrestaurovanou soupravu z let 1906–1913 ve složení motorový vůz č. 500 + vlečný vůz č. 751.

Souprava vozů se středním vstupem z roku 1930, ve složení motorový vůz 1043 + vlečný vůz 2012, motorový vůz Lowa 1601 z roku 1951 a v té době ještě relativně mladý článkový vůz Gotha z roku 1966, patřily ještě k tramvajím, zajišťujícím běžný provoz. Centrem města v rámci těchto oslav jezdila koňka. Její vůz vznikl přestavbou původně nákladního vozu na přepravu soli. Historické tram-

vaje byly v té době stacionovány, udržovány a také restaurovány ve vozovně Leutzsch, kam veřejnost přístup neměla.

Myšlenka tramvajového muzea získala konkrétní podobu po roce 1990. V roce 1993 se historické tramvaje z vozovny Leutzsch stěhovaly do vozovny Schkeuditz, která v té době výrazně omezila provoz. Toto bylo však jen přechodné řešení. Vozy se v roce 1996 stěhovaly do vozovny v Möckern a 17. května 1998 zde bylo otevřeno tramvajové muzeum. Areál sloužil do roku 2018 a už 19. května 2019 je

ZA SKVOSTY DO LIPSKA

KAŽDOU TŘETÍ NEDĚLI V MĚSÍCI OTVÍRÁ SVÉ BRÁNY TRAMVAJOVÉ MUZEUM V NĚMECKÉM LIPSKU. OD LOŇSKA OVŠEM NÁVŠTĚVNÍKY VÍTÁ V NOVÝCH PROSTORÁCH – V TRAMVAJOVÉ VOZOVNĚ NA WITTENBERGER STRASSE, KAM SE PŘESTĚHOVALO Z AREÁLU BÝVALÉ VOZOVNY MÖCKERN.

Tramvajová doprava má v Lipsku dlouhou tradici. V roce 1876 byl zahájen provoz koňky a v letech 1896–1897 nahradila animální trakci trakce elektrická. Vystřídalo se mnoho typů vozidel, jezdily zde vozy dvou, tří i čtyřnápravové. Mezi nejpopulárnější patří tramvaje z vagonky Dessau, přezdívané Pullman. Tyto jezdily v Lipsku od roku 1925 plných 62 let. Jejich poslední jízda se konala 31. října 1987.



MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 308 POCHÁZÍ Z ROKU 1896 (VÝROBCE LHB BRESLAU). PO SVÉM VYŘAZENÍ Z PROVOZU V ROCE 1925 BYL ZACHOVÁN JAKO HISTORICKÝ. VEŘEJNOSTI BYL POPRVÉ PŘEDSTAVEN AŽ V ROCE 1952, KDYŽ TRAMVAJE V LIPSKU SLAVILY 80 LET PROVOZU. V ROCE 1965 SE PAK TENTO VŮZ ZÚČASTNIL 800. VÝROČÍ ZALOŽENÍ LIPSKA



MOTOROVÝ VŮZ LOWA JE Z ROKU 1951. S TĚMITO MOTOROVÝMI VOZY BYLY DODÁVÁNY VZHLEDOVĚ PODOBNÉ VOZY VLEČNÉ. VÝROBCEM BYLA VAGONKA VE WERDAU A JEDNALO SE O PRVNÍ VOZY PROVENIENCE NDR. VYŘAZENY BYLY V ROCE 1974. JEN ZA JÍMAVOST: TRAMVAJ TOHOTO TYPU JE VYROBENA VE STEJNÉM ROCE, JAKO NAŠE TRAMVAJ TYPU TATRA T1



MOTOROVÝ VŮZ 64 BYL VYROBEN ROKU 1896 FIRMOU HERBRAND. OD ROKU 1925 JE VEDEN JAKO HISTORICKÝ. V ROCE 1952 BYL POPRVÉ PŘEDSTAVEN VEŘEJNOSTI, V ROCE 1965 SE ZÚČASTNIL OSLAV 800. VÝROČÍ ZALOŽENÍ LIPSKA JAKO „STATICKÝ MODEL“



MOTOROVÝ VŮZ 257 JE Z ROKU 1911; NĚKTERÉ VOZY TOHOTO TYPU PROŠLY V ROCE 1927 MODERNIZACEMI A JEZDILY AŽ DO ROKU 1967. VŮZ 257 BYL PO ROCE 1950 NEJPRVE PŘEDÁN DO ERFURTU, PAK DO EISENACHU A PO ZRUŠENÍ TAMNÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V ROCE 1975 SE VRÁTIL DO LIPSKA. V LETECH 1985–2008 BYL POSTUPNĚ RESTAUROVÁN NA HISTORICKÝ



OD ÚNORA 1969 JSOU V PROVOZU VOZY TATRA T4D. JEZDILY PONEJPRV SÓLO, OD DUBNA 1969 V SOUPRAVÁCH T4D + VLEČNÝ VŮZ B4D A OD ROKU 1970 JSOU BĚŽNÉ VLAKY T4D+T4D+B4D, TZV. GROSSZUG (VELKÝ VLAK, ZKRÁCENÉ TGZ). PO ROCE 1990 POSTUPNĚ PROŠLY VŠECHNY VOZY TATRA MODERNIZACEMI, ABY VYHOVOVALY PŘÍSNĚJŠÍM PŘEDPISŮM, PŘEVZATÝM Z BÝVALÉ NSR. TŘEBAŽE JIŽ BYLO DOŠT VOZŮ T4D VYRAZENO, ZATÍM JSOU STÁLE K VIDĚNÍ V PRAVIDELNÉM PROVOZU



Z ROKU 1910 POCHÁZÍ TRÍNÁPRAVOVÝ MOTOROVÝ VŮZ 1378, VYROBENÝ V HAMBURKU. V PROVOZU BYL NASAZOVÁN AŽ DO ROKU 1979. MUZEJNÍ EXPONÁT MÁ ÚPRAVU, JAKOU MUSELY MÍT VOZY V OBDOBÍ II. SVĚTOVÉ VÁLKY

tramvajové muzeum přestěhováno do areálu vozovny Wittenberger Strasse.

Vozovna ve Wittenberger Strasse byla vystavěna již v roce 1896 a sloužila svému účelu do roku 2016. Vypravování tramvajových linek bylo převedeno do adaptované části Ústředních dílen Heiterblick a objekt vozovny Wittenberger Strasse začal být přestavován na tramvajové muzeum. Poté, co sem byly přemístěny exponáty z objektu v Möckern, byl tento vyklizen a prodán cizímu zájemci.

Přemístění muzea do areálu vozovny Wittenberger Strasse bylo jeho pracovníky přijato pozitivně. Ve vozovně Wittenberger Strasse je více prostoru pro sbírku muzejních vozů a také jsou zde lépe vybavené dílny oproti původnímu objektu v Möckern.

Ve sbírkách tramvajového muzea je nyní 21 motorových vozů (vyrobených od roku 1896 do 1988), dále 16 vlečných vozů (rovněž z let 1896–1988), jeden vůz koňky a jedna prodejna jízdenek. U některých vozů bylo rozhodnuto ponechat je jako muzejní

ještě v době jejich pravidelného provozu, jiné muzejní vozy prošly náročnými restauračními pracemi, které trvaly i několik let. Cílem bylo vrátit vozům jejich původní podobu anebo jim dát vzhled, který by odpovídal provozu určitého období (například vůz 1378 má zatemnění, jako měly vozy za II. světové války).

V době otevření muzea je v provozu i historická tramvajová linka, obsazená jediným vlakem, v intervalu 60 minut. Dokud bylo muzeum v Möckernu, nosila tato linka

označení 29E, neboť její trasa (Hlavní nádraží – Möckern) z větší části vedla ve stopě původní linky 29, jezdící do roku 1984. Když bylo muzeum přestěhováno do vozovny Wittenberger Strasse, zcela logicky se změnilo i trasování historické tramvajové linky a potažmo i její označení. Protože nyní tato linka částečně kopíruje někdejší linku 21 (v provozu do 26. 5. 2001), byla označena 21E. Vedena je od hlavního nádraží k objektu muzea.

Muzejní sezóna trvá vždy od května do září a otevřeno je pouze každou třetí neděli v uvedených měsících. Dále je možné muzeum navštívit i při Muzejní noci.

Kromě seznámení se s historií tramvajové dopravy v Lipsku je zde možné ještě zakoupit suvenýry v podobě modelů tramvají, spon do kravaty, pohlednic, literatury atd. V původním muzeu bylo i modelové kolejiště, kde na rozchodu velikosti TT jezdily modely lipských tramvají. Toto však zatím v novém muzeu nenajdeme. I tak stojí zdejší expozice určitě za návštěvu. ■



MOTOROVÝ VŮZ 500 BYL VYROBEN VE VLASTNÍCH DÍLNÁCH V ROCE 1906. PO VYRAZENÍ Z OSOBNÍ DOPRAVY BYL VYUŽÍVÁN JAKO SLUŽEBNÍ. OD ROKU 1968 JE VEDEN JAKO HISTORICKÝ.



MOTOROVÝ VŮZ 349 BYL VYROBEN VE VAGONCE LHB BRESLAU ROKU 1897. VOZY TOHOTO TYPU SLOUŽILY DO ROKU 1932. VŮZ 349 PO SVĚM VYRAZENÍ V ROCE 1927 BYL VYUŽÍVÁN JAKO ZAHRADNÍ CHATKA. V ROCE 1987 BYL OD MAJITELE ODKOUPEN A DO ROKU 1990 PAK STACIONOVÁN VE VOZOVNĚ PAUNSDORF. POTÉ ZAČALA JEHO RESTAURACE DO PŮVODNÍHO STAVU. JAKO PROVOZUSCHOPNÝ BYL VEŘEJNOSTI POPRVÉ PŘEDSTAVEN 18. 7. 2010



MOTOROVÝ VŮZ 1464 NÁLEŽÍ MEZI 200 MOTOROVÝCH VOZŮ, KTERÉ BYLY VYROBENY VAGONKOU V DESSAU. DODÁNY BYLY V ROCE 1925 A S NIMI I 200 VZHLEDOVĚ PODOBNÝCH VOZŮ VLEČNÝCH. PROTOŽE TYTO VOZY PŘÍPOMÍNÁLY AMERICKÝ RYCHLÍKOVÝ VŮZ, DOSTALY PŘEZDÍVKU „PULLMAN“. STALY SE VOZY TYPICKÝMI PRO LIPSKO. MOTOROVÉ VOZY TOHOTO TYPU DOJEZDILY PO 62 LETECH – 31. 10. 1987. VŮZ 1464 BYL ZACHOVÁN JAKO HISTORICKÝ



ČTYRNÁPRAVOVÝ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 20 BYL VYROBEN V ROCE 1910 VAGONKOU V BRÉMÁCH. BYL URČEN PRO MEZIMĚSTSKÉ TRAMVAJOVÉ LINKY DO SCHKEUDITZ, MARKKLEEBERGU, TAUCHY, A LOKALITY BÖHLITZ – EHRENBERG. VYBAVEN BYL PODOVKY MAXIMUM TRAKTION (VŮZ MĚL POHÁNĚNOU PRVNÍ A ČTVRTOU NÁPRAVU) A VZDUCHOVOU BRZDOU. V ZIMNÍM OBDOBÍ SE DOSAZOVALA DO VOZU KAMNA. K POVINNOSTEM PRŮVODČÍHO PATŘILO I UDRŽOVÁNÍ TEPELNÉ POHODY CESTUJÍCÍCH. OD ROKU 1928 BYLO TOPENÍ KAMNY NAHAZENO TOPENÍM ELEKTRICKÝM. VOZY TOHOTO TYPU PROŠLY RŮZNÝMI MODERNIZACEMI A JEZDILY CCA DO ROKU 1970. VŮZ Č. 20 BYL V LETECH 1977–1988 RESTAUROVÁN NA HISTORICKÝ

POŽÁRNÍ ÚTOK JAKO PŘÍPRAVA JEDNOTEK

V RÁMCI DOPRAVNÍHO PODNIKU PŮSOBÍ KROMĚ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU, JEHOŽ ČINNOST JE V DP KONTAKTU PRAVIDELNĚ PREZENTOVÁNA, I ČTYŘI JEDNOTKY SBORŮ DOBROVOLNÝCH HASIČŮ. SVÉ ZÁZEMÍ MAJÍ V AUTOBUSOVÝCH GARÁŽÍCH NA KAČEROVĚ, KLÍČOVĚ, V ŘEPÍCH A VRŠOVICÍCH.

Každá jednotka je vybavena cisternovou automobilovou stříkačkou na podvozku Liaz 101.860 s čerpadlem o průtoku 2500 litrů za minutu, plovoucím čerpadlem PH Poseidon, základním požárním příslušenstvím a osobními ochrannými prostředky.

Všichni členové jednotky prochází každý rok odbornou přípravou v rozsahu 40 hodin, která je tvořena teoretickou částí v zimním období a dvěma praktickými bloky – jedním na podzim v prostorách LDT Nuzice a druhým na jaře na požární stanici Hostivař. Letošní jarní část, z které jsou fotografie, se odehrála ve středu 3. června.

