

10 | 2020
ročník 25

DP
kontakt

PO STOPÁCH TRATĚ NA PANKRÁCI
CO NOVÉHO VE VOZOVNĚ STRAŠNICE



**10 let
v Praze**

Kolekce UŽJEDU dorazila

FAN SHOP

Vybírejte z produktů s autorským designem Ondřeje Casky

KŠILTOVKA KLASICKÉHO STŘIHU S VYŠITÝM NÁPISEM T3 A BOKORYSEM TRAMVAJE

Barva: béžová nebo šedá
Materiál: 100% bavlna
Přezka: kovová



PENÁL S MOTIVEM TRAMVAJE T3 V PRAŽSKÝCH BARVÁCH

Penál je vyroben v České republice ve spolupráci s Hanáckou dílnou, a to z kvalitních materiálů pro snadnou údržbu.

Rozměry: šířka 21 cm / výška 7,5 cm / hloubka 7,5 cm

ORIGINÁLNÍ ČESKÝ SMALTOVANÝ HRNEK S DOPRAVNÍM MOTIVEM

Hrnek s motivem legendární tramvaje T3 a Hradčan (v nabídce další varianty)

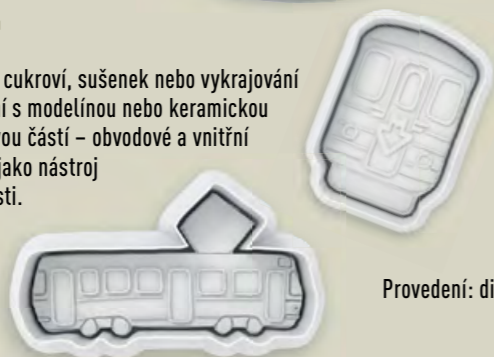
Rozměry: průměr 8 cm, výška 8 cm, objem 0,4 l
Barva: bílá s barevným potiskem



VYKRAJOVÁTKO „TRAMVAJ“ A „METRO“

Vhodné zejména na těsto pro výrobu cukroví, sušenek nebo vykrajování z marcipánu, lze použít také při hraní s modelínou nebo keramickou hlínou. Vykrajovátko se skládá ze dvou částí – obvodové a vnitřní reliéfní, která zároveň může sloužit jako nástroj pro vymáčknutí těsta z obvodové části.

Zhotoveno technologií 3D tisku
Materiál: PLA plast
Rozměry motivu: 3,5 x 5 cm



GRAFICKÉ LISTY A PLAKÁTY S MOTIVY TRAMVAJÍ

Provedení: digitální tisk na křídovém matném papíře vysoké gramáže
V nabídce plakáty a grafické listy s dalšími motivy.

Formát: od A2 do A4



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz.

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty, možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Hradčanská, Nádraží Veveslavín a nově i na Andělu. Část kolekce je v nabídce přímo v Infocentru Můstek.

OBSAH 10 / 2020

AKTUÁLNĚ

- 4 – 8 AKTUALITY
- 9 SLEVY PRO ZAMĚSTNANCE
- 10 – 11 OD CESTUJÍCÍCH / LISTÁRNA

AKCE

- 12 – 14 LÍBEZNÉ TÓNY STRAŠNICKÉ HARFY
- 15 VÝPRAVNA JAKO ZE ŠKATULKY

BEZPEČNOST

- 16 GEOLOGICKÝ PRŮZKUM BEZPEČNĚ

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 17 – 19 SETKÁNÍ S KORONAVIREM PROBĚHLO. CO BUDE DÁL?

TÉMA

- 20 – 22 ULICÍ NA PANKRÁCI UŽ PŘED LETY

PEL-MEL

- 23 OKÉNKO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

ZA KATEDROU

- 24 – 25 DÍKY ŠKOLE HODINOVÝM MANŽELEM

KALEIDOSKOP

- 26 – 27 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

ZE SVĚTA

- 28 – 29 JÍZDENKY BUDOUCNOSTI

- 30 ZÁBAVA – KŘÍŽOVKA O NAROZENINOVÉ CENY

- 31 KULTURA / KVÍZ

DÁREK: VYSTŘIHOVÁNKA

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

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

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. září 2020
NEPRODEJNĚ

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





Foto: Ondřej Láška

145 let MHD v Praze

Pokud by se dalo v letošním roce vybrat jen jedno datum, které by bylo škoda si nepřipomenout, bylo by to 23. září 1875, kdy byl slavnostně zahájen provoz na první trati pražské koňky od karlínské Invalidovny k řetězovému mostu císaře Františka (dnes Most Legií u Národního divadla). V letošním roce si tak připomínáme 145 let MHD v Praze a kromě speciální přílohy, kterou mohli čtenáři nalézt v zářijovém vydání DP kontaktu, se k výročí připojilo Muzeum MHD. Ve dnech 19. a 20. září vypravovalo dvojici unikátních historických vozidel. Na trat se tak dostal nejstarší dochovaný elektrický motorový vůz č. 88, který v neděli 20. září navíc oslavil přesně 120 let od povolení k provozu s cestujícími. Společnost mu dělal historický autobus Škoda 706 RO z roku 1951.

Bezraděně vyprodaných 6 jízd tramvají a 4 jízdy autobusem v okolí vozovny Střešovice jen potvrdily neutuchající zájem o historickou techniku DPP. (red)

Praha vyzkouší také čtyřpólové nabíjení elektrobusů

A to konkrétně na lince 134, která vozí cestující mezi Podolskou vodárnou, pankráckou plání a Dvorce. O záměru elektrifikace linky čtyřpólovým nabíjením rozhodli pražští radní na zářijovém jednání. Čtyřpólový systém představuje alternativu k již prověřenému dvoupólovému nabíjení elektrobusů, které DPP dlouhodobě testoval v terminálech Želivského a Palmovka a nyní intenzivně připravuje jeho rutinní nasazení na linky 154 a 213. Záměr na ověření čtyřpólového nabíjecího systému je plně v souladu se schválenou Konceptí využití alternativních paliv v autobusové dopravě DPP. Obdobně jako u dvoupólových systémů se předpokládá prověření možného využití stávající napájecí sítě tramvají. Na projektu se bude podílet Operátor ICT, DPP a ROPID. (jb)

V autobusech Iveco Crossway doplněno zasklení kabiny řidiče

V rámci zlepšení pracovních podmínek a zvýšení bezpečnosti řidičů (zejména s ohledem na pandemickou situaci) se v průběhu letních měsíců podařilo formou mimořádné investiční akce dle bodu 6.20 Kolektivní smlouvy zajistit doplnění zasklení dveří kabin řidiče v šesti autobusech Iveco Crossway. Tyto autobusy byly od poloviny března právě z důvodu absence zasklení kabiny řidiče a také přerušení provozu linky Airport Express (AE) dočasně odstaveny z provozu. Vzhledem ke stále značně omezené letecké dopravě je linka AE i nadále mimo provoz. Upravené autobusy Iveco Crossway jsou tedy po dohodě s organizací ROPID od 5. října 2020 nasazovány na linku 100 (Zličín – Letiště), kde aktuálně není potřeba vypravovat kloubové autobusy. Flotilu autobusů Iveco Crossway dále v červenci doplnil odkoupený předváděcí vůz v prodloužené délce 14,5 m, který je také určen a upraven pro budoucí provoz na lince AE. I tento tříosý autobus je od října k vidění na lince 100. (jb)



Foto: Richard Švarcbach

5G v pražském metru

Ve čtvrtek 1. října 2020 spustil operátor Vodafone 5G síť v pražském metru. Tímto signálem tak došlo k pokrytí 15 stanic metra:

- **Trasa A:** Dejvická – Muzeum
- **Trasa B:** Smíchovské nádraží – Českomoravská (s výjimkou stanic Národní třída a Náměstí Republiky)
- **Trasa C:** Chodov a Háje

Sítě páté generace mají výrazně kratší odezvu, vyšší přenosovou rychlost, kapacitu a variabilitu. Již od začátku jsou připravené na širokopásmové připojení miliónů lidí a strojů v metropolích. (red)

TROLEJBUSY NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ

V minulém čísle DP kontaktu v příloze k 145. výročí zahájení provozu pražské koňky jsme omylem uvedli nesprávný geografický údaj ohledně trolejbusové tratě na Václavském náměstí. Trolejbusy z náměstí pokračovaly nikoliv ulicí Ve Smečkách, ale ulicí Krakovskou. Abychom čtenáři vzniklou újmu kompenzovali, přinášíme v dnešním čísle zajímavý snímek z této oblasti, který byl pořízen patrně v prvních lednových dnech roku 1967. Na nepřilíš kvalitním záběru v nehostinném zimním počasí odbavuje na Václavském náměstí cestující trolejbus Tatra T400 č. 9423 vypravovaný na linku 55, aby se později vydal z náměstí již zmíněnou Krakovskou ulicí k jízdě na Pankrác. Označník je dosud vybaven nápisem „Stanice trolejbusů“, visí na něm však již pouze terčíky s čísly autobusových linek 138 a 148, což ve spojení s informační tabulí nad zastávkovým jízdním řádem indikuje, že se jedná o posled-



Foto: Jaroslav Kovář, sbírka Jan Arazím

ní dny, možná i hodiny provozu trolejbusů na Václavském náměstí. Autobusy převzaly provoz od 9. ledna 1967. (rm)

Příští stanice: Depo Zličín



Foto: Petr Hejna

DPP a Praha plánují prodloužit linku B a postavit novou, 62. stanici metra - Depo Zličín. V blízkosti stanice má vzniknout nový parkovací dům P+R s kapacitou až 600 automobilů. Součástí projektu je také výstavba dvou nových hal ve stávajícím areálu depa, přestavba kolejí a modernizace zabezpečovacího zařízení. Začátkem října došlo k vypsání veřejné zakázky na výběr projektanta této investiční akce, jejíž odhadované celkové náklady jsou 1,4 miliardy Kč. DPP předpokládá zahájení stavby v roce 2023 a uvedení do provozu o dva roky později, tj. v roce 2025. (zb)

Ze zasedání orgánů společnosti

Na svém letošním 20. zasedání se představenstvo DPP sešlo v úterý 22. září 2020. Projednalo mj. aktuální informace a dopady opatření související s rizikem nákazy covid-19, závěrečnou zprávu k ukončení insourcingu vnitropodnikové dopravy a přípravu akce s názvem Výstavba nové vozovny Hloubětín. Následující zasedání představenstva, jedenadvacáté, se uskutečnilo 6. října. Na programu mělo vedle informací k dopadům epidemie koronaviru a ke stavu žádostí o podporu projektů z Operačního programu Doprava také schválení V. fáze nastavení tarifních stupňů v systemizaci pracovních míst a aktualizaci směrnice Systém řízení rizik a Statutu výboru pro řízení rizik. Dozorčí rada měla své letošní sedmé jednání na programu 30. září 2020. Byla mj. seznámena s informací k revitalizaci stanic metra a informována o kolektivním vyjednávání, o volných pracovních místech a evidenčních stavech řidičů MHD. (red)

NOVÁ GALERIE POD PETŘÍNSKOU LANOVKOU S DÁRKEM

V průchodu domu na rohu ulic U lanové dráhy a Újezd otevřela počátkem letošního června své brány nová galerie pod značkou G. U L. D., tedy Galerie U Lanové Dráhy. Poskytuje prostor současným českým nezávislým umělcům, ale jejím prvním velkým počinem je projekt celostátní fotografické soutěže s názvem Toulky Petřínem. Vzdálenost několika metrů od spodní stanice lanovky i téma Petřína v této soutěži nás přivedly k prezentaci tohoto chvályhodného počínu na stránkách DP kontaktu. Galerie má v plánu vítězné snímky využít pro kalendář i pohlednice a také je prezentovat v době adventu ve svých prostorách. Zajít k lanové dráze však doporučujeme již dnes na autorské výstavy autorů ze sdružení nezávislých umělců Art Attack pod vedením předsedy spolku Marcella Vallase. Naši čtenáři získávají jako bonus při návštěvě galerie 10% slevu na všechna vystavená díla. Stačí nahlásit kód související s prvním pohonným lanovky, tedy „vodní převaha“. (pel)



Foto: G. U L. D.



DPP NAINSTALOVAL NOVÉ DÁVKOVAČE DEZINFEKCE

Dopravní podnik začal 30. září 2020 instalovat do jednotlivých stanic metra bezkontaktní velkokapacitní dávkovače dezinfekce. Prvními stanicemi osazenými novými dávkovači se stala přestupní stanice Florenc, Můstek a Muzeum.