Obě praktické části jsou pořádány formou soutěží mezi požárními družstvy a jsou zaměřeny zejména na ovládání technických prostředků a spolupráci hasičů. Cílem jednotlivých disciplín je co nejrychlejší příprava hadicového vedení a nastříkání terčů, přičemž je k dopravě vody využíván požární automobil nebo plovoucí čerpadlo.

Součástí podzimní soutěže je také překážkový běh jednotlivců. Každá z disciplín probíhá ve dvou pokusech, družstvu je následně započítán čas toho lepšího. Vyhodnocení soutěže probíhá jak vyhlášením vítězů v jednotlivých disciplínách, tak i v celkovém součtu časů.

Udržování akceschopnosti dobrovolných jednotek a jejich odborná příprava jsou velice důležité, neboť v areálech autobusových garáží jsou to právě oni, kdo provádí prvotní zásah při požáru, a tím pomáhají k zamezení jeho šíření, případně k jeho likvidaci. V roce 2019 takto například zasahovala jednotka z garáže Řepy při požáru střechy, který vznikl v souvislosti s pracemi při rekonstrukci parkovací haly.

Závěrem bychom rádi poděkovali všem členům jednotek sborů dobrovolných hasičů za čas, který této činnosti věnují a také všem vedoucím, kteří je v jejich činnosti podporují.

Jednotky požární ochrany jsou zřizovány v návaznosti na ustanovení zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. Vzhledem k požárnímu nebezpečí souvisejícímu s činností v autobusových garážích tak byla v každé z nich zřízena jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku. O odbornou přípravu členů jednotek, jejich vystrojování a vyzbrojování pak pečuje HZS DPP.



PADAJÍ ČI NEPADAJÍ? ANEB JAK JE TO VE SKUTEČNOSTI S TRAMVAJOVÝMI KOLY 15T

NA JEDNÉ STRANĚ ZÁJEM MÉDIÍ HRANIČÍCÍ S HONBOU ZA SENZACÍ, NA STRANĚ DRUHÉ MNOHALETÉ ÚSILÍ DESÍTEK ODBORNÍKŮ VYŘEŠIT ZÁSADNÍ PROBLÉM SPOČÍVAJÍCÍ V PROTÁČENÍ KOL.

V minulém roce jsme měli v pěti případech co dočinění s mimořádnými událostmi (MU) v pražském tramvajovém provozu kvůli technickým závadám na kolech u tramvají typu 15T. Všechny MU vykazovaly signifikantní znaky poškození – uvolněnou obruč kola. Je nutné konstatovat fakt, že technické závady tohoto typu se stávají **u všech typů tramvajových vozů s vypruženými koly** napříč všemi dopravními podniky.

Co je příčinou? Je to dáno samotnou konstrukcí tramvajového kola, které se odlišuje od typického kola železničního. Železniční kolo je buď obručové, nebo celistvé. Obručové kolo má ocelovou obruč nataženou za tepla na ocelový disk či hvězdicí, celistvé má ocelový disk s obručí z jednoho dílu. Pro zajímavost, koncepce obručového železničního kola je užitá i u historických dvounápravových tramvajových vozů.

Vraťme se nyní ke kolu tramvajovému vypruženému. **V Praze jsou vypružená kola standardně používána od padesátých let minulého století, a to s příchodem velkoprostorových vozů řady T1. Jde o zvláštní konstrukci kola, u které je mezi diskem (nábojem) a obručí umístěna pryžová vložka, proto říkáme kolo vypružené.**

VÝHODY A NEVÝHODY PODLE TYPŮ KOL

Výhodou vypruženého kola oproti konstrukci železničního (nevypruženého) kola je dosažení celkové nižší hmotnosti kola, malé neodpružené hmotnosti, znatelného tlumění hluku, snížení rázů, potlačení kvilivého hluku, omezení příčných deformací, snížení vibrací, opotřebení kol a kolejnic, minimalizace opotřebení okolku a snadné montáže a demontáže.

Hlavní nevýhodou odpruženého kola, krom jeho nemožnosti využití pro větší rychlosti, je fakt, že se může vlivem technické závady rozložit (únava materiálu či skryté vady jednotlivých dílů kola, nedodržení technologických postupů a předpisů při „skládání“ kola apod.). S uvolněnou obručí (14T, 15T, T a KT) či úplně oddělenou (14T, T a KT) pak konkrétní podvozek vykolejí tehdy, ztratí-li druhé, nepoškozené kolo na nápravě, oboustranné vedení. Slangově se toto poškození kola nazývá spadlým kolem. Znamená to, že obruč je vůči náboji sesedlá (mezi nábojem a obručí má být definovaná rovnoměrná mezera, kterou zajišťuje pryžový element), přičemž obruč kola ještě není



20. ČERVNA 2017. V TÉ DOBĚ NEBYLA MOŽNOST VŮZ „POSADIT“ NA HAVARIJNÍ PODVOZEK, JELIKOŽ NEEXISTOVAL. NEZBYVALO NIC JINÉHO, NEŽ VŮZ NALOŽIT NA PODVALNÍK A ODVÉZT K OPRAVĚ

uvolněná – jde o počáteční fázi před protočením kola vůči náboji.

Pokud tento stav nebude včas zjištěn a řešen pomocí přijetí několika provozních a technických opatření (vypnutí konkrétního podvozku/nápravy, odjištění mechanické brzdy příslušného podvozku, jízda pod dohledem sníženou rychlostí do mateřské vozovny či Opravny tramvají), dojde postupně k protáčení náboje vůči obruči (náboj kola má rozdílnou úhlovou rychlost než obruč), a tím k nepřijatelnému zahřívání např. pryžových segmentů (u 15T).

Některé pryže vlivem vysoké teploty vytékají z kola ven, jiné se drolí. Segmenty jsou za normálního stavu velkou silou stlačeny mezi náboj a obruč (hovoříme o značném předpětí), ale kvůli neošetřenému déle trvajícím protáčení kola již logicky nemohou plnit svou adhezivní funkci a obruč se tak postupně stále více uvolňuje.

Některá média si po svém vysvětlila pojem spadlé kolo a mylně informovala o tom, že tramvaji 15T kolo upadlo. **Důrazně upozorňuji na fakt, že u tohoto typu tramvajového vozu kolo ani obruč upadnout, resp. zcela se oddělit od vozidla nemůže, jelikož z vnitřní strany kola je rám podvozku a z vnější pak trakční motor.**

Poněvadž jsou návrh, výpočty a dimenzování tramvajového kola pro konstruktéra

poměrně složitou disciplínou, zejména s ohledem na jeho požadované vlastnosti a životnost, zdá se být velmi obsáhlá a relativně těžko uchopitelná problematika příčin samotného poškození ještě složitější, zejména kol u tramvajových vozů 15T. Abychom dobře porozuměli příčinám poškození kol, je třeba podrobněji technicky vysvětlit a přiblížit jejich popis, funkci a konstrukci.

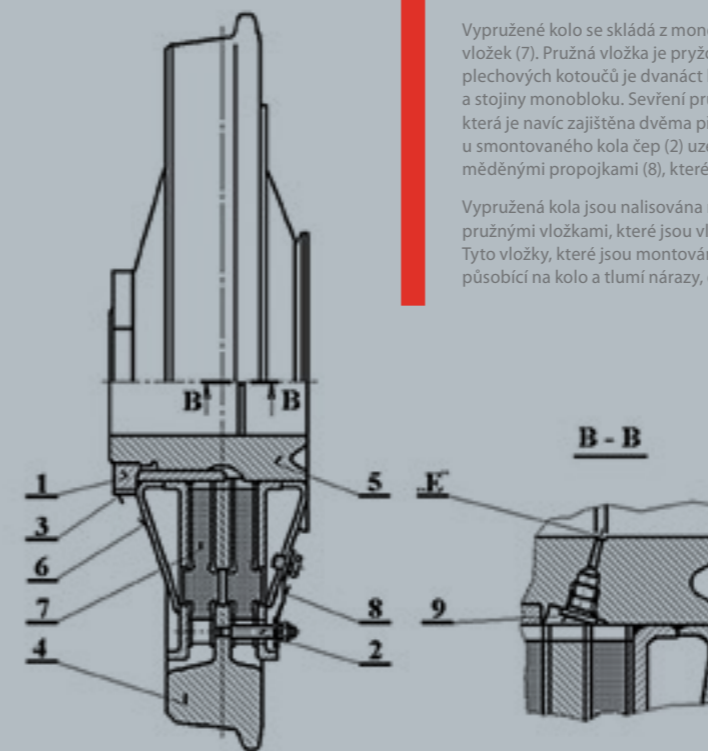
ZÁKLADNÍ FUNKCE TRAMVAJOVÉHO KOLA

Tramvajové kolo je součástí dvojkolí, které je jako hlavní díl pojezdu určeno k nesení a vedení vozidla na koleji a k přenosu sil mezi vozidlem a kolejnicemi. Dvojkolí musí trvale odolávat zatížení ve směru:

- radiálním - nesení hmotnosti vozidla,
- vodorovném podélném – podélné zrychlení a zpomalení,
- vodorovném příčném – nevyrovnané příčné zrychlení a vodící síly.

U TRAMVAJOVÝCH VOZŮ 15T NEMŮŽE KOLO ANI OBRUČ UPADNOUT ANI SE ZCELA ODDĚLIT OD VOZIDLA – Z VNITŘNÍ STRANY KOLA JE RÁM PODVOZKU A Z VNĚJŠÍ TRAKČNÍ MOTOR.

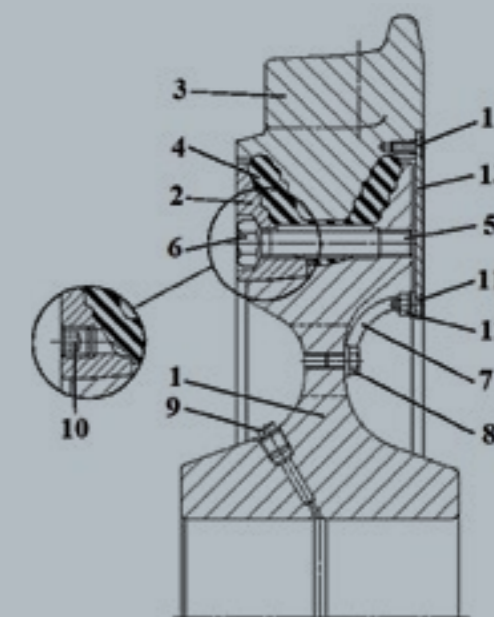
Vypružené kolo pro vozy T1, T2, T3 a jejich modifikace, KT8D5, KT8D5R.N2P a T6A5-CS (resp. T a KT)



Vypružené kolo se skládá z monobloku (4), náboje s diskem (5), pouzdra s diskem (6) a dvou pružných vložek (7). Pružná vložka je pryžový kotouč, který je navulkanizovaný mezi dva plechové kotouče. Na ploše plechových kotoučů je dvanáct kruhových prolisů, které zapadají při složení kola do otvorů obou disků a stojiny monobloku. Sevření pružných vložek mezi disky předepsaným tlakem je zajištěno maticí (1), která je navíc zajištěna dvěma přivařenými příložkami (3). Vložka má dva větší výřezy, kterými je veden u smontovaného kola čep (2) uzemňovací propojky. Každé kolo je opatřeno dvěma uzemňovacími měděnými propojkami (8), které propojují monoblok s diskem náboje.

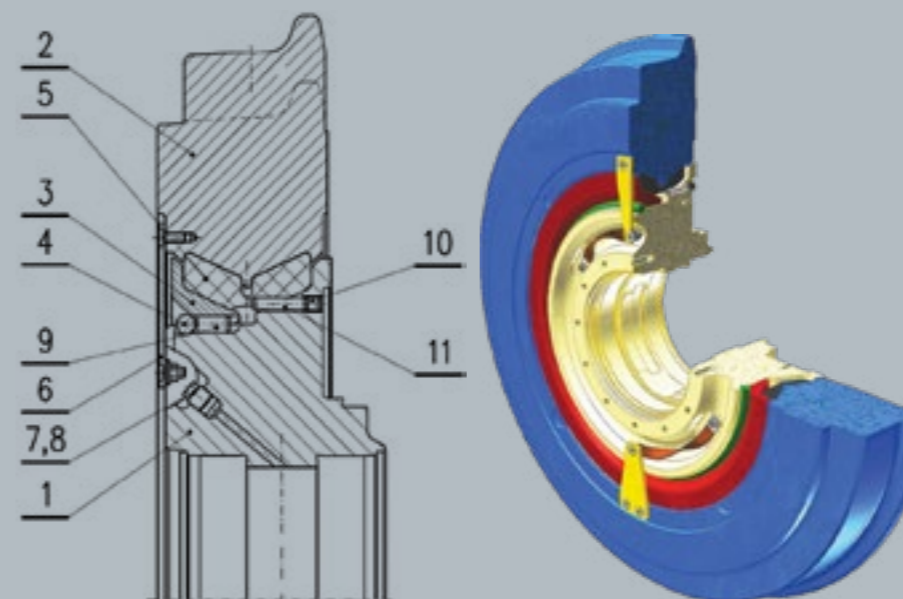
Vypružená kola jsou nalisována na nápravu, která tvoří s převodovkou jeden celek. Vypružení se docíluje pružnými vložkami, které jsou vloženy mezi vnitřní monoblok (obvodovou část kola) a vnější disky. Tyto vložky, které jsou montovány s axiálním předpětím, přenášejí radiální, tangenciální i axiální síly působící na kolo a tlumí nárazy, otřesy a hluk.

Vypružené kolo pro vozy 14T



Vypružené kolo 14T s nízkou hlučností a s pryží odpruženou demontovatelnou obručí. Oddělitelné spojení náboje kola (1) s obručí kola (3) je provedeno pomocí klínového prstence (2) s pryžovým kruhem (4). Toto spojení je zajištěno šroubovým spojením - čep kola (5) a matice kola (6). Kolo je vybaveno čtyřmi uzemňovacími kabely a můstky (7 a 13) včetně jejich šroubových spojů (8, 11 a 12), které spojují náboj kola (1) s obručí (3). Náboj kola (1) se svým válcovým sedlem lisuje na nápravu dvojkolí. Pro sejmutí kola z nápravy dvojkolí pomocí tlakového oleje je náboj kola (1) vybaven připojovacím hrdlem se závitěm, které je v provozu kryto zátkou (9).

Vypružené kolo pro vozy 15T



U odpružených tramvajových kol 15T je ke snížení dynamických účinků na cestující, vibrací a hluku vyvolaných ve styku tramvajového kola s kolejnicí obruč kola (2) odpružená pomocí pryžových segmentů (5). Pryžové segmenty (5) jsou uloženy mezi obruč (2) a kotouč (1) s velkým předpětím, které je vyvoláno vlisováním přítlačného kroužku (3). Tento se zajišťuje pojistným kroužkem (4). Pryžové segmenty (5) jsou po obvodu obruče rozloženy rovnoměrně. Do dosedací klínové plochy obruče (2) se pryžové segmenty naklepnou podle šablony. Na pozici (6) je vyznačen zemnicí můstek, těsnící kroužek a závitová zátka (7 a 8), kolík (9), stávkací šroub (10) a axiální kolík (11). Na bocích každého pryžového segmentu (5) je jeho označení - identifikace výrobce, pořadové číslo otisku formy, datum výroby (rok a měsíc) a jakost směsi (číslo jakosti je závislé od výrobce pryžových segmentů) a označení provedeno barvou.



HISTORIE ZÁVAD NA KOLECH VOZŮ 15T

Nyní lze přistoupit k zhodnocení dosavadních poznatků, pomocí kterých je možné rozkrýt a objasnit příčiny MU s vykojením několika vozů 15T vlivem technických závad na tramvajovém kole, jejichž dopady jsou nejen odborné veřejnosti dobře známy.

Dva prototypy vozů 15T a prvních několik desítek sériových vozů byly z výroby vybaveny koly od německého výrobce se speciálními pryžovými vložkami, které byly navulkanizovány přímo v jeho výrobním závodě. Tato kola se vyznačovala poměrně velkou

elasticitou a podle toho obdržela i svůj název - hyperelastická kola.

Počátkem roku 2011 došlo k vůbec prvnímu nedestruktivnímu protočení (nedošlo k rozložení kola, tedy to stále plnilo svou funkci) hyperelastického kola na jednom ze středních podvozků vozu 15T.

Protočení kola zavinilo vnesené teplo do pryžových prstenců od neodlehle mechanické brzdy přes brzdový kotouč, který je u tramvaje 15T součástí kola. Tomuto typu poškození říkáme protočení kola za tepla a jedná se o poškození, jak už bylo řečeno, vlivem vneseného tepla z jiného zdroje. Zde

příčina poškození není v kole samotném, nýbrž v tomto případě v závadě střadače mechanické brzdy.

Naopak **protočení za studena** bývá způsobeno největší ztrátou přilnavosti pryžové vložky vůči ocelovým dílům kola a příčinou protočení je pak vznik technické závady přímo v kole samotném.

Během několika dalších měsíců docházelo k četnějšímu nedestruktivnímu protáčení těchto kol za studena (chybná vulkanizace pryžových prstenců) a díky nemožnosti opravy ani u výrobce tramvaje, jelikož vulkanizaci bylo možné provádět pouze a jen u německého dodavatele kola, bylo jednotkou Správa vozidel Tramvaje (JSVT) požadováno na výrobci tramvaje Škodě Transportation (ŠT), aby vozy byly osazeny koly od tuzemského výrobce. S těmito koly jsme měli dobré zkušenosti během najíždění několika desítek tisíc kilometrů s předprototypovým vozem 15T, tzv. referenčním.

Postupně, pod dohledem Drážního úřadu (DÚ), který byl a je pravidelně o vývoji problematiky a všech událostech JSVT informován, byla zkoušena v rámci zkušebního provozu na několika tramvajových vozech 15T kola od českého výrobce, která měla mezi nábojem a obručí tlumicí pryžové bloky a segmenty.

ZKOUŠKY NOVÝCH KOL

Zkoušela se tedy kola ve dvou provedeních – s pryžovými bloky a mechanickými zámkami jako pojistkou proti protočení a s pryžovými segmenty bez mechanických zámků. Úspěšně byla odzkoušena a kladně vyhodnocena právě kola s pryžovými segmenty bez me-



PODVOZEK VOZU 15T – DETAIL OBRUČE KOLA PO VYKOJENÍ. ZDE JE PATRNÉ, ŽE NEJÍŽDĚNÍ OBRUČ ZTRATIT...



VYTÉKAJÍCÍ PRYŽ ZE ZA TEPLA PROTOČENÉHO KOLA 15T



CELÉ KOLO A JEHO DETAIL PO VYJMUTÍ PŘÍTLAČNÉHO KROUŽKU, KDY JE VIDĚT POZICE SEGMENTŮ V KOLE



PROČ PRVNÍ VOZY SPOLEHLIVĚ ODJELY CELÝ KILOMETRICKÝ PROBĚH A OSTATNÍ NIKOLIV, I KDYŽ MĚLY STEJNÁ KOLA A STEJNÉ SEGMENTY OD IDENTICKÝCH VÝROBCŮ? ODPOVĚĚ JE JIŽ JEDNODUCHÁ. NEBYLA DODRŽENA SPRÁVNÁ RECEPTURA PŘI VÝROBĚ PRYŽOVÝCH SEGMENTŮ.

chanických zámků (kola s mechanickými zámkami se protáčela i přes uvedená technická opatření). Výrobce tramvaje poté novými koly osazoval právě vyrobené tramvaje a v rámci záruky na již dodaná vozidla prováděl výměnu původních kol za nová. Zprvu pouze na středních podvozcích, později i na krajních.

Zde je nutné objasnit, proč se za studena protáčí kola téměř výhradně na středních podvozcích. Střední podvozky, na rozdíl od krajních, jsou více zatíženy a jejich kola jsou vystavena zvýšenému nápravovému tlaku, a proto na ně působí mnohem větší síly. Zvýšený nápravový tlak umožňuje přenést větší tažnou sílu, čehož je využíváno, aby vozidlo splňovalo požadované parametry maximálního zrychlení a zpomalení.

V několika ojedinělých případech bylo zaznamenáno nedestruktivní protočení kola za tepla vlivem technické závady na mechanické kotoučové brzdě, proto Technická kontrola jednotky Správa vozidel Tramvaje (TK – JSVT) vydala počátkem roku 2014 pro

všechny provozní útvary opatření vedoucí k rozpoznání protočeného kola s důrazem na maximální eliminaci jeho možných důsledků. Jako metodiku k rozpoznání bylo využito algoritmu vypisovaných hlášek a zobrazovaných stavů na displeji nadřazeného řízení vozidla.

ZDÁNLIVÁ STABILIZACE SITUACE

Do konce roku 2015 nebyla evidována žádná MU vlivem poškození tramvajového kola s pryžovými segmenty za studena. Některé z prvních dodaných vozů již najížděly na první cyklickou prohlídku většího rozsahu, a to v rámci Pravidelné údržby (PÚ) po 240 tisících najetých kilometrech. Ojetá kola, která

byla v rámci prohlídky PÚ sejmuta a u jejich výrobce analyzována, nevykazovala žádné abnormality ani poškození. Toto zjištění se týkalo všech dílů kol včetně pryžových segmentů.

Koncem roku 2015 bylo ovšem poprvé nalezeno ve vozovně Pankrác studené nedestruktivní protočení kola v rámci prohlídky Denního ošetření (DO). Tato skutečnost byla neprodleně řešena se ŠT v rámci kontrolních dnů projektu 15T. Bylo zjištěno, že výrobce kola používá pryžové segmenty od dvou firem - z Česka a ze Slovenska. Veškeré zjištěné vady a poškození na kolech byly vždy u výrobce tramvaje řádně reklamovány.





DETAIL UVOLNĚNÉ OBRUČE KOLA 15T



RŮZNÁ POŠKOZENÍ A DEFORMITY POUŽITÝCH PRYŽOVÝCH SEGMENTŮ. NAHOŘE JSOU SEGMENTY NOVÉ

Vozovna Pankrác zavedla dle nařízení vedoucího jednotky Správa vozidel Tramvaje (VJSVT) rozšířené kontroly DO s důrazem na kontrolu pozic rysek jednotlivých kol (výrobce kola toto doporučil jako přesnější indikaci kola před jeho protočením), doposud byl stav či poškození zemnicích propojek jediným odsouhlaseným identifikátorem protočeného kola.

OPĚTOVNÉ POTÍŽE S PRYŽOVÝMI SEGMENTY

Během roku 2016 došlo se slovenskými segmenty k několika studeným nedestruktivním protočením kol a jednomu destruktivnímu s vykojením podvozku na trati, proto byla ŠT požádána, aby segmenty do kol dodával pouze osvědčený český výrobce technické pryže. Vzhledem k neuspokojivým výsledkům jednání ŠT s výrobcem kola (reklamace neuznány – segmenty i ostatní díly kol přý nebyly primární příčinou jejich poškození), začala JSVT i ŠT vlastními kapacitami separátně hledat příčiny protáčení kol za studena.

Oba subjekty dospěly shodně k jednoznačnému závěru, že **příčina protáčení kol spočívá v nevhodných pryžových segmentech**. Proto tedy jak výrobce, tak provozatel tramvaje oslovili nezávisle na sobě řadu odborníků zainteresovaných v problematice technických pryží a ve zkušebních provozech postupně odzkoušeli segmenty od jiných, převážně tuzemských výrobců.

Původní segmenty nové i použité z poškozených kol odeslala ŠT nezávislým laboratorům k provedení různých analýz a testů se zaměřením na fyzikální a chemické vlastnosti dodaných pryžových segmentů. Výsledky laboratorních testů potvrdily, že jednotlivé

výrobní šarže pryžových segmentů mají velmi odlišné vlastnosti.

V rámci kontrolních dnů bylo po ŠT požadováno, aby byla provedena úprava softwaru skluzové a smykové ochrany a změna algoritmu aktivace hydraulických mechanických brzd, obojí kvůli zmírnění dynamických rázů působících na kola.

V roce 2017 byla likvidována na trati MU způsobená za studena protočením kolem s mírnou destrukcí kola a poškozením příslušné mechanické brzdy, ovšem bez vykojení. K tomuto datu byla na provozech v rámci kontrol a prohlídek DO odhalena další nedestruktivní a za studena protočená kola se segmenty ze Slovenska. Ze strany JSVT byl vyvíjen enormní tlak na ŠT ve vztahu k výrobcům kola na okamžité řešení této alarmující skutečnosti.

Navíc byl v tomto období pozorován nový jev - sesedání obruče vůči náboji kola, který se týkal pro změnu zejména segmentů z Česka. Bylo požadováno na výrobcu kola, aby jednoznačně stanovil hodnotu vůle mezi obručí a nábojem kola, která je přípustná a nebude příčinou možného poškození kola. Zasláná hodnota minimální vůle výrobcem kola byla v rámci dohody ŠT a JSVT ještě více zpřísněna. Díky tomu vznikla zaměstnancům údržby i servisu ŠT další pracovní povinnost, a tou bylo **pravidelné měření sesedlosti obruče vůči náboji spárovými měrkami**.

V témže roce oslovila JSVT Fakultu strojní ČVUT ve smyslu spolupráce na ověření izolačních vlastností pryžových segmentů kol 15T, jelikož byla ze strany provozovatele tramvaje vyřčena hypotéza, že pryžové segmenty mohou vést elektrický proud, který

je zahřívá, což může mít fatální vliv na jejich mechanickou odolnost. Renomovaní odborníci z ČVUT provedli několik přímých měření na vozích 15T ve vozovně Pankrác a několik desítek laboratorních měření na použitých i nových segmentech z různých i ze stejných šarží od všech dostupných výrobců.

Výsledek byl obdobný jako v případě závěrů testů ŠT: **jednotlivé výrobní šarže pryžových segmentů od všech dodavatelů vykazovaly velmi odlišné vlastnosti**. V tuto chvíli již bylo jasné, že máme co dočinění se zcela novou, těžce řešitelnou a uchopitelnou problematikou.