V průběhu října DPP nadále pokračuje s instalací tak, aby byly ve všech vestibulech u odbovovací čáry. Dávkovače mají kapacitu 20 litrů a samy si datovou zprávou požádají o doplnění dezinfekce nebo upozorní na závadu. (red)



Foto: Sandra Sedlecká

Testování dalšího označnicku na Palackého náměstí

Od konce září probíhá testování nového označnicku z dílny designerského studia Olgoj Chorchoj. Označnick je dalším prvkem městského mobiliáře, který chce, jak uvádí město v tiskové zprávě, vtisknout zastávkám MHD důstojnější podobu a zároveň poskytnout cestujícím více informací včetně aktuálních odjezdů nejbližších spojů. Označnick sousedící s prototypem pražského zastávkového přístřešku bude testován minimálně půl roku a do budoucna by měl představovat jeden z pilířů jednotného informačního systému hl. m. Prahy. (red)

SOR zkušebně v jiném kabátě

V nové barevné kombinaci červené a světle šedé, která vychází z připravované nové jednotné vizuální identity PID, vyjel ve čtvrtek 17. září 2020 autobus značky SOR NB12 pražského dopravního podniku. První autobus v nových barvách poslouží k praktickému otestování vybraných odstínů barev i jednotlivých piktogramů; změnou prošlo i logo systému PID. Záměrem je připravit podrobný grafický manuál nové vizuální identity pražské integrované dopravy. (red)



Foto: Daniel Šabík

Odborný výcvik žáků SPŠD pro školní rok 2020/2021

Oddělení Vzdělávání uskutečnilo 17. září 2020 tradiční informativní setkání s žáky SPŠD jako oficiální zahájení odborného výcviku na pracovištích DPP ve školním roce 2020/2021. V úvodu byla žákům představena společnost a podmínky pro zapojení do Stipendijního a Absolventského motivačního programu. Dále byly žákům předány informace o průběhu odborného výcviku, důraz byl kladen na práva a povinnosti žáků na pracovištích. Nástup na pracoviště poté probíhá postupně v závislosti na úspěšně absolvovaných lékařských prohlídkách. I přes nelehký současný stav související s epidemií koronaviru věříme, že bude odborný výcvik v tomto školním roce probíhat bez většího omezení. Děkujeme všem zaměstnancům zúčastněných útvarů za spolupráci. (pap)

Nový defibrilátor pro dobrovolné hasiče



Foto: Petr Pulec

Odborové sdružení pražských dopraváků se rozhodlo věnovat sponzorským darem hasičům z SDH Miškovice (MČ Čakovice) defibrilátor AED Heartsine pad 360p v ceně 33300 Kč. I kdyby měl zachránit byt jeden lidský život, takto vynaložené peníze jsou v pořádku. Na snímku jsou s defibrilátorem dobrovolní hasiči, kteří pracují jako řidiči tramvají ve vozovně Strašnice (zleva David Balnar a Karel Justián). (pp)

VODÍKOVÁ AUTÍČKA SPŠD ZÁVODILA V OSTRAVĚ



Již počtvrté se žáci Střední průmyslové školy dopravní zúčastnili mezinárodního projektu v modelování vodíkových autíček a 23. září se účastnili v Ostravě národního kola závodu Horizon Grand Prix 2020. Už tradičně to byl závod plný napětí a nečekaných zvratů. Stejně jako loni se bojovalo o stupně vítězů do poslední chvíle. Ještě 3 minuty před koncem závodního maratonu byl pražský tým Motol Speeders v čele pelotonu. Pak ale autíčku došla baterie a tým nakonec skončil na 2. místě, o 9 kol za ostravskou VŠB. Zklamání z výsledku závodu ale nakonec vystřídala radost z dalších dvou ocenění – ceny za energii a ceny za inovaci. Kluci ze SPŠD tak potvrdili, že přední umístění v předchozích ročnících není náhoda, ale že to na škole opravdu umí. Velké uznání patří samozřejmě i učitelům odbornému výcviku Pavlu Válkovi (na foto vpravo) a Jindřichu Hliněnskému. Složení týmu: řidič Milan Novák 4.D, mechanici Marek Tončev 3.D, Filip Matějka 2.A a Antonín Sychra A3A (na foto zleva). (ok)

Tým zaměstnanců reprezentoval DPP aneb Promo Team se rodí



Foto: Zuzana Větrovcová

Obora Hvězda se stala dějištěm benefičního Běhu pro Paměť národa. DPP úspěšně reprezentovalo celkem 9 zaměstnanců a těmi nejúspěšnějšími byli: Jana Dolejšková, Pavel Vaněk, Ivo Malaga a David Dohnal, kteří získali cenné první místo v týmovém 10km běhu s průměrným časem 00:46:23. Akcí provázela nádherná atmosféra i dobrá nálada a před startem byl vzduch přímo nabitý pozitivními myšlenkami nejen na závod, ale také dobrou myšlenku této akce. Zázemí našli naši běžci v náborové základně, která také byla na místě nejen kvůli podpoře našich zaměstnanců, ale také pro prezentaci volných pracovních míst v DPP. A co říkali naši vítězové po doběhu?

Pavel Vaněk (strojvedoucí metra, na fotografii vlevo):

Běželo se mi dobře a rád jsem se zúčastnil, první místo mě překvapilo a potěšilo. Cením si toho, že mi závod DPP umožnil, příště bych zase rád něco podobného zažil.

Jana Dolejšková (řidička tramvaje, na fotografii uprostřed):

Měla jsem obavy, abych to nezkazila, protože jsem byla jedinou ženou v týmu. Ale vše dopadlo nad očeká-



Foto: Petr Hejma

Kinobusová statistika za rok 2020

13. ročník filmových večerů DPP známých pod názvem Kinobus je již minulostí. I v letošním roce mohli návštěvníci 44 promítacích dnů podpořit charitativní projekt pro dobrou věc. Tentokrát se vybíralo pro Elišku, která trpí Angelmanovým syndromem. Pro léčbu malé bojovnice, která miluje vodu, tudíž jí velmi pomáhají koupele v lázních v Teplicích, se vybralo 31 315 Kč, které budou rodině předány. Děkujeme všem přispěvatelům a čistě pro úplnost doplňujeme statistiku letošního filmového ročníku.



Počet promítaných večerů: 44
Celková návštěvnost: 8176

Nejnávštěvovanější filmy:

- Co jsme komu zase udělali (1099 diváků)
- Přes prsty (777)
- Vezmeš si mě, kámo? (671)

Nejvyšší návštěvnost podle lokalit:

- Hůrka (1170 návštěvníků)
- Prosek (1116)
- Bohnice (912)

(red)

kávání dobře! Já jsem v pohybu pořád, takže příště bych na nějakou aktivitu zase klidně šla.

David Dohnal (odd. Strategie a projektová kancelář, na fotografii vpravo):

Běžel jsem, protože jsem chtěl podpořit pro mě zvlášť významnou myšlenku a tou je svoboda. Jsem celoživotním běžcem a jsem rád, že se DPP těchto aktivit zúčastňuje.

Ivo Malaga (řidič tramvaje):

Trasa byla opravdu hezká a organizace závodu super. Uvítám každou akci, kde se mohu hýbat, protože se chci udržovat v dobré kondici. Je dobře, že DPP dává tuto příležitost, jsem za to rád.

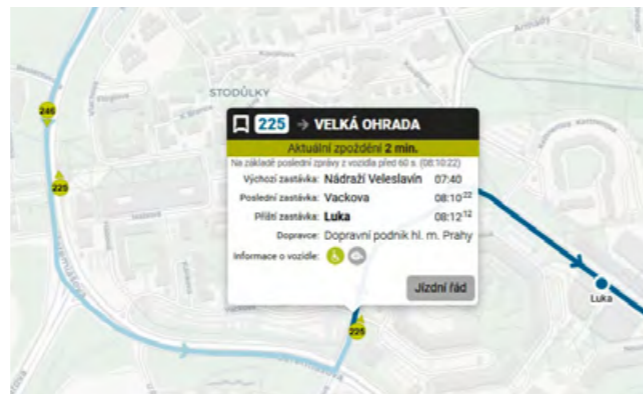
Pokud je i pro vás sport a DPP srdcovou záležitostí, dejte nám o sobě vědět prostřednictvím e-mailu promoteam@dpp.cz. Zařadíme vás do databáze sportovců a vy tak získáte možnost účastnit se různých sportovních aktivit, na kterých se DPP bude v budoucnu podílet. Napište nám o sobě, jaké sporty vás zajímají a nezapomeňte na sebe uvést kontakt. (zv)





Výměna zaměstnaneckých karet

V rámci DPP došlo k modernizaci přístupového systému elektronické kontroly vstupů. Současně dochází také k postupné výměně starých zaměstnaneckých karet za nové. Tyto nové karty mají jiné fyzikální vlastnosti než karty staré a v některých případech je proto nutné s nimi zacházet odlišně. Pro správné používání karet byla 9. října vydána informace, kterou všichni zaměstnanci naleznou na intranetu DPP. (mp)



MAPA S AKTUÁLNÍ POLOHOU AUTOBUSŮ PID

Nová webová aplikace mapa.pid.cz nabízí aktuální pozice všech autobusů v rámci PID. Vizuálně jednoduchý a informačně bohatý pomocník zobrazuje údaje o lince, trase, zastávkách a jízdním řádu konkrétního vozidla. Snazší orientaci umožňuje filtr čísel linek, přičemž lze zadat i více linek najednou. Web je optimalizovaný jak pro zobrazení na počítači, tak v mobilním zařízení. (red)



Říjnová zřízení nových zastávek v systému PID

Pro linky číslo 133, 267, 908 a 909 se trvale zřizují zastávky: **směr Sídliště Malešice:**

- mezi zastávkami Ohrada a Basilejské náměstí: **Biskupcova:** v jízdním pruhu v ul. Jana Želivského, netýká se linky 267
- mezi zastávkami Basilejské náměstí a Malešická: **Olgý Havlové:** v zastávkovém zálivu v ul. Malešické, netýká se linky 267

směr Florenc:

- mezi zastávkami Malešická, resp. Vackov a Basilejské náměstí: **Olgý Havlové:** v zastávkovém zálivu v ul. Malešické
- mezi zastávkami Basilejské náměstí a Ohrada: **Biskupcova:** v ul. Jana Želivského, netýká se linky 267

(red)

Příprava výtahů na Hradčanské

DPP vypsal soutěž na výběr projektanta k vybudování výtahů ve stanici metra Hradčanská. Projekt navazuje na studii Metroprojektu, který navrhl dvě verze výstavby výtahů. První verze je se čtyřmi osobními výtahy a únikovým schodištěm s přímým výstupem z nástupiště do vestibulu. Druhá varianta jsou čtyři evakuační výtahy bez únikového schodiště. Dopravní podnik očekává zahájení výstavby nejdříve v roce 2023. (red)

FLORA A FAUNA NA OPATOVĚ

Jak jsme avizovali v minulém vydání DP kontaktu, až do konce září jste mohli hlasovat na webu Prahy 11 o finální podobě muralu artu u stanice metra Opatov. Vítězem ankety se stal návrh „Flora a fauna“, jehož autorem je Ondřej Vyhnánek. V anketě hlasovalo celkem 1491 lidí, vítězný návrh dostal 509 hlasů. Předpokládaný termín realizace může být ovlivněn nepříznivým počasím, zatím je zhotovení malby plánováno na listopad. Tématu muralu artu se budeme více věnovat v jednom z budoucích čísel našeho časopisu. (red)



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

PODZIMNÍ MIX BENEFITŮ!

S francouzským lvem ve znaku



- Speciální financování operativního leasingu ve spolupráci s ALD Automotive, s.r.o., exkluzivní nabídka na nový model vozu 2008 již za 4 999 Kč vč. DPH měsíčně
- Slevy na všechny modely značky Peugeot

- Exkluzivní slevy na práci a náhradní díly v rámci servisu pro zaměstnance DPP

Cœur de pirate – Naučte se jazyk pořádně



- Sleva na všechny skupinové kurzy 10 %
- 12 světových jazyků, více než 200 jazykových kurzů v 9 lokalitách
- Kurzy pro dospělé, mládež i děti
- Kurzy možné hradit benefiálním systémem Flexi Pass

Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

První optika – Pro oči to nejlepší

- Do konce října:
 - Sleva 50 % na vybrané obroučky
 - Poukaz 1000 Kč na nákup celých brýlí
 - Při nákupu celých brýlí získáte poukaz v hodnotě 700 Kč na další nákup dioptrických brýlí
- Čtyři pobočky v Praze
- Platí pro zaměstnance i rodinné příslušníky



Zdravé zuby

- Akce pro zaměstnance DPP: hodinová dentální hygiena za 990 Kč a bělení zubů za 4490 Kč
- V blízkosti zastávky Výtoň nebo Albertov
- Známý lékař – Veronika Havlíková, DiS.