CESTA K NOVÝM SEGMENTŮM A METODICE

Hledání vhodných segmentů, jejich testování v laboratořích a zkoušení na vozích pokračovalo i v roce 2018. ŠT vyvinula, zkonstruovala a představila tzv. „Pneuservis“, což je zařízení, díky němuž je možné opravovat poškozená kola přímo na voze tak, že není nutné vyvázání celého podvozku. Tímto došlo k několikanásobnému urychlení celého procesu výměny kola. Výrobce tramvaje také zdarma dodal JSVT již dříve požadovaný nouzový havarijní podvozek (viz DP kontakt 11/2018 – pozn. redakce), pomocí kterého lze vůz s poškozeným kolem z jakéhokoli místa převézt vlastní silou k provedení opravy.

V první polovině roku 2019 vzniklo hned pět MU v souvislosti s destruktivním protočením kola za studena s velkými škodami a v případě tří vozů i s vykojením daného podvozku. Několik případů nedestruktivních poškození bylo odhaleno v rámci nastavených kontrol na provozech. Tyto nehody šetří Drážní inspekce (DI), která

již v minulých letech MU tohoto charakteru bedlivě sledovala a s JSVT spolupracovala.

JSVT a servis ŠT zavedli několik rozšířených technických a kontrolních opatření, bezprecedentní denní kontroly a měření sesedlosti kol u všech vozů 15T, okamžité výměny (pneuservis) čerstvě diagnostikovaných (nevyhovující sesedlost) kol s původními slovenskými a českými segmenty, které se nahrazovaly segmenty novými od alternativních dodavatelů, úspěšně vyhodnocenými ve zkušebních provozech.

V této době již byly nové vyhovující segmenty ve větších sériích rozumně dodávány. Dříve tomu tak rozhodně nebylo vzhledem k ještě neznámým výsledkům zkušebních provozů, ke specifickému složení receptury směsi a dlouhým dodacím lhůtám.

Na žádost JSVT vypracovalo ČVUT jednotnou metodiku pro určování vyhovujících elektrických (izolační odpor) a mechanických (síla stlačení) vlastností pryžových segmentů za určitých teplot (pokojevá vs. předehřev v peci). Segmenty, které neprošly touto metodikou, nebyly doporučeny k nasazení na kolo. Metodiku stanovil Drážní úřad ve svém Rozhodnutí jako závaznou.

JSVT požadovala po ŠT na základě dalších nových poznatků úpravu SW, resp. algoritmu pro sofistikované vyhodnocování možného protočení kola samotným vozidlem včetně zobrazení hlášky o možném protočení kola na konkrétním podvozku. V návaznosti na

tuto úpravu bylo vydáno opatření TK-JSVT pro všechny zúčastněné útvary a provozy, které navazovalo na opatření z roku 2014 a bylo aktualizováno o nové poznatky a zkušenosti.

Těmito opatřeními je zajištěna **eliminace fatálního destruktivního poškození při samotném provozu vozidla**, jelikož v depu se závada vždy neprojeví (žádná není), tudíž nemohla být odhalena i přes soubor několika mimořádných a velmi účinných opatření. Koncem roku DI konstatovala, že provozovatel učinil maximální opatření pro minimalizaci případných MU.

VELKÉ FINÁLE SE ODKLÁDÁ

Závěrem dlužno říci, že udržet vyhovující požadovanou kvalitu pryžových segmentů je nadlidský úkol, jelikož samotná receptura se skládá ze dvou hlavních částí, kterými jsou složení směsi a vulkanizace. Jakmile se jedno nebo druhé změní, má segment již odlišné vlastnosti a nikdo není schopen predikovat, jak a v čem se změna projeví. Například, když se do směsi přidá jiný poměr jinak přesně určených ingrediencí či některá se nahradí jinou alternativou (jiný poměr např. černých sazí, přírodní kaučuk se nahradí syntetickým atd.).

Co se vulkanizace týče, ponechá-li se směs o několik minut déle ve formě, než má být, může mít segment podstatně jiné vlastnosti. Proto se experimentuje s předehřevem forem, dovulkanizováním již „upečených“ seg-

mentů a s úpravami směsi... Kde je pak ale záruka, že každá šarže, každý segment bude mít zaručeně stejné vlastnosti?

Požadavky na vlastnosti segmentů jsou extrémně náročné. Některé směsi lépe odolávají chemickým vlivům, jiné mechanickému namáhání, další působení proudu či změnám okolní teploty. Správná tvrdost, hustota, tažnost, pevnost, pružnost, tepelná odolnost, zkrátka skvělé dynamické, mechanické a únavové vlastnosti jsou ideální syntézou pro kýžený segment. Ani zde není záruka, že si segmenty tyto uvedené vlastnosti udrží po dobu několika let.

A konečně se naskytá odpověď na možnou otázku vyvstanoucí ze začátku této stati. Proč první vozy spolehlivě odjely celý kilometrický proběh a ostatní nikoliv, když měly stejná kola a stejné segmenty od identických výrobců? Odpověď je již jednoduchá. Nebyla dodržena správná receptura při výrobě pryžových segmentů.

Je jen velké štěstí, že se všechny MU obešly bez zranění, došlo pouze ke hmotným škodám. Díky všem přijatým opatřením, která se utvářela a vycházela operativně z aktuálních poznatků a zkušeností, díky obrovskému nasazení všech, kteří svým přičiněním pomohli zvládnout tuto složitou a zákeřnou problematiku, se povedlo dostat situaci pod kontrolu a zajistit bezpečný provoz tramvají 15T.

S touto problematikou ale nejsme zdaleka u konce. Stále testujeme na vozích i laboratorně nové segmenty z jiného materiálu či např. pryžové, ale plátnem vyztužené. **Nicméně všechny dosavadní poznatky i odborné posudky vedou k zamyšlení se nad vývojem úplně nové konstrukce tramvajového kola 15T**. I tato doporučení jsou brána vážně a společně s VÚKV (Výzkumný ústav kolejových vozidel) a ŠT připravujeme koncepci nové konstrukce kola, která by měla částečně vycházet z tramvají 14T a 15T Riga.

Představenstvo DPP bylo o celé této situaci informováno na svém jednání 30. června 2020 a zprávu vzalo na vědomí. ■

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY SPOLEČNĚ S VÝZKUMNÝM ÚSTAVEM KOLEJOVÝCH VOZIDEL A ŠKODOU TRANSPORTATION PŘIPRAVUJE KONCEPCI NOVÉ KONSTRUKCE KOLA.



Autor článku je vedoucím odboru Technická kontrola jednotky Správa vozidel Tramvaje

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



NA MALÉM VRŠÍČKU

Asi těžko se nezavěšeným čtenářům podaří identifikovat místo, kde byl pořízen tento snímek o původním rozměru 9 × 12 cm. Jediný rozlišovací bod na snímku – dům vlevo – již dávno neexistuje. Fotograf zachytil v roce 1926 stavbu kolejového trojúhelníku pro odbočení do rozestavěné vozovny Pankrác. Za dvojicí traťových dělníků vlevo vidíme v pozadí tehdejší tramvajovou konečnou bez smyčky. Vlaky zde obracely na levém kolejovém přejezdu. Ukotvení troleje je vidět na fotografii.



JÍZDENKA POD LUPOU

Během dlouhých let, co v Praze jezdí tramvaje (bude to zanedlouho už 145 let), bylo v Praze prodáno v tramvajích, trolejbusích a autobusech mnoho jízdenek. Vydávaly se ve statisícových a milionových nákladech. Přesto se z některých období nedochovala ani jedna (anebo o ní nevíme). Tramvajová jízdenka na obrázku má rozměr 71 × 60 mm a je stará 120 let. Arabské číslice v horním a dolním řádku znamenají den v právě běžícím měsíci, číslice 1–20 označují stanice. Římské číslice ve sloupcích vlevo a vpravo označují hodiny. Velká písmena T a Z určují směr jízdy tam nebo zpět (směr tam začínal například ve Spálené ulici a stanice se počítaly směrem do Vršovic, jel-li vůz opačným směrem, vyznačilo se Z). Dvanáct písmenných zkratk (K., Sp., S. a další) označovalo jednotlivé linky, které ještě nebyly označovány čísly. Série, číslo a hodnota jsou zřejmé.

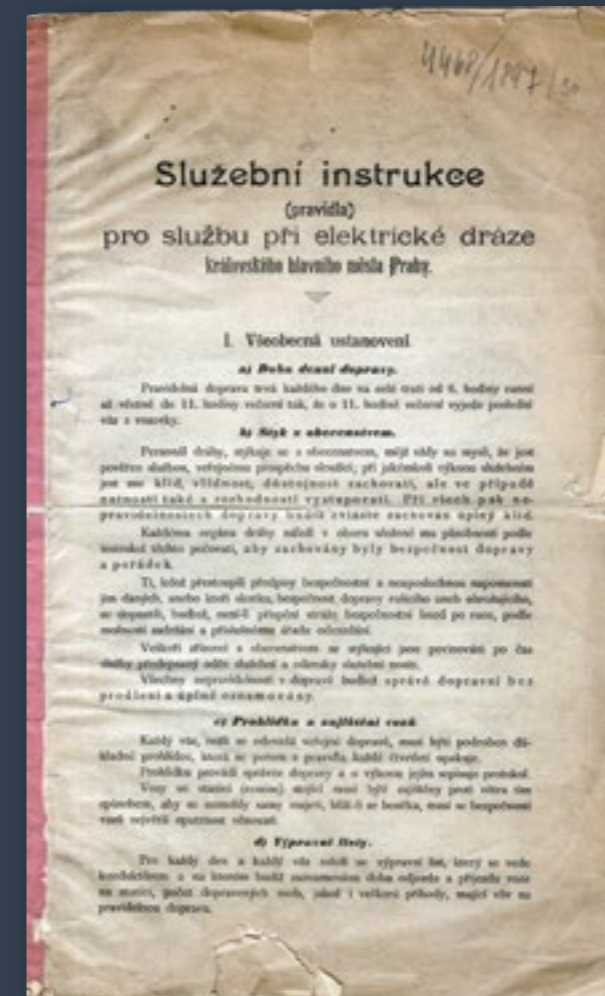
LEVÁ – PRAVÁ

Snímek zkušební jízdy trolejbusu 2Tr má rozměr 13 × 18 cm. Je pro nás zatím určitou záhadou. Nepodařilo se nám zatím rozpoznat místo, kde byl pořízen. Trolejbus, dodaný původně v levostranné úpravě v závěru roku 1938, byl hned v roce 1939 rekonstruován na pravostranný provoz a už na počátku padesátých let byl předán plzeňskému dopravnímu podniku. V Praze tedy moc dlouho nejezdil. Od té doby dům, před kterým stojí, patrně prodělal větší stavební proměnu. Pozná někdo místo na této fotografii, pocházející z pozůstalosti Karla Nováka?



HLOUBĚTÍN S PĚTKOU

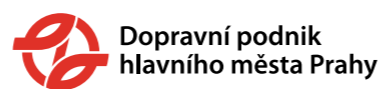
Někdy Archiv DPP získá originální fotografie, jindy alespoň jejich elektronické kopie. Právě takovým naskenovaným snímkem nám do sbírek přispěla Libuše Šedinová. Pořídila ho v roce 1957 a pro mladší generaci může být záhadou. Dané místo vypadá už skoro půl století jinak. Domy, které fotografii dominují, už dávno neexistují. Ale přesto tu jsou významné indicie. Kdo se vyzná v tramvajích, bude se orientovat podle „pětky“ v občasné zastávce, a někdo si možná všimne v pozadí věžičky kostela sv. Jiří v Hloubětíně. Díváme se na křižovatku ulice Kbelská – Poděbradská. A jak nám paní Šedinová prozradila, fotografii pořídila z patra domu čp. 644 v Kbelské ulici.



OSM STRAN STAČILO

Tak vypadaly první služební instrukce pro provozní zaměstnance elektrických drah pražského městského dopravního podniku. Obsahovaly ustanovení všeobecná, zvláštní ustanovení pro řidiče, zvláštní předpisy pro průvodčího, předpisy signálové, ceny jízdní, ceny za poškození a ustanovení závěrečná. To vše se vešlo na osm stran formátu 200 × 330 mm. Pražská městská rada je schválila 30. července 1897, ministerstvo železnic 28. září 1897 a Cís. král. místodržitelství v Čechách je potvrdilo formálně až 8. prosince.

OBORY PŘED TABULÍ: AUTOTRONIK



PRÁZDNINOVÝM DVOJČÍSLEM CYKLUS OBORY PŘED TABULÍ KONČÍ – ZBÝVÁ PŘEDSTAVIT POSLEDNÍ DVA Z NICH, A TO OBOR AUTOTRONIK A OBOR INFORMAČNÍ A ZABEZPEČOVACÍ SYSTÉMY.

Text: Olga Kopřivová

MECHANIK – ELEKTROTECHNIK



V obou případech se jedná o **čtyřleté studium zakončené maturitní zkouškou modelu L+H**, což znamená, že ve 3. ročníku mohou žáci složit závěrečnou zkoušku a ve 4. ročníku získat maturitu. Škola se do tohoto typu vzdělávání přihlásila v rámci pilotního provozu a právě letos konají třetí první závěrečné zkoušky.

a následně **Absolventský program**, který jim zajistí, že po skončení školy mohou nastoupit v DPP na tzv. absolventské místo a dva roky pracovat pod odborným vedením zkušenějšího kolegy. Za splnění určitých prospěchových podmínek se plnoletí žáci mohou přihlásit i do **lákavého Stipendijního programu**.

Autotronici se vyučí automechaniky, žáci oboru Informační a zabezpečovací systémy získají výuční list v oboru Mechanik – elektrotechnik. Složení závěrečné zkoušky a získání výučního listu je pro ně výhodná „pojistka“ pro případ, že by za rok neuspěli u státní maturity.

Oba obory Dopravní podnik podporuje svými rozvojovými programy. Pro zájemce z posledních ročníků je připraven **Motivační program**, během kterého se účastní řady zajímavých exkurzí do zázemí odborných pracovišť DPP,

AUTOTRONIK

Autotronik je autoopravárenský obor s obdobnou přípravou, jako má automechanik. Jeho učební plán se však liší vyšším počtem hodin elektrotechniky, a to jak v teoretických předmětech, tak i v odborném výcviku. V dnešní době zpravidla platí, že pokud někdo chce rozumět autům, musí rozumět i systémům, které jsou řízeny počítači. Současné moderní automobily jsou totiž běžně vybaveny množstvím řídicích systémů a další elektrotechnickou výbavou.

Poptávku po technicky vzdělaných pracovnících, kteří si s opravami elektronických systémů vozidel umí poradit, vyvolal i nástup hybridních automobilů a vozidel s elektrickým pohonem.

Během studia se žáci učí znát vozidla od základů jejich konstrukce, přes opravy podvozků, až po diagnostiku elektrických obvodů a řídicích systémů pohonné soustavy. V odborných laboratořích SPŠD se učí měřit technické veličiny na nejmodernějších výukových panelech Lucas Nülle. Ve školních dílnách si pak osvojují základní řemeslné dovednosti, jako jsou ruční a strojní zpracování materiálů, montážní práce i diagnostické a opravárenské postupy.

K průběžné modernizaci didaktických prostředků pro výuku žáků i dílen škola využívá grantů EU. Z nich pořídila například novou 3D geometrii, nové analyzátoři a kouřoměry. Dále se modernizoval software v zařízeních pro diagnostiku řídicích jednotek Bosch ESI 2.0, DEV-COM TS Pro, VCDS VAG-COM.

Vzhledem k potřebám zřizovatele je výuka oboru v SPŠD rozšířena o autobusovou techniku a také o hybridní vozidla a parciální trolejbusy. Pedagogové školy jsou ve školícím středisku DPP pravidelně vzdělávání v teorii i praxi, aby žákům předávali nejnovější znalosti a manuální dovednosti, které jsou nezbytné pro jejich práci v podniku.

Součástí vzdělávání žáků je i příprava k získání řídicího oprávnění skupiny B a C, zkouška z § 5 vyhlášky 50/1978 Sb. a pro ty nejspolešnější i svářečský kurz. Žáci se studijními předpoklady mohou pokračovat dále ve studiu na vysoké škole.

Jaké je uplatnění v oboru?

Absolventi oboru se uplatní ve sféře oprav a diagnostiky vozidel jako přijímací a servisní technici, vedoucí autoservisů či prodejci aut. Po několikaleté opravárenské praxi se mohou uplatnit také jako pracovníci stanic měření emisí a technické kontroly.

Jaké jsou podmínky pro přijetí?

Uchazeč by měl mít základní studijní předpoklady, zájem o auta a elektroniku a určitou manuální zručnost.

INFORMAČNÍ A ZABEZPEČOVACÍ SYSTÉMY (Mechanik – elektrotechnik)

Učební plán oboru **Mechanik – elektrotechnik 26-41-L+H/01** je v SPŠD, a. s., zaměřen na informační a zabezpečovací systémy, jak je patrné již ze samotného názvu oboru. Široké využití moderních informací z elektroniky a elektrotechniky se projevuje i při samotné výuce.

Během studia se žáci naučí zvládnout montáž a ovládání elektronických zařízení i diagnostiku, zapojovat elektronické obvody i elektrotechnické rozvody, měřit, analyzovat a vyhodnocovat elektrické veličiny. Učební plán oboru je zaměřen i na základní orientaci v oblasti ekonomiky a činnosti firmy pro případ, že by se absolvent stal živnostníkem.

Od 1. ročníku žáci vykonávají odborný výcvik ve školních dílnách a vedle toho i krátkodobou souvislou praxi v provozních jednotkách DPP – v metru, tramvajích a autobusech. V posledním ročníku pak na praxi do DPP chodí průběžně po celý školní rok.

Po maturitě si mohou žáci udělat zkoušky z § 5 vyhlášky 50/1978 Sb., o elektrotechnické způsobilosti, která zvyšuje jejich uplatnitelnost na trhu práce, a ti, kteří mají studijní předpoklady, mohou pokračovat ve vzdělání na vysokých školách převážně elektrotechnického směru.

Velkým úspěchem našich elektrotechniků je bezesporu opakovaná účast v mezinárodním projektu Horizon. V jeho průběhu si žáci z celého světa sami sestavují optimálně vyvážený model vodíkového autíčka, jehož jízdní vlastnosti pak prověří finálový šestihodinový závod. Vyhrává ten tým, jehož autíčko zvládlo nejvíce okruhů s nejmenší spotřebou vodíku. Naši žáci se soutěže účastnili již třikrát a pokaždé získali ocenění. V minulém roce v národním kole dokonce zvítězili a zúčastnili se i světového finále, kde skončili na krásném místě hned za týmy z USA a Slovenska! Již několikrát za sebou tak potvrdili, že jsou ze školy pro svoji profesi dobře motivováni a připraveni.

Jaké je uplatnění v oboru?

Studium tohoto oboru nabízí na trhu práce maximum možností k uplatnění. Absolventi jsou vyžadováni do pracovních pozic, pro které je potřeba jak dobrá teoretická příprava v elektrotechnice a elektronice, tak i odpovídající manuální zručnost. Uplatnění se tak nabízí nejen v dopravě, ale také ve firmách zaměřených na systémy ochrany objektů, ve stavebnictví, elektro průmyslu a dalších oblastech státní i soukromé sféry.

Jaké jsou podmínky pro přijetí?

Pro vzdělávání v tomto oboru jsou důležité studijní předpoklady v technických předmětech a určitá míra manuální zručnosti.

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



BEZPEČNOSTNÍ ZNAČKY A ZNAČENÍ



BEZPEČNOSTNÍ ZNAČKY A ZNAČENÍ NÁS PROVÁZEJÍ NA KAŽDÉM KROKU, A TO NEJEN V DOPRAVNÍM PODNIKU. PRACOVIŠTĚ, KDE JSOU VYKONÁVÁNY PRÁCE, PŘI NICHŽ MŮŽE DOJÍT K POŠKOZENÍ ZDRAVÍ, JE NUTNÉ VYBAVIT BEZPEČNOSTNÍMI ZNAČKAMI. SETKÁVÁME SE S NIMI PŘI SILNIČNÍM PROVOZU V PODOBĚ DOPRAVNÍCH ZNAČEK. ZVUKOVÉ A SVĚTELNÉ SIGNÁLY NÁS PAK INFORMUJÍ O PROVOZNÍM STAVU ZAŘÍZENÍ.

Pojďme si tedy zopakovat bezpečnostní značky, jejich základní rozdělení a použití. Základ značky tvoří vždy mezinárodně dohodnutá bezpečnostní barva, k ní je stanovena barva kontrastní a význam značky dále upřesňuje piktogram. Základní bezpečnostní barvy jsou červená, která vyjadřuje zákaz, žlutá barva signalizuje výstrahu, modrá je barvou příkazu a zelená signalizuje bezpečí. Kontrastní barvou k červené, modré a zelené je barva bílá, k barvě žluté pak barva černá.

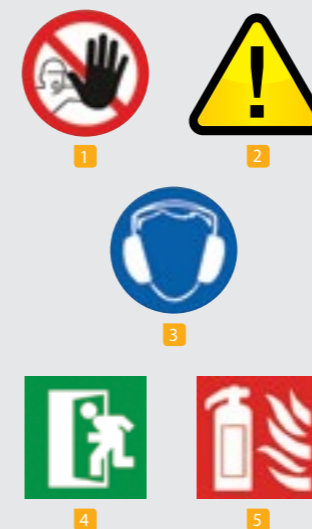
Zákazové značky mají jako základní tvar červené mezikruží s šikmým pruhem a čer-

ným piktogramem zakázaného jednání na bílém pozadí. Typickým příkladem použití takových značek je zákaz vstupu, zákaz kouření, zákaz zapnutí nebo naopak vypnutí zařízení apod.

Výstražné značky jsou ve tvaru žlutého trojúhelníku s černým orámováním a černým piktogramem na bílém pozadí. Obecným piktogramem nebezpečí je vykřičník, ale může specifikovat i konkrétní nebezpečí, např. blesk pro elektrická zařízení. A zase pár příkladů: „Pozor, nebezpečí pádu“, „Pozor, elektrické zařízení“ atd.

Příkazové značky mají tvar modrého kruhu s bílým piktogramem, který konkretizuje příkaz, a to vše na bílém pozadí. Typickým příkladem těchto značek jsou například značky příkazující používání ochranných pomůcek, dodržování pracovních postupů, ale například příkaz „Vypni v nebezpečí“.

Informativní značky jsou ve tvaru zeleného obdélníku nebo čtverce s bílým piktogramem upřesňujícím význam značky. Informativní značky označují například únikové cesty, nouzové východy, místa první pomoci, ale také hlavní uzávěry plynu či vody nebo hlavní vypínače elektrického proudu.



Při použití barev černé a žluté



Při použití barev červené a bílé



- 1 ZÁKAZOVÁ ZNAČKA (PRŮCHOD PRO PĚŠÍ ZAKÁZÁN)
- 2 VÝSTRAŽNÁ ZNAČKA
- 3 PŘÍKAZOVÁ ZNAČKA (PŘÍKAZ K NOŠENÍ OCHRANY SLUCHU)
- 4 INFORMATIVNÍ ZNAČKA (ÚNIKOVÝ VÝCHOD VLEVO)
- 5 POŽÁRNÍ ZNAČKA (HASICÍ PŘÍSTROJ)
- 6 KOMBINOVANÁ ZNAČKA (VÝSTRAHA, INFORMACE, PŘÍKAZ, ZÁKAZ)
- 7 BEZPEČNOSTNÍ ZNAČENÍ



I když jsme si v úvodu řekli, že červená barva je vyhrazena pro značky zákazové, je využita ještě pro jedny specifické značky, a to **požární značky**. Jejich základem je červený obdélník nebo čtverec doplněný bílým piktogramem. Tyto značky označují například místo umístění hasičího přístroje, hydrantu, ohlašovnu požáru apod.

Případné doplňující textové sdělení nesmí být přímo ve značce, ale na doplňkové čtvercové či obdélníkové tabulce. Bezpečnostní značka spolu s doplňkovým textem pak tvoří bezpečnostní tabulku s tím, že na jednu bezpečnostní tabulku lze umístit současně i více bezpečnostních značek a doplňkových textů.

Můžeme se s tím setkat například na elektrických rozvaděcích, kde najdeme například na jedné tabulce výstražné sdělení „Pozor, elektrické zařízení“ a zákazovou značku „Nehas vodou ani pěnovými přístroji“. Na řadě staveb se pak dnes můžete setkat s bezpečnostní tabulkou, která obsahuje i více než deset bezpečnostních značek a doplňkových textů.

Umístění některých značek je dáno předpisy, například značení únikových cest, ale ve většině případů je volba značek a umístění věcí zaměstnavatele na základě vyhodnocení rizik na každém jednotlivém pracovišti. Značky je třeba umísťovat ve vhodné výšce

a poloze tak, aby byly v zorném poli zaměstnanců na snadno dostupném a viditelném místě s ohledem na místní podmínky.

Je třeba si také uvědomit, že pro některé bezpečnostní značky platí specifické podmínky. Jde např. o požadavek na viditelnost značek po nezbytně nutnou dobu i po výpadku osvětlení u značek pro únik a evakuaci osob nebo provedení značek z nevodivého materiálu při umístění na elektrická zařízení (až na výjimky).

V závěru se ještě zmíníme o **bezpečnostním značení**, a to alespoň o tom základním. Tvoří ho šikmé pruhy, na kterých se střídá bezpečnostní barva s barvou kontrastní. Nejčastěji se setkáme s výstražným značením v podobě žlutočerných šikmých pruhů upozorňujících na nebezpečí střetu s překážkou, zúžený profil, nebezpečí pádu apod. Značení se umísťuje buď přímo na překážku (např. na sloupy), na vymežující hranu, ze které hrozí pád atd.

Další bezpečnostní značení je v kombinaci barev červená a bílá. Jak už červená barva zákazu napovídá, tímto značením se vymezují prostory, kam je vstup zakázán, například páskou či zábranou. Mezi bezpečnostní značení patří i vodorovné značení na podlaže vymežující plochy pro skladování, určené komunikace nebo parkovací plochy. Toto značení se provádí bílou nebo žlutou čarou o šířce cca 100 mm.