Reflexní terapie – Předcházejte nemocem

- Sleva 20 % na kurzy reflexní terapie
- Kurzy vás naučí, jak se účinně léčit z chřipky, nachlazení, angíny a jak těmto chorobám předcházet
- Výuka reflexních bodů při bolestech páteře
- Místo konání: Havlíčkova 11, Praha 1



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

Dvoustranu připravil: Zdeněk Bek
Ilustrační foto: Petr Hejna



Dnes ráno jsem jela do zaměstnání, když ve stanici Lipanská nastoupil do vozu bezdomovec. Paní řidička velmi slušným způsobem vyzvala tuto osobu, aby si vystoupila, pokud nemá platnou jízdenku, a zůstala stát ve stanici. Vskutku stalo se, že se onen muž odebral ke dveřím a vystoupil a my mohli pokračovat v jízdě. Jet hned ráno v zamořené tramvaji není vůbec příjemné. Slušní lidé si jízdenku koupí, jinak jsou pokutováni, ale bezdomovci cestují, aniž by měli jakýkoliv postih. Proto moc děkuji paní řidičce.



Dobrý den, velice rád bych vyslovil pochvalu a obdiv řidiči linky 131, který dnes vyjžděl v 8:40 ráno ze zastávky Hradčanská. Byl velice chápavý a ochotný k zrakově postiženému staršímu muži s doprovodem, kterého vpustil do vozidla a ochotně mu pomohl nastoupit. Takové chování by mělo být příkladem i pro ostatní řidiče MHD.



Kolegyně mi právě říkala, že lidé v tramvaji si nejčastěji stěžují, že jim řidič ujel před nosem. No tak já bych zkusila vyvážit jednou pochvalou, kdy na lince 174 směr Vypich v 6:33 ráno na nás (míněno mě a 6letého syna) pan řidič naopak počkal, protože viděl, že běžíme, jak můžeme a že synovi se pletou nohy. Poděkovali jsme a byli jsme panu řidiči moc vděční. Děkuje



Dobrý den, opětovně upozorňuji na nevhodnou organizaci dopravy v terminálu Želivského, kdy nástupní zastávky autobusů 146, 155, 188 a 199 jsou dostupné pouze po pevném schodišti, přestože z/do podchodu metra vedou dva eskalátory. Přemístění zastávek do jižní větve terminálu, tak jak tomu bylo v době zahájení provozu v roce 1980, by nemělo být zásadním problémem. Děkuji.

Z odpovědi:

V jižní části terminálu jsou ukončeny autobusové linky vedené ve směru z/do Vršovic, které jsou většinou provozovány v kloubových vozzech a potřebují v dobách přepravních špiček využít celou část terminálu. Z kapacitního hlediska není vzájemné prohození bohužel možné.



Pracovníci stanice metra Pankrác pravidelně blokují vstup/výstup na eskalátory k metru. Děje se tak náhodným uzavíráním a znemožněním používání jednoho nebo více pásů eskalátorů - většinou v ranních a večerních hodinách. V současné době je toto obzvláště nepříjemné, neboť lidé jsou pak nuceni v hloučcích pobíhat tam a zpět a hledat, kudy dnes mohou opustit metro. Na jiných stanicích jsme něco podobného nezaznamenali. Prosím o vysvětlení a urychlené řešení této situace.

Z odpovědi:

Provozní režim pohyblivých schodů ve všech stanicích metra je stanoven vnitřními normami dopravce po konzultacích s příslušným místním úřadem a Magistrátem hl. m. Prahy - odborem dopravy. Cílem je optimální a hlavně ekonomické zajištění přepravní poptávky. Provoz eskalátorů je plánován s ohledem k počtu provozních hodin, ve vztahu ke středním i generálním opravám. Prodleva, která může někdy při nástupu na eskalátor nastat, nezakládá nutnost změny spuštění dalšího ramene eskalátoru. Každé navýšení doby provozu eskalátorů přináší zvýšení nežádoucích ekonomických nákladů.



Dobrý den, ve vstupu do placeného přepravního prostoru metra Dejvická ze směru od Vítězného náměstí je jen jedna nádobka s dezinfekcí. Navíc je dost na kraji a málokdo si jí všimne. Nemohli byste ji nainstalovat více, třeba 2 nebo 3 a to blíže k prostředku, kudy největší masa lidí projde? Dezinfekci za mého pozorování takto nepoužilo za minutu více než 10 lidí. Pokud ji dáte do cesty, všimne si jí daleko větší část lidí, která ji i použije. Pomozte takto zmírnit nástup epidemie. Díky.

Z odpovědi:

Vámi zmiňované nádobky na dezinfekci jsou pouze dočasným řešením. V dohledné době dojde ke změně a ve stanicích metra budou instalovány nové bezdotykové stojany s dezinfekcí, tyto by vzhledem k principu své činnosti měly zlepšit situaci a obsloužit více cestujících. Bude osazen jeden stojan v každém vstupu do stanice. Na základě vyhodnocení využití stojanů pak dojde k případnému navýšení jejich počtu u nejvíce exponovaných stanic. Prioritním zájmem DPP je poskytování kvalitních přepravních služeb, zajištěná dezinfekce pro cestující je pro nás důležitou součástí našich služeb s cílem lepší ochrany zdraví cestujících, ale je to pouze doplněk, který by neměl omezovat toky cestujících a proto nebudou umístěny v místě největšího přepravního toku. Cestující, který má zájem chránit své zdraví, může použít naše řešení nebo využívat vlastní dezinfekci.



Řidiči metra se střídali, já „dobíhal“ o berlích. Řidič zalezl do kabiny, stál, sundával si batoh, ale již aktivoval výstrahu. Dveře poté, stále ve stoje, zavřel, sedl si a odjel. V 12:01:54 dle oranžových hodin vedle monitorů. Dvě vteřiny jsem stál metr od jeho kabiny, ale řidič se na mne (raději) nepodíval a v rychlosti odjel. Dle jízdních řádů byl odjezd v 12:02, nechápu, proč takto hnusně nabral 4 vteřiny.

Z odpovědi:

S dotyčným strojvedoucím toto bylo projednáno, bylo mu to vytknuto a byl poučen o svých povinnostech. Vyslovujeme klientovi omluvu za nepříjemný zážitek při cestování.

PADESÁTKY NA PLÁTNĚ

Do redakce nám přišly fotografie obrazů z 50. let akademické malířky Kamily Kovaříkové. Zaslal je její vnuk, Otakar Šir, který připojil informaci, že se s největší pravděpodobností jedná o vozovnu Vokovice, kde sám počátkem 70. let pracoval jako průvodčí. Zajímavostí je, že za právě natíranými dvounápravovými vozy je jako třetí v pořadí vidět tramvaj T1. Otakar Šir doplnil, že obrazy byly po dokončení určeny na prodej, ale pravděpodobně se kucep těchto „povinných výjevů“ socialistického realismu nenašel.



Ráda bych poděkovala dozorcím stanice metra Vltavská Nikolu Horskému, který si včera večer všiml, že jsem před vchodem do metra zapomněla na navíc klíče od bytu a flashdisk, když jsem spěchala do nemocnice za těžce nemocným 76letým otcem. Panu Horskému se podařilo dohledat mé telefonní číslo a oznámit mi nález. Moc mi pomohl - bylo by pro mě dost složité zůstat v sobotu večer bez klíčů, peněz nemám nazbyt a hledat v metru by mě nenašlo. O moc jednodušší by nebylo ani znovu získat údaje na té flashce a v neposlední řadě máme doma kočku, na které jsme s otcem oba psychicky závislí, a která musí být kvůli nemoci pravidelně krmena, takže lze bez nadsázky říci, že projevená aktivita ušetřila minimálně jeden zvířecí život a nám dvěma další starosti navíc. Je krásné a právě v metru trochu nečekané potkat někoho, kdo sám od sebe nezištně a nad rámec svých povinností pomůže cizímu člověku v nouzi; kež by takových lidí bylo víc. Prosím, poděkujte panu Horskému za nás všechny. Děkuji.



Text: Zdeněk Bek
Foto: Martin Mendl a Marek Ferjenčík



HARFA VOZOVNY BYLA SNEŠENA 10. ČERVENCE 2020 A VŠE SE NÁSLEDNĚ PŘIPRAVOVALO PRO POKLÁDKU KOLEJOVÝCH KONSTRUKCÍ

LÍBEZNÉ TÓNY STRAŠNICKÉ HARFY

NEJSTARŠÍ VOZOVNA V PRAZE SI PŘED DVĚMA LETY PŘIPOMNĚLA 110 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU. SOUČASNOU PODOBU ZÍSKALO KOLEJIŠTĚ V ROCE 1972 PŘI PŘESTAVBĚ VOZOVNY, A TAK BYL NEJVYŠŠÍ ČAS SE NA HARFU VOZOVNY STRAŠNICE ZNOVU PODÍVAT. NEJEDNALO SE O REKONSTRUKCI, ALE O VELKOU OPRAVU, JELIKOŽ KOLEJNICE ZŮSTALY VE STEJNÉ STOPĚ. ALEŠPOŇ TAK NÁS SEZNÁMIL SE ZÁKLADNÍMI FAKTY VEDOUcí PROVOZOVNY VRCHNÍ STAVBA, MICHAL NOVOTNÝ, KTERÝ LIDOVĚ ŘEČENO, MĚL CELOU OPRAVU „NA TRIKU“.

Hned na úvod si upřesněme, že se nejednalo jen o opravu harfy vozovny Strašnice. „Na opravu vozovny jsme se připravovali rok dopředu. Museli jsme sladit nejen návaznost prací ve vozovně, ale i práce ve vozovně s rekonstrukcí tramvajové tratě Starostrašnická – V Olšínách a výměnou kolejových křížení na Vinici a křižovatce Průběžná – V Olšínách,“ zahájil popis oprav Michal Novotný. Rekonstrukce trati byla předmětem článku v minulém čísle DP kontaktu.

Nejprve montáž nanečisto

Již od samého počátku jsou pracovníci Vrchní stavby v úzkém kontaktu s kolegy z Pražské strojírny, kteří vyrábějí kompletní kolejovou konstrukci. „Naše provozovna má k dispozici pouze přímé kolejnice, neumíme je ohnout ani frézovat srdcovky. Pražská strojírna nám vyrobí vše na míru, přesně pro dané parametry vozovny. Není možné zaměňovat jednotlivé komponenty kolejiště za jiné. Následně dle jednotlivých etap, které jsme určili přibližně půl roku před realizací, začala strojírna jednotlivé komponenty vyrábět,“ upřesňuje vedoucí provozovny.

Při převzetí jednotlivých částí kolejové konstrukce se provede několik kontrolních měření (např. délka kolejnic, úhly odbočení, rozchod kolejí apod.), následně se konstrukce rozebere a dle etap se postupně převáží na místo realizace, kde se jako puzzle složí. „Nechci tím nijak snižovat naši roli, ale díky máme ze strojírny přesně popsané, takže pro nás je to na místě již jen skládačka, ostatně ono to ani jinak nejde,“ upřesňuje Novotný.

Drobné zpoždění i fyzická náročnost

Ani oprava harfy vozovny se kolikrát neobejde bez komplikací. Provozovna Vrchní stavba narazila při realizaci na nepříjemný zádrhel: „Nemilým překvapením bylo uložení kolejí ve vozovně tzv. 'na boso', tzn. bez pražců pouze s rozporami, nově se vše dávalo na pražce. Bohužel, mezi první a objízdou kolejí jsme



SNÍMEK Z 22. KVĚTNA 2020 ZE ZAČÁTKU STAVBY. VÝLUKA PROBIHALA OD KŘIŽOVATKY VINICE K VRATŮM VOZOVNY STRAŠNICE

narazili na kolektor, který byl uložen v nesprávné hloubce a zasahoval nám do první koleje, respektive tam, kde jsme potřebovali mít pod kolejnicemi pražce. Museli jsme tedy provést snížení celého kolektoru, což nás zpozdilo přibližně o týden,“ vzpomíná vedoucí provozovny. Jak napovídají úvodní slova našeho článku, důležitá je přesnost, každá kolejnice či výhybka patří jen na to jedno konkrétní místo, a to právě i s návazností na propojení srdcovek.