Identifikační barvy a zásady navrhování bezpečnostních značek stanovuje ČSN ISO 3864-1 Bezpečnostní barvy a bezpečnostní značky. O vzhledu, umístění a provedení značek a značení pojednává Nařízení vlády č. 375/2017 Sb. o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů.

Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Boris Kogut

PAŘÍŽ, FRANCIE. MALEBNÝ POHLED NA MOST BIR-HAKEIM PŘES ŘEKU SEINU. V ROCE 1905 BYLA STARÁ KONSTRUKCE MOSTU PŘESTAVĚNA POD VEDENÍM ARCHITEKTA LOUISE BIETTEHO. MOST MÁ SPODNÍ PATRO, KTERÉ MŮŽOU POUŽÍVAT SOUČASNĚ CHODCI A AUTOMOBILY. NA MOSTU JE VIADUKT, KDE OD 24. DUBNA 1906 ZAČAL PROVOZ: LINKA 2 (NYNÍ 6) PAŘÍŽSKÉHO METRA BYLA PRODLOUŽENA ZE STANICE PASSY DO STANICE PLACE D'ITALIE

FOTÍM SVOU LÁSKU

NAROZEN V MOSKVĚ, ALE DOMA JE DE FACTO V KAŽDÉ ZEMI, KDE MAJÍ METRO. BORIS KOGUT, NEJEN FANOUŠEK DOPRAVY, ALE I AUTOR KNIHY O PODZEMNÍCH DRAHÁCH V EVROPĚ. PROČ HO ZAUJALO ZROVNA METRO A JAK SE KNIHA PŘIPRAVOVALA, I NA TO REDAKCI DP KONTAKTU ODPOVĚDĚL.



Boris Kogut

narozen v Moskvě, nyní žijící v Praze. Je absolventem univerzity dopravních spojů, kandidátem technických věd. Novinář, fotograf a vydavatel, působí také jako pedagog. Na knize Evropské metro začal pracovat v roce 2015.

nické knihovny. Bylo mi jen 15 let, a proto jsem nemohl tuto knihovnu navštěvovat. Její pracovníci mi ale dovolili brát si knihy a časopisy do čtenářského sálu, pokud přijdu s dokladem od rodičů. Skoro každý víkend jsem strávil v knihovně, kde jsem si půjčoval anglické časopisy a hledal jsem články o londýnském metru. Když jsem viděl londýnské metro na obálce nějakého časopisu, tak jsem si vždy požádal o černobílou kopii. V té době jsme samozřejmě neměli chytrý ani žádný jiný telefon, ani internet. Maminka pro mě přes známé sehnala velký slovník, díky kterému jsem se snažil zjistit, o čem se v těch časopisech píše. Říká se, že

Je spousta milovníků tramvají, ale proč právě temné podzemní tunely? Kde se u vás vzala láska k metru?
Chodil jsem na střední školu a vždy po vypracování domácích úkolů jsem cestoval moskevským metrem nebo jezdil do tech-

všechno pochází z dětství, a proto si myslím, že mé zájmy o dopravu, především o metro, pocházejí právě z času stráveného v moskevském metru a ve zmíněné knihovně.

Kam vaše kroky směřovaly dále?

Po pár letech jsem se rozhodl stát se strojevedoucím, ale myslel jsem si, že k tomu potřebuji vystudovat vysokou školu. Mé záliby mě tedy zavedly na univerzitu dopravních spojů, kde jsem samozřejmě zjistil, že absolvování vysoké školy nebylo podmínkou. Stu-

Fotoalbum Evropské metro Kniha 1

Obsah: 350 fotografií metra v Helsinkách, Moskvě, Paříži, Praze a Vídni

Jazyky: čeština, angličtina, francouzština a ruština

Počet stran: 248

Formát: 33 × 25 cm

Vydání: 2018

Prodej: fanshop DPP za 2000 Kč



dium bylo ale velmi zajímavé, a tak jsem se dokonce rozhodl pokračovat v doktorandském studiu, kde jsem v roce 2005 za svou disertační práci v oblasti dopravy získal titul kandidát technických věd.

Jak se rodily myšlenky na tak rozsáhlou publikaci, jakou Evropské metro je?

Mám sice ve své soukromé sbírce knihy o metru z celého světa, ale chtěl jsem udělat knihu podle svých představ, propojit v ní historii a současnost a zároveň zpřístupnit



AUTOR KNIHY EVROPSKÉ METRO, BORIS KOGUT, PRACUJE NAD DALŠÍM DÍLEM KNIHY V DEPU NEASDEN LONDÝNSKÉHO METRA



HELSINKY, FINSKO. POHLED NA OBRATIŠTĚ A SLEPOU KOLEJ, KTERÉ SE NACHÁZEJÍ ZA STANICÍ RUOHOLAHTI. SOUPRAVA METRA M135-136 Odstavená v noční přepravní výluce na odstavné koleji v noci 14. září 2016

Strávil jsem hodně času vyhledáváním historických fotografií moskevského metra ve státním archivu. Tušil jsem, že pro Evropany bude zážitkem nahlédnout do zákulisí této podzemní dráhy

široké veřejnosti zajímavá zákulisní místa, jako jsou depa a tunely. Tak se zrodilo mé první tištěné fotoalbum Evropské metro, které se prodává po celé Evropě, včetně fan-shopu DPP.

Jakým způsobem přistupujete k výběru měst?

Výběr měst pro první knihu byl pro mě celkem jednoduchý. Rozhodl jsem se, že v knize musí být jedna převládající kapitola. Pro mě se takovou stala ta o pařížském metru, která

byla zároveň tou nejnáročnější. Mám v Paříži velmi dobré přátele, a proto jsem si mohl dovolit do Paříže léhat skoro každý měsíc, abych pořídil spoustu fotografií a scházel se s odborníky na pařížské metro. Nebylo možné připravit obsahově zajímavou knihu za jednu pracovní cestu. Někdy sice z jedné cesty vznikne jen jedna fotografie, ale může být velmi vzácná, jako například ta z nikdy neotevřené stanice Haxo. Nebo jsem záměrně hledal byt, z jehož oken by byl neobvyklý a krásný pohled na historický a známý viadukt

Bir-Hakeim v Paříži (viz úvodní foto rozhovoru – pozn. red.). To se mi podařilo a dokonce jsme se s Albanem, Francouzem, od kterého jsem si takový byt pronajal, stali kamarádi.

To máte asi ke každému městu bohatý příběh...

Třeba Helsinky. V metru mě velmi zaujal kontrast oranžových souprav místního metra se zasněženou finskou krajinou. Ve své knize popisují důvody, proč zrovna tuto barvu dopravní podnik Helsinek zvolil.



SNÍMEK BYL POŘÍZEN V NOCI ZE 14. NA 15. ZÁŘÍ 2016 V DEPU HELSINKY. BRÁNY DEPA JSOU TRVALE ZAVŘENÉ VE DNE I V NOCI A AUTOMATICKY SE OTEVÍRAJÍ JEN PRO URČITOU KOLEJ, KDYŽ SE BLÍŽÍ SOUPRAVA METRA. SOUPRAVY METRA TYPU M100 (PRVNÍ TŘI SOUPRAVY VLEVO) A SOUPRAVA METRA TYPU M200 (ČTVRTÁ ZLEVA: M205-M206) SE NACHÁZEJÍ V DEPU BĚHEM NOČNÍHO STÁNÍ



PŘÍBLIŽNĚ PO MINUTĚ A PŮL TRVAJÍCÍ JÍZDĚ Z HELSINKSKÉ STANICE PUOTILA VE SMĚRU RASTILA VYJÍZDÍ SOUPRAVA METRA Z TUNELU A OTEVÍRÁ SE KRÁSNÝ VÝHLED Z MOSTU VUOSAARI NA ZÁLIV VARTIOKYLÄN LAHTI. FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENÁ 10. PROSINCE 2016, KDY V MRAZIVÉM SLUNEČNÉM DNU TEPLOMĚR KLESL NA MINUS 15 STUPŇŮ CELSIA



PODLE NÁVRHU BELGICKÉ UMĚLKYNĚ FRANÇOISE SCHEIN JSOU KLENBA A STĚNY NÁSTUPIŠTĚ STANICE CONCORDE 12. LINKY PAŘÍŽSKÉHO METRA OD ROKU 1991 VYZDOBENY BÍLÝMI KERAMICKÝMI DLAŽDICEMI S MODRÝMI PÍSMENY. VZNIKÁ TAK OBRŮ MOZAIKA, KTERÁ PREZENTUJE TEXT DEKLARACE PRÁV ČLOVĚKA A OBČANA Z ROKU 1789



KOLEJ „DES FÊTES“ (KOLEJ SVÁTKŮ) SPOJUJE LINKY 3bis A 7bis Z UZAVŘENÉ STANICE KINO DO STANICE PLACE DES FÊTES (NÁMĚSTÍ SVÁTKŮ). PRAVIDELNÝ PROVOZ VLAKŮ NA TOMTO ÚSEKU NENÍ. JE TAM ALE STANICE DUCHŮ, KTERÁ SE JMENUJE HAXO. TUTO STANICI PAŘÍŽSKÉHO METRA PLÁNOVALI OTEVŘÍT UŽ V ROCE 1921, ALE DOPOSUD OTEVŘENA NEBYLA

Dovolili mi fotografovat soupravy metra v tunelu během noční výlučky, v depu ve dne i v noci, v myčce. Vyšli mi vstříc s mým požadavkem, aby soupravy při focení stály na určitých místech. Dokonce jsem absolvoval zkušební jízdy s novou soupravou metra od španělské společnosti CAF, měl jsem výhradní možnost být u počátku zkušebních jízd těchto nových souprav. Celé focení probíhalo několik dnů, ale vůbec jsem se necítil unavený, protože jsem dělal, co mě nejvíce baví.

Vídeň je pro můj život v Praze také hodně důležitá, protože právě v tomto městě jsem dostal své první vízum do České republiky. Jsem rád, že jsem získal povolení fotografovat téměř každé depo ve Vídni. Pamatuji si na hezký moment, že mě představovali zaměstnancům metra ve Vídni jako fotografa a spisovatele, našeho souseda z Prahy, to bylo velmi přátelské.

A Praha?

Co se týče Prahy a pražského metra, tak jsem ani vteřinu nepřemýšlel o tom, že by moje kniha neměla tuto kapitolu obsahovat. Je mi ctí, že v Praze mi věnovalo hodně odborníků a zaměstnanců DPP spoustu času a vyšli mi ve všem vstříc. Ani druhý díl o pražském metru nepřijde, pokusím se objevit spoustu nových zajímavých detailů. Rozhodl jsem se napsat knihu ve vícero jazycích, aby co nejvíce fanoušků metra mělo možnost si knihu přečíst a zároveň aby kniha byla dostupná v mnohých evropských zemích. Rád bych uvedl, že získat povolení pro fotografování v některých depech bylo velmi těžké kvůli bezpečnosti a také kvůli jazykovým bariérám. Například nyní, díky mé znalosti francouzštiny a prvnímu vydanému fotoalbu, se mi podařilo získat povolení pro přípravu dalších dílů o metru v různých frankofonních městech Evropy.

Zeptat se, které metro se vám líbí nejvíce, není fér. Ale – můžete jmenovat alespoň 3 města, která jsou něčím originální, jedinečná?

V mém případě mohu jednoznačně říci, že možnost jezdit a napsat knihu o londýnském metru je sen, který se stává realitou. Osobně mě fascinuje metro v Londýně a v Paříži. Cítím z nich historii, tradici a vždy si umím představit, jak asi metro vypadalo na začátku 20. století. Teď jsem občanem ČR, ale před dvěma lety jsem musel žádat o vízum do Velké Británie a mé první rande s londýnským metrem si pamatuji dodnes. Velmi mě také zaujalo a moc si přeji, abych mohl v příštích dílech ukázat krásy metra v Mnichově nebo ve Stockholmu.



MOSKVA, RUSKO. SNÍMEK BYL POŘÍZEN 1. ZÁŘÍ 2016 PO VEČERNÍ DOPRAVNÍ ŠPIČCE, KDY SOUPRAVY PŘIJÍZDĚJÍ ZA ÚCELEM NOČNÍHO STÁNÍ V DEPU IZMAJLOVO, KTERÉ BYLO ZPROVOZNĚNO V LEDNU 1950



SOUPRAVA METRA 81-717/714 PŘIJÍZDÍ DO STANICE MARINA ROŠČA MOSKEVSKÉHO METRA 2. ZÁŘÍ 2016. STĚNY OBOU NÁSTUPIŠŤ JSOU VYZDOBENY KRAJINOMALBAMI NA TÉMA PANSTVÍ KNÍŽAT ŠEREMETEVŮ (AUTOREM JE LIDOVÝ UMĚLEC RUSKÉ FEDERACE S. V. GORJAJEV)



PRAHA, ČESKÁ REPUBLIKA. PODLE JEDNOHO Z PRAŽSKÝCH ARCHITEKTŮ KORESPONDUJÍ SLAVNOSTNÍ ODSTĚNY ZLATA A BRONZU V DEKORACI STANICE HRADČANSKÁ S BEZPROSTŘEDNÍ BLÍZKOSTÍ PRAŽSKÉMU HRADU.



LONDÝN, VELKÉ BRITÁNIE. DO STANICE ELEPHANT & CASTLE LINKY BAKERLOO LINE PŘIJÍZDÍ SOUPRAVA TYPU 1972

Musel jste potkat desítky a stovky zajímavých kolegů. Neláká vás sepsat i příběhy této velké metrácké rodiny?

Máte pravdu, dokonce jsem s pár z nich navázal přátelský vztah. V průběhu práce na knize Evropské metro jsem potkal hodně profesionálů: vedoucí dopravních podniků, fotografy, spisovatele, zaměstnance různých profesí a také policisty. Pamatuji si situaci, kdy v průběhu focení metra v Bruselu se mě jeden mladý policista zeptal, zda mám povolení fotografovat. To jsem mu samozřejmě ukázal a pak jsme si dlouho ve francouzštině povídali. Byl celkem překvapený, že český fotograf umí tak dobře francouzsky. Vyprávěl jsem mu o své knize, ukázal jsem mu fotografie z ostatních měst. Byla to pro mě příjemná zkušenost, protože se ke mně všichni chovali velmi mile a slušně. A takových příběhů jsou desítky.



STANICE SOKOL GORKOVSKÉ RADIÁLNÍ LINKY MOSKEVSKÉHO METRA BYLA OTEVŘENA 11. ZÁŘÍ 1938. SNÍMEK BYL POŘÍZEN DVA ROKY POTÉ

Foto: Evzerichin, z fondu RGAKFD, Krasnogorsk

Během studia jsem se naučil, že nelze věřit všemu, co se píše na internetu. Proto jsem se seznámil s autorem knih o pařížském metru a půjčil si od něj desítky knih.

Co bylo při tvorbě pro vás snazší a co nejtěžší? Tedy, co šlo tak říkající samo a s čím jste se opravdu popral?

Řeknu vám to tak, když chcete vydat něco neobvyklého a výjimečného, tak na začátku je všechno těžké, postupně se ale otevírají jedny dveře za druhými. Nejsnazší pro mě bylo samotné fotografování, protože je mojí vášní. Věci, které nás baví, nám jdou snáze. Také, pokud máte na druhé straně partnera, který vám rozumí na odborné úrovni, tak je snadné se s ním domluvit na spolupráci.

Těžké bylo najít profesionální jazykové korektory, kteří mají zkušenosti s odborným výkladem o dopravě. Podařilo se mi sice sehnat odborníky na jazyky na univerzitách či v redakcích časopisů, ale nakonec jsem někdy musel po nich opravovat technické termíny či pojmy. Samotné dokončení projektu také nebylo vůbec lehké. Musel jsem najít banku, která by mi poskytla úvěr a zároveň se stala garantem celého úvěru. Ani knihařské zpracování nebylo jednoduché, protože fotoalbum má neobvyklý velký nadstandardní rozměr. Na mezinárodním knižním veletrhu ve Frankfurtu jsem sice našel čínské dodavatele, ti ale na poslední chvíli měnili cenové podmínky a také jsem na dálku nemohl zaručit kvalitu tisku. Naštěstí mi však moji známí doporučili jednu českou

tiskárnu, která uměla zpracovat tento nadstandardní rozměr. Ve finále se na realizaci fotoalba Evropské metro podílelo několik českých tiskáren.

Když si potencionální čtenář položí otázku, proč by si měl ne úplně cenově dostupnou knihu koupit, co byste mu odpověděl?

Když čtenář, který má rád veřejnou dopravu, otevře toto fotoalbum a prohlédne si ho, jsem si jistý, že bude mile překvapen. Nejen kvalitou a rozměry fotografií, ale hlavně obsahem fotoalba. Stále dostávám pozitivní dopisy od čtenářů, kteří si knihu koupili, že ještě nikdy předtím v prodeji takovou knihu neviděli.

Když jsem knihu nabízel pražským knihkupectvím, jejich manažeři v prodej knihy kvůli její ceně moc nevěřili, po pár týdnech mi



VÍDEŇ, RAKOUSKO. NA KOLEJÍCH DEPA ALTERLAA LINKY U6 ČEKÁJÍ 25. ŘÍJNA 2016
VLAKY TYPU TA T1 NA ODJEZD



SOUPRAVA METRA TYPY U PŘÍJÍZDÍ 25. ŘÍJNA 2016
DO DEPA HÜTTELDORF VÍDEŇSKÉHO METRA

však volali a objednávali další výtisky. Jsem rád, že můj nápad vytvořit knihu tohoto typu se čtenářům líbí. Mnoho vzácných archivních fotografií bylo profesionálně obarveno. Čtenáři také mohou vidět vzácné, doposud nikdy nepublikované archivní snímky. Doufám také, že čtenáři získají z knihy zajímavé informace, začnou se na metro, které každodenně používají, dívat jinými očima a třeba si začnou více všimnout umění a architektury, které mají na dosah.

Na čem aktuálně pracujete?

Nyní připravuji zároveň druhý a třetí díl fotoalba Evropské metro. Mám k dispozici úplně unikátní fotografie, které vznikly díky povolení pořizovat fotografie od vedení dopravních podniků v Londýně, Bruselu, Barceloně a dalších evropských měst.

STANICE VOLKSTHEATER (VÍDEŇSKÉ NÁRODNÍ DIVADLO) LINKY U3 BYLA OTEVŘENA 6. DUBNA 1991. V HORNÍ ČÁSTI TÉTO STANICE JSOU NA TŘECH STRANÁCH UMÍSTĚNY NÁSTĚNNÉ SKLENĚNÉ VLYSY NA TÉMA „EVOLUCE PŘÍRODY“ RAKOUSKÉHO UMĚLCE ANTONA LEHMEDNA

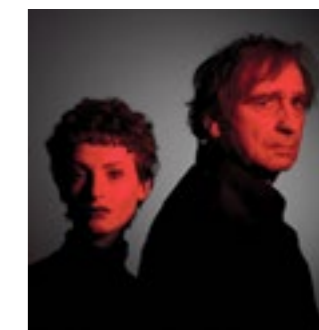


Období letních prázdnin slibuje třeba divadlo na letních scénách pod širým nebem a navštívit lze i výstavu věnovanou vzpomínkám na rok 1990 u nás z pohledu hudební scény. I pro „prázdninové“ akce ale platí, že je lépe si před jejich návštěvou ověřit, v jaké podobě se aktuálně budou konat.

POMODLILA SES NA NOC, DESDEMONO?

V provozu by měly být pražské letní divadelní scény. **Letní shakespearovské slavnosti 2020** zahajují svůj program v Praze ve středu 22. července 2020 a představení probíhají na dvou venkovních scénách – Letní míčovna v Královské zahradě (vstup pro diváky z ulice Mariánské hradby) a nádvoří Hudební a taneční fakulty AMU na Malostranském

náměstí. Letos výjimečně bez aktuální premiéry (plánovanou inscenaci Bouře přeložili organizátoři na příští ročník přehlídky) nabídnou slavnosti již minulými ročníky prověřená divácky atraktivní nastudování shakespearovské látky. Podrobnější informace o programu lze nalézt na www.shakespeare.cz.



HOVORY NEJEN O ŠTĚSTÍ

Letní scény využije i divadlo Studio DVA. V rámci tradičního **Metropolitního léta hereckých osobností** (letos probíhá již 17. ročník) se s představeními mohou diváci setkat na několika místech. Hlavním pódium ale zůstává Letní scéna Vyšehrad, kde jsou pro návštěvníky kromě osvědčených titulů let minulých připra-

veny i dvě premiérové komedie. První z nich se jmenuje Duety a v režii Jakuba Nvoty v ní účinkují Monika Absolonová a Filip Blažek, druhá je pak látkou v podstatě klasickou – Revizor Nikolaje Vasiljeviče Gogola, zde v provedení pod režijním vedením Evy Holubové. Více informací o programu najdete na www.studiodva.cz.

NAMALUJ SVÍTÁNÍ

Divadlo Kalich pak připravilo od července do 2. září opět svoji letní scénu v Mahlerových sadech a program pro letošní **Hvězdné léto pod žižkovskou věží**.

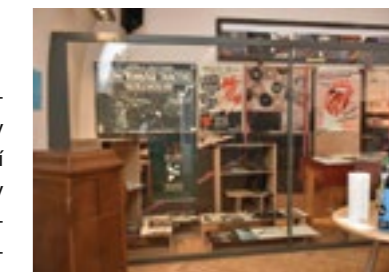


Informace o nabídce titulů, která zahrnuje jak činoherní představení, tak i muzikál (na programu jsou Pomáda a Osmý světadíl) nebo koncerty (např. Ondřej Havelka a jeho Melody Makers, 4TET nebo Michal Hrůza), jsou k nalezení na stránkách www.divadlokalic.cz.

ROLLING STONES VEDLE ORLÍKU

Pražské PopMuseum nechává vzpomenout na rok 1990 z pohledu množství hudebních událostí u nás. Výstava nazvaná **Devadesáté Revisited** („revisited“ zřejmě proto, že první výstava věnovaná stejnému tématu proběhla již před deseti lety a nyní je prezentována v aktualizované a inovované podobě) probíhá vlastně ve dvou prostorách. V hudebním klubu Vagon na Národní třídě jsou vystavené fotografie rozděleny chronologicky po jednotlivých měsících roku 1990, v prostorách PopMuseum v Kulturním centru Kaštan v Bělohorské ulici je výstava koncipována spíše po různých tématech, jako jsou třeba nově vznikající i ty tehdy již zavedené hudební agentury a vydavatelství, v roce 1990

vydávané hudební nosiče, koncerty, festivaly a vznikající i již fungující kluby, hudební tiskoviny a fanziny, objevy i kuriozity a návštěvy zahraničních interpretů jako třeba Frank Zappa, Rolling Stones nebo The Cure u nás i návraty Karla Kryla, Jaroslava Hutky apod. Výstava potrvá do 27. 9. 2020 a bližší informace (třeba i o aktuální otvírací době) najdete na www.popmuseum.cz.



JAKÁ STANICE METRA JE ZACHYCENA NA FOTOGRAFII?

FOTO KVÍZ

Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 30. srpna 2020** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat tričko s dopravní tematikou a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 6/2020 zněla: **Vítězné náměstí**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a knihu „140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD“ a plakátem s tramvajemi T2 odměněn: **Josef Hrdý**.



Text: Jiří Tvarůžek
Foto: Jan Marek

MODERNĚJŠÍ ZE DVOU TYPŮ VOZIDEL, PROVOZOVANÝCH NA DRÁŽE DO CENTOCELLE, SE PŘÁVĚ CHYSTÁ OPUSTIT FOTOGENICKÝ PŘESTUPNÍ UZEL PORTA MAGGIORE

ROM, ROMA, ROME... ČESKY ŘÍM

„VĚČNÉ MĚSTO“, HLAVNÍ A NEJVĚTŠÍ MĚSTO ITÁLIE, MÁ KOLEM TŘÍ MILIONŮ OBYVATEL. K TOMU JE NUTNÉ PŘIPOČÍST TISÍCE TURISTŮ, KTEŘÍ SEM (POKUD NEŘADÍ KORONAVIRUS) CESTUJÍ ZA MNOŽSTVÍM HISTORICKÝCH PAMÁTEK. Z TOHO VYPLÝVÁ, ŽE NA MĚSTSKOU DOPRAVU JSOU ZDE KLADENY VELKÉ NÁROKY. CESTUJÍCÍ MOHOU POUŽÍT METRO, TRAMVAJE, TROLEJBUSY, AUTOBUSY A TAKÉ PŘÍMĚSTSKOU ŽELEZNICI.

Metro

Sít metra tvoří, podobně jako v Praze, trojice linek označených písmeny A, B, C. Linka C, která je nejnovější, ovšem zatím obsluhuje pouze periferii města a příměstskou oblast. Její prodloužení do centra je ve výstavbě.

O metru v Římě kolují pověsti, že je zastaralé a špinavé. Není to zcela pravda. Stanice sice nejsou příliš vzhledné, ale na italské poměry jsou poměrně čisté. Většina starých vozů byla vyřazena a v provozu jsou moderní klimatizované jednotky. Jezdí se v krátkých intervalech. Anebo vůbec.

V době naší návštěvy probíhaly na lince B různé stavební práce, a tak byl její provoz přerušován. O omezení provozu bylo v každé stanici vylepeno množství informačních letáků. Na druhou stranu, o uzavřené stanici Barberini na lince A se dozvíte až tehdy, když souprava touto stanicí bez zastavení projede.

Tramvaje

Tramvajová síť je jen torzem původní, mnohem rozsáhlejší sítě. Zjednodušené se dá říci, že základem sítě je trať obepínající ze tří čtvrtin obvod širšího centra města, z níž vycházejí, nebo ji křížují, některé radiální tratě. V provozu je 6 linek (2, 3, 5, 8, 14 a 19).

Vozový park v zásadě tvoří tři typy vozů. Letitě, částečně zmodernizované dvoučlankové tramvaje série 7000, dále o poznání modernější, částečně nízkopodlažní vozy Socimi T8000, které jsou bezesporu jedněmi z nejošklivějších tramvají na světě. Poslední skupinou jsou nízkopodlažní tramvaje Cityway. Ty jsou sice zánovní, ale už je na nich znát provozní opotřebení.