Termíny jednotlivých etap:

- 18. 5.–3. 6. 2020
Výluka od křižovatky Vinice k dolním vratům vozovny Strašnice
- 4. 6.–26. 6. 2020
Výluka Starostrašnické ulice od křižovatky s Krátkou ke křižovatce V Olšínách – Průběžná (zachována možnost zatažení do vozovny couváním dolními vraty)
- 27. 6.–28. 8. 2020
Výluka celé vozovny a ulic Starostrašnická a V Olšínách
- 29. 8.–4. 9. 2020
Dokončovací práce při zachovaném výjezdu a zatažení do vozovny



NA KONCI ČERVNA JIŽ BYLA STRAŠNICKÁ VOZOVNA UZAVŘENA

Zmínit musíme i logistickou náročnost oprav. Ne každá vozovna má relativně dobrou přístupnost jako ta ve Strašnicích. „Pro nás bylo výhodou, že má vozovna dvoje vrata. Když se v jedněch pracovalo, druhé bylo možné používat. I přesto jsme každý den řešili logistiku, kdo vjede do vozovny první, kdo potřebuje nejdále, kdo potřebuje být v areálu nejdále, paradoxně nám v tomto případě moc nepomohla rekonstrukce Starostrašnické, ale to už je riziko podnikání! se kterým jsme již při sestavování harmonogramu obou staveb počítali,“ upřesňuje Michal Novotný.

Při popisu oprav se nabízí otázka, co je jednodušší, zda oprava harfy ve vozovně, či rekonstrukce širé tramvajové trati. I zde má vedoucí provozovny Vrchní stavba odpověď: „Vždy se jedná o jiný technologický postup. Pro zaměstnance, kteří vysloveně dělají tu práci na místě, je ideální, když se jednotlivé akce střídají. Když se dlouho dělá betonáž na W-tramu (zabetonovaná kolejnice na betonové desce, pozn. red.),



Oprava v číslech:

23 ks vyměněných výhybek

1017 m vyměněných kolejí

2300 tun štěrku

Na opravě se denně podílelo

až 60 pracovníků

ve 2 směnách



"V RÁMCI VÝMĚNY KOZLÍKŮ VEDOU KOLEJE VŽDY PŘÍBLIŽNĚ DVA METRY PŘED VRATA. JAKMILE SE BUDE DĚLAT REKONSTRUKCE PODPĚR, PŘEKROČÍ SE STYK STARÝCH A NOVÝCH KOLEJNIC, KTERÝ TEĎ VZNIKL PROVIZORNĚ." ŘÍKÁ MICHAL NOVOTNÝ

může dojít k chybě. Na druhou stranu, práce ve vozovně jsou fyzicky více namáhavé, štěrk se špatně nabírá, betonové pražce váží 200 kg, metr kolejnice přibližně 60 kg, nelze to dělat ručně, i proto využíváme hodně mechanizace."

Náhled do budoucna

Dne 28. srpna 2020 došlo k předání stavby správcům, s tím souvisí zpracování desítek protokolů a revizí včetně zajištění zkušební jízdy po všech kolejích. Další týden ještě probíhaly dokončovací práce na povrchích kolejové harfy, vytápění výměn a osvětlení vozovny, to již za omezeného provozu tramvají. Ani to však ještě neznamená konec všech prací ve vozovně Strašnice. „Výhybky jsou zadlážděné, ostatní povrch je z tzv. mlatu hlavně kvůli tomu, že se bude dělat rekonstrukce 'kozlíků' (podpěr kolejnic) uvnitř vozovny. Aby se nezničil povrch, domluvilo se, že se položí provizorní, a po rekonstrukci uděláme ve vozovně povrch klasický asfaltový," uzavírá povídání vedoucí provozovny Vrchní stavba Michal Novotný.



TĚŽKÁ TECHNIKA V AKCI. JEDEN BETONOVÝ PRAŽEC VÁŽÍ PŘÍBLIŽNĚ 200 KG, METR KOLEJNICE ASI 60 KG



PŮLKA SRPNA JIŽ PŘEDZNAMENOVALA BLÍŽÍC SE KONEC OPRAV. NA SNÍMKU JIŽ POLOŽENÉ KOLEJNICE S BLÍŽÍCÍM SE ZASYPÁNÍM ŠTĚRKEM



28. SRPNA 2020 DOŠLO K PŘEDÁNÍ STAVBY SPRÁVCŮM. NA SNÍMKU AKTUÁLNÍ PODOBA HARFY VOZOVNY

VÝPRAVNA JAKO ZE ŠKATULKY

KDYŽ SE V ROCE 1908 ZAČALA PSÁT HISTORIE STRAŠNICKÉ VOZOVNY, POVINNOU VÝBAVOU KAŽDÉHO ZAMĚŠTNANCE BYLA DOBRĚ OŘEZANÁ TUŽKA. O ZÁZEMÍ PRO ŘIDIČE, V TÉ DOBĚ NOVĚ POSTAVENÉ VOZOVNY, SE MŮŽEME DNES JEN DOHADOVAT, ALE Z POHLEDU DNEŠNÍ MODERNÍ DOBY TO NEBYLO ASI NIC PŘÍJEMNÉHO. O POLSTROVANÝCH SEDAČKÁCH, KLIMATIZOVANÝCH MÍSTNOSTECH, VÝPOČETNÍ TECHNICE A JINÝCH VYMOŽENOSTECH DNEŠNÍ DOBY SI NAŠI PŘEDCI MOHLI NECHAT JENOM ZDÁT.



cí sedačka za novou. Staříčkou chladničku, ač tak nevypadající, nahradila nová s LED osvětlením a samozřejmě několikrát úspornější. V celém objektu zázemí, tedy i vrátnice byly vyměněny zářivkové panely za LED osvětlení. S postupujícími pracemi došlo i na vymalování objektu a sterilní bílé nemocniční prostředí rozzářila barevná vmalba.

Toto všechno bylo plánováno dlouhou dobu a mohlo být realizováno právě v době výluky celé vozovny. Ovšem v březnu 2020 nastala neočekávaná situace v podobě koronaviru, se kterým se pomalu začínáme učit žít. Začala platit různá vládní omezení, pravidla a nařízení a nikdo v té době nevěděl, jak to všechno dopadne. Nakonec oprava proběhla hladce a vše se stihlo v řádném termínu.

Tímto bych chtěl poděkovat všem, kteří se na plánování a realizaci podíleli. Zároveň bych chtěl poděkovat všem řidičkám a řidičům, kteří byli nuceni odejít do pracovního azylu ostatních vozoven, za shovívavost a trpělivost, bez kterých by toto všechno nebylo možné zrealizovat. Přeji, ať se všem v novém pracovním prostředí líbí, a doufám, že bude plně sloužit všem a tato oprava přispěje k lepšímu pracovnímu prostředí a kvalitnějšímu odpočinku. ■

Po dlouhých letech, kdy se do strašnické vozovny nic neinvestovalo a pouze se zajišťoval chod vozovny, začala 18. května 2020 kompletní oprava dvora výlukou horních vrat a přilehlé Starostrašnické ulice. S tím došlo i na opravu zázemí pro řidiče a jeho modernizaci. Dlouhou dobu nevyhovující okna v zálohové místnosti se vyměnila za plastová s mikroventilací vzduchu. Několikrát vytopnou kuchyňskou linku nahradila nová, splňující standardy moderní doby. Stejně tak se

vyměnila kompletně dlažba na podlaze, která utrhla za svůj život několik KO direktů od padajících předmětů či jen únavu materiálu každodenním náparem.

Cílem opravy zázemí bylo i optimalizovat elektrické rozvody, zasekat do zdí visící kabely, účelně rozvrhnout nové elektrické zásuvky, kterých byl na dnešní potřebu nedostatek. Stejně tak si chce každý po náročném směně odpočinout. Proto byla vyměněna dosluhující



GEOLOGICKÝ PRŮZKUM BEZPEČNĚ

JEDNOU Z ČINNOSTÍ ODDĚLENÍ BOZP A ODDĚLENÍ POŽÁRNÍ PREVENCE JE ÚČAST NA KONTROLNÍCH DNECH STAVEB. PRACOVNÍ POVINNOSTI NÁS TAK PŘIVEDLY I NA BUDOUCÍ TRASU METRA D.



Současné stavební práce jsou prováděny v rámci geologického průzkumu zamýšlené trasy D a jsou uskutečňovány současně dvě ražby. Jeden geologický průzkum razí firma HOCHTIEF a druhý společnost METROSTAV. Pojďte se s námi blíže podívat na to, jak je zajišťována bezpečnost práce na těchto specifických stavebních akcích.

Jako první jsme navštívili geologický průzkum, který zajišťuje firma Hochtief. Vstup na stavbu nemohl být uskutečněn bez patřičného proškolení zaměřeného na seznámení s riziky a používání osobních ochranných pracovních pomůcek. Základní OOPP pro vstup do podzemí jsou schválená pracovní obuv, dlouhé kalhoty, výstražná vesta, přilba, lampa s dostatečnou kapacitou baterie a sebezáchranný dýchací přístroj. Vstup na stavbu je možný dvěma cestami. My jsme si vybrali tu pohodlnější, za pomoci jeřábu a speciální plošiny, kterou se pracovníci spouští na dno jámy. Jeřábem se dopravuje do jámy i veškerá technika a materiál. Pro odvázně a zdatné se pak nabízí do jámy ještě cesta pro „pěší“ téměř čtyřicetimetrovým lezným oddělením. Místři stavby zdolávají tuto cestu i desetkrát denně. Při pracích jde o hornickou činnost, platí zde tedy úplně jiná rizika a podmínky pro zaměstnance, než jak je znají zaměstnanci DPP.

Velmi podobné je to i na druhé stavbě, kterou jsme navštívili začátkem září. Zde pracuje

Metrostav. I když je svým rozsahem tento průzkum daleko menší, rizika na staveništi jsou stejná. Stavby jsou od sebe vzdálené přibližně pouhých 300 metrů, přesto je na první pohled zřejmé, že na obou panují rozdílné geologické podmínky. Zatímco na staveništi Hochtiefu bylo téměř sucho, Metrostav se musí potýkat v podzemí i s průsaky vody. Ani na stavbu Metrostavu není možné přijít bez patřičného proškolení a seznámení s riziky.

A jak je zajištěno BOZP přímo na stavbách? V rámci zařízení obou stavenišť je vytvořeno hygienické zázemí pro zaměstnance včetně odpočinkových místností a kuchyňek. Obě stavenišť jsou samozřejmě vybavena dostatečným počtem lékárníček první pomoci tak, aby byly dostupné jak pro zaměstnance na povrchu, tak pro zaměstnance pod zemí. U vstupu do štol jsou umístěny bezpečnostní tabulky s příkazovými a zákazovými značkami souvisejícími se zajištěním bezpečnosti.

Je třeba konstatovat, že všichni, kteří se na stavbě pohybují, pokyny i další bezpečnostní předpisy striktně dodržují. Svědčí o tom statistika úrazovosti, kdy za více než rok realizace prací došlo u firmy Hochtief pouze ke dvěma

lehkým pracovním úrazům a firma Metrostav neneviduje od začátku stavby dokonce žádný pracovní úraz. Zaměstnanci také plně využívají přidělené osobní ochranné pomůcky jako je pracovní oděv, přilba, ochrana dýchacích cest nebo ochrana sluchu, aniž by jim to musel někdo neustále připomínat.

Těžko srovnávat bezpečnostní rizika při ražbě tunelů a rizika na dokončených trasách metra. Ta jsou samozřejmě diametrálně odlišná. Přesto bychom za oddělení BOZP chtěli na závěr vyslovit přání, aby se všechny naše „dopravčáky“ bezpečnostní předpisy a pravidla dostaly pod kůži zaměstnanců DPP tak, jako je mají zažitě všichni pracovníci, kteří se podílí na geologickém průzkumu trasy metra D.





SETKÁNÍ S KORONAVIREM PROBĚHLO. CO BUDE DÁL?

CELOSVĚTOVĚ ZEMŘELO KVŮLI NEMOCI COVID-19 JIŽ VÍCE JAK MILION OBYVATEL A OČEKÁVANÝ POKLES VÝKONNOSTI HOSPODÁŘSTVÍ V ROCE 2020 BUDE U ZASAŽENÝCH ZEMÍ KOLEM 10 %. I PŘESTO MNOHÉ EVROPSKÉ ZEMĚ PUMPUJÍ DO MHD MILIARDY EUR. ZNEČIŠTĚNÉ OVZDUŠÍ VE MĚSTECH MÁ ZA NÁSLEDEK 8 MILIONŮ PŘEDČASNÝCH ÚMRTÍ KAŽDÝ ROK. PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH SE KAŽDOROČNĚ ZRANÍ 50 MILIONŮ OBYVATEL NAŠÍ PLANETY. ZE ZDÁNLIVĚ NESOUVISEJÍCÍ STATISTIKY „LETEM SVĚTEM“ LZE VYČÍST DOPORUČENÍ PRO BUDOUCÍ OBDOBÍ.

Rok 2020 bude naše potomstvo hodnotit jako rok jiný, možná zlomový. Nucené několikátýdenní až několikaměsíční zastavení takřka všeho kolem nás. Ne vše se ale zastavilo – mezi několika jistotami, na které se dalo spolehnout, byla MHD. Během karantény kvůli pandemii covid-19 mělo mnoho lidí čas na to se zastavit a zvolnit hektické tempo, které se tak nějak automaticky nastavilo s rostoucí životní úrovní.

Pro některé z nás se období karantény dalo přirovnat k Novému roku. Bilancování, přemýšlení, předsevzetí. Pro mnohé možná katarze. Zamysleme se, proč nebylo dosud vhodnější doby na to se pokusit jedním krokem změnit několik dlouholetých problémů lidstva.

V našich zeměpisných šířkách nejsou témata jako změna klimatu, environmentální udržitelnost, globální oteplování, odpovědnost k přírodě příliš společensky populární. Avšak teplé zimy bez sněhu nebo dlouhodobá období sucha posledních let střídaná letošními přivalovými dešti a lokálními povodněmi mnohé z nás nutí přemýšlet nad tím, jak se chováme vůči přírodě a zda si za to tak nějak nemůžeme sami.

Návrat k normálnímu stavu, tedy ke stavu přibližujícímu se situaci před pandemií, má prioritu ve všech zemích a městech. Důležitým odvětvím, na které se zaměřuje pozornost, je městská mobilita. Ta hraje v obnově života zásadní roli v tom, že pomáhá městům prosperovat. K tomu může dojít zintenzivněním spolupráce mezi zúčastněnými stranami a upřednostňováním lidí. To znamená obnovení důvěry v odvětví veřejné dopravy, prioritní investice právě do městské mobility a rozvoj zaměřený na udržitelnou dopravu.

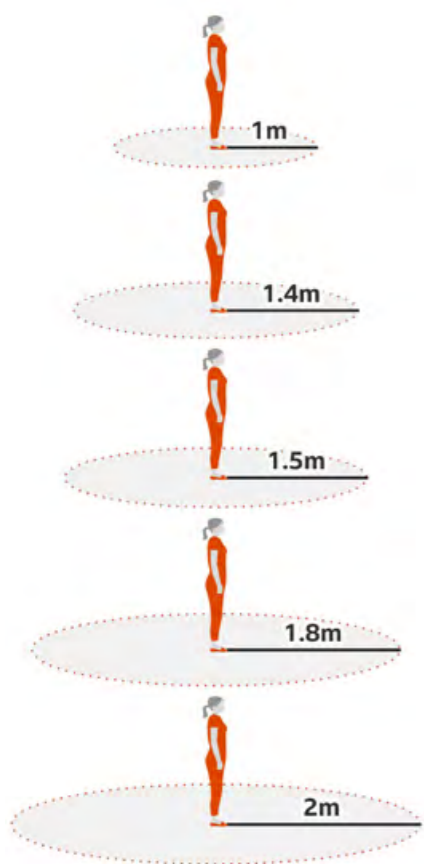
Řešení krize covid-19 znamená přejít k udržitelnějšímu způsobu života. Mimo jiné k MHD.

Města mají klíčovou roli při zavádění celostátních opatření v reakci na šíření pandemie. Základní pilíř sociální, ekonomické a environmentální změny v postpandemickém období by měla ve městech představovat veřejná doprava. Krize vyvolaná globální pandemií přitom měla zásadní dopad na systémy MHD v mnoha regionech světa. Zúčastněné strany přijaly nezbytná opatření k zajištění kontinuity poskytovaných služeb, i když se tím mnozí zaměstnanci dostali do první

linie vstříc nebezpečné infekci. Primární se stala ochrana zaměstnanců i cestujících na straně jedné a zajištění přiměřené mobility na straně druhé.

Ochrana zaměstnanců a cestujících je do dnes postavena na dvou základních pilířích. Prvním je zakrytí nosu a úst, tedy snížení rizika přenosu kapének mezi lidmi, a druhým je dezinfekce prostor, vozidel MHD atd. Tyto dva pilíře jsou doplněny i dodržováním bezpečného odstupu od ostatních. Zajímavé je, že každá země si vzdálenost bezpečného odstupu určila sama a nerefletovala doporučení Světové zdravotnické organizace WHO, jak dokumentuje obrázek na další straně. Nejednotná v tomto ohledu je i jindy jednotná Evropská unie. V rámci EU se tak lze setkat s bezpečným odstupem 1 metr (např. Rakousko, Švédsko), 1,5 metru (Belgie, SRN, Polsko) nebo 2 metry (Česko, Španělsko atd.).

S postupným obnovováním služeb MHD do stavu před pandemií přichází i etapa tzv. inventury. O kolik se snížil počet cestujících využívajících MHD, o kolik se propadly tržby z jízdného kvůli úbytku cestujících, na kolik lze vyčíslit náklady na pořízení ochranných prostředků pro zaměstnance MHD a dezinfekci všeho, s čím cestující přijde během jízdy do styku atp.



BEZPEČNÝ ODSTUP V JEDNOTLIVÝCH ZEMÍCH

1 metr	Rakousko, Norsko, Čína, Dánsko, Francie, Hongkong, Singapur, Litva, Švédsko, Finsko, Bulharsko
1,4 metru	Jižní Korea
1,5 metru	Austrálie, Belgie, SRN, Řecko, Itálie, Nizozemí, Portugalsko, Polsko, Maďarsko, Rumunsko, Slovinsko
1,8 metru	USA
2 metry	ČR, Kanada, Španělsko, Velká Británie, Švýcarsko, Slovensko, Lotyšsko, Estonsko

ZDROJ: BBC

Suma sumárum lze očekávat bezprecedentní dopad do rozpočtů států, měst, dopravců a koneckonců i každého z nás. Mezinárodní organizace práce ILO očekává, že pouze během prvního pololetí roku 2020 zaniklo v sektoru veřejné dopravy v souvislosti s dopady pandemie covid-19 na 305 milionů pracovních míst. A to není málo.

Sektor veřejné dopravy byl zasažen pandemií zejména výpadkem tržeb z jízdného kvůli poklesu poptávky ze strany cestujících. Mnohé evropské státy se kromě masivního pumpování stovek milionů EUR do hospodářství soustředí i na podporu samotného sektoru veřejné dopravy.

Přímá finanční podpora státu sektoru MHD: Nizozemí 1,5 mld. eur, Španělsko 800 mil. eur, Finsko 100 mil. eur atd.

Finsko na centrální úrovni alokovalo 100 milionů eur (cca 2,7 mld. Kč) na rozvoj městské a regionální veřejné dopravy jako prostředku k zajištění kontinuity veřejných služeb v oblasti mobility obyvatel. Tento dodatečný rozpočet má alespoň částečně pokrýt výpadek tržeb z jízdného. Dodatečných 43 milionů eur (cca 1 mld. Kč) je určeno obcím na podporu projektů v oblasti podpory chůze a cyklistiky.

Ve **Francii** byl formou zvláštního zákona schválen národní plán obnovy po pandemii koronaviru. Rozpočet plánu obnovy na několik dalších let počítá s astronomickou částkou 100 mld. eur (cca 2,7 bilionu Kč) do investic, které se týkají i veřejné dopravy – mj. akční program pro vývoj nových technologií zaměřených hlavně na vodík či opatření týkající se kolejové dopravy (městské, regionální i dálkové).

Nizozemí nabídlo finanční podporu pro sektor veřejné dopravy (včetně vnitrostátní železnice) pro rok 2020 ve výši 1,5 mld. eur (cca 40 mld. Kč). Vláda nabídla pokrytí nákladů až do výše 95 % jako náhradu za ztrátu příjmů z jízdného za předpokladu zachování plně funkční veřejné dopravy dle požadavku objednatelů. Neexistuje prozatím dohoda o tom, jak bude tento balík peněz přidělen dopravcům. Rovněž není jasné, zda bude tento program pokračovat i v roce 2021, ačkoliv se stále počítá s nižšími tržbami z jízdného z důvodu nižší poptávky ze strany cestujících.



Španělsko připravilo finanční balíček na pomoc 16 autonomním společenstvím ve výši 800 milionů eur (cca 21,6 mld. Kč). Tyto prostředky jsou určeny na podporu systémů veřejné dopravy ve správě autonomních společenství. Během léta byl připravován i druhý finanční balíček, který řeší městskou hromadnou dopravu. Centrální vláda rovněž připravuje komunikační kampaň, díky které by veřejnost měla získat zpět důvěru v cestování veřejnou dopravou.

Německo. Jedna z nejbohatších zemí světa do svého programu na obnovu hospodářství po pandemii ve výši 130 miliard eur (cca 3,5 bilionu Kč) zahrnuje i sektor MHD. Pouze výpadek tržeb z jízdného se ve všech spolkových zemích odhaduje pro rok 2020 ve výši 4,5 až 6 miliard eur (cca 121 až 162 mld. Kč). Společná pracovní skupina ministrů dopravy spolkových zemí a spolkového ministra dopravy vypracovala návrh na finanční podporu ve výši 90 % jako kompenzaci za výpadek příjmů z jízdného v období 15. 3.–31. 12. 2020 a zároveň za náklady na ochranné pomůcky pro zaměstnance a dodatečnou dezinfekci vozů a zastávek či stanic. Tato kompenzace bude snížena o nižší náklady z důvodu nižší nabídky služeb MHD během karantény (úspora pohonných hmot, elektřiny, mezd provozních zaměstnanců atd.).

Jedna z nejpostihněnějších zemí, **Itálie**, přijala více zákonů, kterými dojde k podpoře MHD v období 23. 2.–31. 12. 2020. Byl zřízen fond ve výši 500 milionů eur (cca 13,5 mld. Kč) k vyrovnání výpadku tržeb z jízdného. Kromě toho bude v roce 2020 centrální vláda pokrývat i výpadek nasmlouvané kompenzace dopravcům dle uzavřených smluv o závazku veřejné služby, a to kvůli útlumu MHD v době nejpřísnějších restrikcí, omezení pohybu



obyvatel a karantény. Vláda se rozhodla podporovat i vědu a výzkum v oblasti zajištění bezinfekčnosti vozů MHD a jiných opatření k ochraně zaměstnanců i cestujících.

Během 1. pololetí roku 2020 zaniklo celosvětově v sektoru veřejné dopravy 305 milionů pracovních míst

Nutno objektivně dodat, že česká vláda s absencí programu na podporu MHD není osamocena – obdobný přístup zvolili v Polsku, nejasný plán je ve Švédsku, Belgii nebo sousedním Rakousku.

Podle dostupných informací o rychlosti šíření virové nákazy zejména na jižní polokouli je jisté, že svět v současné době čelí globální pandemii, která zásadně prohloubí nerovnosti a zhorší pokrok k cílům udržitelného rozvoje. V důsledku toho se podle Světové banky 150 milionů obyvatel planety propadne do chudoby. Jako každá krize, i pandemie covid-19 ale skýtá mnoho příležitostí do budoucna. Globální výzvu se může stát masivnější orientace k veřejné dopravě.

Bez ohledu na aktuální pandemii se svět v posledních několika dekáдах a v pravidelných intervalech různými iniciativami snaží zvrátit to, jak příroda v tom nejširším významu reaguje na lidské konání od doby průmyslové revoluce. Rok 1997 a tzv. Kjótský protokol, rok 2015 a Pařížská dohoda. Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu. Cílem vždy bylo (a zejména v budoucnu stále bude) snížení emisí skleníkových plynů o několik procent, což má v důsledku způsobit zpomalení zahřívání zemského povrchu.

Města: 75 % spotřeby energie, 70 % emisí CO₂, ale pouze 55 % světové populace

Život ve městě je pro mnoho obyvatel splněním snu a snadný přístup k lukrativnějšímu a lépe placenému zaměstnání a na zážitky či produkty bohatšímu způsobu života. Městská mobilita hraje významnou roli v tom, jak úspěšně město prosperuje či nikoliv. Investovat do veřejné dopravy je tak v zájmu města a samotná veřejná doprava tak zpětně způsobuje či přispívá k bohatství města. Jde o spojené nádoby, o přímou úměru. Kouzlu městského způsobu života na celém světě podlehl více jak polovina obyvatel – podle Světové banky žije ve městech 55 % obyvatel. Odvrácenou stranou měst je, že spotřebují 75 % veškeré energie a vyprodukují 70 % emisí oxidu uhličitého. Nenastala právě nyní v souvislosti s pandemií ta správná doba, aby se tento nepoměr vyrovnal nebo dokonce obrátil? Ponaučení lze vyčíst z historie. Karel IV. nechal ve 14. století postavit na pražském Petříně Hladovou zeď, která měla zajistit obranu Pražského hradu a Malé Strany. Na stavbě zdi se podíleli i lidé bez práce, kterým v době hladomoru dal chytrý panovník příležitost si vydělat peníze a zajistit tak pro sebe i rodiny obživu. Dnešním pohledem Karel IV. v době krize (hladomoru) investoval do obyvatel, aby krizi překonali s co nejmenšími dopady. Investice do veřejné dopravy se tak v dnešní situaci mohou stát novodobými hladovými zdi, jež vyřeší více problémů, se kterými si dosud světová města nedovedla poradit.

Současná krize paradoxně umožňuje uskutečnit to, co je nutné učinit, ale zatím nenastala příležitost to udělat. Je na politikách

Bude využito potenciálu, kdy míra využití veřejné dopravy v ČR je na úrovni, o které si většina zemí vyspělého světa může nechat pouze zdát?

Podari se vyřešit problémy s dopravou v Praze i přes stále probíhající přežití budování kultu „mít vlastní auto“?

Vyvrátí se mýtus a přežitek v myslích obyvatel, že „veřejná doprava je pro chudé“?

a odbornících na územní plánování, zda využijí této příležitosti a pokusí se změnit přístup pro řízení měst. Vlastně je na každém z nás, jaké volené zástupce dosadíme u příležitosti voleb na jakékoliv úrovni – místní, celoměstské, krajské, národní i evropské.

Evropská agentura pro životní prostředí EEA: cestování veřejnou dopravou je 4x šetrnější k životnímu prostředí v porovnání s cestováním osobním automobilem. Každý kilometr realizovaný veřejnou dopravou ušetří 95 gramů emisí skleníkových plynů a 19 gramů oxidů dusíku.

Kéž by současná pandemie změnila uvažování nás všech. Bezprecedentní zlepšení životního prostředí ve městech v důsledku snížení individuální automobilové dopravy během jarní karantény naznačilo, že se veřejný sektor nemusí obávat činit rázná rozhodnutí. Zkušenosti z mnohých měst ukázaly, že koncentrace oxidu dusičitého NO₂ lze během krátké doby snížit až o 30 %. Klimatické závazky tak nemusejí být pouhými papíry, ale skutečnou politikou, kterou se řídí města i státy. Každý kilometr realizovaný veřejnou dopravou tak ušetří 95 gramů emisí skleníkových plynů a 19 gramů oxidů dusíku.

Pokud si tato data dáme do souvislosti se závěry studií, že onemocnění způsobené covid-19 postihuje nejvážnějšími projevy osoby obézní s dýchacími problémy a trpícími cukrovkou, zdravější životní prostředí ve městech nemusí být až tak nedostižným cílem. Stačí se zaměřit na podporu veřejné dopravy ve městech.



Text: Pavel Fojtík
Fotografie: Archiv DPP, Pavel Fojtík,
Lubomír Kysela a Miroslav Grossmann

ULICÍ NA PANKRÁCI UŽ PŘED LETY

V ULICI NA PANKRÁCI ZAPOČALA REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATĚ. A NEJEN TO – DPP ZDE ZAHÁJIL STAVBU NOVÉHO ÚSEKU TRATĚ SMĚREM KE STANICI METRA PANKRÁC. V ČÁSTI OD ULICE NA VESELÍ NA NÁMĚSTÍ HRDINŮ JEZDÍ TRAMVAJE UŽ PŮL STOLETÍ, V ÚSEKU NA VESELÍ – NA PANKRÁCI TRAMVAJE JEZDILY OVŠEM VELMI KRÁTCE, NECELÉ ČTYŘI ROKY. PROČ TAKOVÝ ROZDÍL? PODÍVEJME SE DO HISTORIE ALE I BUDOUCNOSTI TÉTO KOMUNIKACE.



ROZESTAVĚNÁ ULICE NA PANKRÁCI V ROCE 1969 V POHLEDU OD HVĚZDOVY ULICE. ZAJÍMAVÝM DOJMEM PŮSOBÍ V PŘEDSTIHU POSTAVENÉ LAMPY VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ NAD JEŠTĚ NEEXISTUJÍCÍ VOZOVKOU

Dnešní ulice na Pankráci (kdysi se také jmenovala Benešova, ale pozor nikoli po prezidentovi) bývala svého času hlavní pražskou „výpadovkou“ směrem na České Budějovice. Těžko si dnes můžeme představit, že se do této ulice z Prahy jezdilo přes vyehradskou serpentinu a tamní pevnostní brány.

Dne 20. července 1925 přijely první tramvaje do prostoru tehdy ještě neexistujícího náměstí, které nejstarší generace pamatuje pod jménem Soudní, poválečná jako Hrdinů. Původně měla trať končit u křižovatky s ulicí Na Pankráci, ale rozhodnutí o výstavbě vozovny přesměřovalo konečnou do budoucí nové ulice (dnešní ulice 5. května).



KOLEJOVÝ TROJÚHELNÍK V ULICI NA PANKRÁCI SMĚŘUJÍCÍ ZATÍM DO ROZKOPANÉ ULICE NA VESELÍ V ROCE 1968. PODOBNÉHO TROJÚHELNÍKU SE TU DOČKÁME ZNOVU



DNES UŽ ASI NEZVYKLÝ POHLED NA KŘIŽOVATKU ULIC NA PANKRÁCI A HVĚZDOVY V PRVNÍM OBDOBÍ ZDEJŠÍHO TRAMVAJOVÉHO PROVOZU



MLADÁ GENERACE SI ULICI NA PANKRÁCI S AUTOBUSOVÝM NÁDRAŽÍM ASI NEDOKÁŽE PŘEDSTAVIT. SNÍMEK VZNIKL V ROCE 1969

Ulice Na Pankráci se hned 4. října 1925 dočkala druhé pražské autobusové linky, označené písmenem B. Od tramvajové konečné se tudy jezdilo až na křižovatku U Tří svatých v Kunraticích. Už po pěti letech, 29. května 1930, autobusy ulici na mnoho let opustily, protože byla dána do provozu nová tramvajová trať v dnešních ulicích 5. května, Budějovická a Jihlavská na Kačerov. To mělo za následek zkrácení autobusové linky na novou tramvajovou konečnou.

Ulice Na Pankráci byla mnohem užší než dnes, vlastně zahrnovala jen prostor dnešní vozovky směřující do centra. Na její východní straně byly nízké domky, většinou přízemní nebo jednopatrové, řada z nich byla výrazně níže než okolní komunikace. Naproti tomu „tramvajová ulice“ U Pankrácké vozovny (dnes již zmíněná 5. května) byla připravena na velmi silný automobilový (a samozřejmě tramvajový) provoz. Byla velmi široká se zvýšeným tramvajovým tělesem uprostřed. Jejím plánovanému významu chybělo jediné – Nuselský most.

NÁVRAT MHD

Ale vrátme se do ulice Na Pankráci. Městské hromadné dopravy se dočkala znovu až v roce 1949, kdy do ní přijely trolejbusy nově zřízené linky číslo 55 vedené z Václavského náměstí přes Podolí na Pankrác k tehdejší továrně Jawa (později přejmenované na Závody 9. května). Provoz trolejbusů tady byl zahájen 29. května 1949. Koncovou smyčkou bychom dnes hledali těsně před velkou křižovatkou ulic Na Pankráci – Na Strži.

Trolejbusy, které byly významnou (a také vytíženou) posilou tramvajové dopravy, pomáhaly této oblasti jen necelá dvě desetiletí. Koncepte rozvoje pražské MHD s nimi nepočítala, a tak 9. ledna 1967 jejich provoz na Pankráci skončil a linka 55 byla nahrazena autobusovou s číslem 138. (Na Pankrác jezdila i posilová trolejbusová linka č. 61, ale ta končila už v zastávce Děkanka. Nahrazena byla autobusovou linkou 148.)

V té době ale začínala zásadní proměna ulice Na Pankráci. Začalo se tu stavět sídliště Pankrác II a ulice už ve své původní podobě nevyhovovala stoupajícím nárokům na dopravu. Domy na západní straně byly zbořeny a na jejich úkor byla ulice rozšířena. Současně se vše připravovalo pro přeložení tramvajové dopravy do ulice Na Pankráci, protože ulice 5. května se měla stát součástí tzv. severojižní magistrály navazující na dálnici D1. V době prací na projektu se počítalo, že trať naváže i na tehdy plánovaný systém podpovrchové tramvaje od Nuselského mostu. Nešlo tedy o nějaké provizorní řešení.





ZA JÍMAVÝ POHLED NA ZRUŠENOU ČÁST TRAMVAJOVÉ TRATĚ V ULICI NA PANKRÁCI NA KONCI ČERVENCE 1981, TEDY SEDM LET PO ZRUŠENÍ TRATĚ. TROLEJOVÉ VEDENÍ V TÉ DOBĚ MUSELO BÝT ZACHOVÁNO PRO NEZBYTNÉ PROPOJENÍ S MĚNÍRNOU NA ZELENE LÍŠCE

ukončena na kolejovém trojúhelníku, od prosince 1974 na smyčce.

Ačkoliv už 10. prosince 1974 odbor dopravy Národního výboru hlavního města Prahy vydal souhlas se zrušením a snesením tratě v ulicích Na Pankráci, Budějovické a Antala Štaška, ležely koleje v těchto ulicích ještě několik desítek let a z tramvajového tělesa se stalo velké parkoviště. Zbývající části ulice na Pankráci zůstala tehdy beze změny. Až v roce 1985 byla tramvajová trať rekonstruována tehdy oblíbenou metodou velkoplošných panelů podle metody budapeštského podniku BKV.

OBNOVA TRATĚ

V polovině devadesátých let minulého století se poprvé začaly objevovat nesmělé myšlenky na obnovu a dokonce rozšíření tramvajové dopravy v této oblasti, ale ani po čtvrt století k tomu zatím nedošlo. Nyní je již stavba krát-

Přeložení tramvajové dopravy bylo možné jen za předpokladu mimoúrovňového křížení jižního konce Táborské ulice s magistrálou. Tramvajová doprava musela být přeložena na provizorní dvoukolejnou přeložku vedenou těsně kolem budovy soudu, čímž se uvolnilo místo pro stavbu podjezdu. Provoz na provizoriu začal 28. července 1968. Změna nivelety Táborské ulice si v roce 1970 ještě vyžádala zřízení dalšího, tentokrát jednokolejného provizoria od Paloučku k soudu. To už se ale stavba nové tramvajové tratě blížila do svého finále.

zrušen tramvajový provoz od ulice Na Veselí až k nové stanici metra Budějovická. V té době byl připraven i projekt tramvajové tratě do sídliště Pankrác I vedené ulicemi Děkanská vlnice a Marie Pujmanové, končící smyčkou před křižovatkou s ulicí Milevskou. Ačkoliv směrově nekolidovala s rozestavěnou tratí metra, nebyla nakonec realizována pro negativní expertizu Výzkumného ústavu rozhlasu a televize, který dospěl k názoru, že by tramvajový provoz rušil signál nového televizního areálu na Kavčích horách.

V září 1970 bylo zapotřebí už „jen“ napojit novou trať, a to vlastně na třech místech najednou. Bylo zapotřebí zrušit původní vjezd do vozovny Pankrác u ulice 5. května a napojit nový vjezd na nově vybudovanou trať v ulicích Na Veselí a Soudní, odpojit provizorium v Táborské a zapojit nové koleje a totéž udělat v místech, kde se tehdy stýkaly ulice 5. května (dnes se tato část jmenuje Píkrtova), Na Pankráci a Budějovická.

Provoz pankrácké vozovny bylo možné omezit jen na krátkou dobu. Provoz pravidelných linek byl přerušen od půl páté ráno 26. září 1970, kdy se přestalo jezdit po staré trati v ulici 5. května, vyjíždění a zatahování do vozovny bylo přerušeno od 6. hodiny. Až do ukončení jednodenní výluky byly některé vlaky vozovny Pankrác („šejdry“) deponovány na trati mezi zastávkami Chodovská a Záběhlice. Už hodinu před půlnocí téhož dne byl obnoven provoz vozovny a současně zahájen provoz na části nové tratě v ulici Na Pankráci a na celé manipulační trati v ulicích Na Veselí a Soudní. Nakonec byl 27. září 1970 v 11.30 h obnoven pravidelný provoz s cestujícími, a tak zahájena doprava i po druhé části trati v ulici Na Pankráci.

METRO V PROVOZU

Definitivní proměnu tramvajové dopravy na Pankráci přineslo zahájení provozu metra 9. května 1974. Od následujícího dne byl trvale



JE 12. ŘÍJNA 2020 A SMĚREM KE STANICI METRA PANKRÁČ VYRŮSTÁ NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRATĚ

V únoru 1973 proto Dopravní podnik na záměr postavit tuto tramvajovou trať definitivně rezignoval. To ale znamenalo určité problémy, protože najednou nebylo kde ukončit jedinou tramvajovou linku, která měla v oblasti Pankráce po zahájení provozu metra zůstat. (Tramvajová doprava musela být zachována díky vozovně.) Proto bylo rozhodnuto poslední pankráckou linku vést po manipulační trati před vozovnu, kde byla zpočátku dočasně

kého úseku ke stanici metra Pankrác realitou. Bude mít délku cca 250 metrů a bude končit kolejovým přejezdem v nové tramvajové zastávce Pankrác u křižovatky ulic Hvězdova a Na Pankráci. U Arkád Pankrác tak vznikne nový přestupní bod mezi trasou C metra, autobusovými a tramvajovými linkami. Dokončení stavby, jejíž náklady jsou necelých 68 mil. korun, je plánováno na konec letošního listopadu.

První lokomotiva od Škodovky

Dne 20. června 2020 uplynulo sto let od chvíle, kdy světlo světa spatřila první lokomotiva s okřídleným šípem ve znaku. Výroba lokomotiv škodovské konstrukce byla zahájena objednávkou 20 lokomotiv řady 270 a 10 lokomotiv řady 170 pro ČSD. Ve stejné době proběhla i první exportní zakázka 50 lokomotiv pro rumunské státní dráhy. Pro všechny fanoušky vozidel značky Škoda je připraven zajímavý web www.100letnakolejich.cz.



Foto: FB Škoda Transportation

Nová mobilní aplikace v Ústí

Dopravní podnik města Ústí nad Labem spustil 5. října novou aplikaci pro mobilní zařízení s operačním systémem Android nebo iOS. Aplikace poskytuje aktuální informace o MHD v Ústí nad Labem včetně možnosti vyhledání spojení či nákupu elektronické jízdenky. Do konce roku plánuje dopravce aplikaci postupně rozšířit a zlepšit. Aplikace je ke stažení v obchodech Google Play a App Store.



Už došlo i na vozovnu

Jak jsme již několikrát avizovali i v naší rubrice, rekonstrukce vozovny Slovany v Plzni je tady. Zhotovitel, v podobě tří společností, je již znám pod společným názvem Společnost Vozovna Slovany. Rekonstrukce byla zahájena úvodem října a bude trvat až do konce roku 2022. Vozovna sloužila svému účelu již od roku 1943, přičemž byla postavena pro tramvaje s výrazně nižší hmotností, než mají dnešní moderní vozidla. Rekonstrukce přinese i podstatné zlepšení životního prostředí v okolí vozovny, a to jak z pohledu hlukové, tak tepelné zátěže.



Foto: FB Výtopna Jaroměř

Nové autobusy v Liberci



Foto: FB DPMLU

Severočeský dopravce koncem září 2020 představil flotilu deseti nových autobusů Solaris Urbino 18 s pohonem na zemní plyn. Nové vozy přišly na téměř 80 milionů korun, z části bude tato částka hrazena z evropských fondů. Jako první vozidla v Liberci jsou kompletně vybavena klimatizací, a to jak pro řidiče, tak pro cestující. Do konce roku vyjedou na linky MHD v Liberci ještě další čtyři nové naftové autobusy od značky SOR.



Foto: Zdeněk Bek

Štokr do Jaroměře

Začátkem září došlo k převozu zakoupené lokomotivy řady 556.0304 přezdívanou „Štokr“. Lokomotivu zakoupilo železniční muzeum Výtopna Jaroměř, a to přímo od Českých drah, respektive muzea v Lužné u Rakovníka. Lokomotiva vyrobená v roce 1955 v závodech V. I. Lenina v Plzni bude v následujících letech uvedena do vystavovatelného stavu. Záměrem je, aby „Štokr“ připomínal rok 1981, tedy rok ve kterém došlo k ukončení pravidelného provozu v depu Jaroměř.





ZA KATEDROU

Text: Olga Kopřivová

Jedním z mladých a perspektivních pedagogů školy je Oldřich Šimon, kterého jistě zná i řada zaměstnanců DPP. Je učitelem odborného výcviku oborů Automechanik a Autotronik dětí i dospělých a zároveň vedoucím provozovny odloučeného pracoviště (OP) Košíře.

V SPŠD se vyučil automechanikem, a jak říká jeho bývalá třídní učitelka Věra Nejedlá, „pro obor se narodil“. Ve třídě vždy patřil k těm nejlepším a jeho morální a charakterové vlastnosti ho už tenkrát předurčovaly pro budoucí postavení. Po vyučení absolvoval dvouletou nástavbu Dopravní provoz a v roce 2004 nastoupil do svého prvního pracovního poměru - autoservisu. Mrzelo ho, že tehdy v DPP nové zaměstnance nepřijímali. „V servisu jsem měl možnost 'ošahat' si všechno, k čemu se automechanik při vykonávání své profese může dostat,“ libuje si Olda, jak mu všichni ve škole říkáme, a dodává: „Byla to pro mě opravdová škola života.“

Po dvou letech praxe pak přišla nabídka ze SPŠD dělat mistra odborného výcviku a Olda nezával. Lákala ho možnost vyučovat diagnostiku v tehdy nově se rozvíjícím oboru Autotronik, a tak v roce 2006 nastoupil do dílny SPŠD na OP Valentinka. V roce 2011 absolvoval bakalářské studium Učitelství praktického vyučování na Institutu vzdělávání a poradenství při ČZU a od roku 2018 je vedoucím provozovny OP Košíře. Je mu 37 let, je ženatý a s manželkou vychovává dvě dcery. Bydlí za Prahou, rád jezdí na kole a rybaří.



Oldo, považuješ povolání učitele za poslání?

Je obecně známým faktem, že populace učitelů stárne, a že pokud se toho nechopíme my mladší, tak mnohé obory či řemesla zaniknou. V tomto směru se dá moje povolání považovat za poslání.

Baví tě učit?

Učit mě baví, baví mě předávat zkušenosti. Vždy si při tom odpočinu od náročné a monotónní „úředničky“, které je kolem mé profese plno.

Myslíš, že dnešní učni jsou jiní, než jste byli vy?

Dnešní děti mají jiné zájmy, jiné možnosti a jejich společenské a právní povědomí je úplně jiné, než jsme měli my. Co se řeklo, to platilo. Naopak řada mladých postrádá odpovědnost, spolehlivost, pečlivost a některým morální zásady zcela chybí. Když ale má žák alespoň minimální zájem, lze jej na základy řemesla připravit. Při řešení problému s učitelem téměř vždy dnešní děti najdou zastání u rodičů, zatímco dříve byl učitel či mistr autoritou nejen mezi uční, ale i mezi jejich rodiči. Mezi naše žáky patří i ti zodpovědní a šikovní, kteří se práce nebojí, a kvůli kterým se jít do práce vyplatí. Projevilo se to zejména při letošních podzimních zkouškách, na které se zejména autotronici pěkně připravili.

Chtěl jsi někdy s učitelováním skončit?

Příznám se, že myšlenky na odchod někdy byly – hlavně v období přebírání funkce vedoucího provozovny. Byly to náročné časy. Ale nakonec musíme také něco vydržet. Při takovém povolání není mnoho času na reptání a každý den posvícení prostě není. Vždycky

musí být trochu té dřiny, aby se to následně vykompenzovalo pocitem z době odvedené práce, a je jedno, jestli jdete učit a vychovávat budoucí generaci, nebo se podílíte na náročné administrativě.

Prolíná se nějak tvoje profese do osobního či rodinného života?

Díky tomu, že jsem se ve škole a na praxích naučil manuální zručnosti a „fortelu“, mohu doma fungovat téměř jako „hodinový manžel“. Řadu věcí umím opravit nebo vyrobit sám. Jsem rád, že mohu naučenými dovednostmi pomoci svým rodičům a nejen jim, a oplatit jim takto jejich výchovu. Někdy se mi pedagogické vzdělání hodí třeba i na třídních schůzkách našich dcer. A co se týče mé profese učitele – tak v té jsem si při výchově dcer sáhl na strop svých pedagogických schopností.

Vzděláváš i dospělé. Je mezi vzděláváním dětí a dospělých nějaký rozdíl?

Diametrální. Hlavně v motivaci a zájmu o studium. Dospělý člověk už zpravidla ví, kam směřuje a proč obor studuje. Některé pošle do školy zaměstnavatel, jiní studují pro zvýšení

kvalifikace a někteří jen tak ze zájmu, že je auta baví. Takové je pak radost učit!

Zaznamenal jsi nějaké rozdíly ve výuce v době, kdy ses oboru učil ty, a dnes?

Určitě. Dnešní automobil je plný elektroniky. Co díl, to samostatná řídicí jednotka. Abych držel krok s dobou, mohl učit a předávat svým žákům nejen zkušenosti z praxe, ale i novinky z doslova překotného vývoje automobilového průmyslu, musím se neustále vzdělávat a doplňovat si technické povědomí.

Nelituješ, že pracuješ za katedrou? Určitě jsi měl i jiné, lákavější příležitosti?

Určitě nelituji. I když jsem někdy unavený a občas pracuji i doma, vím, že moje práce má smysl. Vědomí, že se můj žák stal platným členem společnosti, mě stále nepřestává naplňovat. ■

Příště bude „Za katedrou“ sedět Ladislav Urban, učitel elektro oborů.



NA ZKRÁCENÝ ÚVAZEK HLEDÁME

UČITELE ELEKTROPŘEDMĚTŮ VČETNĚ ELEKTRICKÉHO MĚŘENÍ

Co nabízíme:

- další možnosti pro vaši seberealizaci
- využití vašich profesních zkušeností
- práce na DPP či DPČ

Místo výkonu práce:

Moravská 957/3, Praha 2 – Vinohrady

Pracovní doba:

rozvrh upravíme dle vašich časových možností

Zájemci se mohou hlásit na personálním oddělení SPŠD, a. s.

u **Mgr. Vlkové**,
tel. +420 606 048 484,
nebo u zástupkyně ředitele
Ing. Nejedlé,
tel. +420 725 777 096

WWW.SPS-DOPRAVNI.CZ



Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

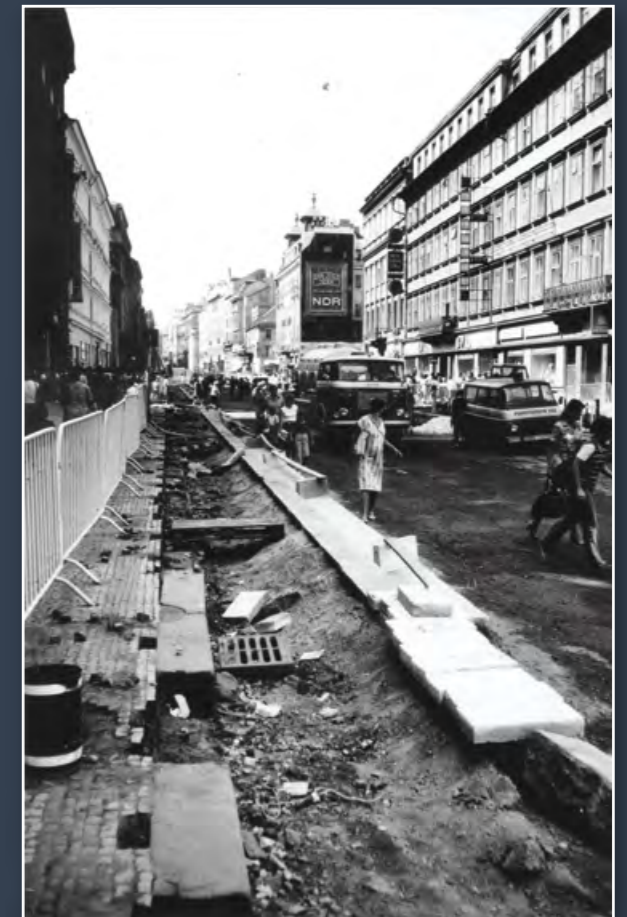
FILMOVÉ KOLEJE 90 LET STARÉ

Důležité studijní materiály poskytují pochopitelně i filmové záběry. V prvorepublikovém období si Elektrické podniky hlavního města Prahy nechaly zadokumentovat na filmový pás celou řadu významných událostí. Někdy šlo o kratičké šoty, jindy o dokumentární filmy (zpravidla němé). Jeden z nich zachytil zásadní přestavbu náměstí Republiky spojenou s přeložením tramvajových kolejí do nové polohy. Práce započaly 11. srpna 1930 a podle archívních poznatků byly hotové už 23. srpna! A tramvaje? Jejich provoz nebyl vůbec přerušen, ačkoliv žádná kolej na náměstí nezůstala v původní poloze. Byly totiž využity povrchové koleje a výhybky položené na dlažbu. Během stavby se překládaly několikrát. Přiložený snímek tramvaje vjíždějící na povrchovou kolej pochází z filmu 35 mm přepsaného na videozáznam, kde rozměr snímku je 720 x 576 dpi, což znamená při rozlišení 300 dpi rozměr jen 6,1 x 4,88 cm.



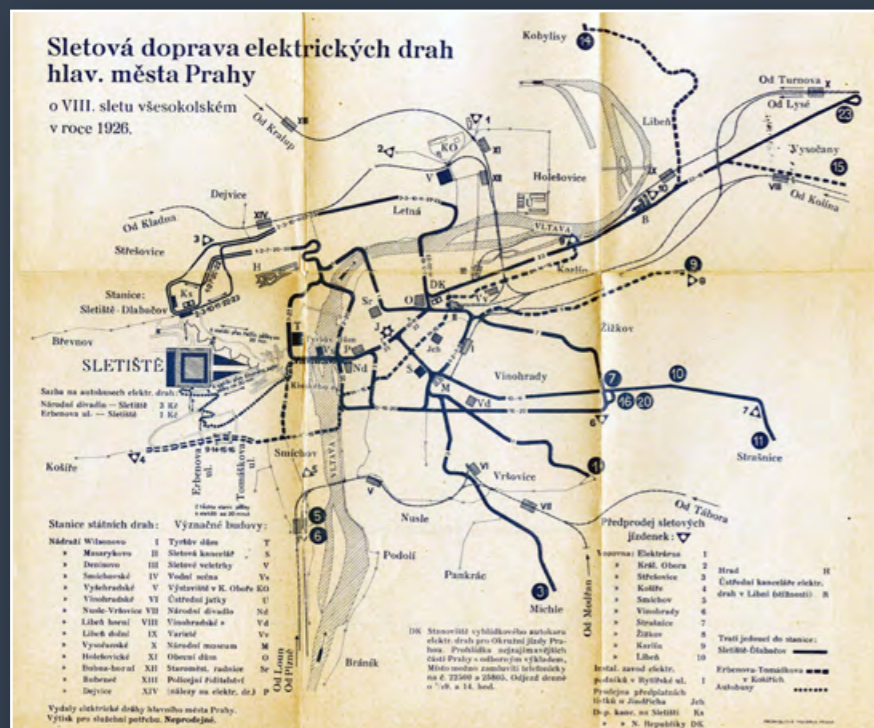
ELEKTRICKÉ STOPY VINOHRADSKÉ

Tato fotografie ukazuje jeden z významných energetických objektů meziválečné Prahy – transformovnu a rozvodnu 22/3 kV ve vinohradské Nitranské ulici postavenou v roce 1924. Na snímku je vidět i manipulační kolej, kterou bylo možné do objektu převážet pomocí speciálního vlečného vozu těžké transformátory a další zařízení. Později bylo kolejíště rozšířeno a prodlouženo až do Dykovy ulice, kde byla úvratí napojena kolej do dvora k transformátorové rampě. Ještě dnes je v Dykové ulici díky dlažbě patrné místo, kde kolej ležela. Snímek původní podoby budovy, na níž je dnes bysta Františka Křížka, byl vyhotoven na skleněný negativ formátu 18 x 24 cm.



ŠTÁVA PRO AUTOBUSY

Nezvyklý pohled na nádvoří dnes již neexistující karlínské Rustonky nám přibližuje čerpání pohonných hmot ze speciální cisterny do nádrže čerpací stanice umístěné u první garáže městských autobusů. Vlevo je patrný vjezd do garáže tzv. montovních automobilů vrchního vedení. Jde o málo častý dobový pohled do zázemí autobusové a automobilové dopravy podniku. Originální negativ je opět skleněný o formátu 18 x 24 cm.



SLETOVÁ DOPRAVA

Pokud je známo, teprve při VIII. všesokolském sletu v roce 1926, který se poprvé konal na Strahově, dostala veřejnost k dispozici plánek tramvajových linek vedoucích ke stadionu či Sletišti, jak se tehdy běžně říkalo (plánky sítě v pravidelné podobě byly už běžné). Plánek obsahoval i polohu některých významných budov a také všech deseti tehdejších tramvajových vozoven, v nichž bylo možné kupovat zvláštní sletové jízdenky (ve vozovnách se tehdy běžně prodávaly cenné známky k předplatním jízdenkám). Na rubové straně byly další pokyny pro účastníky sletu. Plánek má rozměr 29 x 24 cm.

Text: Jitka Urbánková



V MALMÖ SE DÍKY SKÅNETRAFIKEN PŘIPRAVUJE CENOVÝ MODEL JÍZDNÉHO PODLE VZDÁLENOSTI MEZI BODY. CESTUJÍCÍ SI TAK VYTVOŘÍ VLASTNÍ NACENĚNOU ZÓNU
ZDROJ: NORTHSOUTHTRAILLINK.ORG

JÍZDENKY BUDOUCNOSTI

JÍZDENKY PŘEDSTAVUJÍ VSTUPNÍ BRÁNU K VYUŽÍVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. V MINULÝCH DOBÁCH NAKUPOVALI CESTUJÍCÍ JÍZDENKY U PRŮVODČÍHO. NÁSLEDNĚ BYLY DO VOZŮ MHD INSTALOVÁNY PRODEJNÍ AUTOMATY JÍZDENEK. V DNEŠNÍ DOBĚ LZE V NĚKTERÝCH SVĚTOVÝCH MĚSTECH, ALE I U NÁS, ZAKOUPIT JÍZDNÉ PŘES WEB PŘÍSLUŠNÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU ČI PŘES MOBILNÍ APLIKACI. PODÍVEJME SE NA PŘÍKLADY DO USA A ŠVÉDSKA.

Výzva, se kterou se v současné době potýkají provozovatelé dopravy, souvisí s poptávkou spotřebitelů po nových technologiích a inovacích. Mnoho dopravních společností se snaží přizpůsobovat své platební systémy jízdného tak, aby šly ruku v ruce s měnícími se požadavky trhu. Zároveň usilují o vzájemnou spolupráci s IT službami a poskytovateli platebních služeb, protože vývoj nových tarifních systémů vyžaduje odlišnou platební logiku, nežli tomu bylo dříve.

„Clipper“ systém v San Francisku

V hlavním kulturním a finančním centru Severní Kalifornie v San Francisku existuje za účelem placení jízdného tzv. „clipper“ systém. Počátky „clipper“ systému spadají do 90. let minulého století. V roce 2006 byla na trh uvedena karta pod původním názvem TransLink, která sloužila k placení jízdného v městských autobusech. Od roku 2010 se karta začala využívat i k placení na trajektech v zálivu San Francisco Bay.

Fakta o „clipper“ systému:

- jízdné se v rámci „clipper“ systému nahrává na plastovou kartičku
- s kartou lze platit u 22 agentur zajišťujících městskou hromadnou dopravu v San Francisku
- každý měsíc systém zpracovává až 23 milionů plateb od cestujících
- s „clipper“ systémem je spokojeno 96 % zákazníků



VALIDÁTOR „CLIPPER“ SYSTÉMU
ZDROJ: THESFNEWS.COM

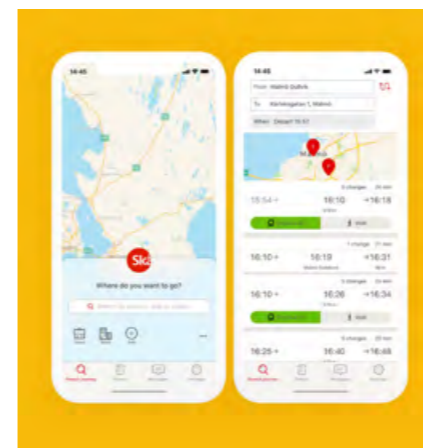
ZÁKAZNÍK SI CHCE KOUPI
JÍZDENKU CO NEJRYCHLEJI
A NEJJEDNODUŠEJI.

Současný „clipper“ systém je však zastaralý. Doba, než se nahraje jízdné, se odhaduje na 3 – 5 dnů. Jelikož systém není kompatibilní s novými technologiemi, chybí zde také možnost přidávat nové potřebné funkce. Bohužel kartu nelze propojit ani s moderními kanály, jako je např. internet.

Za transformaci „clipper“ systému odpovídá komise Metropolitan Transportation Commission (MTC). Úkol komise spočívá v modernizaci systému ve všech devíti regionech San Franciska a výměně zastaralého vybavení z 90. let. Na konci roku 2020 bude také uvedena na trh nová mobilní aplikace, která bude sloužit k placení jízdného a bude cestujícím poskytovat informace o městské hromadné dopravě v reálném čase. Město si od nové generace „clipper“ systému slibuje především zefektivnění a zjednodušení přepravních tarifů mezi jednotlivými operátory, z nichž každý má vlastní cenový model.

Výhody mobilní aplikace:

- aplikace bude přístupná i osobám se zdravotním postižením
- prostřednictvím aplikace lze platit i za parkování
- peníze na novou kartičku budou nahrány okamžitě
- jízdné rodinných příslušníků bude možné spravovat v rámci jednoho sdíleného účtu
- jízdné bude možné platit mj. chytrým telefonem či chytrými hodinkami



MOBILNÍ APLIKACE SPOLEČNOSTI
SKÅNETRAFIKEN
ZDROJ: USTWO.COM



PLATEBNÍ ZAŘÍZENÍ SPOLEČNOSTI SKÅNETRAFIKEN. ZDROJ: RESOURCES.MYNEWSDESK.COM



SOUČASNÁ POKLADNA „CLIPPER“
SYSTÉMU UMOŽŇUJÍCÍ DOBITÍ JÍZDNÉHO
ZDROJ: TRANSIT.WIKI.COM

SKÅNETRAFIKEN SE NACHÁZÍ PŘÍMO V CENTRÁLNÍ STANICI MĚSTA, ABY ZAMĚŠTNANCI BYLI V PŘÍMÉM KONTAKTU S PROVOZEM A MOHLI ZKOUŠET RŮZNÉ PROTOTYPY JÍZDNÉHO NA CESTUJÍCÍCH.

platba by totiž měla být stejně snadná jako nastoupit a vystoupit.

Kancelář společnosti Skånetrafiken jako první firma na světě vyvinula mobilní aplikaci s online mapami, které poskytují přehled o všech dopravních spojích městské hromadné dopravy v reálném čase. Tato aplikace také umožňuje okamžitě nahrání jízdného, a to bezkontaktní cestou přímo v dopravním prostředku. Navíc lze toto jízdné na dálku zapůjčit i někomu jinému, kdo zrovna jízdné potřebuje a nemá možnost si je zakoupit.

Skånetrafiken nedávno uvedla, jakým způsobem bude v budoucnu nastavovat ceny jízdného. Nový cenový model bude vycházet ze vzdálenosti mezi příslušnými body. Cestující si na interaktivní mapě navolí vybraná místa, mezi kterými bude v konkrétním časovém úseku cestovat. Na základě individuální volby cestujícího se vytvoří osobní zóna, jež bude naceněna dle předem zvolených kritérií. Odhaduje se, že ve městě bude zhruba 200 osobních zón. Názvy velikostí jednotlivých zón budou stejné jako velikosti triček, tzn. Small, Medium a Large.

PODLE PRŮZKUMU VISA, INC. BY O 27 % VÍCE LIDÍ VYUŽÍVALO VEŘEJNOU DOPRAVU, POKUD BY BYLO PLACENÍ JÍZDNÉHO RYCHLEJŠÍ A SNAŽŠÍ.

Vývojové centrum systému jízdného Skånetrafiken v Malmö

Švédské Malmö představuje regionální uzel veřejné dopravy. Sídlí v něm firma Skånetrafiken, jenž dlouhodobě usiluje o podporu spontánního cestování. Podle představitelů firmy by platba jízdného neměla být překážkou ve využívání veřejné dopravy. Samotná



10. výročí

For City

zahájení provozu s cestujícími vozů 15T For City v Praze

17. září 2008

V areálu Škoda Transportation v Plzni slavnostně představen první, tzv. referenční vůz tramvaje 15T (budoucí ev. č. 9200)

24. července 2009

První zkušební jízda referenčního vozu 15T ev. č. 9200 v Praze

19. září 2009

Referenční vůz č. 9200 představen veřejnosti v rámci Dne otevřených dveří DPP ve vozovně Střešovice

5. října 2010

Zahájení zkušebního provozu 15T s cestujícími (linka č. 24, po dojezdu na Kubánské náměstí přechíslována na linku č. 7)

27. června 2014

Do provozu uvedena 100. dodaná tramvaj 15T, ev. č. 9300

11. srpna 2015

Dodán první vůz inovované modelové řady 2015 (žluté čelo vozu)

24. ledna 2017

Dodán 200. vůz 15T, ev. č. 9400

4. února 2019

Předání posledního, 250. vozu (ev. č. 9450) zástupcům DPP v areálu Škoda Transportation v Plzni