Tratě jsou většinou ve slušném stavu. Intervaly tramvají jsou opět tvořeny nahodilým způsobem „jak to vyšlo“. Na pravidelnosti provozu nepřídává silná automobilová doprava ani množství křižovatek se signalizacemi bez preference. I když tramvaje ani v Římě neplní páteřní funkci, jsou velmi slušně využívány.

Pro úplnost je potřeba doplnit, že ve městě existuje ještě jedna tramvajová linka bez číselného označení. Ta směřuje od nádraží Termini východním směrem do zastávky Centocelle a je pozůstatkem dlouhé příměstské trati. Velkou část dožívající trati nedávno nahradila nová linka metra C, zrušení celé trati se zatím podařilo zabránit a údajně se připravuje i její modernizace. Zajímavostí je, že oproti městské síti je tato trať



MODERNÍ SOUPRAVA METRA V POVRCHOVÉ STANICI PIRAMIDE. ŽELEZNIČNÍ STANICE, KTERÁ TVOŘÍ SE STANICÍ METRA JEDEN CELEK, NESE PRO „ZMATENÍ NEPŘÍTELE“ NÁZEV PORTA SAN PAOLO



V PŘESTUPNÍM UZLU PORTA MAGGIORE SE POTKALO TO NEJSTARŠÍ, CO PO KOLEJÍCH V ŘÍMĚ JEZDÍ. TRAMVAJ SÉRIE 7000 NA LINCĚ 19 A ARCHAICKÁ SOUPRAVA DRÁHY DO CENTOCELLE



TRAMVAJ CITYWAY PŘIJÍZDÍ DO ZASTÁVKY TRASTEVERE/MIN. PUBBLICA ISTRUZIONE. JSME V ITÁLII, TAKŽE NENÍ NIC ZVLÁŠTNÍHO, ŽE AUTOMOBIL OBJÍZDÍ TRAMVAJ ZLEVA FOTO: JIŘÍ TVARŮŽEK

úzkorozchodná. Proto se zde i vozový park liší od městských tramvají. Svězt se můžete značně letitými vozy nebo jejich modernějšími, ale také už poměrně opotřebovanými bratříčky.

Trolejbusy

Trolejbusy jezdily v Římě v letech 1937–1972, aby se v roce 2005 opět vrátily. Tehdy byla uvedena do provozu linka 90, směřující od nádraží Termini do sídlišť na severu města. Úsek u nádraží Termini nebyl zatrolejován, a tak zde nalezy uplatnění vozy Solaris s pomocným pohonem na baterie. S linkou 90 sdílí část trasy i linka 60, která opět na obou koncích není zatrolejovaná. Na této lince se ovšem častěji vyskytují spíše autobusy.

Třetí trolejbusová linka spatřila světlo světa, po mnoha letech výstavby, v roce 2019. Vychází od konečné metra Laurentina na opačném konci města a nese číslo 74. Legrační je, že linka je celá vedená pod trolejemi, vyjma obrotišť, kde je tak na pouhých pár desítek metrů nutno použít pomocný pohon. Zatímco vozy Solaris s bateriemi v průběhu let dožily a slouží spíše jen jako záložní, provoz leží na bedrech vozů AnsaldoBreda s pomocným pohonem... na naftu! Linka 74 je vedena v převážné části trasy v nově zbudovaném BRT koridoru. Ten je ovšem hustě osázen signalizacemi, opět bez preferencí, takže trolejbus či souběžný autobus každou chvíli zbytečně zastavuje a cestovní rychlost je poměrně nízká.

Autobusy

Autobusů existuje samozřejmě velké množství linek. Ty jsou rozděleny do několika kategorií, nejčastěji jsou zastoupeny městské (U-urbana) a expresní (X-espressa). Dále ještě existují linky příměstské, účelové, noční... Jízdní řády jsou opět tvořeny způsobem „jak to vyšlo“, řidiči si navíc s jejich dodržováním příliš hlavu nelámou. Autobusy jezdí velmi plné a odvádí pořádný kus práce.

V Římě, stejně jako v ostatních městech je typické, že na zastávkách najdete maximálně čísla linek a seznam zastávek, kterými projíždí. V lepším případě je uveden přibližný čas začátku a konce provozu. Nikde nejsou uvedeny alespoň intervaly, natož podrobný jízdní řád. Pro použití městské dopravy tedy platí pravidlo „čekej na zastávce, možná něco přijede“. Ve vozidlech bývá na informačních panelech alespoň zobrazen údaj nejbližšího odjezdu z konečné zastávky.



TRAMVAJ SOCIMI, KTERÁ JE VSKUTKU NEVZHLEDNÝM VOZIDLEM, ODPOČÍVÁ NA KONEČNÉ GERANI



TROLEJBUS NA LINCĚ 74 SMĚRUJE PO VIA ORAZIO TEDONE SMĚREM K TERMINÁLU LAURENTINA



NEJSME V EGYPTĚ, ALE NA JIŽNÍM PŘEDMĚSTÍ ŘÍMA U CESTIOVY PYRAMIDY. OKOLO PROJÍŽDÍ AUTOBUS NA LINCĚ 716



K FONTÁNĚ DI TREVĚ I KE ŠPANĚLSKÝM SCHODŮM VÁS DOVEZE LINKA 119, NA KTERÉ JEZDÍ TYTO MINIATURNÍ BATERIOVÉ BUSY TECNOBUS GULLIVER

Příměstská železnice

Příměstské železniční tratě, které provozuje městský dopravce ATAC, směřují například do měst Viterbo nebo Lido di Ostia. Panuje na nich poměrně čilý provoz.

I přes určité nedostatky je městská doprava v Římě, oproti ostatním popisovaným městům z našeho seriálu, o úroveň výše a lze říci, že poměrně dobře funguje. Zbývá jen doplnit, že jízdenka s platností 24 hodin vás vyjde na 7 €.

V úvodu seriálu o Itálii jsem zmínil, že většina mých článků se týká Ukrajiny a dalších postsovětských zemí. Pozorný čtenář možná našel určitou paralelu. Dosti zanedbaná infrastruktura a mnohdy zastaralý vozový park, absence preference veřejné dopravy a nízká cestovní rychlost, často přeplněná a špinavá vozidla, nepravidelné a dlouhé intervaly, špatná dostupnost informací. To jsou prvky typické pro „bohatou“ Itálii i „chudou“ Ukrajinu.



STANICE FLAMINIO, ODKUD VYCHÁZÍ PŘÍMĚSTSKÁ ŽELEZNICE DO VITERBA. JAK JE VIDĚT, O „NÁTĚR“ VLAKOVÉ SOUPRAVY SE POSTARALI SPREJEŘI

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Podpovrchové stavby

Milánská metoda výstavby podpovrchových tunelů byla poprvé použita při výstavbě podzemní dráhy v Miláně v letech 1956-57. Jejím zásadním přínosem byla možnost velmi efektivního budování liniových podzemních staveb v exponovaných urbanizovaných oblastech, a proto se ve své době stala velmi populární. Výstavba tunelu milánskou metodou probíhá tak, že se nejprve provedou mělké rýhy a v druhé fázi se tyto rýhy naplní (dokončení v tajence). Poté speciální hloubicí zařízení postupně prohlubuje rýhu až do požadované hloubky.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 30. srpna 2020** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: výpravné fotoalbum Evropské metro 1. díl a další dva tričko s dopravní tematikou a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 6/2020 bylo dokončení textu: Když Prahou začaly jezdit první elektrické dráhy, s výjimkou té letenské, už se na ministerstvu **předkládaly ke schválení i grafikony**, či alespoň jejich části. Hlavní cenu v podobě nafukovacího člunu Bestway získává **Zuzana Cedrychová**. Další dva výherci obdrží po menších cenách. **Marie Reslová** a **Pavel Neval** tak získávají plakát formátu A2 s tramvajemi T2 a knihu 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie MHD. Blahopřejeme.

Hlavní cena: Evropské metro Kniha 1

FOTOALBUM METRA PĚTI MĚST: HELSINKY, PRAHA, PAŘÍŽ, VÍDEŇ A MOSKVA S POPISY V ČESKÉM, ANGLICKÉM, FRANCOUZSKÉM A RUSKÉM JAZYCE. METRA TĚCHTO MĚST JSOU PŘEDSTAVENA NA VÍCE JAK 350 FOTOGRAFIÍCH VČETNĚ NĚKTERÝCH DOSUD NIKDY NEPUBLIKOVANÝCH. VYŠLO V ROCE 2018 NA 246 STRANÁCH VE FORMÁTU 25 x 33 CM.



GABONSKÉ SIDLO	SPZ USTÍ NAD LABEM	KOZEL (NAR.)	VODUŠKA	DRUH KARTY	ŠIROCE ROZŠÍŘENÁ SKUPINA ENZYMU	ZADAT VYBĚREM	V ZÁDNĚM ČASE	PATŘÍCI EVĚ	OHRADA Z KULŮ	SLECHY	KÓD NĚMECKA	AUSTRALSKÁ PŘYSKYŘICE	UDĚL	PŘÍSLUŠNÍK DISENTU	ZAJIŠTĚNÍ VÁHY	
POLO-OSTROV SEVERNÍ AMERIKY						ČESKÝ HEREC						BÝVALÁ ČESKÁ POLITICKÁ STRANA				
ŘEKA V USA						DOMÁCKÝ IVO						ANGL. TITUL MUŽE				
AUSTR. ŘEKA	ZÁVAN VĚTRU DOBYTČÍ NÁPOJ S OTRUBAMI					GSTROV USA (MAR. SHALLOVY SESTROV) UMĚNĚNÝ ZÁPOR					ANGL. ZNĚLŮŽITÍ INIC. BOROVSKEHD					
ANGL. JIT		1. část tajenky DRUH LITERÁRNÍHO DÍLA								STRANA ÚČTU ČÁST						
HLÁSKA X			ZAKALENÁ ROMÁN A JIRÁSKA (1899)					SMLUVENÉ SETKÁNÍ	ÚHONNA (ZAST.) TĚŽKOST					PŘED-LOŽKA		
HLAVNÍ MĚSTO ÁZERBÁJDŽÁNU				NĚM. ONA				UMĚLÉ SLADIDLO BRNKATI						ZN. ELEKTRON. VOLTU BOHYNE POMSTY		
JASNÁ MODŘ OBLOHY								KLEVETY ANGL. HLUBOKÝ						ŽENA INIC. PILAROVÉ		
ZVUKY DŘEVÁKŮ	JAS ŠÁTEK				VYZAŘOVAT	OBUVNICKÉ NITĚ FENA								AMER. JEZERO NERZ. HODNĚ V ŠACHU		
ZKR. PRO KUSY		2. část tajenky URČENÉ												ZN. HODINEK STÁTNÍ POKLADNA	TVÁŘECÍ STROJE	STAROGYPTSKÝ BŮH SLUNCE
HARMONIE			ŘEMEN KNÍŽNÍ ZKRATKA											SPOJKA PODŘADÍ ZADNÝ ČLOVĚK (SLOV.)		
POHOŘÍ NA SUMATRE				ŘÍČNÍ RYBA ŘÍMSKÝ 2										LOMOZIT TAHLÉ		
ZVÁČKA AMERICKÉHO AUTA														DUŠEVNÍ VELIKÁNÍ (Z REC. MYTOL.)		
FRANCOUZSKÝ YPERIT														STUPEŇ CITLIVOSTI FILMU		
														BÁJNÝ LETEC		MUŠKÝ POTOMEK



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

ZA KULTUROU, POHYBEM A POHODOU

Do divadla v září

Městská divadla pražská

- Sleva 50 % na vybraná divadelní představení v září 2020 v divadlech Rokoko, ABC a Komédie
- Městská divadla pražská nabízejí dárkové poukazy, které můžete zakoupit na podporu zdravotníků a záchranářů Integrovaného záchranného systému



Karlovy Vary se slevou

KARLSBAD GRANDE MADONNA Spa & Wellness hotel

- Exkluzivní sleva na všechny lázeňské a wellness pobyty pro zaměstnance DPP v KARLSBAD GRANDE MADONNA Spa & Wellness hotel a FESTIVAL APARTMENTS dependance v Karlových Varech
- 40% sleva na stávající pobytové a lázeňské programy
- Nadstandardní pobytový balíček ANTICOVID



Výhodné trénování



BaGo Sport

- Tréninkové oblečení značek Under Armour, 4F, Trespass, Hickies ad. pro muže, ženy a děti
- 30% sleva na novinky
- Až 60% sleva na nabídku z outletu

Regenerace v Jizerských horách

Lázně Libverda

- Sleva 10 % na pobytové balíčky
- 3 bonusy dle vlastního výběru (např. horské kolo na den, kuželky, biliard, minigolf, tenis, parafinová lázeň rukou ad.)



Cvičení pro všechny

Daily Fitness Zličín

- Fitness, wellness, bojové lekce, dětské lekce, saunový svět ad.
- 20% sleva na vstupy a permanentky



Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky.

Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

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

CO SI NA LÉTO PŘIBALÍTE?

Fanshop nabízí širokou kolekci triček, plecháčků, knížek, průvodců či pohlednic

**FAN
SHOP**



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy